

**Reaktivierung des SPNV
WLE Strecke Sendenhorst - Münster
5. Deckblatt E vom 30.12.2025
zum Antrag vom 08.05.2020**

Strecke 9213, km 14,370 – km 35,531

Genehmigungsplanung

2. Ergänzung zum Erläuterungsbericht

Planunterlage zum Planfeststellungs-
beschluss vom 30.01.2026
25.17.01.02-10/2020
Bezirksregierung Münster – Dezernat 25 –
Im Auftrag



Inhalt

Einleitung.....	3
1. Technische Änderungen.....	3
2. Auswirkungen auf die weiteren Planungsunterlagen	4
3. Beschreibung der Schallschutzwand	4
Abkürzungen	5

Einleitung

Für das o.g. Vorhaben wurde am 08.05.2020 ein Antrag auf Planfeststellung nach §§ 18ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gestellt. Zusätzlich wurden am 31.08.2022 das 1. Deckblattverfahren sowie am 25.11.2024 das 2. Deckblattverfahren für den gesamten Planfeststellungsabschnitt eingereicht. Am 09.07.2025 wurde ein lokales 3. Deckblattverfahren für den Bereich von Eisenbahn-km 20,800 bis km 21,500, mit einer veränderten Trassierung eingereicht. In einem 4. Deckblatt vom 31.07.2025 wurden lokale Änderungen einzelner CEF-Flächen vorgenommen.

Das nun vorliegende 5. Deckblattverfahren E bezieht sich auf die Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm entlang der Gesamtstrecke. Auf Grundlage der Einwendungen zu der Untersuchung im 2. Deckblatt und dem Erörterungstermin wurden fehlende Gebäude und Geschosse in der Berechnung ergänzt, sowie Außenwohnbereiche nacherfasst und nachberechnet. Des Weiteren wurde die Abwägung und Ermittlung der Vorzugsvarianten je Schutzabschnitt nochmal geprüft und zum Teil angepasst.

Die angepasste Abwägung und Ermittlung der Vorzugsvariante hat im Schutzabschnitt 08 zu einer maßgeblichen Veränderung geführt, sodass hier nun als Vorzugsvariante von Eisenbahn-km 29,047 bis 29,164 eine Schallschutzwand als aktiver Lärmschutz vorzusehen ist. Im Folgenden werden technische Änderungen sowie die Auswirkungen auf die Planunterlagen und die technische Ausführung der Wand näher erläutert.

1. Technische Änderungen

Die Veränderung betrifft den Bereich Angelmodde, Angelstraße 30-38 bahnrechts. In Abbildung 1 ist die grobe Lage der Schallschutzwand als rote Linie in einem Kartenausschnitt dargestellt.

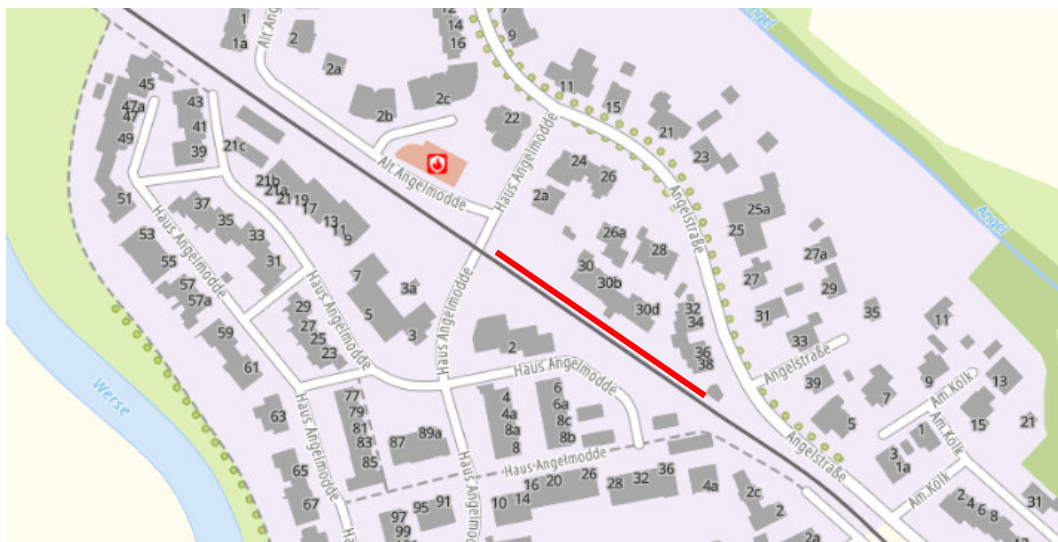


Abbildung 1: Kartenausschnitt von Angelmodde mit grober Darstellung der Lage der Schallschutzwand (rote Linie) (Quelle: www.tim-online.nrw.de - Abgerufen am 18.12.2025)

Die Schallschutzwand hat eine Gesamtlänge von 117 m. Davon sind die südöstlichen ersten 40 Meter 3,00 m hoch und die direkt daran anschließenden 77 Meter 2,00 m hoch. Die Gestaltung der Wand

ergibt, dass die dahinterliegenden Lärmbetroffenheiten und Schutzfälle der Anwesen Angelstraße 30, 30a-d, 32 und 38 dadurch vollständig gelöst werden können, ohne dass weitergehender Lärmschutz erforderlich wird. Näheres dazu ist der beigefügten aktualisierten Schalltechnischen Untersuchung 15_7177_VF_Ber_08-1E_20251211Aenderung_WLE zu entnehmen.

Die Schallschutzwand wird gleisseitig hochabsorbierend ausgeführt, sodass Schallreflexionen auf das unvermeidbare Minimum reduziert werden. Die Reflexionen wurden ebenfalls in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Hieraus ergeben sich jedoch keine neuen Schutzfälle.

An der Gleislage, oder dem Haltepunkt ergeben sich keine Änderungen.

2. Auswirkungen auf die weiteren Planungsunterlagen

Die Herstellung der Schallschutzwand wirkt sich wie folgt auf die weiteren Unterlagen in diesem Verfahren aus:

Technische Planung

Im Lageplan wurde die neue Schallschutzwand in ihrer Lage dargestellt. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend ergänzt.

Es wurden 2 neue Querprofile im Bereich der Schallschutzwand generiert. Die Planung hat keine Auswirkungen auf den Höhenplan oder die Leitungspläne.

Auswirkungen auf den Grunderwerb

Da das Flurstück der WLE in diesem Bereich sehr schmal ist, kann die Schallschutzwand aus technischen Gründen nicht mehr auf eigenen Flächen errichtet werden. Die WLE wird für die Errichtung zwei angrenzende kommunale Grundstücke der Stadt Münster erwerben. Der Grunderwerb für die dauerhafte Inanspruchnahme vergrößert sich dementsprechend. Für die Herstellung wird auf den angrenzenden privaten Grundstücken ein ca. 2 m breiter Arbeitsraum vorübergehend beansprucht. Dieses ist in dem anliegenden Grunderwerbsplan 05_Grunderwerbsplan_5DBL und der Seite 50 und 68 des Grunderwerbsverzeichnisses dargestellt.

Auswirkungen auf die Umweltfachlichen Unterlagen

Durch die Schallschutzwand ergeben sich in den Umweltfachlichen Unterlagen keine weiteren Änderungen.

3. Beschreibung der Schallschutzwand

Da es für nichtbundeseigene Eisenbahnen kein spezifisches Regelwerk zu Schallschutzwänden gibt, wird sinngemäß die Richtlinie 804.5501 der DB InfraGO AG als Grundlage für Planung, Konstruktion und Ausführung von Schallschutzanlagen an Eisenbahnstrecken verwendet. Entsprechend dieser Vorgaben wird die Schallschutzwand als bauliche Anlage zur Minderung der vom Schienenverkehr ausgehenden Geräusche ausgelegt. Die Konstruktion ist für eine Nutzungsdauer von mindestens 50 Jahren vorgesehen und wird unter Berücksichtigung wartungsarmer Bauweisen geplant.

Hinsichtlich der formalen Anforderungen wird sichergestellt, dass zum Einbauezeitpunkt eine gültige Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für das eingesetzte Schallschutzwandsystem vorliegt.

Ergänzend werden der akustische Prüfbericht der DB Systemtechnik sowie die Produktfreigabe der DB Netz AG berücksichtigt.

Die geometrischen Anforderungen der Richtlinie werden eingehalten. Der geforderte Mindestabstand der Schallschutzwand zur Gleisachse von 3,30 m (Produktgruppe A bis v_{\max} 160 km/h) wird mit einem geplanten Gleisachsabstand von ca. 3,90 m sicher eingehalten. Ebenso werden die Mindestabstände fester Gegenstände zur Gleisachse gemäß DB Ril 800.0130 berücksichtigt.

Die erforderlichen Wandhöhen wurden auf Grundlage schalltechnischer Berechnungen ermittelt. Eine entsprechende schalltechnische Untersuchung liegt bei und bestätigt die Wirksamkeit der geplanten Schallschutzwand.

Konstruktiv werden die Vorgaben zum Pfostenabstand berücksichtigt. Außerhalb von Ingenieurbauwerken ist ein Regelabstand von 5,0 m vorgesehen, der der weiteren Planung zugrunde gelegt wird. Etwaige Abweichungen, beispielsweise aus statischen oder örtlichen Zwängen, bleiben den in der Richtlinie zugelassenen begründeten Ausnahmefällen vorbehalten. Die Gründung der Pfosten ist im Regelfall über Bohr- oder Rammpfähle vorgesehen und wird richtlinienkonform ausgeführt.

Die Anforderungen an Materialien und Bauteile werden eingehalten. Für Stahlpfosten wird mindestens ein Profil der Reihe HE 160 vorgesehen. Betonbauteile wie Fundamente, Sockel und Elemente werden aus bewehrtem Beton entsprechend den Mindestfestigkeitsklassen und Expositionsklassen der DB Ril 804.5501 sowie der einschlägigen DIN-Normen geplant.

Zur Sicherstellung der Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit wird konstruktiv ausgeschlossen, dass es durch Wind- oder Zugverkehr zu Klappergeräuschen der Wandelemente kommt. Hierzu ist eine beidseitige elastische Lagerung der Elemente vorgesehen. Die Steinwurfresistenz, welche die DB Ril 804 fordert, gilt bei den vorgesehenen Materialien Beton, Stahl und Aluminium als gegeben.

Für die geplanten hoch schallabsorbierenden Schallschutzelemente werden die spezifischen konstruktiven Vorgaben der DB-Richtlinie 804.5501 in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Die Betonsockelelemente der Schallschutzwand werden so ausgeführt, dass deren Oberkante unterhalb von 30 cm über Schienenoberkante liegt.

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
CEF-Maßnahme	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme („continuous ecological functionality“)
DB Ril	Richtlinie der DB InfraGO AG
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
km	Kilometer
v_{\max}	Maximalgeschwindigkeit

WLE

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH