



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln  
Werkstattstraße 102  
50733 Köln

Az. 641pa/048-2023#033  
Datum: 25.02.2026

# Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Telgte, Beseitigung von 5 Bahnübergängen (BÜ), Umbau BÜ km  
14,691, Verlegung BÜ km 13,360“

in der Stadt Telgte  
im Kreis Warendorf

Bahn-km 13,175 bis 14,996

der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück

Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Hansastraße 15  
47058 Duisburg

Vertreten durch:  
DB InfraGO AG  
Bahnhofstraße 1-5  
48143 Münster

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	4
A.3	Besondere Entscheidungen .....	9
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	9
A.3.2	Konzentrationswirkung .....	12
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise .....	12
A.4.1	Bauzeitliche Sicherstellung zumutbarer Wegebeziehungen.....	12
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	13
A.4.3	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	14
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege .....	14
A.4.5	Artenschutz.....	15
A.4.6	Landschaftsschutzgebiet .....	16
A.4.7	Waldumwandlung .....	16
A.4.8	Immissionsschutz .....	16
A.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	20
A.4.10	Arbeitsschutz .....	20
A.4.11	Land- und Forstwirtschaft .....	21
A.4.12	Denkmalschutz .....	21
A.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	22
A.4.14	Straßen, Wege und Zufahrten .....	22
A.4.15	Kampfmittel.....	23
A.4.16	Hinweise auf allgemein zu beachtende Vorschriften .....	23
A.4.17	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	24
A.4.18	Unterrichtungspflichten .....	25
A.4.19	Abstimmungsgespräch .....	25
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	25
A.5.1	Zusage zu einem Abstimmungsgespräch.....	25
A.5.2	Zusage zum Tausch von Flächen.....	25
A.5.3	Zusage zur Entschädigung für bauzeitliche Inanspruchnahme .....	26
A.5.4	Zusage zur Erreichbarkeit der Grundstücke .....	26
A.5.5	Zusage zur Verlegung von Leerrohren .....	26
A.5.6	Zusage zur Umwegentschädigung .....	26
A.5.7	Zusage zur Beschilderung des Jakobsweges .....	26
A.5.8	Zusage zur Erstellung eines Bodengutachtens .....	26
A.5.9	Zusage gegenüber P-04 .....	27
A.5.10	Zusage gegenüber P-05 .....	27
A.5.11	Zusage gegenüber P-06 .....	27

A.5.12	Zusage gegenüber P-08 / P-09 .....	27
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	27
A.7	Sofortige Vollziehung.....	28
A.8	Gebühr und Auslagen.....	28
B.	Begründung .....	29
B.1	Sachverhalt.....	29
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	29
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	30
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	31
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	35
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	35
B.2.2	Zuständigkeit .....	35
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	35
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	35
B.4.1	Planrechtfertigung.....	35
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk .....	36
B.4.3	Variantenentscheidung .....	36
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung .....	40
B.4.5	Wasserhaushalt .....	40
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	41
B.4.7	Gebietsschutz .....	42
B.4.8	Artenschutz.....	45
B.4.9	Immissionsschutz .....	45
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	47
B.4.11	Land- und Forstwirtschaft .....	48
B.4.12	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	48
B.4.13	Kampfmittel .....	48
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	49
B.4.15	Um- und Mehrwege .....	49
B.4.16	Begründung der Nebenbestimmungen .....	51
B.4.17	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	52
B.4.18	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen .....	73
B.5	Gesamtabwägung .....	89
B.6	Sofortige Vollziehung.....	90
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	91
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	92

Auf Antrag der DB Netz AG, Region West (Vorhabenträgerin -heute DB InfraGO AG) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Verfügender Teil**

#### **A.1 Feststellung des Plans**

Der Plan für das Vorhaben „Telgte, Beseitigung von 5 Bahnübergängen (BÜ), Umbau BÜ km 14,691, Verlegung BÜ km 13,360“ in der Stadt Telgte, im Kreis Warendorf, Bahn-km 13,175 bis 14,996 der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau von 5 nicht technisch gesicherten Bahnübergängen (km 13,175, km 13,849, km 14,088, km 14,325 und km 14,996) und Rückbau zuführender Wege
- Verlegung des Bahnübergangs km 13,360 nach km 14,165 und erstmalige Errichtung einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und den dazugehörigen Komponenten
- Umbau des Bahnübergangs km 14,691 mit dauerhaftem Vollabschluss für öffentlichen Verkehr
- Herstellung eines bahnparallelen Ersatzweges südlich der Bahnstrecke einschließlich Neubau zweier Straßendurchlässe sowie bereichsweise Herstellung von Anlagen zur Fahrbahntwässerung
- abschnittsweise Umverlegung und Neuansbindung eines derzeit verrohrten Gewässers

#### **A.2 Planunterlagen**

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 11.09.2023, 38 Seiten	festgestellt
1.2	Fotodokumentation, 9 Seiten, Planungsstand: 24.03.2023	nur zur Information
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
3.1	Lageplan 13,092 – 13,627, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1000	festgestellt
3.2	Lageplan 13,627 – 14,555, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1000	festgestellt
3.3	Lageplan 14,555 – 15,143, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis, Planungsstand: 24.03.2024, 17 Seiten	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan km 13,092 – 13,627, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan km 13,627 – 14,555, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan km 14,555 – 15,143, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 11.09.2023, 17 Seiten	festgestellt
7.1	Bauwerksplan km 13,400, Planungsstand 11.09.2023, Maßstäbe 1:50/1:100	festgestellt
7.2	Bauwerksplan km 13,910, Planungsstand 11.09.2023, Maßstäbe 1:50/1:100	festgestellt
8.1	Kreuzungsplan km 13,175, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250:	festgestellt
8.2	Kreuzungsplan km 13,360, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250:	festgestellt
8.3	Kreuzungsplan km 13,849, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250:	festgestellt
8.4	Kreuzungsplan km 14,088, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250:	festgestellt
8.5.1	Kreuzungsplan km 14,165, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:250:	festgestellt
8.5.2	Markierungs- und Beschilderungsplan km 14,165, Planungsstand: 21.11.2024, Maßstab 1:200	festgestellt
8.5.3	Schleppkurvenplan km 14,165, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:250	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
8.5.4	Streuwinkelplan km 14,165, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250	nur zur Information
8.5.5	Kreuzungsplan Straßenplanung km 14,165, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250	nur zur Information
8.5.6	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 1+020.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
8.5.7	Höhenplan Straße km 0+000.0 - 0+057.4, km 0+000.0 - 0+032.3, km 0+915.0 - 1+110.0, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250/25	nur zur Information
8.5.8	Sichtflächenplan km 14,165, Planungsstand 31.01.2025, Maßstab 1:200	nur zur Information
8.6	Kreuzungsplan km 14,325, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250	festgestellt
8.7.1	Kreuzungsplan km 14,691, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250	festgestellt
8.7.2	Markierungs- und Beschilderungsplan km 14,691, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250	festgestellt
8.7.3	Kreuzungsplan Straßenplanung km 14,691, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250	nur zur Information
8.7.4	Regelquerschnitt Temporäre Zufahrt, Station 0+013.000, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
8.7.5	Höhenplan Straße km 0+000.0 - 0+023.4, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:250/25	nur zur Information
8.8	Kreuzungsplan km 14,996, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:250	festgestellt
8.9.1	Umwegplan km 13,175, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.2	Umwegplan km 13,360, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.3	Umwegplan km 13,849, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.4	Umwegplan km 14,088, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.5	Umwegplan km 14,325, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.6	Umwegplan km 14,691, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
8.9.7	Umwegplan km 14,996, Planungsstand 11.09.2023, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
9.1	Trassierungsplan Ersatzweg km 13,092 - 13,627, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:1.1000	nur zur Information
9.2	Trassierungsplan Ersatzweg km 13,627 - 14,555, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:1.1000	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
9.3	Trassierungsplan Ersatzweg km 14,555 - 15,143, Planungsstand 24.03.2023, Maßstab 1:1.1000	nur zur Information
9.4	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+100.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.5	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+300.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.6	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+475.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.7	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+500.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.8	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+650.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.9	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 0+850.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.10	Regelquerschnitt südl. bahnparalleler Ersatzweg, Station 1+250.000, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.11	Regelquerschnitt Ersatzweg südl. Anbindung, Station 0+100.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
9.12	Regelquerschnitt Ersatzweg südl. Anbindung, Station 0+300.000, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:50	nur zur Information
10.1	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan km 13,092 - 13,627, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
10.2	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan km 13,627 - 14,555, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
10.3	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan km 14,555 - 15,143, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Kabel- und Leitungslageplan km 13,092 - 13,627, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
11.2	Kabel- und Leitungslageplan km 13,627 - 14,555, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
11.3	Kabel- und Leitungslageplan km 14,555 - 15,143, Planungsstand: 24.03.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
12.1	Wassermengenberechnung, Planungsstand: 11.09.2023, 29 Seiten	nur zur Information
12.2	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Planungsstand: 03.03.2023, 15 Seiten	nur zur Information
12.3.1	Lageplan Wasserrechtliche Unterlage km 13,092 - 13,627, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
12.3.2	Lageplan Wasserrechtliche Unterlage km 13,627 - 14,555, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
12.3.3	Lageplan Wasserrechtliche Unterlage km 14,555 - 15,143, Planungsstand: 11.09.2023, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
12.4	Stellungnahme Wasserrecht, Planungsstand: 27.08.2023, 9 Seiten	nur zur Information
12.5	Relevanzprüfung nach DWA-A 102-3, Planungsstand: 27.08.2023, 8 Seiten	nur zur Information
12.6	Emissionsbezogene Bewertung nach DWA-A 102-2, Planungsstand 27.08.2023, 1 Seite	nur zur Information
13.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, Planungsstand: 11.09.2023, 52 Seiten	festgestellt
13.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter, Planungsstand: 11.09.2023, 11 Blätter	festgestellt
13.1.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 24.03.2023, 4 Blätter, 1 Legendenblatt, Maßstab 1:500	zur Information
13.1.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Planungsstand: 24.03.2023, 4 Blätter, Maßstab 1:500	festgestellt
13.2	Artenschutz-Fachbeitrag, Planungsstand: 11.09.2023, 58 Seiten	nur zur Information
13.3	FFH-Vorprüfung, Planungsstand: 11.09.2023, 34 Seiten + Anlagen (Standard-Datenbogen, Plan Maßstab 1:25.000)	nur zur Information
14.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Planungsstand: 01.03.2023, 32 Seiten	nur zur Information
14.2	Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen, Planungsstand: 01.03.2023, 16 Seiten	nur zur Information
14.3	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen, Planungsstand: 11.09.2023, 41 Seiten	nur zur Information
15	Geotechnischer Bericht, Planungsstand: 26.07.2017, 22 Seiten + Anlagen	nur zur Information
16.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Planungsstand: 24.03.2023, 4 Seiten + Anlagen	nur zur Information
16.2	Chemische Untersuchungen an Material aus Bahnübergängen, Wirtschaftswegen und Gleisbett, Planungsstand: 16.12.2021, 8 Seiten + Anlagen	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den Planunterlagen farbig (hier: blau) gemäß Legende kenntlich gemacht.

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

- A. Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in den Oberflächenwasserkörper „Ems“ (DERW\_DENW3\_264\_297) nach §9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.
- B. Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in den Grundwasserkörper „Niederungen der Oberen Ems (Sassenberg/Versmold) (DEGB\_DENW\_3\_06) nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

##### A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

- A. Einleiten von Niederschlagswasser in den Oberflächenwasserkörper „Ems“ (DERW\_DENW3\_264\_297) nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des auf der Fahrbahn, dem Bankett sowie der Grabenflächen anfallenden Niederschlagswassers über Einleitung durch Gräben in die Ems. In Bereichen mit ungünstigen Bodenschichten mit schlechter Versickerungsfähigkeit ist vorgesehen, anfallendes Oberflächenwasser in straßenparallelen Gräben zu sammeln, welche an geeignete Vorfluter (Gräben) anbinden. Hierbei erfolgt abschnittsweise die Anbindung an die Gewässer (Gräben) 5981 und 5900.

##### Entwässerungsflächen:

Bezeichnung	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Abflusswirksame Fläche A <sub>u</sub> [m <sup>2</sup> ]	Einleiten in
<b>Fläche A1 (220,97 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	210	189,00	Ems
Bankett	50	25,00	Ems
Gabenfläche	70	6,97	Ems
<b>Fläche A2 (709,98 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	606	545,40	Ems
Bankett	253	126,25	Ems

<b>Bezeichnung</b>	<b>Fläche [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Abflusswirksame Fläche A<sub>U</sub> [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Einleiten in</b>
Grabenfläche	383	38,33	Ems
<b>Fläche A3 (322,53 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	291	261,90	Ems
Bankett	121	60,63	Ems
<b>Fläche A4 (282,82 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	240	216,00	Ems
Bankett	100	50,00	Ems
Grabenfläche	168	16,82	Ems
<b>Fläche A5 (705,00 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	720	648,00	Ems
Bankett	114	57,00	Ems
<b>Fläche A6 (820,12 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	807,50	726,75	Ems
Bankett	127,50	63,75	Ems
Grabenfläche	296,00	29,62	Ems
<b>Fläche A7 (1.774,66 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	1.780,00	1.602,00	Ems
Bankett	221,25	110,63	Ems
Grabenfläche	620,00	62,03	Ems
<b>Fläche A10 (986,65 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	903	812,70	Ems
Bankett	258	129,00	Ems
Grabenfläche	449	44,95	Ems
<b>Fläche A11 (619,52 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	567	510,30	Ems
Bankett	162	81,00	Ems
Grabenfläche	282	28,22	Ems

**Koordinaten der Einleitstellen nach ETRS89 / UTM Zone 32N:**

Bezeichnung im Lageplan	Aus Fläche	Einleitmenge [l/s]	Einleitstelle Hochwert	Einleitstelle Rechtswert
E1	A1	4	32418498	5758651
E2	A2	13	32418510	5758663
E3	A3	6	32418556	5758650
E4	A4	34	32418603	5758636
	A10	18		
	A11	29		
E5	A5	13	32418976	5758462
E6	A6	15	32418977	5758462
E7	A7	32	32418979	5758444

- B. Einleiten von Niederschlagswasser in den Grundwasserkörper „Niederungen der Oberen Ems (Sassenberg/Versmold) (DEGB\_DENW\_3\_06) nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers der Straßen und der Entwässerungen der Bauwerke über Versickerung in die belebte Bodenzone der Entwässerungsmulden.

**Entwässerungsflächen:**

Bezeichnung	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Abflusswirksame Fläche Au [m <sup>2</sup> ]	Einleiten in
<b>Fläche A8 (2.213,63 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	2.240	2.016,00	Boden/ Grundwasser
Bankett	349	174,38	Boden/ Grundwasser
Böschung	233	23,25	Boden/ Grundwasser
<b>Fläche A9 (561,50 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	590	531,00	Boden/ Grundwasser
Bankett	49	24,50	Boden/ Grundwasser

<b>Bezeichnung</b>	<b>Fläche [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Abflusswirksame Fläche A<sub>U</sub> [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Einleiten in</b>
Böschung	60	6,00	Boden/ Grundwasser
<b>Fläche A12 (132,50 m<sup>2</sup>)</b>			
Fahrbahn (Asphalt)	140	126,00	Boden/ Grundwasser
Bankett	8	4,00	Boden/ Grundwasser
Böschung	25	2,50	Boden/ Grundwasser

#### **A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt**

Die Erlaubnisse sind widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

#### **A.3.1.3 Befristung**

Die Erlaubnisse ergehen unbefristet.

#### **A.3.2 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

#### **A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise**

##### **A.4.1 Bauzeitliche Sicherstellung zumutbarer Wegebeziehungen**

Mit der Auflassung bzw. dem Umbau der hier antragsgegenständlichen Bahnübergänge darf erst begonnen werden, wenn der BÜ Bahn-km 13,360 nach Bahn-km 14,165 verlegt und fertiggestellt und der Ersatzweg fertiggestellt ist.

## **A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

### **Allgemeine Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen**

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.
3. Sollten sich Abflussschwierigkeiten bei der Versickerung oder sonstige schädliche Auswirkungen bei der Einleitung zeigen, ist die Einleitungsmenge entsprechend zu verringern bzw. die Einleitung (zeitweise) einzustellen.
4. Das wasserrechtliche Verfahren beinhaltet keine Prüfung zur Standsicherheit, Setzung oder Hebung von Baugruben, Gebäuden, Einrichtungen oder sonstiger Infrastruktur im Einflussbereich des Vorhabens oder durch das Vorhaben negativ hervorgerufene Einflüsse auf die Stabilität des Untergrundes (z. B. Grundbruch) etc. Die Standsicherheit ist von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten.

### **Hinweise zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen**

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 Euro geahndet werden.
4. Sollten sich Abflussschwierigkeiten bei der Versickerung oder sonstige schädliche Auswirkungen bei der Einleitung zeigen, ist die Einleitungsmenge entsprechend zu verringern bzw. die Einleitung (zeitweise) einzustellen.
5. Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen.

Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

6. Diese wasserrechtliche Erlaubnis, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

#### **A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen sowie deren ausreichende Präsenz vor Ort und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Hierfür gelten die Vorgaben der zur Bauzeit gültigen Fassung des EBA-Umweltleitfadens VII (Umweltfachliche Bauüberwachung).

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat das Vorhaben in allen umweltrelevanten Aspekten zu begleiten. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit liegen in den Bereichen Natur- und Artenschutz sowie Wasser/Gewässerschutz. Es müssen Fachkräfte mit den für diese beiden Schwerpunkte nach Anlage 1 des EBA-Umweltleitfadens VII genannten Qualifikationen eingesetzt oder herangezogen werden.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde schriftlich die gesamtverantwortliche Bauleitung und die für die umweltfachliche Bauüberwachung verantwortlichen und qualifizierte/n Person/en mit Name, Anschrift, Telefon und Mailadresse mitzuteilen.

#### **A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die im zum Vorhaben erarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Stand: 11.09.2023) dargestellten Maßnahmen sind zu berücksichtigen und durchzuführen. Die im LBP formulierten Vermeidungs-, Verminderungs-, und Kompensationsmaßnahmen sind während der Bauausführung und danach einzuhalten und umzusetzen. Eine über die im LBP in der Eingriffsdarstellung hinausgehende Beanspruchung von Biotopen ist nicht zulässig. Insbesondere die in den Maßnahmenblättern dargestellten Maßnahmen sind umzusetzen. In den Maßnahmenblättern bzw. im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag werden die Maßnahmen wie folgt stichwortartig bezeichnet:

- 001\_VA: Jahreszeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung

- 002\_VA: Jahreszeitliche Beschränkung der Baumaßnahme
- 003\_VA: Vergrämung von Reptilien
- 004\_V: Generelle umweltfachliche Bauüberwachung, Schwerpunkt Naturschutz
- 005\_V: Ausweisung von Tabubereichen/Gehölzschutz
- 006\_V: Bodenschutz
- 007\_A: Entsiegelung
- 008\_A: Herstellung von Grünflächen
- 009\_A: Gehölzpflanzungen
- 010\_A: Entwicklung von Extensivgrünland
- 011\_A: Entwicklung von Buchenwald

**Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde:**

Nach der Baufeldfreimachung und vor dem Beginn der Bauarbeiten hat eine Begehung des Baufeldes und die Freigabe durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu erfolgen.

**Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme des Landesbetriebs Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, Regionalforstamt Münsterland:**

Ein halbes Jahr vor Durchführung der Wiederherstellungsmaßnahmen 009\_A und 011\_A ist das Regionalforstamt Münsterland zu informieren und der Pflanzplan mit diesem abzustimmen. Pflanzpläne bestehen neben einer Karte u. a. aus einer Beschreibung der vorzusehenden Gehölzarten, vorgesehenen forstlichen Herkünfte, Pflanzengrößen, Pflanzverbände, Mischungsanteile und Mischungsformen sowie Sicherungsmaßnahmen gegen Wildverbiss. Die Durchführung der Maßnahme ist dem Regionalforstamt nach Fertigstellung ebenso anzuzeigen.

#### **A.4.5 Artenschutz**

Rodung und Rückschnitt von Gehölzen sowie Baufeldfreimachung sind gem. § 39 BNatSchG außerhalb der Brutzeit von Vögeln in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. durchzuführen. Es wird insbesondere auf § 44 Abs. 1 BNatSchG hingewiesen.

#### **A.4.6 Landschaftsschutzgebiet**

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 Abs. 1 LNatSchG NRW von den Verboten der Festsetzungen für das Landschaftsschutzgebiet „Delsener Heide“ (4012-009 / LSG-WAF-00073) erfasst. Die naturschutzrechtlichen Auflagen unter Ziffer A.4.4 sind zu beachten.

Die Befreiung erfasst gemäß Abschnitt C des Landschaftsplans „Telgte“ vom 16.06.2008 insbesondere die Verbote nach Abschnitt 2.3:

- Aufschüttungen, Verfüllungen, Abgrabungen oder Sprengungen vorzunehmen oder die morphologischen Gegebenheiten wie z.B. Böschungen, Geländesenken, Täler, Terrassenkanten zu beseitigen oder zu verändern (Nr. 2),
- Straßen, Wege, Stellplätze zu errichten, Plätze oder Einfriedungen anzulegen oder zu verändern (Nr. 3) und
- Einzelbäume, Baumreihen und -gruppen, Obstbaumwiesen, Sträucher, Hecken, Feld- oder Ufergehölze gänzlich oder teilweise zu beseitigen oder zu schädigen oder auf andere Weise in ihrem Wachstum zu beeinträchtigen (Nr. 5).

#### **A.4.7 Waldumwandlung**

Durch das Vorhaben werden anlagebedingt Waldflächen nach § 2 BWaldG und § 2 LFoG NRW in Anspruch genommen. Die Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst die Gestattung der dauerhaften Umwandlung von Wald gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 BWaldG i. V. m. §§ 39 und 43 LFoG NRW unter Beachtung der Auflagen unter A.4.4.

Nach Fertigstellung der zugehörigen Maßnahmen (vgl. A.4.4) ist die Nachbilanzierung der dauerhaften Waldumwandlung sowie der Aufforstung zu Kompensationszwecken dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen Regionalforstamt Münsterland vorzulegen.

#### **A.4.8 Immissionsschutz**

##### **A.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) und die Allgemeine

Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind einzuhalten. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche akustische Vorbelastung um mehr als 3 dB(A) überschritten wird, sind durch die Vorhabenträgerin geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen.

2. Die Maßgaben aus dem Baulärm- und Erschütterungsgutachten hinsichtlich der Vermeidung und Minimierung von Geräuschemissionen sind umzusetzen, soweit sich nicht aus diesem Bescheid strengere Vorgaben ergeben.
3. Dem Antrag entsprechend, wonach die Bauarbeiten ausschließlich im Tagzeitraum stattfinden, sind nächtliche Arbeiten untersagt. Im Übrigen sind Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen so weit wie möglich zu vermeiden.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (z. B. optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzung der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse).
5. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräuscharme Baumaschinen entsprechend der Baumaschinenlärmverordnung eingesetzt werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehensweisen beinhalten.

Die Vorhabenträgerin hat ferner sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Unabhängig von Bauzeiten und Bauphasen sind nachfolgende Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
- Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen.

- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).
6. Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen eingehalten werden.
  7. Im Vorfeld und während der Baumaßnahme sind die Anwohner der Baumaßnahme wie folgt zu informieren:
    - a. Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
    - b. Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen infolge der Baumaßnahme.
    - c. Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
  8. Sind in Einzelfällen massive Grenzwertüberschreitungen der AVV Baulärm zu erwarten und Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, ist zum Schutz der Anlieger vor lärmintensiven Arbeiten die Bereitstellung von Ersatzschlaf- oder Wohnraum anzubieten. Das gilt insbesondere bei absehbarer Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenzwerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts.

Dieses Angebot ist den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen, sodass ihnen ausreichend Zeit zur Beurteilung des Angebots bleibt.

#### **A.4.8.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Erschütterungsimmissionen sind entsprechend dem Stand der Technik zu vermeiden bzw. so weit zu vermindern, dass sichergestellt ist, dass sie nicht als „schädliche Umwelteinwirkungen“ gelten (§ 5 Abs. 1 BImSchG).

Die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere die in den Teilen 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ genannten Anhaltswerte zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen, sind zu beachten.

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden, die sich gemäß Abschnitt 7 der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 14.3) in unmittelbarer Nähe des Vorhabens befinden, sind folgende Maßnahmen anzuwenden:

1. Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, Dauer und die zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen aus dem Baubetrieb.
2. Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Erschütterungseinwirkungen infolge der Baumaßnahme.
3. Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
4. Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).
5. Informationen über die Erschütterungswirkung auf das Gebäude.
6. Nachweis der tatsächlich aufgetretenen Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung.

Zur Vermeidung von Schäden durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude, die sich gemäß Abschnitt 7 der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 14.3) in unmittelbarer Nähe des Vorhabens befinden, sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden bautechnische Beweissicherung sowie messtechnische Überwachung der Erschütterungen durchzuführen. Bei Überschreitung der Anhaltswerte sind die Bauarbeiten zu unterbrechen und erst nach Durchführung von geeigneten Gegenmaßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens) wiederaufzunehmen.

#### **A.4.8.3 Stoffliche Immissionen**

Stoffliche Immissionen durch Staubaufwirbelungen und Abgase sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Befeuchtung des Bodens, Abschalten nicht genutzter Baufahrzeuge) so weit wie möglich zu vermeiden. Bei der Auswahl der Baufahrzeuge sind die Bestimmungen der 35. BImSchV zu beachten.

Die Staubentwicklung beim Abbruch, Verladen, Einbringen und Transport von staubendem Material ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichendes Benetzen

mit Wasser und/oder Abdeckung mittels Schutzplanen) nach dem Stand der Technik zu vermindern.

Vom Baustellenverkehr und -betrieb verursachte Verschmutzungen auf öffentlichen und privaten Straßen, Wegen und Plätzen sind unverzüglich zu beseitigen.

#### **A.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), des Landesabfallgesetzes (LAbfG) und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen bei der Beseitigung und Verwertung von Abfall zu beachten sind.

Die Vorhabenträgerin ist gemäß §§ 50, 52 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in Verbindung mit der Nachweisverordnung (NachwV) verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen.

Nach dem Landesabfallgesetz (§ 5 Abs. 4 Satz 2 LAbfG NRW) sind bei der Durchführung von Baumaßnahmen, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist.

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen

- optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder
- andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw.
- umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden,

müssen die Erdarbeiten sofort unterbrochen werden. Die untere Bodenschutzbehörde ist unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

#### **A.4.10 Arbeitsschutz**

Für die geplante Baumaßnahme muss vor Aufnahme der Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) bzw. nach § 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) erstellt werden, in der die bestehenden Gefährdungen dargestellt sind und aus der die daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz

ersichtlich sind. Die aufgrund dieser Beurteilung ermittelten und notwendigen Maßnahmen sind umzusetzen.

Für die Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist, falls auch nur zeitweise Arbeiten im Bereich von Gleisen durchgeführt werden müssen, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ DGUV-Vorschrift 78 einzuhalten. Diesbezüglich hat der Unternehmer insbesondere geeignete betriebliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Es ist sicherzustellen, dass durch Maßnahmen gem. § 5 Abs. 7 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV-Vorschrift 72 keine Schienenfahrzeuge in Bereichen verkehren, in denen sich Versicherte aufhalten, und Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten in dem betroffenen Streckenabschnitt getroffen werden.

Nach § 3 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und Punkt 1.8 Anhang zur ArbStättV müssen Verkehrswege so angelegt und bemessen sein, dass sie je nach ihrem Bestimmungszweck leicht und sicher begangen oder befahren werden können und in der Nähe Beschäftigte nicht gefährdet werden.

#### **A.4.11 Land- und Forstwirtschaft**

Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs jederzeit gewährleistet ist.

#### **A.4.12 Denkmalschutz**

##### **Die folgenden Nebenbestimmungen beruhen auf der Stellungnahme des Landesverbands Westfalen-Lippe (LWL) - Archäologie für Westfalen**

Im gesamten Untersuchungsraum muss mit dem Vorkommen von archäologischen Fundstellen, die die Voraussetzungen des § 2 DSchG NRW erfüllen könnten, gerechnet werden. Folgende Hinweise sind daher zu berücksichtigen:

1. Erste Erdbewegungen sind rechtzeitig (ca. 14 Tage vor Beginn) der LWL-Archäologie für Westfalen, An den Speichern 7, 48157 Münster und dem LWL-Museum für Naturkunde, Referat Paläontologie, Sentruper Straße 285, 48161 Münster schriftlich mitzuteilen (Palaeontologie@lwl.org).
2. Der LWL-Archäologie für Westfalen – Außenstelle Münster (Tel. 0251/591-8911) oder der Stadt als Untere Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kultur-

und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit/Fossilien) unverzüglich zu melden.

Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 16 und 17 DSchG NRW).

3. Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 26 (2) DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

#### **A.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

Für alle im Baubereich vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die potentiell vom Bauvorhaben betroffen sind, sind die allgemeinen oder betreiberspezifischen Merkblätter, Hinweise, Richtlinien und Schutzanweisungen zu beachten.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist die aktuelle Lage der Leitungen bei den jeweiligen Leitungsbetreibern erneut abzufragen.

#### **A.4.14 Straßen, Wege und Zufahrten**

Die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Verkehrs dürfen durch die Maßnahmen nicht gefährdet werden. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vor Baubeginn zu beantragen.

#### **Die folgenden Nebenbestimmungen beruhen auf der Stellungnahme des Kreises Warendorf:**

Im Rahmen der weiteren Planungen und der Durchführung sind die jeweils aktuellen Pläne zugrunde zu legen, zudem ist hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Belange die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig zu beteiligen.

Der unter den Bauwerksnummern 1 und 2 beschriebene Rückbau der Befestigungen nördlich der Kreisstraße (Radweg - Fahrbahn) ist mit dem Sachgebiet Straßenbau des Kreises Warendorf abzustimmen.

**Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme des Sachbereichs 2 (Eisenbahn-Bundesamt)**

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind aufgrund des geringen Abstands von Schienenweg und Straße r. d. B. zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs vor von dem bahnparallelen Wirtschaftsweg abkommenden Fahrzeugen und deren Ladung entsprechende Schutzmaßnahmen (z. B. Schutzplanken neben dem bahnparallelen Ersatzweg) gemäß DS 800 01 Abschnitt 36 (170) + (171) sowie Anlage 11 vorzunehmen.

**A.4.15 Kampfmittel**

Der weitere Erkundungsbedarf fordert die Konsultation des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Nordrhein-Westfalen oder einer Fachfirma für die Kampfmittelbeseitigung. Diese muss über die Zulassung nach § 7 SprengG und entsprechendes Personal mit Befähigungsschein nach § 20 SprengG verfügen.

Falls die Kampfmittelüberprüfung nicht vor Baubeginn realisiert werden kann, z.B. bei Bohrlochdetektionen oder baubegleitender Kampfmittelräumung, so ist die Kampfmittelüberprüfung mit der örtlichen Ordnungsbehörde abzustimmen.

Ist bei der Durchführung von Erdarbeiten auf der Gesamtfläche der Erdaushub außergewöhnlich verfährt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich die nächstgelegene Polizeidienststelle, das zuständige Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

**A.4.16 Hinweise auf allgemein zu beachtende Vorschriften**

Bei der Ausführungsplanung, dem Bau und Betrieb der Anlage sind insbesondere zu beachten:

- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer sowie die Betriebssicherheitsverordnung,

- die Regeln der Sicherheitstechnik, insbesondere ist beim Bau der Anlage zu gewährleisten, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen der Reisenden ausgeschlossen werden,
- das Arbeitsschutzgesetz sowie die Baustellenverordnung.

#### **A.4.17 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.
2. Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.
3. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücken möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.
4. Nach §§ 22 und 22a AEG i. V. m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz - EEG NW) hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch eine eventuelle Einschränkung der Nutzbarkeit der nicht unmittelbar in Anspruch genommenen Teilflächen zu berücksichtigen.
5. Soweit die Vorhabenträgerin aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, soll sie sich mit den Betroffenen über ihre Ausgestaltung im Einzelnen, insbesondere ihre Höhe und die Möglichkeit einer Entschädigung in geeignetem Ersatzland, einigen; für den Fall,

dass eine Einigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (vgl. § 22a AEG).

6. Während der Baudurchführung ist sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken genutzt werden können. Sollte dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten.

#### **A.4.18 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

#### **A.4.19 Abstimmungsgespräch**

Die Einladung zum Abstimmungsgespräch (siehe A.5.1) hat mindestens zwei Monate vor dem betreffenden Termin zu erfolgen.

### **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

#### **A.5.1 Zusage zu einem Abstimmungsgespräch**

Am Erörterungstermin (06.03.2025) wurde festgehalten, dass die Vorhabenträgerin zusagt, die betroffenen Eigentümer und die Stadt Telgte zu einem Gespräch einzuladen, bei dem u. a. die genaue Lage von Entwässerungsgräben und andere Gegebenheiten besprochen werden. Die Vorhabenträgerin sagt ferner zu, dass dieser Termin spätestens zu Beginn der Ausführungsplanung stattfinden wird.

#### **A.5.2 Zusage zum Tausch von Flächen**

Ein Großteil der Einwender bevorzugt oder fordert anstatt dem Wertersatz für abzugebende Flurstücke oder deren Teilflächen einen Tausch mit städtischen Flächen. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Telgte angeboten, im Rahmen ihrer Möglichkeiten und der liegenschaftlichen Verfügbarkeit ihre Mithilfe anzubieten. Die Vorhabenträgerin sagt zu, soweit möglich den Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im

Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Übernahme der im Zusammenhang mit Grundstücksangelegenheiten anfallenden Kosten (z. B. Vermessungs- und Notarkosten) wird durch die Vorhabenträgerin zugesagt.

#### **A.5.3 Zusage zur Entschädigung für bauzeitliche Inanspruchnahme**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zusammen mit den Betroffenen für die bauzeitliche Inanspruchnahme Vorabstimmungen zu Entschädigungen zu treffen.

#### **A.5.4 Zusage zur Erreichbarkeit der Grundstücke**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass während der Bauzeit eine Erreichbarkeit der Grundstücke durch die Anlieger mit möglichst geringen Einschränkungen gewährleistet werden soll.

#### **A.5.5 Zusage zur Verlegung von Leerrohren**

Die Vorhabenträgerin bietet im Rahmen der Ausführungsplanung an, in Rücksprache mit den Eigentümern Leerrohre unter der Straße zu verlegen (betreffend Drainage von anliegenden Grundstücken).

#### **A.5.6 Zusage zur Umwegentschädigung**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Prüfung und Ermittlung einer Umwegentschädigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für jeden Einzelfall gutachterlich zu prüfen.

#### **A.5.7 Zusage zur Beschilderung des Jakobsweges**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die wegweisende Beschilderung des Jakobsweges zu konkretisieren, mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und anschließend umzusetzen.

#### **A.5.8 Zusage zur Erstellung eines Bodengutachtens**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, für die durch Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen in Absprache mit Flächeneigentümer und Flächenbewirtschafter ein Bodengutachten (öffentlich bestellter Gutachter) zur Ist-Situation zu erstellen.

#### **A.5.9 Zusage gegenüber P-04**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die vom Einwender beschriebenen Entwässerungsanlagen in der Ausführungsplanung mit einzubeziehen und die technische Lösung mit den Betroffenen abzustimmen. Eine Kostentragung wird zugesichert.

#### **A.5.10 Zusage gegenüber P-05**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei der Errichtung neuer Gräben die Erreichbarkeit der betreffenden Flurstücke des Einwenders P-05 zu sichern. Details zur technischen Umsetzung der Grundstückserreichbarkeit werden gemeinsam mit dem Einwender im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt und auf Kosten der Vorhabenträgerin umgesetzt. Entstehende Kosten bei einer möglichen Erneuerung/Neuanschluss von Drainagen werden ebenso übernommen.

#### **A.5.11 Zusage gegenüber P-06**

Die Vorhabenträgerin hat dem Einwender P-06 zugesagt, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Erstellung eines Gutachtens zur finanziellen Kompensation der Baumfällungen zu veranlassen. Die finanzielle Kompensation wird im Grunderwerbsvertrag berücksichtigt. Das Stammholz verbleibt beim Eigentümer/Einwender P-06.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, abschnittsweise Verrohrungen zur Herstellung von zusätzlichen Feldzufahrten gemeinsam mit dem Einwender P-06 in der Ausführungsplanung festzulegen und zu berücksichtigen.

#### **A.5.12 Zusage gegenüber P-08 / P-09**

Die Vorhabenträgerin sagt den Einwendern P-08 und P-09 zu, dass das Holz der gefälltten Bäume des benannten Flurstücks vor Ort auf dieser Fläche von P-08 und P-09 verbleibt.

#### **A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

#### **A.8 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben „Telgte, Beseitigung von 5 Bahnübergängen (BÜ), Umbau BÜ km 14,691, Verlegung BÜ km 13,360“ hat die Auflassung (Beseitigung) der Bahnübergänge (BÜ) Bahn-km 13,175, km 13,849, km 14,088, km 14,325 und km 14,996 sowie die Verlegung des BÜ Bahn-km 13,360 nach km 14,165 und den Umbau des BÜ Bahn-km 14,691 nebst der Herstellung eines bahnparallelen Ersatzweges auf der Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück zum Gegenstand.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 13,175 bis 14,996 der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück in Telgte.

Die Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück („Warendorfer Bahn“) beginnt im Bahnhof Münster und führt über Telgte, Warendorf, Beelen, Clarholz und Herzebrock auf einer Länge von circa 50 km nach Rheda-Wiedenbrück. Die Strecke gehört zum Regionalbereich West, Netz Hamm. Die Strecke ist im betreffenden Abschnitt eingleisig und nicht elektrifiziert.

Im Abschnitt Wallfahrt wird die Strecke zwischen Telgte und Raestrup derzeit täglich von durchschnittlich 20 Zugpaaren im Schienenpersonennahverkehr befahren. In diesem Streckenabschnitt ist kein Fernverkehr vorhanden, planmäßiger Güterverkehr findet derzeit ebenfalls nicht statt. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit beträgt 60 km/h. Der betrachtete Streckenabschnitt befindet sich zwischen den Betriebsstellen Bahnhof Telgte und dem Bahnhof Warendorf. Folgende Streckenparameter sind vorgegeben:

- Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Münster - Warendorf: 60 km/h
- Streckenklasse CE
- Bremsweg: 400 m
- Streckenblock (Elektronisches Stellwerk-Zentralblock) und Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB 90)
- Ausrüstung mit Global System for Mobile Communication - Rail
- keine Transeuropäische Netze (TEN)-Strecke

Auf nord-östlicher Seite verläuft in unmittelbarer Parallellage zur Bahnstrecke die Kreisstraße 50, im weiteren Verlauf nähert sich die aus dem Norden kommende Bundesstraße 64 bis zur Parallellage der Bahnstrecke an. Die an den Bahnübergängen kreuzenden Straßen und Wege sind teilweise in privatem Eigentum. Gemäß zur Verfügung stehender Angaben von Straßen.NRW liegen auf den Straßen folgende Verkehrsbelastungen vor (Stand Juli 2015): Kreisstraße 50: 2.269 Kfz / 24 Stunden; Bundesstraße 64: 9.023 Kraftfahrzeuge / 24 Stunden.

Es bestehen mehrere Zufahrten von den zuführenden Wegen und Grundstücken zur Kreisstraße sowie eine Zufahrt zur Bundesstraße.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit plant die Vorhabenträgerin, auf der Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück insgesamt mehrere nicht technisch gesicherte Bahnübergänge zu beseitigen, u. a. die vorliegenden.

Mit der Auflassung bzw. dem Umbau der hier antragsgegenständlichen Bahnübergänge wird erst begonnen, wenn der BÜ Bahn-km 13,360 nach Bahn-km 14,165 verlegt wurde und der Ersatzweg fertiggestellt ist.

### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB Netz AG, Region West (Vorhabenträgerin - heute DB InfraGO AG) hat mit Schreiben vom 28.03.2023, Az. LNI-W-P-N, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Telgte, Beseitigung von 5 Bahnübergängen (BÜ), Umbau BÜ km 14,691, Verlegung BÜ km 13,360“ beantragt. Der Antrag ist am 03.04.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 13.06.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 15.09.2023 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 10.11.2023, Az. 641pa/048-2023#033, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

### B.1.3 Anhörungsverfahren

#### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-01	Bezirksregierung Arnsberg Dezernat 22 - Gefahrenabwehr, Kampfmittelbeseitigung
T-02	Bezirksregierung Münster
T-03	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3
T-04	Bundespolizeidirektion Sankt Augustin
T-05	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung West
T-06	Kreis Warendorf
T-07	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regional NL Münsterland
T-08	Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Münsterland
T-09	Landesverband der Wasser- und Bodenverbände Westfalen-Lippe
T-10	Landwirtschaftskammer NRW
T-11	RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH
T-12	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
T-13	Stadt Telgte Bauen und Umwelt
T-14	Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) Archäologie für Westfalen
T-15	Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur Westfalen
T-16	Wasser- und Bodenverband Telgte
T-17	Stadtwerke Ostmünsterland GmbH & Co. KG

Folgende Stellungnahme ist selbstständig eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-18	Alterric Deutschland GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-03	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3 Stellungnahme vom 09.01.2024, AZ: 45-60-00 /III-0052-24-PFV
T-07	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regional NL Münsterland Stellungnahme vom 22.02.2024, AZ: MSL/4400/2024-0002903

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-02	Bezirksregierung Münster Stellungnahme vom 22.02.2024, AZ: 25.17.04 (15/2023)
T-06	Kreis Warendorf Stellungnahme vom 21.02.2024, AZ: -
T-08	Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Münsterland Stellungnahme vom 16.02.2024, AZ: 2023-0017317
T-10	Landwirtschaftskammer NRW Stellungnahme vom 28.02.2024, AZ:-
T-12	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 21.02.2024, AZ: S01333506
T-13	Stadt Telgte Bauen und Umwelt Stellungnahmen vom 09.02.2024 und 12.02.2024, AZ: FB 7
T-14	Landschaftsverband Westfalen-Lippe Archäologie für Westfalen Stellungnahme vom 04.01.2024, AZ: Pe/Br/M 8/24 B
T-18	Alterric Deutschland GmbH Stellungnahme vom 14.02.2024, AZ: -

Folgende Träger öffentlicher Belange haben sich zum Vorhaben nicht geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-01	Bezirksregierung Arnsberg Dezernat 22 - Gefahrenabwehr, Kampfmittelbeseitigung
T-04	Bundespolizeidirektion Sankt Augustin
T-05	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung West
T-09	Landesverband der Wasser- und Bodenverbände Westfalen-Lippe
T-11	RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-15	Landschaftsverband Westfalen-Lippe Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur Westfalen
T-16	Wasser- und Bodenverband Telgte
T-17	Stadtwerke Ostmünsterland GmbH & Co. KG

### B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadt Telgte in der Stadtverwaltung, Baßfeld 4-6, 48291 Telgte, Raum 312 vom 03.01.2024 bis 02.02.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Telgte am 12.12.2023 durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Telgte der 16.02.2024.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen sind folgende Einwendungsschreiben eingegangen, eine namentliche Nennung erfolgt aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
P-01	Einwendung vom 02.02.2024
P-02	Einwendung vom 02.02.2024
P-03	Einwendung vom 06.02.2024
P-04	Einwendung vom 08.02.2024
P-05	Einwendung vom 09.02.2024
P-06	Einwendung vom 05.02.2024
P-07	Einwendung vom 09.02.2024
P-08	Einwendung vom 11.02.2024
P-09	Einwendung vom 11.02.2024
P-10	Einwendung vom 14.02.2024

### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
N-01	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW für den BUND Kreisgruppe Warendorf Stellungnahme vom 13.02.2024

### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 06.03.2025 in Telgte im Bürgerhaus Telgte erörtert.

Die Behörden und die Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 12.02.2025 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Telgte am 20.02.2025 durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht. Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden zudem mit Schreiben vom 13.02.2025 über den Erörterungstermin in Kenntnis gesetzt.

Am Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin ihre Erwidern zu den Einwendungen an die Betroffenen verteilt und Möglichkeit zur Einsicht gegeben.

Über die Erörterung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Niederschrift erstellt.

### **B.1.3.5 Planänderungen im Verfahren**

Aufgrund von Hinweisen einiger Träger öffentlicher Belange (hier Bezirksregierung Münster und Sachbereich 2 des Eisenbahn-Bundesamtes) wurden Änderungen am Vorhaben durchgeführt (Korrektur Markierungs- und Beschilderungsplan und Neuerstellung Sichtflächenplan).

Eine erneute Auslegung war nicht erforderlich, da sich keine Tatbestände ergeben haben, welche vorher nicht betroffene Belange oder bereits betroffene Belange in

stärkerem Maß berühren. Die Änderungen sind in den Planunterlagen entsprechend farblich kenntlich gemacht.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG, Region West).

## **B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Grundlage der Planung ist die die Beseitigung von fünf Bahnübergängen, der Umbau eines Bahnübergangs sowie die Verlegung eines weiteren Bahnübergangs. Die Planung dient der Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs.

Höhengleiche Kreuzungen (Bahnübergänge) stellen ein Gefährdungspotential dar. Gefahrenpunkte sind nach der Zielsetzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) zu vermindern. Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind gemäß § 3 EBKrG Kreuzungen zu beseitigen, durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder durch den Bau von Überführungen oder durch die Einrichtung technischer Sicherungen, zu ändern.

An den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen der Bahnstrecke 2013 kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Unfällen durch Kollision von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf fehlende Aufstell- und Räumstrecken sowie ungünstige Sichtverhältnisse.

Neben dem erhöhten Unfallpotential an diesen Bahnübergängen beeinflussen die Querungsstellen die Verkehrsabläufe auf der Schiene und der bahnparallelen Straße ungünstig. Aufgrund fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen kann es zu Rückstau an und auf den Bahnübergängen kommen. Die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs muss aufgrund der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, so dass daraus Fahrzeitverluste resultieren. Zudem wird die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an dieser Vielzahl von Bahnübergängen beeinträchtigt.

Die Auflassung von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen mit fehlenden Aufstell- und Räumstrecken und teilweise ungünstigen Sichtverhältnissen sowie die erstmalige Einrichtung einer technischen Sicherung wird neben der Verkehrssicherheit auch die Verkehrsabwicklung wesentlich verbessern.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk**

Ausweislich der Planunterlagen ergeben sich keine Notwendigkeiten zu Abweichungen vom Regelwerk.

#### **B.4.3 Variantenentscheidung**

Im Rahmen der Planung wurden durch die Vorhabenträgerin verschiedene Varianten und Möglichkeiten untersucht, um dem übergeordneten Ziel dieser Maßnahme, die Verbesserung der Verkehrssituation den vorhandenen Bahnübergängen und der Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, gerecht zu werden.

Die Vorhabenträgerin war berechtigt, sich für die gewählte Umsetzungsvariante zu entscheiden. Die Betrachtung der Vorhabenträgerin genügt dabei den Anforderungen an eine Variantenuntersuchung. In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsvarianten im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Planung ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Kostengesichtspunkten können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, die durch die teurere Variante vermieden werden könnten.

Im vorliegenden Fall hat die Vorhabenträgerin die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht und eine vertretbare Entscheidung getroffen. Im Rahmen der Vorplanung hat die Vorhabenträgerin zunächst folgende Varianten untersucht:

- Variante 1: Geänderte Vorfahrtregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen
- Variante 2: Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen
- Variante 3: Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Quermöglichkeit (Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke)
- Variante 4: Beseitigung der Bahnübergänge mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang und Bündelung des Verkehrs an einem Bahnübergang mit Nachrüstung einer technischen Sicherung

#### **Variante 1: Geänderte Vorfahrtregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen**

Wegen der vorhandenen Straßenverkehrsstärken, insbesondere auf der parallelen Bundesstraße und der großen Bedeutung dieses Verkehrsweges wäre eine Änderung der Vorfahrtregelung nicht realisierbar. Die Errichtung vorgeschalteter Lichtzeichen zur Gewährleistung eines konfliktfreien Räumens des Bahnübergangs führe zu einer unverhältnismäßig starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs. Die Ergänzung von zusätzlichen Fahrstreifen sei aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres möglich.

### **Variante 2: Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen**

Gemäß Ril 815.3000 Abschnitt 8 (3) sei an Privatüberwegen mit eingeschränktem Benutzerkreis das Errichten von baulichen Abschlüssen (Schranken, Tore etc.) zulässig. Aufgrund der Parallellage der Bahnstrecke zu Kreis- bzw. Bundesstraße wären diese Einrichtungen jedoch als problematisch einzuschätzen, da das Straßenfahrzeug zum Öffnen und Wiederverschließen jeweils anhalten und sein Fahrzeug verlassen müsste. Dies mache ein Anhalten im Straßenraum erforderlich, woraus eine Gefährdung des Fahrzeugführers sowie eine Beeinträchtigung des bahnparallelen Straßenverkehrs resultiere. Zudem sei die Anwendbarkeit von baulichen Abschlüssen an Bahnübergängen mit öffentlichem Verkehr nicht gegeben.

### **Variante 3: Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit (Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke)**

Die Aufhebung der Kreuzungsstelle zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr hätte zur Folge, dass gegenseitige Beeinflussungen ausgeschlossen werden könnten und dadurch kein Unfallpotential mehr bestünde. Zur Errichtung einer Unter- oder Überführung sei jedoch ein hoher baulicher Aufwand erforderlich, woraus hohe Investitionskosten resultierten. Weiterhin käme es dabei, insbesondere bei Überführungen, zu vergleichsweise großen Flächeninanspruchnahmen und einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Umgebung.

### **Variante 4: Beseitigung der Bahnübergänge mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang und Bündelung des Verkehrs an einem Bahnübergang mit Nachrüstung einer technischen Sicherung**

Die Nachrüstung einer technischen Sicherung sei eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit an einem Bahnübergang. Durch Anpassung des Straßen- und Wegenetzes und Bündelung von Verkehren an einem technisch gesicherten Bahnübergang bestehe die Möglichkeit, die Anzahl an Bahnübergängen in einem Abschnitt und somit das Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Bei erforderlichen Ergänzungen durch Ersatzwege wäre jedoch eine Inanspruchnahme von Teilflächen erforderlich und aus den veränderten Wegebeziehungen könnten Umwege für die Straßenverkehrsteilnehmer resultieren.

Im Zwischenergebnis der Variantenuntersuchung wurde im Abschnitt „Wallfahrt“ die Variante 4 für die weitere Planung zwischen den Beteiligten (Vorhabenträgerin, Stadt Telgte, Kreis Warendorf) vereinbart.

Das vorhandene Wegenetz würde durch den Wegfall der vorhandenen Bahnübergänge von den übergeordneten Straßen abgeschnitten werden. Zur Kompensation werde im Wesentlichen der Neubau eines bahnparallelen Ersatzweges südlich der Bahnstrecke geplant, der die vorhandenen Wege an den neuen, technisch gesicherten Bahnübergang km 14,165 anbinde.

Durch die parallele Wegführung könnten die verschiedenen Verkehrswege gebündelt werden, dadurch ließen sich die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes reduzieren. Das weitere vorhandene Wegenetz könne erhalten werden, wobei auch die Erreichbarkeit der Flächen weiterhin gewährleistet sei. Zudem würden überwiegend Nebenflächen und Randbereiche von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen, eine Zerschneidung von Flächen fände nicht statt. Die parallele und direkte Führung der Verkehre zum Bahnübergang km 14,165 begrenze zudem die zurückzulegenden Umwege für die Nutzer.

Zur weiteren Optimierung des Wegenetzes wurden im Rahmen der Vorplanung für den vom Bahnübergang km 13,360 in südliche Richtung verlaufenden Weg „Delsener Heide“ folgende Varianten untersucht:

- Variante 1 (4.1): Neubau eines Ersatzweges ca. 200 m in Nord-Süd-Richtung, östlich des vorhandenen Weges an einem Wald verlaufend (Wirtschaftsweg: Länge 300 m, Fahrbahnbreite 3,50 m)
- Variante 2 (4.2): Nutzung des vorhandenen Weges in Nordwest-Südost-Richtung (Länge ca. 350 m) Fahrbahnbreite 3,00 m

Im Endergebnis, auch in Abstimmung mit den Betroffenen vor Ort, wird im Zuge der weiteren Planung die Variante 1 (4.1) verfolgt, da diese Wegführung das vorhandene Wegenetz ergänze und optimiere.

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin ist nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Insbesondere drängt sich keine der anderen Varianten als eindeutig vorzugswürdig auf. Die Frage der Umwegebeziehungen wird weiter unten ausführlich abgehandelt.

#### **B.4.4 Raumordnung und Landesplanung**

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **B.4.5 Wasserhaushalt**

##### **B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Durch das Vorhaben wird ein wasserrechtlicher Benutzungstatbestand (§ 9 WHG) erfüllt, der der Erlaubnis bedarf (§ 8 Abs. 1 WHG). Die Vorhabenträgerin hat wasserrechtliche Erlaubnisse beantragt. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.3.1 des Verfügenden Teils dieser Entscheidung gesondert ausgesprochen. Mit der zuständigen Wasserbehörde wurde gemäß § 19 Abs. 3 WHG das Benehmen hergestellt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis zur dauerhaften Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer sowie in das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) kann gemäß § 10 Abs. 1 WHG erteilt werden. Versagensgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor.

Nach § 12 Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Der Begriff der „schädlichen Gewässerveränderung“ nach § 12 Abs. 1 WHG ist in § 3 Nr. 10 WHG definiert als Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen Rechtsvorschriften oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Solche Veränderungen sind im vorliegenden Fall nicht zu erwarten. Negative Beeinflussungen des Oberflächenwasserkörper „Ems“ sowie des Grundwasserkörpers „Niederungen der Oberen Ems (Sassenberg/Versmold) sind nicht zu befürchten.

Versagungsgründe liegen somit nicht vor. Auch ist im Übrigen eine schädliche Veränderung eines Gewässers, insbesondere des Grundwassers, durch die Maßnahme nicht zu befürchten, soweit sie wie geplant ausgeführt wird und die in diesem Planfeststellungsbeschluss formulierten Nebenbestimmungen beachtet werden.

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen ist entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt worden. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten berücksichtigt worden.

Nach Abwägung aller relevanten Interessen und Belange liegen Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzung führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vor, sodass die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden kann. Die angeordneten Nebenbestimmungen entsprechen den Zwecken des § 13 WHG und sind erforderlich, um nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit zu verhindern.

Die (jederzeitige) Widerruflichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis ergibt sich aus § 18 Abs. 1 WHG.

#### **B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Bauvorhaben berührt weder geplante oder festgesetzte Wasserschutzgebiete noch Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für die öffentliche Wasserversorgung. Zudem liegt das Bauvorhaben außerhalb von Überschwemmungsgebieten.

#### **B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 11.09.2023) formulierten und ausgewiesenen Vermeidungs-, Verminderungs-, und Kompensationsmaßnahmen verbleibt kein Kompensationsdefizit und Eingriffe in Natur und Landschaft werden gleichwertig ausgeglichen, so dass vom Vorhaben keine nachteiligen dauerhaften Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushalts hervorgerufen werden.

## **B.4.7 Gebietsschutz**

### **B.4.7.1 „Natura 2000“-Gebiet**

Das Vorhaben nähert sich dem FFH-Gebiet DE-4013-301 „Emsaue, Kreise Warendorf und Gütersloh“ bis auf 15 m. Die durchgeführte FFH-Relevanzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben, auch unter Berücksichtigung ggf. entstehender kumulativer Wirkungen mit anderen Vorhaben, Beeinträchtigungen der Schutzziele des FFH-Gebiets DE-4013-301 nicht zu erwarten sind.

- Die Baumaßnahme selbst befindet sich außerhalb des Schutzgebiets und wird durch vorhandene Straßen und die Bahnstrecke abgeschattet.
- Der Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens beschränkt sich weitgehend auf die unmittelbare Umgebung der Bahnstrecke. Es sind durch die Baumaßnahme keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten, da die Baumaßnahme keine bau- oder anlagebedingten Fernwirkungen besitzt bzw. diese durch die bestehenden Vorbelastungen überlagert werden.
- Es werden keine FFH-Lebensraumtypen beansprucht.
- Innerhalb des Wirkbereichs der Baumaßnahme konnten keine Zielarten des FFH-Gebiets nachgewiesen werden. Von den im Standard-Datenbogen genannten weiteren bedeutsamen Arten wurde nur der Kiebitz nachgewiesen, der eine relativ geringe Störungsempfindlichkeit aufweist und auch unter den bestehenden Vorbelastungen im Landschaftsraum präsent ist.

Das Vorhaben ist daher mit den Erhaltungszielen des Natura-2000-Gebietes verträglich. Somit kann auf eine weiterführende FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34 des BNatSchG verzichtet werden.

### **B.4.7.2 Naturschutzgebiet**

Das Naturschutzgebiet „Emsaue bei Telgte“ (WAF-083) ist Teil des FFH-Gebietes „Emsaue, Kreise Warendorf und Gütersloh“ (DE-4013-301) und im betrachteten Bereich deckungsgleich mit diesem.

Aufgrund der Entfernung zum Vorhaben und der weitestgehenden Beschränkung des Wirkungsbereichs auf den unmittelbaren Vorhabenbereich unter Berücksichtigung bestehender verkehrlicher Vorbelastungen sind keine Beeinträchtigungen für das Naturschutzgebiet „Emsaue bei Telgte“ (WAF-083) zu erwarten.

### **B.4.7.3 Landschaftsschutzgebiet**

Ein Teilbereich des Vorhabens (Baufeld) tangiert Randbereiche des Landschaftsschutzgebiets „Delsener Heide“ (4012-009 / LSG-WAF-00073). Der geplante bahnparallele Ersatzweg überlagert sich mit einer Baumreihe des angrenzenden Waldsaums. Des Weiteren wird ein Teil der dort befindlichen Ackerfläche für die Umlegung eines Wirtschaftswegs beansprucht.

Schutzziel des Landschaftsschutzgebiets ist:

- die Erhaltung eines großflächigen Waldkomplexes,
- die Erhaltung und Entwicklung eines Eichen-Hainbuchenwaldes mit naturnahen, großflächigen Waldtümpeln,
- die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch Vermehrung des standorttypischen Laubholzanteiles und
- die besondere Bedeutung des Gebietes für die Erholungsnutzung im stadtnahen Raum von Telgte.

Die geplante Baumaßnahme verstößt gegen Verbote des genannten Landschaftsschutzgebiets, insbesondere die Verbote,

- Aufschüttungen, Verfüllungen, Abgrabungen oder Sprengungen vorzunehmen oder die morphologischen Gegebenheiten wie z.B. Böschungen, Geländesenken, Täler, Terrassenkanten zu beseitigen oder zu verändern (Nr. 2),
- Straßen, Wege, Stellplätze zu errichten, Plätze oder Einfriedungen anzulegen oder zu verändern (Nr. 3) und
- Einzelbäume, Baumreihen und -gruppen, Obstbaumwiesen, Sträucher, Hecken, Feld- oder Ufergehölze gänzlich oder teilweise zu beseitigen oder zu schädigen oder auf andere Weise in ihrem Wachstum zu beeinträchtigen (Nr. 5).

Die Vorhabenträgerin hat einen Antrag auf Befreiung gestellt. Von den Verbotstatbeständen kann gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn

1. dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder
2. die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Die Strecke 2013 Münster (Westf) Hbf – Rheda-Wiedenbrück wird im betreffenden Abschnitt täglich von 20 Zugpaaren im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) befahren und bindet somit die Orte Telgte, Warendorf, Beelen, Clarholz und Herzebrock an den überregionalen Verkehr an. Aufgrund der Parallellage von Straße und Bahnstrecke bei gleichzeitig hohen Straßenverkehrsstärken, fehlenden Aufstell- und Räumstrecken und daraus resultierend den teilweise ungünstigen Sichtverhältnissen kam es in der Vergangenheit auf der Bahnstrecke 2013 an den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen zu einer Vielzahl von (tödlichen) Unfällen durch Kollision von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern. Neben dem erhöhten Unfallpotential an diesen Bahnübergängen beeinflussen die Querungsstellen die Verkehrsabläufe auf Straße und Schiene ungünstig. Aufgrund fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen kann es zu Rückstau am und auf dem Bahnübergang kommen. Die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs muss aufgrund der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, so dass daraus Fahrzeitverluste resultieren. Zudem wird die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an dieser Vielzahl von Bahnübergängen beeinträchtigt.

Das Vorhaben sieht die Reduzierung der Anzahl der Bahnübergänge vor. Die Realisierung einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen, Akustiken und Halbschranken am Bahnübergang km 14,165 sowie eine Absperrung am Bahnübergang km 14,691 (Sonderverkehre) tragen maßgeblich zur Erhöhung der Sicherheit bei. Dadurch werden Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer geschützt. Zudem kann die ursprüngliche Streckengeschwindigkeit wiederhergestellt werden und damit die Mobilität der Bevölkerung als ein Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge gewährleistet werden. Ferner dient die Stärkung des Schienenverkehrs dem Klimaschutz. Mittels einer Wiederherstellungsmaßnahme (011\_A) soll ein bisher nicht bewaldeter Teil des Landschaftsschutzgebiets zu Buchenwald entwickelt werden, wodurch eines der angestrebten Ziele des Schutzgebiets erfüllt werden kann.

Das Bauvorhaben dient somit in mehrfacher Hinsicht hochrangigen Schutzgütern des öffentlichen Interesses, sodass die Voraussetzungen für eine Befreiung vorliegen.

Die Erteilung der Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wie beantragt ist verhältnismäßig, denn die Durchführung der Maßnahme dient dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter, v. a. Leben und Gesundheit von Menschen.

Demgegenüber sind die Eingriffe in Form von Verstößen gegen die Verbote des Landschaftsschutzgebietes von geringerem Gewicht.

#### **B.4.8 Artenschutz**

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 11.09.2023) und der artenschutzrechtlichen Prüfung (11.09.2023) formulierten Maßnahmen ist keine Auslösung von Verbotstatbeständen i. S. d. § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 bis 4 für gesetzlich besonders geschützte Arten ausgehend vom Vorhaben zu erwarten. Das Vorhaben ist somit aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig. Einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf es daher nicht.

#### **B.4.9 Immissionsschutz**

##### **B.4.9.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung zu lösen.

Bauarbeiten unterliegen bei Einsatz von Baumaschinen den speziellen Anforderungen an den Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG bestimmt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) die maßgeblichen Regeln zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Baulärm. Darin sind unter Nr. 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte, Maßnahmen zur Lärmreduzierung umzusetzen.

Die Bauarbeiten finden ausschließlich im Tagzeitraum statt. Die Vorhabenträgerin hat zur Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen eine gutachterlich betrachtete schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Zum Baulärm sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung berechnet und beurteilt worden. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass für die umliegenden Einzelwohngebäude sowohl bei den Bauarbeiten an der Straße als auch bei den Arbeiten am Gleis bzw. Bahnübergang überwiegend

keine erheblichen Lärmbelastungen zu erwarten sind. Bei den Straßenbauarbeiten (Straßenbau/Asphaltieren) werden die Richtwerte der AVV Baulärm zwar nicht vollständig eingehalten, jedoch bleiben die Überschreitungen überwiegend auf maximal ca. 5 dB(A) beschränkt. An den in Abschnitt 6.1 und 6.2 (Unterlage 14.3) aufgeführten Gebäuden kommt es zu Überschreitungen der grundrechtlichen Zumutbarkeit von 70 dB(A). Hier besteht Anspruch auf Ersatzwohnraum.

Grundsätzlich kann nach aktueller Rechtsprechung eine Abweichung von Immissionsrichtwerten in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Bauarbeiten eine höhere Lärmvorbelastung als der maßgebliche Richtwert der AVV Baulärm vorliegt. Eine Verkehrslärmvorbelastung wurde bei der Baulärmprognose jedoch nicht berücksichtigt, die Berechnungen erfolgten somit zur sicheren Seite.

Darüber hinaus verbleibende vorübergehende Beeinträchtigungen bauimmissionsrechtlicher Art sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Realisierung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens hinzunehmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz in Punkt A.4.8 erlassen.

#### **B.4.9.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Die betriebsbedingten Lärmimmissionen wurden in einem Gutachten (Unterlage 14.1) untersucht. Danach handelt es sich bei den vorgesehenen Baumaßnahmen – Rückbau mehrerer Bahnübergänge, Verlegung eines Bahnübergangs und Herstellung von Ersatzwegen – zwar um erhebliche bauliche Eingriffe i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV. Doch führt das Vorhaben den Untersuchungsergebnissen zu folge an keinem Immissionsort zu einer wesentlichen Änderung des Verkehrslärms. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge für die Anwohner besteht somit nicht.

Für den Immissionsort Campingplatz (nahe dem neuen Standort des Bahnübergangs km 14,165) wird eine geringfügige Pegelerhöhung erwartet, jedoch werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

#### **B.4.9.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

##### **Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden**

Die baubedingten Erschütterungsimmissionen wurden in einem Gutachten analysiert und bewertet. Demnach wird aufgrund der Abstandsverhältnisse nicht erwartet, dass Erschütterungen der Straßen- und Bahnbaumaßnahmen zu Einwirkungen auf

Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen nach DIN 4150-2 führen werden.

#### **Einwirkung auf bauliche Anlagen**

Etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 können nicht unmittelbar ausgeschlossen werden.

Da es im Nahbereich einiger Gebäude zu erschütterungsintensive Verdichtungsarbeiten im Nahbereich kommen kann, sind die in den Nebenbestimmungen (A.4.8.2) genannten Maßnahmen durchzuführen.

#### **B.4.9.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Die baubedingten Erschütterungsimmissionen wurden in einem Gutachten analysiert und bewertet. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Erschütterungsanhaltswerte können sowohl erhebliche Belästigungen für Menschen in Gebäuden als auch Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb ausgeschlossen werden.

#### **B.4.9.5 Stoffliche Immissionen**

Die Nebenbestimmung unter A.4.8.3 ist geboten, um die stofflichen Immissionen durch aufgewirbelten Staub und Abgase zu minimieren.

#### **B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Beim Rückbau der Bahnübergänge, der zuführenden Wege und der Verlegung eines Bahnübergangs sowie der Herstellung eines bahnparallelen Ersatzweges fallen Schotter, Boden sowie Asphalt an, die entsorgt werden müssen. Dazu wurde ein Bodenverwertungs- und Entsorgungs-Kurzkonzept (BoVEK Unterlage 16.1) erstellt, das die Bewertung der anfallenden Massen zum Gegenstand hat.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.9 dienen der Schonung der natürlichen Ressourcen und dem Schutz von Menschen und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen.

## **B.4.11 Land- und Forstwirtschaft**

### **B.4.11.1 Landwirtschaft**

Die Belange der Landwirtschaft wurden durch die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland vorgebracht. Sie hat im Einvernehmen mit der Kreisstelle Warendorf im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) eine Stellungnahme abgeben (T-10). Dabei wurden die Themen Kompensation, Baustelleneinrichtungsflächen, Neubau von Wirtschaftswegen und Mehrwegeaufwand beleuchtet. Die Einwände, die dazugehörigen Erwiderungen der Vorhabenträgerin sowie die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde werden in Abschnitt B.4.17.4 detailliert behandelt.

### **B.4.11.2 Forstwirtschaft**

Im Rahmen des Vorhabens ist eine dauerhafte Waldumwandlung auf einer Fläche von insgesamt 1.293 m<sup>2</sup> notwendig. Diese ist zusammen mit der zugehörigen Wiederherstellungsmaßnahme im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Der Landesbetrieb Wald- und Holz NRW wurde am Verfahren beteiligt und hat keine Einwände zur dauerhaften Waldumwandlung geäußert. Der dauerhafte Verlust von forstrechtlichen Waldflächen wird durch die Pflanzung von Wald auf 2.586 m<sup>2</sup> (Kompensation im Verhältnis 1: 2) vollumfänglich ausgeglichen, die Belange der Forstwirtschaft werden gewahrt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat ergänzend eine Nebenbestimmung unter A.4.4 aufgenommen.

## **B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Nebenbestimmungen unter A.4.13 ergeben sich aus den Stellungnahmen der verschiedenen Leitungsbetreiber. Sie sind aus Gründen besonderer Vorsorge geboten und erschweren den Bauablauf nicht erheblich.

## **B.4.13 Kampfmittel**

Laut vorliegenden Gutachten (ergänzende Unterlage 3) wurde anhand einer historischen Kampfmittelvorerkundung eine potentielle Kampfmittelbelastung ermittelt. Im Westen des Auswertungsgebiets besteht das Risiko, auf Bombenblindgänger zu stoßen. Aus dem Grund wurden die Nebenbestimmungen unter A.4.15 verfasst.

#### **B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn Art. 14 GG als Grundrecht schützt nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen. Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Vorliegend kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die einzelnen Flurstücke, welche für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, sind im Grunderwerbsverzeichnis verzeichnet und in den Grunderwerbsplänen dargestellt. Sofern Grundstückseigentümer Einwendungen gegen solche Inanspruchnahmen erheben, werden diese bewertet, abgewogen und hierüber entschieden.

#### **B.4.15 Um- und Mehrwege**

Da im Hinblick auf die durch die Schließung der Bahnübergänge km 13,175, km 13,849, km 14,088, km 14,325 und km 14,996 sowie durch den Umbau des BÜ km 14,691 hervorgerufenen Um- und Mehrwege bei der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke ausschließlich mittelbar durch den Planfeststellungsbeschluss hervorgerufene Beeinträchtigungen in Betracht kommen, für die es – anders als bei einem Rechtsentzug – eines gesonderten Rechtsakts in Gestalt eines Enteignungsbeschlusses nicht bedarf, hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über solche Ansprüche zu entscheiden (vgl. BayVGh, Urteil vom 24.01.2011 – 22 A 09.40059 - juris, Rn. 149 m. w. N.).

Vorliegend überwiegt das öffentliche Interesse am antragsgegenständlichen Vorhaben, das dazu dient, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, gegenüber den widerstreitenden Belangen, ohne dass ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, denn die Voraussetzungen für einen solchen Entschädigungsanspruch sind nicht erfüllt.

Die Rechtsgrundlage für eine Entschädigungsfeststellung dem Grunde ergibt sich aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG: Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Festsetzung einer Entschädigung wegen vorhabenbedingter Umwege gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kommt in Betracht, wenn Umwege den Betroffenen nicht zuzumuten sind. Dies ist anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen. So hat das Thüringer Obergericht einen durch die Beseitigung eines Bahnübergangs verursachten Umweg von maximal 6 km als noch zumutbar und damit entschädigungslos hinzunehmenden Umstand betrachtet (ThürOVG, Urteil vom 19.05.2010 - 1 O 8/09 - juris, Rn. 52 ff.). Auch hat das Bundesverwaltungsgericht einen Abwägungsfehler im Fall eines Umwegs von bis zu 3 km durch eine Beseitigung eines Bahnübergangs sowie einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG verneint (BVerwG, Urteil vom 28.01.2004 – 9 A 27/03 - juris, Rn. 2, 20 ff. und 30 = NVwZ 2004, 990-991).

Maßstab für die Zumutbarkeit ist allerdings nicht allein die zusätzliche Wegstrecke; es kommt auch darauf an, wie oft sie im Rahmen der Betriebsabläufe zurückgelegt werden muss und ob dabei besondere Probleme etwa durch das Treiben von Vieh über öffentliche Straßen entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83 - juris, Rn. 32 = BVerwGE 71, 166-175 zu § 17 Abs. 4 FStrG a. F.). Ein erheblicher und daher ausgleichsbedürftiger Nachteil im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG liegt dabei jedenfalls dann vor, wenn die Bewirtschaftung einer Betriebsfläche wegen der verlängerten Wege zur Hofstelle den Mindestbeitrag dieser Fläche zur Abdeckung der Festkosten, Steuern und Lebenshaltungskosten nicht mehr voll gewährleistet (modifizierter Reinertrag) (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.12.1987 – 4 C 49/83 - juris, Rn. 11 = NVwZ 1989, 147-148 zu § 17 Abs. 4 FStrG a. F.).

Nach diesen Maßstäben besteht in den vorliegenden Fällen kein Entschädigungsanspruch, denn die Voraussetzungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind nicht erfüllt:

So hat die Vorhabenträgerin in den Unterlagen 8.9.1 bis 8.9.7 dargestellt, welche Umwege sich bei Schließung der Bahnübergänge ergeben. Die Länge der Umwege beträgt je nach Bahnübergang danach ca. 140 m bis ca. 2,3 km. Damit handelt es sich um Umwege von weniger als 3 km Länge, die auch unter Berücksichtigung der Umstände des vorliegenden Einzelfalls ohne Gewährung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach als zumutbar erscheinen. Es wird weder in Einwendungen vorgetragen, noch sind Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass mit der Nutzung der beiden Umfahrungen besondere, über den reinen Mehrweg hinausgehende, Probleme verbunden wären wie etwa im Zusammenhang mit dem Treiben von Vieh über öffentliche Straßen oder vergleichbaren zusätzlichen Schwierigkeiten. Ferner gibt es keine Hinweise darauf, dass die Bewirtschaftung einer Betriebsfläche wegen der verlängerten Wege zur Hofstelle den Mindestbeitrag dieser Fläche zur Abdeckung der Festkosten, Steuern und Lebenshaltungskosten nicht mehr voll gewährleisten könnte.

Somit sind vorliegend keine nachteiligen Wirkungen des Vorhabens auf die Rechte der Bewirtschafter land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen im Umfeld der Bahnübergänge km 13,175, km 13,849, km 14,088, km 14,325 und km 14,996 sowie km 14,691 i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ersichtlich, denn es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Verwirklichung des Vorhabens zu unzumutbaren Umwegen führen könnte. Die alternativen Wegeverbindungen nach der Schließung bzw. Umbau der Bahnübergänge erscheinen trotz der damit verbundenen Umwege von bis 2,3 km als zumutbar; verbleibende Nachteile sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2005 – 9 A 12/05 - juris, Rn. 22 = NVwZ 2006, 603-605).

Das öffentliche Interesse an der Aufhebung der benannten Bahnübergänge der Strecke 2013 überwiegt somit gegenüber den widerstreitenden Belangen, ohne dass es einer Entschädigung wegen damit verbundener Um- und Mehrwege bedürfte.

#### **B.4.16 Begründung der Nebenbestimmungen**

Die übrigen Auflagen (vgl. § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG) sind erforderlich, um den Anforderungen der bereits dort genannten Rechtsgrundlagen Rechnung zu tragen, auf die hier verwiesen wird. Sie entsprechen dem gestellten Antrag und den

Empfehlungen der Träger öffentlicher Belange. Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen und in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen zugestimmt und ihre Beachtung zugesagt.

#### **B.4.17 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Mit den eingegangenen Forderungen und Hinweisen von Trägern öffentlicher Belange hat sich die Vorhabenträgerin in ihrer Synopse auseinandergesetzt. Die Forderungen und Hinweise der TÖB sind in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden. Sie sind in Form von Nebenbestimmungen Bestandteil des Beschlusses geworden.

##### **B.4.17.1 Bezirksregierung Münster (T-02)**

Die Bezirksregierung Münster hat Stellung zu verschiedenen Rechtsgebieten genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert.

##### **Radverkehr**

Die Bezirksregierung führt aus, dass sich die Verlegung des BÜ km 13,360 nach km 14,165 auf die bestehende Radverkehrsverbindung auswirke. Auf der Verbindung der Radwege über den bestehenden Wirtschaftsweg werde das Linksabbiegen der aus Richtung Telgte (K 50) kommenden Radfahrer in Richtung Warendorf (B 64) fahrend erschwert, bei geschlossenen Schranken sei das Linksabbiegen nicht möglich und Fehlverhalten des Radverkehrs könne auftreten.

##### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass durch einen sich nähernden Zug der BÜ-Bereich für ca. 30 Sekunden gesperrt sei und für ein sicheres Räumen sämtliche Verkehrsteilnehmer straßenseitig anhalten müssten. Eine Anpassung der geplanten Lichtzeichenanordnung würde nur für einzelne Verkehrsteilnehmer ein Linksabbiegen in Richtung Unterführung ermöglichen, falls sich am BÜ keine wartenden Fahrzeuge befänden. Ein separater Linksabbiegefahrstreifen würde mit hohen Aufwänden und mit zusätzlichen Eingriffen in das nahe Waldgebiet verbunden sein.

##### **Entscheidung:**

Die Einwendung der Bezirksregierung wird zurückgewiesen. Aufgrund der vergleichsweise kurzen Zeit, in der als Folge der Schrankenschließung ggf. am Bahnübergang wartende Verkehrsteilnehmer ein Linksabbiegen des nachfolgenden

Verkehrs verhindern, steht die Errichtung eines Fahrstreifens zwecks Linkabbiegen nicht im Verhältnis zu der dazu erforderlichen, zusätzlichen Flächeninanspruchnahme.

### **Fußgängerverkehrsführung**

Ein Abschnitt des Jakobsweges verlaufe über den bisherigen Bahnübergang bei km 13,360, durch Verlegung zum BÜ km 14,165 sei daher mit Fußgängerverkehr in den Quadranten II und IV zu rechnen. Eine wegweisende Beschilderung des Jakobsweges sei vorzunehmen, um missbräuchliches Queren der Gleise durch Pilger auf dem Jakobsweg zu vermeiden.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Im Rahmen der Ausführungsplanung des Vorhabens werde die wegweisende Beschilderung des Jakobsweges konkretisiert, mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und anschließend umgesetzt. Ein regelwidriges Queren der Bahnstrecke am alten Standort des BÜ werde als sehr unwahrscheinlich angesehen, da die rückwärtige Wegegestaltung generell zum BÜ km 14,165 hin ausgerichtet sei. Zudem seien parallel zur Bahnstrecke zur K 50 hin eine durchgehende Schutzplanke und auf der gegenüberliegenden Seite Gräben und teilweise Bewuchs vorhanden, die ein Abkürzen sehr unattraktiv machten.

### **Ergebnis:**

Es besteht kein Konflikt.

### **Motorisierter Individualverkehr**

In Quadrant (Q) III empfehle sich aufgrund der Wartepflicht ein (überfahrbarer) Fahrbahnteiler, wie er auch in Q I vorgesehen ist. Die Sichtbeziehungen seien aufgrund der parallelen Führung des motorisierten Individualverkehrs zur Bahnstrecke im Knotenpunkt deutlich eingeschränkt. Dies betreffe Fahrzeuge aus Q I in Q II oder III und aus Q III in Q I oder IV. Nach einschlägigen Richtlinien seien Schenkellängen des Sichtdreiecks bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h von 30 m einzuhalten, ein entsprechender Nachweis sei den Unterlagen nicht zu entnehmen. Insbesondere sei zu prüfen, ob die Sichtbeziehungen der aus Q III kommenden, wartepflichtigen Fahrzeugführer auf Fahrzeuge aus Q IV durch den geplanten Standort des Schalthauses behindert würden.

Des Weiteren sei an der geplanten Knotenpunktgeometrie anstelle der geplanten Halbschranken aus Sicherheitsgründen ein Vollabschluss des Bahnübergangs in Erwägung zu ziehen, um ein unbeabsichtigtes wie auch absichtliches Umfahren der Halbschranken insbesondere von Radfahrenden zu vermeiden. Bauliche Maßnahmen zur Trennung der Richtungsfahrstreifen, die das Unterbinden des Umfahrens der Halbschranken erreichen, seien nicht vorgesehen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Der Hinweis werde angenommen und in Quadrant III ebenfalls ein überfahrbarer Fahrbahnteiler in den Planunterlagen vorgesehen. Die resultierenden Sichtverhältnisse würden in einem separaten Plan dargestellt und in der Genehmigungsunterlage ergänzt werden.

Zwischen dem Zustand „Schranke geschlossen“ und dem Eintreffen des Zuges würden i. d. R. ca. 12 Sekunden vergehen. Das bedeute, dass bei geschlossener Schranke der herannahende Zug mit einer Entfernung von ca. 200 m für die Straßenverkehrsteilnehmer bereits sichtbar sei. Unmittelbar nach der Zugdurchfahrt öffneten sich die Schranken wieder. Vor dem BÜ sei kein langes Warten absehbar, sodass es keinen Anlass gebe, die Halbschranke zu umfahren. Eine Vollabschrankung hätte zur Folge, dass der Zeitablauf ungünstiger für die Verkehrsteilnehmer wäre und im Resultat der BÜ länger geschlossen sei.

### **Entscheidung:**

Die Möglichkeit eines überfahrbaren Fahrbahnteilers in Quadrant III wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft. Gemäß Planunterlagen würde ein entsprechender Fahrbahnteiler sich mit einer Schleppkurve überschneiden, was regelmäßig zu einer Ordnungswidrigkeit führt. Die Bezirksregierung – Dezernat 25 – wurde vor Durchführung des Erörterungstermins darauf hingewiesen, dass bei gleichbleibenden Planungsparametern am BÜ km 14,165 die Kreuzungssituation ohne Fahrbahnteiler die Grundlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG bildet. Die Vorhabenträgerin hat die resultierenden Sichtverhältnisse bezüglich des geplanten Schalthauses in einem separaten Plan dargestellt (Sichtflächenplan Unterlage 8.5.8) und damit einen richtlinienkonformen Nachweis zum Sichtdreieck erbracht.

Die Einwendung der Bezirksregierung bezüglich der Errichtung eines Vollabschlusses anstelle von Halbschranken wird zurückgewiesen.

### **Beschilderung und Markierung**

In allen Zufahrten des Bahnübergangs km 14,165 fehle im Markierungs- und Beschilderungsplan das Z 201 (Andreaskreuz), im Erläuterungsbericht werde es genannt. Die Richtungstafeln in Quadrant IV könnten entfallen, sollten aber in Quadrant I vorgesehen werden (Z 625-20), um Fahrzeugen aus Quadrant IV kommend die Richtungsänderung anzuzeigen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Hinweise würden berücksichtigt und in die Unterlagen eingearbeitet:

### **Ergebnis:**

Die Unterlagen wurden überarbeitet, es besteht kein Konflikt.

### **Höhere Naturschutzbehörde (Natur- und Artenschutz)**

Die Bezirksregierung hat Nebenbestimmungen zum Natur- und Artenschutz formuliert, deren Einhaltung die Vorhabenträgerin zugesagt hat. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Es besteht kein Konflikt.

### **B.4.17.2 Kreis Warendorf (T-06)**

Der Kreis Warendorf hat Stellung zu verschiedenen Rechtsgebieten genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert.

### **Untere Naturschutzbehörde**

Der Kreis Warendorf führt aus, dass aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken bestünden, wenn folgende Auflagen eingehalten würden:

1. Der Neubau von Verbindungswegen beeinträchtigt angrenzende Mulden und periodische Stillgewässer bei km 13,7 (Nr. G2 im Artenschutzfachbeitrag) sowie das Gewässer G1 östlich des neu geplanten Ersatzweges. Zur Kompensation dieses Biotoptyps sollte in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz das Gewässer G1 gegenüber der geplanten Wegeentwässerung abgegrenzt und flächengleich zu den insgesamt entfallenden Stillgewässerflächen, in nördlicher Richtung in die geplante Aufforstungsfläche 011\_A erweitert werden.
2. Für die Planung der Ersatzwege werde im Antrag eine Befreiung von den Festsetzungen für das Landschaftsschutzgebiet „Delsener Heide“ beantragt.

Diese sei bereits zur damaligen Planfeststellung 2018 mit identischer Wegeführung erteilt worden und sei weiterhin gültig.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Zu 1:

Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass im Bestand ein alter, nordöstlicher Grabenzulauf zum Gewässer G1 existiere, welcher eine Verbindung zur Bahnentwässerung herstelle. Die neue Entwässerung der Ersatzwege sei so geplant, dass der neue Seitengraben dort auslaufe und an diesen Graben anschließe, welcher in G1 münde. Eine hydrologische Abgrenzung zu diesem Grabensystem erschließe sich nicht, vielmehr speise sich das Gewässer teilweise darüber. Eine Abtrennung könne ein Austrocknen des Gewässers zur Folge haben. Es bestünden keine flächenhaften Eingriffe in das Gewässer, welche eine Kompensation notwendig machen würden. Eine bauliche Erweiterung des Gewässers G1 nach Norden hin bedinge einen nicht nachvollziehbaren Eingriff in ein für Amphibien und weitere Kleinstlebewesen funktionales Gewässer. Hierfür wären eine gesonderte artenschutzrechtliche Betrachtung und entsprechende Maßnahmen notwendig. Aus dem Vorhaben lasse sich dieser Eingriff zumutbar nicht ableiten. Durch die Offenlegung eines Grabens sowie der Neuanlage zahlreicher weiterer Gräben, die zeitweise und teilweise auch ganzjährig wasserführend, voll besonnt sowie Stillgewässercharakter aufweisend seien, werde der naturschutzfachlichen Kompensation für entfallende Mulden und das Gewässer G2 Rechnung getragen. Eine gleichwertige (Über-)Kompensation bestehe auch innerhalb des Vorhabens.

Zu 2:

Die Stellungnahme werde dankend zur Kenntnis genommen.

### **Entscheidung:**

Die Einwendung des Kreis Warendorf wird zurückgewiesen. Der Wegfall des periodisch trockenfallenden Gewässers G2 wird durch das Anlegen neuer Gräben sowie Offenlegung des Gewässers 5980 ortsnah ausgeglichen. Die Gräben weisen auch den Charakter eines stehenden Gewässers auf (siehe Unterlage 13.1.1 Abschnitt 3.2.3). Eine Erweiterung des ansonsten nicht umzugestaltenden Gewässers G1 leitet sich aus diesem Grunde nicht ab.

Zur Befreiung von den Festsetzungen für das Landschaftsschutzgebiet siehe und A.4.6 und B.4.7.3.

### **Untere Wasserbehörde**

Aus wasserrechtlicher Sicht bestünden keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Es besteht kein Konflikt.

### **Abteilung Straßenbau – Kreisstraßen**

Der unter den Bauwerksnummern 1 und 2 beschriebene Rückbau der Befestigungen nördlich der Kreisstraße (Radweg - Fahrbahn) sei mit dem Sachgebiet Straßenbau des Kreises Warendorf abzustimmen (02581 / 536660).

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin sicherere entsprechende Abstimmungen im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung zu.

### **Ergebnis:**

Die Forderung der Abteilung Straßenbau – Kreisstraßen wird in den Nebenbestimmungen (Abschnitt A.4.14) aufgenommen.

Es besteht kein Konflikt

### **Bauamt**

Es werde zur Beurteilung von aus der Strecke ausgehenden Lärmemissionen auf die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) hingewiesen, es bestehe somit keine Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde. Es besteht kein Konflikt.

### **Straßenverkehrsbehörde - Verkehrssicherung/-lenkung**

Im Rahmen der weiteren Planungen und der Durchführung seien die jeweils aktuellsten Pläne zugrunde zu legen und es werde um eine ausreichend frühzeitige Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Belange gebeten.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin stelle sicher, dass im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanungen eine rechtzeitige Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde zur Abstimmung der verkehrsrechtlichen Belange erfolge.

### **Ergebnis:**

Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.17.3 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen (T-08)**

Es bestünden grundsätzlich keine Bedenken. Es werde gebeten, in Maßnahme „009\_A Gehölzpflanzungen“ sowie in Maßnahme „011\_A Entwicklung von Buchenwald“ des Landschaftspflegerischen Begleitplanes folgenden Passus einzufügen:

„Ein halbes Jahr vor Durchführung der Wiederherstellungsmaßnahme ist das Regionalforstamt Münsterland zu informieren und der Pflanzplan mit diesem abzustimmen. Pflanzpläne bestehen neben einer Karte u.a. aus einer Beschreibung der vorzusehenden Gehölzarten, vorgesehenen forstlichen Herkünfte, Pflanzengrößen, Pflanzverbände, Mischungsanteile und Mischungsformen sowie Sicherungsmaßnahmen gegen Wildverbiss. Die Durchführung der Maßnahme ist dem Regionalforstamt nach Fertigstellung ebenso anzuzeigen.“

Nach Fertigstellung der Maßnahmen werde um Nachbilanzierung der dauerhaften Waldumwandlungen einerseits und der Aufforstung zu Kompensationszwecken andererseits gebeten.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Stellungnahme werde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Im Rahmen der Genehmigungsplanung erfolgten keine Anpassungen. Die Umweltfachliche Bauüberwachung prüfe die ordnungsgemäße Durchführung der planfestgestellten Maßnahmen. Sollten im Rahmen der Prüfung Nachbilanzierungen notwendig sein, erfolge dies ebenfalls durch die Umweltfachliche Bauüberwachung.

#### **Entscheidung:**

Der Einwendung des Landesbetriebs Wald und Holz Nordrhein-Westfalen wird weitestgehend entsprochen. Es erfolgt jedoch keine Ergänzung der Maßnahmenblätter, die o. g. Formulierung wird stattdessen in den Nebenbestimmungen unter A.4.4 aufgenommen. Die Vorhabenträgerin lässt zudem durch eine umweltfachliche Bauüberwachung prüfen, ob Nachbilanzierungen erforderlich sind. Sollte sich während der Durchführung des Vorhabens ein Änderungsbedarf ergeben, ist der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen zwecks Abstimmung zu kontaktieren.

#### **B.4.17.4 Landwirtschaftskammer NRW (T-10)**

Die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland, erfolge im Einvernehmen mit der Kreisstelle Warendorf. Die Landwirtschaftskammer hat Stellung zu verschiedenen Fachthemen genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert.

##### **Kompensation**

Die regionale Landwirtschaft sei der Produktionszweig, der durch außerlandwirtschaftliche Planungen die stärkste Betroffenheit durch Entzug der Produktionsgrundlage „Boden“ zu spüren bekomme. Die Gesamtfläche des vorhabenbezogenen Eingriffs belaufe sich auf 4,1 ha, davon baubedingt rd. 1,1 ha.

Der sich nach Durchführung ergebende Biotopwertüberschuss von 18.034 Biotopwertpunkten werde aus agrarstruktureller Sicht entschieden abgelehnt.

In diesem Zusammenhang werde auf in § 15 Abs. 3 BNatSchG verankerte Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange bei Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme verwiesen; daraus ergebe sich u. a. eine Pflicht zur Prüfung von Entsiegelungsmaßnahmen. Es werde daher um eine nachvollziehbare Untersuchung möglicher Entsiegelungsflächen zwecks Kompensation gebeten.

Des Weiteren stehe aus agrarstruktureller Sicht sowohl der Flächenverlust durch Einzelvorhaben im Fokus als auch die Summe aller Planvorhaben in der Vergangenheit, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft hätten. Es werde ein sparsamer und schonender Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen bei der Umsetzung von Bauvorhaben gefordert.

Außerdem verweise die Landwirtschaftskammer auf die Grundsätze der Raumordnung gemäß Raumordnungsgesetz, das Gegenstromprinzip und dass durch die Landwirtschaft als elementarer Bestandteil der menschlichen Daseinsvorsorge ein öffentlicher Belang erfüllt werde.

##### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Ablehnung werde zur Kenntnis genommen. Die Bilanzierung und der daraus folgende Überschuss erfolgten auf Basis der BKompV und des Vorhabenumfangs und seien nicht zu Lasten agrarischer Belange vorsätzlich herbeigeführt geworden.

Agrarstrukturelle Belange seien im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans geprüft worden und würden hinreichend nach den Maßgaben der BKompV, welche auf § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG fußen, dargelegt.

Maßnahmen zur Entsiegelung und darüber hinaus seien im Landschaftspflegerischen Begleitplan getroffen worden, zudem seien dort Entsiegelungsflächen für Kompensation untersucht worden, die kartographische Darstellung finde sich in den Maßnahmenplänen.

Bezogen auf agrarstrukturelle Flächenverluste aus Planvorhaben der Vergangenheit erwidert die Vorhabenträgerin, dass für das Vorhaben nur aktuelle Betrachtungen relevant sein könnten. Kumulative bzw. zusammenwirkende Vorhaben bestünden nicht.

### **Entscheidung:**

Im Erörterungstermin wurde seitens der Landwirtschaftskammer auf den aus der Planung heraus resultierenden Überschuss der Biotopwertpunkten Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass der zusätzlichen Versiegelung von 9.000 m<sup>2</sup> Fläche lediglich eine Entsiegelung von 2.000 m<sup>2</sup> gegenüberstünde.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin erwidert, dass sie im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) die Kompensation für die Eingriffe geprüft habe und im Rahmen ihrer rechtlichen Verpflichtung aus der BKompV und des BNatSchG die Kompensationsmaßnahmen abgeleitet habe. Weiterhin erkläre sie, dass aufgrund des Einwandes der Landwirtschaftskammer eine nochmalige Überprüfung des LBP und der Kompensationsmaßnahmen erfolge.

Zudem folgt die Erklärung, dass alle Möglichkeiten zur Entsiegelung im Planungsgebiet genutzt worden seien, v. a. bei den bisherigen landwirtschaftlichen Wegen, die künftig nutzlos würden und zurückgebaut werden könnten.

Seitens der Stadt Telgte (T-13) wurde im Erörterungstermin ergänzt, dass geprüft werde, wo der Vorhabenträgerin weitere zu entsiegelnde Fläche zur Verfügung gestellt werden könnten. Die Vorhabenträgerin erklärte ihre Bereitschaft zur weiteren Entsiegelung von Flächen und entsprechender Anpassung des LBP und der entsprechenden Kompensation.

Die Vorhabenträgerin hat zu den aus der Kompensation generierten Biotopwertpunkten und dem Verlust landwirtschaftlicher Flächen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt am 12.06.2025 wie folgt Stellung genommen:

„Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist im Wesentlichen im Neubau der Wege und der erforderlichen Zusammenhangsmaßnahmen als Kompensation der Schließung der Bahnübergänge begründet. Die in der Planung berücksichtigten Umweltmaßnahmen führen zwar zu einem Verlust landwirtschaftlicher Flächen, jedoch nicht unnötigerweise. Vielmehr entstehen durch begleitende Maßnahmen wie Bankette zwischen Gleis und Ersatzweg sowie durch Wegeführungen vereinzelt struktur- oder lagebedingt nicht mehr bewirtschaftbare Restflächen, die für die landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr geeignet sind, jedoch Biotopwertpunkte generieren und daher planerisch berücksichtigt werden müssen.

Ein zusätzlicher Verlust landwirtschaftlicher Fläche resultiert aus erforderlichen Waldrodungen, die mit einem höheren Bewertungsfaktor (1:2) ausgeglichen werden müssen. Selbst bei einer geringeren Biotopbewertung wären die benötigten Ausgleichsflächen unverändert. Daraus resultiert der rechnerische Überschuss an Biotopwertpunkten, der jedoch planerisch gerechtfertigt ist. Dieser Überschuss wird unter anderem im Abschnitt Neuwarendorf Bahn-km 22,365 im Rahmen weiterer Ausgleichsmaßnahmen Verwendung finden.“

Aus den Ausführungen in den Antragsunterlagen (LBP) sowie der nachgelagerten Prüfung der Vorhabenträgerin lässt sich keine übermäßige Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen erkennen. Die Notwendigkeit zur dauerhaften Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen sowie der durch Kompensation von zu rodenden Waldflächen entstehende Überschuss von Biotopwertpunkten wird plausibel dargelegt. Es ist zwar richtig, dass mit dem hier gegenständlichen Vorhaben hohe landwirtschaftliche Flächenverluste einhergehen bei der gleichzeitigen Generierung eines sogenannten Biotopwertüberschusses. Bei der Betrachtung der jeweiligen Bestands- und Konfliktplänen sowie Maßnahmenplänen (Unterlagen 13.1.3. ff. und 13.1.4. ff.) wird ersichtlich, dass bei einigen bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen diese nach Fertigstellung separiert werden und daher eine Nutzung im landwirtschaftlichen Sinne nicht mehr gegeben sein wird. Das betrifft z. B. die zukünftigen Bereiche zwischen Bahntrasse und Ersatzweg sowie andere, aufgrund neuer Wegeführung, abgetrennte Flächen. Für diese Flächen ergeben sich nach der Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen gemäß BKompV zwangsläufig höhere Biotoptypenwerte als bei den Ausgangsflächen. Die Entsiegelung von Flächen mit dem Zielbiotop Acker wurde in den vorliegenden Planunterlagen untersucht und wird an entsprechender Stelle gemäß Planung realisiert. Hierzu wird auf das Maßnahmenblatt 007\_A (Unterlage 13.1.2) verwiesen. Die o. g. Unterlagen

zeigen auf, dass sich die Flächeninanspruchnahme auf das benötigte Maß beschränkt und insbesondere die sich ergebende Breite des Ersatzweges auf das erforderliche Maß abschnittsweise optimiert wurde (siehe dazu Abschnitt B.4.17.6, „Fahrbahn Wirtschaftsweg“). Auch hieraus wird ersichtlich, dass bei der Planung des Vorhabens bedächtig mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen umgegangen wurde. Die genannten agrarstrukturellen Flächenverluste aus Planvorhaben der Vergangenheit können in diesem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden. Der errechnete Überschuss an Biotopwertpunkten wird für ein anderes, in der Nähe geplantes, Vorhaben auf der gleichen Strecke genutzt werden. Die Einwendung der Landwirtschaftskammer NRW wird zurückgewiesen.

### **Baustelleneinrichtungsflächen**

Die im Zusammenhang mit dem Vorhaben verbundene Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen müsse auf das notwendigste Maß reduziert werden. Vor Inanspruchnahme der Flächen werde angeregt, in Absprache mit dem Flächeneigentümer und Flächenbewirtschafter ein Bodengutachten (Öffentlich bestellter Gutachter) zur Ist-Situation zu erstellen. Hinzu sei es notwendig, frühzeitig die Berücksichtigung der einschlägigen technischen Regelwerke und DIN-Regelungen sicherzustellen.

Der im Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan ausgewiesene Arbeitsstreifen lfd. Nr. 48 und 54 verlaufe in Teilbereichen parallel der Delsener Heide und bedeute somit eine zusätzlich temporäre Neuversiegelung von landwirtschaftlichen Flächen. Es werde gebeten, die Notwendigkeit darzulegen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Einwendung werde zur Kenntnis genommen. Die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen seien erforderlich für die Ausführung der geplanten Arbeiten (Wegebau, Neubau Durchlässe, Gewässeroffenlegung, Anpassung der Nebenflächen). Die Abwicklung der Baustellenverkehre könne nicht ausschließlich über das Baufeld erfolgen, weil dadurch die Bauverfahren komplizierter und die Bauzeit generell verlängert werden würde. Der Erstellung eines Bodengutachtens im Rahmen des Vorhabens stimme die Vorhabenträgerin zu.

Der Arbeitsstreifen Nr. 48 sei für die Herstellung des neuen Ersatzwegabschnittes einschließlich des Seitengrabens und der Arbeitsstreifen Nr. 54 für die Herstellung

des offenen Gewässerlaufs notwendig. Die Arbeiten erforderten die parallele Errichtung einer Zuwegung des Baufeldes, da hier nicht ausschließlich im Baukorridor gearbeitet werden könne.

#### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, eine Bodengutachten im Rahmen des Vorhabens zu erstellen. Die Notwendigkeit der Arbeitsstreifen wurde nachvollziehbar dargelegt. Es besteht kein Konflikt.

#### **Neubau von Wirtschaftswegen**

Es werde gefordert, bei der Umsetzung der neu zu erstellenden Wirtschaftswege, die Richtlinie RLW (Richtlinie für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege), Arbeitsblatt DWA-A 904 anzuwenden, die sich zurzeit in der Überarbeitung befinde.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Den Planungen liegen die eingeführten, aktuell gültigen Vorschriften und Richtlinien zugrunde. Neu eingeführte Richtlinien können im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung Berücksichtigung finden.

#### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin wird im Rahmen der Ausführungsplanung das jeweils aktuelle Regelwerk berücksichtigen und anwenden. Es besteht kein Konflikt.

Hinweis: Bezüglich der konkreten Dimensionierung des Ersatzweges finden sich in Abschnitt B.4.17.6 (Stellungnahme der Stadt Telgte) eine weitere Stellungnahme, zugehörige Erwidern der Vorhabenträgerin sowie Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

#### **Mehrwegeaufwand**

Durch die Umsetzung des Planvorhabens könne es bei einigen Bewirtschaftern zu zeitlichen und streckenmäßigen Mehraufwendungen kommen. Diese Mehraufwendungen der landwirtschaftlichen Tätigkeit seien zu entschädigen.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Prüfung und Ermittlung einer Umwegentschädigung werde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für jeden Einzelfall gutachterlich geprüft.

## **Ergebnis:**

Es besteht kein Konflikt.

### **B.4.17.5 Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH (T-12)**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen von Vodafone bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften.

Bei einer Umverlegung oder Baufeldfreimachung der eigenen Telekommunikationsanlagen werde mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag der Vorhabenträgerin an TDRB-W.Dortmund@vodafone.com erforderlich, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Es wird darauf hingewiesen, dass die durch den Ersatz oder die Verlegung der Vodafone gehörigen Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB (z. B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) zu erstatten seien.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Es besteht kein Konflikt.

### **B.4.17.6 Stadt Telgte (T-13)**

Die Stadt Telgte hat Stellung zu verschiedenen Rechtsgebieten genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert. Es sind zwei Stellungnahmen eingegangen (09.02.2024 und 12.02.2024), welche teils deckungsgleich sind. Das Eisenbahn-Bundesamt hat diese zusammengeführt und im Folgenden aus Gründen der Übersichtlichkeit die Textabschnitte mit Überschriften versehen.

#### **Flächentausch**

Die Stadt Telgte begrüße die Schließung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge und die Schaffung eines neuen technisch gesicherten Bahnübergangs. Seitens der Stadt Telgte werde für die in diesem Zuge erforderlichen Flächenbedarfe wie Ersatzwegebau, Ausgleichsmaßnahmen etc. im Rahmen ihrer Möglichkeiten und der liegenschaftlichen Verfügbarkeit ihre Mithilfe für ggf. notwendige Tausche von privaten Flächen angeboten. Zur Akzeptanzsteigerung bei den betroffenen Flächeneigentümern werde angeregt, mit diesen Gespräche zu Flächentausch- und Entschädigungsverfahren durchzuführen. Dabei entstehende Kosten seien von der Vorhabenträgerin zu übernehmen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Stellungnahme werde zur Kenntnis genommen. Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Vorhabenträgerin werde mit den betroffenen Flurstückseigentümern das Benehmen herstellen. Die Übernahme der im Zusammenhang mit Grundstücksangelegenheiten anfallenden Kosten werde bestätigt.

### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin übernimmt die im Zusammenhang mit Grundstücksangelegenheiten anfallenden Kosten, welche sich im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durch Flächenerwerb und/oder Flächentausch ergeben.

Es besteht kein Konflikt.

### **Genehmigungen**

Für den Ausbau des Ersatzweges/Wirtschaftsweges erforderlicher Grunderwerb, Ausführungsplanung, Genehmigungsplanung sowie der Antrag gemäß § 36 WHG seien seitens der Vorhabensträgerin zu erbringen und auch die Kosten gemäß Verursacherprinzip durch diese zu tragen. Die bislang fehlende Zustimmung eines Eigentümers in diesem Abschnitt sei ebenfalls durch die Vorhabensträgerin zu erwirken, so dass die erforderlichen Grundlagen für den Ausbau geschaffen seien. Sollten seitens der unteren Wasserbehörde noch Artenschutzbeiträge und landschaftspflegerische Begleitpläne erforderlich sein, seien auch die Plangenehmigungsgrundlagen zu diesen Verfahren vollumfänglich seitens der Vorhabenträgerin zu erstellen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin sichere zu, sämtliche für die Realisierung der Ersatzwege notwendigen Planungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsleistungen zu

übernehmen. Die Planungen werden entsprechend der örtlichen Anforderungen erstellt und durchgeführt.

### **Entscheidung:**

Die erforderlichen Genehmigungen ergehen mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss, die betreffenden Unterlagen sind mit Antragstellung eingegangen. Anfallende Kosten werden durch die Vorhabenträgerin bzw. gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) übernommen. Die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter leitet sich aus dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ab. Die Rechtsgrundlage der Vorhabenträgerin zur Nutzung Grundstücken oder Rechten Dritter ergibt sich durch Zustimmung des Berechtigten oder aufgrund eines Entschädigungsverfahrens gemäß § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Es besteht kein Konflikt.

### **Fahrbahn Wirtschaftsweg**

Für den Ausbau der Wirtschaftswege solle eine Asphaltfahrbahn mit einer Mindestbreite von 3,50 m und einer ausreichenden Dimensionierung des tragfähigen Oberbaues für landwirtschaftliche Maschinen vorgesehen sowie in regelmäßigen Abständen Ausweichstellen hergestellt werden. Für die Herstellung der neuen bahnparallelen Ersatzwege schlage die Stadt Telgte die Orientierung an den mit der Stellungnahme eingereichten Querschnittdarstellungen vor.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die hier vorgesehenen Fahrbahnbreiten seien ein Kompromiss aus der jeweiligen Wegfunktion, der zu erwartenden Verkehrsbelastung, dem Geschwindigkeitsniveau und der resultierenden Flächeninanspruchnahme. Generell sei im Falle einer Begegnung das Ausweichen über die Bankette möglich. Die Bemessung des Oberbaus berücksichtige große landwirtschaftliche Fahrzeuge (maßgebende Achslast 11,5 t).

### **Entscheidung:**

Im Rahmen des am 06.03.2025 im Bürgerhaus Telgte stattgefundenen Erörterungstermins wurde seitens der Stadt Telgte erneut angeregt, die Fahrbahnbreite der Ausweichwege auf 3,50 m zzgl. Ausweichbuchten auszuweiten. Am 13.05.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabenträgerin dazu

aufgefordert, u. a. zu prüfen, ob gemäß Richtlinie für den ländlichen Wegebau (RLW) die Breite des Ausweichweges von aktuell 3,00 m auf 3,50 m erweitert werden kann

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 12.06.2025 wie folgt geantwortet:

„Die geplante Straße ist als untergeordneter Wirtschaftsweg konzipiert und schließt im Westen an einen bestehenden Weg mit einer Breite von lediglich 2,87 m an. Aufbauend auf diesem Anschluss wurde die Fahrbahnbreite normgerecht auf 3,00 m erweitert. Gemäß DWA-A 904-1 wird für Wirtschaftswege dieser Art eine Fahrbahnbreite von 3,00 m als ausreichend empfohlen. In unserer Planung ist zudem eine Kronenbreite von 5,50 m vorgesehen, womit das geforderte Mindestmaß von 4,00 m deutlich überschritten wird. Die Anforderungen der Richtlinie sind damit vollumfänglich erfüllt. Eine Verbreiterung des Wirtschaftsweges auf 3,50 m hätte erhebliche Auswirkungen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und würde eine entsprechende Umplanung erforderlich machen. Vor dem Hintergrund der örtlichen Bedingungen und der bestehenden Normvorgaben erscheint eine weitergehende Verbreiterung daher weder notwendig noch zweckmäßig.“

Aus den Antragsunterlagen und der Anwendung der Regelwerke ergibt sich im vorliegenden Fall demnach kein Anspruch auf eine Erweiterung der Fahrbahnbreite über die vorgesehene Planung hinaus. Nach DWA-A 904-1 (Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege (RLW)) wird als Entwurfparameter für Wege der Kategorie Hauptwirtschaftswege und Verbindungswege eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Der gegenständliche Abschnitt des Ersatzweges wird jedoch als Wirtschaftsweg eingeordnet, hierfür sind gemäß Regelwerk 3,00 m Fahrbahnbreite vorgesehen. Die Planung sieht jedoch eine großzügigere Kronenbreite von 5,50 m vor, welche der Kategorie „Hauptwirtschaftswege“ entspricht. Eine Erhöhung der Fahrbahnbreite bei gleicher Kronenbreite würde mit einem höheren Anspruch an die Eingriffsbilanzierung (größerer Bedarf von (versiegelten) Flächen) einhergehen. Die Errichtung von Ausweichbuchten in regelmäßigen Abständen würde zusätzliche Inanspruchnahme von (landwirtschaftlichen) Flächen bedeuten. In den weiteren Abschnitten des Ersatzweges betragen die Fahrbahnbreiten bis zu 4,75 m mit bis zu 6,25 m Kronenbreite. Auch vor diesem Hintergrund werden die geplanten Querschnitte ohne zusätzliche Ausweichstellen als ausreichend und verhältnismäßig bewertet.

Die Einwendung der Stadt Telgte wird zurückgewiesen.

### **Schulbusverkehr**

Die Stadt Telgte weist darauf hin, dass der zwischen Telgte und Raestrup verkehrende Schulbusverkehr die bestehenden Bahnübergänge nutze und deshalb bei der Planung und den Abstimmungsprozessen entsprechende Belange und örtliche Verkehrsbetriebe berücksichtigt werden müssten.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

In den bisher geführten Vorabstimmungen seien bis dato keine Forderungen in Bezug auf einen Busverkehr thematisiert worden. Da sowohl der BÜ km 14,165 als auch das rückwärtige Ersatzwegenetz für noch größere Bemessungsfahrzeuge ausgelegt sei, werde auch von einer Befahrbarkeit durch Busse ausgegangen.

### **Entscheidung:**

Soweit es sich um Schulen nach § 78 Abs. 1 Satz 1 SchulG NRW handelt, sind die Gemeinden als Schulträger für die Schülerbeförderung zuständig (§ 76 Satz 3 Nr. 5). Die Befahrbarkeit der zu errichtenden Anlagen durch (Schul-)Busse wird von größeren Fahrzeugen abgeleitet, ein Schulbusverkehr kann entsprechend stattfinden. Es besteht kein Konflikt.

### **Entwässerung**

Für die bereichsweise Herstellung von Anlagen zur Fahrbahntwässerung entlang der Ersatzwege sowie die abschnittsweise Umverlegung des derzeit verrohrten Gewässers 5980 mit neuer Anbindung an das Gewässer 5981 müsse die Vorhabenträgerin die Planung und erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen auf eigene Kosten erstellen und umsetzen.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Planungen der Anlagen zur Fahrbahntwässerung seien Bestandteil des Gesamtvorhabens. Die wasserrechtlichen Genehmigungen würden im Rahmen der Planfeststellung erteilt.

### **Entscheidung:**

Die zugrundeliegenden Planunterlagen sind den Unterlagen zu entnehmen (u. a. Unterlage 12.1 ff.). Die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden im vorliegenden Beschluss erteilt (siehe Abschnitt A.3.1). Es besteht kein Konflikt.

### **Kreuzungsvereinbarung**

Da eine vertragliche Regelung durch eine Kreuzungsvereinbarung aller Beteiligten noch nicht vorliege, gehe die Stadt Telgte davon aus, dass aus dem Umbau der Bahnübergänge sowie für die Herstellung der Ersatzwege für die Stadt Telgte keine Kosten entstünden.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren werde durch die DB eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung vorgelegt. Die Kostenteilung ergebe sich aus dem aktuell gültigen Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG). Nach aktueller Rechtslage trage die Stadt Telgte als Kommune keine Kosten.

### **Entscheidung:**

Gemäß § 13 Abs. 2 Satz 1 EBKrG trägt die Stadt Telgte keine Kosten bei dem hier gegenständlichen Vorhaben. Es besteht kein Konflikt.

### **Kommunale Unterstützung**

Die Stadt Telgte biete Unterstützung beim Grunderwerb, Planungsleistungen und Ausschreibung sowie die Bauleitung der Ersatzwege zur Abrechnung gegenüber der Vorhabenträgerin als Leistung mit Abrechnung gemäß HOAI oder zum Stundenlohn an.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.17.7 LWL-Archäologie für Westfalen (T-14)**

Die Außenstelle Münster des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) - Archäologie für Westfalen hat Nebenbestimmungen zu den Belangen des Bodendenkmalschutzes formuliert, deren Einhaltung die Vorhabenträgerin zugesagt hat. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.17.8 Alterric Deutschland GmbH (T-18)**

Die Alterric Deutschland GmbH betreibt, neben einem weiteren Betreiber, vier Windenergieanlagen (Typ Enercon E 53), die für Schwer- und Großraumtransporte durch den Bahnübergang bei km 14,691 erschlossen seien. Die Sicherstellung ihres

Betriebs ergebe sich nur, wenn die Windenergieanlagen vollumfänglich erschlossen und weiterhin über die vorgesehenen und genehmigten Zuwegungen erreichbar seien, was auch Wartung und Rückbau großer Bauteile einbeziehe.

Die Alterric Deutschland GmbH behalte sich vor, über den zukünftig für den Allgemeingebrauch geschlossenen Bahnübergang km 14,691 die Bestandsanlagen durch leistungsstärkere Anlagen zu ersetzen (Repowering). In dem Zusammenhang werde das aus § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) abgeleitete Interesse der Allgemeinheit und der Anlagenbetreiber am Ausbau der Windenergienutzung zitiert, welche sich auch in den §§ 245e Abs. 3, 249 Abs 3 BauGB widerspiegeln.

Ein Ausbau des betroffenen Bahnübergangs bleibe daher im weiteren Verfahren sicherzustellen. Zur Orientierung diene eine typisierte Betrachtung aufgrund einer marktüblichen Referenzanlage mit einer Nabenhöhe von 160 m, einem Rotordurchmesser von 175 m und einem Rotorblatttransportmaß von 95 m.

Da die in den Planunterlagen erwähnte Nutzungsvereinbarung nicht bekannt sei, werde gebeten, die Nutzungsvereinbarung im Wege der Akteneinsicht zur Verfügung zu stellen. Zudem werde hinsichtlich der weiteren Sondernutzung des Bahnübergangs um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Mit welcher Frist muss ein Antrag auf Nutzung des Bahnüberganges gestellt werden?
2. Welche Stelle in Ihrem Hause bearbeitet entsprechende Anträge?
3. Wird zukünftig eine Demontage von Geländern oder ähnlichen Einrichtungen für die Sondernutzung erforderlich?
4. Können Transporte zu jeder Tageszeit durchgeführt werden oder nur nachts, wenn kein Bahnbetrieb stattfindet?
5. Müssen zusätzlich Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden? Wer ist für diese Sicherungsmaßnahmen verantwortlich?
6. Kann der Bahnübergang ggfs. erweitert werden, wenn größere Transporte im Rahmen eines sog. Repowerings (Austausch der bestehenden Windenergieanlagen durch größere Anlagen) erforderlich werden?

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin nehme die Ausführungen und Hinweise zur Kenntnis.

In einer Online-Besprechung am 22.07.2022 sei die Vorgehensweise zur Erlangung einer Nutzungsvereinbarung zwischen der DB und dem Windparkbetreiber erläutert und protokolliert worden. Ein weiterer Termin habe am 09.12.2022 unter Beisein der Alterric Deutschland GmbH stattgefunden. Die Vorgehensweise zum Erlangen einer Nutzungsvereinbarung sei identisch. Die formulierten Fragen werden von der Vorhabenträgerin wie folgt beantwortet:

1. „Eine Frist wird im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Nutzungsvereinbarung definiert.
2. Die zuständige Stelle wird im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Nutzungsvereinbarung benannt.
3. Die Schutzplanke zwischen B 64 und Bahnstrecke ist vor der Nutzung temporär zu demontieren. Auf der südlichen Seite sind Verkehrszeichen ebenfalls zu demontieren (siehe Erläuterungsbericht Abschnitte 5.1.5.4 und 5.1.6.5).
4. Um die Einschränkungen für die Bundesstraße und die Bahnstrecke zu minimieren, sollen die Transporte vorrangig in der Nebenzeit, also nachts stattfinden.
5. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen werden im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Nutzungsvereinbarung definiert.
6. Eine Nutzung durch größere Fahrzeuge ist grundsätzlich denkbar. Ggf. erforderliche bauliche Maßnahmen wären auf Grundlage konkreter Bemessungsfahrzeuge zu untersuchen.“

**Entscheidung:**

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Vorhabenträgerin sachgerecht auf die Fragestellungen eingegangen. Die Nutzung des Bahnübergangs km 14,691 bleibt weiterhin für Sonderverkehre nach gegenwärtigen Maßstäben möglich.

Im weiteren Verfahrensverlauf gab es keine weiteren Eingaben.

Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.17.9 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW für den BUND Kreisgruppe**

##### **Warendorf (N-01)**

Der BUND erklärt, seine Stellungnahme erfolge im Namen und mit Vollmacht des BUND Landesverbandes Nordrhein-Westfalen e. V. und des NABU Naturschutzbund Kreisverband Warendorf.

Hierzu ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass im Anhörungsverfahren keine Stellungnahme des NABU eingegangen ist. Daher kann hier nur auf die Stellungnahme N-01 eingegangen werden.

Der BUND bewertet die biotopwertbezogenen Kompensationsmaßnahmen für beeinträchtigte landgebundene Biotope als nachvollziehbar.

Er vertritt jedoch die Auffassung, dass es Defizite hinsichtlich der Gewässerbiotope gebe. Die starke Beeinträchtigung oder Beseitigung der Gewässer G2 und G6 solle mit der Neuanlage von Kleingewässern kompensiert werden, da das Zuwandern der potenziell im Landschaftsraum vorkommenden Arten Laubfrosch und Kammmolch nicht ausgeschlossen werden könne.

Für das mit Unterwasserpflanzen ausgestattete Gewässer G1 werde die Gefahr gesehen, dass es durch die geplante Aufforstung zu Verschattungen und Laubfall kommen könne und deshalb mittels vorgelagertem Waldsaum ein Abstand vorzusehen sei.

Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen werden als ausreichend bewertet, wenn die qualifizierte Durchführung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) erfolge.

Des Weiteren solle nach Abschluss der Baumaßnahme eine Dokumentation über die Ergebnisse der umweltfachlichen Bauüberwachung erstellt werden. Es werde gebeten, diese Dokumentation zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss an das Landesbüro zu leiten.

Schließlich folgt der Hinweis auf die Sicherung der vorgefundenen Kiebitzbruten im östlichen Teil des Untersuchungsraums auf Acker- und Grünlandflächen. Zwar sei dieser Bereich nicht durch Planungen betroffen (100 m Entfernung zur nächsten Baumaßnahme) und eine geringe Fluchtdistanz des Kiebitz (weniger als 50 m) ließe keine Störungen erwarten. Doch solle dieser Teil des Ersatzweges möglichst zuletzt hergestellt werden.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die Gewässer G2 und G6 für Amphibien wie Kammolch und Laubfrosch aufgrund frühzeitigen Austrocknens nicht eignen, auch wenn diese sich dort ansiedeln könnten. Innerhalb des Vorhabens seien naturschutzrechtliche Kompensationen vorgesehen, die Stillgewässercharakter aufwiesen, ganzjährig besonnt und teilweise auch ganzjährig wasserführend seien.

Die Aufforstung im nördlichen Bereich führe aufgrund des Sonnenverlaufs nicht zu Verschattungen, auch liege der Kronentraufabschluss außerhalb des Gewässers, zudem existierten gegenwärtig an östlicher und südlicher Seite ein Forstbestand. Von einer signifikanten Zunahme von Falllaub werde nicht ausgegangen, auch veränderten sich die hydrologischen Verhältnisse des Gewässers G1 vorhabenbedingt nicht.

Eine umweltfachliche Bauüberwachung werde über die Maßnahme 004\_V - Generelle umweltfachliche Bauüberwachung, Schwerpunkt Naturschutz, gewährleistet.

Eine Dokumentation der Baumaßnahme gehöre zu den fachlichen Aufgaben der umweltfachlichen Bauüberwachung, die Dokumentation werde dem BUND zur Verfügung gestellt.

Die Hinweise zu den Kiebitzen würden zur Kenntnis genommen und insbesondere bei der weiteren Ausarbeitung der Bautechnologie berücksichtigt.

### **Entscheidung**

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin sachgerecht und nachvollziehbar dargelegt, dass sowohl bezüglich den Gewässern G2 und G6 als auch Gewässer G1 kein planerischer Überarbeitungsbedarf besteht. Die Hinweise zu den Kiebitzen, umweltfachliche Bauüberwachung und Dokumentation werden von der Vorhabenträgerin aufgenommen, wenn diese nicht bereits vorgehen sind.

Es besteht kein Konflikt.

### **B.4.18 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Im Laufe des Anhörungsverfahrens gingen mehrere Einwendungen ein.

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird auf die Wiedergabe der Namen der Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss verzichtet. Stattdessen

werden zur Identifikation der aufgeführten Einwender laufende Nummern benutzt. Ebenso werden mögliche Nennungen von Flurstücken/Grundstücken aus den jeweiligen Einwendungen nicht in dem Detailgrad wiedergegeben. Auf Nachfrage wird den betroffenen Einwendern die jeweils zugehörige laufende Nummer durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, mitgeteilt.

Die in den nachstehenden Ausführungen nicht näher gewürdigten Einwendungen, Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des durchgeführten Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Im Ergebnis überwiegt das Interesse der Vorhabenträgerin an der Umsetzung des im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens die Interessen der privaten Betroffenen.

#### **B.4.18.1 Privateinwender P-01 / P-02**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben. Die Einwendung P-01 erfolgte inhaltsgleich zusammen mit P-02.

Es wird vorgetragen, dass zwei landwirtschaftliche Betriebe zukünftig überwiegend durch die neue Straßenführung erschlossen würden und aufgrund der Veränderung der Straßenführung sich neue Verkehrsflüsse ergäben. Beim aktuell auftretenden Begegnungsverkehr komme es zu schwierigen Situationen. Die neue Straßenführung würde zur Verschärfung der Situation beitragen, es werde die Planung von Ausweichbuchten angeregt.

#### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die vorgesehene Fahrbahnbreite ein Kompromiss aus der jeweiligen Wegfunktion, der zu erwartenden Verkehrsbelastung, dem Geschwindigkeitsniveau und der resultierenden Flächeninanspruchnahme sei. Ein Ausweichen sei mit verringerter Geschwindigkeit unter Nutzung der Bankette möglich. Zusätzliche Ausweichstellen würde die Inanspruchnahme und Versiegelung weiterer (landwirtschaftlichen) Flächen nach sich ziehen. Der Forderung könne nicht nachgekommen werden.

#### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Aus den Antragsunterlagen und der Anwendung der Regelwerke ergibt sich im

vorliegenden Fall demnach kein Bedarf zur Planung von Planung von Ausweichbuchten. Nach DWA-A 904-1 (Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege (RLW)) wird als Entwurfsparameter für Wege der Kategorie Hauptwirtschaftswege und Verbindungswege eine Fahrbahnbreite von 3,50 m mit Kronenbreiten von jeweils 5,00 m bzw, 5,50 m vorgesehen. Der schmalste Abschnitt des Ersatzweges wird hierbei als Wirtschaftsweg eingeordnet, hierfür sind gemäß Regelwerk 3,00 m Fahrbahnbreite und 4,00 m Kronenbreite vorgesehen. Die Planung sieht hierfür jedoch eine großzügigere Kronenbreite von 5,50 m vor. Die Errichtung von Ausweichbuchten in regelmäßigen Abständen würde die zusätzliche Inanspruchnahme von (landwirtschaftlichen) Flächen bedeuten und mit einem höheren Anspruch an die Eingriffsbilanzierung einhergehen. In den weiteren Abschnitten des Ersatzweges betragen die Fahrbahnbreiten bis zu 4,75 m mit bis zu 6,25 m Kronenbreite. Auch vor diesem Hintergrund werden die geplanten Querschnitte ohne zusätzliche Ausweichstellen als ausreichend und verhältnismäßig bewertet. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

#### **B.4.18.2 Privateinwender P-03**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben.

Bezogen auf die Formulierungen im Erläuterungsbericht ergeben sich seitens Einwender folgende Fragestellungen:

1. Wo könne die Nutzungsvereinbarung zur Gestattung von Sonderverkehren am künftig geschlossenen Bahnübergang km 14,691 eingesehen werden?
2. Welcher zeitliche Vorlauf ergäbe sich für die Genehmigung von Sonderverkehren?
3. Führe die Genehmigung bzw. die Demontage von Schutzplanken/Pfoste zu Kosten und wer übernehme diese?
4. Könnten in Zukunft auch größere Sonderfahrzeuge die Bahngleise am Bahnübergang km 14,691 überqueren?

Würde für die Erteilung o. g. Genehmigung/Gestattung Kosten entstehen, so widerspreche der Einwender der neuen Regelung.

## **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Zu Frage 1:

In einer Online-Besprechung am 22.07.2022 sei die Vorgehensweise zur Erlangung einer Nutzungsvereinbarung zwischen DB und Windparkbetreiber erläutert und protokolliert worden. Ein weiterer Termin habe am 09.12.2022 unter Beisein der Alterric Deutschland GmbH stattgefunden. Die Vorgehensweise zum Erlangen einer Nutzungsvereinbarung sei identisch.

Zu Frage 2:

Eine Frist werde im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Nutzungsvereinbarung definiert. Für Wartungszwecke könnten Kleintransporter sowie LKW den technisch gesicherten BÜ 14,165 sowie die rückwärtige Erschließung als Zufahrt zu den Windenergieanlagen nutzen. Eine Genehmigung sei nur für Sonderverkehre über den BÜ 14,691 erforderlich.

Zu Frage 3:

Die Kosten für die Genehmigung würden im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Nutzungsvereinbarung definiert werden. Die Kosten für Herstellung Befahrbarkeit sei (wie bisher auch) durch den Nutzer zu tragen.

Zu Frage 4:

Eine Nutzung durch größere Fahrzeuge sei denkbar. Ggf. erforderliche bauliche Maßnahmen wären auf Grundlage konkreter Bemessungsfahrzeuge zu untersuchen.

## **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Vorhabenträgerin sachgerecht auf die Fragestellungen eingegangen. Da die Kosten für die Herstellung der Befahrbarkeit des Bahnübergangs durch Sonderfahrzeuge auch bisher durch den Nutzer getragen werden, ergibt sich zukünftig kein monetärer Nachteil für den Einwender. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **B.4.18.3 Privateinwender P-04**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben.

Es wird vorgetragen, dass durch eine neue Eisenbahntrasse bzw. Neutrassierung als auch für den begleitenden Wirtschaftsweg dauerhaft Flächen des Einwenders benötigt würden. Der Einwender schlägt vor, den Flächenbedarf durch Flächentausch mit

Flurstücken der Stadt Telgte zu realisieren. Verbleibende Werte könnten durch Geldzahlungen ausgeglichen werden, eine Wertermittlung solle gemeinsam erfolgen. Eine Zustimmung der Flächenbereitstellung hänge vom Wertersatz ab.

Zudem bedürfe es für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen einer Regelung zwecks Ausgleichs bzgl. kurzfristiger Einschränkung und langfristiger Nachteile.

Des Weiteren sei bei allen anstehenden Maßnahmen die Funktionsfähigkeit der Drain- und Leitungssysteme des betreffenden Flurstücks zu beachten. Die zum gegenwärtigen Zeitpunkt bis unmittelbar an die jetzige Trasse der Eisenbahnen laufenden Leitungssysteme müssten auf Kosten der Vorhabenträgerin neu geordnet werden, der Durchfluss der Wassermengen sei sicherzustellen. Es werde eine Beweislastumkehr gefordert.

Außerdem würde ein geplantes Bauwerk (Durchlass) wohl gegenwärtig auftretende Wassermengen aufnehmen, jedoch müsste auch für sämtliche an den genannten Flurstücken befindliche Vorfluter die Entwässerung gesichert sein.

Es seien durch die Deutsche Glasfaser die Verlegung von Kabeln sowie durch die Stadtwerke Ostmünsterland eventuelle Wasserversorgung geplant.

Schließlich müsse während der Bauphase die Erreichbarkeit der betreffenden Liegenschaft für PKW und LKW gewährleistet sein, ebenfalls solle nach Fertigstellung eine Erreichbarkeit für Fahrzeuge wie Schulbus und Müllabfuhr möglich sein.

#### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass soweit möglich der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren angestrebt werde, Wertermittlung und vertragliche Regelungen erfolgten für dauerhafte als auch bauzeitliche Inanspruchnahme ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Die beschriebenen Entwässerungsanlagen würden in der Ausführungsplanung mit einbezogen und die technische Lösung mit den Betroffenen abgestimmt. Die Vorhabenträgerin sichert diesbezüglich auch die Kostentragung zu. Die Beweislast (bezogen auf eine Beeinträchtigung der Entwässerung infolge der Planung) sei gesetzlich geregelt, eine Umkehr der Beweislast lehne die Vorhabenträgerin ab.

Der benannte Durchlass werde unter Berücksichtigung der neuen Entwässerungssituation mit zusätzlichen Reserven und der möglichen Anbindung

weiterer Entwässerungsleitungen neu gebaut. Die beschriebenen Entwässerungsanlagen würden in der Ausführungsplanung miteinbezogen und die technische Lösung mit den Betroffenen abgestimmt.

Die Information zu möglichen Leitungsarbeiten von Deutsche Glasfaser und Stadtwerke Ostmünsterland werde zur Kenntnis genommen, jedoch hätten sich aus der Beteiligung der Medienträger keine dahingehenden Planungen ergeben.

Zudem werde im Rahmen des Vorhabens eine Bautechnologie erarbeitet, welche sowohl die Belange des öffentlichen Verkehrs als auch die der Anlieger betrachte, so dass eine Erreichbarkeit während der Bauzeit mit so geringen Einschränkungen wie möglich gewährleistet werde. Die Ersatzwege seien für das größte, regelmäßig verkehrende Bemessungsfahrzeug (Lastzug) dimensioniert. Hierdurch sei die Erreichbarkeit durch Schulbusse und Müllfahrzeuge sichergestellt.

#### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (siehe A.5.2).

Die Vorhabenträgerin hat zusammen mit dem Einwender eine Lösung für die beschriebene Entwässerungssituation zu finden, sie trägt die damit verbundenen Kosten (siehe A.5.9).

Die Vorhabenträgerin hat außerdem die Erreichbarkeit der vom Bauvorhaben betroffenen Liegenschaften sicherzustellen (siehe A.4.17 und A.5.4).

Die Vorhabenträgerin ist dazu angehalten, rechtzeitig vor Baubeginn ist die aktuelle Lage der Leitungen bei den jeweiligen Leitungsbetreibern erneut abzufragen (siehe A.4.13).

Die Befahrbarkeit der zu errichtenden Anlagen durch (Schul-)Busse und Müllfahrzeuge wird von größeren Fahrzeugen abgeleitet, ein Schulbusverkehr kann entsprechend stattfinden. Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.18.4 Privateinwender P-05**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben. Folgende Einwände/Themen werden vorgetragen.

1. Für die abzugebenden Grundstücksteilbereiche (landwirtschaftliche Flächen) seien entsprechende Ausgleichsflächen zur Verfügung (z. B. durch Flächentausch

mit der Stadt Telgte) zu stellen. Ein Verkauf ohne Ausgleich werde ausgeschlossen.

2. Es werde um Prüfung gebeten, ob bei der entlang bzw. auf dem Grundstück des Einwenders neu entstehende Straße die geplante Breite tatsächlich erforderlich sei. Eine Nutzung der betreffenden Flächen für die Herstellung der erforderlichen Straßen-/Wegbreite werde in diesem Fall akzeptiert, die Nutzung für Ausgleichsmaßnahmen werde jedoch kritisiert und ein Ausgleich an anderer Stelle verlangt.
3. Entlang der genannten Grundstücke sei die Anlage weiterer Gräben geplant, die teils parallel zu existierenden Gräben verliefen. Das Erfordernis der neuen Gräben könne nicht nachvollzogen werden. Da dies auch eine Erschwernis der Bewirtschaftung darstelle, werde um eine Überprüfung der Notwendigkeit der Gräben gebeten. Bei technischer Unvermeidbarkeit müssten entsprechende Überfahrtsmöglichkeiten über die Gräben errichtet werden.
4. Soweit Drainagen auf den Flächen des Einwenders beeinträchtigt würden, wären die Kosten zur Erneuerung/Neuanschluss durch die Vorhabenträgerin zu übernehmen.
5. Aufgrund der zukünftig schwierigeren Erreichbarkeit von weiteren landwirtschaftlichen Nutzflächen werde von einer Umwegentschädigung ausgegangen.
6. Zwecks reibungslosem Verfahrensablauf werde ein zeitnahe Besprechungstermin, unter Einbindung von Eisenbahn-Bundesamt, der Stadt Telgte sowie der betroffenen Flächeneigentümer, als in hohem Maße dienlich angesehen, auch vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Bereitschaft der Stadt Telgte zur Bereitstellung von Ausgleichsflächen.

### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Zu 1:

Die Stadt Telgte werde als Träger öffentlicher Belange unmittelbar im Verfahren beteiligt. Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hierzu würden Vertreter der Stadt Telgte und der Vorhabenträgerin auf den Eigentümer zukommen.

Zu 2:

Es würden ausschließlich entsiegelte, freiwerdende Flächen renaturiert.

Zu 3:

Eine einwandfreie Funktionsfähigkeit der vorhandenen Gräben sei nicht mehr gegeben und von einer Ertüchtigung werde aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Waldstück mit altem Baumbestand abgesehen. Stattdessen sei für die neuen Wirtschaftswege ein neues, gesamthafes Entwässerungskonzept entwickelt worden. Der Ergänzung von abschnittswisen Verrohrungen zur Herstellung von zusätzlichen Feldzufahrten werde zugestimmt und gemeinsam in der Ausführungsplanung festgelegt und berücksichtigt.

Zu 4:

Die Vorhabenträgerin sichere zu, die notwendigen Planungs- und Finanzierungsleistungen zu übernehmen.

Zu 5:

Die Prüfung und Ermittlung einer Umwegentschädigung werde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für jeden Einzelfall gutachterlich geprüft.

Zu 6:

Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin sichert ihre Unterstützung bei der weiteren Klärung zu.

### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (siehe A.5.2).

Die erforderliche Straßenbreite am benannten Grundstück ergibt sich aus der Anwendung des Regelwerks (Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege). Der Ersatzweg wurde auf das erforderliche Maß abschnittsweise optimiert (siehe Unterlage 9 zu unterschiedlichen Breiten/Querschnitten). Da die

Fläche nicht entsiegelt wird, folgt auch keine Renaturierung/Ausgleichsmaßnahme). Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Im Erörterungstermin am 06.03.2025 wurde die Erforderlichkeit der neuen Gräben seitens der Einwender hinterfragt und darauf hingewiesen, dass die gegenwärtige Drainage voll funktionsfähig sei. Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass die Planung der Gräben auf Vermeidung der Flächenvernässungen beruhe, werde dies aber im Nachgang überprüfen. In der Stellungnahme vom 12.06.2025 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass ein Wegfall des Entwässerungsgrabens im Bereich der betreffenden Flur nicht möglich sei. Die (gesamten) Entwässerungsmaßnahmen stellen die fachgerechte Ableitung des anfallenden Niederschlagswasser sicher und berücksichtigen auch Starkregenereignisse. Von der unteren Wasserbehörde wurden keine Bedenken geäußert. Eine Änderung in diesem Bereich würde umfangreiche Neuberechnungen und Anpassungen im gesamten Entwässerungskonzept erforderlich machen und könnte zusätzliche Maßnahmen, Eingriffe und Auswirkungen nach sich ziehen. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

Bei der Errichtung neuer Gräben muss die Erreichbarkeit der betreffenden Flurstücke gesichert sein, die Details zur technischen Umsetzung der Grundstückserreichbarkeit werden gemeinsam mit dem Einwender im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt und auf Kosten der Vorhabenträgerin umgesetzt. Entstehende Kosten bei möglicher Erneuerung/Neuanschluss von Drainagen werden ebenso übernommen (siehe A.5.10).

Zur Umwegentschädigung wird auf Abschnitt B.4.15 verwiesen.

Mit dem durchgeführten Erörterungstermin sowie dem anstehenden Abstimmungsgespräch (siehe A.5.1) wurden/werden Besprechungsmöglichkeiten geschaffen. Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.18.5 Privateinwender P-06**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben. Folgende Einwände/Themen werden vorgetragen.

1. In den seit dem Jahr 2014 laufenden Vorgesprächen sei es Konsens gewesen, dass im Rahmen eines Flächentauschs den betroffenen Grundstückseigentümern städtische Grundstücke zur Verfügung zu stellen, ein anschließender Grundstückserwerb seitens der Vorhabenträgerin solle damit nur noch mit der

Stadt Telgte erfolgen. Im ersten Planfeststellungsverfahren vom 08.05.2019 sei als Ergebnis festgehalten worden, dass der Einwender nur bei vorgeschaltetem Flächentausch eine Zustimmung erteile. Ein einseitiger Verkauf werde weiterhin abgelehnt.

2. Die Fällung von Bäumen sowie zunehmender Verkehr würden das historische Gesamtbild der betreffenden Liegenschaft massiv beeinträchtigen. Eine Kompensation solle auf finanziellem Wege oder über Landfläche erfolgen. Das Stammholz der betreffenden Bäume solle auf der Liegenschaft verbleiben.
3. Die an den neuen Ersatzweg angrenzende Ackerfläche mit dem betreffenden Flurstück benötige eine direkte Zufahrt, dies sei aus den Planunterlagen nicht eindeutig zu erkennen. Die ursprüngliche Zufahrt sei für heutige Maschinengrößen nicht mehr ausreichend.
4. Eine weitere Zufahrt an dem benannten Flurstück werde als sinnvoll erachtet. Aufgrund des Wegfalls des Feuchtbiotopstreifens würde sich ohnehin ein direkter Durchgang vom neuen Ersatzweg zu dem betreffenden Flurstück ergeben. Eine aktuell geduldete Zufahrt von anderer Stelle aus könne dann zurückgebaut und als Ausgleichsfläche verwendet werden.
5. Mit der Baumaßnahme gingen diverse artenreiche Biotopflächen teils oder vollständig verloren, ein geplanter Graben entlang des Ersatzweges würde die Entwässerung zum Nachteil der besagten Flächen verstärken. Zwecks Erhalt der dort vorkommenden geschützten Arten werde eine ortsnahe und artgerechte Kompensation erwartet, möglicherweise auf dem vom Einwender vorgeschlagenen Flurstück.

### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Zu 1:

Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hierzu würden Vertreter der Stadt Telgte und der Vorhabenträgerin auf den Eigentümer zukommen.

Zu 2:

Die Vorhabenträgerin veranlasse die Erstellung eines Gutachtens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur finanziellen Kompensation der Baumfällungen. Die finanzielle Kompensation werde im Grunderwerbsvertrag berücksichtigt. Das Stammholz werde dem Eigentümer überlassen.

Zu 3:

Der Ergänzung von abschnittswisen Verrohrungen zur Herstellung von zusätzlichen Feldzufahrten werde zugestimmt und gemeinsam in der Ausführungsplanung festgelegt und berücksichtigt.

Zu 4:

Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene neue Zufahrt liege zukünftig unmittelbar am betreffenden Bahnübergang im Räumbereich. Eine direkte Anbindung des Flurstücks sei leider nicht möglich, da dadurch grundsätzliche Konflikte beim Räumen des Bahnübergangs hervorgerufen würden, wodurch wiederum die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werde.

Zu 5:

Gemäß der fachgutachterlich erfolgten Kartierung durch Bramey.Partner Architekten AG sowie einer Plausibilitätsprüfung durch das Planungsbüro Dr. Huck im Jahr 2022 seien im Untersuchungsraum keine Feuchtwiesen oder Auen festgestellt worden. Das betreffende Flurstück befinde sich außerhalb des Vorhabenbereichs und mehr als 100 m außerhalb des Untersuchungsraums. Bei dem erstgenannten Flurstück handele es sich um eine Ackerfläche. Das Vorhandensein des Tümpels auf dem zweiten benannten Flurstück werde hingegen bestätigt. Es würden keine Feuchtbiotope durch die Entwässerungsgräben drainiert.

Der geplante Entwässerungsgraben diene der Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers des Ersatzwegs und stelle den Stand der Technik dar. Eine Drainage über die gegebenen örtlichen Verhältnisse hinaus sei nicht geplant. Durch das Vorhaben blieben die hydrologischen Gesamtverhältnisse erhalten, grundwasserabhängige Ökosysteme seien vom Vorhaben nicht betroffen. Darüber hinaus sei das gesamte Gebiet durch Gräben drainiert, um eine intensive landwirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen und hätte seine Begründung nicht innerhalb des Vorhabens.

Eine artenschutzrechtliche Grundlage für Reptilienmaßnahmen bestehe vorhabenbedingt nicht (siehe artenschutzrechtliches Gutachten). Der kleinflächige Eingriff in zwei regelmäßig trockenfallende Gewässer erfülle nicht den Tatbestand eines Eingriffs in den Lebensraum der potenziell vorkommenden Ringelnatter und auch Blindschleiche, welcher in der Regel aus einem komplexen Mosaik diverser Biotope, die untereinander vernetzt sind, bestehe. Die Zauneidechse sei an Feuchtbiootope nicht gebunden. Der Verbreitungsschwerpunkt der Ringelnatter liege vielmehr an der Ems, wo sich weitflächig weit geeignetere Habitate in der Aue und in Ufernähe fänden.

Die hydrologischen Verhältnisse blieben vorhabenbedingt weiter bestehen und würden durch die Anlage von Gräben entlang der Ersatzwege unterstützt, da hier temporäre und dauerhafte Feuchtlebensräume neu entstünden. An den grundsätzlichen flächig entwässernden historischen Drainagen aus der Landwirtschaft lasse sich auch vorhabenbedingt nichts ändern. Darüber hinaus bestehe eine ortsnahe freiwillige, artenschutzrechtlich nicht notwendige Maßnahme 008\_A auf einer Entsiegelungsfläche in km 14,2, die allen drei Reptilienarten zugutekäme. Es besteht kein Konflikt.

### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung teilweise zurück.

Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (siehe A.5.2).

Die Baumfällungen werden finanziell kompensiert. Das Stammholz der betreffenden Bäume verbleibt beim Eigentümer/Einwender P-06.

Zudem stellt die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Einwender die Zufahrt zur betreffenden Fläche (z. B. mittels Verrohrung) her (siehe A.5.11).

Da sich die gewünschte Zufahrt im Räumbereich des Bahnübergangs km 14,165 befinden würde, kann aus Gründen der Verkehrssicherheit an der betreffenden Stelle kein Anschluss des Grundstücks realisiert werden. Die uneingeschränkte Befahrbarkeit des Räumbereichs muss gewährleistet sein, damit das längste anzunehmende Fahrzeug (23 m Länge über alles gemäß § 29 StVo i. V. m. Nr. 110 zu § 29 VwV-StVO zzgl. Sicherheitszuschlag) den Bahnübergang ungehindert räumen und auch nicht durch einen Begegnungsfall davon abgehalten werden kann. Es wird auf Kreuzungsplan und Schleppkurvenplan verwiesen (Unterlagen 8.5.1 und 8.5.3). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwendung bzgl. ortsnahen Kompensationsflächen für den Artenschutz wird insoweit zurückgewiesen, als ihr nicht gefolgt wird. Die vorgebrachten Belange sind öffentliche Belange.

Für die Entwässerung im Bereich des Vorhabens liegt ein nachvollziehbares Gesamtkonzept vor, der Großteil der örtlichen Flächen wird bereits im Ausgangszustand über Gräben entwässert. Der Eingriff in Natur- und Landschaft wurde in der landschaftspflegerischen Begleitplanung untersucht und bewertet. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen als mit den Umweltzielen vereinbar einzustufen ist. Der Einwand wird zurückgewiesen.

#### **B.4.18.6 Privateinwender P-07**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendungen gegen das Bauvorhaben erhoben. Folgende Einwände/Themen werden vorgetragen.

Die Schließung des Bahnübergangs km 13,849 werde aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich begrüßt. Durch die geplante Maßnahme werde jedoch ein Teil der vom Einwender landwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch genommen. Die landwirtschaftliche Nutzung bestehe bereits seit Jahrzehnten, weshalb der im Erläuterungsbericht verfassten Aussage, dass agrarstrukturelle Belange ausgeschlossen seien, widersprochen werde.

Bezüglich der Grundstückinanspruchnahme werde vom Einwender vorgeschlagen, dass eine zwischen seinen Flächen befindliche städtische Fläche als Ausgleichsfläche an den Einwender abgetreten werden. Diesem Vorschlag stehe die Stadt Telgte sehr aufgeschlossen gegenüber.

#### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Die getätigte Aussage im Erläuterungsbericht beziehe sich im Rahmen der BKompV auf Kompensationsmaßnahmen. Im Zuge des Vorhabens würden unumgänglich Agrarflächen dauerhaft beansprucht werden.

Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das

Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hierzu würden Vertreter der Stadt Telgte und der DB auf den Eigentümer zukommen.

### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (siehe A.5.2). Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.18.7 Privateinwender P-08 / P-09**

Die Einwender haben fristgerecht Einwendungen gegen das Bauvorhaben erhoben. Folgende Einwände/Themen werden vorgetragen.

Die Stadt Telgte verfüge über ein angrenzendes Grundstück im Planungsbereich des Vorhabens. In allen seit dem Jahr 2014 laufenden Vorgesprächen sei zwischen den betroffenen Flächeninhabern und der Stadt Telgte vereinbart worden, die Flächen des städtischen Grundstücks den betroffenen Grundstückseigentümern im Rahmen eines Flächentauschs zur Verfügung zu stellen. Bereits im ersten Gespräch vom 8.5.2019 sei das Ergebnis gewesen, dass ein gegebenenfalls vorgeschalteter Flächentausch Grundlage für die Zustimmung des Einwenders sowie weiterer Betroffener zur Flächeninanspruchnahme sei. Ein Tausch habe bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht stattgefunden, ein einseitiger Verkauf der betroffenen Flächen werde weiterhin ausgeschlossen.

Des Weiteren sei nicht ersichtlich, warum eine der abzugebenden Flächen für den neuen Straßenverlauf benötigt werde. Eine ggf. neue Zufahrt könne auch kleiner geplant werden. Die gegenüberliegende Fläche werde anscheinend nur dinglich gesichert.

Festgehalten werde, dass die Summe der abzugebenden Flächen über das genannte Tauschflurstück auf Kosten der Vorhabenträgerin entsprechend wiederaufgeforstet werden solle.

Das Holz der zu fallenden Großbäume solle auf der Liegenschaft verbleiben.

### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu

klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hierzu werde die Vorhabenträgerin mit den betroffenen Flurstückseigentümern das Benehmen herstellen.

Auf den genannten Flurstücken werde der Ersatzweg realisiert. Zusätzlich werde auf der gegenüberliegenden Fläche Wald aufgeforstet (Ausgleich für die Rodung von Forst gemäß BKompV sowie auf Wunsch des Landesbetriebs Wald und Forst nach Anhörung im ersten Planfeststellungsverfahren vom 08.05.2019).

Die aufgeforstete Fläche könne im Eigentum der Einwender P-08 / P-09 verbleiben und bewirtschaftet werden. Die Fläche sei nach den Maßgaben der Ausgleichsmaßnahme zu bewirtschaften und das Biotop zu erhalten. Eine Aufforstung über die Ausgleichsmaßnahme hinaus würde vorhabenbedingt nicht stattfinden. Inwiefern beim Flächentausch Forstflächen zur Verfügung stünden, werde nach dem Planfeststellungsbeschluss in der darauffolgenden Planungsphase berücksichtigt.

Das Holz der gefällten Bäume verbleibe vor Ort auf dem Waldstück.

### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (A.5.2).

Die von den Einwendern P-08 / P-09 benannten Flurstücke bzw. anteilige Flächen werden insbesondere für die Errichtung des Ersatzweges und Ausgleichsflächen benötigt, dies ist u. a. dem Lageplan, dem Grunderwerbsplan sowie dem Grunderwerbsverzeichnis Spalte 12 (Unterlagen 3.2, 5.2 und 6) zu entnehmen.

Bezüglich der geforderten Aufforstung der gesamten abzugebenden Flächensumme ergibt sich diese Ausgleichsmaßnahme lediglich für den Flächenanteil, der bisher aus Waldfläche besteht. Dies trifft für die „Wiesenfläche“ nicht zu. Details sind dem Maßnahmenblatt 011\_A (Unterlage 13.1.2) zu entnehmen. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Das Holz der zu fällenden Großbäume verbleibt auf der betreffenden Liegenschaft der Einwender P-08 / P-09 (siehe A.5.12). Es besteht kein Konflikt.

#### **B.4.18.8 Privateinwender P-10**

Der Einwender hat fristgerecht Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben.  
Folgende Einwände/Themen werden vorgetragen.

1. Nach Auskunft der Stadt Telgte im Jahr 2021 sollten für das Bauvorhaben Eigentumsflächen des Einwenders in Anspruch genommen werden. Es handle sich hierbei um landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen. Vor diesem Hintergrund sei es für den Einwender von besonderer Bedeutung, dass für die abzugebenden Grundstücksteilbereiche entsprechende Ausgleichsflächen übertragen werden. Aus Sicht des Einwenders eigneten sich hierfür zum einen besonders drei benannte, südlich des Vorhabens in unmittelbarer Nähe gelegenen Flächen, die in den gleichen Feldblöcken wie die betroffenen Flächen lägen, sowie drei weitere benannte Flächen, die sich nördlich des Vorhabens in unmittelbarer Nähe befänden. Nach Kenntnis des Einwenders seien diese Flächen im Eigentum der Stadt Telgte. Der Einwender bittet, die Stadt Telgte zwecks eines Flächentauschs in das Verfahren miteinzubeziehen. Ein Verkauf der Flächen ohne entsprechenden Ausgleich werde ausgeschlossen.
2. Aus den Planungsunterlagen gehe hervor, dass durch die Neuerrichtung des geplanten Bahnübergangs auch die Nutzung des angrenzenden Kreuzungsbereichs vor der Unterführung, die die B64 unterquere, beeinträchtigt werde. Über diese Kreuzung führe nicht nur die einzige Zuwegung zur Hofstelle des Einwenders, sondern auch die einzige Zuwegung zu einer weiteren Fläche des Einwenders mit gewerblicher Nutzung. Es werde darauf hingewiesen, dass für Betrieb und Sicherheit der Besucher die jederzeitige Passierbarkeit des Kreuzungsbereichs zwingend erforderlich sei und daher im Rahmen der Umsetzung die dafür erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden müssten.

#### **Erwiderung der Vorhabenträgerin**

Zu 1:

Ein Flächentausch sei direkt zwischen den beiden Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu klären. Die Wertermittlung und die vertraglichen Regelungen erfolgten ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit möglich werde der Grunderwerb durch einen Flächentausch mit den städtischen Flächen in Kooperation mit der Stadt Telgte im Anschluss an das

Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hierzu würden die Vorhabenträgerin mit den betroffenen Flurstückseigentümern das Benehmen herstellen.

Zu 2:

Im Rahmen des Vorhabens werde eine Bautechnologie erarbeitet, welche sowohl die Belange des öffentlichen Verkehrs als auch die der Anlieger betrachte, so dass eine Erreichbarkeit während der Bauzeit mit so geringen Einschränkungen wie möglich gewährleistet werde.

### **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Möglicher Flächentausch und Wertermittlung sowie Entschädigungen finden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren statt (siehe A.5.2).

Die Vorhabenträgerin hat außerdem die Erreichbarkeit der vom Bauvorhaben betroffenen Liegenschaften sicherzustellen (siehe A.4.17 und A.5.4). Es besteht kein Konflikt.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften und unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

Das Vorhaben verfolgt das Ziel, 5 Bahnübergänge auf der Strecke 2013 zu beseitigen, einen Bahnübergang umzubauen sowie einen weiteren zu verlegen und die betreffenden Liegenschaften über einen neu zu errichtenden Ersatzweg zu erschließen, damit die Verkehrssicherheit an den betreffenden Bereichen zwischen Schiene und Straße erhöht sowie die Verkehrsabwicklung verbessert wird. Ziel ist v. a., die Unfallgefahr zu verringern und damit Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie bedeutende Sachwerte zu schützen. Das Bauvorhaben ist somit von öffentlichem Interesse.

Die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte sind verhältnismäßig und zumutbar. Der Flächenbedarf ist insgesamt auf das erforderliche und damit nicht weiter zu verringernde Mindestmaß geplant worden. Durch die Inanspruchnahme entstehende Nachteile bei den Grundstückseigentümern sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen. Die durch die BÜ-Auflösungen entstehenden Umwege sind für die Betroffenen zumutbar. Die Inanspruchnahmen stehen somit dem Vorhaben nicht entgegen und führt auch nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten, der erfolgende Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang. Für die nicht zu vermeidenden Beeinträchtigungen ist ein funktionaler Ausgleich möglich. Bei Realisierung aller vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Verminderungs-, und Ersatzmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung, die nicht bewältigt werden können.

Die Bereitstellung einer sicheren Schieneninfrastruktur, insbesondere auch durch Beseitigung von potentiell gefährlichen höhengleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr, entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen.

Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden.

Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange genehmigt werden.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

## **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Köln**

**Köln, den 25.02.2026**

**Az. 641pa/048-2023#033**

**EVH-Nr. 3493180**

Im Auftrag

(Dienstsiegel)