

Bezirksregierung Münster



25.17.01.02-10/2020

Planfeststellungsbeschluss

für die

Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster, Strecke 9213

von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531

einschließlich der hiermit im Zusammenhang stehenden notwendigen Folge-
maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen, Verkehrswegen, Gewässern und
Anlagen Dritter sowie landschaftspflegerischer und artenschutzrechtlicher Be-
gleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Münster sowie der Stadt Senden-
horst und der Gemeinde Everswinkel im Kreis Warendorf

Vorhabenträgerin:

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt

Münster, 30.01.2026

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	9
Übersichtsplan	19
A. Entscheidung	20
1. Feststellung des Plans	20
2. Festgestellte Planunterlagen	22
2.1 Ursprüngliche Planunterlagen 2020, die öffentlich ausgelegt haben.....	22
2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben	26
2.2.1 Deckblatt A 2022	26
2.2.2 Deckblatt B 2024	30
2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegt haben.....	34
2.3.1 Deckblatt C 2025.....	34
2.3.2 Deckblatt D 2025.....	36
2.3.3 Deckblatt E 2025	37
2.4 Sonstige Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG a.F. als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden	38
3. Wasserrechtliche Regelungen	39
4. Genehmigungen und Befreiungen	41
5. Nebenbestimmungen	41
5.1 Gewässer- und Grundwasserschutz.....	41
5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle.....	44
5.3 Bodenschutz und Altlasten	45
5.4 Immissionsschutz	46
5.4.1 Betriebsbedingter Immissionsschutz	46

5.4.2	Baubedingter Immissionsschutz	49
5.5	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	53
5.6	Landwirtschaft.....	56
5.7	Denkmalschutz/Bodendenkmale.....	57
5.8	Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen.....	58
5.8.1	Nebenbestimmungen der Landeseisenbahnverwaltung NRW...	58
5.8.2	Nebenbestimmungen der Deutsche Bahn AG	59
5.9	Brand- und Katastrophenschutz.....	60
5.10	Kampfmittel	60
5.11	Nebenbestimmungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	61
5.12	Straßen und Wege	62
5.13	Nebenbestimmungen im privaten Interesse	65
5.14	Sonstige Nebenbestimmungen	65
5.15	Abstimmungserfordernisse	66
6.	Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	67
6.1	Verfahrenseinwendungen	67
6.2	Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen	67
6.3	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	68
6.4	Spezielle Einwendungen und Forderungen	69
6.5	Präkludierte Einwendungen	69
7.	Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	70
8.	Kosten	70
B.	Begründung.....	71
1.	Gegenstand des Vorhabens	71
1.1	Ausgangslage	72

1.2	Verkehrliche Zielsetzung	72
1.3	Umfang des Bauvorhabens	73
2.	Formell-rechtliche Bewertung.....	78
2.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	78
2.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.....	79
2.3	Umfang der Planfeststellung.....	79
2.4	Vorgängige Verfahren.....	80
2.4.1	Bedarfsplan des Landes.....	80
2.4.2	Raumordnung und Landesplanung	81
2.4.3	Nahverkehrsplanung	83
2.4.4	Planungen anderer Vorhabenträger	84
2.4.5	Maßnahmen der WLE	85
2.5	Verfahren.....	85
2.5.1	Scoping-Verfahren	85
2.5.2	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	86
2.5.3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	86
2.5.3.1	Einleitung und Durchführung des Verfahrens	86
2.5.3.2	Umfang der auszulegenden Unterlagen	87
2.5.3.3	Planänderungen vor Erörterung (Deckblatt A)	88
2.5.3.4	Erörterungstermin	90
2.5.3.5	Planänderungen nach Erörterung (Deckblätter B, C, D und E).....	90
2.5.3.6	Weitere eingereichte Unterlagen.....	93
2.5.3.7	Einwendungen zur Durchführung des Verfahrens	94
2.5.3.8	Einwendungsinhalte	99
2.5.3.9	Zusammenfassende Beurteilung	100
2.6	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	100
2.6.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen....	101

2.6.1.1	Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	101
2.6.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	103
2.6.1.3	Boden.....	109
2.6.1.4	Wasser.....	112
2.6.1.5	Luft und Klima.....	115
2.6.1.6	Landschaft.....	116
2.6.1.7	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	118
2.6.1.8	Wechselwirkungen.....	119
2.6.2	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	120
2.6.2.1	Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	120
2.6.2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	122
2.6.2.3	Boden.....	125
2.6.2.4	Wasser.....	127
2.6.2.5	Luft und Klima.....	129
2.6.2.6	Landschaft.....	130
2.6.2.7	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	132
2.6.2.8	Wechselwirkungen.....	132
2.6.2.9	Zusammenfassung.....	132
3.	Materiell-rechtliche Bewertung.....	133
3.1	Planrechtfertigung.....	133
3.1.1	Bedarfsfeststellung.....	133
3.1.2	Fachplanungsrechtliche Ziele.....	135
3.1.3	Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.....	137
3.1.4	Abschnittsbildung.....	139
3.2	Abwägung.....	140
3.2.1	Grundsätzliches zur Abwägung.....	140
3.2.2	Planungsvarianten.....	141
3.2.2.1	Nullvariante.....	142

3.2.2.2	Variantenalternativen	143
3.2.2.3	Zusammenfassende Beurteilung	147
3.2.3	Immissionsschutz	148
3.2.3.1	Betriebsbedingte Immissionen	148
3.2.3.2	Baubedingte Immissionen	185
3.2.3.3	Schadstoffbelastung	194
3.2.3.4	Fazit	196
3.2.4	Gewässer- und Grundwasserschutz	196
3.2.4.1	Allgemeines	196
3.2.4.2	Potentiell betroffene Wasserkörper	199
3.2.4.3	Ermittlung des Ist-Zustandes potentiell betroffener Wasserkörper	200
3.2.4.4	Verschlechterungsverbot	201
3.2.4.5	Verbesserungsgebot	206
3.2.4.6	Überschwemmungsgebiete/Hochwasserschutz	208
3.2.4.7	Gewässerunterhaltung	209
3.2.4.8	Zusammenfassende Beurteilung	209
3.2.5	Bodenschutz und Altlasten	210
3.2.6	Naturschutz und Landschaftspflege	213
3.2.6.1	Rechtsgrundlagen	213
3.2.6.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	213
3.2.6.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	214
3.2.6.4	Beschreibung der Beeinträchtigungen	216
3.2.6.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	217
3.2.6.6	Gestaltungsmaßnahmen	219
3.2.6.7	Zusammenfassende Beurteilung	220
3.2.7	Artenschutz	220
3.2.7.1	Rechtsgrundlagen	220
3.2.7.2	Verfahren	223

3.2.7.3	Bestandserfassung.....	223
3.2.7.4	Bewertung	225
3.2.7.5	Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz	241
3.2.7.6	Zusammenfassende Beurteilung.....	241
3.2.8	Schutzgebiete und Schutzobjekte.....	242
3.2.8.1	Natura 2000-Gebiet	243
3.2.8.2	Naturschutzgebiet	244
3.2.8.3	Landschaftsschutzgebiete	244
3.2.8.4	Gesetzlich geschützte Biotope	245
3.2.8.5	Biotopkataster- und Biotopverbundflächen.....	246
3.2.8.6	Geschützte Landschaftsbestandteile.....	248
3.2.8.7	Gesetzlich geschützte Alleen	249
3.2.9	Klimaschutz	249
3.2.9.1	Globaler Klimaschutz.....	249
3.2.9.2	Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz	252
3.2.9.3	Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen.....	253
3.2.9.4	Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen.....	255
3.2.9.5	Landnutzungsbedingte Treibhausgasemissionen	256
3.2.9.6	Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz	260
3.2.9.7	Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen	261
3.2.9.8	Berücksichtigung des § 11a AEG	262
3.2.10	Land- und Forstwirtschaft	264
3.2.10.1	Allgemeines.....	264
3.2.10.2	Grunderwerb	266
3.2.10.3	Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke	266
3.2.10.4	Existenzgefährdung als öffentlicher Belang.....	267
3.2.10.5	Forstwirtschaft	267

3.2.11 Kommunale Belange	268
3.2.12 Denkmalpflegerische Belange.....	268
3.2.13 Sicherheit	269
3.2.13.1 Kampfmittel	269
3.2.13.2 Brand- und Katastrophenschutz.....	270
3.2.13.3 Sonstige Sicherheitsaspekte.....	272
3.2.14 Private Belange	275
3.2.14.1 Gesundheit.....	276
3.2.14.2 Inanspruchnahme von Grundstücken	276
3.2.14.3 Wertminderung von Grundstücken	279
3.2.14.4 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe.....	282
3.2.14.5 Ersatzlandgestellung.....	283
3.2.14.6 Umwege.....	284
3.2.14.7 Zufahrten.....	285
3.2.14.8 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	285
3.2.15 Sonstige Stellungnahmen und Einwendungen	286
3.2.15.1 Vorbemerkungen	286
3.2.15.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen	286
3.2.15.3 Private Einwendungen	289
3.3 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten.....	292
4. Abschließende Bewertung	293
5. Anordnung sofortiger Vollziehung	294
C. Rechtsbehelfsbelehrung	297
D. Hinweise	299
1. Hinweis zum Entschädigungsverfahren	299
2. Hinweis auf die Auslegung des Beschlusses	300
3. Hinweis zur Zustellung des Beschlusses	300

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
a. F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
ABW	Außenbogenweiche
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ASB	Artenschutzbeitrag
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen -
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BArtSchV	Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung)
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BEMU	Battery Electric Multiple Unit (batterieelektrischer Triebwagen)
Bf	Bahnhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG NRW	Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen)

Abkürzung	Bedeutung
BlmSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BlmSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
32. BlmSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BlmSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BITV NRW	Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung Nordrhein-Westfalen)
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (amtliche Sammlung)
BW	Bauwerk
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)
bzw.	beziehungsweise

Abkürzung	Bedeutung
CEF-Maßnahme	„continuous ecological functionality“ - Maßnahme = Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme)
CO ₂	Kohlen(stoff)dioxid
DB	Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel (A)
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
d. h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DSB	Deutsche Bahn-Standard
DSchG NRW	Nordrhein-westfälisches Denkmalschutzgesetz
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DWA-A 138	Arbeitsblatt DWA-A 138 - Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
EN	Europäische Norm
ErsatzbaustoffV	Ersatzbaustoffverordnung
etc.	et cetera
EÜ	Eisenbahnüberführung
EuGH	Europäischer Gerichtshof

Abkürzung	Bedeutung
EW	Einfache Weiche
ff.	fortfolgende
FFH-Gebiet	Gebiet der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FpNr.	Fundplatznummer
Gbf	Güterbahnhof
Gem. RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
gon	Goniometer (0,9 Grad eines Winkels)
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers - Grundwasserverordnung
GUP	Grundlagen der Umweltplanung
GWK	Grundwasserkörper
ha	Hektar
Hbf	Hauptbahnhof
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
IBW	Innenbogenweiche
i. d. R.	In der Regel
IGW	Immissionsgrenzwert
inkl.	inklusive
IO	Immissionsort
i. S. d.	im Sinne des

Abkürzung	Bedeutung
i. V. m.	in Verbindung mit
juris	Juristisches Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
KAnG	Bundes-Klimaanpassungsgesetz
KlAnG	Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen
km	Kilometer
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
L	Landesstraße
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG NRW	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LEP NRW	Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen
LEV	Landeseisenbahnverwaltung NRW
lfd.	laufend
LFoG	Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LKrWG NRW	Kreislaufwirtschaftsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeskreislaufwirtschaftsgesetz)
Lkw	Lastkraftwagen
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatuschutzgesetz)
LPIG NRW	Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen

Abkürzung	Bedeutung
LRT	Lebensraumtyp
LSW	Lärmschutzwand
LVerf NRW	Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
m	Meter
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MHKBG	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MWIDE	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NN	Normal Null
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
Nrn.	Nummern
NRW	Nordrhein-Westfalen

Abkürzung	Bedeutung
NSG	Naturschutzgebiet
NuR	Natur und Recht
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
öBB	Ökologische Baubegleitung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung)
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWK	Oberflächenwasserkörper
PF-RL (EBA)	Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Abs. 1 AEG sowie der Magnetschwebbahnen nach § 1 MBPIG (Planfeststellungsrichtlinien EBA)
Pkw	Personenkraftwagen
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
PM _{2,5}	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
PM ₁₀	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005; ARS Nr. 21/2005 des BMVBW vom 18.11.2005 – S 13/38.67.10/31 Va 05
RAS-K1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte, Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte, Ausgabe 1988; ARS Nr. 02/1988 des Bundesministeriums

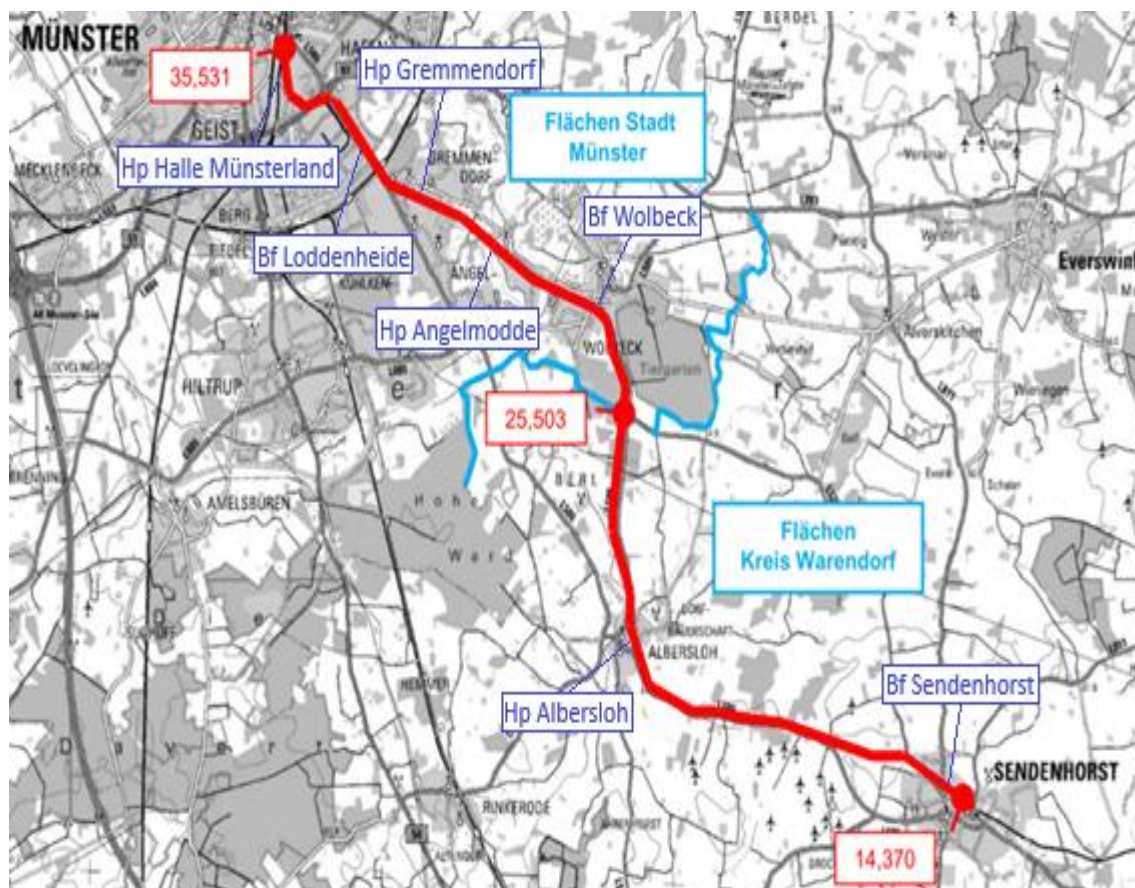
Abkürzung	Bedeutung
	für Verkehr v. 29.02.1988 – StB 13/38.45.00-22 Va 88 – (VkBl. 1988, S. 202)
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung - Ausgabe 1993 -; ARS 39/1993
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen - Ausgabe 1999 -; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW v. 20. Sept. 1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S. 694)
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996; ARS Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr v. 15.08.1996 – StB 13/38.50.05/65 Va 96 – (VkBl. 1996, S. 481)
RB	Regionalbahn
RLW	Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege (RLW), Ausgabe September 2025; DWA-Regelwerk Arbeitsblatt DWA-A 904
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen; ARS Nr. 28/2023 des BMDV vom 27.12.2023
sog.	sogenannt
S.	Satz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSA	Schienenstegabschirmung
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch die Vorhabenträgerin

Abkürzung	Bedeutung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
THG	Treibhausgas
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG – Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
UNB	Untere Naturschutzbehörde
usw.	und so weiter
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Land Nordrhein-Westfalen (Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz)
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1996
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
v. g.	vorgenannt
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VHT	Vorhabenträgerin
VLärmSchR	Richtlinien für den. Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG und 2009/147/EG zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung

Abkürzung	Bedeutung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WLE	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH
WLV	Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
WuFbesB	Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung
z. B.	zum Beispiel

Die vorgenannten Gesetze und Verordnungen sind (mit Ausnahme des UVPG, vgl. Abschnitt B. 2.6 dieses Beschlusses) in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

Übersichtsplan



A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE), Beckumer Straße 70, 59555 Lippstadt, im nachfolgenden Vorhabenträgerin (VHT) genannt, für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dem WLE-Streckenabschnitt Sendenhorst-Münster, Strecke 9213 von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531 einschließlich

- der vollständigen Erneuerung des Oberbaus,
- der abschnittsweisen Errichtung aktiver Lärmschutzanlagen,
- der Anpassung bzw. Erneuerung von Streckenbauwerken,
- des Neubaus von Bahnübergängen, der Anpassung der Sicherung der offenbleibenden Bahnübergänge und des Rückbaus vorhandener Bahnübergänge,
- des Neubaus von vier Haltepunkten,
- des Neubaus bzw. Erneuerung von drei Bahnhöfen inkl. Neubau von Weichen,
- des Neubaus eines zweigleisigen Abschnittes,
- der Erneuerung der Streckenentwässerung inkl. der Anlage von Bahnseitengräben, Bahnmulden, Sickerschlitzen und Tiefenentwässerungen

und weiterer hiermit im Zusammenhang stehender notwendiger Folgemaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen, Verkehrswegen, Gewässern und Anlagen Dritter sowie auch der landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Münster sowie der Stadt Sendenhorst und der Gemeinde Everswinkel im Kreis Warendorf wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Rechtsgrundlage der Planfeststellung sind die §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) und den §§ 5 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der bis zum 16.05.2017 geltenden Fassung. Soweit in diesem Beschluss auf Vorschriften des

UVPG Bezug genommen wird, handelt es sich daher grundsätzlich um solche des UVPG a. F.

Der Neubau des in den Planunterlagen enthaltenen Bahnübergangs „Kohkamp“ bei Bahn-km 21,624 (einschließlich der damit verbundenen Aufhebung und des Rückbaus des Bahnübergangs 19 „Feldweg“ bei Bahn-km 21,441 und Bahnübergangs 20 „Rohrlandweg“ bei Bahn-km 21,736) basiert auf einer eigenen Planrechtsentscheidung, ist bereits fertiggestellt und daher nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Diese vorgezogene Maßnahme ist nur nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt (vgl. Abschnitt B. 2.4.5 dieses Beschlusses).

Ebenfalls ausgenommen von der vorliegenden Planfeststellung und nur nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt ist der Neubau der WLE-Brücke Nr. 73 über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) bei Kanal-km 66,701 als auch der unmittelbar östlich anschließenden Eisenbahnbrücke Nr. 2041 von Bahn-km 34,099 bis Bahn-km 34,704. Diese Maßnahmen unterliegen der planfestgestellten Ausbauplanung des DEK und folgen Planrechtsentscheidungen der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt Münster (vgl. Abschnitt B. 2.4.4 dieses Beschlusses).

Aufgrund der nachfolgenden unter Abschnitt B. dieses Beschlusses dargestellten Planungsüberlegungen und nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens wird die planfestgestellte Maßnahme unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit als notwendig und verhältnismäßig angesehen.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit der planfestgestellten Maßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihnen berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist, nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Soweit der diesem Beschluss zugrundeliegende Plan jedoch voraussetzt, dass in Eigentumsrechte Dritter eingegriffen wird, ist dieser Eingriff zulässig. Der Planfeststellungsbeschluss ist für die Enteignungsbehörde bindend (§ 22 Abs. 2 AEG).

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst nachfolgende, mit meinem Feststellungsvermerk versehene Unterlagen.

Die Planunterlagen, die im Verfahren durch Deckblätter oder durch ergänzende Unterlagen ersetzt wurden und in Gänze nicht mehr gültig sind, werden nicht planfestgestellt. Sie sind mit dem Hinweis „ungültig“ versehen und nachfolgend nur vollständigshalber nachrichtlich mit aufgenommen.

2.1 Ursprüngliche Planunterlagen 2020, die öffentlich ausgelegen haben

Folgende Planunterlagen wurden mit Antrag vom 08.05.2020 ursprünglich in das Planfeststellungsverfahren eingebracht und haben in der Zeit vom 24.08.2020 bis 23.09.2020 auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung gestanden. In demselben Zeitraum haben die Unterlagen auch in den Städten Münster und Sendenhorst sowie der Gemeinde Everswinkel öffentlich ausgelegen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
1	Erläuterungsbericht - ungültig	1	07/2020	Text
2	Übersichtskarten und –pläne Übersichtskarte, Strecke 9213, km 14,370 – 35,531 Übersichtslageplan, Strecke 9213, km 14,370 – 25,503 - ungültig Übersichtslageplan, Strecke 9213, km 25,503 – 35, 531 - ungültig	2.1 2.2.1 2.2.2	24.04.2020 24.04.2020 24.04.2020	25.000 10.000 10.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Übersichtslageplan Baustraßen + BE-Flächen, Strecke 9213, km 14,370 – 25,503 - ungültig	2.3.1	24.04.2020	10.000
	Übersichtslageplan Baustraßen + BE-Flächen, Strecke 9213, km 25,503 – 35,531 - ungültig	2.3.2	24.04.2020	10.000
3	Lagepläne - ungültig	3.1-3.22	24.04.2020	1.000
4	Bauwerksverzeichnis - ungültig	4	20.04.2020	Text
5	Grunderwerbspläne - ungültig	5.1-5.22	24.04.2020	1.000
6	Grunderwerbsverzeichnis - un- gültig	6	04/2020	Text
7	Bauwerkspläne Bahnsteige - ungültig Eisenbahnüberführungen Regelzeichnung Durchlässe - un- gültig Bauwerksplan Durchlass - ungültig	7.1.1-7.1.7 7.2.1-7.2.3 7.3.1-7.3.2 7.3.3-7.3.6	24.04.2020 24.04.2020 24.04.2020 24.04.2020	250 100/ 150 100/50 100/ 150
8	Querschnitte - ungültig	8.1-8.30	24.04.2020	100
9	Höhenpläne - ungültig	9.1-9.22	24.04.2020	1.000/ 100
10	Bahnübergangsunterlagen - un- gültig	10.1.1- 10.23.3	24.04.2020	200
11	Kabel- und Leitungspläne - un- gültig	11.1-11.22	24.04.2020	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
12	Umweltverträglichkeitsstudie			
	Berichtsteil Grundlagen der Umweltplanung (GUP) – Teil A – Allgemeiner Teil	12.1.1	11.07.2019	Text
	Anhang für Berichtsteil Grundlagen der Umweltplanung (GUP) – Teil A – Allgemeiner Teil	12.1.2	17.09.2018	Text
	Berichtsteil Grundlagen der Umweltplanung (GUP) – Teil B – Spezieller Teil	12.2.1	18.07.2019	Text
	Anhang für Berichtsteil Grundlagen der Umweltplanung (GUP) – Teil B – Spezieller Teil	12.2.2	07.08.2018	Text
	Berichtsteil UVS – Teil C – Raumwiderstände u. Standortalternativen	12.3	18.07.2019	Text
	Berichtsteil UVS – Teil D – Auswirkungsprognose	12.4	18.07.2019	Text
	Berichtsteil UVS – Teil E – Allgemeinverständliche nichttechnische Zusammenfassung der UVP-Berichtes	12.5	18.07.2019	Text
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 1: Biotop- und Nutzungstypen, Schutzgebiete	12.6- 12.6.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 2: Biotopbewertung, Pflanzen und Tiere	12.7- 12.7.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 3: Boden	12.8- 12.8.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 4: Wasser	12.9- 12.9.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 5: Luft / Klima	12.10- 12.10.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 6: Landschaftsbild	12.11- 12.11.4	24.04.2020	5.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 7: Menschen, Kultur- und Sachgüter	12.12- 12.12.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 8: Sonstige Vorhaben, plane- rische Vorgaben	12.13- 12.13.4	24.04.2020	5.000
	Grundlagen der Umweltplanung – Karte 9: Schutzgutübergreifende Raumwiderstände	12.14- 12.14.4	24.04.2020	5.000
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)			
	Berichtsteil LBP – Teil F - ungültig	13.1	04/2020	Text
	Bestands- und Konfliktpläne - un- gültig	13.2- 13.2.22	24.04.2020	1.000
	Maßnahmenpläne - ungültig	13.3- 13.3.22	24.04.2020	1.000
	Berichtsteil Artenschutzbeitrag – Teil G - ungültig	13.4.1	04/2020	Text
	Anhang Artenblätter Artenschutz- beitrag – Teil G - ungültig	13.4.2	04/2020	Text
14	FFH-Verträglichkeitsstudie - un- gültig	14	06/2019	Text
15	Schalltechnische Untersuchung - ungültig	15	06.05.2020	Text
16	Erschütterungsgutachten	16	20.04.2020	Text
17	Hydraulische Berechnung			
	Bericht zum Entwässerungskon- zept - ungültig	17.1	24.04.2020 04/2020	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Übersichtslagepläne Entwässerungskonzept - ungültig	17.2.1- 17.2.2	24.04.2020	10.000
	Berechnung der Einleitmengen - ungültig	17.3	04/2020	Text
	KOSTRA-Datenblätter - ungültig	17.4.1- 17.4.2	2016	Text
18	Geotechnischer Bericht	18.1-18.14	04.07.2017	Text

2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

2.2.1 Deckblatt A 2022

Das Deckblatt A beinhaltet Überarbeitungen und Ergänzungen der ursprünglich ausgelegten Unterlagen, insbesondere die Anpassung einzelner Bahnübergänge, bahnparalleler Seitenwege und Bauwerke, schall- und naturschutzrechtliche Überarbeitungen sowie die Einbringung von Gutachten zum Baulärm und Feinstaub sowie eines Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie.

Das Deckblatt A hat in der Zeit vom 17.10.2022 bis 16.11.2022 auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung gestanden. In demselben Zeitraum haben die Unterlagen auch in den Städten Münster und Sendenhorst sowie in der Gemeinde Everswinkel öffentlich ausgelegt.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
19	Gesamtänderungsprotokoll	0	31.08.2022	Text
20	Erläuterungsbericht – ungültig	1 A	08/2022	Text
21	Übersichtskarten und –pläne			

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Übersichtslageplan, Strecke 9213, km 14,370 – 25,503	2.2.1 A	31.08.2022	10.000
	Übersichtslageplan, Strecke 9213, km 25,503 – 35, 531	2.2.2 A	31.08.2022	10.000
	Übersichtslageplan Baustraßen + BE-Flächen, Strecke 9213, km 14,370 – 25,503 – ungültig	2.3.1 A	31.08.2022	10.000
	Übersichtslageplan Baustraßen + BE-Flächen, Strecke 9213, km 25,503 – 35,531	2.3.2 A	31.08.2022	10.000
22	Lagepläne Lagepläne – ungültig Lageplan	 3.1 A- 3.20 A, 3.22 A 3.21 A	 31.08.2022 31.08.2022	 1.000 1.000
23	Bauwerksverzeichnis – ungültig	4 A	08.08.2022	Text
24	Grunderwerbspläne – ungültig	5.1 A-E- 5.22 A-E	31.08.2022	1.000
25	Grunderwerbsverzeichnis – un- gültig	6 A-E	08/2022	Text
26	Bauwerkspläne Bahnsteige Bahnsteige – ungültig Querschnitt Durchlässe – ungültig	 7.1.1 A- 7.1.3 A, 7.1.5 A, 7.1.7 A 7.1.4 A, 7.1.6 A 7.3.3 A-E, 7.3.5 A-E, 7.3.8 A, 7.3.10 A,	 31.08.2022 31.08.2022 31.08.2022	 250 250 100

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Querschnitt Durchlässe	7.3.12 A, 7.3.15 A- 7.3.18 7.3.6 A-E, 7.3.7, 7.3.9, 7.3.11, 7.3.13, 7.3.14	31.08.2022	100
27	Querschnitte Querschnitt – ungültig	8.1 A-E, 8.10 A, 8.11 A, 8.17 A, 8.23 A- 8.25 A, 8.29 A, 8.30 A	31.08.2022	100
	Querschnitt	8.2 A- 8.9. A, 8.12 A-E- 8.16 A, 8.18 A- 8.22 A, 8.26 A- 8.29 A	31.08.2022	100
28	Höhenpläne Höhenpläne	9.11 A-E, 9.14 A-E, 9.18 A-E, 9.20 A-E, 9.21 A-E	31.08.2022	1.000/ 100
	Höhenpläne – ungültig	9.1 A-E- 9.10 A-E, 9.12 A-E,	31.08.2022	1.000/ 100

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
		9.13 A-E, 9.15 A-E- 9.17 A-E, 9.19 A-E, 9.22 A-E		
29	Bahnübergangsunterlagen – un- gültig	10.1.1 A- 10.26.3	31.08.2022	200/ 250
30	Kabel- und Leitungspläne Kabel- und Leitungspläne Kabel- und Leitungspläne – ungül- tig	11.1 A- 11.3 A, 11.9 A- 11.20 A, 11.22 A 11.4 A- 11.8 A, 11.21 A	31.08.2022 31.08.2022	1.000 1.000
31	Umweltverträglichkeitsstudie Ergänzende Unterlage zur Umwelt- verträglichkeitsuntersuchung – un- gültig	12.15 A	14.09.2022	Text
32	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Berichtsteil LBP – Teil F – ungültig Bestands- und Konfliktpläne – un- gültig Maßnahmenpläne – ungültig Bericht Artenschutzprüfung – un- gültig	13.1 A 13.2 A- 13.2.22.2 13.3 A- 13.3.22 A 13.4.1 A	08/2022 31.08.2022 31.08.2022 08/2022	Text 500/ 1.000 1.000 Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Anhang Artenschutzprüfung (Artenblätter) - ungültig	13.4.2 A	08/2022	Text
33	FFH-Verträglichkeitsstudie – ungültig	14 A-E	08/2022	Text
34	Schalltechnische Untersuchung – ungültig	15 A	01.08.2022	Text
35	Hydraulische Berechnung Bericht zum Entwässerungskonzept Übersichtslagepläne Entwässerungskonzept – ungültig Berechnung der Einleitmengen KOSTRA-Datenblätter	17.1 A 17.2.1A-E- 17.2.2A-E 17.3 A-E 17.4.1 A- 17.4.2 A	31.08.2022 31.08.2022 08/2022 2020	Text 10.000 Text Text
36	Aussagen zu den Baulärm- und Erschütterungsimmissionen	23	05.08.2022	Text
37	Aussagen zu den Luftschadstoffimmissionen	24	30.06.2022	Text
38	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie	25	27.07.2022	Text

2.2.2 Deckblatt B 2024

Das Deckblatt B beinhaltet Überarbeitungen und Ergänzungen der ursprünglich ausgelegten Unterlagen, insbesondere die Anpassung einzelner Bahnübergänge, Wegeführungen und Bauwerke, schall- und naturschutzfachliche Überarbeitungen sowie die Einbringung neuer Berichte zur Biotopkartierung.

Das Deckblatt B hat in der Zeit vom 20.01.2025 bis 19.02.2025 auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

In demselben Zeitraum haben die Unterlagen als zusätzliches leicht zu erreichendes Informationsangebot zur allgemeinen Einsichtnahme auch bei der Stadt Münster ausgelegt.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
39	Gesamtänderungsprotokoll	0 B	25.11.2024	Text
40	Erläuterungsbericht	1 B	11/2024	Text
41	Übersichtskarten und -pläne Übersichtslageplan Baustraßen + BE-Flächen, Strecke 9213, km 14,370 – 25,503	2.3.1 B	25.11.2024	10.000
42	Lagepläne Lagepläne	3.1 B- 3.6 B, 3.9 B- 3.15 B, 3.17 B- 3.23	25.11.2024	1.000
	Lagepläne - ungültig	3.7 B, 3.8 B, 3.16 B	25.11.2024	1.000
43	Bauwerksverzeichnis	4 B	25.11.2024	Text
44	Grunderwerbspläne Grunderwerbspläne	5.1 B-E- 5.6 B, 5.9 B- 5.15 B, 5.17 B- 5.23	25.11.2024	1.000
	Grunderwerbspläne - ungültig	5.7 B,	25.11.2024	1.000

Planfeststellungsbeschluss

Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster
von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531

Bezirksregierung Münster

25.17.01.02-10/2020

Abschnitt A

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
		5.8 B, 5.16 B		
45	Grunderwerbsverzeichnis - un- gültig	6 B-E	25.11.2024	Text
46	Bauwerkspläne Bahnsteige Querschnitt Durchlässe	7.1.4 B, 7.1.6 B 7.3.3 B-E, 7.3.5 B-E, 7.3.8 B, 7.3.10 B, 7.3.12B-E, 7.3.15 B - 7.3.18 B	25.11.2024 25.11.2024	250 100
47	Querschnitte	8.1 B-E, 8.10 B, 8.11 B, 8.17 B, 8.23 B- 8.25 BE, 8.29 B, 8.30 B	25.11.2024	100
48	Höhenpläne Höhenpläne	9.1 B- 9.7 B, 9.9 B, 9.10 B, 9.12 B, 9.13 B, 9.15 B- 9.17 B, 9.19 B, 9.22 B, 9.23 - 9.30	25.11.2024	1.000/ 100

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Höhenplan - ungültig	9.7 B	25.11.2024	1.000/ 100
49	Bahnübergangsunterlagen	10.1.1B-E- 10.27.3 B	25.11.2024	200/ 250
50	Kabel- und Leitungspläne Kabel- und Leitungspläne Kabel- und Leitungspläne - ungültig	 11.4 B- 11.6 B, 11.21 B 11.7 B- 11.8 B	 25.11.2024 25.11.2024	 1.000 1.000
51	Umweltverträglichkeitsstudie Ergänzende Unterlage zur Umwelt- verträglichkeitsuntersuchung	 12.15 B	 25.11.2024	 Text
52	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Berichtsteil LBP – Teil F – ungültig Anhang II zum Berichtsteil LBP – Teil F – Kompensationskonzept – ungültig Bestands- und Konfliktpläne Maßnahmenpläne – ungültig Maßnahmenpläne – ungültig Berichtsteil Artenschutzbeitrag – Teil G	 13.1 B 13.1 B 13.2 B- 13.2.22.2B 13.3.1 B- 13.3.9 B, 13.3.11B- 13.3.22 B 13.3 B, 13.3.10 B 13.4.1 B	 25.11.2024 25.11.2024 25.11.2024 25.11.2024 25.11.2024	 Text Text 1.000/ 500 1.000 1.000 Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Anhang Artenblätter Artenschutz- beitrag – Teil G	13.4.2 B	25.11.2024	Text
53	FFH-Verträglichkeitsstudie Berichtsteil FFH-Verträglichkeits- prüfung Karte 1: Bestandsdarstellung FFH- Gebiet Wolbecker Tiergarten	14 B 14.2	11/2024 10/2024	Text 5.000
54	Schalltechnische Untersuchung	15.1 B	05.09.2024	Text
55	Erschütterungsgutachten Stellungnahme Erschütterungsgut- achten – zusätzliche Gebäude	16.2 B	19.12.2024	Text
56	Hydraulische Berechnung Übersichtslagepläne Entwässe- rungskonzept	17.2.1 B, 17.2.2 B	25.11.2024	10.000
57	Kartierung Bericht WLE Fauna-Flora Karten	26.1 26.2.1- 26.2.9	10/2024 09/2024	Text 2.000

2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteili- gung nicht öffentlich ausgelegt haben

2.3.1 Deckblatt C 2025

Das Deckblatt C beinhaltet die Rückverlegung der geplanten Trasse auf die Be-
standstrasse im Bereich von Bahn-km 20,800 bis Bahn-km 21,500 und infolge

dessen eine Anpassung von Lageplänen, Bauwerks- und der Grunderwerbsunterlagen, Querschnitts- und Höhenplänen sowie Kabel- und Leitungsplänen.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
58	Erläuterungsbericht Ergänzung zum Erläuterungsbericht	1 C	06/2025	Text
59	Lagepläne Lageplan Strecke 9213, km 20,170 – 21,120 Lageplan Strecke 9213, km 21,120 – 22,071	3.7 C 3.8 C	09.07.2025 09.07.2025	1.000 1.000
60	Bauwerksverzeichnis Ergänzung zum Deckblatt C	4 C	09.07.2025	Text
61	Grunderwerbspläne Grunderwerbsplan Strecke 9213, km 20,170 – 21,120 Grunderwerbsplan Strecke 9213, km 21,120 – 22,071	5.7 C 5.8 C	09.07.2025 09.07.2025	1.000 1.000
62	Grunderwerbsverzeichnis	6 C	09.07.2025	Text
63	Querschnitte Querschnitt km 21,1+00	8.31 C	09.07.2025	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
64	Höhenpläne			
	Höhenplan Strecke 9213, km 20,170 – 21,120	9.7 C	09.07.2025	1.000/100
	Höhenplan Strecke 9213, km 21,120 – 22,071	9.8 C	09.07.2025	1.000/100
65	Kabel – und Leitungslagepläne			
	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 9213, km 20,170 – 21,120	11.7 C	09.07.2025	1.000
	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 9213, km 21,120 – 22,071	11.8 C	09.07.2025	1.000

2.3.2 Deckblatt D 2025

Die Planänderungen zum Deckblatt D beinhalten die artenschutzrechtlichen Betrachtungen und Maßnahmen des LBP zum Bluthänfling.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
66	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)			
	Berichtsteil LBP – Teil F	13.1 D	31.07.2025	Text
	Anhang I zum Berichtsteil LBP – Teil F – Maßnahmenblätter	13.1 D	31.07.2025	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
	Anhang III Bluthänfling	13.1 D	07/2025	Text
	Maßnahmenpläne	13.3 D	31.07.2025	Text
	Legende zu Maßnahmenpläne			
	Maßnahmenpläne	13.3.10 D, 13.3.23 D, 13.3.24 D, 13.3.25 D, 13.3.26 D	31.07.2025	1.000

2.3.3 Deckblatt E 2025

Die Planänderungen zum Deckblatt E beinhalten im Wesentlichen die Erstellung einer Lärmschutzwand von Bahn-km 29,047 bis Bahn-km 29,164 auf der bahn-rechten Seite.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Be-lange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Ände-rung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gege-ben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätz-liche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
67	2. Ergänzung zum Erläuterungs- bericht	1 E	30.12.2025	Text
68	Lageplan	3.16 E	30.12.2025	1.000
69	Bauwerksverzeichnis			
	Ergänzung zum Deckblatt E	4 E	30.12.2025	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maß- stab 1 :
70	Grunderwerbsplan	5.16 E	30.12.2025	1.000
71	Grunderwerbsverzeichnis Ergänzung zum Deckblatt E	6 E	30.12.2025	Text
72	Querschnitte	8.32 E	30.12.2025	1.000
73	Schalltechnische Untersuchung	15 E	11.12.2025	Text

2.4 Sonstige Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG a.F. als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum	Maßstab
74	Niederschrift der Bezirksregierung Münster über den Erörterungstermin vom 28.08.2023 bis 01.09.2023 im Messe und Congress Centrum Halle Münsterland (anonymisiert)	01.09.2023	Text
75	Messungen der Deckeneigenfrequenzen potentiell durch Erschütterungsimmissionen betroffener Gebäude entlang der WLE-Strecke Münster-Sendenhorst im Zuge der Reaktivierung des SPNV (allgemeiner Bericht und 14 Anlagen)	27.06.2024	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum	Maßstab
76	Erläuterung des Erschütterungsgutachtens zu den Wohngebäuden in Münster, Woermannweg 17, 17a	18.12.2024	Text
77	Erläuterung des Erschütterungsgutachtens zu den Wohngebäuden in Münster, Brandhoveweg 126-140	18.12.2024	Text
78	Maßnahmenpläne zum LBP – Version 2 von Unterlage Nr. 13.3.1 B - 13.3.9 B und 13.3.11 B - 13.3.22 B	23.06.2025	1:1.000
79	Kompensationskonzept zum LBP – Version 2 von Unterlage Nr. 13.1 B	23.06.2025	Text
80	Stellungnahme zur schalltechnischen Wirksamkeit und technischen Sicherheit der aktiven Schallschutzmaßnahme „Schienenstegabschirmung“	30.06.2025	Text
81	Reaktivierung SPNV WLE-Strecke 9213 Sendenhorst-Münster - Fachbeitrag Klimaschutz	17.07.2025	Text
82	Ergänzendes Schreiben der WLE zur Erneuerung des Schotteroberbaus („Schotter Schicht“)	18.11.2025	Text

3. Wasserrechtliche Regelungen

Der VHT wird im Einvernehmen mit den originär zuständigen Wasserbehörden gemäß §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 27, 47 und 57 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) erlaubt,

- das von den Gleisanlagen und befestigten Flächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 35, Unterlagen Nr. 17.1 A und 17.3 A und A. 2.2.2, lfd. Nr. 56, Unterlage Nr. 17.2 B dieses Beschlusses) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten bzw. dem Grundwasser zuzuführen sowie
- für die Anpassungen/Erneuerungen der Eisenbahnüberführungen am Ahrenhorster Bach in Bahn-km 20,946 und Bahn-km 22,507 sowie am Westerbach in Bahn-km 23,758 im erforderlichen Maße temporäre bauzeitliche Grundwasserhaltungen vorzunehmen. Aufgrund einer zuverlässigeren Prognostizierbarkeit der Wassermengen in Abhängigkeit von jahreszeitlich schwankenden Wasserständen wird die Konkretisierung der jeweiligen Wasserhaltung insbesondere mengenmäßig in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

Die dauerhafte Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG und ist jederzeit widerrufbar.

Für die Errichtung und Anpassungen von baulichen Anlagen an oberirdischen Gewässern (Eisenbahnüberführungen am Ahrenhorster Bach in Bahn-km 20,946 und Bahn-km 22,507 sowie am Westerbach in Bahn-km 23,758) und mehreren Durchlässen, die sich aus den Lageplänen unter Abschnitte A. 2.2.2, lfd. Nr. 42, Unterlage Nr. 3 B, A. 2.3.1, lfd. Nr. 59, Unterlagen Nr. 3.7 C und 3.8 C sowie A. 2.3.3, lfd. Nr. 68, Unterlage Nr. 3.16 E dieses Beschlusses ergeben sowie deren Betrieb und Unterhaltung wird im Einvernehmen mit den originär zuständigen Wasserbehörden gemäß § 22 LWG NRW i. V. m. § 36 Abs. 1 WHG die Genehmigung erteilt, da keine Anhaltspunkte vorliegen, dass schädliche Gewässerveränderungen i.S.d. § 36 Abs. 1 S. 1 WHG zu erwarten sind.

Für die gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete der Werse (Ordnungsbehördliche Verordnung der Bezirksregierung Münster von 06.12.2006) und des Ahrenhorster Baches (Ordnungsbehördliche Verordnung der Bezirksregierung Münster vom 28.06.2004) wird gemäß § 78 Abs. 5 WHG i. V. m. § 84 Abs. 1 LWG NRW im Einvernehmen mit den originär zuständigen Wasserbehörden die Genehmigung zur Errichtung bzw. Erweiterung von baulichen Anlagen (Eisenbahnüberführungen und damit zusammenhängenden Maßnahmen) sowie die temporäre Errichtung von Baustellungseinrichtungsflächen im Überschwemmungsgebiet erteilt, da die Belange der Wasserwirtschaft und des Hochwasserschutzes gewahrt bleiben.

4. Genehmigungen und Befreiungen

Alle sonstigen insbesondere umweltschutz- und baufachlichen Erlaubnisse, Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen sind von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst und insofern miterteilt. Ausgenommen sind die von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach den Festlegungen dieses Beschlusses auf Grundlage der Ausführungsplanung zu treffenden Anordnungen, die nach Maßgabe der §§ 45, 46 StVO einzelfallbezogen erfolgen.

5. Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 2 VwVfG NRW unter folgenden Nebenbestimmungen:

5.1 Gewässer- und Grundwasserschutz

(1) Die VHT hat der Bezirksregierung Münster – Obere Wasserbehörde –

- die festgestellten wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässernden Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen,
- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge einschließlich der Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag der VHT (Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 35 und Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 56 dieses Beschlusses) ergeben.

(2) Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen und dafür Sorge zu tragen, dass

keine Gewässerverunreinigungen eintreten. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Grundwasserabsenkungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und an den Baufortschritt anzupassen. Die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) sowie die Inhalte der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen – Ausbau und Erhaltung“ (Blaue Richtlinie 2010) des MUNLV sind zu beachten.

- (3) Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Eisenbahnanlage verursacht werden, sind von der VHT zu beseitigen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben insoweit vorbehalten.
- (4) Eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung ist nach der Fertigstellung des Vorhabens zu gewährleisten. Die Belange der Unterhaltungsverbände auf Zuwegung und Befahrbarkeit von seitlichen Arbeitsstreifen entlang der Gewässer sind so weit wie möglich zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen während der Bauphase sind so gering wie möglich zu halten. Bauwerke für Baustraßen über Wasserläufe sowie Rampen und Dämme sind vollständig wieder zurückzubauen. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass Hochwasserabflüsse nicht beeinträchtigt werden.
- (5) Soweit durch die Bauarbeiten Schäden an den Gewässern, am Gewässerbett, am Ufer oder an der Böschung entstehen, sind diese unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben sowie die betroffenen Flächen wiederherzustellen. Bodenablagerungen infolge der Baumaßnahmen sind aus den Gewässern zu entfernen.
- (6) Bei der Ausführung der Arbeiten ist darauf zu achten, dass die erforderlichen Durchlässe tief genug unter Gewässersohle verlegt werden und die Durchgängigkeit der Gewässer gewährleistet bleibt.

-
- (7) Auswirkungen auf die vom Vorhaben betroffenen Gewässer sind durch entsprechende Maßnahmen so gering wie möglich zu halten. Eine entsprechende Weite der Überquerungen über die Gewässer ist zu gewährleisten. Es ist sicherzustellen, dass die Einleitung des Oberflächenwassers keine negativen Auswirkungen auf die Gewässer hat.
- (8) Die Ausführungsplanung der Einleitungen in Oberflächengewässer sind der Unteren Wasserbehörde des Kreises Warendorf insbesondere zur Prüfung der mengenmäßigen Gewässerverträglichkeit und Abstimmung vorzulegen.
- (9) Die Einleitungsstelle in das jeweilige Gewässer muss erkennbar und zugänglich sein, damit jederzeit eine ungehinderte Entnahme von Proben möglich ist.
- (10) Bei der baulichen Ausführung der jeweiligen Einleitungsstelle ist zu beachten, dass
- der Auslass im unteren Drittel der Böschung mindestens 30 cm über der Gewässersohle anzuordnen ist,
 - im Radius von mindestens 40 cm (ausgehend vom Mittelpunkt des Rohrs) die Einleitungsstelle böschungsgleich zu befestigen ist. Hierzu sind Wasserbausteine (Durchmesser 30 cm) zu verwenden, die zu Zweidrittel in den Boden eingebunden werden (möglichst nur in den Boden „gedrückt“, kein Betonfundament). Die Fugen sind mit Erdreich zu verfüllen, und
 - der Auslass böschungsgleich zu gestalten ist (Winkel des Auslasses = Winkel der Böschung).
- (11) Für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung aller mit den Einleitungen in die Gewässer zusammenhängenden Anlagen ist zu sorgen. Auftretende Mängel sind ohne Aufforderung schnellstens zu beseitigen.
- (12) Schäden an Gewässern infolge der Einleitungen (Ablagerungen, Ausspülungen, Verunreinigungen usw.) sind unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben sowie die betroffenen Flächen wiederherzustellen.
- (13) Die Wasser- und Bodenverbände Albersloh-Rinkerode sowie Sendenhorst-Enningerloh sind bei der Ausführungsplanung der Brückenbauwerke und Rahmendurchlässe zu beteiligen. Diese Anlagen sind nach dem Stand der Technik, insbesondere unter Beachtung der einschlägigen baurechtlichen

Vorschriften, herzustellen. Beginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind den Verbänden anzuzeigen. Der Durchfluss der Gewässer ist auch während der Bauzeit jederzeit zu gewährleisten. Anlandungen oder Ablagerungen im Unterlauf der Gewässer aufgrund der Baumaßnahmen sind zu entfernen. Die an den Gewässern in Anspruch genommenen Sohl-, Böschungs- und Uferbereiche sind nach Beendigung der Baumaßnahmen so zu profilieren und zu befestigen, wie sie zuvor vorgefunden wurden.

- (14) Der Abflussquerschnitt des Durchleitungsbauwerkes des Sandbaches (Wasserlaufnummer 3272) im Bereich der Straße „Am Steintor“ (Bahn-km 26,196) darf bei einer Verlängerung des Durchlasses bzw. bei einem geplanten Ersatzneubau nicht reduziert werden. Die Dimensionierung ist im Rahmen der Ausführungsplanung ist mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Münster final abzustimmen.
- (15) Bei Erneuerungen von Bauwerken zur Gewässerkreuzung (z. B. Durchlässe) sind die Vorgaben für bauliche Anlagen aus der „Blauen Richtlinie 2010“ zu beachten.
- (16) Die Stirnseiten der neuen Durchlässe BW Nr. 101- 111, BW Nr. 113 und BW Nr. 120 sind im Böschungsbereich des jeweiligen Gewässers gegen Erosion mit Wasserbausteinen (Durchmesser > 0,30 m) zu befestigen.
- (17) Die Durchlasssohle des jeweiligen Durchlasses (BW Nr. 101-111, BW Nr. 113, BW Nr. 120) ist so tief zu legen, dass innerhalb des Durchlasses eine Gewässersohle aus natürlichem Geschiebe besteht. Das Substrat muss mind. 20 cm mächtig sein und eine übergangslose Anbindung an das ober- und unterhalb gelegene Gerinne ermöglichen.
- (18) Bei der Bauausführung der jeweiligen Durchlässe ist weitestgehend das natürliche Sohlsubstrat zu erhalten. Der Einsatz von toten Baustoffen ist auf ein notwendiges Maß zu beschränken.

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle

- (1) Eine Klassifizierung der Aushubböden und sonstiger Abfälle hat unter den Aspekten einer ordnungsgemäßen Abfallentsorgung, insbesondere des Vorrangs einer Verwertung, nach den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und des Landeskreislaufwirtschaftsgesetzes zu erfolgen.

- (2) Sofern Recycling-Baustoffe verwendet werden, ist hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung die Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (Ersatzbaustoffverordnung - ErsatzbaustoffV) zu beachten. Auf die §§ 32 Abs. 2 und 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

5.3 Bodenschutz und Altlasten

- (1) Die Bestimmungen des LBodSchG NRW i. V. m. mit dem BBodSchG sowie der BBodSchV sind zu beachten
- (2) Die während der Bauphase für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen und Materiallagerungen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend ihrer bisherigen Nutzung standortgerecht wiederherzustellen.
- (3) Bodenverdichtungen, insbesondere durch Berücksichtigung der Bodenart, Bodenfeuchtigkeit und des von den eingesetzten Geräten verursachten Bodendrucks, sind so weit wie möglich zu vermeiden bzw. durch Tiefenlockerungsmaßnahmen so weit wie möglich auszugleichen.
- (4) Der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Münster ist vor Baubeginn ein Bodenmanagement-/ Entsorgungskonzept vorzulegen. Dieses ist im Vorfeld mit der Behörde (Tel: 0251/492-6771) abzustimmen.
- (5) Die Erdarbeiten insbesondere im Bereich der Altlasten-/ Verdachtsflächen sind fachgutachterlich zu begleiten. Die Maßnahmen sind im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Münster (Tel.: 0251/492-6771) abzustimmen.
- (6) Nach Abschluss der Erdarbeiten ist der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Münster eine Abschlussdokumentation vorzulegen.

5.4 Immissionsschutz

5.4.1 Betriebsbedingter Immissionsschutz

- (1) Für die von der VHT als aktive Lärmschutzmaßnahme vorgesehene und planfestgestellte Schienenstegabschirmung (SSA) darf nur das Produkt Calmmoon Rail boltless der Fa. Sekisui Chemical GmbH verwendet werden. Dabei sind die im Zulassungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14.02.2024 (EVH-Nummer: 3507853) unter III. festgelegten Nebenbestimmungen zum Einbau einzuhalten, um die Sicherheit der oberbautechnischen Belange zu gewährleisten. Ein entsprechender Einbaunachweis ist der LEV auf Verlangen vorzulegen.
- (2) Die SSA ist an folgenden Streckenabschnitten einzubauen und dauerhaft zu unterhalten:
 - von Bahn-km 14,830 bis Bahn-km 14,955 (Schutzabschnitte 1 und 2)
 - von Bahn-km 15,310 bis Bahn-km 15,430 (Schutzabschnitt 3)
 - von Bahn-km 21,768 bis Bahn-km 22,160 (Schutzabschnitte 4 und 5)
 - von Bahn-km 27,635 bis Bahn-km 28,065 (Schutzabschnitte 6 und 7)
 - von Bahn-km 28,705 bis Bahn-km 29,395 (Schutzabschnitte 8 und 9)
 - von Bahn-km 30,625 bis Bahn-km 31,845 (Schutzabschnitte 10 und 11)
 - von Bahn-km 32,935 bis Bahn-km 33,075 (Schutzabschnitt 12)

Bei den angegebenen Kilometrierungen sind die Unterbrechungen durch Bahnübergänge, Bahnhöfe und Haltepunkte nicht berücksichtigt, wo keine SSA verbaut wird.

- (3) Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme ist auf der bahnrechten Seite am Haltepunkt Angellmodde (Schutzabschnitt 8) eine zum Gleis hin hochabsorbierende Außenlärmschutzwand
 - in einer Höhe von 3 m von Bahn-km 29,047 bis Bahn-km 29,087 sowie anschließend
 - in einer Höhe von 2 m von Bahn-km 29,087 bis Bahn-km 29,164

zu errichten und dauerhaft zu unterhalten.

- (4) Über die von der VHT vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen hinaus werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Lärmbeeinträchtigungen folgende passive Maßnahmen dem Grunde nach planfestgestellt:

Soweit trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte für den Tag und/oder für die Nacht verbleiben, haben die Eigentümer der betroffenen Gebäude einen Anspruch gegen die VHT auf eine angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach als Erstattung der notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Art, Umfang und Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzfenster, ggf. auch notwendige Lüftungseinrichtungen) sind objektbezogen für alle schutzbedürftigen Räume zu ermitteln und richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

Die Anspruchsberechtigten ergeben sich aus der Schalltechnischen Untersuchung Unterlage 15 E, Anlage 5 letzte Spalte und der Zusammenfassung Anlage 9 in der Fassung vom 11.12.2025 (vgl. Abschnitt A. 2.3.3, lfd. Nr. 73 dieses Beschlusses). Die VHT hat die Berechtigten über die konkrete Vorgehensweise zu informieren.

- (5) Darüber hinaus haben alle Eigentümer von Wohngrundstücken mit einem Außenwohnbereich (Freisitze, Terrassen, Balkone, Loggien und ähnliche zum Aufenthalt im Freien geeignete Anlagen) einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld gegen die VHT, soweit in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten Schutzmaßnahmen der Immissionsgrenzwert des § 2 der 16. BImSchV für den Tagzeitraum überschritten wird.

Die Anspruchsberechtigten ergeben sich aus der Schalltechnischen Untersuchung Unterlage 15 E, Anlage 5 letzte Spalte, den Detailplänen in der Anlage 8 und der Zusammenfassung Anlage 9 in der Fassung vom 11.12.2025 (vgl. Abschnitt A. 2.3.3, lfd. Nr. 73 dieses Beschlusses). Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den VLärmSchR 97.

Die VHT hat die Berechtigten über die konkrete Vorgehensweise zu informieren.

Ergänzend wird eine weitere Nacherhebung vor Ort angeordnet, um insbesondere auch den Hinweisen in Einwendungen auf noch fehlende Außenwohnbereiche nachzugehen. Das Ergebnis einschließlich der lärmtechnischen Berechnung der ggf. zusätzlich ermittelten Außenwohnbereiche ist der Planfeststellungsbehörde bis spätestens zum 31.12.2026 vorzulegen. Sollten sich daraus zusätzliche Anspruchsberechtigte ergeben, sind auch diese von der VHT zu informieren. Die Planfeststellungsbehörde behält sich im Streitfall eine ergänzende Entscheidung vor, ob dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für einen Außenwohnbereich besteht.

- (6) In den beiden potentiell durch Erschütterungen betroffenen Gebäuden (Angelstraße 38, 48167 Münster und Weißdornweg 1, 48324 Sendenhorst) sind die von der VHT prognostizierten Erschütterungsimmissionen 6 Monate nach Aufnahme des Regelbetriebs von einer akkreditierten Messstelle durch Erschütterungsmessungen zu überprüfen. Die Messergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde mit einer Beurteilung vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine ergänzende Entscheidung vor, sollten die unter Betriebsbedingungen auftretenden Erschütterungen die bisherigen Prognosen und zulässigen Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 signifikant übersteigen.
- (7) Dem planfestgestellten Lärm- als auch Erschütterungsschutzkonzept für den dauerhaften Betrieb der Strecke liegt ein Betriebsprogramm mit entsprechenden Auswirkungsprognosen bezogen auf Lärm und Erschütterungen für Personenzugverkehr zu bestimmten Betriebszeiten mit bestimmten abschnittsbezogenen Zuganzahlen und Höchstgeschwindigkeiten unter Einsatz bestimmter Fahrzeuge zugrunde. Ein Güterzugverkehr ist danach nicht vorgesehen. Bei einer wesentlichen Änderung eines der lärm- oder erschütterungstechnischen Parameter, insbesondere bei einer nicht nur vorübergehenden Kapazitätsausweitung, ist eine Folgenabschätzung und erforderlichenfalls eine Neuberechnung der Auswirkungen für die Anwohner durch einen Lärm- und Erschütterungssachverständigen vorzunehmen und mit einer Beurteilung durch die VHT der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

5.4.2 Baubedingter Immissionsschutz

- (1) Die Einhaltung der für die Baustelle geltenden Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die VHT durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen.
- (2) Der Beginn der Baumaßnahmen ist der LEV sowie den Unteren Immissionsschutzbehörden der Stadt Münster und des Kreises Warendorf mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
- (3) Bei den Bauarbeiten sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) zu beachten und dementsprechend die gutachterlich empfohlenen Maßnahmen zum Schutz der Anwohner und zur Reduzierung des Baulärms als auch der zu erwartenden Erschütterungen gemäß Handlungskonzept zum Baulärmgutachten (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 36, Unterlage Nr. 23 dieses Beschlusses) unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände umzusetzen.
- (4) Die Vorschriften der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind einzuhalten. Auf der Baustelle sind, soweit möglich, ausschließlich geräuscharme und schallgedämpfte Maschinen und Geräte sowie Bauverfahren einzusetzen, die dem Stand der Technik zur Lärm- und Erschütterungsminderung entsprechen. Lärm- und Erschütterungsemissionen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Die VHT hat bereits im Rahmen ihrer Ausschreibungen zu den Bauleistungen darauf hinzuwirken.
- (5) Zwischen den einzelnen Arbeitsvorgängen sind Baumaschinen stillzusetzen, wenn dies den Arbeitsvorgang nicht unzumutbar erschwert. Die Arbeiter und insbesondere die Maschinenführer auf der Baustelle sind hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Konfliktbewältigung umfassend zu instruieren.
- (6) Das vorgesehene Schallschutzkonzept ist anhand der Ausführungsplanung und des konkretisierten Bauablaufs einschließlich des Maschineneinsatzes fortzuschreiben. Die im Baulärmgutachten vorgesehenen Maßnahmen können durch andere, in akustischer Hinsicht gleich geeignete oder baulärmär-

mere Maßnahmen ersetzt werden. Das fortgeschriebene Schallschutzkonzept ist zur Dokumentation aufzubewahren und auf Verlangen der zuständigen Unteren Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

- (7) Die Bauarbeiten sind möglichst auf die Tageszeit von 7.00 bis 20.00 Uhr zu beschränken. Soweit zwingend notwendige Bauarbeiten in den nach § 9 Abs. 1 LImSchG besonders geschützten Zeiten, d.h. an allen Tagen von 22.00 bis 06.00 Uhr (Nachtruhe) sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 06.00 bis 22.00 Uhr durchgeführt werden sollen, ist hierzu rechtzeitig ein Antrag auf Zulassung von Ausnahmen bei der zuständigen Behörde zu stellen.
- (8) Die Anwohner sind vor Baubeginn rechtzeitig und umfassend über anstehende Baumaßnahmen, Bauverfahren sowie über die Dauer und die Unvermeidbarkeit der Lärm- und Erschütterungseinwirkungen in Folge der durch die Bauarbeiten zu erwartenden Immissionen zu informieren, damit sich die Betroffenen darauf einstellen können. Die VHT hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Bauarbeiten sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, in den jeweiligen Bauabschnitten den Betroffenen in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen vom vorgesehenen Zeitplan sind ebenfalls umgehend mitzuteilen. Den Anwohnern ist eine feste Ansprechperson sowie deren Erreichbarkeit zu benennen.
- (9) Die VHT hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass während der Bauzeit die zu erwartenden Beeinträchtigungen (insbesondere Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Lichtemissionen) für die benachbarte Bebauung vermieden und unvermeidbare Beeinträchtigungen weitgehend reduziert sowie Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden.
- (10) Die VHT hat für die Zeit der Baudurchführung insbesondere zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und auch zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft einen Immissionsschutzbeauftragten (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) als umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen. Dieser hat auch vor Ort den von Bau- lärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechpartner

für Fragen und Beanstandungen zur Verfügung zu stehen und er hat mit den bauausführenden Firmen ggf. weitere notwendige Minderungsmaßnahmen abzustimmen. Name und Erreichbarkeit des Immissionsschutzbeauftragten sind den Anwohnern sowie den Unteren Immissionsschutzbehörden rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

- (11) Zum Schutz der Anwohner und der Gebäude während der Bautätigkeiten sind vor Beginn der Baumaßnahme Probemessungen in einzelnen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Erschütterungsimmissionen während typischer Bautätigkeiten durchzuführen. Ergeben sich dabei mögliche Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 oder Teil 3 und somit insbesondere potentielle Schäden an erschütterungsgefährdeten Bauwerken, sind Beweissicherungen durch einen Gebäudesachverständigen vor Beginn der Bautätigkeiten sowie baubegleitende Erschütterungsmessungen unter der Beachtung des Runderlasses „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ des MUNLV, des MWIDE und des MHKBG vom 04.10.2018 – MBl. NRW S. 593 – in der Fassung vom 13.11.2018 durchzuführen und zu dokumentieren.
- (12) Der VHT wird aufgegeben, die in der Nachbarschaft auftretenden baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen unter Einbindung des Immissionsschutzbeauftragten regelmäßig zu ermitteln, entsprechend der Bauablaufplanung prognostisch zu beurteilen sowie beweissicher zu dokumentieren und auf Verlangen der zuständigen Unteren Immissionsschutzbehörde vorzulegen. Hierfür sind geeignete Messpunkte bzw. Messgeräte und geschultes Personal vorzuhalten und einzusetzen.
- (13) Den betroffenen Eigentümern und gewerblichen Mietern steht bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle bei Baulärm gegen die VHT ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu, der hiermit dem Grunde nach festgesetzt wird (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW). Entschädigung ist in den folgenden Fällen zu leisten:
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 67 dB(A) tags (7.00 bis 20.00 Uhr) bei Wohnräumen, Behandlungs- und Untersuchungsräumen in Arztpraxen sowie Unterrichtsräumen,

- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) tags (7.00 bis 20.00 Uhr) bei Büro- und Gewerberäumen ohne Eigenlärm,
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) nachts (20.00 bis 7.00 Uhr) bei Schlafräumen,
- für Immissionsorte in Außenwohnbereichen für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert für den Tageszeitraum (7.00 bis 20.00 Uhr) überschreitet.

Die VHT wird verpflichtet, die Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle in geeigneter Weise durch Messungen zum Nachweis zu dokumentieren.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem jeweiligen Anspruchsberechtigten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu vereinbaren (vgl. Hinweis unter Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses). Hierbei sind die Dauer und das Ausmaß der Baulärmbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Die Betroffenen sind über den bestehenden Anspruch vorab durch die VHT zu informieren. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird.

- (14) Den betroffenen Anwohnern steht gegen die VHT ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum (adäquater Hotelaufenthalt) wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu für Immissionsorte, soweit ein Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags (7.00 bis 20.00 Uhr) bezogen auf Wohnräume oder 60 dB(A) nachts (20.00 bis 7.00 Uhr) bezogen auf Schlafräume an zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen überschritten wird.
- (15) Die VHT hat rechtzeitig vor Eintritt lärmintensiver Bauphasen die Anspruchsberechtigten schriftlich über ihren Anspruch auf Ersatzwohnraum sowie über die konkrete Vorgehensweise zur Durchführung der Maßnahme zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu vereinbaren (vgl. Hinweis unter Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).

- (16) Die durch die Baustellentätigkeit entstehenden Staub-, Schmutz- und Lichtentwicklungen sind zum Schutz der Nachbarschaft durch geeignete Maßnahmen soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Staubemissionen im Zuge der Bauarbeiten sind insbesondere durch hinreichende Befuchtung oder Abdeckung staubender Materialien und Arbeitsflächen bei entsprechender Trockenheit zu vermeiden. Es sind geeignete Maßnahmen gegen das Verschleppen von Staub und Bodenaushub auf Straßen und Wege zu ergreifen. Vom Baustellenverkehr/-betrieb verursachte Verschmutzungen von Straßen und Wegen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

5.5 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- (1) Im Rahmen der Bauvorbereitung und während der Realisierung der Gesamtbaumaßnahme hat die VHT eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung (öBB) einzusetzen. Eine verbindliche Ansprechperson ist der Höheren und den Unteren Naturschutzbehörden rechtzeitig vor Beginn der ersten - auch bauvorbereitenden - Maßnahmen schriftlich zu benennen. Eine ausreichende Präsenz der öBB vor Ort sowie deren Erreichbarkeit sind zu gewährleisten. Durch diese Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen und Nebenbestimmungen fach- und termingerecht sowie vollständig umgesetzt werden. Insbesondere ist eine Nachbetrachtung/Bilanzierung zusätzlicher Maßnahmen und Vorkommnisse vorzunehmen.

Der Planfeststellungsbeschluss, der Landschaftspflegerische Begleitplan sowie die artenschutzrechtlichen Unterlagen sind der öBB zur Verfügung zu stellen. Der Dokumentations- und Nachweispflicht ist über die Erstellung von regelmäßigen Berichten (mit Fotodokumentation) nachzukommen. Außergewöhnliche Ereignisse, die eine unmittelbare Information/Abstimmung erfordern, sind unverzüglich zur Kenntnis zu geben. Die ökologischen Bauberichte sind der Höheren und den Unteren Naturschutzbehörden kurzfristig und regelmäßig (alle 6 Wochen) bereitzustellen.

- (2) Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen in naturnahe Bestände sind nicht zulässig.

-
- (3) Die FGSV-Regelwerke „RAS-LP 2“ und „RAS-LP 4“ gelten nicht mehr und sind durch die Regelwerke „ELA“ bzw. „R SBB“ ersetzt worden. Die Maßnahmenblätter E 1 und S 1 sind dahingehend in der Ausführungsplanung zu korrigieren.
 - (4) In der Maßnahmenbeschreibung zu CF 2 ist aufzunehmen, dass im Bereich des in Anspruch zu nehmenden Röhrichts Maßnahmen vorzusehen sind, um auf den herzustellenden Flächen eine Wiederentwicklung von Röhricht zu initialisieren.
 - (5) In das Maßnahmenblatt der Maßnahme VA 7 ist im Rahmen der Ausführungsplanung die Einhaltung des "Hygieneprotokoll und Praxistipps zur Verhinderung der Übertragung von Krankheitserregern v.a. Batrachochytrium salamandrivorans (Bsal), Batrachochytrium dendrobatidis (Bd), Ranavirus zwischen Amphibienpopulationen Verhinderung der Übertragung von Krankheitserregern zwischen Amphibienpopulationen" (Herausgeber: Universität Trier und Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Stand: April 2021) und der Hinweis, dass Gewässer, in denen der Feuersalamander nachgewiesen worden ist, möglichst nicht zu betreten sind, aufzunehmen.
 - (6) Im Zuge der Ausführungsplanung sind die 27 potenziell ermittelten Wochenstuben und Winterquartiere von Fledermäusen eingehend zu untersuchen, um im genutzten Fall nach Möglichkeit die genaue Art zu bestimmen.
 - (7) In Abhängigkeit der so ermittelten populationsrelevanten Quartiere ist in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde eine adäquate Anzahl von Ersatzquartieren für Fledermäuse an geeigneten Bäumen in mehreren Kas-tenrevieren innerhalb des Plangebietes und im näheren Umfeld anzubringen. Neben selbstreinigenden Flachkästen sollen auch Raumkästen (z. B. Fledermaushöhle universell) genutzt werden. Die Kästen sind jährlich zu reinigen. Alle Ersatzquartiere sind regelmäßig auf ihre artspezifische Funktionstüchtigkeit zu überprüfen und ggf. zu ersetzen (vgl. auch ACEF 2 ASB 2024).
 - (8) Vor der Fällung sind Bäume mit quartierrelevanten Fledermausstrukturen durch einen Fachgutachter auf Besatz zu untersuchen. Insbesondere bei größeren zu beseitigenden Bäumen ist die Fällung sachkundig zu begleiten.

Bei angetroffenen Tieren ist in jedem Fall eine fachgerechte Vorgehensweise bzw. Versorgung zum Schutz zu gewährleisten (vgl. VA 4).

- (9) Die Umsetzung der CEF-Maßnahme (inkl. Fotos und Übersichtsplan der angebrachten Kästen) ist der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen.
- (10) Der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde ist der jährliche Kontrollbericht unaufgefordert vorzulegen.
- (11) Gemäß dem ASB 2024 gehen im Bereich von Münster (Bahn-km 33,419), in Angelfmodde (Bahn-km 29,258), westlich von Albersloh (Bahn-km 20,122) sowie im Bereich Sendenhorst (Bahn-km 14,917) insgesamt sechs Brutplätze der Art Bluthänfling verloren. Diese sind zu ersetzen. Als Orientierungswert werden pro Revier mind. 10 Gehölzanpflanzungen, z.B. Hölzer, Schlehe, Weißdorn, empfohlen. Für die Entwicklung von Nahrungshabitaten werden pro Revierverschwinden zudem 0,5 ha Maßnahmenfläche angesetzt. Daher sind als Ersatzmaßnahme für den Bluthänfling mind. 3 ha Ausgleichsfläche mit geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten zu schaffen (vgl. ACEF 4). Zum Erhalt der Brut- und Nahrungshabitats sind diese entsprechend zu pflegen. Der Nachweis der Flächenpflege ist der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde unaufgefordert mind. alle 2 Jahre vorzulegen.
- (12) Da es sich bei der Maßnahme ACEF 4 um eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme handelt, ist die Funktionstüchtigkeit der Fläche(n) vor Entfernung der bestehenden Habitatstrukturen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen.
- (13) Gemäß V 3 (LBP 2024) wird die Durchgängigkeit für national geschützte Amphibienarten durch die Schaffung kleiner Durchlässe im Bereich der Schienenstege gewährleistet. Der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde ist nach Schaffung der Strukturen der Nachweis der Umsetzung (inkl. Fotos) vorzulegen.
- (14) Sofern im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Reptilien festgestellt werden sollten, ist die zuständige Untere Naturschutzbehörde zu benachrichtigen und das weitere Vorgehen abzustimmen (vgl. VA 8).

- (15) Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde erforderlichenfalls durch die Eintragung einer persönlich beschränkten Dienstbarkeit dauerhaft grundbuchlich zu sichern. Eine Eintragung ist dem Kreis Warendorf, Amt für Planung und Naturschutz, auf Verlangen durch Vorlage eines Auszuges (ggf. auch unbeglaubigt) aus dem Grundbuch nachzuweisen.
- (16) Insofern Nachtbauarbeiten im Einzelfall unumgänglich sind, ist auf die Verwendung von artenschutzfreundlichem Licht zu achten und dies auf das nötige Maß zu beschränken - punktuell, ohne Streuwirkung, in niedriger Höhe, mit geringem Blaulichtanteil (umbrafarben). Dies ist mit der ökologischen Baubegleitung abzusprechen.
- (17) Alle Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich sind fristgerecht und vollständig umzusetzen.
- (18) Die Maßnahmen des Maßnahmenblattes VA 9 sind bereits nach einer Bauzeitenunterbrechung von 4 Tagen anzuwenden.
- (19) Aufgrund der hohen Relevanz für die Wanderbewegungen von Feuersalamander, Grasfrosch und Bergmolch ist die genaue Ausgestaltung der Maßnahme V 3 (Gewährleistung der Durchgängigkeit für national geschützte Amphibien) im Bereich des Wolbecker Tiergartens im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Höheren Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.
- (20) Ferner ist im Zuge der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit der NABU-Station Münsterland hinsichtlich der Maßnahmen V 3 (Gewährleistung der Durchgängigkeit für national geschützte Amphibien) und VA 12 (Schaffung von Durchgängen für Amphibien und Reptilien) vorzunehmen.

5.6 Landwirtschaft

- (1) Flächen, die zur Durchführung der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind nach Fertigstellung des Vorhabens wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen und der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung zu stellen.

- (2) Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen.
- (3) Die örtliche Bauleitung hat in Zusammenarbeit mit der bauausführenden Firma die Anlieger über die einzelnen Bauphasen zu informieren und ggf. Absprachen zu treffen, damit insbesondere Beeinträchtigungen für die landwirtschaftlichen Betriebe minimiert werden.
- (4) Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- (5) Beim Bau von Wirtschaftswegen sind die Richtlinien für den ländlichen Wegbau (RLW 2025) zu beachten.
- (6) Die Zufahrten zu den Hofparzellen und den landwirtschaftlichen Grundstücken sind mindestens in vorhandener Breite und die Durchlässe mit ausreichender Belastbarkeit herzustellen.
- (7) Sofern sich Wege für die betroffenen Land-/Forstwirte durch die neue Straße erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf zu größeren Umwegen führen und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).

5.7 Denkmalschutz/Bodendenkmale

- (1) Der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster oder der Stadt Sendenhorst bzw. der Stadt Münster als Untere Denkmalbehörden sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen

gen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

- (2) Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.
- (3) Bedeutende erdgeschichtliche Funde sind den Berechtigten zur wissenschaftlichen Bearbeitung zu überlassen (§§ 16 und 17 DSchG NRW).

5.8 Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen

5.8.1 Nebenbestimmungen der Landeseisenbahnverwaltung NRW

- (1) Für den Bau, Betrieb und Bauarbeiten im Einflussbereich der Gleisanlagen sind insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte technische Regeln in der jeweils neuesten Fassung zu beachten:
 - das allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
 - die Eisenbahn - Bau- und Betriebsordnung (EBO),
 - die Eisenbahn-Signalordnung (ESO),
 - die VDV-Schrift 612 Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE).

Darüber hinaus sind die gegenüber der LEV gegebenen Zusagen und mit ihr im Verfahren getroffenen Absprachen von der VHT bei der Bauausführung zu beachten.

- (2) Die Betriebssicherheit muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Wenn Bauarbeiten oder Bauzustände die Betriebssicherheit der Gleisanlagen beeinträchtigen, hat die VHT die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung zu erlassen. Sie sind allen Beteiligten in geeigneter Weise bekannt zu geben. Die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen durch die Beteiligten ist von der VHT zu überwachen.

- (3) Sämtliche eisenbahnbetrieblichen Unterlagen sind zu aktualisieren. Die Eisenbahnbetriebsbediensteten sind hierüber zu unterrichten.
- (4) Die sach-, fach- und entwurfsgemäße Fertigstellung des Bauvorhabens ist der LEV gemäß § 7f Abs. 3 AEG mindestens 14 Tage vor geplanter Inbetriebnahme schriftlich anzuzeigen.
- (5) Die LEV behält sich stichprobenartige eisenbahntechnische Sonderüberwachungen vor. Spätestens bei einer Sonderüberwachung sind der LEV sämtliche Anlagen-, Planungs-, Prüfungs- und nachweisbezogene Dokumente zur Einsichtnahme vorzulegen. Etwaige weitere Auflagen bleiben der v. g. örtlichen Überwachung der LEV im Rahmen der eisenbahntechnischen Aufsicht vorbehalten (§ 5a AEG).

5.8.2 Nebenbestimmungen der Deutsche Bahn AG

- (1) Durch das Plangebiet verlaufen die folgenden oberirdischen 110-kV-Bahnstromleitungen der DB Energie GmbH:
 - 540 Münster – Salzbergen (Mastfeld 3157 – 3158)
 - 465 Münster – Osnabrück (Mastfeld 4674 – 4675)
 - 479 Abzw. Oelde – Abzw. Münster (Mastfeld 7996 – 7997)

Die Baumaßnahmen im Bereich der jeweils zu beiden Seiten der Leitungsachsen bestehenden Schutzstreifen sind rechtzeitig mit der DB Energie GmbH abzustimmen, insbesondere sobald die genauen Maßnahmen unterhalb der betroffenen Leitung feststehen. Die DB Energie GmbH ist zudem rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen (mindestens 14 Tage im Voraus) zur Unterweisung der bauausführenden Firma und der Festlegung der maximal zulässigen Arbeitshöhen im genannten Mastfeld / in den einzelnen Mastfeldern zu verständigen.

- (2) Im Schutzstreifen der Bahnstromleitungen dürfen keine Einwirkungen oder Maßnahmen vorgenommen werden, die den ordnungsgemäßen Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden.
- (3) Der Schutzstreifenbereich muss der DB Energie GmbH für die Entstörung und Leitungsarbeiten jederzeit zugänglich bleiben.

- (4) Die Bodenbeschaffenheit im Umkreis von 15 m zu den jeweiligen Masten (gemessen vom Eckstiel aus) darf aus maststatischen Gründen nicht verändert werden. Alle Aufschüttungen bzw. Bodenabtragungen im Schutzstreifenbereich sind der DB Energie GmbH anzuzeigen.
- (5) Neuanpflanzungen dürfen im Schutzstreifen eine Höhe von 3,5 m nicht überschreiten. Der Rückschnitt sämtlicher Vegetation im Schutzstreifen bei Unterschreitung der Sicherheitsabstände gem. EN 50341/VDE 0210 ist durch den Antragsteller oder deren Rechtsnachfolger auszuführen.

5.9 Brand- und Katastrophenschutz

- (1) Die Anforderungen der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ sind zu berücksichtigen.
- (2) Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Sperrungen von Bahnübergängen und Straßen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind frühzeitig den zuständigen Feuerwehrleitstellen mitzuteilen.
- (3) Sobald über das zukünftige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entschieden worden ist, haben unverzüglich Abstimmungen zwischen dem EVU, der VHT als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den lokalen Feuerwehr- und Rettungsdienstbehörden bezüglich der Evakuierungs-, Lösch- und Zufahrtsstellen zu erfolgen.

5.10 Kampfmittel

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder werden solche aufgefunden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und das zuständige Ordnungsamt, die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen; deren Anweisungen ist Folge zu leisten.

5.11 Nebenbestimmungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

- (1) Der rechtsgültige Planfeststellungsbeschluss vom 28.04.2008 (Az.: P-143.3/157) für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von Kanal-km 66,175 bis Kanal-km 70,350 (Querschnittserweiterung Stadtstrecke Münster) ist im Bereich der Strecke 9213 zwischen Bahn-km 34,099 und Bahn-km 34,704 maßgebend.
- (2) Einschränkungen bzw. Behinderungen für die bereits planfestgestellte WSV-eigene Maßnahme zum Ausbau der Stadtstrecke Münster und dem in diesem Zusammenhang stehenden Ersatz der Brücke über den DEK im Bereich von Kanal-km 66,693 bedingt durch das Vorhaben der WLE sind möglichst auszuschließen. Sollte es zu Einschränkungen oder Behinderungen kommen, haben sich beide Vorhabenträgerinnen untereinander abzustimmen.
- (3) Für die Maßnahme Ausbau des DEK von Kanal-km 66,175 bis Kanal-km 70,350 (Querschnittserweiterung Stadtstrecke Münster) wurde am 28.09.2023 ein Planänderungsverfahren eingeleitet zum Neubau der Westfälischen Landes-Eisenbahn-Brücke (WLE-Brücke) Nr. 73 bei Kanal-km 66,701 - Vergrößerung des Brückenquerschnitts. Dies ist seitens der WLE bei der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen.
- (4) Das Baufeld des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) ist möglichst von Maßnahmen freizuhalten, die die Durchführung der geplanten WSV-eigenen Baumaßnahmen behindern oder verhindern. Dies schließt die mit der Planänderung vorgesehene Erweiterung des Baufeldes für die Herstellung der Entwässerung für die Bahnanlage ein. Für den Fall der gleichzeitigen Bauabwicklung hat die WLE dem WSA nach Möglichkeit die im Verfahren des WSA dargestellten und benötigten Flächen zur Verfügung zu stellen, um Einschränkungen im Bauablauf der WSA weitgehend zu vermeiden. Der WLE sind dafür bei Bekanntwerden der genauen Bauzeiten diese spätestens 6 Monate vorher mitzuteilen. Über genauere Terminangaben ist die WLE ca. 30 Tage vor Bedarf zu informieren.

5.12 Straßen und Wege

- (1) Die Bauausführung und Verkehrsführung sind im Zuge der Ausführungsplanung vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Münster abzustimmen.
- (2) Seitens der WLE wurde zu den Fahrzeugrückhaltesystemen im Zuge der Landesstraßen / der WLE - Strecke eine Untersuchung durchgeführt. Im Erläuterungsbericht werden die Bereiche beschrieben, in denen passive Fahrzeugrückhaltesysteme anzuordnen sind. Die aufgeführten Schutzeinrichtungen (Stufe und Bauart) entsprechen grundsätzlich den Vorgaben der RPS 2009 und der mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgten Abstimmung. Die Ausführung der Schutzeinrichtungen ist gemäß den Muster-skizzen (RQ 18,8+00, 18,5+50, 22,9+00) im Untersuchungsbericht auszuführen. Bei der weiteren Detailplanung im Rahmen der Ausführungsplanung ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW rechtzeitig zu beteiligen.
- (3) Um die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Bahnübergänge im klassifizierten Straßennetz sicherzustellen, werden im Zuge der Landesstraße 585 / 586 zur technischen Sicherung der Bahnübergänge BÜSTRA-Anlagen an den Bahnübergängen BÜ 8/9 (Bahn-km 18.442), BÜ 13 (Bahn-km 19.551) und BÜ 29 (Bahn-km 24.812) angeordnet und sämtliche Fahrbeziehungen an diesen Punkten gebündelt. Die seitens der WLE für die vorgenannten Bahnübergänge aufgestellten RE-Entwurfsunterlagen wurden gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) auditiert. Das Ergebnis aus dem Sicherheitsaudit wurde letztmalig am 13.02.2025 zwischen der WLE und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erörtert. Es ist im Rahmen der Ausführungsplanung umzusetzen.
- (4) Für die Kreuzungsbaumaßnahmen (§§ 3,13 EKrG) an den Bahnübergängen BÜ 03 (L 811), BÜ 04 (L 520) und BÜ 22 (L 585) sind Ausführungspläne (RE-Entwurf) aufzustellen und diese gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) zu auditieren. Die Beschilderungs- und Markierungspläne sind im Verlauf der Ausführungsplanung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW einvernehmlich abzustimmen.
- (5) Bei der taktilen Gestaltung sind die Vorgaben aus der DIN 32984 grundsätzlich zu berücksichtigen.

-
- (6) Der BÜ 06 im Zuge der Gemeindestraße „Sandfort“ weist einen Abstand von nur ca. 36 m zur Einmündung der L 586 auf. Laut der vorgelegten Verkehrsuntersuchung wird ein Rückstau bis zur Landesstraße ausgeschlossen. Sollten durch den Bahnbetrieb, entgegen des prognostizierten Ausschlusses eines Rückstaus bis zur Landesstraße, zukünftig Verkehrsbehinderungen verursacht werden, sind diese durch geeignete verkehrslenkende Maßnahmen nach Maßgabe des EKrG zu beseitigen.
- (7) Unmittelbar hinter dem BÜ 22 wird der parallel zur Bahnstrecke geführte Wirtschaftsweg neu an die L 585 angebunden. Der Verknüpfungspunkt liegt im Bereich der freien Strecke in der Innenkurve der Landesstraße. Die Gestaltung der Anbindung ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW mit Pflisterelementen (Mittelinsel / Radian) und Markierung so anzupassen, dass die Verkehrssicherheit auf der Landesstraße gewährleistet wird.
- (8) Die WLE-Strecke kreuzt die L 585 bei Bahn-km 25,190 und Bahn-km 25,470. Die Landesstraße wird in den Kreuzungspunkten mit Überführungsbauwerken (Bauwerk 4012572 „Brandhoveweg / Angelkamp“ mit einer lichten Höhe von 4,87 m und dem Bauwerk 4012572 „Am Steintor“ mit einer lichten Höhe von 4,85 m) über die WLE-Bahnstrecke geführt. Die im Erläuterungsbericht aufgeführten lichten Höhe für Brücken sind dagegen mit 4,90 m ü. SOK angegeben. Im Zuge der Ausführungsplanung ist die Gleislage in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW falls erforderlich marginal anzupassen.
- (9) Die Bushaltestellen im Bereich der geplanten BÜSTRA-Anlagen im Zuge der Landesstraßen sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
- (10) Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen über die Landesstraßen sowie die Verkehrsführung der Landesstraße im Zuge des Neubaus der BÜSTRA-Anlagen sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
- (11) Die von der WLE geplanten Bauarbeiten sind unter Aufrechterhaltung des Verkehrs so durchzuführen, dass die Sicherheit nicht und die Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der Landesstraßen möglichst wenig beeinträchtigt werden. Die Baustellenzufahrten und die erforderliche Verkehrssicherung

sind rechtzeitig im Vorfeld mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW anhand von geeigneten Ausführungsplänen abzustimmen. Die für die Anlegung von Baustellenzufahrten im Zuge der Landesstraßen erforderliche Sondernutzungserlaubnis gem. § 18 StrWG NRW ist im Rahmen der Konzentrationswirkung für die Dauer der Baumaßnahme erteilt.

- (12) Die im Zusammenhang mit der Reaktivierung der WLE-Strecke geplanten Baumaßnahmen an Bauwerken, Durchlässen oder Stützbauwerken im Bereich der Straßengrundstücke sowie die passiven Fahrzeugrückhaltesysteme im Zuge der Landesstraßen sind im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig im Vorfeld mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
- (13) Für die Landesstraße ist im Bereich der geplanten Kreuzungsbaumaßnahmen (BÜSTRA-Anlagen) die Straßen- und Planumsentwässerung sicherzustellen. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:
- Der Grundwasserflurabstand muss eingehalten werden. Dieser liegt bei > 1 m von Sohle Graben / Mulde bis zum mittleren höchsten Grundwasserstand (MHGW).
 - Der Boden muss ausreichend versickerungsfähig sein. Soweit ein Bodenaustausch erfolgt, muss ein rechnerischer Nachweis erfolgen.
 - Die angelegten Entwässerungsmulden / -gräben müssen das anfallende Niederschlagswasser aufnehmen können und sind hierfür ausreichend groß zu dimensionieren.
 - Die geplante Entwässerung der Landesstraßen ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
- (14) Die vorhandenen Versorgungsleitungen sind dem Bauvorhaben gemäß der Allgemeinen Technischen Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Leitungen und Telekommunikationslinien (ATB-BeStra) anzupassen, zu sichern und außerhalb der Kronenbreite der Fahrbahn umzulegen. Eine Verlegung im Trennstreifen (zwischen Fahrbahn und Radweg) ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Sollte die Verlegung im Trennstreifen unausweichlich sein, so ist eine Mindestverlegungstiefe von 1,20 m obligatorisch.

Bei einer geringeren Verlegungstiefe (jedoch mindestens 0,90 m) ist die jeweilige Leitung durch geeignete Schutzmaßnahmen (z. B. Betonplatten) zu sichern.

5.13 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

- (1) Die durch das Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer haben gegenüber der VHT einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Bauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.
- (2) Soweit durch das Vorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z. B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).
- (3) Die VHT hat sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer provisorische Zufahrten einzurichten.

5.14 Sonstige Nebenbestimmungen

- (1) Im Zuge der Ausführungsplanung sind die Planunterlagen von der VHT entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich aufgrund der Stellungnahmen und Zusagen der VHT im Anhörungsverfahren ergeben haben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.
- (2) Die von der VHT in der Gegenäußerung der Synopsen sowie als Ergebnis des Anhörungsverfahrens abgegebenen, die Antragsunterlagen ergänzenden Zusagen sowie weitere Absprachen mit Trägern öffentlicher Belange sind einzuhalten und auch bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.

- (3) Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.
- (4) Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
- (5) Die Ausführungen der Westnetz GmbH zum Schutz eines 110 KV-Hochspannungserdkabels sind zu beachten. Ebenso sind die übrigen Bestimmungen der Westnetz GmbH in der Ausführungsplanung zu beachten.
- (6) Die Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG ist zu beachten.
- (7) Die Schutzanweisungen der Open Grid Europe GmbH zu Ferngasleitungen sind zu beachten.

5.15 Abstimmungserfordernisse

- (1) Der Westnetz GmbH, DRW-F-MP-AL, Weseler Straße 480, 48163 Münster ist frühzeitig vor Realisierungsbeginn der einzelnen Baulose der Baubeginn schriftlich anzuzeigen und ein Koordinierungsgespräch anzustreben, um das weitere Vorgehen festzulegen und eine Kostenregelung für evtl. Schutzmaßnahmen oder Leitungsanpassungen zu treffen.
- (2) Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels der Westnetz GmbH sind durch die ausführenden Baufirmen Planunterlagen über die Lage des 110-kV-Kabels anzufordern.

- (3) Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten im Bereich der kreuzenden Ferngasleitungen ist eine Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH zwingend erforderlich.
- (4) Mögliche Überschneidungen mit der vorhandenen Versorgungsinfrastruktur der Stadtnetze Münster GmbH sind frühzeitig mit dieser abzustimmen.
- (5) Mit der Deutschen Telekom Technik GmbH, Planauskunft West, PTI 15 sind die Baumaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten abzustimmen.
- (6) Bezüglich der LWL-KSR-Anlage GLT/005/040 sind die Baumaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten mit der GasLINE GmbH & Co. KG abzustimmen.
- (7) Die Verlegung der Leitungen im Straßengrund ist gemäß § 23 Abs. 1 StrWG NRW außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Die Verlegung der Leitungen ist durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.

6. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Verfahrenseinwendungen

Soweit Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens erhoben wurden, werden diese aus den sich aus Abschnitt B. 2.4, B. 2.5 und B. 3. dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

6.2 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen oder Absprachen der WLE im Anhörungsverfahren, insbesondere in ihren synoptischen Stellungnahmen zu den Einwendungen und Stellungnahmen zu den ausgelegten Planunterlagen einschließlich der Deckblätter A bis E oder

- die ergänzenden Anordnungen und Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt. Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an die Trägerin des Vorhabens veräußert worden sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass etwaige Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Grundstücke gegenstandslos geworden sind.

6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

Soweit von den Verfahrensbeteiligten Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere hinsichtlich

- der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme,
- der gewählten Trassenführung und des Ausbaustandards,
- befürchteter Lärm- und Schadstoffeinwirkungen,
- befürchteter Erschütterungsauswirkungen,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlicher Nutzflächen,
- des Umfangs der von der Vorhabenträgerin eingereichten Unterlagen nach § 6 UVPG a. F.,
- der Methodik, Berechnung und Erstellung der verschiedenen Gutachten und Fachbeiträge,
- des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes,

werden diese für unbegründet erachtet und aus den in Abschnitt B. dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung sind in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb dieser Planfeststellung zu regeln (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).

6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten im Übrigen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen und Anträge, die nicht berücksichtigt werden konnten, werden aus den unter Abschnitt B. 3. genannten Gründen zurückgewiesen.

6.5 Präkludierte Einwendungen

Insgesamt sechs Einwendungen (lfd. Nrn. E282, E283, E110-A, E111-A, E112-A und E113-A) gegen die offen gelegten Pläne sind nach § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG NRW im Verwaltungsverfahren ausgeschlossen. Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge haben die Einwenderinnen und Einwender ihre Einwendungen nicht innerhalb der Einwendungsfrist bzw. in der angeordneten Schriftform nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW abgegeben.

Der Einwendungsausschluss beschränkt sich bei Einwendungen, die sich auf Umweltschutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVP a. F. beziehen, gemäß § 7 Abs. 4 UmwRG nur auf das Verwaltungsverfahren.

Die Einwendungen E283, E112-A und E113-A wurden nicht innerhalb der Einwendungsfrist erhoben. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW i.V.m. § 9 Abs. 1 S. 3 UVP a. F. bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann.

Die Einwender haben innerhalb der Einwendungsfristen, die für die Einwendung E283 am 18.06.2020 und für die Einwendungen E112-A und E113-A am 14.05.2022 endeten, keine Einwendungen gegen das Vorhaben bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde erhoben, obgleich in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass schon zu diesem Zeitpunkt eine aus der Wiederinbetriebnahme des SPNV und der dazugehörigen Folgemaßnahmen - möglicherweise - resultierende Beeinträchtigung von subjektiven Rechten erkennbar war und das Ende der jeweiligen Einwendungsfristen den entsprechenden Bekanntmachungen zu entnehmen war.

Die Einwendungen E282, E110-A und E111-A erfüllen nicht die auch in den Bekanntmachungen angeführten Formvorschriften.

Schriftlich i. S. d. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW bedeutet, dass die Einwendung eigenhändig oder von einer vertretungsberechtigten Person unterschrieben sein muss. Der schriftlich erhobenen und postalisch übersandten Einwendung E282 fehlt es an einer entsprechenden Unterschrift.

Die Einwendungen E110-A und E111-A wurden mittels einfacher E-Mail bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Im entsprechenden Deckblattverfahren A war die Übermittlung mittels einfacher Mail jedoch nicht ausreichend. Die Schriftform konnte wie folgt durch elektronische Form ersetzt werden; hierauf ist in der Bekanntmachung gezielt hingewiesen worden:

- De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz
- Übermittlung eines elektronischen Dokuments mit qualifizierter elektronischer Signatur an die elektronische Poststelle der Behörde

Eine einfache E-Mail erfüllt diese Anforderungen nicht. Indem die betroffenen Einwender und Einwenderinnen E110-A und E111-A ihre Bedenken gegen das Vorhaben lediglich mittels einfacher E-Mail vorgetragen haben, haben diese dem Schriftformerfordernis nicht entsprochen.

Die Nichtbeachtung der Frist- und Formvorschriften hat zur Folge, dass die vorgenannten Einwendungen im Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind.

Ungeachtet der jeweils eingetretenen formellen bzw. materiellen Präklusion sind die in den Einwendungen geltend gemachten Belange aufgrund von nicht präkludierten Dritteinwendungen im Planfeststellungsverfahren bei der Abwägung im Ergebnis berücksichtigt worden.

7. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

8. Kosten

Die VHT trägt die Kosten (Gebühren und Auslagen) des Verfahrens. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgelegt.

B. Begründung

1. Gegenstand des Vorhabens

Das Vorhaben „Reaktivierung des SPNV auf dem WLE-Streckenabschnitt Sendenhorst-Münster, Strecke 9213 von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531“ hat im Wesentlichen

- die vollständige Erneuerung des Oberbaus,
- die abschnittsweise Errichtung aktiver Lärmschutzanlagen,
- die Anpassung bzw. Erneuerung von Eisenbahnüberführungen, Stützbauwerken und Durchlässen,
- den Neubau von vier Haltepunkten (Albersloh, Angelmannde, Gremmen-dorf, Halle Münsterland),
- den Neubau bzw. Erneuerung von drei Bahnhöfen (Sendenhorst, Wol-beck, Loddenheide) inkl. Neubau von Weichen,
- den Neubau eines zweigleisigen Abschnittes inkl. Neubau von Weichen im Bereich Sendenhorst zwischen Bahn-km 15,637 und Bahn-km 17,364,
- die Erneuerung der Streckenentwässerung inkl. der Anlage von Bahnsei-tengräben, Bahnmulden, Sickerschlitzen und Tiefenentwässerungen,
- den Neubau von Bahnübergängen und die Anpassung der Sicherung der offenbleibenden Bahnübergänge sowie den Rückbau der nach dem Bahn-übergangskonzept zu schließenden Bahnübergänge,
- den Neubau und die Anpassung von bahnparallelen Seitenwegen

und die hiermit im Zusammenhang stehenden übrigen Änderungsmaßnahmen am vorhandenen Eisenbahn-, Straßen-, Wege- und Gewässernetz und an Anla-gen Dritter sowie der Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes sowie der Land-schaftspflege nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der unter Ab-schnitt A. 5. dieses Beschlusses aufgeführten Nebenbestimmungen zum Gegen-stand.

Die detaillierten Planungen sind den im Abschnitt A. 2. dieses Beschlusses auf-geführten Planunterlagen zu entnehmen.

1.1 Ausgangslage

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke im Eigentum der WLE mit der Streckennummer 9213 verläuft von Neubeckum aus durch den südlichen Kreis Warrendorf über Sendenhorst und weiter nach Münster. Für das Münsterland bedeutend und im Projekt „S-Bahn Münsterland“ enthalten ist der Streckenabschnitt zwischen Sendenhorst und Münster.

Für die Strecke Neubeckum – Münster und somit auch für den antragsgegenständlichen Streckenabschnitt zwischen Sendenhorst und Münster wurde der WLE am 11.12.1899 vom preußischen König eine „Landesherrliche Genehmigung“ und Konzessionsurkunde für den Bau und den Betrieb einer Bahn für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr erteilt.

Zudem verfügt die WLE für ihr gesamtes Streckennetz über eine unbefristete Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NRW vom 29.11.1995 zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs.

Der ursprüngliche im Jahr 1903 aufgenommene SPNV-Betrieb der Strecke wurde im Jahr 1975 eingestellt, seitdem werden noch unregelmäßige Sonderfahrten durchgeführt. Bis Ende 2021 verkehrte regelmäßig Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt zwischen Münster und Sendenhorst. Bei Bedarf kann auf dem Streckenabschnitt auch aktuell jederzeit Zugverkehr aller Art tags und nachts betrieben werden. Die derzeitige maximal zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Der gesamte Streckenabschnitt ist weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet und wurde nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt (§ 23 AEG).

1.2 Verkehrliche Zielsetzung

Das geplante Verkehrsangebot des SPNV auf der WLE-Strecke 9213 erstreckt sich auf den Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof Münster und dem Bahnhof Sendenhorst. Durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wurde ein Betriebskonzept für die Reaktivierung des SPNV auf dieser Strecke entwickelt.

Demnach ist vorgesehen, dass der Zugverkehr auf der Strecke Münster-Sendenhorst ab 05.40 Uhr von Montag bis Freitag, ab 06.00 Uhr an Samstagen und ab 7.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen bis jeweils 23.00 Uhr verkehrt. Von montags bis freitags ist zwischen Münster Hauptbahnhof und Münster-Wolbeck ein 20-

Minuten-Takt und zwischen Münster-Wolbeck und Sendenhorst ein 20/40-Minuten-Takt geplant. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen sind geringere Takungen vorgesehen.

Auf dem antragsgegenständlichen Streckenabschnitt soll der Zugverkehr zukünftig mit folgenden Entwurfsgeschwindigkeiten durchgeführt werden: Die Streckengeschwindigkeit soll zwischen Sendenhorst und Münster-Wolbeck 100 km/h und zwischen Münster-Wolbeck und Münster Hauptbahnhof 80 km/h betragen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen der Eisenbahnüberführung Boelckeweg und dem Haltepunkt Halle Münsterland ist aufgrund der Zwangspunkte, die sich aus den bestehenden Eisenbahnüberführungen der L 586, B 51, Eulerstraße und der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal in dichter Abfolge zusammensetzen, aus fahrdynamischen Gründen lediglich eine Geschwindigkeit von maximal 60 km/h möglich.

Mit dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung des SPNV sowie einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene soll eine direkte Zugverbindung zwischen der Stadt Sendenhorst und der Stadt Münster als Oberzentrum geschaffen werden. Ebenfalls sollen die südöstlichen Stadtteile Münsters noch besser mit dem Hauptbahnhof Münster als verkehrlichen Knotenpunkt auch unter Berücksichtigung des S-Bahn-Projekts Münsterland verbunden werden. Vor allem für Pendler soll somit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr entstehen.

Zur Verbesserung des Übergangs vom Busverkehr auf den Schienenpersonennahverkehr sollen zukünftig Verknüpfungspunkte an den Bahnhöfen und Haltepunkten geschaffen werden; diese Mobilstationen und das anzupassende Buslinienkonzept finden jedoch nur nachrichtliche Erwähnung und sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

1.3 Umfang des Bauvorhabens

Der Planfeststellungsabschnitt verläuft auf dem Gebiet der Städte Münster und Sendenhorst. Eine Ausgleichsmaßnahme befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Everswinkel. Der Bahnkörper befindet sich größtenteils auf Geländeneiveau.

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt auf der Strecke 9213 bei Bahn-km 14,370 kurz vor dem Bahnhof Sendenhorst im Bereich des BÜ Hoetmarer Straße. Der Abschnitt endet am Übergabepunkt zum Bahnhof Münster Hauptbahnhof am Weichenende der bestehenden Weiche 181 bei Bahn-km 35,531. Lediglich nachrichtlich dargestellt und ausgenommen von diesem Verfahren ist der Bereich der

WLE-Brücke über den DEK zwischen Bahn-km 34,099 bis Bahn-km 34,704 sowie der Bereich des BÜ „Kohkamp“ bei Bahn-km 21,624 (vgl. Abschnitte B. 2.4.4 und B. 2.4.5 dieses Beschlusses).

Im vorgenannten Planfeststellungsabschnitt sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen geplant:

Im Zuge der Reaktivierung des SPNV auf dem vorgenannten Streckenabschnitt der WLE ist die vollständige Erneuerung des eingleisigen Oberbaus erforderlich. Als Regelbauart für den Oberbau ist auf dem gesamten Streckenabschnitt ein Schotteroberbau vorgesehen. Die Gleise werden mit der Oberbauform W 54-1667-B70 hergestellt. Die Weichen werden mit der Schienenform S 54 auf Betonschwellen geplant. Im Bereich von Bahnübergängen werden B 90-Schwellen eingebaut.

Des Weiteren ist auf dem gesamten Streckenabschnitt für den Oberbau eine Planumsschutzschicht mit unterschiedlichen Stärken gemäß dem Bodengutachten vorgesehen. Die Planumsschutzschicht wird mit KG1-Material hergestellt, sodass eine geringe Durchlässigkeit besteht und das anfallende Niederschlagswasser in die Bahnseitengräben abgeleitet wird. Die Regelplanumsbreite zwischen der Gleisachse und der Planumskante beträgt 3,30 m sowohl für einen eingleisigen als auch zweigleisigen Streckenquerschnitt auf Erdkörper. Die Randwegbreite beträgt mindestens 0,80 m. Der Gleisabstand auf der freien Strecke beträgt mindestens 4,00 m.

Das Oberflächenwasser wird in Bahnseitengräben sowie Tiefenentwässerungen gesammelt und in Vorfluten eingeleitet. In Bereichen ohne Vorflut werden Sickersmulden / Sickerschlitze errichtet.

Im Bahnhof Münster Ost wird auf Grund des neuen Betriebskonzeptes die Überleitverbindung im Bereich der vorhandenen Lokhalle zurückgebaut und ein Lückenschluss hergestellt. Das gilt auch für die sich in Bahn-km 34,800 befindliche Weiche Nr. 14 inkl. deren verbliebenen Gleissträngen. Der Zugbetrieb zur Lokhalle erfolgt zukünftig über das zu verlängernde Bahnhofsgleis Nr. 13. Die straßenseitige Anbindung zur Lokhalle wird in diesem Zusammenhang mit verlegt.

Folgende Anlagenteile des Oberbaus werden im Zuge des Verfahrens zurückgebaut.

Rückbau Weichen:

- Bf Sendenhorst: Weiche 2 (EW Form 8-190-1:9r) Stahl, Weiche 3 (EW 49-1901:9 I) Stahl, Weiche 4 (EW 49-190-1:9I) Holz

- Bf Albersloh: Weiche 1 (EW 49-245-1:10 l) Holz, Weiche 3 (EW Form 8-190-1:9 r) Stahl
- Bf Wolbeck: Weiche 2 (EW 49-190-1:9r) Holz, Weiche 3 (EW 49-190-1:9 l) Holz
- Bf Gremmendorf: Weiche 1 (EW 49-190-1:9 r) Holz, Weiche 2 (IBW 49-3001:14 l) Stahl
- Bf Loddenheide: Weiche 1 (IBW 49-300-1:14 l) Stahl, Privatanschlussgleis ehem. Mercedes
- Gbf Münster-Ost: Weiche 1 (EW 49-19-1:9 r) Holz, Weiche 2 (EW 49-190-1:9 r) Holz, Weiche 6 (EW 49-19-1:9 r Holz), Weiche 7 (EW 49-190-1:9 r) Holz, Weiche 14 (EW 49-190-1:9 r) Stahl, Weiche 86 (ABW 49-190-1:7,5) Holz

Rückbau Gleise:

- Bf Sendenhorst: Ladegleis 4 (Rückbaulänge ca. 182 m) und Überholgleis 2 (Rückbaulänge ca. 303 m)
- Bf Wolbeck: Bf-Gleis 3, Überholgleis 2 (Rückbaulänge ca. 335 m)
- Anschlussgleis Bahn-km 30,670: Rückbau Gleis ca. 65 m
- Bf Gremmendorf: Überholgleis 2 (Rückbaulänge ca. 128 m)
- Privatanschluss Bahn-km 33,990, ehem. Mercedes, Rückbau Gleis ca. 65 m
- Gbf Münster-Ost: Teilrückbau Gleise 137 und 138 auf einer Länge von jeweils ca. 200 m

Die EÜ Ahrenhorster Bach in Bahn-km 20,946 wird in angepasster Lage als Stahlbetonhalbrahmen neu gebaut. Das bisher bestehende Bauwerk wird komplett zurückgebaut. Die EÜ Ahrenhorster Bach in Bahn-km 22,507 wird ebenfalls in angepasster Lage als Stahlbetonhalbrahmen neu gebaut. Das bisher bestehende Bauwerk wird komplett zurückgebaut. Bei der EÜ Westerbach in Bahn-km 23,758 wird das bisherige Brückenbauwerk komplett zurückgebaut und in angepasster Lage als Stahlbetonhalbrahmen neu gebaut.

An allen Gewässerdurchlässen sind Anpassungsmaßnahmen in Form von Neubauten, Anschlüssen an Bestandsschächten oder Verdämmungen durchzuführen. Die konkreten Durchlässe sind dem Erläuterungsbericht (Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 40, Unterlage Nr. 1B dieses Beschlusses) unter Nr. 8.4.3 zu entnehmen.

Dort wo keine Böschungen mit einer regelkonformen Neigung ausgebildet werden können oder die Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken reduziert werden kann, werden Stützwände geplant. Absturzsicherungen werden überall dort angebracht, wo die Abstützhöhe der Stützbauwerke mehr als 1 m beträgt.

In den Bereichen Albersloh, Angelmodde, Gremmendorf und Halle Münsterland werden neue Haltepunkte mit einem Bahnsteig inkl. Bahnsteigausstattungen gebaut. In Sendenhorst und Wolbeck werden die vorhandenen Bahnhöfe mit den Weichenanlagen angepasst und erneuert sowie neue Bahnsteige inkl. Bahnsteigausstattung errichtet. In Loddenheide wird zur Umsetzung des angedachten Betriebsprogramms ein neuer Bahnhof gebaut. Hierfür sind ebenfalls neue Weichen sowie die Anlage eines zweiten Bahnhofsgleises notwendig. In Loddenheide entsteht ein Mittelbahnsteig inkl. Bahnsteigausstattung. Für die Bahnsteige sind jeweils Baulängen von 120 m vorgesehen. Die Bahnsteigkante wird 0,76 m über Schienenoberkante angeordnet. Die Bahnsteige werden mit einer Mindestbreite von 3,00 m gebaut.

Für die Ermöglichung von Begegnungsverkehr wird ein zweigleisiger Abschnitt zwischen Bahn-km 15,637 (BÜ L 520 Elmster Berg / Nordtor, Sendenhorst) und Bahn-km 17,364 (BÜ Gemeindeweg, Sendenhorst) neu angelegt. Hierfür erfolgt auch der Neubau zweier Weichen.

Im Planungsabschnitt sind bisher 52 Bahnübergänge im Bestand vorhanden, von denen 38 derzeit nicht technisch gesichert sind. Aufgrund der wesentlichen Erhöhung der Geschwindigkeit und der Verkehrszahlen sind alle Bahnübergänge entsprechend den geltenden Richtlinien anzupassen. Gemäß dem erstellten Bahnübergangskonzept werden 28 der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge aufgelassen und zurückgebaut. Bei 14 der bereits im Bestand technisch gesicherten Bahnübergänge werden die vorhandenen Sicherungsarten überprüft und mit neuer Technik ausgestattet. Für die übrigen Bahnübergänge wird eine vollständige Erneuerung der Sicherungsanlage durchgeführt. Zudem sind drei neue Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlagen (BÜSTRA) vorgesehen. Die einzelnen Maßnahmen an den Bahnübergängen sind dem Bahnübergangskonzept zu entnehmen, welches im Erläuterungsbericht (Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 40, Unterlage Nr. 1B dieses Beschlusses) unter Nr. 8.3 abgebildet ist.

Im Rahmen der Reaktivierung des SPNV zwischen Sendenhorst und Münster werden zusätzlich zu den Schieneninfrastrukturen auch bahnparallele Seitenwege neu gebaut und bestehende Wege angepasst. Diese Seitenwege dienen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen, der Siedlungsanbindung sowie als sichere Fuß- und Radwege entlang der Bahnstrecke. Die Seitenwege werden mit einer Kronenbreite von in der Regel 5,50 m ausgeführt, um auch Begegnungsfälle, etwa von Lkw/Lkw oder mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen bei reduzierter Geschwindigkeit, ausreichend zu ermöglichen.

Die Seitenwege verlaufen überwiegend beidseitig der Bahntrasse, wobei sie teilweise bestehende landwirtschaftliche Wege ersetzen oder ergänzen. An mehreren Stellen werden die Seitenwege an bestehende oder neue Bahnübergänge angebunden, um den Zugang zu Privatgrundstücken und landwirtschaftlichen Flächen sicherzustellen. Im Bereich einiger zurückgebauter Bahnübergänge schaffen die Seitenwege zudem Ersatzerschließungen und dienen als Querungsmöglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr, um Umwege kurz zu halten. Die Wege sind durchgängig befestigt, meist asphaltiert, und mit einem frostsicheren Schichtenaufbau versehen, der den Vorgaben der jeweiligen Belastungsklasse entspricht.

Zusätzlich werden im Zuge des Seitenwegebaues Anpassungen und Umbauten an angrenzenden Straßen und Wegen vorgenommen, um einen sicheren und barrierefreien Übergang zwischen den Verkehrsflächen zu gewährleisten. Hierzu gehören die Verlegung oder Neuerrichtung von Geh- und Radwegen, Erneuerungen von Straßenabschnitten sowie die Herstellung von geeigneten Querungstellen und Überwegen. Die Entwässerung der Seitenwege wird mit Mulden, Sickerschlitzen und Versickerungsmulden organisiert und mit dem bestehenden Entwässerungssystem gekoppelt.

Im Zusammenhang mit der Reaktivierung der WLE-Strecke umfassen die übrigen Änderungsmaßnahmen vielfältige Anpassungen am bestehenden Straßen-, Wege- und Gewässernetz sowie an Anlagen Dritter.

Im Detail werden Anpassungen und Verbreiterungen an Straßen im Bereich von Bahnübergängen, insbesondere an den Landesstraßen L 585, L 586 und weiteren begleitenden Gemeindestraßen und landwirtschaftlichen Wegen vorgenommen. Dabei erfolgt unter anderem die Herstellung zusätzlicher Fahrstreifen sowie Links- und Rechtsabbiegespuren, um die Verkehrsabläufe i.V.m. den neuen Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlagen (BÜSTRA) sicher und flüssig zu gestalten. Auch werden bestehende Fuß- und Radwege auf ihre neue Führung und ihre Verknüpfung mit den Verkehrsstationen und Seitenwegen hin angepasst oder neu errichtet, um barrierefreie und sichere Kreuzungsbereiche zwischen Schienen- und Straßenverkehr sowie den angeschlossenen Mobilitätssystemen zu schaffen.

Zur Gewährleistung der Entwässerung werden vorhandene Gräben, Mulden und Drainagen erneuert oder ergänzt. Eine kombinierte oberflächennahe und tiefenwirksame Entwässerung sichert die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in Vorfluten oder in das städtische Kanalnetz. Diese Maßnahmen erfolgen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden.

Zusätzlich erfolgt die Anpassung der Eisenbahnsicherungstechnik inklusive Neubau von elektronischen Stellwerken, Einführung der Punktförmigen Zugbeeinflussung, Zugnummernmeldeanlage sowie Achszähltechnik für Gleisfreimeldungen und Einbindung in den Hauptbahnhof Münster. Die erforderlichen aktiven Lärmschutzanlagen in Form von Schienenstegabschirmungen und einer Lärmschutzwand werden abschnittsbezogen errichtet.

Bei Bedarf werden bestehende Ver- und Entsorgungsleitungen (Gas, Strom, Wasser, Telekommunikation) in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern gesichert oder temporär oder dauerhaft umgelegt, um den Bau und den Betrieb der Strecke nicht zu beeinträchtigen.

Im Bereich Natur- und Artenschutz werden umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Dazu gehören die ökologische Bauüberwachung, Anpflanzungen, Rekultivierungen und die Einrichtung von Ersatzlebensräumen. Für besonders schutzbedürftige Arten wie Fledermäuse, Amphibien, Brutvögel und Zauneidechsen werden spezifische Schutzmaßnahmen ergriffen, beispielsweise die Einrichtung von Amphibienschutzzäunen, Quartierschutz, Vergrämuungsmaßnahmen sowie die Anbringung von Fledermauskästen. Zudem werden landschaftspflegerische Maßnahmen wie der Erhalt und die Wiederherstellung von Gehölzstrukturen, Waldumbau und Extensivierung von Grünlandflächen durchgeführt, um die Funktionsfähigkeit und Vielfalt des Naturhaushalts zu erhalten und zu verbessern.

2. Formell-rechtliche Bewertung

2.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 18 Abs. 1 S. 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Als Betriebsanlage einer Eisenbahn sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn zu verstehen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Personen- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Entscheidendes Kriterium ist damit unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse immer die sog. Eisenbahnbetriebsbezogenheit, also die Verkehrsfunktion und der räumliche Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb.

Eine planfeststellungsbedürftige Änderung liegt vor, wenn die Veränderung im baulichen Bestand durch eine Veränderung des Grund- oder Aufrisses der Anlage, welche über den Verfahrensgegenstand der ursprünglichen Planfeststellung hinausreicht, erfolgt.

Bei diesem Vorhaben wird auf einer bereits vorhandene Schienenstrecke der Personennahverkehr reaktiviert. In diesem Zusammenhang sind jedoch umfangreiche Änderungen, Neubauten und Rückbauten an der Strecke sowie weitere Folgemaßnahmen (wie zuvor unter Abschnitt B. 1.3 dargestellt) erforderlich.

Für die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Schienenstrecke von Sendenhorst nach Münster und aller damit verbundenen Maßnahmen ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des AEG, des VwVfG NRW und des UVPG erforderlich.

2.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde im Sinne des § 18 AEG ist gemäß § 5 Abs. 1a Nr. 2, Abs. 1b Nr. 2 und Abs. 2 S. 1 AEG i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens vom 25. Juni 2015 (ZustVO-ÖSPV-EW) die örtlich zuständige Bezirksregierung. Dies ist im vorliegenden Fall die Bezirksregierung Münster.

Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH als nichtbundeseigene Eisenbahn im Gebiet der Stadt Münster und des Kreises Warendorf im Regierungsbezirk Münster.

2.3 Umfang der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der VHT und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 Halbsatz 2 VwVfG NRW).

Neben den Baumaßnahmen betreffend Betriebsanlagen der Eisenbahn umfasst der Planfeststellungsbeschluss auch die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Maßnahmen an anderen Anlagen, soweit sie als notwendige Folgemaßnahmen nach § 75 Abs. 1 S. 1 Halbsatz 1 VwVfG NRW einzustufen sind. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Bewältigung von Problemen, die sich aus den zu ändernden Betriebsanlagen ergeben. Eine „Notwendigkeit“ i. S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur Beseitigung

von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. In solchen Fällen muss die eisenbahnrechtliche Planfeststellung grundsätzlich auch auf diese Folgemaßnahmen ausgedehnt werden.

Demnach stellen insbesondere die Änderungen im Straßen-, Wege und Gewässernetz aufgrund Bahnübergangsschließungen und neuer bahnparalleler Seitenwege, die Änderungen an Ver- und Entsorgungs- sowie Telekommunikationsleitungen als auch die umweltschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und der hiermit planfestgestellten Baumaßnahme besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen bzw. Schutzgüter, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder hergestellt werden muss.

Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der aufgrund des Vorhabens erforderlichen Errichtung, Änderung, Sicherung oder Beseitigung von Anlagen Dritter entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (insbesondere Deckblätter) ersetzen die ursprünglichen und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur insoweit, als sie davon abweichen.

2.4 Vorgängige Verfahren

2.4.1 Bedarfsplan des Landes

In der Eisenbahnplanung nichtbundeseigener Strecken ist die wichtigste fachplanerische Vorgabe für die Planfeststellung die Bedarfsfeststellung im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im ÖPNV-Bedarfsplan NRW, der nach Maßgabe des § 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) die Grundlage für den Aus- und Neubau des Landesschienennetzes bildet, ist die WLE-Baumaßnahme in der vordringlichen Stufe 1 enthalten. Als Maßnahme der Stufe 1 kann das Vorhaben planerisch uneingeschränkt vorangebracht werden, so dass auf dieser Grundlage das Planfeststellungsverfahren am 08.05.2020 beantragt wurde.

Im derzeit noch gültigen ÖPNV-Bedarfsplan aus dem Jahr 2006 (seinerzeit Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan) findet sich auch der Bedarf „Schiene“ in Nordrhein-Westfalen bis 2015. Dieser wurde jedoch im Laufe der Jahre angepasst und um einzelne dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Vorhaben nach Maßgabe einer Übergangsregelung fortgeschrieben.

So wurden im Juli 2019 durch das Verkehrsministerium NRW nach Zustimmung des Landtags-Verkehrsausschusses weitere Vorhaben in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans aufgenommen, u.a. auch die Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster, so dass der Bedarf gegeben ist. Zur Sicherstellung der Finanzierung und zeitnahen Vorbereitung der Umsetzung ist das Projekt gleichzeitig in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW aufgenommen worden.

Derzeit wird ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 erstellt, auf dessen Grundlage dann alle verkehrlichen Bedarfspläne (ÖPNV, Landesstraßen und Radschnellverbindungen) des Landes aktualisiert werden.

2.4.2 Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sind von den Behörden des Bundes und des Landes, den Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie von öffentlichen Planungsträgern bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten bzw. zu berücksichtigen (vgl. § 4 ROG). Rechtliche Grundlage für eine raumordnerische Bewertung des WLE-Projektes sind die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans NRW (LEP) sowie des Regionalplans Münsterland.

In Nordrhein-Westfalen werden gemäß § 17 des Landesplanungsgesetzes (LPlG NRW) die raumbedeutsamen Planungen nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung unter Abwägung mit den raumbedeutsamen Erfordernissen und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einen LEP aufgenommen. Der LEP (aktueller Stand: 03.07.2024) legt die Grundzüge der Raumstruktur im Lande mit dem zentralörtlichen Gliederungssystem von Grund-, Mittel- und Oberzentren und der Ausrichtung an Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsachsen fest (vgl. Kapitel 1, 2).

Für die Verkehrsinfrastruktur in der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung des Landes werden Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Dabei wird dem Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang vor einem Neubau und dem Ausbau der Schiene Vorrang vor einem Ausbau der Straße eingeräumt. Insbesondere ist auf die Erhaltung des Schienennetzes hinzuwirken. Verkehrsnetze des ÖPNV sollen miteinander verknüpft und zu regionalen Verkehrsnetzen fortentwickelt werden, die aufeinander abzustimmen sind. Dabei haben leistungsfähige Schienen- und

andere Schnellverbindungen des ÖPNV im Verlauf der Entwicklungsachsen besondere Bedeutung.

Gemäß dem Ziel 8.1-11 sind die Mittel- und Oberzentren des Landes bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden. Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den ÖPNV wahrnehmen kann. Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind als Trassen zu sichern. In den Erläuterungen zu diesen Zielvorgaben wird weiter ausgeführt, dass bevorzugt der Schienenverkehr ausgebaut werden soll, um die Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktion von Mittel- bzw. Oberzentren zu erhalten. Zudem sind die in den Bedarfsplänen des Landes zur Reaktivierung enthaltenen Schienentrassen ebenso wie die sonstigen nicht mehr genutzten Schienentrassen als raumbedeutsame Verbindungen deklariert.

Durch die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW ist die Schienentrasse Sendenhorst - Münster als raumbedeutsame Verbindung im Sinne des LEP anzusehen. Mit dieser Schienenverbindung wird das Grundzentrum Sendenhorst an das Oberzentrum Münster über den SPNV (wieder) angebunden und damit auch Entwicklungsschwerpunkte im Wohnbaubereich (Sendenhorst in Bahnhofsnähe sowie Albersloh-Kohkamp, Münster-York-Kaserne sowie ehemaliges Westfalengas-Gelände Gremmendorf) wie bei Gewerbegebieten (Münster-Loddenheide).

In Nordrhein-Westfalen sind gem. § 2 Abs. 4 LPIG NRW auch in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung in den Blick zunehmen, sobald das Beteiligungsverfahren zur Aufstellung oder Änderung des LEP eingeleitet worden ist. Mit Beschluss der Landesregierung vom 14.03.2025 wurde das Verfahren zur „3. Änderung des Landesentwicklungsplans NRW für eine nachhaltigere Flächenentwicklung“ eröffnet. Hierin sind die vorstehenden Zielsetzungen des bisherigen LEP übernommen worden und es wird eine insgesamt nachhaltigere Mobilitätsentwicklung als weiterer Beitrag zum Klimaschutz hervorgehoben. Dabei sollen die Gemeinden den ÖPNV sowie Angebote der weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorrangig entwickeln (vgl. Grundsatz 8.1-1 Ergänzung). Diesem Grundsatz entspricht das WLE-Vorhaben ebenfalls.

Die regionalen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung der Regierungsbezirke werden im Regionalplan nach Maßgabe des § 18 LPIG NRW festgelegt. Durch die Aufstellung von Regionalplänen wird die untere Stufe der Raumordnung auf der Grundlage des LEP für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen im Plangebiet weiter konkretisiert. Regionalpläne sind als zentrales Instrument der überörtlichen und fachübergreifenden raumbezogenen Planung die maßgebliche Planungsgrundlage für eine Region.

Im Kapitel VII. „Verkehr“ des Regionalplans Münsterland (aktueller Stand: 15.04.2025) sind neue Vorgaben zur Infrastruktur enthalten, die dazu beitragen sollen, auch für den ländlichen Raum attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, um damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Hierzu zählt auch das Konzept der S-Bahn Münsterland mit dem Hauptbahnhof Münster als zentralen Knotenpunkt. Hier besteht zudem Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr und an die Busverkehre im Stadtgebiet Münster sowie ins Münsterland. Das S-Bahn-Konzept Münsterland folgt der Zielsetzung, den Anteil des umweltverträglichen Massenverkehrsmittels Eisenbahn an den Verkehrsleistungen zu erhöhen und Schienenwege zu modernisieren und weiter auszubauen sowie ÖPNV-Angebote quantitativ und qualitativ auszuweiten.

Gemäß dem Grundsatz VII.3-3 soll für die Umsetzung der S-Bahn Münsterland ein leistungsfähiges bedarfsorientiertes Verkehrssystem geschaffen werden, das als vernetztes Nahverkehrsangebot das Umland besser an das Oberzentrum Münster anbindet und Straßen und Innenstädte entlastet, wodurch auch die verkehrlichen CO₂-Emissionen erheblich gesenkt werden sollen. Insgesamt wird die S-Bahn Münsterland neun Linien umfassen, wovon viele bereits heute als Regionalbahn- und Regionalexpresslinien existieren.

Die Schienenverbindung Sendenhorst-Münster ist als Linie S 8/RB 68 Teil des Projektes S-Bahn Münsterland. Die WLE-Trasse zwischen Münster und Sendenhorst ist zudem unter Ziel VII.3-4 „Erhalt und Reaktivierung von Schienentrassen“ als sicherungswürdige Strecke konkret benannt.

Die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Schienenstrecke von Sendenhorst nach Münster erfolgt somit im Einklang mit den raumordnerischen Festlegungen der Landes- und Regionalplanung.

2.4.3 Nahverkehrsplanung

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände des SPNV zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan (NVP) auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das im besonderen Landesinteresse liegende SPNV-Netz beachten sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans berücksichtigen.

Der Zweckverband NWL als Aufgabenträger für den SPNV nach § 5 ÖPNVG NRW hat seinen ersten, noch gültigen „Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe“ im Oktober 2011 verabschiedet. Im Abschnitt A. 8 „Erweiterung der Infrastruktur“, Unterabschnitt A. 8.2 „Reaktivierung von Strecken“ wird das planfestgestellte

Vorhaben unter A.8.2.6 als „Ausbau Münster-Neubeckum“ aufgeführt und dazu ausgeführt, dass in einer ersten Stufe eine Reaktivierung des Abschnittes Münster Hbf – Sendenhorst mit den Stationen Halle Münsterland, Loddenheide, Gremendorf, Angelmodde, Wolbeck, Albersloh und Sendenhorst geplant ist und von den weiteren Reaktivierungsmaßnahmen im NWL die Strecke Münster – Sendenhorst einen besonders hohen verkehrlichen Nutzen mit einer guten Auslastung des vorgesehenen SPNV-Angebotes aufweist. Das Projekt soll (als eines von dreien) vordringlich in die weiteren Ausbauplanungen und Investitionsplanungen in NRW eingebracht werden (vgl. Abschnitt A.8.2.10 „Einstufung der Reaktivierungsmaßnahmen“).

Die Stadt Münster als Aufgabenträger für den ÖPNV in ihrem Stadtgebiet nach § 3 ÖPNVG NRW hat zuletzt im Februar 2016 ihren 3. NVP verabschiedet. Im Abschnitt 10.6.4 wird das planfestgestellte Vorhaben benannt und dazu ausgeführt, dass die zügige Umsetzung der WLE-Reaktivierung für Münster und das Münsterland ein herausragendes Verkehrsprojekt, ein zentraler Bestandteil des Regionalplans und auch das erklärte verkehrspolitische Ziel der Stadt Münster ist.

Auch im 3. NVP des Kreises Warendorf als ÖPNV-Aufgabenträger von März 2019 findet das WLE-Vorhaben an verschiedenen Stellen Erwähnung.

2.4.4 Planungen anderer Vorhabenträger

Im notwendigen Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben stehen zwei weitere, bereits abgeschlossene Planfeststellungsverfahren. Beide Maßnahmen wurden im Vorfeld eng mit der WLE abgestimmt.

Mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt Münster vom 28.04.2008 in der Fassung des Planänderungsbeschlusses vom 16.02.2012 gemäß § 14 WaStrG ist das Vorhaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Westdeutsche Kanäle für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) auf der Stadtstrecke Münster (Los 11 und 12) zugelassen worden. Diese Querschnittserweiterung beinhaltet als notwendige Folgemaßnahme auch den Neubau der WLE-Brücke Nr. 73 über den DEK bei Kanal-km 66,701 als auch der unmittelbar im Osten anschließenden Eisenbahnbrücke Nr. 2041 über die geplante Verlängerung der Eulerstraße unter Anpassung an den Stand der Technik. Durch diesen Beschluss wird die WLE-Strecke im Bereich der beiden Brücken von Bahn-km 34,099 bis Bahn-km 34,704 vollständig aus der vorliegenden Reaktivierungsplanung ausgenommen. Die Darstellung in den Planunterlagen erfolgt insofern nur nachrichtlich (vgl. auch Nebenbestimmungen im Abschnitt A. 5.11 dieses Beschlusses). Seit 2023 läuft ein weiteres Planänderungsverfahren bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Vergrößerung des Brückenquerschnitts, das noch nicht abgeschlossen wurde.

Mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes – Außenstelle Köln - vom 22.07.2025 gemäß § 18 AEG ist das Vorhaben der DB InfraGO AG zur Erneuerung der Gleise 18 bis 20 und der Neubau des Bahnsteiges 5 im Hauptbahnhof Münster zugelassen worden. Im Rahmen dieser Modernisierungsmaßnahme wird der Außenbahnsteig am Gleis 20 mit einer Länge von ca. 400 m als Endhaltepunkt der NE-Strecke 9213 der WLE errichtet und die Strecke auch signal- und oberleitungstechnisch an den Hauptbahnhof Münster angebunden. Diese neue Halteposition kann darüber hinaus Personenverkehre aus Richtung Warendorf (kreuzungsfrei) und aus nördlicher Richtung aufnehmen.

2.4.5 Maßnahmen der WLE

Im Zuge der Planungen des unmittelbar an der WLE-Strecke liegenden Baugebiets „Kohkamp“ in Sendenhorst-Albersloh waren die dortigen Bahnübergänge bereits im Vorfeld der vorliegenden Maßnahme an die Entwicklungen anzupassen.

Mit rechtskräftiger Plangenehmigung der Bezirksregierung Münster vom 29.06.2020 ist das Vorhaben „Neubau des technisch gesicherten Bahnübergangs „Kohkamp“, Rückbau zweier bestehender Bahnübergänge und die Anpassung des Straßenbereichs in Sendenhorst-Albersloh“ zugelassen worden. Durch diese Vorab-Genehmigung wird der neue BÜ Kohkamp bei Bahn-km 21,624 (einschließlich der damit verbundenen Aufhebung und des Rückbaus der BÜ 19 Feldweg bei Bahn-km 21,441 und BÜ 20 Rohrlandweg bei Bahn-km 21,736) von der vorliegenden Planfeststellung ausgenommen. Die Darstellung in den Planunterlagen erfolgt insofern nur nachrichtlich.

Zudem ist mit rechtskräftiger Plangenehmigung der Bezirksregierung Münster vom 18.08.2020 das Vorhaben „Neubau einer technischen Sicherung am Bahnübergang „Am Steintor/Petersdamm“ in Münster-Wolbeck“ zugelassen worden. Der BÜ 38 Petersdamm bei Bahn-km 27,165 wird jedoch durch die vorliegende Reaktivierungsmaßnahme überplant.

2.5 Verfahren

2.5.1 Scoping-Verfahren

Da für dieses Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, hat die WLE am 21.08.2015 bei der Bezirksregierung Münster die Durchführung eines Verfahrens gemäß § 5 UVPG a.F. zur Festlegung des Untersuchungsrahmens beantragt.

Der Scoping-Termin durch die Bezirksregierung Münster hat am 22.10.2015 stattgefunden.

2.5.2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 VwVfG NRW (Fassung 2018) ist kein Teil des Anhörungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens. Einwände, die ausschließlich im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht werden, sind keine Einwendungen im Sinne von § 73 Abs. 4 VwVfG NRW. Sie müssen daher im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Anhörungsverfahrens (erneut) vorgetragen werden. Fehler bei der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bleiben ohne rechtliche Folgen für das Planfeststellungsverfahren. Umgekehrt besteht keine rechtliche Obliegenheit, Kritikpunkte bereits im Rahmen der vorgezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubringen. Eine Teilnahme ist nicht Voraussetzung für die Erhebung von Einwendungen im Verwaltungsverfahren.

Die VHT informierte die interessierten Bürgerinnen und Bürger, politischen Vertreterinnen und Vertreter sowie gemeinnützige Interessengemeinschaften über die geplanten Maßnahmen im Zuge der SPNV-Reaktivierung auf der WLE-Strecke zwischen Sendenhorst und Münster auf Bürgerinformationsmärkten im Vorfeld des Antrags auf Planfeststellung am 15.05.2018 in Münster und am 15.11.2018 in Münster-Wolbeck.

2.5.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

2.5.3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 08.05.2020 für die Reaktivierung des SPNV auf dem Streckenabschnitt Sendenhorst - Münster der Eisenbahnstrecke 9213 Neubeckum - Münster die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW bei der Bezirksregierung Münster.

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 24.08.2020 bis einschließlich 23.09.2020 gemäß § 3 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung gestanden. In demselben Zeitraum haben die Unterlagen als zusätzliches Informationsangebot in den Städten Münster und Sendenhorst sowie in der Gemeinde Everswinkel während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

Die Städte Münster und Sendenhorst sowie der Gemeinde Everswinkel haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben waren. Grundsätzlich sind Einwendungen gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW bzw. § 9 UVPg a. F. schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Die Abgabe von Erklärungen zur Niederschrift wurde für dieses Anhörungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 S. 1 PlanSiG ausgeschlossen, da die Abgabe einer Niederschrift aufgrund des dynamischen Infektionsgeschehens nicht für den gesamten Zeitraum vom 24.08.2020 bis 07.10.2020 gewährleistet werden konnte. Statt einer Erklärung zur Niederschrift konnte gemäß § 4 Abs. 2 S. 1 PlanSiG die Abgabe von elektronischen Erklärungen unter poststelle@brms.nrw.de erfolgen. Hierauf wurde in den Bekanntmachungen hingewiesen.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem wurden die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet. Insgesamt wurden im Verfahren 43 Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind von der Auslegung der Planunterlagen in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

2.5.3.2 Umfang der auszulegenden Unterlagen

Im Anhörungsverfahren wurde verschiedentlich eingewandt, dass die ursprünglich ausgelegten Planunterlagen als auch die ausgelegten Unterlagen zu den Planänderungen der Deckblätter A und B nicht ausreichend gewesen seien, um die vom Vorhaben Betroffenen zu informieren. Diese Rügen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde zeigt zwar Verständnis für das Bemühen von Betroffenen, wegen der komplexen Sachverhalte über möglichst viele Details einer neuen Planung Kenntnis zu erhalten. Derartiges ist aber durch das Gesetz nicht geboten. § 73 Abs. 3 S. 1 i. V. m. Abs. 1 S. 2 VwVfG NRW verdeutlicht, was unter „Plan“ im Sinne des Planfeststellungsrechts zu verstehen ist. Danach müssen die

Unterlagen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben. Sie müssen etwaigen Einwendern insbesondere die notwendigen Kenntnisse vermitteln, ohne die eine Beurteilung potenzieller Einwirkungen, Gefahren oder Nachteile einer Baumaßnahme nicht möglich ist. Mit der Planauslegung brauchen jedoch nach ständiger Rechtsprechung nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht werden, die möglicherweise erforderlich sind, die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können. Ausreichend ist vielmehr, dass sich die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die Betroffenheit Dritter zu erkennen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient auch dazu, etwaige Fehler oder Unzulänglichkeiten aufzuspüren und gegebenenfalls Einwendungen zu erheben, damit Defizite in den Unterlagen behoben werden. Ein Verfehlen der Anstoßfunktion liegt demzufolge erst dann vor, wenn die ausgelegten Unterlagen grob unvollständig sind oder schwerwiegende Fehler enthalten (vgl. BVerwG, Beschluss v. 26.03.2020 – 3 B 24/19, juris; OVG NRW, Beschluss v. 12.01.2024 – 8 D 92/22.AK, juris; BayVGh, Beschluss v. 16.12.2024 – 22 CS 24.1314, juris). Davon ist im vorliegenden Verfahren nicht auszugehen, so dass dem Informationsanspruch der Einwender durch die Auslegung der Planunterlagen in jedem Fall entsprochen worden ist.

Bereits der Umstand, dass die Einwender umfassend zu den Inhalten der Unterlagen Stellung genommen und sich ausführlich mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt haben zeigt, dass der ausgelegte Plan die erforderliche Anstoßwirkung entfalten und sich die betroffene Öffentlichkeit in der gesetzlich gebotenen Weise am Entscheidungsprozess beteiligen konnte. Die vorgetragenen Kritikpunkte betreffen somit nicht den Verfahrensablauf als solchen und stellen daher keinen Verfahrensfehler dar. Sie sind vielmehr Gegenstand des materiell-rechtlichen Abwägungsprozesses im Hinblick auf die inhaltlichen Vorgaben der jeweiligen Fachgesetze und werden entsprechend in Abschnitt B. ausführlich bewertet.

2.5.3.3 Planänderungen vor Erörterung (Deckblatt A)

Nach Auswertung der im Rahmen des Anhörungsverfahrens 2020 eingegangenen Einwendungen, Anregungen und Stellungnahmen hat die VHT verschiedene Planänderungen vorgenommen und das Deckblatt A in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

Planänderungen im gesamten Planungsbereich der WLE-Strecke (technische Planung):

- Anpassungen an einzelnen Bahnübergängen und bahnparallelen Seitenwegen

- Änderungen zu Durchlässen und Entwässerungsanlagen
- Änderungen an Stützwänden und Bauwerken
- Optimierung der Gleisgeometrie an verschiedenen Streckenabschnitten
- Ergänzung und Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen
- Anpassung der Kilometrierung der Schienenstegabschirmung
- Ergänzung von Schalthäusern

Ergänzung und Änderungen von Unterlagen:

- Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung und naturschutzfachlicher Unterlagen
- Einbringung neuer Gutachten zum Baulärm und Feinstaub
- Einbringung eines Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie

und der damit im Zusammenhang stehenden Änderung und Ergänzung der ursprünglichen Planunterlagen.

Das Deckblatt A hat in der Zeit vom 17.10.2022 bis 16.11.2022 gemäß § 3 Plan-SiG nach rechtzeitiger, vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung gestanden. In demselben Zeitraum haben die Unterlagen als zusätzliches Informationsangebot in den Städten Münster und Sendenhorst sowie in der Gemeinde Everswinkel während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben waren. Grundsätzlich waren Einwendungen seinerzeit gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW bzw. § 9 UVPg a. F. schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem hat die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind von der Planänderung in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

2.5.3.4 Erörterungstermin

Während der gesetzlichen Fristen sind sowohl zu den Planunterlagen aus 2020 als auch zu den Inhalten des Deckblattes A Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen gegen den Plan erhoben worden, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten daraufhin unter Übersendung des ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teils der Äußerung der WLE zum Erörterungstermin vom 28.08.2023 bis 01.09.2023 in das Messe und Congress Centrum Halle Münsterland, NEO-Hauptraum, Albersloher Weg 32, 48155 Münster, eingeladen. Der Erörterungstermin ist rechtzeitig vorab ortsüblich bekanntgemacht worden.

Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden auch im Übrigen gewahrt. Die Beteiligten erhielten im Erörterungstermin ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern. Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt und die Niederschrift zum Erörterungstermin (vgl. Abschnitt A. 2.4, lfd. Nr. 74 dieses Beschlusses) verwiesen.

Aufgrund der schriftlichen Gegenäußerungen der VHT sowie in der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken zum Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die von der VHT gegebenen und in die Niederschrift über den Erörterungstermin aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

2.5.3.5 Planänderungen nach Erörterung (Deckblätter B, C, D und E)

Als Ergebnis der Erörterung im Jahr 2023 und aus Anlass von Einwendungen wurden von der VHT weitere Planänderungen vorgenommen und in Form der Deckblätter B, C, D und E in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich um Folgendes:

2.5.3.5.1 Deckblatt B 2024

Das Deckblatt B enthält im Wesentlichen folgende Änderungen gegenüber den Planfeststellungsunterlagen des Deckblattes A 2022:

Planänderungen im gesamten Planungsbereich der WLE-Strecke (technische Planung):

- Anpassungen an einzelnen Bahnübergängen und Wegeführungen im Bereich von Bahnübergängen
- Änderungen zu Durchlässen und Entwässerungsanlagen
- Anpassung von Standorten einzelner Bauwerke
- Neubau sowie Wegfall von Stützwänden
- Ergänzung und Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen
- Anpassung der Kilometrierung der Schienenstegabschirmung
- Anpassung der Größe von Baustelleneinrichtungsflächen
- Ergänzung von vorhandenen Baudenkmälern

Ergänzung und Änderungen von Unterlagen:

- Grundlegende Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung und naturschutzfachlicher Unterlagen (Ergänzung zur UVS, LBP und FFH-Verträglichkeitsstudie)
- Einbringung neuer Berichte zur Biotopkartierung

Das Deckblatt B hat in der Zeit vom 20.01.2025 bis 19.02.2025 auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster nach rechtzeitiger, vorheriger Bekanntmachung auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster sowie in den örtlichen Tageszeitungen von Münster, Sendenhorst und Everswinkel zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegen. In demselben Zeitraum haben die Unterlagen als zusätzliches leicht zu erreichendes Informationsangebot zur allgemeinen Einsichtnahme auch bei der Stadt Münster ausgelegen. Maßgeblich hierfür waren die Regelungen aus § 18a Abs. 3 AEG.

In der Bekanntmachung wurde diejenige Stelle bezeichnet, bei der innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan vorzugsweise in elektronischer Form oder auch schriftlich zu erheben waren. Gemäß § 18a Abs. 4 AEG konnten Einwendungen schriftlich gegenüber der Bezirksregierung Münster als Anhörungsbehörde sowie in elektronischer Form über die in der Bekanntmachung aufgezählten Möglichkeiten abgegeben werden.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem hat die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind von der Planänderung in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Es wurden Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

2.5.3.5.2 Deckblatt C 2025

Die Planänderungen zum Deckblatt C resultieren aus einer Stellungnahme der Open Grid Europe GmbH zur ursprünglich geänderten Trassenführung über zwei bestehenden Gasleitungen im Bereich von Sendenhorst.

In Folge dieser Stellungnahme erfolgte eine Umplanung der Eisenbahnstrecke zurück auf die Bestandstrasse. Damit einhergehend erfolgte eine Anpassung von Lageplänen, Bauwerks- und der Grunderwerbsunterlagen sowie Querschnitts- und Höhenplänen sowie Kabel- und Leitungsplänen.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind aufgrund mangelnder negativer umweltfachlicher Auswirkungen dieser Planänderungen nicht beteiligt worden.

Es wurden Stellungnahmen abgegeben, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

2.5.3.5.3 Deckblatt D 2025

Die Planänderungen zum Deckblatt D haben sich aus dem nachträglich entdeckten Vorkommen des Bluthänflings im Planungsgebiet und der daraus resultierenden artenschutzrechtlichen Betrachtungen und Maßnahmen ergeben. Es erfolgte insbesondere die Anpassung von Ausgleichsmaßnahmen. Damit einhergehend wurden die LBP-Unterlagen angepasst und ergänzt.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind von den Planänderungen in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Es wurden Stellungnahmen abgegeben, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

2.5.3.5.4 Deckblatt E 2025

Die Planänderungen zum Deckblatt E resultieren aus eingegangenen Einwendungen zu den schalltechnischen Unterlagen. Es erfolgte daher die Planung einer 117 m langen Schallschutzwand auf den Flurstücken 2052 und 2162, Flur 2, Gemarkung Angeldomde in Höhe von Bahn-km 29,047 bis Bahn-km 29,164 auf der bahnberechtigten Seite als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes sowie geringfügige Anpassungen der schalltechnischen Untersuchung.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Da der Kreis der von der Änderung Betroffenen bekannt und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen waren, konnte auf eine öffentliche Auslegung des Deckblattes verzichtet werden.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind aufgrund mangelnder negativer umweltfachlicher Auswirkungen dieser Planänderungen nicht beteiligt worden.

Es wurden Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

2.5.3.6 Weitere eingereichte Unterlagen

Folgende Unterlagen (vgl. Abschnitt A. 2.4 dieses Beschlusses) wurden noch von der Vorhabenträgerin vorgelegt:

- lfd. Nr. 75 - Messungen der Deckeneigenfrequenzen potentiell durch Erschütterungsimmissionen betroffener Gebäude entlang der WLE-Strecke

Münster-Sendenhorst im Zuge der Reaktivierung des SPNV (allgemeiner Bericht und 14 Anlagen)

- lfd. Nr. 76 - Erläuterung des Erschütterungsgutachtens zu den Wohngebäuden in Münster, Woermannweg 17, 17a
- lfd. Nr. 77 - Erläuterung des Erschütterungsgutachtens zu den Wohngebäuden in Münster, Brandhoveweg 126-140
- lfd. Nr. 78 - Maßnahmenpläne zum LBP – Version 2 von Unterlage Nr. 13.3.1 B - 13.3.9 B und 13.3.11 B - 13.3.22 B
- lfd. Nr. 79 - Kompensationskonzept zum LBP – Version 2 von Unterlage Nr. 13.1 B
- lfd. Nr. 80 - Stellungnahme zur schalltechnischen Wirksamkeit und technischen Sicherheit der aktiven Schallschutzmaßnahme „Schienenstegabschirmung“
- lfd. Nr. 81 - Reaktivierung SPNV WLE-Strecke 9213 Sendenhorst-Münster - Fachbeitrag Klimaschutz
- lfd. Nr. 82 - Ergänzendes Schreiben der WLE zur Erneuerung des Schotteroberbaus („Schotter Schicht“)

Da es sich bei diesen Unterlagen um Ergänzungen und nicht um wesentliche Planänderungen handelte und sie zu keinen neuen bzw. größeren Betroffenheiten führten, war eine Offenlage dieser Planunterlagen nicht notwendig. Sie sind Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen und werden zusammen mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss offengelegt.

2.5.3.7 Einwendungen zur Durchführung des Verfahrens

Im Rahmen der Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen wird in Einwendungen Privater (z. B. lfd. Nrn. E002, E012.2, E013, E014, E019/20, E034, E040, E046/47, E048/49, E056, E077/78, E087, E089/90, E094, E095, E096, E097, E105, E110, E122/123/124/124.2/125, E126, E129, E130, E131, E142, E145, E149, E184, E185, E213, E216, E221, E225, E245, E260, E270, E275) insbesondere geltend gemacht, dass

- die Bekanntmachung nicht hinreichend verständlich und die Anstoßwirkung aufgrund von Abkürzungen fraglich sowie die Präklusionsregelung unklar sei,

- die Veröffentlichungen in der Presse und im Amtsblatt der Stadt Münster verspätet erfolgt seien,
- die Einwendungsfrist bei UVP-pflichtigen Vorhaben immer 4 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist sei,
- eine längere Einsichtnahme gem. § 21 Abs. 3 S. 1 UVPG geboten sei,
- die Einsichtnahme der ausgelegten Unterlagen beschränkt gewesen sei (Einzelzutritt ohne Begleitperson) und
- die Auslegung im Internet für so umfangreiche, teilweise auch unvollständige Unterlagen unpraktikabel gewesen sei.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden zurückgewiesen. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Das ursprüngliche Anhörungsverfahren ab dem 24.08.2020 erfolgte während der Corona-Pandemie und unterlag somit den besonderen Verfahrensregelungen des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) und den jeweils aktuellen Infektionsschutzregelungen des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der Auslegungsgemeinden. Dies bedingte sowohl eine Auslegung der Planunterlagen in den Rathäusern vor Ort, allerdings nur unter Einschränkung der Aufsuchungszeiten und der Personenanzahl sowie unter Ausschluss der Niederschrift einer Einwendung zum Gesundheitsschutz, als auch erstmals eine Auslegung im Internet kraft der Ausnahmeregelung in § 3 Abs. 1 PlanSiG.

Die Planfeststellungsbehörde räumt ein, dass die Vielzahl der Planunterlagen und ihre technische Darstellung auch gepaart mit Problemen am PC der Einwender im Einzelfall eine gewisse Herausforderung dargestellt haben mögen. Hier war jedoch jederzeit eine Kontaktaufnahme zur Planfeststellungsbehörde möglich und wurde von ihr bei technischen Problemen auch Hilfestellung geleistet. Bei unüberwindlichen Schwierigkeiten wäre alternativ auch die Einsichtnahme in einer Auslegungsgemeinde möglich geblieben. Die verwendeten Abkürzungen sind üblich und weit verbreitet (wie z. B. FFH), haben sich aus den Unterlagen in der Gesamtschau erschlossen (wie z. B. WLE) oder waren jedenfalls leicht in Erfahrung zu bringen (z. B. durch Internet-Suchmaschinen).

Der Text der Bekanntmachungen in diesem Verfahren folgt einem gesetzlich aus dem AEG und dem VwVfG NRW sowie UVPG und Rechtsprechung vorgegebenen bundesweiten Standard, der in jedem Fall die von der Rechtsprechung geforderte Anstoßwirkung, d.h. die Erkennbarkeit einer möglichen Betroffenheit, erfüllt, da insbesondere das Vorhaben, seine räumliche Lage und seine Umweltauswirkungen beschrieben werden sowie alle zu diesem Zeitpunkt relevanten Verfahrensvorgaben einschließlich der Präklusionsregelung.

Gleiches gilt für die Vorlauffrist gem. § 73 Abs. 5 S. 1 VwVfG NRW. Hier ist bereits seit 1996 keine konkrete Frist mehr vorgesehen. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung des Plans erfolgte durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 23 der Stadt Münster am 21.08.2020 und damit wie gesetzlich vorgesehen vor dem Beginn der Auslegung bzw. des Anhörungsverfahrens. Eine ergänzende Pressemitteilung ist gesetzlich gar nicht vorgesehen und kann somit gänzlich unterbleiben bzw. jederzeit erfolgen. Sie wird von der Planfeststellungsbehörde allerdings für zweckmäßig erachtet und erfolgt möglichst wenige Tage vor Beginn der Auslegung, so auch in diesem Fall. Ob überhaupt und wann eine behördliche Pressemitteilung von einem Presseorgan aufgegriffen und publiziert wird, entzieht sich aufgrund der bestehenden Pressefreiheit naturgemäß dem Einfluss der Planfeststellungsbehörde. Bei den eingegangenen, teilweise sehr umfangreichen Einwendungen war auch nicht zu erkennen, dass die Bekanntmachungen oder die Vorlauffristen die inhaltlichen Ausführungen in irgendeiner Art und Weise beeinträchtigt hätten.

Soweit die Einwender auf Fristregelungen im UVPG abstellen wird verkannt, dass im vorliegenden Verfahren die Übergangsregelung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG greift, wonach noch das alte UVPG i. d. F. bis zum 15.05.2017 Anwendung findet. Die Einleitung des Verfahrens nach § 5 UVPG a. F. (Scoping) erfolgte vor diesem Stichtag und der Scoping-Termin wurde am 22.10.2015 durchgeführt. Daraus ergibt sich insbesondere nur eine Einwendungsfrist von 2 Wochen (§ 9 Abs. 1 S. 3 UVPG a. F. i. V. m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW).

Im Rahmen der Auslegung der geänderten Planunterlagen in den Verfahren zu den Deckblättern A und B wird in einigen Einwendungen Privater (z. B. lfd. Nrn. E001-A/B, E003-A, E004-A, E007-B, E009-A, E014-B, E018-A, E022-A, E024-B, E027-B, E030-B, E031-B, E033-A, E043-A, E045-B, E049-B, E066-B, E069-A/B, E105-A) insbesondere ergänzend geltend gemacht, dass

- eine Veröffentlichung gar nicht bzw. nur im Amtsblatt der Stadt Münster stattgefunden habe und nicht bzw. nur verspätet in der Lokalpresse und dadurch der Öffentlichkeit bewusst Informationen vorenthalten worden seien,
- nicht ersichtlich gewesen sei, welche Unterlagen bzw. Planungsdetails mit den Deckblattverfahren neu eingeführt worden seien und welche korrigiert wurden, auch weil die farbliche Gestaltung sowie die Lesbarkeit der Dokumente die Verständlichkeit beeinträchtigte und die Unterlagen, insbesondere kartographische Darstellungen, nicht barrierefrei gewesen seien und

- die Bezeichnung des Verfahrens und Verfahrenshinweise sowie die aufgeführten Unterlagen in der Bekanntmachung auch in Bezug auf neu eingeführte Gutachten die Anstoßfunktion nicht erfüllt hätten.

Auch diese Einwendungen sind unbegründet und werden zurückgewiesen, was sich aus Folgendem ergibt:

Die öffentliche Bekanntmachung der Auslegung des Deckblatts A erfolgte für die Stadt Münster ordnungsgemäß im Amtsblatt der Stadt Münster, 65. Jahrgang, Nr. 25 vom 07.10.2022 und damit 10 Tage vor Beginn der Offenlegung am 17.10.2022. Die gesetzlich nicht vorgesehene, aber gleichwohl zur weiteren Information der Öffentlichkeit von der Planfeststellungsbehörde veranlasste zusätzliche Presseinformation hat die Lokalpresse „Westfälische Nachrichten“ am 18.10.2022 berichtet. Ob überhaupt und wann eine behördliche Pressemitteilung von einem Presseorgan aufgegriffen und publiziert wird, entzieht sich aufgrund der bestehenden Pressefreiheit naturgemäß dem Einfluss der Planfeststellungsbehörde.

Das Anhörungsverfahren zum Deckblatt B erfolgte ab dem 20.01.2025 und unterlag den Verfahrensregelungen des § 18a Abs. 3 AEG in der (aktuellen) Fassung des Gesetzes vom 22.12.2023, worauf in der Bekanntmachung unter Nr. 8 erster Spiegelpunkt ausdrücklich hingewiesen wurde. Danach ist nur noch eine Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde zu bewirken und zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen im Bereich des Vorhabens. Neben der Veröffentlichung der Bekanntmachung und der Planunterlagen auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster erfolgte die Bekanntmachung auch am 11.01.2025 in den örtlichen Tageszeitungen „Westfälische Nachrichten“ und „Die Glocke“ und somit ebenfalls ordnungsgemäß.

Die Planfeststellungsbehörde räumt ein, dass es für Laien nicht immer einfach ist, die teilweise mit zahlreichen technischen Details versehenen Planunterlagen auch im sog. Änderungsmodus in allen Einzelheiten zu erfassen. So ist die farbliche und auch inhaltliche Gestaltung in dem hier zugrunde gelegten EBA-Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen vorgegeben, an den sich die VHT bzw. ihr Planungsbüro gehalten haben. In den textlichen Ausführungen, insbesondere im Erläuterungsbericht, werden sich keine grundlegenden Schwierigkeiten ergeben haben, so dass Inhalt und Ausmaß der Planänderungen für die Einwender in jedem Fall ersichtlich gewesen sind. Davon zeugt auch die zum Teil sehr umfangreiche inhaltliche Auseinandersetzung mit den geänderten Unterlagen in den Einwendungen.

Hinsichtlich der von einigen Einwendern kritisierten mangelnden Barrierefreiheit der insbesondere zeichnerischen Planunterlagen weist die Planfeststellungsbe-

hörde darauf hin, dass die sich aus § 10 Abs. 2 BGG NRW ergebende Verpflichtung zur barrierefreien Gestaltung von Websites und eingebundenen elektronischen Dokumenten für den Internetauftritt der Bezirksregierung Münster gemäß §§ 10 Abs. 3, 10e BGG NRW i. V. m. § 17 Abs. 1 Nr. 2 BITV NRW erst seit dem 23.09.2020 gilt. Zum Zeitpunkt des für die Einwendung maßgeblichen Zeitraumes der Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen und deren digitaler Zurverfügungstellung ab dem 24.08.2020 galt die Vorgabe des § 10 Abs. 2 BGG NRW dementsprechend noch nicht, so dass ein Verstoß gegen die Regelungen zur Barrierefreiheit nicht vorgelegen hat.

Unabhängig davon ist die Bezirksregierung Münster als öffentliche Stelle i. S. d. Richtlinie (EU) 2016/2102 bemüht, die digitale Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten und die Benutzerfreundlichkeit eingestellter Dokumente kontinuierlich zu verbessern. Während eine barrierefreie Gestaltung bei Texten im WORD-Dateiformat nach einer Umwandlung in ein PDF-Format einfach und häufig gelingt, ist dies bei anderen Formaten und insbesondere komplexen zeichnerischen Darstellungen wie Karten und Plänen als Bestandteil von Planunterlagen entweder technisch gar nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich. In diesem Fall darf von der Vorgabe zur Barrierefreiheit gem. § 10 Abs. 4 BGG NRW abgewichen werden. Der Planfeststellungsbehörde ist bisher auch über ihren Zuständigkeitsbereich hinaus kein Verfahren bekannt geworden, in dem eine barrierefreie Zurverfügungstellung von Planunterlagen vollständig gewährleistet werden konnte.

Zudem haben weder die Einwender dargelegt, inwiefern sie durch eine mangelnde Barrierefreiheit der Unterlagen benachteiligt worden sind, noch haben sich Personen während der Auslegungszeiträume in den Anhörungsverfahren zu den Deckblättern A und B bei der Planfeststellungsbehörde gemeldet oder über die Website der Bezirksregierung Münster auf vorhandene Barrieren aufmerksam gemacht, so dass ihnen ggf. barrierefreie Alternativen nachträglich hätten zur Verfügung gestellt werden können. Insofern ist auch nicht von einer relevanten Beeinträchtigung des Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass unabhängig von der Bezeichnung der einzelnen Dokumente in den Planunterlagen oder der amtlichen Bekanntmachung (sei es mit dem Fachbegriff als „Deckblattverfahren“ oder Planänderung oder Planergänzung) mit der Auslegung aller - entsprechend gekennzeichneten – veränderten, d.h. aktualisierten und neuen Unterlagen als auch zum besseren Verständnis des Gesamtzusammenhangs aller nicht veränderten Unterlagen die erforderliche Anstoßwirkung in jedem Fall und in der breiten Öffentlichkeit erfüllt worden ist. Hiervon zeugt wiederum die Vielzahl der eingegangenen Einwendungen auch zu den Deckblättern A und B. Das Verfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit der erfolgten Anhörung der Öffentlichkeit als auch der Träger öffentlicher Belange hat somit alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

Schließlich wurde von einzelnen Einwendern (z. B. lfd. Nrn. E020-B, E024/25-B, E031-B, E033-B, E035-B, E060-B) ein weiterer Erörterungstermin gefordert, um die komplexen geänderten Planunterlagen, insbesondere auch das neue Schallgutachten zu erläutern. Der Erörterungstermin dient der Ermittlung des Sachverhalts und soll möglichst zu einer Einigung mit den Planbetroffenen führen. Die Genehmigungsbehörde muss also die Prognose anstellen, ob ein Erörterungstermin zu neuen relevanten Erkenntnissen führen könnte. Zudem hat sie in den Blick zu nehmen, ob eine weitere Erörterung geeignet ist, Konflikte auszuräumen und die Gerichte zu entlasten (vgl. BVerwG, Beschluss v. 28.03.2020 - 4 VR 5.19 - und Beschluss v. 25.03.2015 - 9 A 1.14, juris).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Unabhängig davon, dass § 18a Abs. 5 S. 2 AEG eine Erörterung von geänderten Plänen grundsätzlich nicht (mehr) vorsieht, führen die Stellungnahmen der Einwender zu keinen anderen Erwägungen und somit zu keinem anderen Ergebnis. Bei den Planänderungen handelt es sich um Modifikationen, welche die Gesamtkonzeption des Vorhabens unberührt lassen und die Identität des ursprünglichen Vorhabens wahren. Es wurden größtenteils solche Belange geltend gemacht, die auch schon in Bezug auf die Ausgangsfassung des Plans geltend gemacht wurden und insoweit bereits Gegenstand einer Erörterung waren. Die vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen sowie die jeweilige Gegenäußerung der VHT waren verständlich und nachvollziehbar. So wurden keine über das übliche Maß hinausgehenden Einwendungen oder Stellungnahmen erhoben, die eine Abweichung von der Regelung des § 18a Abs. 5 S. 2 AEG erfordert und somit einer Erörterung bedurft hätten. Das überarbeitete Schallgutachten trägt insbesondere den Forderungen von Einwendern und weiteren Erkenntnissen aus dem stattgefundenen Erörterungstermin Rechnung. Die vorgetragenen Bedenken wurden eingehend von der VHT betrachtet, führten teilweise noch zu Planänderungen und konnten von der Planfeststellungsbehörde so auch ohne weiteren Erörterungstermin gewürdigt werden (vgl. insbesondere Abschnitt B. 3.2.3.1/2 dieses Beschlusses).

Auch weitere, meist unsubstantiiert oder ohne Kontext zum eigenen durch das Vorhaben betroffenen Belang erhobene Verfahrenseinwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Geltendmachung von Allgemeininteressen oder Belangen Dritter durch Einwender sieht § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW nicht vor.

2.5.3.8 Einwendungsinhalte

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Inhalt der Verfahrensakte, die Niederschrift zum Erörterungstermin und auf Abschnitt B. dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat alle

insoweit konkret vorgebrachten Belange gewichtet und bei der Zulassungsentcheidung auch gegenüber gegenläufigen Belangen abgewogen. Im Erörterungstermin bestand Gelegenheit, zu konkreten Einwendungen ergänzende Ausführungen zu machen.

2.5.3.9 Zusammenfassende Beurteilung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Anhörungsverfahren insgesamt im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt worden ist.

2.6 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das UVPG verfolgt das Ziel, dass zur wirksamen Umweltvorsorge bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden, um die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Umweltbelange zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Verfahren nach § 4 UVPG n. F. sind gem. § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG n. F. nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 eingeleitet wurde. Das Verfahren für das vorliegende Vorhaben wurde durch den Scoping-Termin am 22.10.2015 bereits formal im Sinne der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG in der aktuell gültigen Fassung eingeleitet. Im Folgenden wird das UVPG in der alten Fassung nur als UVPG bezeichnet.

Für das Vorhaben ist nach § 3e UVPG i. V. mit Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden.

Die von der VHT zu Beginn nach § 6 UVPG für das Anhörungsverfahren vorgelegten Planunterlagen berücksichtigen mögliche Umweltauswirkungen durch den Bau und den Betrieb des Änderungsvorhabens – jeweils orientiert an der Reichweite der als relevant bewerteten Wirkungen. Die Beurteilung der UVP-schutzgutbezogenen Auswirkungen des beantragten Vorhabens erfolgte auf der Grundlage von Vorgaben der UVPVwV, sonstigen fachgesetzlichen Vorgaben und Vorschriften, dem Stand der Technik, allgemein anerkannten Regeln und gutachterlicher Erfahrung.

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren mit ortsüblicher Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 UVPG).

Die Beteiligungsverfahren zu den Planänderungen der Deckblätter A bis E nach Einleitung des Verfahrens erfolgten durch Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den Bestimmungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 1b UVPG).

Die sonstigen Unterlagen (vgl. Abschnitt A. 2.4 dieses Beschlusses) werden gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt.

2.6.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Aus den von der VHT vorgelegten Unterlagen, den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich folgende Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter:

2.6.1.1 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Das Schutzgut Menschen umfasst das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen, soweit diese von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst werden. Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen und sein Wohlbefinden zu mindern. Darunter fallen nicht nur Beeinträchtigungen in seinem unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld, sondern auch Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Raumes und nicht nur Beeinträchtigungen, die die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits solche unterhalb dieser Grenze.

Entlang der geplanten Strecke befinden sich Flächen, insbesondere Wohngebiete, mit einer sehr hohen Bedeutung für die Wohnfunktion und vereinzelte Bereiche mit Wohnfunktion und gemischter Nutzung von hoher bis mittlerer Bedeutung. In den betrachteten Siedlungsbereichen reichen die Bebauungen und dementsprechend auch die Baunutzung bis in den Nahbereich der Bahntrasse. Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich in einigen Bereichen Wälder mit Immissionsschutz- oder Klimaschutzfunktion.

In den Freiräumen befinden sich teilweise landwirtschaftliche Nutzungen, die in Abhängigkeit vom Grad der Erschlossenheit und der Struktur (Münsterländer Parklandschaft) ebenso wie die teilweise durch Wanderwege erschlossenen Waldbereiche eine Funktion für die Erholung und Freizeitgestaltung erfüllen. Insbesondere der Wolbecker Tiergarten stellt einen Erholungsschwerpunkt mit regionaler Bedeutung dar. In den Untersuchungskorridoren sind Teilbereiche von Themenradwegen und Wanderwegen, wie die 100 Schlösser-Route oder der Werse-Radweg, und ein offizieller Reitweg vorhanden.

Baubedingt kommt es zur temporären und lokalen Beanspruchung und Überbauung von Grundflächen. Die Andienung der Baustelle mittels Straßen-, Bau- und Spezialfahrzeugen erfolgt über vorhandene, befestigte Straßen und Wege. Baumaterialtransporte in und aus dem Baufeld erfolgen nach Möglichkeit vom Gleis aus. Mehrere Baustelleneinrichtungsflächen, welche unter anderem auch als Lagerflächen für Oberbau-, Aushub- und Abbruchmaterial dienen, sind entlang der Bahnstrecke mit möglichst kurzem Anschluss an öffentliche befestigte Straßen und Wege vorgesehen. Erhebliche baubedingte Verkehrsbeeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Feuerwehr und Rettungsdienste werden kontinuierlich über die Baustellensituation informiert.

Bei Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen kommt es zu Emissionen von Luftschadstoffen aus der Verbrennung sowie von Partikeln, welche auch eine potenzielle Beeinträchtigung des Menschen darstellen.

Während der Bauzeit entsteht bei trockener Witterung, abhängig von Windbedingungen und dem aktuellen Bauzustand, Staub sowohl auf offenen Baufeldflächen als auch durch Erdarbeiten und den Transportverkehr.

Von den Baumaschinen und Transportfahrzeugen gehen Schallemissionen aus, die sich hier primär aus dem Kfz-Verkehr (An- und Abfahrt: Baustellenpersonal, Baumaschinen, Materiallieferungen) ergeben und temporär und lokal ein gewisses Maß an zusätzlicher Verlärmung mit sich bringen. Relevante Erschütterungsemissionen sind bei der Durchführung der Bauarbeiten zu erwarten. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die Erholungs- und Freizeitfunktionen temporär und lokal beeinträchtigt werden. Diese Wirkungen werden aber nicht als durchgreifend erheblich festgestellt.

Durch den Baubetrieb bedingte visuelle Reize ergeben sich aus sich bewegenden Objekten, wie den Maschinenbetrieb, LKW-Verkehr sowie weitere Fahrzeuge auf den Baustraßen und durch Anwesenheit und Bewegung von am Bau tätigen Personen.

Wohnumfeld- oder erholungsrelevante Wegeverbindungen können in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

Aufgrund der linearen Struktur einer Bahnstrecke stellt der Gleisbereich eine an-lagebedingte trennende Schneise abweichender abiotischer Standorteigenschaften innerhalb der umgebenden Landschaft dar.

Durch den Schienenverkehr entstehen betriebsbedingt Lärmbelastungen und Erschütterungsimmissionen, wobei die von Schienenwegen ausgehenden Verkehrsgeräusche im Vergleich zu Immissionen des Straßenverkehrs im Allgemeinen als weniger lästig und störend betrachtet werden.

Im Einzelfall können aus der Durchführung von Wartungsarbeiten Schallemissionen hervorgehen.

Die freie Strecke ist nicht beleuchtet. Die Scheinwerfer der Fahrzeuge und die Fenster der Passagierzüge sind Lichtquellen, die diskontinuierlich und bezogen auf einen Standort nur temporär auftreten. Betriebsbedingte visuelle Reize werden durch das Vorbeifahren der Züge ausgelöst.

Bei Einsatz von Triebwagen mit Dieselantrieb kommt es zu Emissionen von Luftschadstoffen aus der Verbrennung sowie von Partikeln. Durch den Zugbetrieb fallen Schienen- und Bremsabrieb an. Schienenabrieb besteht im Wesentlichen aus Eisen. Zu einem geringen Abrieb von Fahrleitungen und Stromabnehmern aus Kupfer kann es kommen, wenn ein batteriebetriebenes Triebfahrzeug (BEMU-Triebwagen) zur Ladung im Bahnhof die Oberleitung nutzt.

Betriebsbedingte faktische Trennwirkungen ergeben sich durch die eigentlichen Zugfahrzeiten, während derer eine Nutzung der Querungsstellen der Strecke für Menschen nicht möglich ist.

Grundsätzlich können Unfälle im Zusammenhang mit dem vorgesehenen SPNV nicht ausgeschlossen werden, wobei jedoch die Gefahr von Unfällen im Schienenverkehr deutlich niedriger als im Straßenverkehr ist. Zudem wird die gesamte Reaktivierungsstrecke insbesondere in den Bahnübergangsbereichen an den aktuellen Stand der Verkehrssicherheitstechnik angepasst.

2.6.1.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Unter die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind nicht nur einzelne Lebewesen, sondern auch Populationen und Arten, unabhängig von ihrem Entwicklungsstadium bzw. ihrer Vegetationsphase, zu subsumieren. Die Begriffe Tiere und Pflanzen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schutzgut biologische Vielfalt. Dessen Inhalt ist der Schutz der Natur und die Erhaltung der Biotop- und Artenvielfalt. Das Schutzgut biologische Vielfalt stellt somit auch für den Inhalt und die Reichweite anderer Schutzgüter eine wichtige Auslegungshilfe dar.

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch die Baumaßnahmen zur Reaktivierung und den Betrieb der Schienenstrecke und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem Verlust, der Zerschneidung bzw. der Störung der Lebensräume. Das bezieht sich nicht nur auf die hochwertigen Lebensräume, sondern auch auf Acker- und Weideflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen.

Als eine Ursache des Verlustes von Lebensraum ist die Flächenversiegelung zu nennen. Daneben kann die Störung von Lebensräumen vielfältige Ursachen haben, z. B. die Veränderung des Wasserhaushalts sowie die Beunruhigung des Raumes durch Verlärmung, Beleuchtung und Bewegung. Aber auch kleinklimatische Veränderungen sowie Veränderungen in der Nutzungsstruktur des Bodens können entsprechende Wirkungen hervorrufen.

Eine weitere Beeinträchtigung ist die Zerschneidung der Lebensräume bzw. deren Beunruhigung. Der Rückzug von Vögeln aus ihren angestammten Brutgebieten, sei es auf Acker- oder Wiesenflächen, sei es innerhalb von Feldgehölzen und Hecken oder ähnlichen Strukturen, ist dafür ein Beleg. Durch die Reaktivierung der Bahntrasse und deren verkehrliche Nutzung werden die gegenwärtige Vernetzungsstruktur des Landschaftsraumes tangiert und Funktionsbeziehungen unterbrochen.

Im Untersuchungsraum ist ein FFH-Gebiet aus dem Netz Natura 2000 verzeichnet, weitere Gebiete liegen in einiger Entfernung. Der westliche Randbereich dieses FFH-Gebietes „Wolbecker Tiergarten“ zieht sich durch den nordöstlich der Bahnstrecke gelegenen Untersuchungsraum. Der geringste Abstand zur Trasse beträgt ca. 20 m und befindet sich im Bereich der L 585 / Am Steintor.

Pflanzen

Das FFH-Gebiet „Wolbecker Tiergarten“ ist im Kernmünsterland ein wichtiger Repräsentant für naturnahe Waldbestände und hat aufgrund seiner Flächengröße und seines Erhaltungszustandes eine überregionale Bedeutung. Dieser Schutzraum stellt einen wichtigen Baustein im landesweiten Biotopverbund dar und sichert mit seinen stabilen Populationen vieler seltener Arten deren Erhalt und Wiederbesiedlung neuer Gebiete.

Der „Wolbecker Tiergarten“ ist ebenso als Naturschutzgebiet mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung (WuFbesB) verzeichnet und deckungsgleich mit dem gleichnamigen FFH-Gebiet. Schutzziele dieses NSG sind der Schutz, Erhalt und Entwicklung naturnaher Waldgesellschaften der Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald, Stieleichen-Hainbuchenwald und alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen. Weitere NSG befinden sich nicht im Untersuchungsraum.

Darüber hinaus befinden sich die Landschaftsschutzgebiete „Werseniederung“ und „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ im Betrachtungsraum, die sich durch flussbegleitendes, autotypisches Grünland, Altwasser, Ufergehölze, Röhrichte, Abbruchkanten, Acker und Wald sowie eine reichhaltige Gliederung mit Wallhecken, Hecken und Feldgehölzen auszeichnen.

Im Untersuchungsraum sind vier gesetzlich geschützte Biotope kartiert. Angrenzend an der Trasse bzw. diese sogar teilweise miteinschließend befinden sich im Vorhabenraum zwölf Biotopkatasterflächen. Darüber hinaus gibt es drei Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung und acht Biotopverbundflächen besonderer Bedeutung.

Tiere

Im Rahmen der Erfassungen im Jahr 2023 wurden im Untersuchungskorridor insgesamt mindestens 12 planungsrelevante Fledermausarten nachgewiesen. Die Waldgebiete und die strukturgebenden Landschaftselemente wie Gehölze und Gewässer sind besonders wertgebend für die Fledermausfauna. Das FFH-Gebiet Wolbecker Tiergarten beheimatet Vorkommen der gefährdeten Wasserfledermaus, der Fransenfledermaus und des Braunen Langohrs.

Im Untersuchungsgebiet wurde als einzige der nachgewiesenen Amphibienarten der Kammmolch als planungsrelevante Art eingestuft. Der Laubfrosch als planungsrelevante Amphibienart wurde außerhalb des untersuchten Korridors festgestellt, allerdings können baubedingte Individuenverluste aufgrund des großen Aktionsradius dieser Art nicht ausgeschlossen werden. Zudem wurde im Untersuchungsraum der Feuersalamander als wertgebend eingestufte, wandernde Amphibie nachgewiesen und als planungsrelevante Art der Nachtkerzenschwärmer dokumentiert. Für Reptilien und Libellen hat der Untersuchungsraum eine geringe Bedeutung, der Nachweis von planungsrelevanten Arten blieb ebenso aus, wie der Nachweis von planungsrelevanten Säugetieren oder Weichtieren und Käfern. Die Waldeidechse wurde mit individuenstarken Vorkommen im Bereich des Wolbecker Tiergartens und zwischen Albersloh und Sendenhorst vorgefunden. Von der Zauneidechse als planungsrelevante Reptilienart könnte mit dem Fund von Einzeltieren im Rahmen der Umweltbaubegleitung gerechnet werden. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen besteht allerdings weder ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko, noch ist von einer Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszugehen.

Avifauna

Insgesamt wurden im Rahmen der 2023 durchgeführten Kartierung 95 Vogelarten im Untersuchungsraum nachgewiesen; davon sind 29 Arten (Baumfalke, Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Feldsperling, Habicht, Kiebitz, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mittelspecht, Nachtigall,

Neuntöter, Rohrweihe, Saatkrähe, Schleiereule, Schwarzspecht, Sperber, Star, Steinkauz, Teichhuhn, Turmfalke, Turteltaube, Uhu, Waldkauz, Waldohreule, Waldschnepfe, Rauchschnepfe) in Nordrhein-Westfalen als planungsrelevant eingestuft. Die weiteren planungsrelevanten Arten Flussregenpfeifer, Graureiher, Kormoran, Kornweihe, Lachmöwe, Rotmilan, Silbermöwe, Weißstorch, Wespenbussard kommen lediglich als Nahrungsgäste / Durchzügler im Untersuchungsraum vor und werden daher im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung nicht vertieft berücksichtigt. Gleiches gilt für die Art Eisvogel, für die kein Brutnachweis oder Brutverdacht im Untersuchungsgebiet vorliegt (ausschließlich Brutzeitfeststellung).

Ferner bieten die Flächen des FFH-Gebiets Wolbecker Tiergarten geeignete Lebensraumbedingungen für Arten der Avifauna, wie dem Mittelspecht und dem Schwarzspecht und Amphibienarten wie dem Feuersalamander.

In Folge der bauzeitlichen Beanspruchung von Grundflächen gehen Wert- und Funktionselemente der betreffenden Flächen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt temporär oder dauerhaft verloren.

Die Schallemissionen aus dem Baubetrieb räumlich abgegrenzter Baustellen (z.B. Ingenieurbauwerke) oder dem Transportverkehr entlang der Baustraßen können in derzeit eher ruhigen Landschaftsbereichen (freie Landschaft, außerhalb von Siedlungsbereichen) zu Störungen insbesondere von lärmempfindlichen Vogelarten führen.

Lichtemissionen ergeben sich nur im Winter bei Arbeiten in den frühen Morgen- und ggf. Abendstunden, dann allerdings zeitlich und räumlich begrenzt. Für einige Fledermausarten, z.B. die Myotis-Arten, ist bekannt, dass sie Lichtemissionen meiden, während andere Fledermausarten das Licht z.B. an Straßenlaternen tolerieren und dort nach Insekten jagen (Abendsegler, Zwergfledermaus).

Durch den Baubetrieb bedingte visuelle Reize durch Maschinenbetrieb, LKW-Verkehr und durch Anwesenheit und Bewegung von am Bau tätigen Personen außerhalb von Fahrzeugen und Maschinen können zu Störungen angrenzender Tierlebensräume, insbesondere von Säugetieren und Vögeln führen. Diese werden allerdings als nicht erheblich eingeschätzt, da sie temporär beschränkt sind.

Durch baubedingte Stoffeinträge, wie Partikelemissionen, Freisetzung von Schmier- und Betriebsstoffen sowie flüssigen, gas- und staubförmigen Baumaterialien, kann es im Wege von Staubentwicklung und -verwehung sowohl zu temporären Funktionsbeeinträchtigungen empfindlicher Vegetationsbestände und Tierlebensräume als auch in seltenen Fällen zu dauerhaften Lebensraumverlusten kommen.

Besonders empfindlich reagieren Biotope mit niedrigem Pflanzenwuchs und hohem Krautanteil, wie Heide, Moore und Grünland, sowie gesetzlich geschützte Biotope und gefährdete Pflanzenarten. Werden Stäube in Gewässer eingetragen, kann dies durch erhöhte Schwebstoffkonzentration die Lichtverhältnisse und damit die Habitatbedingungen im Gewässer beeinträchtigen. Es sind überwiegend Biotope mit mittlerer Wertigkeit von baubedingten Stoffeinträgen betroffen.

Temporäre Veränderungen von Standorteigenschaften können sich in Folge einer erforderlichen bauzeitlichen Grundwasserhaltung im Nahbereich von Baugruben (Reichweite des Absenktrichters) oder von Baugruben, die in Bereiche mit Grund- oder Schichtenwasser reichen, aber für die Zeit der Bauarbeiten trocken sein sollen, ergeben. Dabei können Veränderungen im Wasserhaushalt des jeweiligen Standortes auftreten, was wiederum zu Auswirkungen auf hochwertige Bereiche, grundwasserbeeinflusste Biotope, Lebensräume und Pflanzenbestände hat und zu Funktionsbeeinträchtigungen führen kann.

Während der Bauzeit bewirkt das Baufeld durch seine lineare Struktur eine temporäre Trennungs- und Barrierewirkung innerhalb der Landschaft. Dies beeinträchtigt insbesondere faunistische Funktionsbeziehungen sowie angrenzende Lebensräume bodengebundener Tierarten. Der Baustellen- und LKW-Verkehr verstärkt diese Effekte zusätzlich und bedingt eine erhöhte Kollisionsgefährdung, vor allem für bodengebundene Tierarten wie Amphibien, die Funktionsbeziehungen und Lebensräume entlang und quer zu den Baustraßen nutzen.

Anlagebedingt kommt es durch verschiedene Bestandteile des Vorhabens zu zusätzlichen Trenn- und Barrierewirkungen, die zu Beeinträchtigungen bestehender faunistischer Funktionsbeziehungen führen können. Der geschotterte Gleisbereich mit seinen extremen abiotischen Standortbedingungen stellt für viele bodengebundene Tierarten bereits heute eine schwer überwindbare Barriere dar. Für Amphibien oder auch bodengebundene Wirbellose ergibt sich vermutlich eine artspezifisch sehr unterschiedliche Betroffenheit.

Durch Öffnung von Gehölz- und Waldbeständen mit langfristiger Freihaltung des Lichtraumes für die Strecke kommt es bau- und anlagebedingt nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit zu Eingriffen in die Gehölzbestände von hoher und mittlerer Bedeutung und zu möglichen Funktionsbeeinträchtigungen und Verlusten von Lebensräumen wie z.B. Brutstätten für gehölzgebundene Vogelarten kommen. Eine Betroffenheit von Fledermausjagdhabitaten und Brutvogelabschnitten ist aufgrund ihrer großräumigen Anlage nicht gänzlich auszuschließen. Diese wird allerdings unter Berücksichtigung der gesetzlich zulässigen Rodungszeiten bei der Durchführung von Rückschnittmaßnahmen als nicht erheblich eingeschätzt.

Betriebsbedingte visuelle Reize werden durch das Vorbeifahren der Züge selbst ausgelöst. Nach derzeitigem Kenntnisstand betreffen diese insbesondere die Avifauna und können hier zu Beunruhigung, Reduzierung des Bruterfolges und Vertreibung führen. Viele Brut- und Rastvogelarten halten grundsätzlich bestimmte Sicherheitsabstände (Effektdistanzen) zu regelmäßig befahrenen Bahnstrecken ein, andere unempfindliche Arten nutzen den Abstandsraum dennoch als Lebensraum oder im Einzelfall als Ausweichquartier. Sowohl an Straßen als auch an Schienenverbindungen ist die Besiedlung mit typischen Brutvogelarten der Wälder erkennbar reduziert. Die visuellen Störreize werden als nicht erheblich eingeschätzt, da die Strecke in den Offenlandbereichen durch die überwiegend parallel verlaufenden Straßenabschnitte vorbelastet ist.

Durch die Schallemissionen des zunehmenden Zugverkehrs können sich Funktionsbeeinträchtigungen für Lebensräume lärmempfindlicher Tiere ergeben. Betroffenen durch Lärm sind insbesondere für Vögel zu verzeichnen, deren die für verschiedene Lebensfunktionen bedeutsame artspezifische Kommunikation durch Verkehrslärm überdeckt werden könnten. Im Untersuchungsraum kommen allerdings keine von den als lärmempfindlich bekannten Vogelarten vor.

Einige Fledermausarten zeigen ein Meideverhalten gegenüber Lärm (Störschall), während andere kaum beeinträchtigt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand ist ein nennenswerter Lärmeinfluss auf Fledermäuse vor allem im Bereich von 25 bis 50 Metern neben der Lärmquelle zu erwarten und hängt vermutlich auch von der Dauer der Störzeit ab. Erhebliche Auswirkungen durch eine Verlängerung der Störzeit gelten als unwahrscheinlich, können aber nicht ausgeschlossen werden. In Streckenabschnitten, die gelöst von der Straßenführung verlaufen, sind stärkere Beeinträchtigungen der Fledermäuse wahrscheinlicher.

Durch den Betrieb von Schienenverkehrswegen werden Erschütterungen durch den Kontakt Rad - Schiene über den Oberbau in das Erdreich eingetragen. Im Erdreich breiten sich die Erschütterungen in Form von Oberflächen- und Raumwellen aus und erreichen so angrenzende Flächen mit Lebensraumfunktionen für empfindliche Tierarten. Erschütterungen werden mit zunehmendem Abstand vom Fahrweg gedämpft. Eine Zunahme der Erschütterungsbelastung resultiert im Wesentlichen aus der Erweiterung des Betriebsprogramms nach dem Ausbau, was sich in einer Zunahme der Beurteilungsschwingstärke widerspiegelt. Weiterhin ergibt sich aus der Errichtung der zweigleisigen Abschnitte bzw. durch die örtlichen Anpassungen der Streckenführung eine Verschiebung der von Erschütterungsbelastungen betroffenen Flächen. Funktionsbeeinträchtigungen durch Erschütterungen sind für die relevanten Artengruppen allerdings nicht anzunehmen.

Sog und Wirbelschleppen können unter dem Fahrzeug als Sog, neben dem Fahrzeug als Grenzschichtströmung und hinter den Fahrzeugen als Nachlaufströmung entstehen. Luftbewegungen im Schienenverkehr wirken vor allem seitlich bis 2,5 m weit. Verwirbelung und Sog von Zügen könnte die Sterblichkeit von Fledermäusen verursachen oder steuern. Die Verwirbelung kann ebenso zur Mortalität von Insekten beitragen. Die Mortalität von Eidechsen im Bereich von Turbulenzen (Sog und Wirbelschleppen) wird als begrenzt angesehen. Der Zugwind, der durch die Wirbelschleppe hinter dem Zug entsteht, veranlasst allerdings alle Tiere, in Deckung zu gehen.

Betriebsbedingte Trennwirkungen als Folge des Zugverkehrs äußern sich vor allem in einer Kollision von Tierindividuen mit den Zügen. Die Parameter, welche die Kollisionsrate beeinflussen, differieren deutlich je nach Art bzw. Artengruppe. Betroffen von Kollisionen sind sowohl erdgebundene Tierarten als auch flugfähige Tierarten, die den Schotterkörper oder den Luftraum darüber gezielt zur Jagd oder Nahrungsaufnahme aufsuchen oder die Strecke zum Erreichen anderer Teillebensräume überqueren wollen.

2.6.1.3 Boden

Als wesentliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind insbesondere der Flächen- und Funktionsverlust sowie Auswirkungen durch Bodenverdichtung und Umlagerung zu berücksichtigen.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über das Stadtgebiet von Münster und den Kreis Warendorf und zeichnet sich durch eine vielfältige Flächennutzung aus. Während im Bereich des Wolbecker Tiergartens und in der offenen Landschaft natürliche oder naturnahe Böden vorhanden sind, nimmt die anthropogene Überprägung in Form von Wohnbebauung, Gewerbe- bzw. Industrieflächen und infrastrukturellen Einrichtungen im Stadtbereich von Münster und Sendenhorst und ihren Ortsteilen zu.

Bezüglich der im Untersuchungsraum festgestellten Bodentypen ergeben sich laut Geologischer Dienst NRW folgende Schutzwürdigkeitsbewertungen: die Podsol-Braunerde wird als sehr schutzwürdig, der Pseudogley, der Pseudogley-Gley und der Plaggenesch als besonders schutzwürdig sowie der Auengley und der Bodentyp Vega (Braunauenboden) als schutzwürdig eingestuft. Gem. ELES (Straßen NRW 2012) gelten diese Bodentypen mit ihrer schutzwürdigen Biotopentwicklungsfunktion als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung (WuFbesB).

Im Ufer- und Auenbereich der Werse ist vor allem der Auengley weit verbreitet, er erstreckt sich mehrfach nördlich von Albersloh bis in den westlich der geplanten Trasse gelegenen Untersuchungsraum. Der Auengley ist durch stark

schwankende Grundwasserstände und regelmäßige Überschwemmungen geprägt, dies führt zu extremen Standortbedingungen, die das hohe Biotopentwicklungspotenzial bedingen.

Vergleichbare Voraussetzungen bestehen bei den ebenfalls als besonders schutzwürdig bewerteten Bodentypen Pseudogley und Pseudogley-Gley, die aufgrund starker bis sehr starker Staunässe lange andauernde Vernässungen aufweisen können und somit auch ein hohes Biotopentwicklungspotenzial besitzen. Diese Bodentypen treten westlich des Wolbecker Tiergartens, westlich von Sendenhorst und nahe der Hoflage Hankamp auf.

Besonders hervorzuheben ist auch das Biotopentwicklungspotenzial der Podsol-Braunerde, die zwischen Alsterbach im Westen und der Hoflage Horstmann im Osten anzutreffen ist. Diese Böden zeichnen sich durch sehr trockene und nährstoffarme Verhältnisse aus und zählen daher zu den Extremstandorten.

Dem Plaggenesch, einem kulturhistorischen Boden mit Archivfunktion, kommt eine sehr hohe Bedeutung zu. Dieser ist auf drei Teilflächen im mittleren und südlichen Bereich des Untersuchungsraumes vorhanden. Die Fläche mit dem Bodentyp Vega (Braunauenboden) befindet sich in der Aue der Werse und ist rezent von Überschwemmungen beeinflusst.

Im Untersuchungsraum sind keine Bodenschutzwälder und keine geowissenschaftlich schutzwürdigen Objekte vorhanden.

Im Süden des Kreises Warendorf wurden vier Bodenbelastungsflächen zwischen Albersloh und Sendenhorst festgestellt. Eine ehemalige Müllkippe bei der Bauernschaft Alst wird heute nicht direkt genutzt und weist verschiedene Biotoptypen auf. Eine zweite Altablagerung liegt bei Niehoff-Homann, größtenteils außerhalb des Untersuchungsraums. Auf einer früheren Müllkippe bei Hunkemöller/Bruns befindet sich nun eine landwirtschaftliche Fläche. In Sendenhorst gibt es zwei weitere belastete Standorte in Bahnhofsnähe: Das Gelände einer ehemaligen Tischlerei und Lackiererei, das derzeit gewerblich und als Lager genutzt wird, sowie das Grundstück eines landwirtschaftlichen Warenhandels, das durch die Lagerung und den Handel mit Brennstoffen und Mineralölprodukten belastet ist.

Im nördlichen Untersuchungsraum Münsters gibt es laut Kataster 26 Altlastenverdachtsflächen, die sich vor allem nordwestlich und südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals ballen. Es handelt sich teils um Altablagerungen, teils wurden schädliche Bodenveränderungen festgestellt, überwiegend sind es aber Altstandorte. Für einige Flächen wurde bereits eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt; bei einer ehemaligen Tankanlage fehlen genauere Angaben. Etwa die Hälfte der Flächen wurde saniert. Bei den meisten weiteren Flächen sind bei zukünftigen Bauvorhaben zusätzliche Maßnahmen nötig, lediglich bei der ehemaligen Feuer-

wache und einem ehemaligen Speditions- und Mühlenbereich sind keine weiteren Eingriffe geplant. Teilflächen im Stadtgebiet Münster unterliegen einer Kampfmittelvorbelastung.

Im Untersuchungsraum gibt es derzeit keine aktiven Abgrabungen oder Aufschüttungen. Allerdings sind im Flächennutzungsplan der Stadt Sendenhorst Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen sowie zur Gewinnung von Bodenschätzen ausgewiesen. Im Betrachtungsraum sind drei Bereiche als Aufschüttungsflächen ausgewiesen.

Durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden baubedingt temporär Flächen in Anspruch genommen und das Bodengefüge verändert, in dessen Folge Wert- und Funktionselemente der betreffenden Grundflächen verloren gehen können. Ebenso kann es zu Funktionsbeeinträchtigungen von Böden durch Umlagerung, Verdichtung und Erosion kommen, z. B. durch das Umlagern von Bodenmaterial, die Verwendung schwerer Maschinen und das Entfernen der Vegetation im Bereich der Arbeitsstreifen. Bei einer längeren bauzeitlichen Beanspruchung ist auf den offenen Bodenflächen mit einer Auswaschung von Bodenmaterial durch Wassererosion zu rechnen.

Im Zuge der Räumung des Baufeldes, des Rückbaus von Ingenieurbauwerken, Bahnübergängen oder anderen Anlagen sowie der Entsiegelung von Straßen und Wegen, die nicht mehr benötigt werden, kann es entlang der Strecke ebenso zur Entstehung überwachungsbedürftiger Abfälle kommen, wie bei Erdarbeiten, wie Baugruben, Aufschüttungen oder Abgrabungen, Dämmen und Anpassungen des Geländes.

Während der Bauarbeiten kann es durch Maschinen, Fahrzeuge und Baumaterialien zu stofflichen Emissionen kommen, die sich auf angrenzenden Bodenflächen – insbesondere innerhalb der ersten 5 bis 10 Meter neben dem Baufeld – ablagern.

Anlagebedingt werden Flächen mit Bodentypen unterschiedlicher Bedeutung und anthropogen umgewandelten Böden durch Gleiskörper und Bauwerke dauerhaft in Anspruch genommen. Für die Anpassung des bestehenden Gleisbereichs werden zusätzlicher Flächenbedarf durch den Gleiskörper, zugehörige Nebenanlagen, Ingenieurbauwerke sowie Erdbauwerke ausgelöst und ca. 7.800 m² dauerhaft versiegelt. Die Errichtung von Erdbauwerken beeinträchtigt die Funktionen der überbauten Böden.

Durch den Zugbetrieb sowie die Maßnahmen zur Streckenunterhaltung kann es betriebsbedingt dazu kommen, dass Stoffe aus Partikel- und Luftschadstoffemissionen aus dem Einsatz von Dieseltriebwagen, dem Abrieb von Schienen und Bremsen und Rückständen von im Gleisbereich verwendeten Herbiziden über

abfließendes Niederschlagswasser oder durch Verwehungen auf angrenzende Bodenflächen gelangen.

Bereits jetzt bestehen entlang der Strecke Vorbelastungen durch den derzeitigen Betrieb. Durch das Ausbauvorhaben entstehen zusätzliche Belastungen vor allem im Bereich bis zu 10 Meter neben dem Gleis, insbesondere an Böschungen, Gräben und bereits beanspruchten Bodenflächen.

Im Falle eines Unfalls sind die Auswirkungen abhängig von Art und Menge der freigesetzten Gefahrstoffe, diese lassen sich jedoch im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie nicht abschließend bewerten. Generell ist aufgrund bestehender Notfall- und Sicherheitskonzepte von einem sicheren Betrieb auszugehen.

Unter Einbeziehung der bereits berücksichtigten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung verbleiben erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch die bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung von Böden mit mindestens mittlerer Ertragsfunktion. Auch die bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme von Flächen sowie Funktionsbeeinträchtigungen durch Veränderungen des Bodengefüges von besonders und sehr schutzwürdigen Böden (Biotopentwicklungspotential und Archivfunktion) stellt erhebliche Auswirkungen dar.

2.6.1.4 Wasser

Das Schutzgut Wasser umfasst das Grundwasser und alle Oberflächengewässer mit den Funktionen als Lebens- bzw. Nutzungsgrundlage für den Menschen und als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als wesentlichen Bestandteil des Natur- und Wasserhaushaltes mit Regulations- und Retentionsfunktionen.

Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personennahverkehr wird die vollständige Erneuerung des Oberbaus erforderlich, zudem ist eine Planumschutzschicht vorgesehen, die eine Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers gewährleistet. Dieses wird in Bahnseitengräben sowie Tiefenentwässerungen gesammelt und in Vorfluten eingeleitet. Die anfallende Wassermenge setzt sich ausschließlich aus dem Niederschlag im Bereich der Bahnstrecke zusammen. Die Toiletten in den Zügen sind als geschlossene Systeme gebaut, eine Ableitung des Abwassers auf die Strecke erfolgt nicht.

Eine potentielle Betroffenheit durch das Vorhaben wurde für die vier Oberflächengewässerkörper Werse, Westerbach, Ahrenhorster Bach und die Angel, sowie den Grundwasserkörper Münsterländer Oberkreide festgestellt. Im Untersuchungsraum befinden sich keine Wasserschutz- oder Heilquellenschutzgebiete.

Oberflächengewässer

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich zehn Stillgewässer (Parkteiche und Teiche anthropogener Entstehung), zudem neun Fließgewässer inkl. des Dortmund-Ems-Kanals und mehrere Gräben. Typologisch handelt es sich im Naturraum des Untersuchungsgebietes um sandgeprägte Fließgewässer bzw. Flüsse des Tieflandes. Die Werse, die Angel und der Ahrenhorster Bach werden als Fischgewässer der unteren Barbenregion des Tieflandes zugeordnet. Die Niederungsbereiche (Überschwemmungsgebiete) dieser drei Fließgewässer werden als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung eingestuft.

Die Eisenbahnüberführung über den Dortmund-Ems-Kanal wird im Rahmen der Kanalverbreiterung in einem gesonderten Verfahren angepasst; aus diesem Grund ist dieses künstliche Gewässer nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Eine bauzeitliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern ergibt sich aus der Flächenbeanspruchung durch Baustraßen, Arbeitsstreifen- und -flächen und durch die Versiegelung, Überbauung oder Verrohrung. Dadurch entsteht ein temporärer Verlust und eine Funktionsbeeinträchtigung von Infiltrationsflächen und eine Veränderung der Gewässermorphologie und Durchgängigkeit. Diese Beeinträchtigungen sind allerdings nur von kurzer Dauer, zudem ist die zu erwartende Intensität und räumliche Ausdehnung nur sehr gering.

Auf den offenen Bodenflächen des Baufeldes kann es zu Wassererosion kommen, welche eine Ableitung des baubedingt mit Sedimenten/Schwebstoffen angereicherten Wassers in angrenzende Oberflächengewässer zur Folge haben kann.

Anlagebedingt ergibt sich eine direkte Betroffenheit von Oberflächenwasserkörpern bei insgesamt fünf Einleitstellen für Niederschlagswasser in den Ahrenhorster Bach, einer Einleitstelle in den Westerbach sowie einer Einleitstelle in die Werse. Zudem können sich Einleitungen in Vorfluter, die in die Oberflächenwasserkörper entwässern, indirekt auswirken. Hier ist zusätzlich der Oberflächenwasserkörper Angel betroffen. Die Einleitung des Niederschlagswassers kann zum einen hydraulischen Stress bei Extremwasserereignissen zur Folge haben. Zum anderen kann es zum Eintrag von Schadstoffen in die Wasserkörper kommen.

Im Rahmen des Vorhabens werden zwei Eisenbahnüberführungen über den Ahrenhorster Bach und eine über den Westerbach komplett zurückgebaut und durch Stahlbetonhalbrahmen ersetzt. Dadurch kommt es zu anlagebedingten Funktionsbeeinträchtigungen dieser beiden Fließgewässer durch Veränderung der Gewässermorphologie und Durchgängigkeit.

Als unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung für den Landschaftsfaktor Wasser werden die Verluste von Teilflächen gesetzlich festgesetzter Überschwemmungsgebiete der Werse und des Ahrenhorster Bachs eingestuft.

Durch den Zugbetrieb (Abrieb von Schienen und Bremsen) und die Streckenunterhaltung (Herbizide) können Schadstoffe anfallen, die durch Niederschläge aus dem Gleisbereich abgespült und über die Entwässerungsanlagen in angrenzende Oberflächengewässer gespült werden können.

Grundwasser

Im Zuge der Wasserrahmenrichtlinie werden auch für das Grundwasser Wasserkörper abgegrenzt. Der Untersuchungsraum gehört zum Teileinzugsgebiet Ems NRW und beinhaltet Teile des Grundwasserkörpers „Münsterländer Oberkreide“.

Die Menge der Grundwasserverfügbarkeit des Untersuchungsraumes ist zwar gut, aber gleichzeitig ist der chemische Zustand des Grundwassers im Untersuchungsraum schlecht. Darüber hinaus sind große Teile des Untersuchungsraumes grundwasserfrei, weshalb hier keine Einstufung als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung erfolgt.

Baubedingt geht ein temporärer Verlust und eine temporäre Funktionsbeeinträchtigung von Infiltrationsflächen durch Versiegelung, Verdichtung und Überbauung durch Bastraßen, Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen einher. Diese Auswirkung ist nicht betrachtungsrelevant, da sie nur kurzzeitig und vorübergehend während der Bauphase auftritt und zudem eine geringe Intensität und räumliche Ausdehnung aufweist.

Während der gesamten Bauzeit kann eine Ablagerung möglicher stofflicher Emissionen durch Betriebs- und Schmierstoffe von Maschinen und Baufahrzeugen und Baumaterialien auf an das Baufeld angrenzenden Bodenflächen und deren Eintrag ins Grundwasser durch Versickerung oder Lösung durch Niederschlagswasser nicht ausgeschlossen werden.

Durch die anlagebedingte dauerhafte Flächenbeanspruchung in Verbindung mit einer Versiegelung der Geländeoberfläche kommt es zum Verlust von Infiltrationsflächen für das Grundwasser. Zu den Vorhabenteilen, die eine Flächenversiegelung darstellen, zählen der Gleisbereich mit Nebenanlagen sowie Ingenieurbauwerke, aber auch Straßen und Wege.

Weiterhin führt eine dauerhafte Flächenbeanspruchung in Form einer Überbauung der Geländeoberfläche mit Erdbauwerken zu einer funktionalen Beeinträchtigung von Grundwasser-Infiltrationsflächen in Folge von Bodenverdichtung, Bodenumlagerung oder der Einbringung versickerungshemmender Deckschichten.

Teilversiegelte Flächen, z.B. Schotterwege, werden ebenfalls zu dieser Kategorie gerechnet.

Durch die Tiefengründungen der zu erneuernden Eisenbahnüberführungen ist kein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu erwarten, da ausschließlich geprüfte und zugelassene Materialien und Werkstoffe nach dem aktuellen Stand der Technik verwendet werden. Eine signifikante Störung der Wasserspeicher- und Wasserleitfähigkeit des Bodens sowie der Grundwasserdynamik ist aufgrund der geringen räumlichen Inanspruchnahme nicht zu erwarten.

Eine betrachtungsrelevante Betroffenheit des Grundwasserkörpers durch das Vorhaben ergibt sich durch den potenziellen Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in das Grundwasser in Folge der Anpassung der Streckenentwässerung. Das Niederschlagswasser der Streckenentwässerung wird größtenteils in seitlich angeordnete Mulden und Tiefenentwässerung geleitet und von dort in die nächstgelegene Vorflut abgeleitet.

Im Rahmen des Zugbetriebs (Abrieb von Schienen und Bremsen) sowie der Streckenunterhaltung (Einsatz von Herbiziden) können Schadstoffe freigesetzt werden, die durch Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich ausgespült und anschließend über die Entwässerungsanlagen in das Grundwasser gelangen bzw. dort versickern können.

2.6.1.5 Luft und Klima

Unter dem Schutzgut Luft versteht man das Gasgemisch, das die Erdatmosphäre bildet und sich vertikal über die Erdoberfläche ausdehnt. Lediglich die unteren Luftschichten sind regelmäßig relevant. Zu betrachten sind die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Gasgemisches Luft. Das Schutzgut Klima bezeichnet den für ein begrenztes geografisches Gebiet typischen Ablauf der Witterung in einem gewissen Zeitraum. Auswirkungen auf das Schutzgut (lokales) Klima stehen in einem engen Zusammenhang mit Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und werden deshalb zusammen betrachtet.

Der Untersuchungsraum liegt im großklimatischen Bereich der Westfälischen Bucht, der überwiegend von ozeanischen Einflüssen geprägt ist und durch ein insgesamt ausgeglichenes Klima mit milden Wintern und mäßig warmen Sommern charakterisiert wird.

Grundsätzlich ist die lufthygienische Situation im Untersuchungsraum differenziert zu betrachten. Der Abschnitt zwischen Wolbeck und Sendenhorst ist von eher ländlichen Klimaten und geringen bis durchschnittlichen Immissionsbelastungen geprägt. Dem gegenüber steht der Raum zwischen dem Hauptbahnhof

Münster und Gremmendorf, der innerstädtische Klimatope und z. T. überdurchschnittliche Luftverunreinigungen aufweist. Die Trasse selbst wird auf weiten Teilen des Streckenabschnittes von Gehölzen mit einer hohen bis sehr hohen thermischen Ausgleichsfunktion begleitet.

Im Allgemeinen werden Flächen- und Funktionsverlust und Auswirkungen durch Staub- und Schadstoffimmissionen als Auswirkung auf das Schutzgut Luft und Klima betrachtet.

Durch die bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme und den Funktionsverlust durch Rodung und Anschnitt von Gehölzbeständen oder Waldbereichen mit lokalklimatischen bzw. lufthygienischen Schutzfunktionen gehen temporär oder sogar dauerhaft Wert- und Funktionselemente der betroffenen Flächen verloren. In Bezug auf die Gehölzflächen sind insbesondere die Filtereigenschaften der Gehölze, z. B. für angrenzende Wohn- oder Erholungsflächen und die CO₂-Bindungsfunktion zu nennen.

Während der Bauphase sind relevante Staub- und Schadstoffimmissionen durch Verbrennungsmotoren von Maschinen und Baufahrzeugen, gas- oder staubförmigen Baumaterialien und Staubbelastung durch Winderosion offener Bodenflächen zu erwarten.

Betriebsbedingt kommt es durch Abrieb an Schienen und Fahrzeugen zu Partikel- und Luftschadstoffemissionen, sowie bei Dieseltraktion. Durch den Eisenbahnbetrieb entstehen Luftverwirbelungen, durch die Staubpartikel aus der Bahnanlage auf angrenzende Flächen verdriftet werden können. Entsprechende Vorbelastungen sind an der Strecke bereits durch den bisherigen Betrieb zu verzeichnen. Auf Grund dieser Sachlage kann davon ausgegangen werden, dass eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation durch den zukünftig vorgesehenen Eisenbahnbetrieb nicht erfolgen wird, die betriebsbedingten Schadstoffemissionen werden – insbesondere bei einem Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen – als nicht erheblich eingestuft.

2.6.1.6 Landschaft

Unter dem Schutzgut Landschaft wird insbesondere das Landschaftsbild als die äußere, sinnlich wahrnehmbare Erscheinung von Natur und Landschaft betrachtet. Im besiedelten Bereich entspricht dies dem Orts- oder Stadtbild, das ebenfalls als Teil des Landschaftsbildes betrachtet wird. Darüber hinaus stellt die Landschaft die wesentliche materielle Grundlage für den menschlichen Erlebnisraum dar und prägt damit auch die Möglichkeiten zur Erholung in der Landschaft.

Im Bereich Münster wird die Landschaft beidseits der Trasse von urbanen Strukturen geprägt. Ab der Ortschaft Gremmendorf bis Sendenhorst ist der Raum

durch ländliche Strukturen wie Wald, Agrarflächen und Ortschaften mit dörflichem bis kleinstädtischen Charakter sowie verstreut liegenden Hoflagen gekennzeichnet.

Die Trasse quert vier Landschaftsschutzgebiete, die als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung eingestuft sind. Namentlich sind diese „Wersenederung“, „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“, „Landschaftsraum Greiving Heide/Storp/Alst“ und „Parklandschaft Gut Berl und nördlich Albersloh“. Diese Gebiete sind abschnittsweise geprägt durch flussbegleitendes, autotypisches Grünland, Ackerflächen, vielfältig gegliederte und strukturierte Offenlandbereiche und Landschaftsausschnitte mit zusammenhängenden Laub- und Mischwaldflächen. Die Landschaftsschutzgebiete bieten durch die angelegten Wander- und Radwanderwege eine Naherholungsfunktion mit regionaler und überregionaler Bedeutung.

Bei dem Vorhaben handelt es sich zwar lediglich um eine Reaktivierung einer bereits bestehenden Bahntrasse, allerdings sind dauerhafte landschaftliche Veränderungen nicht auszuschließen.

Baubedingte Auswirkungen auf das Ort- und Landschaftsbild entstehen durch bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen, mit denen der Verlust landschaftsprägender und die bestehende Strecke abschirmender Gehölzstrukturen verbunden ist. Die baubedingte Inanspruchnahme erfolgt für Baustraßen, Lagerflächen und Baustelleneinrichtungen.

Bauzeitlich werden auch Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung in Anspruch genommen. Darüber hinaus geht ein anlagebedingter Verlust dieser Flächen einher.

Darüber hinaus tragen optische und akustische Reize durch den Baustellenverkehr und den Baubetrieb zu einer Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft sowie der Ortsbildqualität in den betroffenen Siedlungsbereichen bei. Diese treten allerdings nur temporär und zudem nicht am Wochenende auf, an denen die meisten Erholungssuchenden die Naherholungsgebiete nutzen, und sind somit nicht erheblich.

Anlagenbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild resultieren zum einen aus dem Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen infolge der Verbreiterung des Bahndamms sowie des Neubaus bzw. der Anpassung von Durchläsen, Zuwegungen und Nebenflächen. Durch den Verlust dieser Gehölzstrukturen geht gleichzeitig die landschaftliche Einbindung der bestehenden Strecke partiell verloren. Zum anderen ergeben sich anlagenbedingte Veränderungen aus der Errichtung der BÜ-Ersatzmaßnahmen (bahnparalleler Seitenweg) als zusätzlich sichtbare technische Bauwerke in der Landschaft.

Darüber hinaus werden anlagenbedingt Flächen in Anspruch genommen, die als Bestandteil eines Landschaftsschutzgebietes besondere Bedeutung für die natürliche Erholungseignung besitzen. Dies betrifft insbesondere das Landschaftsschutzgebiet „Werseniederung“. Auch innerhalb der Siedlungsbereiche werden ortsbildprägende Gehölzstrukturen durch den Bau der Strecke beseitigt. Hierdurch verändern sich das Erscheinungsbild der Siedlungsbereiche sowie die gewachsene Einbindung der Strecke.

Betriebsbedingte Auswirkungen entstehen durch Schallimmissionen, visuelle Bewegungsreize sowie die erforderliche Freihaltung von Lichtraumprofil und Sicherheitsraum.

Aufgrund der Aufwuchsbeschränkungen müssen Bäume und Sträucher entlang der Strecke zur Sicherung des Lichtraum- und Sicherheitsprofils entfernt oder regelmäßig kontrolliert werden. Nach den Baumaßnahmen ist eine Wiederbepflanzung nur eingeschränkt möglich, was die Gehölzstruktur dauerhaft verändern wird.

Intervallartiger Schall, wie er bei Zugbetrieb auftritt, kann insbesondere mit dem Auftreten von optischen Reizen die Erholungseignung von Landschaften und Wohnumgebungen mindern sowie die Ortsbildqualität beeinträchtigen.

2.6.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter umfassen Zeugnisse menschlichen Handelns von ideeller, geistiger und materieller Natur, die für die Geschichte des Menschen bedeutsam sind oder waren. Unter Kulturgüter fallen alle denkmalgeschützten Gebäude, Bauwerke sowie denkmalgeschützten Bereiche. Zu den sonstigen Sachgütern zählen solche gesellschaftlichen Werte, die zwar keinen definierten Schutzstatus vorweisen, aber eine hohe funktionale Bedeutung haben oder hatten.

Zu betrachten sind insbesondere die Auswirkungen des Vorhabens auf historisch, architektonisch oder archäologisch bedeutende Stätten und Bauwerke und auf Kulturlandschaften.

Laut der Denkmalliste des Kreises Warendorf und nach Angaben der zuständigen Stellen der Stadt Münster befinden sich im Nahbereich der Trasse in Sendenhorst und Münster je zwei nach § 5 DSchG NRW eingetragene Objekte, sechs in Albersloh.

Durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe wurden vier Bodendenkmale für den Untersuchungsraum mitgeteilt.

Bauzeitliche Erschütterungsemissionen in Bereichen geplanter, zu erweiternder oder abzureißender Ingenieurbauwerke sind denkbar, eine Beeinträchtigung oder Schädigung der als Baudenkmale ausgewiesenen Objekte ist aufgrund der Entfernung zur Trasse allerdings nicht zu erwarten.

Von der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme von ausgewiesenen Baudenkmalen sind lediglich zwei Bildstöcke betroffen, welche jedoch nur um wenige Meter in die unmittelbare Umgebung verschoben werden. Dies betrifft den Doppelbildstock an der Alverskirchener Straße (ID 1503) und den Bildstock in der Einfahrt zum Hof Neve (ID 1510) in Albersloh.

Die durch den LWL ausgewiesenen Bodendenkmale „FpNr.: 4112,161 – Kapellen, Neuzeit ab 1900, Blankenstein“ und „FpNr.: 4012,184. Wolbecker Tiergarten“ werden bauzeitlich in Anspruch genommen. Der Flächen- und Funktionsverlust ist nur sehr gering, zudem befinden sich die Flächen im Bereich der Bestandstrasse. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Darüber hinaus werden etwa 599 m² Randflächen historischer Waldbestände baubedingt genutzt und es kommt während der Bauzeit zu Unterbrechungen historischer Wegeverbindungen. Weiterhin werden durch das Vorhaben ca. 2.669 m² Randflächen verschiedener Teilflächen historischer Waldbestände anlagebedingt in Anspruch genommen.

Eine anlagebedingte visuelle Überformung von Kulturlandschaftsbereichen und historischen Landschaftselementen durch neu anzulegende bahnparallele Seitenwege im Rahmen der BÜ-Beseitigungen wird aufgrund ihrer schmalen Dimensionierung, des geringen Verkehrsaufkommens auf ihnen sowie ihrer Lage unmittelbar neben der Bahntrasse nicht bewirkt.

Von einer betriebsbedingten direkten Beeinträchtigung oder Schädigung durch Erschütterungen der als Baudenkmale ausgewiesenen Objekte wird aufgrund ihrer Entfernung zur Trasse nicht ausgegangen.

2.6.1.8 Wechselwirkungen

Neben den unmittelbaren projektbedingten Effekten, welche anlage-, bau- oder auch betriebsbedingt auf die einzelnen Schutzgüter wirken, gibt es auch solche, die sich mittelbar aus den Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern ergeben.

Veränderungen im Naturhaushalt bewirken in der Regel Wirkungen im Funktionsgefüge an verschiedenen Stellen. Eine Veränderung des Grundwasserstandes kann beispielsweise einen Bodentyp (z.B. Auen- oder Moorboden) verändern. Ein trockenerer Standort kann den Verlust einer Pflanzengesellschaft einer

Feuchtwiese bedeuten, die wiederum Lebensraum für Wat- und Wiesenvögel sein kann. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wie z.B. nicht unterbrochene Lärmschutzwände zum Schutz des Menschen, können Barrierewirkung für die Tierwelt entfalten.

Die Auswirkungen der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke 9213 Sendenhorst - Münster auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern der Umwelt wurden, da sie in der Beziehung der einzelnen Schutzgüter untereinander bestehen und selbst nicht objekthaft in Erscheinungen treten, über die in der Bestandserfassung ermittelten Funktionszusammenhänge zwischen den einzelnen Schutzgütern verfolgt und bei der Betrachtung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt und bewertet.

2.6.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nichtumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die hier anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Vorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Einzelheiten sind dem landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66 dieses Beschlusses) und der UVS (vgl. Abschnitte A. 2.1, lfd. Nr. 12 und A. 2.2.2, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses) zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

2.6.2.1 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen einschließlich visueller Reize sind zeitlich und örtlich begrenzt und werden durch eine optimale Baustellenabwicklung so gering wie möglich gehalten. Die Anforderungen der AVV Baulärm und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV sind durch die VHT einzuhalten (vgl. Nebenbestimmungen Abschnitt A. 5.4.2. Nr. 3 und 4 dieses Beschlusses).

Die Baustellen werden so eingerichtet und betrieben, dass gemäß BImSchG und Verwaltungsvorschrift Bau

- schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
- nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben,
- auch bei einer längeren Bauzeit örtlich bezogen nur temporäre Wirkungen auftreten und alle Objekte der Bauphase (Baustraßen, Lagerflächen, Baustelleneinrichtungsflächen u. a.) vollständig rückgebaut werden.

Die temporäre Belastung mit Luftschadstoffemissionen einschließlich Staub durch Fahrzeuge und Maschinen mit Verbrennungsmotoren wird durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Einsatz von modernen Fahrzeugen und Maschinen nach dem Stand der Technik (Partikelfilter u.ä.), Beregnungseinrichtungen, reduziert.

Gemäß dem Gutachten zu Luftschadstoffimmissionen liegen die durch die Reaktivierung der WLE-Strecke hervorgerufenen zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen unterhalb der geltenden Grenzwerte, teils sogar deutlich, so dass keine Gesundheitsgefahren für den Menschen zu erwarten sind.

Zu den baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen kann von einer geringen bis mittleren Belastung aus den Bauarbeiten an den Bahnübergängen bzw. einer geringen Belastung aus den Rückbauarbeiten bei Überführungen oder Durchlässen ausgegangen werden. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind vorgesehen oder wenn untunlich entsprechende Entschädigungsleistungen. Auch für den Gleisbau wird eine überwiegend geringe Belastung erwartet, während für die Streckenabschnitte und Haltepunkte mittlere bis hohe Belastungen zu erwarten sind, die durch Lärmschutzmaßnahmen aber verringert werden können.

Die im vorgesehenen Betrieb zu erwartende Lärmbelastung ist für die Anwohner zumutbar, insbesondere weil an vielen Gebäuden die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge nicht überschritten sind, unabhängig davon, dass der Planfeststellungsabschnitt hinsichtlich des Verkehrslärms und auch der Erschütterungen durch den bestehenden Schienenweg vorbelastet ist. Im Rahmen der Untersuchung schalltechnischer Auswirkungen zum Schienenverkehrslärm, welche sich aus dem Bau eines zweiten Gleises bzw. dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenverkehrsweg ergeben, ergaben sich für 127 Immissionsorte bzw. 268 Schutzfälle beiderseits der Bahntrasse ein Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV. Als Vorzugsvariante hinsichtlich des Schallschutzes ergab sich ein Konzept mit Schienenstegabschir-

mungen und einer Lärmschutzwand sowie ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen im erforderlichen Umfang. Zudem ist für einzelne Wohnanwesen im Nahbereich der Bahnstrecke wegen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Tageszeitraum auch ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung gegeben (vgl. Abschnitt B. 5.4.1, lfd. Nr. 5 dieses Beschlusses).

Die gutachterlichen Untersuchungen hinsichtlich der zu erwartenden betriebsbedingten Erschütterungen haben ergeben, dass nur bei zwei sehr trassennahen Wohngebäuden in Abhängigkeit von der Gebäudesubstanz ggf. relevante Beeinträchtigungen zu besorgen sind. Hierzu werden Beweissicherungsmessungen durchgeführt.

Da es sich nicht um den Neubau einer Eisenbahnanlage, sondern um die Ertüchtigung einer in Betrieb befindlichen Trasse zur Wiederaufnahme des regelmäßigen Personenverkehrs handelt, liegt bereits ein dauerhaft sichtbares Element/Bauwerk in der Umgebung vor. Der Gleisbereich tritt aufgrund der geringfügigen Veränderung innerhalb der umgebenden Landschaft nicht stärker als technisches Bauwerk hervor, als zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Durch die deutliche Verringerung der Anzahl der Bahnübergänge treten diese sogar geringer als bisher in Erscheinung. Auch die Errichtung von zweigleisigen Abschnitten als Überholmöglichkeit in Parallellage kommt in Bezug auf die visuelle Erscheinung und trennende Wirkung eine nachrangige Bedeutung zu, da die gesamte Trasse schon vorhanden ist.

Die wohnumfeld- und erholungsrelevanten Wegeverbindungen, die baubedingt in ihrer Funktion beeinträchtigt werden, werden durch geringfügige Verlegung, Umleitung oder andere Ersatzmaßnahmen aufrechterhalten.

Erhebliche negative Auswirkungen für den Menschen sind somit durch die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster nicht zu erwarten.

2.6.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen in ihrer biologischen Vielfalt und im Landschaftsraumbezug sind mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B. 3.2.6 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B. 3.2.7 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

Die mit der Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke verbundenen anlagebedingten Eingriffe in Natur und Landschaft stellen eine signifikante Beeinträchtigung dar, die durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen kompensiert wird.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, da nach Abschluss der Bauphase die ursprünglichen Biotopstrukturen im Bereich der Arbeitsstreifen weitgehend wiederhergestellt werden.

Durch Maßnahmen wie Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden, emissionsarmen Baumaschinen und -fahrzeugen und der Auswahl von erschütterungs- und lärmarmen Bauweisen werden die Schallemissionen aus dem Baubetrieb geringgehalten.

Um baubedingte Stoffeinträge zu begrenzen, werden im Zuge der Erdmassenbewegungen und -transporte Maßnahmen zur Minimierung der Staubbelastung und Straßenverschmutzung, wie Vermeidung von Erdarbeiten bei ungeeigneter feuchter Witterung, regelmäßige Straßenreinigung, Staubschutz, getroffen.

Die Abwässer aus den Grundwasserhaltungen der Baugruben werden vor Ableitung in Oberflächengewässer überprüft und erforderlichenfalls behandelt und gereinigt. Darüber hinaus werden durch die geplanten Maßnahmen des LBP betroffene Biotope zum Teil wiederhergestellt sowie neue Biotoptypen entwickelt, die von (geschützten) Arten als Lebensräume genutzt werden können.

Um zu vermeiden, dass es zu bau- oder betriebsbedingten Tötungen oder anlagebedingten Barriere- und Trennwirkungen kommt, werden entsprechende Maßnahmen getroffen. An entsprechenden Stellen während der Bauzeit aufgestellte Amphibienschutzgitter sollen Tötungen vermeiden. Um anlagebedingte Barrierewirkungen für Reptilien und Amphibien zu vermeiden und das Kollisionsrisiko für die Tiere zu minimieren, wird für die beiden Artengruppen die Möglichkeit geschaffen, unter den Schienenstegen durchzukriechen, statt diese überklettern zu müssen.

Hinsichtlich der Brutvögel werden bau- und betriebsbedingte Tötungen durch Bauzeitenregelungen bei der Baufeldfreimachung inklusive der Rodung von Gehölzen wirksam vermieden. Dies betrifft Bluthänfling, Habicht, Kuckuck, Nachtigall, Sperber, Star, Waldschnepfe und die ungefährdeten Brutvogelarten der Gehölze, die ungefährdeten Brutvögel der Gewässer und deren Uferbereiche sowie

die ungefährdeten bodenbrütenden Wiesen- und Ackervögel. Bei den ungefährdeten Brutvögeln der Gehölze (mit mehrmalig genutzten Brutstandorten) stellt der weitestgehende Erhalt von Höhlenbäumen ebenfalls eine geeignete Maßnahme zur Vermeidung des Tötungstatbestands dar. Um ein Ansiedeln des bodenbrütenden Kiebitzes innerhalb der Reichweite der Fluchtdistanz zu verhindern, erfolgt vor Baubeginn eine Vergrämung. Auf diese Weise kann der Tötungstatbestand sowie auch der Störungstatbestand für die Art vermieden werden. Bei den Arten Habicht und Waldschnepfe wird ein Ansiedeln innerhalb der Reichweite der Fluchtdistanz dadurch verhindert, dass die Bauphase direkt an die Baufeldfreimachung angeschlossen wird.

Vorhabenbedingt gehen vier Brut- und Nahrungslebensräume des Bluthänflings unvermeidbar verloren. Als Ausgleich für den baubedingten Verlust ist die Schaffung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten auf insgesamt fünf Flächen in Sendenhorst und Sendenhorst-Albersloh unmittelbar an der Bahnstrecke Sendenhorst-Münster sowie in Münster-Nienberge in einem Gesamtumfang von ca. 3,0 ha vorgesehen. Es werden Flächen oder Gehölzstreifen mit dichter Baum- und Strauchvegetation (z. B. Holunder, Schlehe, Weißdorn) und als Nistmöglichkeiten geeignete Gehölzbestände aus Hecken, Sträuchern oder Gehölzgruppen entwickelt.

Hinsichtlich der Fledermäuse werden baubedingte Tötungen durch Bauzeitenregelungen bei der Rodung und bei Rückschnittmaßnahmen an Gehölzen sowie bei den Rückbau- und Verdämmungsmaßnahmen der Gewölbedurchlässe und Brückenbauwerke weitestgehend vermieden. Vor der Fällung von potenziellen Quartierbäumen werden die Bäume von einer fachkundigen Person auf Fledermausbesatz kontrolliert. Generell wird darauf geachtet, dass Höhlenbäume und sonstige Bäume mit Eignung für Fledermausquartiere oder Vogelniststätten möglichst erhalten bleiben. Hinsichtlich betriebsbedingter Tötungen durch Kollision wird eine Erfüllung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen, da in der kritischen Zeit der Wochenstuben inkl. deren Auflösung nur einzelne Züge während der Aktivitätszeiten der Fledermäuse fahren.

Erhebliche anlage-, bau- oder betriebsbedingte Störungen können für alle Fledermaus- und Vogelarten ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Amphibien- und Reptilienarten Kammmolch, Laubfrosch, Wald- und Zauneidechse und Feuersalamander können unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen mobiler Amphibienschutzzaun, Kontrolle von Baugruben und Umweltbaubegleitung sowie Schaffung von Durchgängen im Gleisschotterbett für Amphibien insgesamt als auch für Reptilien bau- und betriebsbedingte Tötungen sowie erhebliche Störungen vermieden werden.

Für den Nachtkerzenschwärmer kann unter Berücksichtigung der Maßnahme Vorerkundung und ggf. temporäre Vergrämung eine baubedingte Tötung verhindert sowie baubedingte Verluste der Fortpflanzungsstätten vermieden werden.

Da die bahnspezifischen Stoffeinträge auf die unmittelbar auf der Bahnanlage lebenden Reptilien bisher keine Auswirkungen zeigten, sind auch emissionsbedingte Störungen durch Betriebsmittel von Lebensräumen außerhalb der Bahnanlagen auszuschließen. Die vereinzelten Beobachtungen zur Nutzung von Bahnseitengraben durch Amphibien deuten darauf hin, dass eine Beeinträchtigung nicht zu befürchten ist.

Relevante betriebsbedingte Auswirkungen auf die Fauna sind nicht zu erwarten.

Bei der Bewertung der Auswirkungen auf Pflanzenbestände ist die Nachhaltigkeit der Beeinträchtigung einzubeziehen. Bei den an die ständige Nutzung von Bahnanlagen angepassten Pflanzenbeständen ist davon auszugehen, dass sie auch auf den ausgebauten bzw. erneuerten Streckenteilen in ähnlicher Form wieder auftreten.

Zusammengefasst werden unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung sowie von Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) insbesondere für keine der nachgewiesenen und untersuchten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

2.6.2.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich u. a. aus dem BBodSchG, BBodSchV und dem LBodSchG NRW ergeben, vereinbar.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen vor allem dann, wenn Böden oder deren Funktionen verloren gehen – besonders bei schützenswerten Böden mit mindestens mittlerer Bedeutung in den Bereichen Regulations- und Pufferfunktion, natürliche Bodenfruchtbarkeit, Biotopentwicklungspotential, Ertragsfunktion oder Archivfunktion.

Ursachen können vor allem Überbauungen, Versiegelungen (inkl. Flächeninanspruchnahme und Bodenauf-/abtrag) sowie Veränderungen des Bodengefüges durch mechanische Belastungen sein. Ebenso problematisch ist die unsachgemäße Nutzung oder Entsorgung belasteter Böden auf Altlastenflächen. Solche Wirkungen gelten als erheblich, wenn sie nicht durch geeignete Maßnahmen vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können.

Maßnahmen wie Minimierung der Beanspruchung von Bodenflächen, Schutzvorkehrungen für betroffene, potentiell vorkommende, schutzwürdige Böden, eine optimale Baustellenver- und entsorgung, Bodenpflege während der Lagerung und Schutz gegen Bodenerosion vermindern oder vermeiden die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen.

Während der Bauphase wird der Oberboden ordnungsgemäß zwischengelagert und wiederverwendet, der Erdaushub wird regelkonform behandelt und ebenfalls wiederverwendet, die einschlägigen Maßnahmen hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen und Altlasten werden beachtet. Es werden Maßnahmen zur Minimierung der Staubbelastung und Straßenverschmutzung im Zuge der Erdmassenbewegungen und -transporte getroffen, der Eintrag von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in den Boden wird durch Wartung und Schutzmaßnahmen vermieden.

Der Verlust bei der Versiegelung oder Überbauung von Böden beziehungsweise Bodenfunktionen mit geringer Wertigkeit in allen vier Funktionen oder von Böden, die infolge einer bestehenden Vorbelastung im Siedlungsbereich bereits in ihrer Funktion beeinträchtigt sind, gilt als unerheblich.

Die baubedingte Auswirkung der stofflichen Emissionen durch Maschinen, Fahrzeuge und Baumaterialien wird schon aufgrund der Menge als nicht erheblich eingeschätzt, zudem wird die Beeinträchtigung der Böden durch das Einhalten der gängigen Vorschriften weitgehend vermieden oder auf wenig problematische Stoffe beschränkt. Auch die Funktionsbeeinträchtigungen durch überwachungsbedürftigen Abfall werden aufgrund der geringen Menge und durch den sachgerechten Umgang mit diesen Stoffen als unerheblich bewertet. Da die Strecke Sendenhorst–Münster größtenteils auf Geländehöhe verläuft, sind größere Bodeneingriffe und tiefe Einschnitte im Rahmen der Reaktivierung nicht notwendig.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, die nicht durch geeignete Maßnahmen vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können, werden durch Maßnahmen wie dem Rückbau und der Rekultivierung baurechtlich beanspruchter Flächen, der Entsiegelung von Bodenflächen durch Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrswegeflächen oder Gebäudeteile, der Anlage von Erosionsschutzpflanzungen und der Aufwertung des Bodenhaushaltes durch Extensivierung bestehender Intensivnutzung von Bodenflächen kompensiert.

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden bevorzugt auf wenig wertvollen Biotopflächen angelegt. Bei der Flächenauswahl wurden während der Planung umweltplanerische Vorgaben zur Eingriffsvermeidung möglichst berücksichtigt, Bau- und Arbeitsstreifen entlang der Trasse wurden in empfindlichen Bereichen möglichst klein gehalten.

Der anlagebedingte Verlust von Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung durch Versiegelung wird multifunktional im Verhältnis 1:1 kompensiert.

An stark befahrenen Schienenwegen sind grundsätzlich nur geringfügige Erhöhungen der Feinstaubbelastung durch einen Diesel-Zugbetrieb, den Abrieb von Schienen und Bremsen und Maßnahmen zur Streckenunterhaltung feststellbar. Somit ist zu erwarten, dass die Zunahme des Eisenbahnbetriebs auf der WLE-Strecke – insbesondere unter Annahme des zukünftig geplanten BEMU-Zugbetriebs - keine wesentlichen Auswirkungen auf die Partikel- und Luftschadstoffemissionen zeigt. Die im Gleisbereich verwendeten, umweltverträglichen Herbizide werden zur Vegetationskontrolle bestimmungsgemäß angewendet und zudem schonend und zielgerichtet eingesetzt.

2.6.2.4 Wasser

Das Vorhaben ist mit den gesetzlichen Umwelanforderungen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz sowie der WRRL ergeben (vgl. Abschnitt B. 5.1 dieses Beschlusses) – vereinbar.

Oberflächengewässer

Aktuell sickert das Niederschlagswasser direkt in den Untergrund oder aufgrund der Neigung des Planums seitlich nach außen. In vielen Bereichen wird das Wasser schon jetzt gesammelt in Vorfluter eingeleitet. Durch die vollständige Erneuerung des Oberbaus inkl. Planumsschutzschicht ist die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers künftig gewährleistet.

Um den baubedingten Eintrag von Schadstoffen, Baumaterialien und Stäuben in betroffene Fließgewässer zu vermeiden bzw. gänzlich auszuschließen, werden die Fließgewässer durch Einzäunung und Abhängung mit undurchlässigen Materialien geschützt. Die nur kurzzeitigen Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge können zudem durch sachgemäßen Umgang und Einhaltung der relevanten Schutzvorschriften vermieden werden.

Die mit einer belebten Bodenzone ausgestalteten Bahnseitengräben führen zu einem Rückhalt von Niederschlagswasser und puffern die anlagebedingten Einleitungen somit aus hydraulischer Sicht ab. Eine mengenmäßige Überlastung der Oberflächenwasserkörper kann hierdurch vermieden werden. Wenn erforderlich werden zusätzliche wasserbauliche Maßnahmen zur Reduzierung der hydraulischen Auswirkungen eingeplant, wie z. B. eine Einleitung über Kaskaden. Das

Entwässerungskonzept ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt, eine Verschlechterung des derzeitigen Zustands der betroffenen Oberflächenwasserkörper ist nicht zu erwarten.

Da bei der Errichtung der neuen Eisenbahnüberführungen die Vorgaben der „Blauen Richtlinie“ (MUNLV NRW 2010) berücksichtigt werden, ist davon auszugehen, dass durch die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen keine anlagebedingte Verschlechterung des derzeitigen Zustandes der betroffenen Oberflächenwasserkörper hervorgerufen wird.

Zur Vermeidung der Auswirkungen auf die Überschwemmungsgebiete wird in Abstimmung mit den zuständigen Behörden entsprechender Ersatzretentionsraum geschaffen, so dass dieser dem Verlust der Flächen innerhalb des Überschwemmungsgebiets durch das Vorhaben entgegengesetzt werden kann.

Bei einem ordnungsgemäßen und fachgerechten Umgang mit den eingesetzten Herbiziden und Einhaltung der geltenden Regelwerke zum Umgang mit Niederschlagswasser wird nicht davon ausgegangen, dass es betriebsbedingt durch die Reaktivierung des SPNV zu einer Verschlechterung des derzeitigen Zustandes der betroffenen Oberflächenwasserkörper kommt.

Da der derzeitige Zustand des Ober- und Unterbaus nicht ideal ist und hierdurch die Vegetationsbildung gefördert wird, geht die VHT davon aus, dass durch die Erneuerung des Oberbaus und der Entwässerung sogar ein geringerer Einsatz von Herbiziden im Vergleich zum aktuellen Zustand möglich ist. Zudem wird die potentielle Auswaschung von am Altschotter adsorbierten Schadstoffen reduziert und die PAK-Auswaschung aus den Holzschwellen ausgeschlossen.

Grundwasser

Der mögliche, baubedingte Eintrag von stofflichen Emissionen in das Grundwasser kann durch sachgemäßen Umgang und Einhaltung der relevanten Schutzvorschriften vermieden werden.

Die anlagenbedingte Beanspruchung von Grundflächen betrifft insbesondere Bereiche mit geringer Grundwasserempfindlichkeit, also Bereiche, die im Hinblick auf eine Grundwasserneubildung weniger empfindlich gegen eine Versiegelung sind. Hinsichtlich der Grundwasserergiebigkeit werden sowohl Bereiche mit sehr hoher und hoher Ergiebigkeit betroffen, sowie in geringerem Umfang mit mittlerem Wert. Die vorhabenbedingte Neuversiegelung des Grundwasserkörpers ist allerdings im Verhältnis zur Gesamtfläche gering. Zudem wird der Verlust von Infiltrationsfläche durch die Entsiegelung und den Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen mit anschließender Begrünung kompensiert.

Durch die Anpassung der Streckenentwässerung wird das Niederschlagswasser größtenteils in seitlich angeordnete Mulden und Tiefenentwässerung geleitet und von dort in die nächstgelegene Vorflut abgeleitet oder es versickert in Versickerungsmulden. Diese sind mit einer belebten Bodenzone ausgebildet, so dass das Niederschlagswasser vorbehandelt wird, bevor es versickert oder in die Vorfluten eingeleitet wird. Eine weitere Reinigung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich. In Bereichen mit Tiefenentwässerung wird das gesammelte Wasser vor der Einleitung in die Vorflut durch neu geplante Abscheider gereinigt, da die reinigende Funktion des Bahnseitengrabens mit der belebten Bodenzone entfällt.

Das Grundwasser ist durch den Eintrag von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung bereits vorbelastet. Eine betriebsbedingte Zunahme des Herbizideintrags ist nicht zu erwarten.

Das mit Schadstoffemissionen durch betriebsbedingte Abriebablagerungen belastete Niederschlagswasser wird durch die Mulden mit belebter Bodenzone vor der Versickerung bzw. Einleitung in die Vorfluten vorbehandelt. Eine weitere Reinigung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich.

Durch die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke kommt es weder für die Oberflächengewässer noch für das Grundwasser zu dauerhaften Beeinträchtigungen oder Verlusten von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung.

Die detaillierten Inhalte zur Bewertung möglicher Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers können dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 38 dieses Beschlusses) entnommen werden.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser kann festgestellt werden, dass in der Gesamtschau keine erheblichen und nachteiligen Wirkungen vorliegen und das Vorhaben nicht die Zielerreichung und Maßnahmen der Bewirtschaftungspläne für Oberflächen- und Grundwasser gefährdet.

2.6.2.5 Luft und Klima

Die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft und Klima, die bau-, anlage- und betriebsbedingt auftreten, sind als gering zu bewerten. Die jeweiligen Funktionen bleiben im Kontext der gesamten relevanten Flächen erhalten, darüber hinaus schaffen Entsiegelungsmaßnahmen neue Gebiete für die Entstehung von Kalt- und Frischluft. Nach Abschluss der Bautätigkeit werden die bauzeitlich beanspruchten Flächen im Wesentlichen rekultiviert.

Der baubedingte tatsächliche Anfall stofflicher Emissionen ist u. a. von der Art und Wartung der eingesetzten Maschinen, von den verwendeten Materialien, von der Dauer trockener Witterungsverhältnisse und von der Bauzeit abhängig. Eine Überschreitung der maßgeblichen Grenz- oder Richtwerte ist jedoch nicht zu erwarten; zudem sind die Immissionen aufgrund der geringen Einwirkzeit als nicht erheblich anzusehen.

Der anlagebedingte Verlust von Flächen mit einer Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet wird aufgrund des betroffenen Gesamtumfangs und des geringen Zerschneidungseffektes als nicht erheblich eingestuft. Dennoch verbleibt eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Luft und Klima durch den Verlust von lufthygienisch bedeutsamen Gehölzflächen, welche durch frühzeitige Umsetzung von Waldrandunterpflanzungsmaßnahmen allerdings kompensiert werden. Die temporär bis zur Wirksamkeit der Pflanzungen verbleibende Beeinträchtigung wird als unerheblich angesehen, da ausreichend angrenzende Gehölzstrukturen an die betroffenen bzw. angeschnittenen Flächen vorhanden sind.

Insgesamt sind erhebliche und nachhaltige Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und (lokales) Klima nicht zu erwarten. Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima vgl. Abschnitt B. 3.2.9 dieses Beschlusses.

2.6.2.6 Landschaft

Das Landschaftsbild ist neben der Bebauung bereits durch die schon bestehende Trasse und vorhandene Verkehrsflächen vorbelastet. Darüber hinaus beeinträchtigen Hochspannungsleitungen den Raum und seine Sichtwirkung schon aus weiterer Entfernung.

Als nicht erheblich angesehen werden die bau- und anlagenbedingte Flächen- und Funktionsverluste durch partielle Inanspruchnahmen (inkl. Überbauung) von markanten kulturhistorischen Bestandteilen der Landschaft, insbesondere bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen, und von Ortsbildeinheiten aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen durch die seit 1903 bestehende Bahntrasse und den Verkehr auf den streckenweise parallel verlaufenden Straßenabschnitten.

Forst- und landwirtschaftlich genutzte Flächen, die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen werden, werden i. d. R. nur randlich auf wenigen Metern in der Breite angeschnitten. Die in größerem Flächenumfang in Anspruch genommenen Bereiche werden nur bauzeitlich genutzt. Nach Umsetzung des Vorhabens ist die ursprüngliche Nutzung wieder möglich.

Ebenso als nicht erheblich wird die bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme der Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Werseniederung“ bewertet, da die

Flächen nur randlich anlagenbedingt auf wenigen Metern Breite und ansonsten nur bauzeitlich angeschnitten werden.

Der bau- und anlagebedingte Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen wird in den Landschaftsräumen und Ortsbildeinheiten überwiegend als erheblich eingestuft. Diese dauerhaften Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch Gestaltungsmaßnahmen wie Begrünung der Böschungen, Gräben und Rückschnittzonen sowie der dazugehörigen Bauwerke gemindert. Auch die Entsiegelung und Wiederbegrünung von Flächen tragen zur Gestaltung und Aufwertung des Landschaftsbildes bei. Die temporär bis zur Wirksamkeit der wiederherzustellenden landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen verbleibende Beeinträchtigung wird als unerheblich angesehen, da ausreichend angrenzende landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen und Elemente an den betroffenen bzw. angeschnittenen Flächen vorhanden sind.

Zur Minimierung der optischen Reize im Baustellenbetrieb werden bauliche Maßnahmen und bauzeitliche Schutzmaßnahmen zur Minderung der Einsehbarkeit des Vorhabens oder seiner Wahrnehmbarkeit insgesamt getroffen.

Die anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen bezüglich des Landschaftsbildes sind als geringfügig einzustufen, da die Funktionalität der jeweilig betroffenen Landschaftsbildeinheiten und deren Besonderheiten in der Gesamtbetrachtung erhalten bleiben.

Als nicht erheblich wird die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Einhaltung der Aufwuchsbeschränkungen eingestuft, da eine Beseitigung der Gehölze meist ohnehin baubedingt erforderlich ist und auch unter Beachtung der Aufwuchsbeschränkungen eine Einbindung der Strecke in den umgebenden Landschaftsraum möglich ist.

Die im vorgesehenen Betrieb zu erwartende Lärmbelastung ist zumutbar, insbesondere weil die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge in weiten Bereichen nicht überschritten sind. Darüber hinaus gibt es ein Konzept mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schienenstegabschirmung und Lärmschutzwand) sowie ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen im erforderlichen Umfang.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, die überwiegend multifunktional konzipiert sind, kompensiert werden können und somit keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben.

2.6.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter werden als nicht erheblich eingeschätzt.

Die Flächenbeanspruchung eines historischen Waldstandortes erfolgt nur randlich. Die diesbezügliche Struktur der Einzelelemente und der Landschaft insgesamt wird durch den Ausbau nicht verändert. Die anlagebedingte Unterbrechung historischer Wegeverbindungen wird vollständig durch die als BÜ-Ersatzmaßnahmen geplanten bahnparallelen Seitenwege überbrückt.

Durch die Auflagen in Abschnitt A. 5.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange des Denkmalerhalts bei der notwendigen Umsetzung der beiden Bildstöcke und der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden. Eine mit dem Denkmalschutzgesetz nicht zu vereinbarende Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, bei den Bauarbeiten bislang unbekannte archäologische Denkmäler zu entdecken. Sollte dies der Fall sein, werden diese umgehend der zuständigen Unteren Denkmalbehörde gemeldet.

2.6.2.8 Wechselwirkungen

Es sind im vorliegenden Fall keine erheblichen und nachteiligen Wirkungen erkennbar, die aufgrund von Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern entstehen oder sich gegenseitig verstärken könnten.

2.6.2.9 Zusammenfassung

Mit dem Reaktivierungsvorhaben, wenngleich auch an einer Bestandstrasse, sind durchaus zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Bahnkörpers, der sonstigen Eisenbahnbetriebs- und Entwässerungsanlagen, die planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen sowie die übrigen vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Maß begrenzt.

Insgesamt kann bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

3. Materiell-rechtliche Bewertung

3.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung eines raumbedeutsamen Bauvorhabens. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht ein Vorhaben im Hinblick auf die von ihm ausgehenden Auswirkungen auf Rechte Dritter - insbesondere der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 22 AEG) - und die Umwelt dem Gebot der Planrechtfertigung, wenn es den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht und objektiv aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich, das heißt vernünftigerweise geboten ist. Erforderlich ist eine Planung somit nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis (vgl. BVerwG, Urteil v. 06.12.1985 - 4 C 59/82, BVerwGE 72, 282, Urteil v. 24.11.1989 - 4 C 41/88, BVerwGE 84, 123 und Urteil v. 05.10.2021 - 7 A 13/20, BVerwGE 173, 296 m.w.N.). Erforderlich ist eine eisenbahnrechtliche Planung folglich dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des AEG entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden.

Die mit diesem Beschluss planfestgestellte Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Sendenhorst – Münster (NE-Strecke 9213) für den Personenverkehr genügt mit ihren einzelnen Vorhabenbestandteilen den Anforderungen der Planrechtfertigung. Die Feststellung beruht im Einzelnen auf den nachfolgenden Überlegungen.

3.1.1 Bedarfsfeststellung

Die objektive Erforderlichkeit eines verkehrlichen Infrastrukturvorhabens ist in der Regel zu bejahen, wenn bereits der Gesetzgeber bzw. im vorliegenden Fall die Landesregierung in Ausübung ihrer gesetzlichen Planungszuständigkeit mit Zustimmung des Verkehrsausschusses des Landtags den Bedarf festgestellt hat.

Das Vorhaben ist gemessen an den Festlegungen des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW und Zielen des AEG (vgl. § 1 Abs. 1, 5 AEG) sowie Grundsätzen des § 2 ÖPNVG NRW erforderlich. Mit dem Infrastrukturbedarfsplan hat das Land NRW im Rahmen seiner Kompetenzen festgelegt, wie der langfristige Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur streckenbezogen erfolgen soll, u.a. für diejenigen Maßnahmen, die nach § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG NRW zur Reaktivierung von Schienenstrecken gefördert werden können. Dabei soll der Ausbau der Landesinfrastruktur nach Dringlichkeitsstufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, erfolgen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist mit einem ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hinterlegt (vgl. § 7 Abs. 1, 2 ÖPNVG NRW).

Mit Beschlüssen des Verkehrsausschusses des Landtages NRW vom 03.07.2019 ist u.a. die „WLE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Münster und Sendenhorst)“ in die vordringliche Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans als auch in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgenommen worden. Die Wiederaufnahme dieses Schienenverkehrs ist damit integraler Bestandteil des landesweiten Betriebskonzeptes „Zielnetz 2032“ und „Zielnetz 2040“, mit dem das Schienennetz in NRW ausgebaut und modernisiert werden soll. Sie ist darüber hinaus in den Nahverkehrsplänen des NWL, der Stadt Münster und des Kreises Warendorf nach Maßgabe der §§ 8, 9 ÖPNVG NRW verankert.

Ziel der Bewertung in einem Bedarfsplanverfahren ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher zu untersuchender Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. Die Landesregierung hat mit dem Bedarfsplan verbindlich den Bedarf für die darin aufgelisteten Vorhaben und das öffentliche Interesse am Ausbau der Schieneninfrastruktur für NRW festgelegt, so auch für die SPNV-Reaktivierung auf der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster. Das Vorhaben dient somit dem Allgemeinwohlinteresse an einem attraktiven Verkehrsangebot.

Die Ausweisung des planfestgestellten Vorhabens im ÖPNV-Bedarfsplan als „Stufe 1“ hat für die Planfeststellung die Wirkung, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. An diese Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde gebunden, wenngleich mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen wird.

Die landesseitige Bedarfsfeststellung hat allerdings Bedeutung für das Gewicht des für ein Vorhaben sprechenden Bedarfs in der Abwägung. Es handelt sich bei der Ausweisung in der ÖPNV-Bedarfsplanung um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Reaktivierung von Schienenstrecken ist auch ein im aktuellen Koalitionsvertrag festgehaltenes Ziel der Landesregierung. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus diesen Leitentscheidungen des Landes NRW für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen.

Die Überwindung solcher öffentlicher Gemeinwohlbelange kann im Rahmen der Abwägung nur aufgrund besonderer gegenläufiger öffentlicher oder privater Belange geschehen, die ihrerseits über ein derartiges Gewicht verfügen müssen, dass der Belang des Verkehrsbedarfs dahinter zurücktritt. Ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders entscheidet. Gründe, welche die vom Land NRW im ÖPNV-Bedarfsplan festgelegte Dringlichkeit des planfestgestellten Vorhabens überwinden könnten, sind weder ersichtlich noch haben die Einwender insoweit Entscheidungserhebliches vorgetragen.

3.1.2 Fachplanungsrechtliche Ziele

Eine Eisenbahnplanung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom AEG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist. Das planfestgestellte Vorhaben ist auch objektiv gerechtfertigt im Sinne der Ziele des AEG (§ 1 Abs. 1, 5 AEG), welche in der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene bei optimaler Verkehrsbedienung sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt bestehen.

Die geplante Maßnahme deckt sich darüber hinaus mit den grundsätzlichen Zielen des ÖPNVG NRW. § 2 Abs. 2 ÖPNVG NRW sieht vor, dass das Eisenbahnnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten werden soll. Gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW soll zudem bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, sowie der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau soweit wie möglich Vorrang erhalten.

Bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Sendenhorst und Münster, auf welcher lediglich der regelmäßige Verkehr eingestellt wurde. Durch die Wiederinbetriebnahme des SPNV auf diesem Streckenabschnitt und den daraus folgenden baulichen Anpassungsmaßnahmen entlang der Strecke zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden die Zielsetzungen des § 2 ÖPNVG NRW umgesetzt und soll ein attraktives und leistungsfähiges öffentliches SPNV-Angebot geschaffen werden. Ziel des Vorhabens ist die deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Regional- und Nahverkehr, wobei Schienenverkehrsmittel schnelle Direktverbindungen zwischen den Siedlungs- und den Arbeitsplatzschwerpunkten darstellen. Mit der Reaktivierung wird die bislang nur über Buslinienverkehre erschlossene Strecke zwischen Sendenhorst und dem Ortsteil Albersloh sowie Münster mit seinen vorgelagerten Stadtteilen Wolbeck, Angelmodde und Gremmendorf (wieder) an den SPNV angebunden, wodurch die verkehrliche Situation deutlich verbessert wird.

Im Rahmen der Bestrebungen der Landesregierung, sämtliche Regionen des Landes NRW bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einzubeziehen und an die bedeutsamen Bahnknoten anzubinden, wurde vom NWL als Aufgabenträger des SPNV 2018/19 in einem mehrstufigen Verfahren ermittelt, welche Schienenstrecken und Haltepunkte in wirtschaftlicher Hinsicht reaktiviert werden könnten. Mit Hilfe des standardisierten Nutzen-Kosten-Verfahrens wurden dann die in Betracht kommenden Strecken bewertet. Dabei konnte die WLE-Strecke 9213

zwischen Sendenhorst und Münster mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,30 ihren volkswirtschaftlichen Nutzen belegen. Im Rahmen einer grundlegenden Überarbeitung der Standardisierten Bewertung in 2025 wurde der positive Nutzen-Kosten-Indikator mit 1,34 bestätigt, unter Annahme von täglich ca. 11.650 Fahrgästen bei einem gleichzeitigen Rückgang von ca. 1.700 Pkw-Fahrten/Tag im Prognosejahr 2030.

Als Rechtfertigungsgründe für Eisenbahnplanvorhaben gelten die im Vergleich zum Straßenverkehr geringere Umweltbelastung durch eine Verringerung des Individualverkehrs, die bessere Energieausnutzung und die Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV durch kurze Beförderungszeiten und hohen Beförderungskomfort sowie durch Verkürzung der Fahrstrecken, denen gegenüber Einzelheiten der Nutzen-Kosten-Relation unberücksichtigt bleiben können (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.07.1990 - 4 C 26/87, juris).

Diese Rechtfertigungsgründe kann das planfestgestellte Bauvorhaben für sich beanspruchen. Seine Vorteile liegen in der Verringerung der Reisezeit, im regelmäßigen Fahrplankontakt und der Bereitstellung eines neuen Verkehrssystems, das sich durch Umweltfreundlichkeit und eine große Fahrgastkapazität auszeichnet. Weitere verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens ist die Integration in das S-Bahnnetz Münsterland zum Ausbau des schienengebundenen Personenverkehrs im Einzugsgebiet des Oberzentrums Münster und zur Entlastung des dortigen innerstädtischen Straßennetzes. Das Verkehrskonzept der S-Bahn Münsterland umfasst neun Linien überwiegend des bisherigen Regionalbahnnetzes, die mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren sollen und im Hauptbahnhof Münster ihre Verknüpfung finden.

Nicht zuletzt wird mit der Streckenreaktivierung und dem Ausbau zu einer bedarfsgerechten und verkehrssicheren Schienenstrecke auch die Verkehrsqualität und -anbindung des Umlandes südöstlich von Münster nachhaltig verbessert, so die Verbindung der Stadt Sendenhorst mit dem Hauptbahnhof Münster als verkehrlichen Knotenpunkt sowie der SPNV-Anbindung der südöstlichen münsterischen Stadtteile, welche sich in den letzten Jahren durch neue Wohn- und Gewerbegebiete u. a. im Bereich Petersdamm, Loddenheide und der „Konversionsfläche York-Kaserne“ bereits weiterentwickelt haben und sich voraussichtlich aufgrund weiterführender stadtplanerischer Überlegungen u.a. im Bereich Gremendorf auf den ehemaligen Flächen der Westfalengas AG noch weiterentwickeln werden. Ebenfalls wurden in Sendenhorst in unmittelbarer Bahnhofsnähe neue Siedlungsbereiche entwickelt sowie im Stadtteil Albersloh mit dem Baugebiet Kohkamp ein neues Wohngebiet erschlossen.

Das zukünftige SPNV-Angebot stellt für Berufs- wie auch Freizeitpendler eine attraktive Alternative zum Individualverkehr dar. Es stärkt die umweltfreundliche verkehrliche Infrastruktur Schiene und ist auch aus strukturpolitischen Gründen

und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit insgesamt vernünftigerweise geboten im Sinne des Fachplanungsrechts.

Mit der Verwirklichung der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke 9213 Sendenhorst-Münster werden durch die WLE unmittelbar im Allgemeinwohlinteresse öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrgenommen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben keine Neuerrichtung, sondern den Ausbau zur Wiederinbetriebnahme des SPNV eines Schienenwegs umfasst, dessen grundlegende Zulassung nicht erloschen ist, sondern seit 1899 ununterbrochen fortbesteht. Seitdem besteht unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Berechtigung, Personen- und Güterverkehr über den Schienenweg abzuwickeln. Eine förmliche Betriebsstilllegung oder gar Entwidmung der Strecke hat es nie gegeben. Für Änderungsvorhaben gilt, dass eine grundlegende Planrechtfertigung (bereits) dann anzunehmen ist, wenn für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt eine Planrechtfertigung (fort-)besteht, so dass die Rechtfertigung des bestehenden Schienenwegs auch das Änderungsvorhaben mitträgt (vgl. BVerwG, Urteil v. 17.12.2009 - 7 A 7/09 und Beschluss v. 17.09.2004 - 9 VR 3/04, juris).

3.1.3 Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Der Antragsplanung fehlt die notwendige Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder nicht abschließend geklärt wäre.

Soweit in einzelnen Einwendungen die Finanzierbarkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens infrage gestellt wurde, kann dem nicht gefolgt werden. Zwar darf die Planfeststellungsbehörde die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens als einen der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehenden Aspekt nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil v. 20.05.1999 – 4 A 12/98 und Urteil v. 03.11.2020 – 9 A 12.19, juris). Jedoch ist die Finanzierung des Vorhabens vorliegend als gesichert anzusehen. Schon aufgrund der Ausweisung des Gesamtvorhabens im ÖPNV-Bedarfsplan als auch im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW fehlt es weder an der Finanzierbarkeit des Vorhabens, noch besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Anlass, das geplante Vorhaben volkswirtschaftlich infrage zu stellen. Im Übrigen ist die Art der Finanzierung eines Vorhabens weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Wirtschaftlichkeit einer geplanten Maßnahme als solche ist ebenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung, d.h. die Planfeststellungsbehörde hat nicht zu ermitteln, ob das Vorhaben auch wirtschaftlich ist. Damit kann die Planrechtfertigung auch hierdurch nicht an einem Mangel leiden. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist vielmehr der Beurteilung der VHT und ggfs. deren Anteilseigner sowie

des NWL als SPNV-Aufgabenträger im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

Während des Anhörungsverfahrens wurden von Einwendern (z. B. lfd. Nrn. E001-A/B, E003-A, E011-A, E012-A, E014-A, E015-A, E018-A, E019-A, E021-A, E022-A, E029-A, E031-A/B, E048/49/E018-A, E69-A, E096/E032-A, E099-A/E100-A, E111/112/E041, E124.2, E142/E051-A, E154, E185, E198) teilweise Bedenken in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrsströme und prognostizierten Fahrgäste (höherer Homeoffice-Arbeitsanteil, unzureichende Berücksichtigung des ergänzenden ÖPNV-Angebotes), die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln und die hohen Umweltauswirkungen erhoben sowie auch auf die in der lokalen Presse berichteten erheblichen Baukostensteigerungen hingewiesen und Zweifel an der Finanzierbarkeit des Projekts geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde sieht darin aber keine Veranlassung, die Finanzierbarkeit und damit die Planrechtfertigung in Frage zu stellen. Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die Finanzierbarkeit des Vorhabens zu überprüfen, vielmehr genügt es, wenn die Planfeststellungsbehörde vorausschauend beurteilt, ob dem Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil v. 28.04.2016 – 9 A 9.15 und Urteil v. 03.11.2020 - 9 A 12.19, juris). Solche unüberwindbaren finanziellen Hürden sind aber weder dargelegt noch drängen sich diese der Planfeststellungsbehörde auf. Der Planfeststellungsbehörde ist auch in Ansehung der deutlich gestiegenen, prognostizierten Baukosten nicht bekannt, dass die Umsetzung des Vorhabens wegen mangelnder Finanzierungsmöglichkeit gefährdet wäre.

Das vorliegende SPNV-Reaktivierungsprojekt wird sowohl über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund als auch vom Land NRW mit einer Kofinanzierung gefördert, da der erforderliche Wirtschaftlichkeitsnachweis im Rahmen von differenzierten Nutzen-Kosten-Untersuchungen in sog. standardisierten Bewertungen in 2019 und (trotz erheblich gestiegener Baukosten) auch in einer grundlegenden Überarbeitung 2025 erbracht worden ist. Hiermit ist zudem der Forderung einiger Einwender, die Planung unter dem Aspekt der Planrechtfertigung einer erneuten Nutzen-Kosten-Analyse zu unterwerfen, entsprochen worden – auch wenn das Ergebnis der Überarbeitung aus Sicht einiger Einwender wiederum nicht überzeugt.

Der Aufnahme eines Schienenbauvorhabens in den ÖPNV-Bedarfsplan und -Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens im vordringlichen Bedarf eine bedarfsbezogene Nutzen-Kosten-Analyse des SPNV-Aufgabenträgers zugrunde, die standardisiert, d.h. für alle Projekte nach bundesweit einheitlichen Parametern und verbindlichen Vorgaben erfolgt. In diese Bewertung fließen u.a. die Zielsetzungen des ÖPNVG NRW,

Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein. Die Bindungswirkung dieser Bedarfsfeststellung schließt es deshalb aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrundeliegende und auch aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse unbeachtet zu lassen oder eine nochmalige Prüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu fordern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen dem geplanten Reaktivierungsvorhaben jedenfalls keine unüberwindbaren finanziellen Hindernisse entgegen, die dazu führen könnten, die Maßnahme nicht zu verwirklichen.

Das geplante Vorhaben ist aus den von der VHT im Erläuterungsbericht dargelegten Gründen, auch unter Abwägung mit den dazu vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken, nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig und insgesamt vernünftigerweise geboten. Es bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass ein öffentlicher Bedarf für die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Sendenhorst und Münster besteht.

3.1.4 Abschnittsbildung

Grundsätzlich wäre innerhalb der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit und bei Beachtung rechtlicher Bindungen die Aufteilung eines komplexen Vorhabens in räumlich abgegrenzte Planfeststellungsabschnitte möglich.

Mit dem Antrag auf Planfeststellung für die Reaktivierung des SPNV zwischen Sendenhorst und Münster und den daraus resultierenden baulichen Änderungen sowie sonstigen Folgemaßnahmen wird für den gesamten aktuell zu reaktivierenden Streckenabschnitt nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Es wurde somit keine Abschnittsbildung vorgenommen.

Eine weiterführende Anbindung bis Beckum bzw. Neubeckum und damit eine Reaktivierung des SPNV auf der gesamten WLE-Strecke 9213 ist seitens der WLE als Eisenbahninfrastrukturinhaberin aktuell nicht in Planung und auch nicht im ÖPNV-Bedarfsplan als vordringliche Maßnahme der Stufe 1 ausgewiesen. Grundsätzliche Überlegungen diesbezüglich etwa durch die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des weiteren Streckenabschnittes von Sendenhorst über Neubeckum und Wadersloh bis Lippstadt stehen in keinem Widerspruch dazu, da hierbei lediglich ein potenzielles Reaktivierungsvorhaben im Hinblick u.a. auf die technische Machbarkeit, die zu erwartende Auslastung sowie den volkswirtschaftlichen Nutzen betrachtet wird. Eine konkrete Umsetzung dieser weiterführenden Reaktivierung ist damit nicht verbunden. Somit kann eine unzulässige Abschnittsbildung ausgeschlossen werden.

3.2 Abwägung

3.2.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 18 Abs. 1 S. 2 AEG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der mehrfach geänderten Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der VHT unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger, die als gegenläufige öffentliche oder private Belange dem Eisenbahnvorhaben entgegenstehen. Solche Belange sind auch dadurch betroffen, dass aus privaten, auch landwirtschaftlich oder sonst betrieblich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in ihre Abwägung einbezogen.

Eingriffe in Rechte der Betroffenen, die nach der Abwägung des Planungskonzepts für das Eisenbahnvorhaben erforderlich sind, sind danach nicht unverhältnismäßig – gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung eines außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger eingehend mit der Planung beschäftigt und entsprechend an ihr beteiligt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und

Hinweise kennzeichnen eine teilweise intensive Auseinandersetzung mit dieser Planung. Sie sind bei der Planfeststellungsentscheidung abwägend berücksichtigt worden.

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen des Eisenbahnvorhabens auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend mit angemessener Problemlösung zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Schienenstrecke gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch positive Aspekte der Betroffenheit nicht verkannt werden dürfen.

Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, das Klima oder die Luft sind jedoch keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange sowie die Vereine und Verbände im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs und ihrer gesetzlichen Mitwirkung beauftragt und beteiligt. Die Beachtung der Vorgaben des Umweltschutzes ergeben sich aus den Ausführungen zu Abschnitt B. 3.2.3 - 3.2.9 dieses Beschlusses.

3.2.2 Planungsvarianten

Mit Blick auf die fehlerfreie Zusammenstellung des Abwägungsmaterials hat sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren auch mit der Frage realistischer Alternativlösungen auseinandergesetzt. Die Auswahl unter verschiedenen Trassenvarianten ist ungeachtet der rechtlich wie technisch zwingenden Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten ist die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit erst überschritten, wenn eine andere als die gewählte Maßnahme sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (st. Rspr., vgl. BVerwG, Beschluss v. 14.05.1996 - 7 NB 3.95, BVerwGE 101, 166 und Urteil v. 15.12.2016 - 4 A 4.15, BVerwGE 157, 73 m.w.N.).

Als Alternativen kommen in Betracht das Vorhaben zu unterlassen (sog. Nullvariante) oder eine andere Linienführung für die Strecke zu wählen sowie Detailvariationen an der zu reaktivierenden Bestandsstrecke.

3.2.2.1 Nullvariante

Eine immer zur Wahl stehende Alternative ist es, das Vorhaben nicht zu verwirklichen. Neben dieser Nullvariante, von deren Betrachtung auch eine gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht entbindet, sind sonstige Alternativen (etwa Trassenvarianten) dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

Durch die Nullvariante werden die durch das antragsgegenständliche Vorhaben zur Reaktivierung des SPNV auf dem weitgehend eingleisigen Streckenabschnitt von Sendenhorst bis Münster auf einer Länge von 21,161 Bahn-km bewirkten Eingriffe in alle Schutzgüter vermieden. Diese Variante stellt jedoch keine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie keine vorausschauende Anpassung gerade des SPNV an die Entwicklungspotentiale des zu erschließenden Raumes dar. Ein Verzicht auf den Ausbau würde den Erhalt des bestehenden Zustands bedeuten, ohne jedoch die Auswirkungen auf die Umwelt zu betrachten, die sich durch die zu erwartende Erhöhung des bereits heute erheblichen motorisierten Individualverkehrs ergeben würden.

Die „Null-Ausbauvariante“ ist nicht vorzugswürdig. Hierunter ist konkret der Fall zu fassen, die bereits bestehenden Busverbindungen weiterhin zu nutzen ebenso wie den privaten PKW. Die Nullvariante würde auch nicht zur Erfüllung der Planziele führen (vgl. Abschnitte B. 1.2, B. 2.4.1 - 2.4.3, B. 3.1.2 dieses Beschlusses). In diesem Fall wird das Planungsziel, eine schnelle SPNV-Direktverbindung zwischen Sendenhorst und Münster als Bestandteil des Netzkonzeptes S-Bahn Münsterland zu schaffen, verfehlt. Die Planfeststellungsbehörde kann die Variante nach einer groben Vorprüfung ohne weitere Untersuchung als ungeeignet ausscheiden lassen, wenn das mit der Planung auf dieser Verkehrs- und Entwicklungsachse zulässigerweise verfolgte Konzept durch diese Variante nicht erreicht werden kann und sogar die Festlegungen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW entgegenstehen (vgl. Abschnitte B. 2.4.1, B. 3.1.1 dieses Beschlusses).

Auch soweit im Anhörungsverfahren und im Erörterungstermin von einigen Einwendern (z. B. lfd. Nrn. E003, E101/E038-A/E028-B, E015-B, E240/241) gefordert wurde, auf der WLE-Trasse als andere Planungsvariante nach Asphaltierung einen Radweg ggf. in der Variante eines Radschnellweges (Veloroute) oder einen batteriebetriebenen Linienbusverkehr kostengünstiger zu realisieren, kann dem nicht gefolgt werden. Zum einen entsprechen diese Forderungen ebenso wenig den ÖPNV-Planungen des Landes und der Aufgabenträger und zum anderen greifen sie in die grundgesetzlich geschützten Rechte der WLE als Inhaberin einer seit langem zugelassenen Eisenbahninfrastruktur auf eigenen Flächen ein. Die Überlegung einiger Einwender, alternativ die bestehenden Buslinien zu optimieren bzw. zu erweitern, korrespondiert ebenfalls nicht mit den ÖPNV-Planungen des Landes und der zuständigen Aufgabenträger, den SPNV zu stärken und die Buslinien im Umfeld zukünftig daran sachgerecht anzupassen.

So ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche auch von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen, wenn sie bereits nach einer Grobanalyse nicht in Betracht kommen kann (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil v. 25.01.1996 - 4 C 5.95, BVerwGE 100, 238 und Urteil v. 15.12.2016 - 4 A 4.15, BVerwGE 157, 73 m.w.N.).

Ein Verzicht auf die Baumaßnahme kommt deshalb nicht in Betracht.

3.2.2.2 Variantenalternativen

Nach dem Abwägungsgebot sind im Rahmen der Planrechtsentscheidung diejenigen Alternativen zu prüfen, die unter dem Gesichtspunkt einer geringeren Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange von der Sache her naheliegen. Varianten müssen allerdings nicht gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht werden. Varianten sind nur soweit zu untersuchen, wie es für eine sachgerechte Entscheidung erforderlich ist. Auch die VHT ist berechtigt, einzelne Varianten aufgrund einer Grobanalyse auszuschneiden.

Eine andere als die vorhandene Linienführung ist zunächst nicht vorzugswürdig. Hier käme im Gegensatz zur beantragten und planfestgestellten Variante zur Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke der WLE mangels weiterer Eisenbahninfrastruktur nur eine Neubaustrecke in Betracht. Unabhängig davon, dass sich eine Linienführung für den vollständigen Neubau einer Eisenbahntrasse – die im Hauptbahnhof Münster ebenfalls den Anschluss an das Streckennetz der DB AG als einen Fixpunkt haben müsste - im Planungsraum nicht aufdrängt, würde eine Neubaustrecke zahlreiche neue und zusätzliche Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von Grundstücken auslösen, während die Reaktivierung der WLE-Stecke weitgehend auf betriebseigenen Grundstücken erfolgt und nur im notwendigen Umfang überwiegend streckenparallele Nachbargrundstücke in Anspruch nimmt. Ohne eine weitergehende Prüfung durchzuführen kann festgestellt werden, dass eine Neubau-Alternative in Bezug auf das Schutzgut Eigentum gegenüber der Planung der VHT eindeutig als nachrangig einzustufen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Neuversiegelung durch eine Neubaustrecke erheblich schwerwiegendere Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser und das Landschaftsbild hätte, als die Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke. Auch unter Klimaschutzgesichtspunkten würde eine vollständig neu zubauende Trasse eine erkennbar schlechtere Klimabilanz aufweisen. Gegen diese Alternative sprechen schließlich Wirtschaftlichkeitsaspekte, weil die Errichtung einer Neubaustrecke mit offensichtlich deutlich höheren Investitionskosten verbunden wäre, als die für die Reaktivierungsmaßnahme veranschlagten Kosten. Gegenüber einer Neubautrasse würde sich die Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke auch städtebaulich stets als vorzugswürdig erweisen.

Detail-Varianten der einzelnen baulichen Maßnahmen auf Basis der Bestandsstrecke (Gleisinfrasturktur, Bahnübergänge, Bahnhöfe, Haltepunkte) hat die VHT jedoch näher untersucht. Die umfassende Untersuchung verschiedener Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der verkehrlichen sowie städtebaulichen Funktion einschließlich Fahrgastpotenzialen und der Umweltverträglichkeit sind wesentliche Bestandteile der Vorplanungen gewesen. In die Variantenuntersuchungen wurden die planungsbegleitenden Fachplanungen, wie z. B. zum Umwelt- und Immissionsschutz, integriert bzw. berücksichtigt, um die umwelt- und nutzungsbezogenen Auswirkungen der Reaktivierung und der in Betracht kommenden Varianten zu bewerten und anhand einer vergleichenden Bewertung der Ausbauvarianten diejenige mit dem geringsten Eingriff zu ermitteln.

Mit der Trassierung, die sich im Wesentlichen an der vorhandenen Linienführung der WLE-Strecke orientiert, werden die betrieblichen Erfordernisse unter Berücksichtigung topographischer, örtlicher, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Belange in der Regelbauart als Schotteroberbau überwiegend eingleisig umgesetzt. Notwendige Anpassungen in der Gleisgeometrie ergeben sich aus den betrieblichen Anforderungen zur geplanten Streckengeschwindigkeit. Zur Umsetzung des vorgesehenen Betriebsprogramms ist ferner zwischen Bahn-km 15,637 (am BÜ L 520 Elmster Berg / Nordtor, Sendenhorst) und Bahn-km 17,364 (BÜ Gemeindeweg, Sendenhorst) ein neuer zweigleisiger Abschnitt erforderlich. Für weitere erforderliche Zugkreuzungen sind die Stationen Wolbeck und Loddenheide ebenfalls zweigleisig auszubilden. Im Bahnhof Sendenhorst wird u.a. das durchgehende Streckengleis zum Bahnsteiggleis und das Überholgleis als Abstellgleis mit Gleisabschluss ausgebildet. Nicht mehr benötigte Gleise und Weichen, wie z. B. der bisherige zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 31,629 und Bahn-km 31,855, das Anschlussgleis zur Laderampe am Bahnhof Sendenhorst oder die Anschlussweiche für den Gleisanschluss der Firma Westfalen Gas in Bahn-km 30,700 sind betrieblich entbehrlich und werden komplett zurückgebaut. Gleisanpassungen finden auch im Bahnhof Münster (Ost) der WLE statt.

Gemeinsam mit den fachlich zu beteiligenden Stellen wurde in der Planungsphase zur Reaktivierung festgelegt, bei einzelnen Verkehrsstationen vertiefende Variantenuntersuchungen einschließlich synoptischer Gegenüberstellung durchzuführen. Hierdurch wurde eine möglichst hohe Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Auswahl der jeweiligen Vorzugsvarianten dokumentiert. Bei der Standortwahl der sich aus dem Betriebskonzept ergebenden Verkehrsstationen wurde zunächst versucht, sich an der Lage der ehemaligen Standorte zu orientieren, da diese sich weitgehend noch in zentraler Lage befinden, um danach ggf. Optimierungsvarianten zu betrachten.

Für den Bahnhof Sendenhorst (Bahn-km 14,561 – Bahn-km 14,681) wurde keine Variantenuntersuchung durchgeführt. Da die Realisierung der Verkehrsstation als Kombibahnsteig möglichst auf den Flächen der WLE durchgeführt werden soll und der ehemalige Standort sehr zentral liegt, kam in Sendenhorst in Abstimmung mit der Stadt kein weiterer anderer Standort infrage. Die von Einwender lfd. Nr. E258 auch im Erörterungstermin vorgeschlagenen Standorte westlich in der Nähe des Schulzentrums und östlich im Gewerbegebiet würden beide jedenfalls zusätzlichen, auszugleichenden Flächenbedarf und Kostenaufwand verursachen und sind nicht erkennbar vorteilhafter als der zentral gelegene ehemalige Bahnhofsstandort.

Da sich der Siedlungsschwerpunkt in Albersloh in südlicher Richtung entwickelt hat und sich der alte Stationsstandort nunmehr eher in einer Ortsrandlage befindet, sollte die Lage des Haltepunktes in Albersloh auch aufgrund der Flächenverfügbarkeit und der guten Erreichbarkeit im Bereich des neuen Siedlungsgebietes „Kohkamp“ (Bahn-km 21,648 – Bahn-km 21,768) liegen. Hierfür wurden zwei Varianten untersucht. Die Varianten unterscheiden sich lediglich im Hinblick auf die Lage zum Gleis. Die Variante 1 wurde bahnrechts in unmittelbarer Nähe des Erschließungsgebietes geplant. Die Vorzugsvariante 2 befindet sich auf der bahnlinken Seite. Der Zugang zum neuen Wohnbaugebiet ist durch den bereits vorab realisierten Bahnübergang gegeben. Des Weiteren besteht bei dieser Variante die Möglichkeit, die angrenzende Fläche als Park+Ride-Parkplatz umzubauen.

Für den Standort Wolbeck (Bahn-km 27,278 – Bahn-km 27,398) wurde keine Variantenuntersuchung durchgeführt aufgrund der Ausführung als Bahnhof in Zusammenhang mit einer guten Erreichbarkeit, der zentralen Lage sowie Flächenverfügbarkeit am alten Standort und mangels alternativ zur Verfügung stehender Flächen.

Im Rahmen der Vorplanung wurden zwei Varianten für den Haltepunkt Angelmodde (Bahn-km 29,034 – Bahn-km 29,154) untersucht. In der Variante 1 die Erstellung eines Außenbahnsteiges bahnrechts parallel zur Straße „Alt Angelmodde“ und in der Variante 2 die Erstellung eines Außenbahnsteigs bahnlinks südlich des Bahnübergangs „Haus Angelmodde“. Als Vorzugsvariante wurde die Variante 2 bewertet, da hierdurch eine bessere Anbindung des östlichen Wohngebietes gewährleistet wird. Weiterhin sind bei dieser Variante keine Eingriffe in das öffentliche Straßennetz erforderlich. Außerdem ist für die Realisierung der Variante 2 kein Grunderwerb erforderlich und die Eingriffe in die Umwelt sind geringer als bei der Variante 1. Zusätzlich kann durch den Bahnsteig eine fußläufige Verbindung der Straßen „Haus Angelmodde“ und „Twenhövenweg“ gewährleistet werden, so dass die Erstellung des Außenbahnsteigs bahnlinks die deutliche Vorzugsvariante darstellt.

Die von den Einwendern lfd. Nrn. E033 und E196/E074-A/E049-B angeregte Verschiebung des Haltepunktes nach Osten in den Bereich des Twenhövenweges bzw. Brandhoveweges ist von der VHT technisch geprüft worden. Unabhängig von einer größeren Inanspruchnahme von Fremdf Flächen lässt die dortige Kurvenlage eine Verlagerung nicht zu und würde die zentralere Lage der Vorzugsvariante deutlich verlassen werden.

Da der Haltepunkt Gremmendorf (Bahn-km 31,300 – Bahn-km 31,420) flächenschonend weitgehend auf vorhandenen Flächen der WLE errichtet werden kann, wurde für den Haltepunkt Gremmendorf keine Variantenuntersuchung durchgeführt. Durch den gewählten Standort ist neben der Flächenverfügbarkeit auch eine gute Erreichbarkeit im Ortsteil gegeben.

Im Rahmen der Vorplanung für den Bahnhof Loddenheide (Bahn-km 32,636 – Bahn-km 32,756) wurden zwei Varianten untersucht. In der Variante 1 die Errichtung von zwei Außenbahnsteigen und eine Verziehung des Streckengleises und des zugehörigen Bahnhofsgleises sowie in der Variante 2 die Erstellung eines Mittelbahnsteiges und eine Verziehung des zugehörigen Bahnhofsgleises. Als Vorzugsvariante wurde die Variante 2 bewertet, da hierdurch ein Eingriff an der Straße „Albersloher Weg“ vermieden werden kann, da der Mittelbahnsteig einen geringeren Platzbedarf benötigt. Weiterhin wird hierbei keine Verziehung des Streckengleises erforderlich und ist die Anbindung des Bahnsteigs an den „Albersloher Weg“ besser zu realisieren als beim Bau von zwei Außenbahnsteigen.

Beim Haltepunkt Halle Münsterland (Bahn-km 35,151 – Bahn-km 35,271) hat die VHT vier Varianten untersucht. In der Variante 1 die Erstellung eines Außenbahnsteiges bahnrechts nördlich des Bahnübergangs „Lippstädter Straße“ mit Entfall des Hafengleises, in der Variante 2 die Erstellung eines Außenbahnsteiges bahnlinks südlich des Bahnübergangs „Lippstädter Straße“, in der Variante 3 die Erstellung eines Außenbahnsteiges bahnrechts nördlich des Bahnübergangs „Lippstädter Straße“ mit Erhalt des Hafengleises und Umbau des Bahnübergangs sowie in der Variante 4 die Erstellung eines Außenbahnsteiges bahnrechts südlich des Bahnübergangs „Lippstädter Straße“ im Bereich des Eingangs des Messe- und Congress Centrums Halle Münsterland. Als Vorzugsvariante wurde im Zuge einer synoptischen Gegenüberstellung die Variante 1 bewertet, da hierdurch die optimale Anbindung an das Hafengebiet und an das Messe- und Congress Centrum Halle Münsterland gewährleistet wird. Weiterhin ist durch diese Variante der direkte Anschluss an das öffentliche Straßen- und Wegenetz sowie die fußläufige Anbindung an öffentliche Orte gewährleistet. Bei dieser Variante muss lediglich das bereits stillgelegte und entwidmete Hafengleis zurückgebaut werden, was inzwischen erfolgt ist. Die Varianten 2 und 4 ermöglichen lediglich eine indirekte Anbindung des jeweiligen Bahnsteigs an das vorhandene Straßen- und Wegenetz sowie das Hafengebiet. Mit der Variante 3 wäre der größtmögliche Eingriff an der geplanten Verkehrsstation verbunden. Neben dem Umbau des

vorhandenen Bahnübergangs wären die Umlegung eines Anschlussgleises der DB AG sowie die Anpassung eines Mastquerfeldes des Hauptbahnhofs Münster bei dieser Variante erforderlich. Im Ergebnis hat die VHT die Erstellung des Außenbahnsteigs bahnrechts (Variante 1) nachvollziehbar als Vorzugsvariante gewählt.

Neben den Untersuchungen der Verkehrsstationen wurde eine vertiefende Variantenbetrachtung für die Bündelung der Bahnübergänge bei deutlicher Reduzierung gegenüber dem Ist-Zustand nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgenommen. Das zukünftige Bahnübergangskonzept wurde insbesondere mit den betroffenen Straßenbaulastträgern und grundstücksbetroffenen Anliegern sowie technisch mit der Landeseisenbahnverwaltung NRW intensiv abgestimmt und im Planungsprozess des Anhörungsverfahrens weiter optimiert.

3.2.2.3 Zusammenfassende Beurteilung

Die Planfeststellungsbehörde hat die der Planung zugrunde liegenden Variantenentscheidungen prüfend nachvollzogen und kann sich die planerischen Erwägungen der VHT zu eigen machen. Sie hat sich ferner davon überzeugt, dass keine Planungsalternativen ersichtlich sind, die besser zur Erreichung des Planungsziels geeignet wären und dabei insbesondere wegen eines geringeren Eingriffs in geschützte Rechtsgüter insgesamt vorteilhafter wären. Nach Abwägung der mit den jeweiligen Varianten verbundenen Vor- und Nachteile schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung der VHT an und beurteilt die planfestgestellte Ausbauvariante mit ihren (Teil-)Baumaßnahmen als die vorzugswürdige Lösung, die einerseits den verkehrlichen, eisenbahnbautechnischen und städtebaulichen Erfordernissen, andererseits Umweltgesichtspunkten sowie den wirtschaftlichen und privaten Belangen angemessen Rechnung trägt. Sie stellt einen abgewogenen Kompromiss unter Berücksichtigung aller betroffenen Schutzgüter und widerstreitenden Belange dar und lässt sich somit am besten realisieren. Vor allem die favorisierten Bahnhöfe und Haltepunkte auf der Strecke sind hinsichtlich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Funktion sowie unter Berücksichtigung des Fahrgastpotentials erkennbar gut geeignet, den schienengebunden Nahverkehr zu fördern und neue Nutzer zu generieren.

Die Wahl für das beantragte Gesamtvorhaben ist plausibel nachvollziehbar und daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als Vorzugsvariante nicht zu beanstanden.

3.2.3 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist oder wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Eisenbahnbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist – liegen und einen abwägungserheblichen Belang darstellen.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen wie dem Neubau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die vorgesehene Ausführung der planfestgestellten Reaktivierungsmaßnahme weitgehend in der Bestandstrasse der 1899 genehmigten Eisenbahnstrecke 9213 aus den bereits dargestellten Gründen als Vorzugsvariante gewählt worden (vgl. Abschnitt B. 3.2.2 dieses Beschlusses), die auch den Anforderungen des § 50 BImSchG im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten entspricht.

Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der vorgesehenen Streckenführung ausreichend Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Eisenbahnbauvorhaben keine schädlichen Umweltauswirkungen i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten. Soweit Immissionen durch die Wahl der Streckenführung nicht vermieden werden können, werden sie wie folgt einer Problemlösung zugeführt.

3.2.3.1 Betriebsbedingte Immissionen

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG); dies gilt

nicht für die Fälle, in denen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

3.2.3.1.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.03.2018 - 4 A 5/17, NVwZ 2018, S. 1322).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 - 4 C 63.80, DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen und Schienenwegen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. In § 4 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung, der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden

nach diesen Berechnungsmethoden ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Gemäß § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG ist der sog. Schienenbonus seit dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden.

Messungen sind weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand gesetzlich vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Schall-Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel als geeignete und international anerkannte Kenngrößen zur Beurteilung der Lärmwirkungen von Schienenverkehrswegen und ist für die Betroffenen regelmäßig günstiger als Messungen.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Schienenweg, sodass grundsätzlich kein Summenpegel aus allen bzw. weiteren Lärmeinwirkungen (z. B. Straßenlärm) zu bilden ist (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008 - 9 A 5/07 - und Beschluss v. 06.03.2013 - 4 BN 39.12, juris).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass der im vorliegenden Verfahren nach der Schall 03 zu ermittelnde Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, der von einer Wohnbebauung möglichst freigehalten werden soll, können unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten an die Wohnqualität nicht dieselben hohen Ansprüche gestellt werden wie im Innenbereich. Der Eigentümer eines Wohnhauses im Außenbereich trägt daher in verstärktem Maße das aus der Gebietsstruktur folgende Risiko, dass in seiner Nähe Verkehrswege und -stationen errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

Die maßgeblichen Gebietsnutzungen im Bereich des beantragten Vorhabens wurden von der VHT aus den Festsetzungen der Bebauungspläne der Kommunen entnommen. In Bereichen, in denen keine Gebietsnutzungen in Bebauungsplänen festgelegt worden sind, wurde die tatsächliche Nutzung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zugrunde gelegt, betroffene Bebauungen in Außenbereichen der Gebietskategorie Mischgebiet zugeordnet. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Fehleinschätzungen aufgetreten sind. Die Bereiche sind entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit sachgerecht Gebietskategorien zugeordnet worden. Die in der schalltechnischen Untersuchung (Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 54, Unterlage Nr. 15.1 B und A. 2.3.3, lfd. Nr. 73, Unterlage Nr. 15 E dieses Beschlusses) vorgenommenen Baugebietszuordnungen begegnen insgesamt keinen Bedenken. Ferner wurden die an der Strecke bereits bestehenden oder im Rahmen anderer (Bebauungsplan-) Verfahren bereits vorgesehenen Lärmschutzwände in den Berechnungen berücksichtigt.

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden eisenbahnrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Die Änderung eines Schienenweges ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

In diesem Zusammenhang ist es also erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist nur von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist, d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursachen ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben.

Im vorliegenden Fall liegt bereits aufgrund der für den gesamten Untersuchungsbereich geplanten Gradientenverschiebungen infolge der zur Geschwindigkeitsanhebung zu vergrößernden Trassenradien ein erheblicher baulicher Eingriff vor (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.07.2013 - 7 A 9.12, juris).

Die Neubauten der drei Bahnhöfe und vier Haltepunkte stellen i.S.d. §§ 41, 43 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV weder einen Bau noch eine wesentliche Änderung dar, weil im Rahmen der Neubauten keine Änderung der Lage und Gradienten des Schienenweges vorgenommen wird und Verkehrsstationen sowie Bahnhöfe zu den von § 41 BImSchG nicht erfassten Nebenanlagen und Nebenbetriebsanlagen gehören. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist hierfür nicht eröffnet. Auch die Errichtung von Überholgleisen können hier nicht als Erweiterung eines Schienenweges beurteilt werden, da sie nicht zur Abwicklung weiterer Verkehre dienen.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch die Reaktivierung die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden oder ein Anspruch auf Schallschutz besteht, wurde entlang der gesamten Strecke die Immissionsbelastung ermittelt und eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen, die aufgrund von Einwendungen und Hinweisen in der öffentlichen Auslegung als auch im Erörterungstermin im Deckblattverfahren B vollständig überarbeitet worden ist und auch einen erweiterten aktiven Schallschutz vorsieht (vgl. Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 54, Unterlage Nr. 15.1 B dieses Beschlusses). Diese Unterlage ist im Rahmen des Deckblattverfahrens E einer weiteren Aktualisierung unterzogen worden (vgl. Abschnitt A. 2.3.3, lfd. Nr. 73, Unterlage Nr. 15 E dieses Beschlusses). In dieser schalltechnischen Untersuchung wird entlang der gesamten Strecke die Immissionsbelastung der Bestandssituation dem Reaktivierungsvorhaben im Prognosefall gegenübergestellt

und bewertet. Die im Deckblattverfahren C vorgenommene Anpassung der Trassierung in Sendenhorst-Albersloh zwischen Bahn-km 20,8 und Bahn-km 21,4 durch Rückführung der geplanten Trasse auf die aktuelle Bestandstrasse führt aufgrund der dort erforderlichen Reduzierung der geplanten Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h bei sonst unverändertem Betriebskonzept im Ergebnis zu einer geringeren Lärmbelastung an dieser Stelle. In diesem Abschnitt sind keine schutzwürdigen Gebäude i.S.d. 16. BImSchV vorhanden, so dass sich auch keine neuen oder zusätzlichen Schutzfälle durch diese Trassenverschiebung ergeben können.

Die in den Planunterlagen enthaltene überarbeitete schalltechnische Untersuchung der Peutz Consult GmbH vom 05.09.2024 in der Fassung vom 11.12.2025 entspricht, insbesondere auch unter Einbeziehung der aktuellen Software-Version des maßgeblichen Rechenprogramms und der aktuellsten zur Verfügung stehenden digitalen Gebäude- und Höhenmodelle sowie Berücksichtigung erkennbarer Außenwohnbereiche, den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch den Schienenweg hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms ab, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs. Der schalltechnischen Untersuchung liegen die zu erwartenden Belastungsdaten als Maximalansatz für einen Jahrestag im Prognosejahr 2030 zugrunde, an dem alle in Frage kommenden Personenzüge die Strecke dauerhaft befahren. Basis ist das vom NWL als SPNV-Aufgabenträger entwickelte Betriebskonzept, in das alle wesentlichen Eingangsgrößen wie die geplante Infrastruktur, zukünftige Nachfragepotentiale und ein Betreiberkonzept für das mit der Durchführung der Verkehrsleistungen zu beauftragende Eisenbahnbetriebsunternehmen berücksichtigt wurden.

Danach ist eine Bedienung der reaktivierten Strecke von Montag bis Freitag ab 05.40 Uhr, an Samstagen ab 06.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 07.00 Uhr bis jeweils 23.00 Uhr abends vorgesehen. Von Montag bis Freitag ist tagsüber von Münster Hbf bis Münster-Wolbeck ein 20-Minuten-Takt geplant und von Münster-Wolbeck bis Sendenhorst ein 20/40-Minuten-Takt, d.h. 2 Züge in einer Stunde mit einem zeitlichen Abstand von 20 bzw. 40 Minuten.

Die Planunterlagen beruhen weiterhin auf der konservativen Annahme eines Betriebs mit Diesel-Triebfahrzeugen, die in Hauptverkehrszeiten zur Abwicklung der erhöhten Verkehrsnachfrage auch in Doppeltraktion (zwei miteinander gekoppelte Züge) eingesetzt werden sollen. Die zukünftig zum Einsatz kommenden batteriebetriebenen BEMU-Triebfahrzeuge, die der NWL bereits 2022 beim Hersteller in Auftrag gegeben hat und zur Auslieferung ab der 2. Jahreshälfte 2027 vorgesehen sind, weisen eine größere Fahrgastkapazität auf, so dass auf einen

Einsatz von Doppeltraktionen perspektivisch verzichtet werden kann. Ferner wird davon ausgegangen, dass Diesel-Triebfahrzeuge insbesondere aufgrund der Geräusche der Antriebsmotoren um mindestens 1 dB(A) lauter sind als BEMU-Triebfahrzeuge, so dass im tatsächlichen Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen niedrigere Schallimmissionen zu erwarten sind, als im Lärmgutachten unter Annahme von Diesel-Triebfahrzeugen durchgehend rechnerisch prognostiziert.

Das Betriebskonzept wurde in einen aktualisierten Fahrplanentwurf überführt und um nicht im Fahrplan abgebildete voraussichtlich täglich erforderlich werdende zwei Zuführungsfahrten vor Betriebsbeginn von Münster Hbf nach Münster-Wolbeck bzw. Sendenhorst und zwei Rückfahrfahrten abends nach Sendenhorst als maßgebliche Grundlage für die Annahme der Fahrzeugzahlen in den Fachgutachten ergänzt. Hieraus ergeben sich für die Relation Münster Hbf – Münster-Wolbeck täglich max. 86 Einfachtraktionsfahrten und 4 Doppeltraktionsfahrten sowie zur Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr) zusätzlich 4 Einzeltraktionsfahrten und für die Relation Münster-Wolbeck – Sendenhorst täglich max. 56 Einzeltraktionsfahrten und 4 Doppeltraktionsfahrten sowie zur Nachtzeit zusätzlich 2 Einzeltraktionsfahrten (jeweils in Summe beider Fahrtrichtungen).

Als Strecken(höchst)geschwindigkeit für die eingesetzten Personenzüge ist zwischen Sendenhorst und Münster-Wolbeck 100 km/h festgelegt, zwischen Münster-Wolbeck und dem Haltepunkt Münster-Loddenheide 80 km/h sowie von dort bis zum Hbf Münster 60 km/h. Die im schalltechnischen Gutachten ermittelten und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen beziehen sich auf diese Geschwindigkeiten im v. g. Betriebskonzept (vgl. hierzu auch Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 7 dieses Beschlusses).

Ein Güterzugbetrieb ist nicht vorgesehen und somit in den vorgelegten Gutachten nicht berücksichtigt und nicht Gegenstand der Planung zur Reaktivierung der Strecke 9213 für den Schienenpersonennahverkehr.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegende Verkehrsprognose 2030, die auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht, sachgerecht und methodisch korrekt mit den verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände erarbeitet worden und inhaltlich nachvollziehbar. Insbesondere die Zugzahlen basieren auf einem realistischen Betriebsprogramm unter Berücksichtigung der vorgegebenen Taktungen, Netzverknüpfungen und Betriebsrichtungen, so dass die Mengenangaben letztlich als Gesamtverkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt auf der sicheren Seite liegen. Die Verkehrsprognose ist daher eine hinreichend fachlich qualifizierte Grundlage für die getroffene Entscheidung zu den erforderlichen Schutzmaßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm,

welche sich aus dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenverkehrsweg ergeben.

3.2.3.1.2 Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnischen Berechnungen wurden nach den Vorschriften der 16. BImSchV von einem für die Bereiche Geräusche und Erschütterungen akkreditierten Gutachterbüro durchgeführt. Der durch die Änderung des WLE-Schienenweges ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung an verschiedenen Punkten einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wegen Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte insbesondere unter Annahme des Prognose-Plan-Falles der Fertigstellung der geplanten Bau- maßnahme unter Zugrundelegung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen. Dies bedingt nahezu überall eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A), sodass eine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV gegeben ist und der Prognose-Null-Fall nicht relevant ist.

Bei der Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen sind neben bautechnischen und wirtschaftlichen Aspekten auch sonstige Belange im Rahmen der Abwägung mit einzubeziehen. Dem aktiven Lärmschutz, also der Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen oder der Einbau lärmindernder Schienenstegmaßnahmen, ist dabei stets Vorrang einzuräumen, sofern die hierfür erforderlichen Aufwendungen in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann durch aktiven Lärmschutz kein ausreichender Schutz hergestellt werden, weil dieser technisch nicht realisierbar ist oder der Aufwand (z. B. bei mehrgeschossigen Gebäuden) außer Verhältnis zum objektbezogenen Nutzen steht, so besteht gemäß § 42 BImSchG ein Anspruch gegen die VHT auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen. Hierbei handelt es sich um den sog. passiven Lärmschutz, es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab.

Ausgehend von diesen Grundsätzen hat die VHT ein abschnittsspezifisches Lärmschutzkonzept erstellt und dabei das vorrangige Ziel verfolgt, mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte für den Tag an möglichst allen insgesamt 622 entlang der gesamten Strecke ermittelten Immissionsorten einzuhalten. Ein Immissionsort beinhaltet einen Punkt an einer Gebäudefassade, kann aber mehrere Stockwerke und Wohn- oder Gewerbeeinheiten erfassen, sodass je Immissionsort mehrere Betroffenen bzw. Schutzfälle entstehen können. Bei 170 Immissionsorten wurden für die dort erkennbaren 221 Außenwohn-

bereiche (Terrassen, Balkone, Freisitze, Grillplätze) zusätzlich die Beurteilungspegel ermittelt. Für die Fälle, dass trotz Überarbeitung der schalltechnischen Unterlage gleichwohl noch nicht alle Außenwohnbereiche entlang der Strecke erfasst worden sind, hat die Planfeststellungsbehörde eine Nacherhebung angeordnet (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 5 dieses Beschlusses).

Schließlich wurde der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung an der Strecke mit IGW-Überschreitungen in räumlich abgrenzbare 12 Schutzabschnitte unterteilt und zusätzlich wurden vereinzelt stehende Gebäude betrachtet. Abgrenzungen ergaben sich einerseits durch die Bahntrasse selbst, d.h. eine schutzbedürftige Bebauung beidseits der Trasse repräsentiert immer mindestens zwei Schutzabschnitte bahnlinks und bahnrechts, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang der Trasse. Für die so gebildeten Schutzabschnitte wurden dann zunächst die Aufwendungen für eine optimale (d.h. die Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte sicherstellende) Schutzanlage ermittelt (sogenannte Vollschutz-Lösung).

Die lärmtechnischen Berechnungen entlang der Strecke haben ergeben, dass sich in Teilbereichen in der ersten Baureihe eine wesentliche Änderung gem. 16. BImSchV ergibt und durch die vorliegenden Grenzwertüberschreitungen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen für insgesamt 127 Immissionsorte bzw. 268 Schutzfälle (164 tags, 104 nachts) bestehen. Als Schutzfall wird dabei eine Wohn- oder Gewerbeeinheit mit einer Grenzwertüberschreitung am Tag oder in der Nacht bezeichnet, wobei sich die Wohn- oder Gewerbeeinheiten in mehreren Stockwerken eines Gebäudes/Immissionsortes befinden können (vor allem bei Mietshäusern). Dabei werden in den meisten Bereichen insbesondere aufgrund einer größeren Anzahl von Betroffenen aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Schallschutzmaßnahmen sollen vorrangig in Form von aktiven Maßnahmen vorgesehen werden, wie Lärmschutzwände, -wälle, Schienenstegabschirmungen (SSA), -dämpfer oder durch besonders überwachte Gleise (BüG), um insbesondere auch die Außenwohnbereiche zu schützen. Dabei kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen aus technischen und Effektivitätsgründen in unmittelbarer Nähe zu Bahnübergängen nicht in Betracht und scheiden Lärmschutzwälle aufgrund ihres großen Aufstandsflächenbedarfs in innerörtlich dicht bebauten Bereichen aus. Lärmschutzwände (LSW) erzielen gute Wirkungen, jedoch nur trassennah auf einer Bahnseite mit einem Abstand von mindestens 3,30 m zur Gleismitte und mit geringen Reflexionswirkungen für die gegenüberliegende Seite. Bei größeren Höhen beeinträchtigen sie das Landschafts- bzw. Stadtbild und führen im Nahbereich zu relevanten Verschattungswirkungen.

Beim BüG werden die Schienen in regelmäßigen Zeitabständen (von 6 bis 12 Monaten) in einem aufwändigen Verfahren geschliffen, wodurch sich aufgrund geringerer Rauheit die Rollgeräusche der Züge je nach Fahrzeugkategorie um 2 bis zu 4 dB(A) vermindern. Die Anwendbarkeit des BüG unterliegt besonderen technischen Randbedingungen (Streckengeschwindigkeit mindestens 80 km/h, Länge des Streckenabschnittes mindestens 300 m, keine Anwendbarkeit in Bereichen von Bahnhöfen / Bahnsteigen / Bahnübergängen und Weichenstraßen, Kurvenradien kleiner als 500 m), so dass insgesamt eine zweckmäßige und kostenverhältnismäßige Anwendung im vorliegenden Streckenabschnitt nicht in Betracht kommt.

Schienenstegdämpfer weisen nach den Berechnungsvorgaben der Schall 03 bei reinem Personenzugverkehr eine geringere lärmschützende Wirkung auf als SSA und erreichen keine wesentlichen schalltechnischen Verbesserungen, so dass sie im vorliegenden Verfahren nicht vorgesehen sind. SSA wirken als aktive Schallschutzmaßnahme hingegen effektiver direkt an der Schallquelle des Rad-Schiene-Kontaktes und mindern die Schallemissionen durch Abschirmung der Schallabstrahlung des Schienensteges und Gleisfußes. Es werden Bleche mit einer Kunstharzbeschichtung und schallabsorbierenden Schaumstoffdämmkörpern aus Polyethylen an beiden Seiten der Schienenstege und unter dem Schienenfuß angebracht und je Element mit 2 Schienenfußklammern pro Schwellenfach befestigt. Dabei wird die SSA an das jeweilige Gleis angepasst und wirkt sich ihre Pegelminderung in vorteilhafter Weise beidseitig der Bahntrasse gleichmäßig auf alle Geschosse der anliegenden Gebäude wie Außenwohnbereiche aus. Eine technische Umsetzung dieser aktiven Schutzmaßnahme ist in bestimmten Bereichen, u.a. bei Weichen, Brücken und Bahnübergängen, nicht durchführbar.

Zur Dimensionierung einer Vorzugsvariante für den aktiven Schallschutz wurde von der VHT in der schalltechnischen Untersuchung eine Variantenbetrachtung durchgeführt, ausgehend von der Einhaltung der IGW vollständig sicherstellenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen (sog. Vollschutz) für die ermittelten Schutzfälle unter Einbeziehung von vorzugswürdigen LSW und SSA als aktiven Schallschutzmaßnahmen. Unter Vornahme schrittweiser Abschläge wurde eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, um einen unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten angemessenen und sachgerechten Lärmschutz zu erreichen.

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen und ihre Gleichbehandlung sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Be-

trachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. BVerwG, Urteil v. 13.05.2009 - 9 A 72/07, BVerwGE 134, 45 und Urteil v. 15.03.2000 - 11 A 42/97, juris). Darüber hinaus können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. BVerwG, Urteil v. 24.09.2003 - 9 A 69/02, juris). Ein grobes Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (vgl. BVerwG, Beschluss v. 09.01.2006 - 9 B 21/05, juris m. w. N.). Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept der WLE in Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG nachvollziehend abwägend geprüft und es auch dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes unter dem Gesichtspunkt der vorgenannten Kriterien bestehen und ob ein kostenverhältnismäßiges Lärmschutzgesamtkonzept unter Berücksichtigung verschiedener aktiver Schallschutzmaßnahmen geplant wurde. Sie ist dabei nach den Überarbeitungen in den Deckblattverfahren B und E für die einzelnen 12 Schutzabschnitte zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Schutzabschnitt 1

Der Schutzabschnitt 1 befindet sich zu Beginn des Ausbauabschnitts in Sendenhorst bahnrechts und grenzt direkt an den BÜ Gartenstraße an. Er betrifft 3 Immissionsorte mit 6 Schutzfällen. Es sind die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz gegeben, da die Beurteilungspegel die oben genannten jeweiligen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten.

Die Länge einer hier untersuchten LSW und einer SSA wird durch den BÜ begrenzt und die Wirksamkeit beider Maßnahmen somit deutlich eingeschränkt, sodass für diesen Schutzabschnitt technisch bedingt kein aktiver Vollschutz erreicht werden kann. Mit einer LSW von 2,5 m Höhe und 80 m Länge sowie hohen Kosten von ca. 37.000 € je Schutzfall könnten 4 Schutzfälle gelöst werden.

Mit der gewählten Lärmschutzlösung der SSA auf einer Länge von 80 m kann 1 Schutzfall gelöst und zugleich eine Reduzierung der Beurteilungspegel an allen Immissionsorten bis zu 2,6 dB(A) erreicht werden. Zudem ergeben sich deutliche kostenmindernde Synergieeffekte, da für den gegenüberliegenden Schutzabschnitt 2 ebenfalls eine SSA vorgesehen ist, sodass sich die Kosten je gelöstem

Schutzfall für beide Abschnitte nur auf ca. 2.100 € belaufen. Für die verbleibenden Lärmschutzansprüche mit einer Überschreitung des IGW um max. 1,6 dB(A) im Tagzeitraum und um max. 3,3 dB(A) im Nachtzeitraum ist ergänzender passiver Schallschutz vorgesehen, so dass die Planfeststellungsbehörde das in diesem Schutzabschnitt im Vergleich geringe Schutzniveau von 17 % insgesamt gleichwohl für angemessen und vertretbar hält.

Schutzabschnitt 2

Der Schutzabschnitt 2 befindet sich zu Beginn des Ausbauabschnitts in Sendenhorst bahnlinks gegenüber vom Schutzabschnitt 1 und westlich des Bf Sendenhorst, direkt angrenzend an den BÜ Gartenstraße.

Mit einer hier untersuchten 2 m hohen und 140 m langen LSW im lückenfreien Anschluss an die bestehende Schallschutzwand mit Kosten von ca. 5.500 € je Schutzfall könnte aktiver Vollschutz an allen 4 betroffenen Gebäuden erreicht werden. Mit der alternativ zur Verwendung vorgesehenen SSA auf einer Länge von 125 m verbleiben lediglich 4 von insgesamt 42 Schutzfällen an 2 Immissionsorten mit einer Überschreitung des IGW um max. 0,5 dB(A) nachts, wodurch ein hohes Schutzniveau von etwa 95 % erreicht wird. Zum Tageszeitraum wird der IGW überall eingehalten.

Bei Kosten von ca. 2.100 € je gelöstem Schutzfall unter Einbeziehung kostenmindernder Synergieeffekte für den gegenüberliegenden Schutzabschnitt 1 weist diese Schallschutzmaßnahme das erkennbar effektivere Kosten/Nutzen-Verhältnis im Vergleich zu einer LSW auf. Für die verbleibenden Lärmschutzansprüche zum Nachtzeitraum ist ergänzender passiver Schallschutz vorgesehen.

Schutzabschnitt 3

Der Schutzabschnitt 3 liegt am westlichen Ende der Ortslage Sendenhorst bahnrechts. Mit Errichtung eines Teils der hier befindlichen Wohngebäude wurde eine Schallschutzwand parallel zur Bahntrasse mit einer Höhe von bis zu 3 m erstellt.

In der Folge ergibt sich in diesem Schutzabschnitt nur noch für 3 Immissionsorte und 4 Schutzfälle ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, die mit der im Deckblatt B vorgesehenen SSA auf einer Länge von 120 m jedoch sämtlich gelöst werden können mit Kosten von ca. 19.500 € je Schutzfall, so dass aktiver Vollschutz besteht.

Schutzabschnitt 4

Der Schutzabschnitt 4 liegt zu Beginn der Ortslage Sendenhorst-Albersloh bahnrechts hinter dem Haltepunkt Albersloh. Hier ergeben sich 8 Immissionsorte mit insgesamt 12 Schutzfällen und Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Ein Vollschutz zur Einhaltung der IGW wäre hier nur durch Schließung des BÜ Bahnhofstraße und eine 3 m hohe LSW möglich. Durch die erforderliche Unterbrechung der Schallschutzmaßnahmen im Bereich des BÜ werden die angrenzenden Bereiche stark beeinträchtigt. So könnten mit einer 2 m hohen und 300 m langen LSW nur 8 Schutzfälle gelöst werden (zu Kosten je Schutzfall von ca. 62.000 €) und in einer Kombination mit einer SSA 10 Schutzfälle zu Kosten je Schutzfall von ca. 71.000 €.

Mit der vorgesehenen Vorzugsvariante SSA auf einer Länge von 392 m, die im Deckblatt B westlich des BÜ verlängert worden ist, können insgesamt 7 Schutzfälle (Schutzniveau etwa 60 %) gelöst werden mit deutlich geringeren Kosten von ca. 14.000 € je Schutzfall unter Einbeziehung kostenmindernder Synergieeffekte für den gegenüberliegenden Schutzabschnitt 5. Für die verbleibenden 2 Immissionsorte mit insgesamt 5 Schutzfällen sowie einer IGW-Überschreitung bis zu 6,7 dB(A) im Tagzeitraum und bis zu 4,6 dB(A) im Nachtzeitraum bei den beiden an den BÜ angrenzenden und sehr nah am Gleis liegenden Gebäuden ist ergänzender passiver Schallschutz vorgesehen.

Schutzabschnitt 5

Der Schutzabschnitt 5 befindet sich gegenüber dem Schutzabschnitt 4 zu Beginn der Ortslage Sendenhorst-Albersloh bahnlinks unmittelbar hinter dem Haltepunkt Albersloh. Hier ergeben sich 9 Immissionsorte mit insgesamt 12 Schutzfällen und Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Ein Vollschutz zur Einhaltung der IGW wäre hier mit einer bis zu 2,5 m hohen und 350 m langen LSW möglich zu Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 54.000 €. Mit der vorgesehenen Vorzugsvariante SSA auf einer Länge von 392 m können jedoch bis auf einen alle, d.h. insgesamt 11 Schutzfälle (Schutzniveau 90 %) gelöst werden und unter Einbeziehung kostenmindernder Synergieeffekte für den gegenüberliegenden Schutzabschnitt 4 mit deutlich geringeren Gesamtkosten von ca. 390.000 € gegenüber dem Vollschutz (ca. 14.000 € je gelöstem Schutzfall). Für den verbleibenden Schutzfall mit einer geringen IGW-Überschreitung tags von 0,4 dB(A) ist ergänzender passiver Schallschutz vorgesehen. Dieser Schutzfall könnte zwar ergänzend zur vorgesehenen SSA durch eine 1 m hohe und 50 m lange LSW auch Vollschutz erhalten. Der hierfür erforderliche Mehraufwand von ca. 72.000 € zur Abwendung dieses einen Schutzfalls ist jedoch - auch angesichts der nur geringen Grenzwertüberschreitung - offensichtlich unverhältnismäßig.

Schutzabschnitt 6

Der Schutzabschnitt 6 liegt zentral in Münster-Wolbeck bahnrechts gegenüber vom Schulzentrum. Es ergeben sich hier 6 Gebäude mit 7 Immissionsorten und insgesamt 11 Schutzfällen.

Für einen Vollschutz zur Einhaltung der IGW wäre hier eine 1,5 m hohe und 240 m lange LSW möglich zu Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 34.000 €, wobei sich allerdings die Lücke aufgrund des BÜ Hamsensbusch für Fußgänger und Radfahrer bei der Schutzwirkung im Umfeld des BÜ negativ auswirkt. Eine SSA stellt in diesem Fall aufgrund der Effektivität in Verbindung mit dem angrenzenden Schutzabschnitt 7 (auf einer Länge von insgesamt 430 m) die Vorzugsvariante dar.

So verbleiben in diesem Schutzabschnitt 5 Immissionsorte mit 5 Schutzfällen, allerdings nur mit geringen Tagwertüberschreitungen bis zu 0,7 dB(A) und mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach bei Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 26.000 €. Das aktive Schutzniveau beträgt hier 55 %.

Schutzabschnitt 7

Der Schutzabschnitt 7 umfasst den westlichen Teil der Ortslage Münster-Wolbeck bahnlinks bis zum Schulzentrum. Im Bereich des BÜ Hamsensbusch für Fußgänger und Radfahrer können in diesem Schutzabschnitt ebenfalls keine aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, so dass ein Vollschutz aller 9 Immissionsorte mit insgesamt 18 Schutzfällen mit einer LSW hier nicht erreicht werden kann.

Aufgrund der Effektivität mit dem angrenzenden Schutzabschnitt 6 wird auch hier eine SSA vorgesehen, womit für 3 dem BÜ nächstgelegenen Immissionsorte und 5 Schutzfälle Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach verbleiben (3 tags mit einer IGW-Überschreitung bis zu 3,1 dB(A) / 2 nachts mit einer IGW-Überschreitung bis zu 2,4 dB(A)) bei Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 10.500 € und einem Schutzniveau von 70 %.

Eine 2,5 m hohe und 210 m lange LSW würde zwar 3 Schutzfälle mehr lösen können, aber nur zu mehr als doppelt so hohen Schutzfallkosten je gelöstem Fall (ca. 24.000 €), was erkennbar unverhältnismäßig ist.

Schutzabschnitt 8

Der Schutzabschnitt 8 umfasst die gesamte Ortslage Münster-Angelmodde bahnrechts. Es ergeben sich hier 10 Immissionsorte mit insgesamt 19 Schutzfällen, die durch eine LSW bis zu 3 m Höhe bei 360 m Länge Vollschutz erhalten könnten zu Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 35.000 €.

Als Vorzugsvariante ist hier zunächst die SSA auf einer Länge von 210 m gewählt worden, die nach dem BÜ beginnt und sich bis zum Ende der Ortslage Angelmodde erstreckt. Dadurch wird für 3 Immissionsorte und 5 Schutzfälle Vollschutz erreicht. Auch bestehen hier hohe Synergieeffekte mit dem westlichen Bereich

des Schutzabschnitts 9 auf der gegenüberliegenden Bahnseite, die zu einer deutlichen Reduzierung der Schutzfallkosten als bei nur einseitiger Betrachtung (ca. 27.300 €) führen.

Die verbleibenden 7 Immissionsorte mit insgesamt 14 Schutzfällen im Einflussbereich des Haltepunktes Angelmodde können mit einer im Deckblatt E vorgesehenen LSW in einer Höhe von 2 m bis 3 m und 117 m Gesamtlänge ebenfalls voll aktiv geschützt werden mit Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 14.500 €. Im Ergebnis kann im Schutzabschnitt 8 ein Schutzniveau von 100 % zu durchschnittlichen Schutzfallkosten von ca. 18.000 € erreicht werden.

Schutzabschnitt 9

Der Schutzabschnitt 9 umfasst die gesamte Ortslage Münster-Angelmodde bahnlinks. Es ergeben sich hier 21 Immissionsorte mit insgesamt 29 Schutzfällen, die durch eine durchgehende LSW mit einer Höhe von 4,0 m Vollschutz erhalten könnten. Hierfür ergeben sich Gesamtkosten von ca. 1,9 Mio. € bzw. Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 65.500 €.

Der Schutzabschnitt wird jedoch durch den BÜ Haus Angelmodde und den BÜ Fußweg für Fußgänger und Radfahrer östlich des geplanten Haltepunktes Angelmodde getrennt, in deren Bereichen wie auch im Bereich des Haltepunktes keine aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden können, so dass durch diese Lücken die Schallschutzwirkung gemindert wird.

Als Vorzugsvariante ist im Schutzabschnitt 9 eine SSA auf einer Länge von 690 m gewählt worden, die nach dem BÜ Twenhövenweg beginnt und sich (mit den v. g. Unterbrechungen) bis zum Ende der Ortslage Angelmodde erstreckt. Auch hier bestehen Synergieeffekte mit dem Schutzabschnitt 8 auf der gegenüberliegenden Bahnseite. Wo die SSA wirksam ist, wird Vollschutz erreicht mit dem gleichen Schutzniveau wie mit einer 1,5 m hohen LSW zu Kosten von ca. 915.000 €, allerdings zu deutlich geringeren Gesamtkosten von ca. 312.000 € bzw. Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 12.000 €.

Es verbleiben lediglich an einem Gebäude (Immissionsort 232) im direkten Einflussbereich des Haltepunktes Angelmodde als auch im Einflussbereich des BÜ Haus Angelmodde insgesamt 3 Schutzfälle im Tageszeitraum (mit einer IGW-Überschreitung bis zu 2,0 dB(A)) und 1 Schutzfall im Nachtzeitraum (mit einer IGW-Überschreitung von 1,2 dB(A)) mit Anspruch auf ergänzenden Schallschutz. Die auf der gegenüberliegenden Seite bahnrechts vorgesehene LSW hat aufgrund ihrer hochabsorbierenden Eigenschaft keine Reflexionsauswirkungen auf dieses Gebäude. In diesem Schutzabschnitt kann ein Schutzniveau von 85 % durch aktiven Lärmschutz erreicht werden.

Schutzabschnitt 10

Der Schutzabschnitt 10 umfasst den Großteil der Ortslage Münster-Gremmendorf bahnrechts. Es ergeben sich hier 20 Immissionsorte mit insgesamt 34 Schutzfällen, die durch eine durchgehende LSW mit einer Höhe von 4,0 m Vollschutz erhalten könnten. Hierfür ergeben sich Gesamtkosten von ca. 2,5 Mio. € bzw. Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 74.000 €.

Der Schutzabschnitt wird jedoch durch den BÜ Gremmendorfer Weg und durch den BÜ für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Meisenweges/Paul-Engelhard-Weges getrennt. Im Bereich dieser BÜ können keine aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, so dass durch diese Lücken auch in diesem Schutzabschnitt die Schallschutzwirkung maßgeblich gemindert wird. Zusätzlich ist im Bereich des geplanten Haltepunktes Gremmendorf die vorgesehene Schallschutzmaßnahme SSA nicht wirksam und kann somit nicht berücksichtigt werden.

Als Vorzugsvariante des aktiven Schallschutzes wird auch in diesem Schutzabschnitt die SSA auf einer Länge von 780 m gewählt, die hinter dem BÜ Fußweg Altehof beginnt und sich (mit den v. g. Unterbrechungen) bis hinter den BÜ Gremmendorfer Weg erstreckt, verbunden mit Synergieeffekten mit dem Schutzabschnitt 11 auf der gegenüberliegenden Bahnseite. Damit wird nahezu das gleiche Schutzniveau wie mit einer 1,5 m hohen LSW erreicht, zu Kosten von ca. 1.350.000 €, allerdings zu deutlich geringeren Gesamtkosten von ca. 507.000 € bzw. Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 17.000 €.

Bei dieser gewählten Lösung verbleiben lediglich für 4 Immissionsorte mit insgesamt 5 Schutzfällen (4 tags mit einer IGW-Überschreitung bis zu 2,0 dB(A) / 1 nachts mit einer IGW-Überschreitung von 1,3 dB(A)) im Bereich des Haltepunktes Gremmendorf und BÜ Gremmendorfer Weg ergänzende Lärmschutzansprüche, sodass in diesem Schutzabschnitt ein Schutzniveau von fast 90 % durch aktiven Lärmschutz erreicht werden kann.

Schutzabschnitt 11

Der Schutzabschnitt 11 umfasst die Ortslage Münster-Gremmendorf bahnlinks. Es ergeben sich hier 19 Immissionsorte mit insgesamt 57 Schutzfällen, die Vollschutz nur unter Aufhebung des BÜ Gremmendorfer Weg durch eine durchgehende LSW mit einer Höhe von 3,0 m erhalten könnten. Hierfür ergeben sich Gesamtkosten von ca. 1,9 Mio. € bzw. Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 34.000 €.

Der Schutzabschnitt wird ebenfalls durch den BÜ Gremmendorfer Weg und durch den BÜ für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Meisenweges/Paul-Engel-

hard-Weges getrennt. Im Bereich dieser BÜ können keine aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, so dass durch diese Lücken auch in diesem Schutzabschnitt die Schallschutzwirkung maßgeblich gemindert wird. Zusätzlich ist im Bereich des geplanten Haltepunktes Gremmendorf die vorgesehene Schallschutzmaßnahme SSA nicht wirksam und kann somit nicht berücksichtigt werden.

Als Vorzugsvariante des aktiven Schallschutzes wird daher auch aufgrund der Synergieeffekte mit dem Schutzabschnitt 10 auf der gegenüberliegenden Bahnseite in diesem Schutzabschnitt die SSA mit einer Länge von 1.220 m gewählt, die hinter dem BÜ Fußweg Altehof beginnt und sich (mit den v. g. Unterbrechungen) bis an das Ende der Ortslage in Höhe des Albersloher Weges erstreckt.

Bei dieser gewählten Lösung verbleiben lediglich für 6 Immissionsorte mit insgesamt 13 Schutzfällen (9 tags mit einer IGW-Überschreitung bis zu 2,5 dB(A) / 4 nachts mit einer IGW-Überschreitung bis zu 1,8 dB(A)) ergänzende Lärmschutzansprüche, sodass in diesem Schutzabschnitt ein Schutzniveau von über 75 % durch aktiven Lärmschutz erreicht werden kann bei Schutzfallkosten von ca. 14.500 €.

Ein noch höheres Schutzniveau mit lediglich 3 verbleibenden Schutzfällen könnte nur mit einer LSW von 2,5 m Höhe und Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 32.000 € oder einer Kombination aus einer 2,5 m hohen LSW mit zusätzlicher SSA und Kosten je gelöstem Schutzfall von ca. 22.000 € erreicht werden, was erkennbar unverhältnismäßig wäre. Auch Zwischenlösungen mit LSW in Teilbereichen oder mit anderen Höhen ergeben je nach Wandhöhe/-länge für relativ wenige begünstigte Schutzfälle hohe sog. Sprungkosten und bewirken ebenfalls die Unverhältnismäßigkeit dieser Maßnahmen.

Schutzabschnitt 12

Der Schutzabschnitt 12 umfasst 5 Immissionsorte in der ersten Gebäudereihe am Drolshagenweg in Münster-Loddenheide bahnrechts, wo sich an 3 Immissionsorten insgesamt 4 Schutzfälle ausschließlich zum Tageszeitraum ergeben.

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Vollschutz) kann an dieser Stelle für alle Schutzfälle durch eine 1,0 m hohe LSW oder eine SSA erzielt werden. Die Kosten je gelöstem Schutzfall sind bei der SSA-Lösung mit ca. 22.800 € jedoch deutlich günstiger als bei der LSW-Lösung mit ca. 54.000 €, so dass aufgrund des effektiveren Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch in diesem Schutzabschnitt die SSA auf einer Länge von 140 m vorgesehen ist.

Passive Lärmschutzeinrichtungen sind an diesen Wohngebäuden darüber hinaus nicht erforderlich und auch die zu erwartende Lärmbelastung für alle Außenwohnbereiche ist für die Anwohnenden nach den Maßstäben des Bundesimmissionsschutzgesetzes in jedem Fall verhältnismäßig und zumutbar ist.

Fazit

Im Lärmschutzkonzept der VHT wurden die in den bebauten Gebieten dem durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahmen gegenübergestellt und bewertet. Die Lärmschutzkonzeption trägt den konkreten Gegebenheiten der Lage an der Bestandstrasse bei wertender Betrachtung der Gesamtumstände in ausgewogener Weise Rechnung und die vorgenommene differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, dass der in den überarbeiteten Plänen dargestellte Schallschutz unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten sachgerecht ist. Ein höherer aktiver Schallschutz würde zu einer signifikant größeren Kostenbelastung der VHT führen, die außer Verhältnis zu den relativ geringeren Lärmminderungen stehen würde. Die Abwägung beruht auf nachvollziehbaren Berechnungen und Kalkulationen aktuell verfügbarer Kostenansätze (bei der SSA mit einem hohen Sicherheitsfaktor von über 100% zur Gewährleistung einer vergleichbaren Einsatzdauer versehen), sodass die oben aufgeführte Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen zur Konfliktbewältigung geeignet, erforderlich und angemessen ist.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde auch in jedem Schutzabschnitt die nach den pauschalierten Kostenansätzen für passive Lärmschutzmaßnahmen insgesamt aufzuwendenden bzw. bei der vorgesehenen aktiven Lärmschutzlösung verbleibenden Kosten in den Blick genommen. Die Kosten für ggf. erforderlich werdenden zusätzlichen passiven Lärmschutz führen jedoch in keinem Schutzabschnitt zu einer anderen Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der gewählten Lärmschutzkonzeption. Die Kosten für ggf. erforderlich werdende Entschädigungen von Außenwohnbereichen bleiben eigenen Entschädigungsverfahren im Einzelfall vorbehalten und sind zum jetzigen Planungsstand nur schwer zu quantifizieren und somit nicht valide berücksichtigungsfähig. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass auch diese Kosten die Verhältnismäßigkeit der gewählten Lärmschutzkonzeption nicht durchgreifend beeinflussen.

Somit ergab sich als Vorzugsvariante hinsichtlich des aktiven Schallschutzes ein gesamtheitliches Konzept mit SSA auf einer Gesamtlänge von ca. 3,1 km (ohne Unterbrechungen durch BÜ und Haltepunkte) in allen 12 Schutzabschnitten, im Schutzabschnitt 8 bahnrechts zusätzlich eine LSW mit einer Länge von 117 m und darüber hinaus ein Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Lediglich an einem Gebäude im unmittelbaren Nahbereich von BÜ 21 (Immissionsort 40), das durch aktive Schallschutzmaßnahmen nur unzureichend geschützt werden kann, ergeben sich die maximal ermittelten Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts. Sie erreichen damit nicht die als gesundheitsgefährdend anzunehmende Schwelle von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht.

Einzelgebäude mit Schutzanspruch

Über die in den vorgenannten Schutzabschnitten liegenden Gebäude hinaus wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen 8 weitere Gebäude / 9 Immissionsorte mit einem Anspruch auf Schallschutz ermittelt, die sich vereinzelt an der Strecke befinden. Dabei handelt es sich um folgende Gebäude:

Sendenhorst Seilerstraße 5, 7, 9

Für diese 3 Immissionsorte im Bereich des lärmvorbelasteten Bf Sendenhorst bahnrechts ergeben sich insgesamt 4 Schutzfälle (1 tags mit einer IGW-Überschreitung um 0,4 dB(A) / 3 nachts mit einer Überschreitung bis zu 2,4 dB(A)). Eine LSW kann hier nur mit größerem Abstand zum Schienenweg errichtet werden und wäre daher ineffektiv. Im Bahnhofsbereich ist die Schallschutzmaßnahme SSA nicht wirksam und kann somit nicht berücksichtigt werden.

Sendenhorst Ladestraße 1

Für dieses Gebäude im Bf Sendenhorst bahnlinks mit 2 Immissionsorten ergeben sich 3 Schutzfälle nachts mit einer IGW-Überschreitung bis zu 3,0 dB(A). Am Tag wird der IGW eingehalten. Aufgrund der Lage unmittelbar am Gleis besteht auch eine erhebliche Lärmvorbelastung und scheidet die Errichtung einer LSW aus. Im Bahnhofsbereich ist die Schallschutzmaßnahme SSA nicht wirksam und kann somit nicht berücksichtigt werden.

Sendenhorst Telgter Straße 3, 6a

Für diese 2 Immissionsorte im unmittelbaren Bereich des BÜ Telgter Straße bahnrechts ergeben sich 4 Schutzfälle (2 tags mit einer IGW-Überschreitung bis zu 3,3 dB(A) / 2 nachts mit einer IGW-Überschreitung bis zu 1,2 dB(A)). Aufgrund der Nähe zum BÜ kann an dieser Stelle kein effektiver aktiver Lärmschutz errichtet werden und besteht auch eine erhebliche Lärmvorbelastung.

Münster (IP 155, Bereich Jacob-von-Korbach-Weg)

Für dieses Gebäude im Bereich bahnlinks ist ein Schutzfall als Tagwertüberschreitung im 2. OG um 0,8 dB(A) ermittelt worden. Aktiver Lärmschutz in Form einer LSW ist bereits aus der Festlegung im Bebauungsplan der Stadt Münster Nr. 509 „Wolbeck - Am Steintor/Petersheide/Petersdamm“ vorhanden.

Münster Lippstädter Straße 42

Für dieses siebengeschossige Gebäude mit gewerblicher Nutzung im Bereich des BÜ Industriestraße bahnrechts sind 7 Schutzfälle als Tagwertüberschreitungen mit bis zu 8,7 dB(A) (Maximum im Erdgeschoss 73 dB(A)) ermittelt worden. Das Baugrundstück hat der Eigentümer von der VHT erworben und in Kenntnis der Lage zur Gleisanlage und der Vorbelastungen bebaut. Für das betroffene Gebäude besteht mithin eine erhebliche Lärmvorbelastung. Außenwohnbereiche sind nicht betroffen. Sowohl aufgrund der Lage unmittelbar am Gleis als auch aufgrund der Nähe zum BÜ kann an dieser Stelle kein effektiver aktiver Lärmschutz errichtet werden.

Fazit

Von den in den lärmtechnischen Untersuchungen insgesamt ermittelten 268 Schutzfällen (164 tags und 104 nachts) bei 127 Immissionsorten können somit 208 Schutzfälle (125 tags und 83 nachts, d. h. ca. 60 % tags und ca. 40 % nachts) durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen SSA und LSW gelöst werden, was einem guten Gesamt-Schutzniveau von etwa 76 % entspricht.

Passiver Schallschutz

Trotz Umsetzung der aufgeführten, aktiven Schallschutzmaßnahmen kommt es bei insgesamt 34 Gebäuden/Immissionsorten mit 60 Schutzfällen zu einer Überschreitung der nach der 16. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte. Für alle betroffenen Gebäude besteht jedoch aufgrund der ermittelten Überschreitungen der maßgeblichen IGW - die sich durch den vorgesehenen Einsatz der BEMU-Fahrzeuge noch verringern werden - ein Anspruch auf passiven Schallschutz aus Lärmvorsorge dem Grunde nach. Für diese Fälle ist der VHT daher aufgegeben worden, für Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, Entschädigungen für technische Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster, ggf. auch Lüftungseinrichtungen) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 4 dieses Beschlusses).

Die Bemessung von Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV). Die Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den schutzbedürftigen baulichen Anlagen ist in Höhe von 100 % der erbrachten Aufwendungen zu leisten. Durch den festgelegten Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach wird dem Schutzgedanken des BImSchG hinreichend Rechnung

getragen, weil für die nach der 24. BImSchV schützenswerte Wohnnutzung durch die gegebenenfalls konkret zu treffenden passiven Schallschutzmaßnahmen eine Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte erreicht wird. Folglich verbleibt keine wesentliche Beeinträchtigung von Rechten Dritter. Die hier vorliegende, durch Schallschutzmaßnahmen auf Werte innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen reduzierte Erhöhung der Lärmbelastung stellt keinen Zugriff auf fremde Rechte dar und ist hinzunehmen. Das öffentliche Interesse an der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Sendenhorst - Münster überwiegt das Interesse der Anlieger an der gänzlichen Vermeidung weiterer, ganz überwiegend moderater Lärmbelastungen im Bereich der menschlichen Hörschwelle von etwa 3 dB(A).

Entschädigung für Außenwohnbereiche

Eine Entschädigung wegen Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen, d.h. Bereichen außerhalb von Gebäuden, die dem Aufenthalt an der frischen Luft dienen (insbesondere Freisitze, Terrassen und Balkone), kommt bei den Gebäuden in Betracht, für die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unterbleiben oder nicht ausreichen, um den Außenwohnbereich vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu schützen.

Bei Objekten, bei denen die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV überschreiten, haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW einen Anspruch auf Entschädigung in Geld dem Grunde nach. Die betragsmäßige Festlegung und Durchführung der im Einzelnen angemessenen Entschädigung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV i.V.m. den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (VLärm-SchR 97). Auf § 22a AEG wird verwiesen.

Da in Außenwohnbereichen eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen; Lärmschutzansprüche zur Nachtzeit bestehen hier nicht (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.03.2000 - 11 A 33/97, juris).

Die VHT hat im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der Deckblätter B und E aus Luftbildern, einer Drohnenbefliegung und Hinweisen im Erörterungstermin auch bei 170 Gebäuden im Nahbereich der WLE-Trasse Außenwohnbereiche mit einer potentiell möglichen schalltechnischen Betroffenheit identifiziert. Es wurden 221 zusätzliche Immissionsorte festgestellt und IGW-Überschreitungen am Tag unter Berücksichtigung der abschnittsbezogen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für 54 Außenwohnbereiche (42 Freibereiche und 12 Balkone) ermittelt. Details sind der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Ab-

schnitte A. 2.2.2, lfd. Nr. 54, Unterlage Nr. 15.1 B und A. 2.3.3, lfd. Nr. 73, Unterlage Nr. 15 E dieses Beschlusses) zu entnehmen. Durch die Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 5 dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass sämtliche bisher noch nicht erfassten Außenwohnbereiche nacherhoben werden und ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach für jeden Einzelfall geprüft wird.

Bei den Anwesen (Gebäude und Außenwohnbereiche) der Einwender lfd. Nrn. E003, E015-B, E024/25-B, E043-B, E044-B, E046-B, E050/51/52-B, E053/58-B, E057-B, E060-B, E062-B, E069-B und E270/102-A/66-B ist nach den Ergebnissen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung der für die Gebietsausweisung maßgebliche Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Prognose-mit-Fall ohne Schallschutzmaßnahmen weder im Tag- noch im Nachtzeitraum überschritten und es wird somit kein Lärmschutzanspruch ausgelöst. Aufgrund ihrer Entfernung zur Gleisanlage liegen diese Anwesen überwiegend bereits außerhalb der ermittelten Isophoneneinflussbereiche oder jedenfalls werden die IGW eingehalten und ggf. noch durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen verringert.

Keine Entschädigung für behauptete Wertverluste

Bei der Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Vorhabens sind Minderungen der Wirtschaftlichkeit und eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten benachbarter Grundstücke und Gebäude grundsätzlich hinzunehmen. Die Grenze zu einem Eingriff in den Grundrechtsschutz des Eigentums aus Art. 14 GG ist erst überschritten, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird.

Anhaltspunkte dafür, dass durch das Vorhaben einschließlich der mit ihm festgesetzten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in relevanter Weise die Grundstückswerte beeinflusst würden, sind nicht ersichtlich. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung wird eine Zunahme der Lärmbeeinträchtigung durch die Wiederaufnahme des SPNV bei einer Überschreitung der jeweiligen IGW der 16. BImSchV durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zurückgenommen bzw. durch passive Lärmschutzmaßnahmen sowie gegebenenfalls erforderliche Entschädigungen für den Außenwohnbereich ausgeglichen und führt nicht zu einer erkennbaren Wertminderung der Grundstücke und ihrer Bebauungen. Es kann dahinstehen, ob Wohnlagen in der Nähe eines zukünftigen Bahnhofs oder Haltepunktes nicht sogar eine Wertsteigerung aufgrund des neuen SPNV-Anschlusses erfahren. Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. 3.2.14.3 dieses Beschlusses verwiesen.

3.2.3.1.3 Weitere lärmbezogene Einwendungen

Von einigen Einwendern (z. B. lfd. Nrn. E001-B, E002-B, E003-B, E004-B, E006-B, E007-B, E011/012-B, E013-B, E014-B, E016-B, E017-B, E018/019-B, E020/021-B, E024/025-B, E026-B, E028-B, E030-B, E031-B, E032-B, E033-B, E035-B, E036-B, E045-B, E046-B, E047-B, E049-B, E056-B, E061-B, E065-B und E069-B) wurde insbesondere vertieft ausgeführt, dass

- im überarbeiteten Schallschutzgutachten nicht alle Gebäudegeschosse und Außenwohnbereiche erfasst und berechnet und somit auch nicht alle Schutzfälle ermittelt worden seien,
- die für den Einsatz vorgesehenen BEMU-Fahrzeuge mit einer Länge von 55 m und 8 Achsen anstelle des in der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Dieseltriebwagens mit 42 m Länge und 6 Achsen nicht in den Fahrzeugkategorien der Schall 03 enthalten sind und somit aus Gründen der Vergleichbarkeit auch ein längerer Dieseltriebwagen mit entsprechender Achsanzahl heranzuziehen sei,
- die besonderen Geräuscharten bzw. Lärmspitzen an den Bahnübergängen (z. B. akustische Warnanlagen) oder Bahnhöfen und Haltepunkten (z. B. Lautsprecherdurchsagen, Brems- oder Anfahrgeräusche) sowie Weichen und Schienenstößen nicht als erhöhtes Lärmaufkommen berücksichtigt worden seien,
- aufgrund eines Berichtes des Umweltbundesamtes zur Minderung des Lärms von Straßenbahnen aufgrund von Kurvengeräuschemessungen von Straßenbahnen ein „Kurvenquietschen“ als besonders unangenehmes Geräusch im Bereich von Gleisbögen auftreten kann und ähnliche Geräusche auch bei der WLE-Trasse befürchtet werden,
- die Vorbelastung des Prognose-Null-Falles falsch ermittelt worden sei, weil der Zugverkehr auf der Trasse schon seit Jahren komplett eingestellt worden sei und nicht von weiterhin stattfindendem Zugverkehr ausgegangen werden könne,
- es derzeit für die in der schalltechnischen Untersuchung als Vorzugsvariante vorgesehene Schienenstegabschirmung des Herstellers Sekisui keinen Nachweis der akustischen Wirksamkeit gebe und keine Zulassung der DB Netz AG nach den Deutschen Bahn-Standard Technischen Lieferbedingungen Oberbautechnische und akustische Anforderungen (DSB) 918291 vorliege und
- Einwender sich bereit erklären, an den Kosten für eine aktive Schallschutzmaßnahme an ihren Anwesen in Form einer Lärmschutzwand, ggf.

auch durch die Bereitstellung von Grundstücken, zu beteiligen und dieses bei der Planung und Ausführung von der VHT zu berücksichtigen sei (vgl. lfd. Nrn. E007-B, E014-B, E016-B, E017-B, E024-B, E028-B, E030-B, E033-B und E061-B).

Hierzu ist Folgendes auszuführen:

Es ist zutreffend, dass in der überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung zum 2. Deckblattverfahren B nicht bei jedem betroffenen Anwesen alle Geschosse des Wohngebäudes und alle Außenwohnbereiche korrekt ermittelt worden sind. Auf entsprechende Hinweise der Einwender, zum Teil bereits im Erörterungstermin, wurden die fehlenden Bereiche vom Lärmgutachter ermittelt sowie 59 Objekte nachberechnet und in die aktualisierte Anlage 5 der Beurteilungspegel der schalltechnischen Unterlagen im Deckblattverfahren E integriert. Bei nahezu allen nachermittelten Obergeschossen der Gebäude werden die maßgeblichen IGW überwiegend deutlich eingehalten, ebenso bei 12 der insgesamt 15 nachermittelten Außenwohnbereiche. Insgesamt ergeben sich durch die Nachberechnungen keine relevanten Auswirkungen im Hinblick auf die lärmtechnischen Abwägungen in den Schutzabschnitten und bei den Einzelgebäuden.

Als umweltrelevante Unterlage wird diese schalltechnische Untersuchung mit dem Planfeststellungsbeschluss veröffentlicht (vgl. Abschnitt A. 2.3.3, lfd. Nr. 73, Unterlage Nr. 15 E dieses Beschlusses). Für Außenwohnbereiche hat die Planfeststellungsbehörde weitere Nachermittlungen angeordnet, nachdem sie davon ausgeht, dass inzwischen alle Gebäudegeschosse korrekt ermittelt worden sind (vgl. Nebenbestimmung in Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 5 dieses Beschlusses).

Es ist zutreffend, dass die für den perspektivischen Einsatz vorgesehenen batterieelektrischen BEMU-Fahrzeuge nicht in den Fahrzeugkategorien der Schall 03 enthalten sind, da sie noch nicht am Markt verfügbar sind. Zuglängen und sonstige Eigenschaften für jede Zugart sind in der Schall 03 und in dem Berechnungsprogramm SoundPlan hinterlegt, dienen aber nur der groben Vorstellung und sind nicht anpassbar. Die Zuglänge hat keinen Einfluss auf die Berechnung der Emissionspegel, sondern allein die Achsanzahl und weitere Eigenschaften des spezifischen Fahrzeugs. So geht die höhere Achsanzahl der BEMU-Fahrzeuge (8 anstelle von 6 bei den angenommenen Dieseltriebfahrzeugen in Einzeltraktion) grundsätzlich emissionserhöhend in die Berechnungen ein, zeigt jedoch eine Probeberechnung im Rahmen der Erstellung des Schallgutachtens mit der akustisch nächstliegenden Fahrzeuggattung 12-Z5-A8 aus der Schall 03 (elektrisch betriebener Zug mit 8 Achsen ohne Stromabnehmergeräusche), dass die Änderung der Fahrzeugkategorie und insbesondere die damit verbundene deutliche Geräuschreduzierung im Antrieb ohne Dieselmotoren einen größeren positiven Einfluss auf die Emissionsberechnung hat, als die Achsenenerhöhung diese negativ beeinflusst. Somit verbleibt es dabei, dass die Schallberechnung

auf Basis von (lauteren) Dieseltriebfahrzeugen teilweise in Doppeltraktion einen konservativen Ansatz verfolgt und jedenfalls nicht zu geringeren Schallpegeln führt, als beim Einsatz von batterieelektrischen Triebwagen. Der Schallgutachter geht vielmehr aufgrund von Erfahrungswerten seiner langjährigen Tätigkeit davon aus, dass die BEMU-Fahrzeuge mindestens 1 dB(A) leiser sein werden als die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Dieseltriebfahrzeuge.

Besondere im Regelbetrieb auftretende Geräuscharten bzw. Lärmspitzen an den Bahnübergängen (z. B. akustische Warnanlagen für Sehbehinderte) oder Bahnhöfen und Haltepunkten (z. B. Lautsprecherdurchsagen, Brems- oder Anfahrgerausche) sowie an Weichen und Schienenstößen sind – weil zum Teil rechtlich vorgegeben und auch sicherheitsrelevant - grundsätzlich zumutbar und hinzunehmen, aber auch in den Parametern der Schall 03 und im Berechnungsprogramm SoundPlan integriert. Sie werden somit in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Das bei Straßenbahnen typische „Kurvenquietschen“ taucht bei Eisenbahnen aufgrund der mit der höheren Fahrgeschwindigkeit verbundenen größeren Trassenradien auf freier Strecke nicht auf und ist für die hier zum Einsatz kommenden Triebfahrzeuge selbst bei langsamer zu befahrenden Weichen nicht typisch feststellbar. In der schalltechnischen Untersuchung sind gleichwohl frequenzabhängige Pegelkorrekturen für besondere Kurvengeräusche an der WLE-Strecke programmtechnisch berücksichtigt ebenso wie Höhenunterschiede zwischen der Gleislage und den anliegenden Grundstücken und Gebäuden.

Es ist nicht zutreffend, dass der Zugverkehr auf der WLE-Trasse schon seit Jahren komplett eingestellt worden ist. Unabhängig davon, dass bis Ende 2021 Güterzugverkehr stattgefunden hat und danach noch einzelne Sonderfahrten durchgeführt wurden, verfügt die WLE über eine gültige Betriebsgenehmigung, so dass die Strecke auch aktuell mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden kann. Zudem ist es in der Rechtsprechung anerkannt, dass im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen die Vorbelastung des sog. Prognose-Null-Falles (auch Prognose-Ohne-Fall benannt, d.h. Verkehrsleistung ohne zukünftig geplante Erweiterungen) sich nicht nach dem aktuell tatsächlich stattfindenden Verkehr bemessen muss, sondern nach jenem Verkehr, der nach der vorhandenen Betriebsgenehmigung und einer Instandsetzung der vorhandenen Strecke gefahren werden könnte (rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit). Selbst aus einer über einen langen Zeitraum hinweg geringen tatsächlichen Streckenauslastung erwächst für die Nachbarschaft kein Vertrauenstatbestand dahingehend, dass die Lärmbelastung auf den bislang gegebenen Zustand zu deckeln wäre (sog. plangegebene Vorbelastung, vgl. BVerwG, Beschluss v. 28.12.2017 – 3 B 15.16, juris m.w.N). Hierzu hat der Lärmgutachter für die Gesamtstrecke von Sendenhorst bis Münster täglich 34 Fahrten in Einfachtraktion angenommen, d.h. deutlich weniger als

die Hälfte der zukünftig gemäß Fahrplan teilweise auch in Doppeltraktion vorgesehenen Fahrten.

Da aber unabhängig von den ermittelten Lärmvorbelastungen im Prognose-Null-Fall nahezu in allen Bereichen eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A) vorliegt und insgesamt von einer wesentlichen Änderung i.S.d. § 1 der 16. BImSchV auszugehen ist, ist somit für alle Fälle der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung eröffnet und hat der Einwand keine Relevanz für die Prüfung von Schallschutzansprüchen. Maßgeblich kommt es nur auf eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Prognose-Plan-Fall der zukünftig fahrplanbasierten Verkehrsleistung an.

Zur Frage der schalltechnischen Wirksamkeit, technischen Sicherheit und Einsatzfähigkeit der in der schalltechnischen Untersuchung als Vorzugsvariante vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahme der Schienenstegabschirmung (SSA) des Herstellers Sekisui hat die VHT eine umfangreiche Stellungnahme unter Beifügung weiterer Unterlagen mit Stand 30.06.2025 vorgelegt (vgl. Abschnitt A. 2.4, lfd. Nr. 80 dieses Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus eigene Ermittlungen angestellt, so dass im Ergebnis Folgendes festzustellen ist:

Das Schienenstegabschirmungssystem des japanischen Herstellers Sekisui Chemical mit deutschem Firmensitz in Düsseldorf wird unter der Produktbezeichnung „Calmmoon Rail boltless“ seit über 10 Jahren unverändert hergestellt und ist seitdem auf der Grundlage von wiederholten Einbauzulassungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bei verschiedensten Schienenstrecken im Inland als aktive Schallschutzmaßnahme verbaut worden, darüber hinaus auch im Ausland. Die erste Zulassung des EBA erfolgte mit Bescheid vom 07.11.2012 zur Betriebserprobung und die dauerhafte Zulassung als Bauprodukt zur Anwendung bei den Eisenbahnen des Bundes erfolgte mit Bescheid vom 25.01.2019, der mit Bescheid vom 14.02.2024 bis zum 13.02.2029 verlängert worden ist und somit weiterhin Gültigkeit hat.

Wenngleich sich diese Zulassung ausdrücklich nur auf die Sicherheit der oberbautechnischen Belange bezieht und keine Aussage zur schalltechnischen Wirksamkeit der SSA enthält, so lagen der Zulassung von 2019 doch die Ergebnisse aus mehreren schalltechnischen Untersuchungen zum Wirksamkeitsnachweis im Rahmen der Erprobungsphase insbesondere der Möhler + Partner Ingenieure AG aus den Jahren 2012, 2013 und 2017 zugrunde. Die Begründung des EBA für die Verlängerung der bautechnischen Zulassung im Bescheid von 2024 lautet, dass die Zulassung erteilt werden kann, „weil

- die SSA Calmmoon Rail boltless der Fa. Sekisui Chemical GMBH seit vielen Jahren bei den Eisenbahnen des Bundes eingebaut sind und sich in dieser Zeit bewährt haben;
- aus der Praxis keine sicherheitsrelevanten Ausfälle bekannt sind, die gegen eine Verlängerung der Zulassung sprechen;
- aufgrund der bisherigen Erfahrungen, bei sachgerechter Ausführung der Arbeiten mit Qualitätsbaustoffen und fachgerechter Qualitätsüberwachung, keine technischen und sicherheitsrelevanten Bedenken gegen die Verwendung der SSA Calmmoon Rail boltless bei den Eisenbahnen des Bundes bestehen;
- sich gegenüber der bisherigen Zulassung keine baulichen und sicherheitsrelevanten Änderungen an der Konstruktion, Herstellung und Anwendung ergeben haben.“

Der Einbau in Deutschland erfolgte erst, nachdem das Produkt in umfangreichen Testreihen und bei mehreren Feldmessungen seine akustische Wirksamkeit als aktive Schallschutzmaßnahme nachweisen konnte und als „Schienenstegabschirmung“ ausdrücklich Aufnahme in die Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ gefunden hat, so unter der Nr. 2.1.6 und in den Katalog der Schallminderungstechniken am Gleis unter Nr. 4.5 in der Tabelle 8, Zeile 4 sowie nachfolgenden textlichen Ausführung. Bis heute ist kein weiteres Produkt eines anderen Herstellers als SSA bekannt, d.h. wenn von einer SSA als aktiver Schallschutzmaßnahme die Rede ist, handelt es sich immer um ein und dasselbe seit Jahren technisch unveränderte Produkt der Fa. Sekisui Chemical. Diese SSA wurde auch von der DB auf Strecken mit einer Gesamtlänge von ca. 80 km u.a. im Mittelrheintal, an der Mosel und auf der Strecke Emmerich-Oberhausen sowie in Stadtlagen von Hamburg und Leipzig eingesetzt.

In Nr. 4.5 der Schall 03 wird ausgeführt: „Die Maßnahmen nach Tabelle 8 gelten als Schallschutzmaßnahme. Die eingesetzten Schienenstegdämpfer und -abschirmungen müssen die akustische Wirksamkeit nach Tabelle 8 aufweisen.“ Zur Frage, wie die Wirksamkeit von SSA zu prüfen ist, verhält sich die Schall 03 allerdings nicht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die VHT jedoch hinreichend plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass die schalltechnische Wirksamkeit des Produkts Calmmoon Rail boltless der Fa. Sekisui vollumfänglich bereits nachgewiesen und somit gegeben ist. Die VHT stützt sich dabei auf folgende Unterlagen, die Bestandteil ihrer Stellungnahme vom 30.06.2025 sind:

- den Schlussbericht der DB Netz AG vom 15.06.2012 „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ zu Messungen von Schallschutzmaßnahmen, in dem die Minderungswirkung der SSA der Fa. Sekisui von 3 dB(A) explizit festgestellt wird;
- den Bericht von Möhler+Partner Ingenieure AG vom 15.01.2013 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur „Einführung der Messergebnisse aus dem Konjunkturpaket II in die Schall 03 [2012]“;
- den Bericht von Möhler+Partner Ingenieure AG vom 20.10.2017 im Auftrag der Fa. Sekisui, in dem festgestellt wird, dass die in der Schall 03 vorgegebenen Korrekturwerte für die Minderungswirkung der SSA vom Produkt Calmmoon Rail boltless erreicht werden.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II und zur Umsetzung der Ziele des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II von 2009 in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt 13 innovative neue Technologien zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg der Eisenbahn erprobt. Ziel der begleitenden Untersuchungen war es, die Vergleichbarkeit dieser Maßnahmen im Hinblick auf ihre technische Sicherheit und schallschutzmäßige Wirksamkeit zu betrachten. Bereits bei der Erstellung der Untersuchungen wurde ein Augenmerk darauf gelegt, die Minderungseffekte der innovativen Maßnahmen für den Luftschall so zu beschreiben, dass diese in die anstehende Überarbeitung der Schall 03 aufgenommen werden können. Denn nur mit der Aufnahme in die Schall 03 können diese Schallminderungstechniken als anerkannte Technologie überhaupt berücksichtigt werden und sind die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, um in der planerischen Anwendungspraxis als aktive Lärmschutzmaßnahme Verwendung finden zu können. Das Messkonzept und das Vorgehen bei der Aus- und Bewertung der Messergebnisse wurden mit dem EBA und dem Umweltbundesamt abgestimmt.

Für die Maßnahmengruppe „SSA“ wurde seinerzeit konkret und ausschließlich das Produkt der Fa. Sekisui messtechnisch untersucht, dass die VHT im Rahmen ihrer schalltechnischen Untersuchungen als aktive Lärmschutzmaßnahme zum Ansatz gebracht hat. Dabei wurden in unterschiedlichen Szenarien verschiedene Zugtypen bei verschiedenen Geschwindigkeiten (jeweils umgerechnet auf die Bezugsgeschwindigkeit von 100 km/h) mit ihren Lärmauswirkungen in verschiedenen Höhen über dem Gleis erfasst und der erzeugte Lärm in sog. Frequenzbereiche (Oktavbänder) eingeteilt und je Oktavband der Gesamtleistungsschallpegel ermittelt. Mit dieser Methodik wurde die Pegelminderung in dB(A) für die einzelnen innovativen Maßnahmen unterschieden nach Zuggattungen für insgesamt 8 Oktavenbänder und als Mittelungspegel im Vergleich zum Gleis ohne

Schallschutzmaßnahme erfasst. Die Messergebnisse zeigen, dass eine Minderungswirkung der SSA von durchschnittlich 3 dB(A) und damit eine signifikante akustische Wirksamkeit gegeben ist, die sich entsprechend der Zugart in den einzelnen Frequenzbereichen unterscheidet.

Um die Lärminderung durch die schallreduzierenden Maßnahmen bei Lärmbe-rechnungen standardisiert und nachvollziehbar berücksichtigen zu können, wur-den aus den Messungen abgeleitete Korrekturwerte, sog. c2-Werte, entwickelt und in die Berechnungsverfahren nach der Schall 03 überführt. Dabei wurde fest-gestellt, dass die akustische Wirkung von SSA in den mittleren Frequenzberei-chen der Oktavbänder bei 500, 1000 und 2000 Hertz am größten ist, eine gezielte Minderung der frequenzdominanten Bereiche aber auch immer zu einer spürba-ren Minderung des Gesamtgeräuschpegels führt und die subjektive Lärmwahr-nehmung verbessert. Obwohl die Rohdaten zugartsspezifisch ermittelt wurden, gelten die finalen c2-Korrekturwerte in der Schall 03 unabhängig von einer Zu-gart, was durch eine Mittelung und Glättung aller Messdaten erreicht wurde.

Die Ergebnisse dieser systematisch vergleichenden Messreihen sind schließlich in die Neufassungen der Schall 03 und der 16. BImSchV übernommen worden und seit dem 01.01.2015 verbindlich anzuwenden. Die dort unter Nr. 4.5 in der Tabelle 8 Zeile 4 angegebenen Pegelkorrekturwerte c2 für die SSA sind aus den Berichten von Möhler+Partner Ingenieure AG übernommen worden und basieren somit unmittelbar auf der messtechnisch wiederholt - auch im Ausland, u.a. in Österreich - belegten Wirksamkeit der SSA der Fa. Sekisui durch Reduzierung des durch die Schwingungsenergie der Schiene abgestrahlten Luftschalls in die Umgebung.

Die Schall 03 ist produktneutral aufgebaut und nimmt bewusst nicht Bezug auf herstellervergebene Produktbezeichnungen, sondern ordnet technische Maß-nahmen in standardisierte Kategorien mit bestimmten Anforderungen ein, hier die Pegelkorrekturwerte c2 der Tabelle 8. Der Hersteller Sekisui hat 2017 die Möhler+Partner Ingenieure AG beauftragt zu prüfen, ob ihr Produkt Calmmoon Rail der Maßnahmenkategorie „SSA“ nach Schall 03 zugeordnet werden kann und ob der dort vorgegebene Korrekturwert auf dieses Produkt fachlich korrekt angewendet werden kann. Grundlage der Untersuchung waren reale Vergleichs-messungen mit und ohne Schallschutzmaßnahmen, wie sie auch im Rahmen des Konjunkturprogramms II durchgeführt worden waren und zur Entwicklung der Schall 03 herangezogen worden sind.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die mit der SSA der Fa. Sekisui real gemes-senen Minderungswerte in der Mehrzahl der betrachteten Frequenzbänder über den pauschal berechneten Werten nach der Schall 03 lagen, d.h. dass die real gemessenen Werte eine bessere Schallminderung aufgewiesen haben als die berechneten Werte. Nach Aussage der Möhler+Partner Ingenieure AG wird damit

die fachliche Belastbarkeit der in der Schall 03 vorgegebenen Korrekturwerte für die Anwendung auf das Produkt Calmmoon Rail bestätigt. Geringfügige Abweichungen für einzelne Oktavbänder bei bestimmten Zugarten werden vom EBA als untergeordnet eingestuft, da sich in der energetischen Gesamtsumme weiterhin höhere gemessene als gerechnete Pegelminderungen ergaben. Für die VHT ist damit fachlich belastbar belegt, dass das Sekisui-Produkt den Anforderungen der Schall 03 für die Maßnahmenkategorie SSA entspricht.

Die vereinzelt von Einwendern geltend gemachte Forderung nach einem „Obergutachten“ wird zurückgewiesen, da für die Planfeststellungsbehörde nach eingehender Auswertung der vorliegenden Unterlagen und eigenen Ermittlungen keine begründeten Zweifel bestehen, dass die von der VHT vorgesehene aktive Schallschutzmaßnahme der SSA bei fachgerechtem Einbau aus den v. g. Gründen die ihr zugewiesene und der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegende lärmreduzierende Wirkung erbringt. Darüber hinaus erfüllt die SSA der Fa. Sekisui auch die Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau und an den Betrieb gem. § 4 Abs. 1 AEG und genügt sie damit ebenfalls den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung gem. § 2 Abs. 1 EBO. Die Sicherheit dieser oberbautechnischen Belange wird durch den aktuellen Zulassungsbescheid des EBA vom 14.02.2024 bestätigt.

Auch wenn die aktuelle EBA-Zulassung für die VHT nicht notwendig ist, da die VHT keine bundeseigene Eisenbahn ist und somit nicht unter EBA-Aufsicht steht, belegt die EBA-Zulassung als Bauprodukt doch, dass die v. g. Anforderungen vor allem an die Betriebssicherheit eingehalten werden. Die VHT darf daher auf einen eigenen Nachweis der bautechnischen Sicherheit der SSA verzichten, wenn sie die Anforderungen an die Einbaubedingungen, Verarbeitung und Materialeigenschaften aus der EBA-Zulassung einhält, was die VHT bei der vorliegenden Planung im Wege ihrer gesetzlichen Eigenverantwortung als Eisenbahnunternehmen gem. § 4 AEG zu gewährleisten hat und zusätzlich durch eine Nebenbestimmung dieses Planfeststellungsbeschlusses im Interesse der Anwohner abgesichert wird (vgl. Nebenbestimmung im Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 1 dieses Beschlusses).

Sofern einige Einwender darauf hinweisen, dass keine Zulassung der DB Netz AG nach den Deutsche Bahn-Standard Technischen Lieferbedingungen Oberbautechnische und akustische Anforderungen (DSB) 918291 für die SSA vorliegt und auch auf einen Beschluss des OLG Düsseldorf vom 25.11.2020 – 35/19, juris hinweisen, ist hierzu Folgendes festzustellen: Die DSB 918291 ist eine technische Lieferbedingung für SSA, regelt den Einsatz im Gleis aus oberbautechnischer Sicht und beschreibt die akustischen Anforderungen sowie die Nachweisführung. Sie gilt seit ihrer Einführung 2018 unmittelbar nur im Einsatzbereich der DB Netz AG (heute: DB InfraGO AG), d.h. unternehmensintern und zählt daher

nicht ohne weiteres zu den anerkannten Regeln der Technik i.S.d. § 2 EBO. Dagegen spricht im konkreten Fall insbesondere, dass die in der Anlage 2 als akustische Nachweismessung beschriebene Untersuchungsmethode mittels eines Impulshammerschlages nach Aussage des Lärmgutachters der VHT als faktisch nicht durchführbar gilt, um valide gesicherte und vergleichbare Ergebnisse zu erhalten und in der Praxis bisher auch noch nicht angewendet wurde. Aus diesem Grunde werden SSA von der DB aktuell nicht verbaut. Unabhängig davon, dass die unternehmensinternen Lieferbedingungen der DB die WLE als nichtbundes-eigene Eisenbahn nicht binden, käme die praktische Undurchführbarkeit eines Wirksamkeitsnachweises einem Einbauverbot gleich und würde zu dem offensichtlich paradoxen Ergebnis führen, dass die SSA der Fa. Sekisui nach einer bautechnischen Zulassung des EBA und langen messtechnischen Erprobungen an verschiedenen Eisenbahnstrecken im In- und Ausland zwar als rechtlich anerkannt wirksame aktive Lärmschutzmaßnahme ausdrücklichen Eingang in die überarbeitete Schall 03 gefunden hat, dies aber faktisch nutzlos ist.

Im Verfahren vor dem OLG Düsseldorf ging es um eine Ausschreibung der DB zur Montage von Schienenstegdämpfern, wobei SSA in Form von Nebenangeboten ebenfalls zugelassen wurden, sofern sie die Anforderungen der DSB 918291 insbesondere zur akustischen Wirksamkeit erfüllen. Das beauftragte Akustik-Prüfinstitut kam in dem Gerichtsverfahren zu dem Ergebnis, dass die DSB-Messmethode mittels Impulshammer zwar grundsätzlich angewendet werden kann, es aber Nachteile der Methode gäbe sowie Grenzen im Frequenzbereich und der Reproduzierbarkeit, so dass kein Untersuchungsergebnis vorgelegt wurde. Das OLG Düsseldorf stellte hierzu fest, dass kein wissenschaftlicher Konsens darüber besteht, dass der DSB 918291 zur Nachweisführung objektiv ungeeignet ist und die darin vorgesehenen Nachweisanforderungen sachwidrig oder sogar willkürlich und diskriminierend sind, der wissenschaftliche Diskussionsprozess erkennbar aber noch nicht abgeschlossen ist. Auch dies spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eher für eine mangelnde Belastbarkeit der Impulshammermethode denn als gesicherte und allgemein anerkannte Nachweisführung.

Die Planfeststellungsbehörde geht somit nach Auswertung aller ihr vorliegenden Erkenntnisse davon aus, dass durchgreifend nichts gegen den von der VHT geplanten fachgerechten Einbau der SSA der Fa. Sekisui als aktiver Lärmminde-rungsmaßnahme spricht und die schalltechnische Wirksamkeit entsprechend den Vorgaben der Schall 03 gegenüber den Anwohnern gewährleistet ist.

Grundsätzlich ist die verhältnismäßige Herstellung eines aktiven Lärmschutzes alleinige gesetzliche Aufgabe der VHT und sind die von ihr vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auch von ihr vollständig zu finanzieren. Eine Eigenbeteiligung von Anliegern an den (Mehr-)Kosten für eine andere als die geplante aktive

Schallschutzmaßnahme oder für weitergehenden Schutz (z. B. von Außenwohnbereichen), der ansonsten unverhältnismäßig wäre, ist dadurch nicht ausgeschlossen.

Für die Planfeststellungsbehörde gewinnen die vorliegenden Angebote einiger Einwender aber erst dann Abwägungsrelevanz, wenn sie sich aufdrängen, d.h. diese hinreichend vor allem betragsmäßig konkret sowie verbindlich und damit rechtlich belastbar sind (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.03.2000 – 11 A 31/97, juris). Insbesondere für den Bau einer begehrten Lärmschutzwand müssten jedenfalls für abgrenzbare technisch wie wirtschaftlich sinnvolle Teilbereiche der gebildeten Schutzabschnitte von allen Anwohnern substantiierte Zusagen zur Tragung der Gesamthöhe aller anfallenden Mehrkosten erfolgen sowie darüber hinaus soweit notwendig auch Zusagen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von privaten Grundstücksflächen entlang der Eisenbahntrasse. Derartig konkrete Zusagen liegen bisher nicht vor und können folglich von der Planfeststellungsbehörde auch nicht berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde empfiehlt jedoch der VHT, mit den o.g. Einwendern ein dahingehendes Gespräch zu führen, um die Rahmenbedingungen in der jeweiligen Örtlichkeit abzuklären. Im Bedarfsfall könnte hier ein Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 2 VwVfG NRW in Betracht kommen.

Im Rahmen des Verfahrens zum Deckblatt E haben einige der von der Planänderung zur Errichtung einer Lärmschutzwand im Schutzabschnitt 8 beteiligten Betroffenen (E1-E, E2-E, E3-E und E4-E) Einwendungen erhoben und im Wesentlichen ausgeführt, dass

- Zweifel bestehen, ob die geplante Schallschutzwand in der Höhe ausreichend dimensioniert sei, so dass aufgrund einer unzureichenden Höhe von 2 m die dortigen Wohnhäuser im 1., 2. und 3. Obergeschoss nicht ausreichend vor Lärmimmissionen geschützt seien, was insbesondere auch besonders schutzwürdige Schlafräume betreffen würde, und es wird eine Überarbeitung des Schallschutzkonzeptes zu vollem aktiven Lärmschutz für alle Geschosse gefordert,
- bei den Immissionspunkten das 2. Obergeschoss des Hauses komplett nicht berücksichtigt worden sei,
- der Nutzung des Grundstücks und der Herstellung eines Arbeitsraums für die Errichtung der Schallschutzwand widersprochen werde, solange nicht klar sei, wer für die Kosten und Wiederherstellung der Neugestaltung des Gartens aufkomme,

- die Lärmschutzwand beidseitig lärmschluckend ausgeführt sein sollte, damit nicht der vorhandene Straßenlärm der Angelstraße nochmal über die Lärmschutzwand reflektiert werde.

Hierzu ist Folgendes auszuführen:

Bei den betroffenen Wohngebäuden in der Angelstraße 30 bis 38 in Münster-Angelmodde handelt es sich zwar um dreigeschossige Gebäude, die sämtlich aber nur zwei Vollgeschosse – Erdgeschoss und 1. Obergeschoss – aufweisen. Das 2. Obergeschoss ist bei allen Gebäuden als Dachgeschoss mit entsprechenden Dachschrägen ausgebildet. Die Gebäude weisen teilweise keine Fenster in (süd-östliche) Richtung der WLE-Strecke in den Dachflächen auf, so dass die VHT aufgrund dieser baulichen Gegebenheiten davon ausgeht, dass diese Räume im 2. Ober-/Dachgeschoss keine baurechtliche Nutzung als Wohn- oder Schlafräume zulassen.

Insofern fehlen weder zu berücksichtigende Immissionspunkte an den Gebäuden, noch ist die geplante Lärmschutzwand unzureichend dimensioniert. Mit ihrer abschnittsbezogen differenzierten Höhe von 2 und 3 Metern bildet sie vielmehr das Ergebnis der zutreffenden lärmtechnischen Neuberechnungen an dieser Stelle ab, die alle relevanten Geschosse der dortigen Gebäude berücksichtigen und dafür aktiven Vollschatz gewährleisten. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Die notwendigen Grundstückseingriffe wie die temporäre Zurverfügungstellung eines Arbeitsraumes und die Kosten für die fachgerechte Wiederherstellung/Neugestaltung der betroffenen Gartenanlagen werden für jeden Einzelfall von der VHT entschädigt. Die VHT weist darauf hin, dass der bisherige von der Stadt Münster gepachtete Grundstückstreifen aus Gründen der erforderlichen Kontrolle der Lärmschutzwand vollständig in das Eigentum der WLE übergeht, etwaige Nutzungsrechte außerhalb dieses Verfahrens aber diskutiert werden können.

Aufgrund der Entfernung zur Angelstraße und der überwiegend vorgelagerten Gebäude (einschließlich der Gebäude mit den Hausnummern 24, 26 und 28) kann eine Reflektion von Straßenlärm an der vorgesehenen Lärmschutzwand ausgeschlossen werden.

3.2.3.1.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen / Immissionen durch sekundären Luftschall

Als rechtliche Grundlage für die Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen ist das BImSchG ebenfalls heranzuziehen, da Erschütterungen Emissionen bzw. Immissionen i.S.d. § 3 Abs. 2 und 3 BImSchG sind. Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen

i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen gilt das BImSchG gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 bis 43; in diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm also keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil v. 08.09.2016 - 3 A 5.15 m.w.N., juris).

Ansprüche auf Erschütterungsschutz beurteilen sich somit nach § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Die damit angesprochene Zumutbarkeitsschwelle ist bei Einwirkungen durch Erschütterungen nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, sondern nach den Verhältnissen im Einzelfall zu bestimmen. Maßgeblich sind Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort. Diese richten sich nach der Art des Gebietes und den weiteren konkreten tatsächlichen Verhältnissen, so insbesondere dem vorhandenen Bestand mit seiner Vorbelastung.

Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter sind nach § 74 Abs. 2 VwVfG NRW der VHT nur dann aufzugeben, soweit sie nicht untunlich sind. Untunlich sind Schutzvorkehrungen dann, wenn sie keinen wirksamen Schutz bieten können oder die geeigneten Vorkehrungen unzumutbare oder außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würden. Zur Beurteilung der Frage, ab wann welche Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, ist auf vorhandene technische Regelwerke zurückzugreifen (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 und Urteil v. 06.04.2011 – 9 VR 1.11, juris).

Als technische Vorschrift für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen kann die DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden ausweislich der Erläuterungen unter Nr. 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden. Die Anhaltswerte gelten nach Nr. 6.5.3.4 der Norm nur für neu zubauende Strecken. Bei bestehenden und auszubauenden Strecken können die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 daher nur hilfsweise für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen herangezogen werden, d.h. unter Berücksichtigung der Vorbelastung des betroffenen Gebiets durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr auf den bestehenden Strecken.

In Anlehnung an die Anforderungen nach der 24. BImSchV können sekundäre Luftschallimmissionen beurteilt werden. Der sekundäre Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken innerhalb von Gebäuden durch Erschütterungen zu Schwin-

gungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und von raumspezifischen Faktoren abhängig. Auf den sekundären Luftschall findet § 1 i.V.m. § 3 BImSchG Anwendung. Das BImSchG gilt gemäß § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen nur nach Maßgabe der §§ 41 bis 43. Diese Vorschriften behandeln den Verkehrslärm, dem auch der sekundäre Luftschall zuzuordnen ist. Nicht anwendbar auf den sekundären Luftschall ist dagegen die 16. BImSchV, da die der Verordnung zugrundeliegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen. Im Unterschied zum direkten Luftschall bestehen damit für den sekundären Luftschall keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung.

Ebenfalls auf sekundären Luftschall nicht anwendbar sind die Beurteilungskriterien der TA Lärm, weil diese vor allem zur Anwendung im Einwirkungsbereich von ortsfesten gewerblichen Anlagen bestimmt ist. Sie zielt somit auf den Schutz vor spezifischen Emissionen gewerblicher Betriebe mit langanhaltender und relativ konstanter Geräuscheinwirkung ab, welche beim Eisenbahnverkehr gerade nicht vorliegen. Für Schienenwege charakteristisch ist der Wechsel zwischen Immissionszeiträumen und Ruhephasen. Da es für Eisenbahnstrecken derzeit keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Einwirkungen aus sekundärem Luftschall gibt, richten sich Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen ebenfalls nach § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Da sekundärer Luftschall durch Schwingungsanregungen von Wänden entsteht und diese Anregungen wiederum durch die Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufen werden, stehen Erschütterungen und sekundärer Luftschall in sehr engem Zusammenhang in Abhängigkeit von der jeweiligen Bauweise der Häuser. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen, zumal eine messtechnisch differenzierte Erfassung des sekundären Luftschalls bei oberirdisch verlaufenden Strecken wie hier in der Regel nicht möglich ist, da gleichzeitig direkt einfallender Luftschall auftritt.

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des geplanten Bahnbetriebs der WLE beurteilen zu können, wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung der Gesamtstrecke durchgeführt. Die Ergebnisse der Erschütterungsmessungen wurden gemäß DIN 4150 Teil 2 und der aktuellen Rechtslage für die Erschütterungen und in Anlehnung an die Anforderungen der 24. BImSchV für die sekundären Luftschallimmissionen beurteilt.

Die erschütterungstechnische Untersuchung des akkreditierten Ingenieurbüros Peutz Consult GmbH vom 20.04.2020 (vgl. Abschnitt A. 2.1, lfd. Nr. 16, Unterlage Nr. 16 dieses Beschlusses) hat ergeben, dass den Prognoseberechnungen zufolge für alle drei untersuchten Prognose-Mit-Fälle für die jeweils vorgesehene Frequentierung im Tages- und Nachtzeitraum unter Annahme der jeweils ungünstigsten Deckenart für den Streckenabschnitt von Sendenhorst bis Wolbeck ab einer Entfernung von 11 bis 12 m zur Gleismitte und für den Streckenabschnitt von Wolbeck bis Münster ab einer Entfernung von 12 bis 13 m zur Gleismitte die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 für Erschütterungsimmissionen für Wohngebiete eingehalten werden.

Lediglich bei 13 Gebäuden (davon ein Gebäude mit zwei Haushälften), die sehr nah am Gleis liegen und die v. g. Abstände unterschreiten, sind die Anhaltswerte für die jeweilige Gebietseinstufung überschritten. Diese Betroffenheiten ergeben sich unabhängig von den geplanten geringfügigen Gleislageänderungen, wodurch keine anderen oder neuen Betroffenheiten ausgelöst werden. 6 dieser Gebäude haben bereits im Bestand einen Abstand von weniger als 8 m zur Gleismitte, wodurch hier bereits für den Prognose-ohne-Fall eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 für Erschütterungsimmissionen für Wohngebiete vorliegt, während alle übrigen Gebäude die Anforderungen im Prognose-ohne-Fall einhalten.

Ob tatsächlich eine Betroffenheit vorliegt, hängt insbesondere vom Aufbau des jeweiligen Gebäudes und seiner Decken einschließlich des Bodenbelages ab. Der Gutachter hat hierzu empfohlen, bei den erfassten 13 Gebäuden den vorhandenen Deckenaufbau zu ermitteln und eine Messung der Resonanzfrequenzen in bewohnten Räumen in den Gebäuden durchzuführen.

Auf Veranlassung der VHT hat der Gutachter diese Untersuchungen in allen 13 Wohneinheiten und einem gewerblich genutzten Gebäude vom 22.02.2024 bis zum 27.06.2024 durchgeführt. Nach den Ergebnissen der Deckeneigenfrequenzmessungen wurden lediglich in den Erdgeschossen von zwei Wohngebäuden (Münster, Angelstraße 38 und Sendenhorst, Weißdornweg 1) potentielle Betroffenheiten ermittelt (vgl. Abschnitt A. 2.4, Unterlagen lfd. Nr. 75 dieses Beschlusses). Eine endgültige Betroffenheit kann hier erst durch Messungen der tatsächlich in den Räumen auftretenden Erschütterungsimmissionen nach Inbetriebnahme der Strecke ermittelt werden (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.1, Nr. 6 dieses Beschlusses).

Im Übrigen tritt eine Verbesserung im Bereich der bebauten Ortslagen ein, weil der fahrplanmäßig vorgesehene Personenzugverkehr einen (erschütterungsintensiveren) Güterzugverkehr kaum noch zulässt und dieser auch nicht vorgesehen ist.

Sollten sich nach der Sanierung der Strecke und erfolgten Erschütterungsmessungen zur Überprüfung der tatsächlich vorliegenden Erschütterungsimmissionen in den potenziell betroffenen nächstliegenden Gebäuden tatsächliche Betroffenheiten ergeben, so sind nachträgliche Minderungsmaßnahmen auf Kosten der VHT zu ergreifen, i.d.R. baulicher Art am betroffenen Gebäude selbst oder es ist eine angemessene Entschädigung in Geld an den Eigentümer zu leisten.

Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen des Schallgutachters zu den zu erwartenden sekundären Luftschallimmissionen haben ergeben, dass im Einwirkungsbereich des Vorhabens entlang der gesamten Strecke mit einer Einhaltung der Anforderungen der 24. BImSchV in allen Gebäuden gerechnet werden kann, d.h. die Zumutbarkeitsschwelle von mittleren Innenraumpegeln von 40 dB(A) tags für Wohnräume und 30 dB(A) nachts für Schlafräume nicht überschritten wird.

Im Rahmen des Deckblattes B hat der Gutachter eine ergänzende Stellungnahme vom 19.12.2024 abgegeben, in der die Erschütterungseinwirkungen auf 5 nach der Untersuchung aus 2020 neu errichtete bzw. baulich veränderte Gebäude entlang der Strecke untersucht wurden. Im Ergebnis war festzustellen, dass für alle neuen bzw. veränderten Gebäude keine Betroffenheit durch die WLE-Planungen vorliegt (vgl. Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 55, Unterlage Nr. 16.2 B dieses Beschlusses).

Zudem hat der Gutachter auf Wunsch von einigen Einwendern im Erörterungstermin Wohngebäude in Münster am Woermannweg 17, 17a und Brandhoveweg 126-140 konkret nachbetrachtet und in seinen Erläuterungen vom 18.12.2024 hierzu festgestellt, dass alle genannten Gebäude nicht mit substanziellen Bauteilen und Grundflächen innerhalb des Bereiches (mit der gelben Markierung) liegen, wo von einer erschütterungsrelevanten Betroffenheit aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Anhaltswerte auszugehen ist. Vielmehr werden die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 im Prognose-mit-Fall für alle Wohngebäude eingehalten (vgl. Abschnitt A. 2.4, Unterlagen lfd. Nrn. 76 und 77 dieses Beschlusses).

Die Vorgehensweise bei der Untersuchung und den prognostischen Einschätzungen des Schallgutachters ist für die Planfeststellungsbehörde schlüssig und plausibel nachvollziehbar. Der gebotene Schutz vor einer Zunahme der betriebsbedingten Erschütterungen infolge des Vorhabens ist über weite Streckenabschnitte durch ausreichende Abstände zwischen dem Schienenweg und der Wohnbebauung gewährleistet. Auf der Grundlage tatsächlicher Erhebungen und Prognoseberechnungen wurden die Ergebnisse der exemplarisch durchgeführten Messungen auf die umliegende Bebauung der Reaktivierungsstrecke übertragen sowie an 13 nächstliegenden Gebäuden konkrete Nachuntersuchungen

vorgenommen. Insgesamt werden danach die Anforderungen an den Erschütterungsschutz bei den allermeisten Gebäuden ohne weitere Betrachtungen und Schutzmaßnahmen erfüllt. Lediglich bei zwei Gebäuden sind Zusatzermittlungen nach Realisierung des Vorhabens erforderlich, ob eine tatsächliche Betroffenheit vorliegt oder auch hier ausgeschlossen werden kann. Die Anforderungen an den Schutz vor sekundärem Luftschall können an allen Immissionsorten ohne Zusatzmaßnahmen eingehalten werden.

Sofern einige Einwender (z. B. lfd. Nrn. E019/020, E032-B, E036/037, E049, E051-A, E101, E030-B, E122/123/125/E043-A, E139/E140/E050-A, E144/E052-A, E178, E192/E048-B, E225) darüber hinaus eine Beweissicherung im Hinblick auf Erschütterungswirkungen für ihre Gebäude/Immobilien oder ein längeres „Erschütterungsmonitoring“ fordern, ist dies abzulehnen. Nach den vorliegenden Untersuchungen und Ergebnissen gehen der Gutachter und die VHT davon aus, dass die Anhaltswerte für Schäden an Gebäuden, wie sie in der DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen; Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen, beschrieben sind, durch die zukünftigen Zugvorbeifahrten bei weitem nicht erreicht werden und Gebäudeschäden oder sonst unzumutbare Einwirkungen durch das Betreiben der Zugstrecke auch bei den nächstliegenden Gebäuden weitgehend ausgeschlossen werden können. Zur Beurteilung einer tatsächlichen Betroffenheit der zwei identifizierten Gebäude ist fachlich auch kein langwieriges „Monitoring“ erforderlich. Bei dieser Ausgangslage, die sich für die Planfeststellungsbehörde plausibel nachvollziehbar darstellt, wären im Rahmen der Gleichbehandlung vorzunehmende umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen erkennbar kostenunverhältnismäßig, unabhängig davon, dass sich die jeweiligen Eigentümer der Grundstücke mit der trassennahen Errichtung ihrer Immobilie in eine la-gebedingte Vorbelastung durch die Eisenbahnstrecke hineinbegeben haben.

3.2.3.2 Baubedingte Immissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst.

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind auch nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, wie Baustellen und die auf Baustellen betriebenen Maschinen, so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Soweit schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik unvermeidbar sind, sind sie auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die VHT hat den Bauablauf daher so zu gestalten,

dass Belästigungen durch den Baubetrieb, insbesondere in Form von Lärm, Erschütterungen, Schmutz, Staub sowie sonstigen Umweltbeeinträchtigungen, soweit wie möglich vermieden werden.

Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z. B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen bei eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse – noch nicht bekannt ist, lassen sich nicht vollständig vermeiden, unabhängig davon, dass alle Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik ausgeführt werden.

§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen, Staub und sonstiger Einwirkungen aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Da die Vorschrift nicht nach den einzelnen Abschnitten zur Realisierung des Vorhabens differenziert, umfasst die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen (vgl. BVerwG, Urteil v. 10.07.2012 - 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249 und BGH, Urteil v. 30.10. 2009, V ZR 17/09, NJW 2010, S. 1141). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionen nur von vorübergehender Dauer sind und die Bauarbeiten weitgehend am Tage durchgeführt werden.

3.2.3.2.1 Baulärm

Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Sie konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und durch die Festlegung gebietsabhängiger Immissionsrichtwerte die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bzw. das für erforderlich gehaltene Schutzniveau. Da der Baustellenlärm vornehmlich von den verwendeten Maschinen verursacht wird, hat die VHT zudem die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu gewährleisten, soweit diese anwendbar ist. Darüber hinaus hat die VHT den Bauablauf so zu gestalten, dass Belästigungen durch den Baubetrieb, insbesondere in Form von Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Staub, soweit wie möglich vermieden werden.

Nach den vorgesehenen technischen, organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms zum Schutz der Nachbarschaft ist insbesondere die geplante Ausführung der Bauarbeiten vorwiegend werktags im Tageszeitraum von 7.00 bis 20.00 Uhr umzusetzen. Sofern im Rahmen der konkreten Bauablaufplanung in Abstimmung mit den ausführenden Bauunternehmern auf einen gegebenenfalls erforderlich werdenden nächtlichen Baubetrieb bzw.

einen Baubetrieb an Sonn- und Feiertagen nicht verzichtet werden kann, sind die erforderlich werdenden Ausnahmegenehmigungen vor Durchführung der Baumaßnahmen einzuholen und die Anwohner zu informieren (vgl. auch Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.4.2, Nr. 7 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der von der Eisenbahnbaustelle ausgehenden Belästigung und Beeinträchtigung durch Lärm-, Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes (vergleichbar zum Straßenbau BGH, Urteil v. 30.10.1970 - V ZR 150/67, DVBl. 71, S. 264 und Urteil v. 30.10.2009 – V ZR 17/09, NJW 2010, S. 1141):

Beeinträchtigt der Bau nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Eisenbahn nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Eisenbahngrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in einem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach herrschender Rechtsprechung anzunehmen, wenn auch nach Anordnung aller verhältnismäßigen und mit dem Bauvorhaben zu vereinbarenden Schutzvorkehrungen nachteilige Wirkungen i.S. des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW verbleiben und die von den Bauarbeiten künftig auf die Nachbarschaft einwirkenden Beeinträchtigungen die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreiten, also durch die Bauarbeiten (auch gesundheitliche) Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und damit dem jeweils Betroffenen ein besonderes, anderen nicht zugemutetes Opfer für die Allgemeinheit abverlangt wird. Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt. Anspruchsberechtigt sind Eigentümer und gewerbliche Mieter, die auf ihr Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verweisen können.

Bei derart unzumutbaren, weil länger währenden Beeinträchtigungen durch Baulärm hat die VHT den Betroffenen Ersatzwohnraum, d.h. eine adäquate Hotelun-

terkunft, vorübergehend zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen. Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. So kommt eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten in Betracht, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (vgl. BVerwG, Urteil v. 10.07.2012 - 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249). Eine solche Immissionssituation besteht in den verdichteten Siedlungsbereichen bereits aufgrund des Straßen- und Schienenverkehrs.

Wenn alle in Betracht kommenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Baustellenlärms ausgeschöpft sind, müssen gegen Entschädigung auch lärmintensive Arbeiten hingenommen werden, zumal der von der Baustelle ausgehende Lärm zeitlich begrenzt ist. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die VHT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nicht bei jeglicher baubedingten Überschreitung des Außenimmissionswertes eine unzumutbare, die Sozialbindung des Eigentums übersteigende Belastung (Sonderopfer) vorliegt. Denn die Einhaltung der Außenpegel während der Bauarbeiten lässt sich auch trotz üblicher Vermeidungsmaßnahmen kaum gänzlich gewährleisten und Bauarbeiten gehen vorüber. Vor diesem Hintergrund ist die Wertung der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswegschallschutzmaßnahmen-Verordnung – 24. BImSchV) heranzuziehen und insoweit zur Beurteilung der Zumutbarkeit ergänzend auf die Überschreitung der Innenraumpegel unter Berücksichtigung der durch die Gebäudeausstattung bewirkten Lärmdämmung abzustellen. Hiernach ist davon auszugehen, dass bei Wohnräumen Innengeräuschpegel von 40 dB(A) eingehalten werden müssen, und nimmt man an, dass bei Fenstern mit üblicher Isolierverglasung ein Dämmwert von 32 dB(A) erreicht wird, so ist der erforderliche Schutz bei Außenpegeln bis zu etwa 70 dB(A) gewährleistet. Gerade bei den nur vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Baulärm ist es den Betroffenen auch zumutbar, die Fenster tagsüber geschlossen zu halten und die Räume in Ruhephasen (z. B. Arbeitspausen) stoßweise zu belüften. Zudem ist es den Betroffenen tagsüber leichter möglich, den Einwirkungen durch Lärm auszuweichen, zumal sich die Belastungsspitzen nur temporär ergeben und nicht dauerhaft auftreten (vgl. OVG Koblenz, Urteil v. 10.10.2018 – 8 C 11694/17, juris).

Das den Planunterlagen als Unterlage Nr. 23 beigefügte Gutachten zu den Baulärm- und Erschütterungsimmissionen der Peutz Consult GmbH vom 05.08.2022 (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 36, Unterlage Nr. 23 dieses Beschlusses; nachfolgend Baulärmgutachten) enthält prognostische Aussagen und Bewertungen zu den baubedingten Lärmimmissionen bzw. die Stärke der Belastung durch den Baulärm auf die Anwohner. Auf der Grundlage eines typisierenden räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten nach den Planunterlagen sowie von Emissionsansätzen aus Literaturangaben und Erfahrungswerten gem. DIN ISO 9613-2 für die typischerweise bei den Arbeitsgängen eingesetzten Baumaschinen wurden in einer Ausbreitungsberechnung Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung mit Hilfe eines Berechnungsmodells ermittelt. Dabei wurden auch die topographischen Gegebenheiten berücksichtigt. Untersucht wurden die Arbeitsgänge Ertüchtigung von Bahnübergängen und Neubau von Eisenbahnüberführungen sowie Gleisbauarbeiten (jeweils einschließlich Rückbau) als auch der Neubau von Haltepunkten für die jeweils lauteste Bauphase. Die Ausbreitung der Beurteilungspegel wurde anhand von Isophonenkarten für eine repräsentative Höhe berechnet. Die potenziellen Betroffenheiten durch Baulärm in der Nachbarschaft wurden durch den Vergleich der so berechneten Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm jeweils für den Tages- und Nachtzeitraum überschlägig ermittelt.

Auf dieser Grundlage zeigt sich im Ergebnis, dass der Baubetrieb zu relevanten Lärmbelastungen führen wird, weil Überschreitungen der nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte insbesondere für Gebäude, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Baubereiche befinden, sowohl tagsüber als auch vor allem nachts zu erwarten sind. Für nächstgelegene Gebäude wurden bei einzelnen Baumaßnahmen insbesondere an den Bahnübergängen und Haltepunkten Beurteilungspegel von über 70 dB(A) tagsüber, mit Spitzen über 80 dB(A) ermittelt, so dass mit hohen Belastungen für die Anwohner auch an mehreren Tagen zu rechnen ist. Bei den Eisenbahnüberführungen und Gleisbauarbeiten wird davon ausgegangen, dass die Schwelle zur beginnenden Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber nicht überschritten wird (vgl. Abschnitt 5 und Anlage 2 der Unterlage Nr. 23).

Im Baulärmgutachten werden daher zielführende Maßnahmen zur Minderung von Baulärm genannt, wie z.B. organisatorische Maßnahmen (Vermeidung von lärmintensiven Bautätigkeiten im Nachtzeitraum, Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Beschränkungen der Betriebszeit ggf. nach Absprache mit den Anwohnern, Benennung eines Ansprechpartners, Koordination der Bautätigkeiten) und baustellenbedingte Maßnahmen (Einsatz geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren, frühzeitige Information der Anwohner mit Benennung der durchzuführenden Bauverfahren und der Dauer der einzelnen Bauphasen und zu erwartenden Lärmeinwirkungen, Überwachung des Lärms an der jeweiligen Baustelle).

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die örtliche Lage den temporären Einsatz mobiler Lärmschutzwände oder Schallschirme sowie Schallschürzen an Maschinen als geeignete Mittel zur Minderung von Schallimmissionen zumutbar ermöglicht. Wo dies nicht möglich ist, ist für Anwohner, die einer wiederholten Lärmbelastung oberhalb von 70 dB(A) ausgesetzt sind, ein Ausweichquartier (Hotelaufenthalt) vorzusehen. Eine Plausibilitätsprüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die Feststellungen und Bewertungen im Baulärmgutachten nachvollziehbar und plausibel sind. Seitens der am Verfahren beteiligten Immissionschutzbehörden gab es keine Beanstandungen am Inhalt des Gutachtens.

Hiervon ausgehend hat die VHT in ihre Planung bestimmte Schallschutzmaßnahmen einbezogen (vgl. Abschnitt 7 der Unterlage Nr. 23), die auch den Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprechen; darüber hinaus werden im Planfeststellungsbeschluss übergeordnete Maßnahmen festgesetzt, z. B. das Abschalten der Motoren der Baufahrzeuge und Baumaschinen in Betriebspausen. Da der Einsatz bestimmter Baumaschinen erst in der Ausführungsplanung und nach Auswertung der Ausschreibung und Feststellung der bauausführenden Firmen genau festgelegt werden kann, wurde die VHT verpflichtet, bei der Fortschreibung der Ausführungsplanung ebenfalls das Schutzkonzept für den Baulärm mit dem Ziel der Lärminderung i.S.d. § 22 BImSchG und zur Konfliktreduzierung weiterzuentwickeln und das fortgeschriebene Schallschutzkonzept zur Dokumentation aufzubewahren. Hierzu gehören auch fachgerechte Messungen zur Gewährleistung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der AVV soweit möglich.

Im Übrigen werden diesbezügliche Beeinträchtigungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (vgl. Abschnitt A. 5.4.2, Nr. 4-7 dieses Beschlusses) für die angrenzenden Wohngebiete auf ein Mindestmaß reduziert.

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) für schützenswerte Räume in besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht, wenn er ohnehin als passiver Lärmschutz für die Betriebsphase beansprucht werden kann und rechtzeitig installiert werden würde. Hiervon geht die Planfeststellungsbehörde vorliegend jedenfalls nicht für alle Betroffenen aus, da die VHT einen zügigen Beginn der Streckenbaumaßnahmen in zwei Abschnitten anstrebt.

So ist mit diesem Beschluss eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach gemäß § 22a AEG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW für die Tage festzusetzen, an denen der berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet. Bei Büro- und Gewerberäumen war der Eigenlärm, d.h. die Immis-

sionen, die von dem Gewerbe selbst ausgehen, bei der Höhe des Beurteilungspegels und der Entschädigungshöhe einzubeziehen. Ferner war eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach gebietsunabhängig für Schlafräume in Wohnungen für die Tage festzusetzen, an denen der Beurteilungspegel nachts von 60 dB(A) überschritten wird.

Für die Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen auf zulässige Innenschallpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV (Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung war unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB(A), der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, zu ermitteln.

Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV ergeben sich daher für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume unter Heranziehung des Korrektursummanden D zzgl. 3 dB(A) Innengeräuschpegel von 40 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume, 45 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) und 30 dB(A) nachts für Schlafräume als Zumutbarkeitsschwelle.

Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) lässt sich nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 ein Außengeräuschpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel nicht zu erwarten sind.

Abzustellen war daher auf Außengeräuschpegel von ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume, von ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume und von ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen, bei deren Überschreitung nachteilige Wirkungen i.S.v. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW gebietsunabhängig anzunehmen sind.

Sofern sich im Rahmen der Projektrealisierung ergibt, dass die technischen Möglichkeiten keinen geeigneten und ausreichenden Schutz vor unzumutbarem Baulärm gewähren können und eine angemessene Entschädigung in Geld der vom Baulärm Betroffenen aufgrund der Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht in Betracht kommt, war die VHT zu verpflichten, eine Unterbringung in Ausweichquartieren anzubieten.

Hierdurch wird dem Entstehen eines unzumutbar großen Schlafdefizits entgegengewirkt und der Bedeutung des Nachtschlafes für das menschliche Wohlbefinden und die menschliche Gesundheit Rechnung getragen. Gleichzeitig werden durch die Regelung längere Bauphasen nicht ausgeschlossen und damit letztlich eine beschleunigte Fertigstellung der Baumaßnahme ermöglicht.

Für Außenwohnbereiche (z. B. Balkone, Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagrichtwertes. Darüber hinaus war der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September zu beschränken, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen zu Wohnzwecken dienen. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet.

3.2.3.2.2 Bauerschütterungen

Beim Betrieb von Baustellen, Baulagerplätzen und Baumaschinen muss der Anlagenbetreiber darauf achten, dass auch schädliche Erschütterungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dafür Sorge tragen, dass unvermeidbare Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG.

Nach der von der Peutz Consult GmbH im Baulärmgutachten vom 05.08.2022 ebenfalls durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchung (Abschnitt 6 der Unterlage Nr. 23) ist eine gezielte Prognose der aus einer Baumaßnahme zu erwartenden Erschütterungsimmissionen nur sehr bedingt möglich, weil Erschütterungsimmissionen vom gewählten Bauverfahren, der Art und Anzahl der eingesetzten Geräte sowie vom konkreten Baugrund abhängig sind und diese Faktoren zum Zeitpunkt der Genehmigungsplanung noch nicht feststehen. So kann während der Bauphase nicht ausgeschlossen werden, dass bei schwingungsintensiven Arbeiten Erschütterungsimmissionen in den Gebäuden im Nahbereich auftreten, die die auch hier maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen; Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen sowie Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden überschreiten.

Zusätzlich zur Berechnung der Baulärmimmissionen hat der Gutachter gleichwohl eine Erschütterungsprognose durchgeführt, die auf Literaturstudien basiert, die baubegleitende Messungen ausgewertet haben. Die Erschütterungsimmissionen wurden auf Grundlage der vorgesehenen Bauverfahren für die angrenzende Bebauung prognostiziert und anhand der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil

2 zum Schutz von Menschen in Gebäuden und Teil 3 zum Schutz der Gebäude beurteilt. Hierbei wurde der Einsatz einer Rüttelplatte, einer Vibrationswalze und eines Hydraulikhammers mit typischen Einsatzkennwerten angenommen, wobei im vorliegenden Fall keine bauliche Verbindung zwischen der Baumaßnahme und den umliegenden Nachbargebäuden besteht. Allerdings liegen einige nächstgelegene Gebäude nur in kurzer Entfernung zu den erschütterungsintensiven Bautätigkeiten.

Die Ergebnisse der Beurteilung nach DIN 4150, Teil 2 und Teil 3 zeigen, dass die Anhaltswerte für den Einsatz der v. g. Geräte bei den meisten Arbeiten eingehalten werden und nur für den Einsatz einer Vibrationswalze während des Gleisumbaus teilweise überschritten werden können. An Stelle einer Vibrationswalze kann allerdings auch eine statische Walze oder eine Rüttelplatte eingesetzt werden, wodurch relevante Erschütterungen gänzlich vermieden werden (vgl. Unterlage Nr. 23).

Ergänzend hält der Gutachter die in der DIN 4150, Teil 2 unter Punkt 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen für geeignet, erhebliche Belästigungen in Form psychischer Auswirkungen zu mindern (umfassende, frühzeitige Information der Betroffenen über Art und Dauer der konkreten Baumaßnahmen mit ihren zu erwartenden Erschütterungen und Wirkungen auf Gebäude, Aufklärung über deren Unvermeidbarkeit, Maßnahmen im Betriebsablauf zur Minderung der Belästigungen, Benennung einer Ansprechstelle) und rät zum Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung im Sinne einer bautechnischen Beweissicherung.

Sollten widererwartend unzumutbare Belastungen für einzelne Anwohner durch Erschütterungen auftreten (Sonderopfer), gilt das zuvor zum Baulärm ausgeführte entsprechend und bestimmen sich deren Rechte gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW (st. Rspr; vgl. BVerwG, Urteil v. 08.09.2016 – 3 A 5.15, juris m.w.N.).

Da in der Regel besonders hohe Erschütterungen auch mit erheblichen Schallimmissionen einhergehen, wird bezogen auf etwaige Entschädigungsleistungen und einen Anspruch auf Ersatzwohnraum auf die Nebenbestimmungen in Abschnitt A. 5.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Insofern wird die Forderung einiger Einwender (z. B. lfd. Nrn. E018-A, E038-A, E040-A, E041-A, E043-A, E048-A, E079-A, E115/116-A) nach einer erneuten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen mit eindeutigen Aussagen zu den Baulärm- und Erschütterungsimmissionen zurückgewiesen, da die gutachterlichen Ausführungen mit dem Maßstab der Genehmigungsplanung hinreichend präzise sind, um potentielle Beeinträchtigungen während der Baudurchführungsphase erkennen zu können und der Planfeststellungsbehörde die notwendigen

Grundlagen für ihre Entscheidung, u.a. auch in Form von Schutzauflagen, geben zu können (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A. 5.4.2 dieses Beschlusses).

3.2.3.3 Schadstoffbelastung

Das hiermit planfestgestellte Eisenbahnbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

3.2.3.3.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 3 Abs. 1 und Abs. 2 der maßgeblichen 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) beträgt der gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) zum Schutze der menschlichen Gesundheit

- über eine volle Stunde 200 µg/m³ mit 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr und
- über ein Kalenderjahr 40 µg/m³.
- Der gemittelte Immissionsgrenzwert für inhalierbare Feinstaub Partikel (PM₁₀) beträgt gemäß § 4 der 39. BImSchV zum Schutze der menschlichen Gesundheit
- über den Tag 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr und
- über ein Kalenderjahr 40 µg/m³.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt gemäß § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV der ab 1. Januar 2015 einzuhaltende über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für lungengängigen Feinstaub (PM_{2,5}) 25 µg/m³. Seit dem Jahr 2020 gilt ein Richtgrenzwert (Jahresmittelwert) von 20 µg/m³.

3.2.3.3.2 Schadstoffuntersuchung

Die VHT hat für das Planvorhaben eine exemplarische Luftschadstoffimmissionsberechnung für einen repräsentativen Streckenabschnitt durchgeführt. Das hierzu erstellte Gutachten der Peutz Consult GmbH vom 30.06.2022 (Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 37, Unterlage Nr. 24 dieses Beschlusses) basiert auf der Annahme des Einsatzes von diesel-elektrischen Triebfahrzeugen als Worst-Case-Betrachtung in Bezug auf Luftschadstoffimmissionen im Vergleich zu den primär

für den langfristigen Betrieb vorgesehenen BEMU-Fahrzeugen, bei denen keine verbrennungsbedingten Luftschadstoffe anfallen.

Auf der Grundlage von Emissionsdaten einer vergleichbaren Strecke der Deutschen Bahn AG (Strecke 2236 Gladbeck-Dorsten), die vom Umweltzentrum der DB ermittelt wurden, sind Berechnungen der Luftschadstoffimmissionen für die relevanten Schadstoffe Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) für einen repräsentativen innerörtlichen Abschnitt der WLE-Strecke mit dichter Randbebauung, maximaler Streckenbelastung und Geschwindigkeit durchgeführt worden. Ein solcher Abschnitt befindet sich z. B. im Bereich des Haltepunktes Münster-Gremmendorf. Da die Feinstaubemissionen des Schienenverkehrs durch Abgase, Fahrdrabt-, Brems- und Rad-/Schienenkontaktabrieb vollständig in die Fraktion PM_{10} fallen, waren Anteile in der Fraktion $PM_{2,5}$ nicht zu ermitteln.

Die Emissionsdaten der DB beziehen sich auf die freie Strecke, sodass für die lufthygienischen Berechnungen für den WLE-Streckenabschnitt hilfsweise im Haltepunkt die doppelten Emissionen angenommen wurden. Die Metereologiedaten (u.a. Windrichtung und -geschwindigkeit) wurden von der Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes am Flughafen Münster/Osnabrück übernommen, die Schadstoffhintergrundbelastung im städtischen Untersuchungsgebiet wurde anhand von Messwerten der Messstation Münster-Geist (DENW095) erfasst und die berechneten Immissionen wurden anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV beurteilt.

Die so ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die von dem reaktivierten Schienenweg auf Basis der Verkehrsprognose ausgehenden Emissionen die Immissionsgrenzwerte nach der 39. BImSchV nicht überschreiten. Bei einer innerstädtischen Feinstaubvorbelastung (PM_{10}) von $17,7 \mu g/m^3$ im Jahresmittel beträgt die Zusatzbelastung durch die WLE-Strecke im ungünstigsten Fall an einem dem geplanten Haltepunkt Gremmendorf nächstgelegenen Gebäude $0,6 \mu g/m^3$, so dass die Gesamtbelastung im Jahresmittelwert kaum erhöht wird ($18,3 \mu g/m^3$). Für Stickstoffdioxid (NO_2) beträgt die Vorbelastung $16,7 \mu g/m^3$ und die Zusatzbelastung am nächstgelegenen Gebäude $5,5 \mu g/m^3$, wodurch die Gesamtbelastung auf einen Jahresmittelwert von $22,2 \mu g/m^3$ steigt.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffberechnungen für den repräsentativen Streckenabschnitt zeigen, dass auch mit den aufgrund des reaktivierten Betriebs auf der WLE-Strecke zu erwartenden zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen in jedem Fall die geltenden Jahres-Grenzwerte der 39. BImSchV für Feinstaub und Stickstoffdioxid von jeweils $40 \mu g/m^3$ sicher eingehalten werden. Die höheren Stunden- bzw. Tagesgrenzwerte werden nicht erreicht.

Das Vorhaben hat zudem zum Ziel, die Attraktivität des schienengebundenen Personenverkehrs zu stärken. Dadurch kann es zu einer Verbesserung der Luftqualität gerade in den verdichteten Siedlungsbereichen beitragen, indem der motorisierte Individualverkehr mit seinen gegenüber dem Schienenverkehr erhöhten Luftverunreinigungen verringert wird.

In den Nebenbestimmungen wurden schließlich Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung der Staubbelastung bei der Baudurchführung (vor allem Abbruch- und Aushubarbeiten, Be- und Entladen von Fahrzeugen sowie Befahren des Baustellengeländes) festgesetzt, mit denen die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der 39. BImSchV sichergestellt wird (vgl. Abschnitt A. 5.4.2, Nr. 16 dieses Beschlusses).

Auf die Unterlage Nr. 24 wird im Einzelnen verwiesen.

3.2.3.4 Fazit

Insgesamt haben die Belange des Immissionsschutzes kein solches Gewicht, dass sie gegen die Planung sprechen könnten.

3.2.4 Gewässer- und Grundwasserschutz

3.2.4.1 Allgemeines

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Bau der Betriebsanlagen und Bauwerke noch durch den Betrieb der Eisenbahnstrecke sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden. Das vorliegende Entwässerungskonzept ist mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt.

Die wassertechnischen Unterlagen (vgl. Abschnitt A. 2.1, lfd. Nr. 17 dieses Beschlusses) wurden durch die Deckblätter A und B (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 35 und A. 2.2.2, lfd. Nr. 56) angepasst. Zudem wurden die Planunterlagen im Rahmen des Deckblattes A um einen Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 38) ergänzt.

Die Entwässerung der Eisenbahnstrecke erfolgt im Wesentlichen über Bahnseitengräben und Tiefenentwässerungen mit einer anschließenden Einleitung des Niederschlagswassers in Vorfluter. Im Bereich von Bahn-km 18,733 bis Bahn-km 20,018 erfolgt eine Versickerung in Versickerungsmulden. Im Bereich von Bahn-

km 29,400 bis Bahn-km 29,663 und Bahn-km 32,910 bis Bahn-km 35,105 wird die Streckenentwässerung der dort in Dammlage befindlichen Strecke nicht verändert und weiterhin über die Dammschulter in die vorhandenen Versickerungsmulden erfolgen.

An den Bahnsteigen wird das anfallende Niederschlagswasser überwiegend in die öffentliche Kanalisation eingeleitet, lediglich der Bahnhof Sendenhorst wird an die Streckenentwässerung angeschlossen.

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser gemäß §§ 27 bis 31, 47 WHG vereinbar.

Die Bewirtschaftungsziele beinhalten das sog. Verschlechterungsverbot sowie das sog. Verbesserungsgebot. Diese haben ihren Ursprung in der WRRL und sind mit dem WHG, der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (OGewV) und der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (GrwV) in nationales deutsches Recht umgesetzt worden. Danach sollen die Mitgliedstaaten der Union zum einen die notwendigen Maßnahmen durchführen (§§ 27, 47 WHG), um eine Verschlechterung des Zustandes aller Oberflächengewässer zu verhindern. Zum anderen schützen, verbessern und sanieren die Mitgliedstaaten alle Oberflächengewässer mit dem Ziel, einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen.

Sowohl die Verbesserungspflicht als auch die Pflicht zur Verhinderung der Verschlechterung des Zustandes der Wasserkörper dienen der Erreichung der vom Unionsgesetzgeber angestrebten qualitativen Ziele, nämlich der Erhaltung oder Wiederherstellung eines guten Zustands, eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustandes der Oberflächengewässer. Die Genehmigung eines konkreten Vorhabens ist zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustandes bzw. seines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet (vgl. EuGH, Urteil v. 01.07.2015 - C 461/13, juris).

Der EuGH weist in seinem Urteil vom 28.05.2020 darauf hin, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, im Lauf des Projektgenehmigungsverfahrens – und somit vor dem Erlass einer Entscheidung – zu prüfen, ob das Projekt negative Auswirkungen auf die Gewässer haben kann, die den Pflichten zuwiderlaufen, die Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper zu verhindern und diesen Zustand zu verbessern. Dabei hat das Verschlechterungsverbot sowohl für das Oberflächenwasser als auch für das Grundwasser verbindlichen Charakter (vgl. EuGH, Urteil v. 28.05.2020 - C-535/18, juris). Bezugspunkt für diese Prüfung ist

der Grundwasserkörper (GWK) in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten GWK auswirken (vgl. EuGH, Urteil v. 28.05.2020 - C-535/18, juris und BVerwG, Beschluss v. 26.04.2018 - 9 A 16/16, juris). Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt eine Ermittlung des Ist-Zustandes der zu bewertenden Wasserkörper voraus. Zudem ist die genaue Belastung der Gewässer durch das Vorhaben festzustellen (vgl. BVerwG, Urteil v. 30.11.2020 - 9 A 5/20, juris).

Für Oberflächengewässer gilt, dass eine Verschlechterung des Zustandes vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhang V (der WRRL) bzw. der Anlagen 3, 5, 6 und 8 der OGewV um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des OWK insgesamt führt. Ist jedoch die Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK dar (vgl. EuGH, Urteil v. 28.05.2020 - C-535/18, juris).

Dieser Bewertungsmaßstab ist nicht ohne weiteres auf GWK übertragbar, da anders als für OWK, für welche eine fünfstufige Skala der ökologischen Qualitätskomponenten vorgesehen ist, beim Grundwasser bezüglich des mengenmäßigen und chemischen Zustandes jeweils nur zwischen gut und schlecht unterschieden wird. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des GWK liegt vor, sofern mindestens eines der Kriterien des § 4 Abs. 2 GrwV nicht erfüllt wird. Von einer projektbedingten Verschlechterung des chemischen Zustandes eines GWK ist sowohl dann auszugehen, wenn vorhabenbedingt mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Grundwasserrichtlinie (RL 2006/118/EG) bzw. von Anlage 2 der GrwV überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich vorhabenbedingt erhöhen wird. Dabei sind die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte individuell zu berücksichtigen, so dass eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines GWK schon dann festzustellen ist, wenn eine Qualitätskomponente an nur einer Überwachungsstelle nicht erfüllt wird (vgl. EuGH, Urteil v. 28.5.2020 - C-535/18, juris).

Die VHT hat im Rahmen ihres Fachbeitrages zur EG-Wasserrahmenrichtlinie zunächst die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualitätskomponenten bzw. relevanten Parameter sowie die vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Anschließend wurden die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper identifiziert. Die VHT hat die potenziell betroffenen OWK und GWK hinsichtlich ihres Zustandes beschrieben und bewertet, folglich den „Ist-Zustand“ ermittelt und anschließend die potenziell beeinträchtigenden Wirkfaktoren ermittelt. Anhand dieser Merkmale und Wirkungen

des Vorhabens wurde abgeschätzt, ob das Vorhaben im Widerspruch zum Verschlechterungsverbot oder zum Verbesserungsgebot der §§ 27, 47 WHG steht. Daraufhin wurden die beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten bzw. auf die Bewirtschaftungsziele bewertet. Die Untersuchungen und Bewertungen der VHT hat die Planfeststellungsbehörde prüfend nachvollzogen und nachfolgend dokumentiert.

3.2.4.2 Potentiell betroffene Wasserkörper

Vom Vorhaben potentiell betroffen sind die nach WRRL berichtspflichtigen Oberflächengewässer Werse (Wasserkörper-ID: DE_NRW_326_0), Westerbach (Wasserkörper-ID: DE_NRW_3252_0), Ahrenhorster Bach (Wasserkörper-ID: DE_NRW_324_0) und Angel (Wasserkörper-ID: DE_NRW_328_0), jeweils innerhalb der Planungseinheit „Obere Ems“.

Der als künstlicher Oberflächenwasserkörper DE_NRW_70501_50375 ausgewiesene Dortmund-Ems-Kanal war nicht zu betrachten, da dieser Streckenabschnitt (zwischen Bahn-km 34,099 und Bahn-km 34,704) nicht Bestandteil der vorliegenden Planung ist.

Darüber hinaus befinden sich der Alsterbach, Sandbach, Vornholtgraben und Meerbach als nicht WRRL-berichtspflichtige Fließgewässer sowie weitere namenlose Gräben (Bahn-km 15,1 – 16,9, Bahn-km 16,0, Bahn-km 16,6, Bahn-km 18,8, Bahn-km 21,7, Bahn-km 24,0, Bahn-km 25,2, Bahn-km 25,5 und Bahn-km 28,2) im Untersuchungsraum. Zudem erfolgen Einleitungen von Niederschlagswasser in den Loddenbach sowie das Nebengewässer der Angel (328994).

Innerhalb des Untersuchungsraums des beantragten Vorhabens befinden sich insgesamt zehn Stillgewässer. Es handelt sich dabei um fünf Parkteiche (bzw. Garten-/Zierteiche) und fünf Teiche anthropogener Entstehung. Ein Parkteich befindet sich auf Höhe von Bahn-km 15,1. Zwei weitere, benachbarte Zierteiche befinden sich bei Bahn-km 23,9. Zwei Zierteiche befinden sich innerhalb eines Gartens (Bahn-km 16,5) sowie innerhalb einer Grünanlage (Bahn-km 32,9). Der einzige als bedingt naturnah eingestufte Teich befindet sich kurz vor Sendenhorst bei Bahn-km 16,7. Alle weiteren Teiche wurden als bedingt naturfern eingestuft und befinden sich in Höhe von Bahn-km 16,1, 19,1, 19,2 sowie 20,1.

Des Weiteren befindet sich ein Rückhaltebecken (sumpfig, ohne Wasser) an einem Ausläufer des Untersuchungsraums bei Bahn-km 26,7 sowie ein periodisch wasserführender Tümpel bei Bahn-km 22,5.

Als vom Vorhaben potentiell betroffener Grundwasserkörper ist die Münsterländer Oberkreide (Sendenhorst/Beckum, Wasserkörper-ID: 3_12) zu nennen, die

auch zur Trinkwassergewinnung genutzt wird. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet weist jedoch einen Abstand von 750 m zur Reaktivierungsstrasse auf und wird daher nicht tangiert.

Das Vorhaben befindet sich zum Teil in festgesetzten Überschwemmungsgebieten des Ahrenhorster Bachs und der Werse mit den dort zu beachtenden Regelungen.

Innerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens befinden sich keine grundwasserabhängigen Landökosysteme.

3.2.4.3 Ermittlung des Ist-Zustandes potentiell betroffener Wasserkörper

Die Ermittlung des Ist-Zustandes der Gewässer im Rahmen des durch die VHT eingebrachten Fachbeitrages zur WRRL ist umfassend und plausibel nachvollziehbar und wurde durch die im Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht beanstandet.

Im Einzelnen wurden der ökologische sowie der chemische Zustand der OWK ermittelt. Der Zustand des GWK wurde anhand des mengenmäßigen und chemischen Zustandes bestimmt. Die Einzelheiten, insbesondere die Zustände der einzelnen Gewässerkörper, können dem Fachbeitrag zur WRRL (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 38 dieses Beschlusses) entnommen werden.

Im Ergebnis wird der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potential der OWK als unbefriedigend bzw. schlecht eingestuft. Der chemische Zustand wird aufgrund der flächendeckenden, NRW-weiten Belastungen ubiquitärer Stoffe grundsätzlich als nicht gut eingestuft. Ohne Berücksichtigung der ubiquitären Stoffe gilt der chemische Zustand für die untersuchten Gewässer als gut.

Der Grundwasserkörper 3_12 „Münsterländer Oberkreide (Sendenhorst/Beckum)“ befindet sich in einem guten mengenmäßigen Zustand. Die Mengenbilanz ist ausgeglichen. Mengenbedingte Auswirkungen auf grundwasserabhängige Landökosysteme oder Oberflächengewässer sowie Hinweise aus Salz- oder Schadstoffintrusionen bestehen nicht.

Der chemische Zustand ist als schlecht zu bezeichnen, da der Schadstoffschwellenwert von Ortho-Phosphat nicht eingehalten wird. Alle anderen Schadstoff-Schwellenwerte werden eingehalten. Signifikante anthropogene Belastungen aufgrund von Punktquellen oder Schadstofffahnen liegen nicht vor. Es gibt keine Hinweise auf anthropogen bedingte Veränderungen durch Salz- bzw. Schadstoffintrusionen sowie schadstoffbedingte Schädigungen von grundwasserabhängi-

gen Landökosystemen oder Oberflächenwasserkörpern. Die Trinkwassergewinnung wird nicht signifikant beeinträchtigt. Maßnahmenrelevante Trends sind nicht abzuleiten.

3.2.4.4 Verschlechterungsverbot

Ausgehend vom aktuellen Zustand der vom Vorhaben betroffenen OWK und GWK erfolgt die Prüfung des Verschlechterungsverbots.

3.2.4.4.1 Oberflächenwasserkörper

Durch die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster und der damit verbundenen Baumaßnahmen sind die OWK Werse, Ahrenhorster Bach, Westerbach und Angel potentiell betroffen.

Unmittelbare Auswirkungen durch das Vorhaben auf Oberflächengewässer ergeben sich einerseits durch die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen über den Ahrenhorster Bach und den Westerbach und andererseits durch die Anpassung der Streckenentwässerung mit Einleitung des auf der Bahnstrecke anfallenden Niederschlagswassers in angrenzende Oberflächenwasserkörper.

Über den Ahrenhorster Bach werden zwei Eisenbahnüberführungen neu errichtet. Zum einen erfolgt bei Bahn-km 20,946 ein Neubau einer Eisenbahnüberführung. Dabei erfolgt der Rückbau des bestehenden Brückenbauwerks aus einem zweifeldrigen Ziegelsteingewölbe und der Ersatz als Stahlbetonhalbrahmen auf Tiefgründung (ggf. Flachgründung). Die Gleisachse verschiebt sich marginal im Winkel. Die Eisenbahnüberführung wird einen Kreuzungswinkel von 100 gon sowie eine lichte Weite von 8,65 m und eine lichte Höhe von 2,65 m aufweisen. Die Gesamtbreite des Überbaus beträgt 6,20 m.

Zudem erfolgt über den Ahrenhorster Bach bei Bahn-km 22,507 ein weiterer Rückbau und Neubau einer Eisenbahnüberführung. Dabei erfolgt der Rückbau des bestehenden Brückenbauwerks aus einem zweifeldrigen Ziegelsteingewölbe und der Ersatz als Stahlbetonhalbrahmen auf Tiefgründung (ggf. Flachgründung). Die Gleisachse wird um 1,64 m nach Westen verschoben. Die Eisenbahnüberführung wird einen Kreuzungswinkel von 100 gon sowie eine lichte Weite von 8,65 m und eine lichte Höhe von 3,00 m aufweisen. Die Gesamtbreite des Überbaus beträgt 6,20 m.

Über den Westerbach erfolgt bei Bahn-km 23,758 ein Neubau einer Eisenbahnüberführung. Dabei erfolgt der Rückbau des bestehenden Brückenbauwerks aus einfeldriger stählerner Deckbrücke und der Ersatzbau als Stahlbetonhalbrahmen auf Tiefgründung (ggf. Flachgründung). Die Gleisachse wird um 7,84 m nach

Westen verschoben. Die Eisenbahnüberführung wird einen Kreuzungswinkel von 100 gon sowie eine lichte Weite von 4,80 m und eine lichte Höhe von 2,64 m aufweisen. Die Gesamtbreite des Überbaus beträgt 6,20 m.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bäche werden bei der Ausführungsplanung die Vorgaben der "Blauen Richtlinie" (MUNLV NRW 2010) beachtet, um keine Verschlechterung des ökologischen Zustands insbesondere bezüglich der biologischen Durchgängigkeit zu verursachen. Es ist daher zu erwarten, dass durch die Erneuerung der drei Eisenbahnüberführungen keine Verschlechterungen des Zustands der betroffenen Oberflächenwasserkörper (Ahrenhorster Bach und Westerbach) hervorgerufen werden.

Kurzfristige, temporäre Beeinträchtigungen während der Bauphase, etwa durch Bauwasserhaltung und mögliches Einbringen von Sedimenten oder Schadstoffen, werden durch Schutzmaßnahmen wie Baustelleneinzäunungen, spezielle Abdichtungen, wasserbauliche Baugrubenabsicherung sowie eine ökologische Baubegleitung minimiert.

Zusätzlich führt die Erneuerung der Überführungen zu keiner dauerhaften Funktionsbeeinträchtigung der Gewässer, da die Bauwerke nach den aktuellen umweltfachlichen Vorgaben ausgeführt werden. Eine Verschlechterung des derzeitigen ökologischen Potenzials und chemischen Zustands der Bäche durch den Neubau wird mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen.

Eine direkte Betroffenheit von nach WRRL berichtspflichtigen OWK ergibt sich bei insgesamt fünf Einleitstellen in den Ahrenhorster Bach, einer Einleitstelle in den Westerbach sowie einer Einleitstelle in die Werse. Zudem können sich Einleitungen in Vorfluter, die in die Oberflächenwasserkörper entwässern, indirekt auswirken. Von diesen indirekten Auswirkungen kann, zusätzlich zu den drei bereits aufgeführten Oberflächenwasserkörpern, die Angel betroffen sein.

Die Einleitung von anfallendem Oberflächenwasser kann zu einem hydraulischen Stress bei Extremwasserereignissen und zu einem möglichen Eintrag von Schadstoffen in die Wasserkörper führen. Die anfallende Wassermenge setzt sich dabei auch in Zukunft ausschließlich aus dem Niederschlag im Bereich der Bahnstrecke zusammen.

Entsprechend der geplanten Entwässerung wird das anfallende Oberflächenwasser gefasst und entweder Gräben, Mulden oder der Tiefenentwässerung zugeführt. Die mit einer belebte Bodenzone ausgestatteten Bahnseitengräben führen zu einem Rückhalt von Niederschlagswasser und puffern die Einleitungen aus hydraulischer Sicht ausreichend ab. Eine mengenmäßige Überlastung der Oberflächenwasserkörper kann hierdurch vermieden werden. Eine Verschlechterung des derzeitigen Zustands der betroffenen Oberflächenwasserkörper ist nicht zu erwarten.

Im Rahmen der Niederschlagsentwässerung in den Gleisbereichen können verschiedene Schadstoffe in die Gewässer eingetragen werden. Hierbei handelt es sich insbesondere um Herbizide, die zur Vegetationskontrolle eingesetzt werden, sowie um Stoffe aus dem Abrieb von Bremsen, Rädern und Schienen, insbesondere Schwermetalle wie Eisen und Kupfer. Weitere Emissionsquellen sind Korrosionsprozesse, Auswaschungen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) aus imprägnierten Holzschwellen sowie der Eintrag von Kohlenwasserstoffen (KW) aus Schmiermitteln.

Die Unkrautbekämpfung erfolgt bislang einmal jährlich auf und neben der Strecke nach guter fachlicher Praxis und dem aktuellen Stand der Technik, wobei keine grundwassergefährdenden Stoffe eingesetzt werden. Eine Ausnahmegenehmigung für die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln auf Freiflächen liegt vor. Durch die Streckenreaktivierung sind keine Änderungen beim Herbizideinsatz vorgesehen; es wird vielmehr erwartet, dass durch die Erneuerung des Oberbaus und der Entwässerung sowie durch den Regelbetrieb ein geringerer Herbizideinsatz erforderlich sein wird.

Der Abrieb von Bremsen, Rädern und Schienen wird mit zunehmendem Zugverkehr ansteigen. Die Schadstoffe lagern sich im Nahbereich der Bahnstrecke über atmosphärische Deposition ab und werden im Gleisschotter sowie angrenzenden Bodenschichten gebunden. Eine teilweise Auswaschung in das Niederschlagswasser kann nicht ausgeschlossen werden. Das Niederschlagswasser wird daher vor Versickerung oder Einleitung in Vorfluten durch Mulden mit belebter Bodenzone vorbehandelt. Eine weitergehende Reinigung ist nicht erforderlich. In Bereichen mit Tiefenentwässerung erfolgt die Reinigung des gesammelten Wassers vor Einleitung in die Vorflut mittels neu geplanter Abscheider, da die reinigende Wirkung der Bahnseitengräben entfällt.

Zur weiteren Schadstoffminderung wird der komplette Oberbau durch neue Betonschwellen sowie neuen bzw. aufbereiteten und gereinigten Schotter ersetzt. Damit entfallen zukünftig PAK-Auswaschungen aus Holzschwellen und die potenzielle Schadstoffauswaschung aus Altschotter wird kurzfristig reduziert. Langfristig ist jedoch mit einer erneuten Ansammlung von Schadstoffen am neuen Schotter zu rechnen.

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten der Oberflächengewässer mit der Folge einer Beeinträchtigung der biologischen Qualitätskomponenten im Hinblick auf Süßwasserorganismen und Fische.

Die Empfindlichkeiten der vorkommenden Lebensgemeinschaften bezüglich Lärm aus dem Medium Luft sind im Allgemeinen als relativ gering einzustufen, da der überwiegende Teil des Schalls an der Wasseroberfläche reflektiert wird.

Gegenüber Erschütterungen können jedoch grundsätzlich höhere Empfindlichkeiten von Fischarten bestehen, soweit die Oberflächengewässer damit besetzt sind. Es ist jedoch davon auszugehen, dass empfindlichere Fischarten in störungsarme bzw. -freie Gewässerabschnitte ausweichen.

Es ist bei einem ordnungsgemäßen und fachgerechten Umgang mit den eingesetzten Herbiziden und Einhaltung der geltenden Regelwerke zum Umgang mit Niederschlagswasser nicht davon auszugehen, dass es durch den SPNV zu einer Verschlechterung des derzeitigen Zustandes der betroffenen OWK kommt.

In der WRRL ist vorgegeben, dass Verschmutzungen mit prioritären Stoffen schrittweise zu reduzieren und Einleitungen / Freisetzungen prioritärer gefährlicher Stoffe zu beenden sind (Phasing-out). Im Rahmen der geplanten Reaktivierung des SPNV werden nur geprüfte und zugelassene Materialien bzw. Werkstoffe verwendet, die dem Stand der Technik entsprechen. Für die bereits aktuell stattfindenden Vegetationskontrollen kommen ausschließlich behördlich zugelassene Herbizide zum Einsatz. Vorhabenbedingte Einträge von prioritären oder prioritären gefährlichen Stoffen sind nicht zu erwarten. Eine Gefährdung der Verpflichtung zum Phasing-out ist daher nicht abzuleiten.

Das geplante Vorhaben steht somit dem Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG nicht entgegen.

3.2.4.4.2 Grundwasserkörper

Auch hinsichtlich des Grundwasserkörpers können maßgebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten, da die baubedingten Bodenverdichtungen aufgrund des geringfügigen Ausmaßes und der vorgesehenen Wiederherstellung keinesfalls nachhaltig die Grundwasserneubildungsrate mindern.

Die vorhabenbedingte Neuversiegelung insbesondere im Bereich der neuen Bahnhöfe und Haltepunkte ist entsprechend der technischen Vorgaben auf ein Minimum begrenzt und stellt im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme im Verhältnis zum gesamten GWK nur eine sehr geringfügige Minderung der Grundwasserneubildungsrate dar, die unabhängig von einer auch vorgesehenen Entsiegelung nicht mehr benötigter Betriebsanlagen eine signifikante Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers nicht befürchten lässt.

Auswirkungen des Vorhabens, die den chemischen Zustand des Grundwassers beeinträchtigen können, sind insbesondere baubedingte Schad- und Betriebsstoffeinträge sowie betriebsbedingte Schadstoffeinträge.

Es erfolgt eine umsichtige Bauausführung und ein Vorsehen von Vorsorgemaßnahmen gegen eine Verunreinigung des Bodens durch die Bauunternehmen. Die Kontamination des Grundwassers durch auslaufende Kraft- oder Betriebsstoffe kann somit grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Bautätigkeiten können aufgrund der Schadstoffemissionen und der Staubentwicklung der Baumaschinen grundsätzlich diffuse Einträge von Stoffen über Versickerung in das Grundwasser stattfinden. Diese bewegen sich jedoch in einem geringfügigen Rahmen und sind nur temporär. Eine nachhaltige relevante Verschlechterung der Schadstoffkonzentrationen und somit des chemischen Zustandes des Grundwassers ist auch unter Berücksichtigung der Filterwirkung bei der Bodenpassage diesbezüglich nicht anzunehmen.

Als betriebsbedingte Schadstoffeinträge des Vorhabens können den Grundwasserkörper potenziell Einträge wassergefährdender Stoffe über die angepasste Streckenentwässerung beeinflussen. Das anfallende Niederschlagswasser wird überwiegend über seitlich angeordnete Mulden mit belebter Bodenzone oder über Tiefenentwässerungssysteme gesammelt und vor der Versickerung oder Einleitung in Vorfluter vorbehandelt. Im Bereich ohne Vorfluten erfolgt die Versickerung in geeignetem Boden, der diesen Zweck fachgerecht erfüllt. Dort, wo die natürliche Reinigung durch Mulden entfällt, wird das Wasser durch neu errichtete Abscheider gereinigt, bevor es in die Vorfluten eingeleitet wird.

Durch die Erneuerung des Oberbaus wird ein geringerer Herbizideinsatz erwartet, weshalb keine vorhabenbedingte Zunahme des Herbizideintrags zu erwarten ist. Der Abrieb von Bremsen, Rädern und Schienen wird aufgrund der höheren Zugfrequenz zunehmen. Die Schadstoffe lagern sich über atmosphärische Deposition im Gleisschotter und den angrenzenden Böden ab. Eine teilweise Schadstoffauswaschung über das Niederschlagswasser ist möglich, wird jedoch durch die vorbehandelten Mulden mit belebter Bodenzone weitgehend reduziert.

Darüber hinaus wird der komplette Oberbau erneuert: vorhandene Holzschwellen und Altschotter werden durch Betonschwellen sowie neuen oder aufbereiteten und gereinigten Schotter ersetzt. Dadurch entfallen künftig Auswaschungen von Schadstoffen aus Holzschwellen und kurzfristig wird auch die Schadstoffauswaschung aus Altschotter vermindert. Langfristig ist jedoch mit einer erneuten Schadstoffansammlung am neuen Schotter zu rechnen.

Zudem werden bestehende Belastungstrends durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst.

Unter der Voraussetzung eines ordnungsgemäßen und fachgerechten Umgangs mit den eingesetzten Herbiziden sowie der Einhaltung der geltenden Regelwerke zum Umgang mit Niederschlagswasser ist nicht davon auszugehen, dass sich

der derzeitige Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers durch die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personennahverkehr verschlechtert.

3.2.4.5 Verbesserungsgebot

Oberflächenwasserkörper bilden gemäß § 7 WHG innerhalb der jeweiligen Flussgebietseinheit die eigentlichen Bewirtschaftungseinheiten. Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG sind alle OWK so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Bei künstlichen und erheblich veränderten Wasserkörpern soll gemäß § 27 Abs. 2 Nr. 2 WHG ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand der Oberflächengewässer erreicht werden.

Grundwasserkörper sind gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Ebenso soll ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und -neubildung gewährleistet werden.

Das sogenannte Verbesserungsgebot verpflichtet dazu, substanzielle Hemmnisse für die Zielerreichung anzugehen und keine Maßnahmen oder Nutzungen zuzulassen, die eine Zielerreichung nachhaltig verhindern.

Bei Vorhaben, die – wie die Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst–Münster – Oberflächenwasserkörper queren oder in sie einleiten oder Grundwasserkörper in Anspruch nehmen könnten, ist zu prüfen, ob die Umsetzung der in den Bewirtschaftungsplänen benannten Maßnahmen durch das Vorhaben berührt oder verhindert wird. Eine Zielverfehlung oder das Erfordernis zusätzlicher Ausnahmeregelungen wäre im Besonderen zu prüfen.

3.2.4.5.1 Oberflächengewässer

Der Bau und Betrieb des Vorhabens betreffen die Oberflächenwasserkörper Werse, Westerbach, Ahrenhorster Bach sowie die Angel. Für diese Wasserkörper ist im jeweiligen Bewirtschaftungsplan dokumentiert, dass sie das gute ökologische Potenzial bis 2027 voraussichtlich nicht erreichen werden. Als Begründung hierfür werden u.a. technische, natürliche und finanzielle Hemmnisse angeführt, die mit Ausnahme von Maßnahmen am Westerbach und Ahrenhorster Bach auch zeitlich gestreckt werden (Fristverlängerung bis max. 2045).

Die für diese Wasserkörper im Maßnahmenprogramm NRW konkretisierten notwendigen Maßnahmen betreffen vorrangig Anforderungen an Kläranlagenbetrieb, Nährstoffeinträge, Herstellung und Verbesserung der Durchgängigkeit,

Maßnahmen gegen Erosion aus der Landwirtschaft sowie spezifische bauliche Maßnahmen des Gewässerausbaus und der Gewässerunterhaltung.

Das beantragte Vorhaben behindert oder verhindert diese Maßnahmen nicht; insbesondere steht das neue Streckenentwässerungs- und Brückenkonzept der Umsetzung wasserwirtschaftlicher Verbesserungsmaßnahmen nicht entgegen. Die technische Planung für Brücken und Durchlässe berücksichtigt die Gewährleistung der Durchgängigkeit im Sinne der „Blauen Richtlinie NRW“, sodass auch geplante Verbesserungen der biologischen oder hydromorphologischen Komponenten weiterhin realisierbar sind. Die im Maßnahmenprogramm geforderten Reduktionen von Punktquellen- und diffusen Stoffeinträgen werden durch das Vorhaben nicht erschwert, sondern durch die vorgesehene Oberflächenwasserbehandlung (belebte Bodenzone) vielmehr gestützt.

Zusätzlich ist durch die vorgesehene Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen ein positiver Beitrag zur Reduzierung von Nähr- und Feinstoffeinträgen, insbesondere im landwirtschaftlich geprägten Offenland, zu erwarten.

Nach Bewertung der Maßnahmen und Zielerreichung der Bewirtschaftungspläne besteht keine Einschränkung für das Erreichen des guten ökologischen Potenzi als und des guten chemischen Zustands der durch das Vorhaben tangierten OWK.

3.2.4.5.2 Grundwasserkörper

Im Bereich des Vorhabens ist der Grundwasserkörper „Münsterländer Oberkreide (Sendenhorst/Beckum)“ betroffen. Für diesen ist im Maßnahmenprogramm das Ziel der Reduzierung der Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft formuliert sowie die Reduktion anderer anthropogener Belastungen (insbesondere anorganische Schadstoffe und Pestizide).

Von den im Bewirtschaftungsplan vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere Beratung und technische Maßnahmen zur Reduzierung der Nährstoffausträge – wird durch das Eisenbahnvorhaben keine behindert oder ausgeschlossen. Die Neuversiegelung entlang der Strecke ist im Verhältnis zur Gesamtfläche des GWK vernachlässigbar und wird teils durch Entsiegelung von Altflächen ausgeglichen. Der Eintrag von Schadstoffen aus den betriebsbedingten Quellen ist durch die gewählten konstruktiven Maßnahmen (Bodenzone, Abscheider) weitgehend ausgeschlossen. Ein betriebsbedingt notwendiger Herbizideinsatz wird nach dem Stand der Technik minimiert.

Der technische Umbau hat keinen nachteiligen Einfluss auf die Maßnahmenrealisierung zur Erreichung eines guten mengenmäßigen und stofflichen Zustands, eine Beeinträchtigung oder Vereitelung der Bewirtschaftungsziele liegt nicht vor.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst–Münster dem Verbesserungsgebot für Oberflächengewässer und Grundwasser nicht entgegensteht. Die Zielerreichung nach Wasserhaushaltsgesetz und Wasserrahmenrichtlinie wird durch das Vorhaben weder verhindert noch erschwert. Vielmehr werden einzelne Maßnahmen zur Reduzierung von Nähr- und Schadstoffeinträgen unterstützt oder durch begleitende landschaftspflegerische und bauliche Maßnahmen sogar gefördert.

3.2.4.6 Überschwemmungsgebiete/Hochwasserschutz

Das Vorhaben liegt zum Teil in wasserbehördlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten der Werse sowie des Ahrenhorster Bachs nach § 76 Abs. 2 WHG. Die Reaktivierungsstrecke verläuft durch diese Überschwemmungsgebiete, die im Untersuchungsraum entsprechend in den Landschaftsschutzgebieten „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ sowie „Werseniederung“ und „Parklandschaft Gut Berl und Albersloh“ enthalten sind. Die Überschwemmungsgebiete werden im Bereich von Bahn-km 20,93 bis Bahn-km 29,65 auf einer Fläche von rund 2.148 m² überplant, wodurch ein entsprechender Retentionsraum verloren geht.

Gemäß § 78 Abs. 4 S. 1 WHG i. V. m. § 84 Abs. 1 LWG NRW ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten grundsätzlich untersagt. Abweichend davon kann gemäß § 78 Abs. 5 S. 1 WHG die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage im Einzelfall genehmigt werden, wenn das Vorhaben

- a) die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verlorenggehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird,
- b) den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- c) den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- d) hochwasserangepasst ausgeführt wird oder

die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Der Ausnahmetatbestand ist vorliegend erfüllt. Zum Ausgleich des Retentionsraums werden Ersatzflächen hergerichtet und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan umgesetzt. Es handelt sich dabei um die Maßnahme „A 1“, welche die Entsiegelung und den Rück-

bau von Teilen nicht mehr benötigter Straßen- und Verkehrsflächen sowie Begrünung auf Flächen im Umfang von 5.771 m² beinhaltet. Trotz Überplanung der Überschwemmungsgebiete bleiben die Hochwasserrückhaltung sowie der Abfluss und Wasserstand bei Hochwasser unverändert. Die fachliche Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden wurde durchgeführt. Die Voraussetzungen für die mit diesem Beschluss einvernehmlich erteilte erforderliche wasserrechtliche Genehmigung sind damit erfüllt (vgl. Abschnitt A. 3. dieses Beschlusses).

Der länderübergreifende Raumordnungsplan für Hochwasserschutz ist als Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz am 01.09.2021 in Kraft getreten. Er dient dazu, den Hochwasserschutz durch vorausschauende Planung zu verbessern. Die im Plan getroffenen Festlegungen (Ziele und Grundsätze) sind gem. § 4 Abs. 1 ROG in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Die Risiken von Hochwassern und die Auswirkungen des Klimawandels wurden für das planfestgestellte Vorhaben überprüft. Ein raumbedeutsamer Konflikt steht nicht zu befürchten, da das Vorhaben keinen Einfluss auf das Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögen des Bodens haben wird. Auch die Retentionsfunktion im Bereich der Gewässerauen wird nicht eingeschränkt. Aufgrund des begrenzten Bauzeitraums und der jahreszeitlichen Anpassung der Bautätigkeiten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die Antragstrasse quert auch heute schon festgesetzte Überschwemmungsgebiete, ohne dass bisher negative Auswirkungen bekannt geworden sind. Zukünftige Starkregenereignisse stellen kein besonderes Risiko dar, weil die Trasse weitgehend auf Geländeniveau verläuft.

Die Planung der neuen und anzupassenden Ingenieurbauwerke ist hochwasserangepasst erfolgt und das Vorhaben wird den aktuellen Anforderungen entsprechend umgesetzt und beeinträchtigt nicht den Hochwasserschutz.

3.2.4.7 Gewässerunterhaltung

Die ordnungsgemäße Unterhaltung der durch das Vorhaben betroffenen Gewässerabschnitte ist auch nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme gewährleistet. Die Erreichbarkeit aller relevanten Gewässerstellen bleibt erhalten.

3.2.4.8 Zusammenfassende Beurteilung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht unter Berücksichtigung der dargestellten Schutzmaßnahmen, technischen Standards und ausgeführten Nebenbestimmungen den Belangen des Gewässer- und Grundwasserschutzes gemäß WHG

als auch des Hochwasserschutzes gem. ROG und ist damit aus wasserwirtschaftlicher und gewässerökologischer Sicht als genehmigungsfähig zu bewerten. Weder durch den Bau noch durch den Betrieb der reaktivierten Eisenbahnstrecke sind unzumutbare Beeinträchtigungen für das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützter Interessen Einzelner zu erwarten. Dieser Einschätzung haben die am Verfahren beteiligten Wasser- und Naturschutzbehörden abschließend nicht widersprochen.

Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Anforderungen der Wasserbehörden wurden vollumfänglich in die Planung aufgenommen (vgl. Abschnitt A. 5.1 dieses Beschlusses) und sind für die VHT verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

3.2.5 Bodenschutz und Altlasten

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich u.a. aus dem BBodSchG in Verbindung mit der BBodSchV und dem LBodSchG NRW ergeben, vereinbar.

Dem Vorhaben stehen Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 BBodSchG sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Korrespondierend dazu sollen im Rahmen von Planungen vorrangig bereits versiegelte, sanierte, baulich veränderte oder bebaute Flächen in Anspruch genommen werden (§ 4 Abs. 2 LBodSchG NRW). Darüber hinaus hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Mit diesen Grundsätzen und Anforderungen des Bodenschutzes ist das Vorhaben vereinbar. Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenfunktionen sind unter Abschnitt B. 2.6.1.3 und B. 2.6.2.3 dieses Beschlusses dargestellt.

Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d) BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für „Verkehr“ genannt. Nach § 1 LBodSchG NRW sind Böden, welche

die natürlichen Bodenfunktionen und Archivfunktionen in besonderem Maß erfüllen, besonders zu schützen.

Das BBodSchG regelt auch den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe dieses Gesetzes zu erfolgen. Es ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i. S. d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z. B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (vgl. BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 - 4 A 1075/04, juris).

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau von Gleisen, Straßen und weiteren Bauwerken führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht gesagt, dass diese Bodenveränderungen auch schädlich i. S. d. Gesetzes sind.

Für anlage- und baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen der Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung gilt der Regelfall, dass sie über die Lebensraumfunktion im Rahmen der Betrachtung aller betroffenen Biotoptypen abgedeckt sind. Baubedingte Beeinträchtigungen abiotischer Landschaftsfaktoren mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung sind nur im Falle eines dauerhaften Verlustes als erhebliche Beeinträchtigung bzw. Konflikt zu werten, welcher bei diesem Vorhaben aufgrund der Rekultivierung aller bauzeitlich beanspruchter Flächen vermieden wird. Entsprechend sind in diesem Verfahren nur Konflikte durch anlagebedingte Beeinträchtigungen mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung von Belang.

Als unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsfaktors Boden ist die dauerhafte Versiegelung von bisher unversiegelten Bodenoberflächen anzusehen. Von Bahn-km 16,00 bis Bahn-km 29,68 kommt es zu einem anlagebedingten Verlust von Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung durch Versiegelung in einem Umfang von etwa 7.811m². Insgesamt wird die Inanspruchnahme von naturnahen und schutzwürdigen Böden aufgrund der weitestgehenden Beibehaltung der bestehenden Trassenlage jedoch so weit wie möglich minimiert.

Die Kompensation für die anlagebedingte Inanspruchnahme von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung wird multifunktional im Verhältnis 1:1 (Maßnahmen A 1 und E 2 jeweils tlw.) gewährleistet.

Zur Reduzierung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden sind zudem die im LBP aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen einzuhalten. Zur Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ist hier insbesondere die Berücksichtigung der DIN 18915 (Bodenarbeiten) vorgesehen.

Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass die mit der Baumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen. Auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktion und seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen, wird durch die Planung Rechnung getragen. Dieser Einschätzung wird von den im Verfahren beteiligten Bodenschutzbehörden nicht widersprochen.

Durch das Umlagern oder den Anschnitt von belasteten Böden aus Altlastenstandorten während der Bauphase ist eine Freisetzung von Schadstoffen nicht ausgeschlossen. Die vorhandene und zu reaktivierende Strecke liegt aber weitestgehend auf Geländehöhe, sodass im Rahmen der Baumaßnahmen davon auszugehen ist, dass größere Aushubtiefen und entsprechend umfangreiche Eingriffe in den anstehenden Boden nicht erforderlich sind. Vorsorglich werden Beeinträchtigungen durch Anfall von überwachungsbedürftigem Abfall durch entsprechende Maßnahmen möglichst vermieden und es wird ein Entsorgungskonzept erstellt (vgl. LBP, Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66, Unterlage 13.1 D dieses Beschlusses).

Bei Realisierung des Vorhabens entstehen demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen sowie der Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

Insgesamt können die Belastungen für das Schutzgut Boden als vertretbar bezeichnet werden. Soweit trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und Auflagen (vgl. Abschnitt A. 5.3 dieses Beschlusses) sich dauerhaft oder vorübergehend Belastungen ergeben, sind sie in die Ermittlung des Kompensationsbedarfes eingeflossen. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weder die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen i. S. d. BBodSchG begründet, noch stehen sonstige Belange des Bodenschutzes entgegen.

3.2.6 Naturschutz und Landschaftspflege

3.2.6.1 Rechtsgrundlagen

Im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung hat die WLE als Vorhabenträgerin bei der Durchführung des Vorhabens die Belange des Umweltschutzes umfassend zu berücksichtigen. Für Eisenbahnvorhaben ergibt sich dies aus § 18 AEG in Verbindung mit den allgemeinen umweltrechtlichen Regelungen, insbesondere dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie dem Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LNatSchG NRW).

Die grundlegenden Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind in § 1 und § 2 BNatSchG enthalten. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i. V. m. § 31 LNatSchG NRW hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Wird ein Eingriff zugelassen, obwohl die Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

3.2.6.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 - 4 A 4/92 und Urteil v. 19.03.2003 - 9 A 33/02, juris) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe – also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können – zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei

jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil v. 03.11.2020 - 9 A 12.19, BVerwGE 170, 33 und Urteil v. 07.03.1997 - 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144, juris). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

3.2.6.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. soweit diese nicht vermeidbar sind, sie zu minimieren, hat die VHT unter entsprechender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowohl im LBP als auch im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag u. a. folgende Maßnahmen, bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter und auch im Hinblick auf die verfahrensbezogenen artenschutzrechtlichen Erfordernisse, zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen vorgesehen:

- Oberbodensicherung auf bauzeitlich oder dauerhaft beanspruchten Flächen und ordnungsgemäße Zwischenlagerung bzw. Wiederverwendung des Oberbodens gemäß DIN 18915,
- Ordnungsgemäße Behandlung und Wiederverwendung von Erdaushub gemäß den im Bundesland Nordrhein-Westfalen gültigen Gesetzen, Verordnungen und Regelungen und unter Beachtung einschlägiger Maßnahmen hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen und Altlasten,
- Überprüfung und erforderlichenfalls Behandlung und Reinigung von kontaminierten Abwässern aus den Tag-, Schichten- und Grundwasserhaltungen der Baugruben der Ingenieurbauwerke vor Ableitung in Oberflächen-gewässer,
- Vermeidung des Eintrags von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in Boden und Grundwasser u.a. durch regelmäßige Wartung und Anwendung von Schutzmaßnahmen,
- Beachtung der gesetzlichen Anforderungen für Baumaßnahmen und Bauwerke zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen,

- Bestimmung der Rodungs- und Rückschnittzeitpunkte von Gehölzen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf Vegetationsruhe und Brutvogelschutz (Durchführung von Rodungsmaßnahmen nur zwischen 1. Oktober und 28. Februar),
- Berücksichtigung der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau, Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) bei Schutz und Sicherung von zu erhaltenden Gehölz- und Vegetationsbeständen im Baubereich,
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auf das unabdingbar notwendige Maß,
- Einsetzung einer bodenkundlichen sowie baugrundgutachterlichen Bauüberwachung für den fachgerechten und angemessenen Umgang mit den Altlastenstandorten im Nahbereich der Strecke,
- V/G 1: Rekultivierung bauzeitlich genutzter Flächen,
- V 2: Temporärer Amphibienschutzzaun für national geschützte Amphibien,
- V 3: Gewährleistung der Durchgängigkeit für national geschützte Amphibien,
- VA 3: Bauzeitenregelung für Baufeldfreimachung und Fällarbeiten,
- VA 4: Kontrolle zu fällender Bäume auf Fledermausbesatz,
- VA 5: Erhalt von Höhlenbäumen und Gebüsch,
- VA 6: Prüfung von Gewölbedurchlässen sowie von Brückenbauwerken auf Fledermausbesatz, Bauzeitenregelung für Rückbau oder Vergrämnungsmaßnahmen,
- VA 7: Umweltbaubegleitung,
- VA 8: Optionale Maßnahme zum Schutz von Zauneidechsen,
- VA 9: Vergrämung von Brutvögeln vor Baubeginn,
- VA 10: Mobiler Amphibienschutzzaun,
- VA 11: Kontrolle von Baugruben,

- VA 12: Schaffung von Durchgängen im Gleisschotterbett für Amphibien und Reptilien,
- VA 13: Vorerkundung und ggf. Vergrämung von Nachtkerzenschwärmer.

Des Weiteren kann es insbesondere im Rahmen der Bauausführung zu Beeinträchtigungen für Fließgewässer und Vegetationsbestände kommen. Als Schutzmaßnahmen sind daher

- S 1: Schutzmaßnahmen für angrenzende Vegetationsbestände und
- S 3: Schutz von Fließgewässern während der Bauphase

vorgesehen.

Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Deckblatt D (vgl. Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66 dieses Beschlusses) und dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zum Deckblatt B (vgl. Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 52, Unterlage 13.4 B dieses Beschlusses) zu entnehmen.

Zur Gewährleistung der fachgerechten Umsetzung, insbesondere der Artenschutzmaßnahmen und umweltfachlichen Begleitung der Bauarbeiten, ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dieses Maßnahmenkonzept in seiner Gesamtheit geeignet, die mit dem Eingriff verbundenen nachteiligen Folgen für Natur und Landschaft so weit wie möglich zu begrenzen.

3.2.6.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verursacht das Vorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt sowie Landschaftsbild, Erholung und Freizeit. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende:

- Baubedingter Verlust von Biotopen (inklusive Wald) durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baufelder (TP 1)
- Anlagebedingter dauerhafter Verlust von Biotopen (ohne Wald) durch Versiegelung, Teilversiegelung und Überformung (TP 2)

- Anlagebedingter dauerhafter Verlust von Waldstandorten durch Versiegelung, Teilversiegelung und Überformung (TP 3)
- Möglicher betriebsbedingter dauerhafter Verlust von Gehölzbiotopen (inklusive Wald) durch Aufwuchsbeschränkung (Rückschnittzone) (TP 4)
- Bau-, anlage- und betriebsbedingter Flächenverlust innerhalb der Landschaftsschutzgebiete (TP 7)
- Bau-, anlage- und betriebsbedingter Flächenverlust gesetzlich geschützter Biotope nach § 42 LNatSchG NRW (TP 8)
- Bau-, anlage- und betriebsbedingter Flächenverlust von Biotopverbundflächen gem. § 35 LNatSchG sowie baubedingter Eintrag von Stoffen in den Biotopverbundflächen Werse und Nebenbäche (TP 9)
- Anlagebedingter Verlust von Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung durch Versiegelung (B 1)
- Anlagebedingter Verlust von Flächen innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete (W 1)
- Anlagebedingter Verlust von Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten/thermischen Ausgleichsräumen mit Siedlungsbezug (KL 1)
- Anlage- und betriebsbedingter Verlust von Gehölzen mit hoher Ausgleichsfunktion / die der Luftregeneration dienen (Immissionsschutz- und Klimaschutzwälder) (KL 2)

Ergänzend wird auf die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a. F., insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B. 2.6 dieses Beschlusses, verwiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bestehen für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen zumutbare Alternativen gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Die verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind demnach als unvermeidbar zu beurteilen und nach § 15 Abs. 2 BNatSchG zu kompensieren.

3.2.6.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand

planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 18 Abs. 1 AEG.

Ein Eingriff ist nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Eisenbahnmaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass durch sie einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Für die Wiederaufnahme des SPNV auf der WLE-Strecke und der damit verbundenen Baumaßnahmen wurde für die Ausgangsunterlagen zunächst ein LBP erstellt. Im Zuge weiterer umweltfachlicher Untersuchungen und der neuen Kartierung von 2023 wurde der LPB in den Deckblättern A, B und D überarbeitet.

Die zur Kompensation der Beeinträchtigungen erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden für die Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar auf Grundlage der von der VHT gutachterlich im LBP vorgenommenen Eingriffsbilanzierung ermittelt und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Die Maßnahmenräume stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff (gleicher Natur- und Kompensationsraum). Die vorgenommenen Quantifizierungen der entsprechend ermittelten Eingriffswirkungen und der Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar, das Bewertungsverfahren wird den gesetzlichen Anforderungen gerecht. Entscheidungsrelevante Fehler sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Im Rahmen des fachlich gebotenen multifunktionalen Ansatzes übernehmen alle Artenschutzmaßnahmen auch Kompensationsfunktion für den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild und werden dementsprechend bei der nachfolgenden Auflistung mit aufgeführt.

Folgende konkrete Ausgleichsmaßnahme (A) ist vorgesehen:

- Entsiegelung und Begrünung (A 1)

Zudem sind die folgenden Ersatzmaßnahmen (E) geplant:

- Ersatz-Aufforstungen (E 1 und E 3)
- Ersatzmaßnahmen innerhalb eines Kompensations-Flächenpools (E 2)

Folgende vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen – CEF-Maßnahmen (ACEF) sind vorgesehen:

- Anbringen von Ersatzquartieren für Fledermäuse (ACEF 2)
- Schaffung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten für den Bluthänfling (ACEF 4)

Näheres ist dem Erläuterungsbericht (vgl. Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 40, Unterlage Nr. 1 B dieses Beschlusses), dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Deckblatt D sowie den Maßnahmenblättern (vgl. Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66, Unterlage Nr. 13.1 D dieses Beschlusses) zu entnehmen.

3.2.6.6 Gestaltungsmaßnahmen

Neben den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die VHT noch zusätzliche Gestaltungsmaßnahmen eingeplant, mithilfe derer durch Wiederherstellung oder Neugestaltung die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kompensiert werden. Sie dienen der Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Begrünung der Bahnböschung, der Bankette und der Gräben (Initialansaat und Sukzession) (G 1)
- Begrünung der Rückschnittzone im Bereich von Gehölzflächen (Initialansaat und Sukzession) (G 2)

Diese Kompensationsmaßnahmen sind nach Art und Umfang geeignet, die durch den Eingriff in Natur und Landschaft gestörten Funktionen des Naturhaushaltes

wiederherzustellen bzw. in gleichwertiger Weise zu ersetzen und das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Die bestehende und auch in Teilbereichen neu geplante Trasse wird durch die Gestaltungsmaßnahmen in die Landschaft eingebunden. Näheres ist dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Deckblatt D zu entnehmen (vgl. Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66, Unterlage Nr. 13.1 D dieses Beschlusses).

3.2.6.7 Zusammenfassende Beurteilung

Insgesamt ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Beendigung der Baumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzfachlichen Vorgaben als ausgeglichen oder ersetzt angesehen werden können. Es verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts oder Einschränkungen der Erholungseignung und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet. Durch die Maßnahmen werden die Verluste und Beeinträchtigungen der Biotoptypen, die Störung von Funktionszusammenhängen des Naturhaushalts und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vollständig kompensiert. Es verbleibt kein Kompensationsdefizit.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen insgesamt mit diesen Maßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden können, wird der Eingriff zugelassen. Die tatsächliche Umsetzung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung von der VHT vorgesehenen und mit den Naturschutzbehörden abgestimmten, konzentrierten Kompensationsmaßnahmen sowie der entsprechenden Maßnahmen aus den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses werden hiermit angeordnet.

Sofern das Maßnahmenkonzept im Rahmen von Einwendungen als nicht ausreichend erachtet wird, werden diese Bedenken mit Verweis auf die obigen Ausführungen zurückgewiesen.

3.2.7 Artenschutz

3.2.7.1 Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich im Bundesnaturschutzgesetz. Es unterscheidet zwischen europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten, den europäischen Vogelarten und den durch nationales Recht geschützten Arten. Der allgemeine Artenschutz, der für alle wild lebenden Tiere und

Pflanzen gilt, ist in § 39 BNatSchG i. V. m. entsprechenden Landesvorschriften geregelt. Nach § 39 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

1. wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten,
2. wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort zu entnehmen oder zu nutzen oder ihre Bestände niederzuschlagen oder auf sonstige Weise zu verwüsten,
3. Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören.

Der besondere und strenge Artenschutz ist in den §§ 44, 45, 67 BNatSchG geregelt. Das BNatSchG hat die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz inzwischen vollständig umgesetzt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterrungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Diese Zugriffsverbote werden jedoch durch § 44 Abs. 5 BNatSchG eingeschränkt. So gelten unter anderem für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, wie es bei dem mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhaben der Fall ist, die Zugriffsverbote des §§ 44 Abs. 1 BNatSchG nur für die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, europäische Vogelarten oder Arten der Anlage 1 Spalte 3 der BArtSchV. Bei allen anderen besonders geschützten Arten liegt bei der Durchführung von zulässigen Eingriffen kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor (§ 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG). Sind

in Anhang IV der FFH-RL aufgeführte Arten, europäische Vogelarten oder Arten der Anlage 1 Spalte 3 der BArtSchV betroffen, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Das BNatSchG stellt mit diesen Vorgaben des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG einen klaren Bezug zum Ort des Vorhabens her. Es ist also für jede Art zu prüfen, ob sie ausweichen kann, ohne dass die lokale Population beeinträchtigt wird. Gegebenenfalls sind funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar räumlich mit dem betroffenen Bestand verbunden sind und so rechtzeitig durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und der Durchführung des Vorhabens keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich sind deshalb zur Funktionserhaltung „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ (CEF-Maßnahmen) durchzuführen (§ 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG).

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG können von den Verboten des § 44 im Einzelfall weitere Ausnahmen zugelassen werden

1. zur Abwendung ernster land-, forst-, fischerei- oder wasserwirtschaftlicher oder sonstiger ernster wirtschaftlicher Schäden,
2. zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt,
3. für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienende Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung,

4. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder
5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.

Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Abs. 1 der FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Abs. 3 der FFH-RL und Artikel 9 Abs. 2 der V-RL sind zu beachten.

3.2.7.2 Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und als Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (siehe Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses) eine artenschutzrechtliche Prüfung besonders und streng geschützter planungsrelevanter Arten erarbeitet. Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Naturschutzbehörden zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Vermeidungsmaßnahmen keine Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorgaben erwarten lässt und die Verbotstatbestände der §§ 15 Abs. 5 und 44 Abs. 1 BNatSchG demnach nicht erfüllt werden.

3.2.7.3 Bestandserfassung

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass die VHT verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine lückenlose bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden (vgl. BVerwG, Beschluss v. 21.02.1997 - 4 B 177/96, Urteil v. 31.01.2002 - 4 A 15/01, Urteil v. 09.07.2008 - 9 A 14/07 und Urteil v. 12.08.2009 - 9 A 64/07, juris).

Der individuenbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden jedenfalls Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet, die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Gemäß Ziffer 2.2.2 der VV-Artenschutz stehen der VHT grundsätzlich zwei verschiedene Quellen zur Bestandserfassung von Arten zur Verfügung: Sie kann zum einen Bestandserfassungen vor Ort vornehmen und zum anderen bereits vorhandene Erkenntnisse und Fachliteratur auswerten. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist jedoch regelmäßig erst bei einer aus beiden Quellen gewonnenen Gesamtschau davon auszugehen, dass sich die Planfeststellungsbehörde die erforderliche Erkenntnisgrundlage verschaffen kann.

Dementsprechend hat die VHT für die artenschutzrechtliche Betrachtung der mit diesem Beschluss planfestgestellten SPNV-Reaktivierung alle zur Verfügung stehenden Quellen verwendet. Zunächst hat die VHT umfangreiche Daten- und Literaturrecherchen durchgeführt und dabei insbesondere die folgenden Quellen ausgewertet:

- Daten des Fachinformationssystems „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ (LANUV – abrufbar unter <http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe>)
- Lindenschmidt, M., Eversmann, N., Kriegs, J. O., Rehage, H.-O., Ribbrock, N. & Roy, A. (2014): Fischotter zurück in den Kreisen Steinfurt, Emsland und Osnabrück. Natur und Heimat 74.

Korrespondierend zu den Daten- und Literaturrecherchen hat die VHT folgende Bestandserfassungen/Geländekartierungen vor Ort vorgenommen:

Im Jahr 2015/2016 fanden erste projektbezogene Erfassungen von Brutvögeln, Fledermäusen, Amphibien und Reptilien statt.

Da die Biotoptypenkartierung sowie die faunistischen Erfassungen im Rahmen des Projektes aufgrund der fortgeschrittenen Jahre nicht mehr aktuell waren, erfolgte 2023 im laufenden Planfeststellungsverfahren eine erneute, umfangreiche Kartierung, um belastbare und aktuelle Grundlagendaten für die naturschutzfachlichen Gutachten zu gewinnen. Zur Ermittlung der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten wurden im Jahr 2023 Erfassungen von Brutvögeln, Fledermäusen, Haselmaus, Amphibien und Reptilien durchgeführt. Weiterhin erfolgte eine Übersichtsbegehung zur Erfassung geeigneter Habitate für Anhang-IV-Arten der FFH-Richtlinie (Holzkäfer, Falter, Libellen).

Im Rahmen der Übersichtsbegehung wurden im Eingriffsbereich potenziell geeignete Habitate für den Nachtkerzenschwärmer und für Libellenarten des Anhangs IV festgestellt. Für diese Arten und diese Artengruppe wurden daher 2024 vertiefende faunistische und vegetationskundliche Untersuchungen zum Projekt „Reaktivierung des SPNV WLE-Strecke Sendenhorst – Münster“ durchgeführt.

Die Prüfung, inwieweit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG eintreten, erfolgte auf Basis der aktuellen Erfassungsergebnisse des Fachgutachters Ökoplan aus dem Jahr 2024 sowie der aktuellen Planunterlagen.

Der Artenschutzbeitrag zum Deckblatt B ersetzt damit die Planunterlage „Artenschutzprüfung - Umweltfachliche Unterlage, Teil G“ des Büros Drecker aus September 2018 in der Fassung des 1. Deckblattverfahrens aus August 2022 (vgl. Abschnitt A. 2.2.1, lfd. Nr. 32 dieses Beschlusses).

Zur Ermittlung der faunistischen Ausstattung des Raumes wurden im Jahr 2023 entsprechend der üblichen fachlichen Standards Geländekartierungen zu folgenden Artengruppen durchgeführt:

- Brutvögel und Eulen (sieben Tagesbegehungen und zwei Dämmerungs-/Nachtbegehungen zwischen März und Juni 2023)
- Untersuchung der Fledermausfauna mittels Detektor (Mai – September 2023) und Mini-Batcorder (Juni – August 2023)
- Kontrolle von Haselmausvorkommen mittels Niströhren (März – Oktober 2023)
- Amphibienkontrolle mittels Übersichtsbegehungen (März – Juli 2023)
- Reptilienerfassung mittels sechs Begehungen zwischen April und September 2023, zusätzlich wurde die Reptilienerfassung von 2015/2016 berücksichtigt
- Libellenerfassung mittels Begehung (Juli 2023)

3.2.7.4 Bewertung

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung der v. g. artenschutzrechtlichen Bestimmungen zulässig. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind entsprechend den Feststellungen der Gutachter durch das Vorhaben keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen der hier betroffenen Arten zu befürchten. In diese Beurteilung sind die geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen eingeflossen:

- VA 3: Bauzeitenregelung für Baufeldfreimachung und Fällarbeiten
- VA 4: Kontrolle zu fällender Bäume auf Fledermausbesatz
- VA 5: Erhalt von Höhlenbäumen und Gebüsch
- VA 6: Prüfung von Gewölbedurchlässen sowie von Brückenbauwerken auf Fledermausbesatz, Bauzeitenregelung für Rückbau oder Vergrämnungsmaßnahme
- VA 7: Umweltbaubegleitung
- VA 8: Optionale Maßnahme zum Schutz von Zauneidechsen
- VA 9: Vergrämung von Brutvögeln vor Baubeginn
- VA 10: Mobiler Amphibienschutzzaun
- VA 11: Kontrolle von Baugruben
- VA 12: Schaffung von Durchgängen im Gleisschotterbett für Amphibien und Reptilien
- VA 13: Vorerkundung und ggf. temporäre Vergrämung Nachtkerzenschwärmer
- ACEF 2: Anbringen von Ersatzquartieren für Fledermäuse
- ACEF 4: Schaffung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten für den Bluthänfling

Die nachfolgende Darstellung enthält die aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde wesentlichen Kernaussagen zum Artenschutz, bzgl. weiterer Einzelheiten wird auf den entsprechenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen.

3.2.7.4.1 Pflanzen

Nachweise von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die in Nordrhein-Westfalen vorkommen können, liegen weder für den Untersuchungsraum noch die angrenzenden Flächen vor. Auf Grundlage der Auswertung vorhandener Daten sowie der kartierten Biotopstrukturen im Untersuchungsraum sind entsprechend ihrer Habitatansprüche und ihrer Verbreitung Vorkommen auszuschließen. Eine Prüfung der vorhabenbedingten Betroffenheit war somit nicht erforderlich.

3.2.7.4.2 Amphibien und Reptilien

Planungsrelevante Arten

Aus den naturschutzfachlichen Untersuchungen ergab sich für das Untersuchungsgebiet das mögliche Vorkommen einer planungsrelevanter Reptilienart (Zauneidechse) und das Vorkommen von zwei planungsrelevanten Amphibienarten (Kammolch und Laubfrosch).

Die Zauneidechse lebt in reich strukturierten, offenen Lebensräumen mit einem Mosaik aus vegetationsarmen, grasigen Flächen, Gebüsch, Krautfluren und Gehölzen. Sie bevorzugt wärmebegünstigte Standorte, die zugleich Schutz vor Überhitzung bieten. Typisch sind gut strukturierte Übergangsbereiche zwischen Wald und Offenland, wobei die Krautschicht meist dicht, aber nicht vollständig geschlossen ist. Wichtig sind einzelne Gehölze, Gebüsche und offene Bodenstellen. Bevorzugt werden lockere, sandige Böden mit ausreichender Feuchte. Entscheidend ist das kleinräumige Nebeneinander verschiedener Mikrohabitate.

Von der Zauneidechse gelang im Jahre 2015/2016 lediglich der Nachweis eines adulten Tieres an einer Überführung der Bahntrasse am Ortsrand von Gremmen-dorf. Die Bahntrasse selbst von Sendenhorst bis Münster scheint nicht besiedelt zu sein; dies stützt sich auf die Untersuchung im Jahr 2023, bei der keine Individuen nachgewiesen wurden. Die WLE-Trasse könnte jedoch als Wanderkorridor genutzt werden. Da im Zuge der regelmäßigen Kontrollen auch ein Absuchen des Eingriffsbereiches nach Zauneidechsen im Zuge der Umweltbaubegleitung (VA 7) erfolgt und bei einem Fund die Umsetzung der Maßnahme VA 8 zum Schutz von Zauneidechsen umgesetzt wird, besteht weder ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko, noch ist von einer Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser plausibel nachvollziehbaren Einschätzung des Fachgutachters an.

Der Kammolch besiedelt bevorzugt größere, tiefere Stillgewässer im Flach- und Hügelland, sowohl in offenen als auch feuchtwarmen Waldgebieten. Die geeigneten, meso- bis eutrophen Gewässer sind sonnig, mit Unterwasserpflanzen ausgestattet und führen ganzjährig Wasser. Aufgrund ihrer langen Aufenthaltsdauer im Wasser, möglicher Überwinterung und langen Larvenentwicklung stellen Kammolche hohe Ansprüche an die Laichgewässer. Die Landlebensräume liegen meist in unmittelbarer Nähe der Gewässer und umfassen Feuchtwiesen, Grünland, Laub- und Mischwälder (insbesondere Auwälder), ebenso wie Feldgehölze, Hecken, Parks und Gärten. Als Winterquartiere nutzt der Kammolch frostfreie unterirdische Hohlräume wie Keller, Steinhäufen, Wurzelhöhlen, Baumstubben, Holzstapel und Komposthaufen.

Von dieser Art wurden jeweils zwei weibliche und männliche Tiere in einem Graben in Wolbeck nachgewiesen. Aufgrund der guten Habitatausstattung ist eine Reproduktion der Art in diesem Gewässer möglich. Dieses Gewässer grenzt unmittelbar westlich an die WLE-Trasse an. Ein deutlich erhöhtes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko ist jedoch nicht zu erwarten. Der neu angelegte, bahnparallele Weg wird wie die bisherigen Wegeverbindungen überwiegend von Landwirten genutzt, sodass sich das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen kaum ändert. Zwar wird die Schienenstrecke zukünftig deutlich stärker befahren als bisher, jedoch sind die Gleise und das Gleisbett für den Kammmolch unattraktiv. Seine Wanderungen sind hauptsächlich entlang der südlich und westlich des Gewässers verlaufenden Hecken zu erwarten und seine Aktivität an Land ist zudem auf die Nacht beschränkt. Daher sind keine vermehrten betriebsbedingten Tötungen zu erwarten. Während der Bauphase wird mit den Maßnahmen VA 7, VA 10 und VA 11 ein Störungsrisiko und Tötungsrisiko weitestgehend vermieden, sodass diese Risiken das allgemeine Lebensrisiko der Art nicht überschreiten.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Einschätzung des Fachgutachters als plausibel und nachvollziehbar und schließt sich dieser an.

Der Laubfrosch bewohnt wärmebegünstigte, blütenstaudenreiche Saumbiotopie wie Gewässerränder, angrenzende Gebüsche, Waldränder und Feldhecken. Auch Wiesen, Weiden, Gärten und städtische Grünanlagen werden genutzt. Ursprünglich war die Art in Auen großer Flüsse heimisch. Laubfrösche nutzen drei nahe beieinanderliegende Lebensräume: das Ruf- und Laichgewässer, einen Sommerlebensraum an Land sowie ein Winterquartier. Im Frühjahr und Frühsommer halten sie sich meist an kleinen bis mittelgroßen, besonnten und flachen Stillgewässern auf, die zeitweise austrocknen können und gute Wasserqualität aufweisen. Wichtige Strukturen sind Sitzwarten (40–120 cm hoch) und Sonnenplätze am Ufer. Im Sommer werden Schilfgürtel, Gebüsche, Waldränder, Feuchtwiesen und nasse Ödflächen bevorzugt; Hecken-Grünland-Komplexe und blütenreiche Ackersäume dienen sowohl als Sommerlebensraum als auch als Verbindung zwischen Teilhabräumen. Winterquartiere liegen in Wurzelbereichen von Bäumen und Sträuchern sowie in Laub- und Totholzansammlungen.

Von einem Teich südlich des Wolbecker Tiergartens wurden Laubfrosch-Rufe von drei Individuen vernommen. Das Gewässer befindet sich bei Bahn-km 25,51 etwa 70 m von der Bahntrasse entfernt auf einem Privatgelände. Die Art wurde als Zufallsfund aufgenommen.

Obwohl der Laubfrosch außerhalb des zu untersuchenden Korridors festgestellt worden ist, können baubedingte Individuenverluste nicht ausgeschlossen werden, da diese Art einen relativ großen Aktionsradius (bis über 1 km) aufweist und daher ein Einwandern in das Bau Feld möglich ist. Sofern die Laubfrösche in Richtung „Wolbecker Tiergarten“ wandern und in diesem Zuge die Bahntrasse und

den östlichen bahnparallelen Seitenweg queren, kann ein erhöhtes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko nicht ausgeschlossen werden, da die Schienenstrecke der WLE zukünftig deutlich stärker befahren wird als im derzeitigen Zustand. Die Gleise und das Gleisbett sind für den Laubfrosch im Vergleich zu bewachsenen Flächen entlang von Hecken und Säumen jedoch eher unattraktiv. Daher werden Wanderbewegungen vermutlich auf möglichst direktem Wege erfolgen und Querungen eher im Bereich von Straßenkreuzungen erfolgen.

Um das Einwandern von Laubfröschen in das Baufeld zu verhindern, ist während der Bauzeit beidseitig der Trasse zwischen Bahn-km 25,45 bis Bahn-km 25,50 sowie Bahn-km 25,51 bis Bahn-km 25,63 ein mobiler, einseitig überwindbarer Amphibienschutzzaun (VA 10) entlang der Eingriffsgrenze zu errichten. Die Funktionstüchtigkeit des Schutzzauns ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung (VA 7) regelmäßig zu kontrollieren. Vor Beginn der Bauarbeiten erfolgt eine umweltfachliche Bauüberwachung, um die örtlichen Gegebenheiten zu prüfen und erforderlichenfalls Anpassungen vorzunehmen (z. B. Abgrenzung der Abfangflächen). Können in diesen Abschnitten Baugruben während der Amphibienaktivitätszeit nicht mit Schutzzaun versehen werden, ist eine zusätzliche, tägliche Kontrolle der Baugruben durchzuführen (VA 11). Festgestellte Tiere sind abzusammeln und in sichere Bereiche im Umfeld umzusetzen. Einzelne verbleibende Individuen im Baufeld können trotz sorgfältigen Absammelns nicht ausgeschlossen werden; das Risiko baubedingter Verluste überschreitet jedoch nicht das natürliche Lebensrisiko der Art.

Durch die Schaffung von Durchgängen im Gleisschotterbett (VA 12) wird wandernden Laubfröschen und anderen Amphibien eine gefahrlose Querung der Schienen ermöglicht. Eine signifikante Tötung oder Störung von Individuen kann unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen ausgeschlossen werden. Erhebliche, den Fortpflanzungserfolg oder die Fitness beeinträchtigende Störungen sowie die Zerschneidung von Teillebensräumen sind nicht zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese plausibel nachvollziehbare Einschätzung des Fachgutachters zum Laubfrosch.

Nicht planungsrelevante Arten

Des Weiteren wurden während der Kartierung im Jahr 2023 weitere national geschützte Amphibienarten nachgewiesen, die jedoch nicht als planungsrelevante Art einzustufen sind. Dazu zählen Feuersalamander, Erdkröte, Teichfrosch, Grasfrosch, Teichmolch, Bergmolch und Individuen des Wasserfroschkomplexes.

Um zu vermeiden, dass es zu bau- oder betriebsbedingten Tötungen oder anlagebedingten Barriere- und Trennwirkungen kommt, wurden entsprechende Maß-

nahmen konzipiert. Um baubedingte Tötungen während der Bauzeit zu vermeiden, werden an den entsprechenden Stellen temporäre Amphibienschutzzäune (V 2) aufgestellt. Zudem soll zur Vermeidung anlagebedingter Barriere- und Trennwirkungen die Durchgängigkeit durch amphibiangerechte Durchlässe im Gleisschotter (V 3) gewährleistet werden.

Zudem wurde bei der Kartierung 2023 die Reptilienart der Waldeidechse als streng geschützte, aber nicht planungsrelevante Art nachgewiesen. Diese Art wurde vor allem im Bereich der Eisenbahntrasse am Wolbecker Tiergarten und zwischen Albersloh und Sendenhorst kartiert, wo diese Art mit individuenstarken Vorkommen vorgefunden wurde.

Auch für diese wandernde Reptilienart wird mit den geplanten Maßnahmen sichergestellt, dass bau- und betriebsbedingte Tötungen möglichst vermieden werden. Dazu sind die Maßnahmen VA 7 (Umweltbaubegleitung), VA 10 (mobiler Amphibienschutzzaun), VA 11 (Kontrolle der Baugruben) und VA 12 (Schaffung von Durchgängen im Gleisschotterbett für Amphibien und Reptilien) umzusetzen. Sofern insbesondere im Bereich des Wolbecker Tiergartens eine Sichtung von Waldeidechsen während der Bauarbeiten im Zuge der ökologischen Baubegleitung erfolgt, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um eine Tötung von Tieren zu vermeiden. Hierzu ist bei Bedarf die Maßnahme VA 8 (Optionale Maßnahme zum Schutz von Zauneidechse) auch bei der Waldeidechse anzuwenden.

3.2.7.4.3 Insekten

Im Zuge der Libellen-Kartierung wurden im Untersuchungsraum insgesamt 16 Arten nachgewiesen. Dazu gehören die in NRW auf der Vorwarnliste stehenden Arten Großes Granatauge und Plattbauch. Alle weiteren kartierten Arten sind nach der Roten Liste Deutschlands und Nordrhein-Westfalens ungefährdet. Insgesamt gelten alle Arten nach § 7 BNatSchG als besonders geschützt. Es wurden keine Libellenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie festgestellt. Keine der kartierten Libellenarten ist als planungsrelevante Art eingestuft.

Von den vier auf Libellen untersuchten Gewässern hat ein Gewässer derzeit eine sehr geringe Bedeutung für die Artengruppe, zwei Gewässer eine geringe und ein Gewässer eine mittlere Bedeutung. Zusammenfassend betrachtet hat der Untersuchungsraum nach gutachterlicher Einschätzung eine sehr geringe Bedeutung für Libellen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser plausibel nachvollziehbaren Einschätzung des Fachgutachters an.

Ebenso wurden im Untersuchungsraum ein Vorkommen von Nachtkerzenschwärmern als planungsrelevante Art kartiert. Als potenzielle Habitate mit geeigneten Futterpflanzen wurden insgesamt acht Bestände festgestellt. An einem Bestand (NK05) wurden Raupenfunde des Nachtkerzenschwärmers festgestellt. Für den Nachtkerzenschwärmer können unter Berücksichtigung der Maßnahme „Nachtkerzenschwärmer: Vorerkundung und ggf. temporäre Vergrämung“ (VA 13) nach gutachterlicher Einschätzung eine baubedingte Tötung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG verhindert sowie baubedingte Verluste der Fortpflanzungsstätte vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese plausibel nachvollziehbare Einschätzung des Fachgutachters.

3.2.7.4.4 Fledermäuse

Im Rahmen der Fledermauserfassungen im Untersuchungsgebiet der Bahnstrecke Sendenhorst – Münster wurden Nachweise für folgende Arten erbracht:

- Große und Kleine Bartfledermaus (als Artengruppe)
- Bechsteinfledermaus
- Breitflügelfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Großes Mausohr
- Kleiner Abendsegler
- Braunes/Graues Langohr
- Mückenfledermaus
- Rauhautfledermaus
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

Vorkommen und Quartiere

Die Arten zeigen verschiedene Habitatansprüche und sind im Untersuchungsraum im Bereich des Wolbecker Tiergartens, an Waldrändern, Parkanlagen, Gewässern, Siedlungsbereichen und strukturreichen Offenlandschaften nachgewiesen worden. Hinweise auf Wochenstuben oder bedeutende Quartiere direkt im Baufeld liegen nicht vor, mögliche Einzel- oder Zwischenquartiere sind jedoch an Bäumen, Brücken und Durchlässen potentiell vorhanden.

Betroffenheit gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung)

Für keine der nachgewiesenen Fledermausarten kann ein vollständiger Ausschluss von Tötungen oder Verletzungen einzelner Tiere während der Baufeldfreimachung (insbesondere durch Fällungen quartierrelevanter Bäume sowie beim Rück-/Umbau von Brücken und Durchlässen) erfolgen, da sich dort Spalten- oder Baumquartiere befinden können. Im Baufeldbereich werden 101 Strukturbäume gefällt. Es handelt sich dabei um 74 Bäume mit Zwischenquartierspotential und 27 Bäumen mit Wochenstuben- bzw. Winterquartierspotenzial.

Bau- und betriebsbedingte Kollisionsrisiken bestehen für einzelne Arten grundsätzlich, die Konfliktintensität des Projekts ist jedoch in allen Fällen als äußerst gering einzuschätzen und ein signifikant erhöhtes Mortalitätsrisiko kann ausgeschlossen werden. Dies folgt aus den Überlegungen hinsichtlich der geringen zeitlichen Überdeckung der Aktivitätszeiten der Fledermäuse mit den Betriebszeiten der Schienenstrecke. Zudem besteht bereits eine Vorbelastung mit parallel zur Eisenbahntrasse verlaufenden Straßen.

Die Risiken werden zudem bei Umsetzung folgender Maßnahmen wirksam minimiert:

- Bauzeitenregelung für Fällarbeiten (VA 3)
- Kontrolle zu fällender Bäume auf Fledermausbesatz im Vorfeld (VA 4)
- Erhalt quartierrelevanter Bäume/Gebüsche soweit möglich (VA 5)
- Kontrolle und ggf. Vergrämnungsmaßnahmen bei Brücken/Durchlässen (VA 6)
- Anbringen von Ersatzquartieren (ACEF 2)

Betroffenheit gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (erhebliche Störung)

Alle betrachteten Arten zeigen teils unterschiedliche Reaktionen auf Licht/Schall oder baubedingte Störungen. Wesentliche Störungen sind durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten, da die meisten baulichen Aktivitäten tagsüber

und zeitlich begrenzt erfolgen. Populationsrelevante Störungen oder Zerschneidungswirkungen sind nicht zu prognostizieren. Für seltene Bedarfe an Arbeiten in sensiblen Zeiträumen sichert die umweltfachliche Baubegleitung (VA 7) die Einhaltung des Störungsschutzes.

Betroffenheit gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Die Entfernung von Bäumen mit potenzieller Quartierfunktion sowie der Rück-/Umbau von Brücken und Durchlässen kann zum Verlust einzelner Verstecke führen. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang bleibt jedoch erhalten, da das Angebot an ähnlichen Strukturen im Umfeld umfassend ist und durch Ersatzquartiere (ACEF 2) gezielt ergänzt wird.

Für keines der Vorkommen wird ein signifikantes Defizit an Fortpflanzungs- oder Ruhestätten prognostiziert.

Fazit

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass für alle im Gebiet nachgewiesenen Fledermausarten die artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die Umsetzung der vorgesehenen und vorgezogenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere Bauzeitenregelung und Ersatzquartiere) sowie festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A. 5.5, Nrn. 6 ff. dieses Beschlusses) sicher vermieden werden. Eine betriebsbedingte erhebliche Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos, eine erhebliche Störung oder eine nachhaltige Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann somit ausgeschlossen werden.

3.2.7.4.5 Vögel

Nahrungsgäste/Durchzügler

Im Untersuchungsraum wurden zehn planungsrelevante Arten als Überflieger/Durchzügler etc. festgestellt.

Der Flussregenpfeifer, Graureiher, Kormoran, Rotmilan, Weißstorch und Wespenbussard sowie die Kornweihe, Lachmöwe und Silbermöwe kommen lediglich als Nahrungsgäste/Durchzügler im Untersuchungsraum vor und wurden daher im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung nicht vertieft berücksichtigt. Gleiches gilt für den Eisvogel, da für diese Art kein Brutnachweis oder Brutverdacht im Untersuchungsgebiet vorliegt.

Eine Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist für die im Untersuchungsraum nachgewiesenen Nahrungsgäste/Überflieger nach nachvollziehbarer gutachterlicher Einschätzung nicht erforderlich, da es zu keinem Verlust von Lebensstätten kommt und Nahrungsgäste gegenüber bau- und betriebsbedingten Störwirkungen wenig empfindlich sind, zumal das Untersuchungsgebiet durch Bestandsstraßen, bebaute Ortslagen und sonstige anthropogene Störwirkungen vorbelastet ist und essentielle Nahrungshabitate mit einer hohen Frequentierung nicht bekannt sind.

Brutvögel

Im Untersuchungsraum kommen folgende 29 planungsrelevante Arten als Brutvögel vor:

- | | | |
|----------------|-----------------|----------------|
| • Baumfalke | • Mehlschwalbe | • Star |
| • Baumpieper | • Mittelspecht | • Steinkauz |
| • Bluthänfling | • Nachtigall | • Teichhuhn |
| • Feldlerche | • Neuntöter | • Turmfalke |
| • Feldsperling | • Rauchschwalbe | • Turteltaube |
| • Habicht | • Rohrweihe | • Uhu |
| • Kiebitz | • Saatkrähe | • Waldkauz |
| • Kleinspecht | • Schleiereule | • Waldohreule |
| • Kuckuck | • Schwarzspecht | • Waldschnepfe |
| • Mäusebussard | • Sperber | |

Die Brutreviere der Arten Baumfalke, Baumpieper, Feldlerche, Feldsperling, Kleinspecht, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mittelspecht, Neuntöter, Rauchschwalbe, Rohrweihe, Saatkrähe, Schleiereule, Schwarzspecht, Star, Steinkauz, Teichhuhn, Turmfalke, Turteltaube, Uhu, Waldkauz und Waldohreule befinden sich außerhalb der Eingriffsbereiche sowie der artspezifischen Effekt- und Fluchtdistanzen. Eine bau- und betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG) sowie eine bau- und betriebsbedingte erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) und ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG) ist für diese Arten auszuschließen.

Für folgende sieben Arten konnten die Verbotstatbestände nicht gänzlich ausgeschlossen werden, so dass eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung erforderlich war:

- Bluthänfling
- Habicht
- Kiebitz
- Kuckuck
- Nachtigall
- Sperber
- Waldschnepe

Für die Betrachtung wurden die artenschutzrelevanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung mit einbezogen.

Bluthänfling

Der Bluthänfling wurde mit mehreren Revieren und Brutnachweisen, darunter auch direkt im bzw. nahe am Eingriffsbereich, festgestellt. Dabei sind vor allem Gebüsche und Heckenstrukturen als Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen, die durch die Baufeldfreimachung verloren gehen können. Aufgrund der räumlichen Überlappung zur Bautätigkeit kann es im Rahmen der Maßnahme zur Nestzerstörung und damit einhergehender Tötung von Jungvögeln kommen. Das baubedingte Mortalitätsrisiko wird durch eine gezielte Bauzeitenregelung (VAR 1) reduziert. Zusätzlich werden Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung geeigneter Ersatzstrukturen im Umfeld umgesetzt (ACEF 4). Die Population ist aufgrund der hohen Vernetzung mit umliegenden Habitaten insgesamt nicht erheblich betroffen.

Habicht

Für den Habicht wurde ein Horst mit Brutverdacht im Bereich eines Mischwaldes nahe der Trasse festgestellt. Der Horst liegt innerhalb des weiteren Störungsreichs, wodurch temporär baubedingte Störungen nicht ausgeschlossen werden können. Durch Vermeidungsmaßnahmen wie eine Bauzeitenregelung und gegebenenfalls temporäre Schutzvorkehrungen kann eine signifikante Minderung des Fortpflanzungserfolgs jedoch verhindert werden. Ein Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ist nicht zu erwarten. Kollisionsgefährdungen im Betrieb sind

aufgrund einer hohen Vorbelastung durch bestehende Verkehrswege nicht signifikant erhöht; temporäre Störungen führen nicht zu einer nachhaltigen Bestandsminderung.

Kiebitz

Der Kiebitz nutzt Ackerflächen mit geringer Vegetation im Untersuchungsraum, wobei Brutplätze teils im Wirkungsbereich baubedingter Störungen liegen. Während der Bauphase sind insbesondere Brutaufgaben oder der Verlust von Gelegen nicht auszuschließen, wenn keine begleitenden Schutzmaßnahmen erfolgen. Durch die Durchführung von Vergrämnungsmaßnahmen vor Baubeginn und eine konsequente Bauzeitenregelung wird das Risiko für Tötungen von Brutvögeln wesentlich minimiert. Aufgrund der Flexibilität bei der Brutplatzwahl ist ein dauerhafter negativer Einfluss auf die lokale Population nicht zu erwarten, zumal Alternativflächen im Nahbereich verfügbar sind.

Kuckuck

Vom Kuckuck wurden Reviere im Umfeld des Baufelds dokumentiert. Das Risiko für die Art ergibt sich mittelbar aus der möglichen Zerstörung von Nestern potenzieller Wirtsarten durch die Baufeldfreimachung. Eine gezielte Bauzeitenregelung (VAR 1) verringert das Risiko einer baubedingten Mortalitätssteigerung erheblich. Betroffene Wirtsarten verfügen im Gesamtgebiet über ausreichende Ausweichstrukturen, sodass eine erhebliche Populationsgefährdung nicht besteht. Das Risiko betriebsbedingter Verluste wird als vernachlässigbar eingeschätzt.

Nachtigall

Für die Nachtigall sind Bruthabitate in Gehölzstrukturen teils im Nahbereich der Trasse belegt; bei mindestens einem Revier ist der Verlust oder die Beeinträchtigung des Nistplatzes durch den Eingriff möglich. Ohne geeignete Maßnahmen kann es dadurch zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungs- und Störungsrisikos kommen. Eine baubedingte Vermeidung erfolgt durch Abstimmung der Bauzeiten (VAR 1), um Brut und Aufzucht nicht zu beeinträchtigen. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang bleibt erhalten, da ausreichend Alternativhabitate bestehen.

Sperber

Der Sperber brütet in strukturreichen Waldbereichen, von denen ein potenzielles Revier innerhalb der artspezifischen Störradien liegt. Vorübergehende baubedingte Störungen können in Einzelfällen zur Aufgabe des Brutplatzes führen oder den Fortpflanzungserfolg beeinträchtigen. Abmilderung erfolgt durch eine Bauzeitenregelung (VAR 1) und ggf. temporäre Flächenabgrenzungen. Kollisionsrisiken durch den regulären Betrieb sind nicht erhöht. Aufgrund der weiträumigen

Verfügbarkeit geeigneter Lebensräume und der temporären Natur der Störungen wird eine Bestandsrelevanz ausgeschlossen.

Waldschnepfe

Nahe der Eingriffsgrenze wurden potenzielle Brutareale der Waldschnepfe festgestellt, sodass Verlust oder Beeinträchtigung von Nestern während der Baufeldfreimachung nicht ausgeschlossen werden können. Da die Art ihre Nester jährlich neu anlegt, besteht ein spezifisches Risiko für baubedingte Mortalität. Durch eine strikte Bauzeitenregelung (VAR 1) mit direkt anschließender Bauphase werden erhebliche Eingriffe und eine signifikante Erhöhung des Mortalitäts- und Störungsrisikos vermieden. Aufgrund des großen Aktionsradius und ausreichend erhaltenen Umfeldes ist eine nachhaltig negative Bestandswirkung nicht zu erwarten.

Fazit

Eine bau- und betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG) sowie eine bau- und betriebsbedingte erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) und ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG) kann somit auch für diese sieben planungsrelevanten Arten ausgeschlossen werden.

Nicht planungsrelevante Vogelarten

Im Rahmen des geplanten WLE-Streckenausbaus wurden zahlreiche ubiquitäre Vogelarten nachgewiesen, die jährlich neue Brutplätze aufsuchen und ihre Nester in jeder Brutsaison neu anlegen. Da im Untersuchungsgebiet sowie im unmittelbaren Umfeld gleichartige Habitatstrukturen vorhanden sind, die als Ausweichlebensräume genutzt werden können, bleibt die ökologische Funktion dieser Arten im räumlichen Zusammenhang erhalten. Ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) sowie nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (erhebliche Störung) ist daher für diese Arten nicht zu erwarten.

Die im Plangebiet nachgewiesenen, nicht planungsrelevanten Vogelarten zeichnen sich durch eine weite Verbreitung, große Häufigkeit und eine hohe Anpassungsfähigkeit aus. Ihre hohe Reproduktionsrate und die Beteiligung am Beutespektrum von Prädatoren führen dazu, dass sie auf den Verlust einzelner Individuen oder Bruten bestandsstabilisierend reagieren. Das Trassenqueren erfolgt nicht zielgerichtet, betriebsbedingte Kollisionen sind zufällige Ereignisse und treten flächig im gesamten Landschaftsraum auf, ohne das Bestandsniveau dieser Arten zu beeinflussen. Darüber hinaus wird das Risiko durch ein Meideverhalten

direkt verlärmter Trassenbereiche verringert. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos aufgrund des Bahnverkehrs ist daher für die vor kommenden Arten nicht zu erwarten. Die vorgesehenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen schützen diese Arten zusätzlich.

Durch die Baufeldfreimachung und die Inanspruchnahme von Gehölzen und Offenlandbereichen im Zuge der Baumaßnahmen kann es jedoch punktuell zu einer Störung oder Tötung von Individuen in Nestern und Gelegen kommen, sodass eine baubedingte signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos für Einzeltiere nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wäre somit grundsätzlich erfüllt. Für alle im Untersuchungsraum nachgewiesenen Vogelarten erfolgt daher eine artenschutzrechtliche Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG, differenziert nach Habitatgilden und unter Berücksichtigung der maßnahmenbezogenen Vermeidungsstrategien für das konkrete Vorhaben.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze inkl. begleitender Saumstrukturen

- | | | |
|-------------------|--------------------|----------------------|
| • Amsel | • Grünfink | • Schwanzmeise |
| • Buchfink | • Heckenbraunelle | • Singdrossel |
| • Dorngrasmücke | • Kernbeißer | • Sommergoldhähnchen |
| • Eichelhäher | • Klappergrasmücke | • Stieglitz |
| • Fitis | • Misteldrossel | • Waldlaubsänger |
| • Gartengrasmücke | • Mönchsgrasmücke | • Wintergoldhähnchen |
| • Gelbspötter | • Rabenkrähe | • Zaunkönig |
| • Gimpel | • Ringeltaube | • Zilpzalp |
| • Goldammer | • Rotkehlchen | |

Diese Vogelarten sind typische Brutvögel von Hecken, Gebüsch, Feldgehölzen, Waldrändern und Wäldern. Sie befinden sich größtenteils in einem günstigen Erhaltungszustand und legen ihre Nester jährlich neu an. Einzelne Vorkommen im Umfeld des Baubereichs wurden nachgewiesen. Durch Gehölzentnahme und Rodungsarbeiten kann es zur Zerstörung von Nestern sowie zur Tötung oder Verletzung von Individuen kommen. Kollisionen mit Zügen überschreiten das artspezifische Lebensrisiko jedoch nicht, da die Arten an Verkehrswege angepasst und alternative Habitate verfügbar sind. Bau- oder

betriebsbedingte erhebliche Störungen der stabilen Populationen sind aufgrund bereits bestehender Vorbelastungen (Verkehr/Siedlung) nicht zu befürchten. Der Verlust einzelner Brutplätze beeinträchtigt die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht, da Ersatz- und Ausweichlebensräume im Umfeld vorhanden sind. Die baubedingte Tötung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten wird durch eine Baufeldfreimachung im Winterhalbjahr (VA 3) vermieden. Damit werden relevante Verbotstatbestände (§ 44 BNatSchG) vermieden.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze

- Blaumeise
- Buntspecht
- Dohle
- Elster
- Gartenbaumläufer
- Grauschnäpper
- Grünspecht
- Haubenmeise
- Hohltaube
- Kleiber
- Kohlmeise
- Kolkrabe
- Sumpfmehse
- Tannenmeise
- Trauerschnäpper
- Waldbaumläufer

Diese Arten sind typische Bewohner strukturreicher Gehölzstrukturen. Sie nutzen ihre Niststätten regelmäßig oder abwechselnd, sind aber zur Neuanlage leistungsfähig. Höhlenbrüter verfügen über mehrere alternierende Standorte. Lokale Bestände gelten als stabil. Ein Verlust einzelner Brut- und Ruhestätten im Bau-feld kann nicht ausgeschlossen werden. Flächenhafte Rodungsarbeiten können zu Tötung von Individuen führen. Das Kollisionsrisiko ist nicht signifikant erhöht, da die betroffenen Arten an Verkehrswege adaptiert sind und Ausweichmöglichkeiten bestehen. Bauzeitlich temporäre Störungen sind nicht bestandsrelevant. Durch Bauzeitenregelung (VA 3) und den Erhalt von Höhlenbäumen und Gebü-schen (VA 5) lassen sich Verluste wirksam vermeiden. Die ökologische Funktion der Lebensstätten bleibt erhalten.

Ungefährdete Brutvögel der Gewässer und deren Uferbereiche

- Blässhuhn
- Graugans
- Gebirgsstelze

- Höckerschwan
- Reiherente
- Stockente

Die genannten Arten bewohnen offene Wasserflächen und Uferstreifen. Sie legen ihre Nester jährlich neu an und sind an Ausweichbewegungen bei Beeinträchtigung angepasst. Im Bereich wassergebundener Baufelder sowie Brückenabschnitten ist eine temporäre Inanspruchnahme von Brutplätzen nicht auszuschließen, ein partieller Verlust einzelner Habitats kann auftreten. Kollisionen treten selten auf und überschreiten das artspezifische Lebensrisiko nicht. Auf benachbarte Ufer- und Gewässerabschnitte kann ausgewichen werden. Mit einer Baufeldfreimachung im Winterhalbjahr (VA 3) werden relevante Störungen und Tötungen verhindert. Die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten ist im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet.

Ungefährdete Vögel der Siedlungen

- Bachstelze
- Hausrotschwanz
- Haussperling
- Mauersegler

Die genannten Gebäude- und Siedlungsbrüter finden sich regelmäßig an Bauwerken und anderen Strukturen im Siedlungsraum. Alle Arten sind häufig, ihre Bestände gelten als stabil und sie nutzen leicht neue oder alternative Brutplätze. Im Rahmen der Planung sind keine Abrisse von Gebäuden vorgesehen, sodass eine Beschädigung oder Zerstörung von Brutstätten ausgeschlossen werden kann. Betriebsbedingte Kollisionen übersteigen das artspezifische Lebensrisiko nicht. Gegenüber Lärm und Bauaktivität sind die Arten wenig empfindlich; signifikante Störungs- oder Populationsauswirkungen werden nicht erwartet. Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich, relevante Verbotstatbestände können ausgeschlossen werden.

Ungefährdete bodenbrütende und bodennahe Wiesen- und Ackervögel

- Schafstelze
- Sumpfrohrsänger

Diese Arten besiedeln landwirtschaftliche Flächen und sind an Habitatdynamik angepasst. Lokale Bestände sind stabil und alternative Brutflächen im Umfeld vorhanden. In landwirtschaftlich geprägten Bauabschnitten kann es temporär zum Verlust von Bruthabitaten kommen. Kollisionen sind aufgrund vorhandener Vorbelastung nicht signifikant erhöht und werden dem natürlichen Lebensrisiko zugeordnet. Die Arten können auf entferntere oder nicht betroffene Bereiche ausweichen. Bauzeitenregelungen (VA 3) verhindern relevante Tötungen und Störungen. Auch bei vorübergehendem Brutplatzverlust bleibt die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Fazit

Für alle aufgearbeiteten ubiquitären Vogelarten werden durch vorhandene Ausweichmöglichkeiten, regelmäßig neu angelegte Nester, stabile Populationen und gezielte Bauzeitenregelungen relevante artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG sicher vermieden.

3.2.7.5 Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz

Die Höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme auf die erhöhten Totfunde des Feuersalamanders im Umfeld der Bahntrasse hingewiesen. Es ist sicherzustellen, dass im Bereich des Wolbecker Tiergartens Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit von den wandernden Amphibien aufgefunden und angenommen werden. Die Maßnahme V 3 (Gewährleistung der Durchgängigkeit für national geschützte Amphibien) ist daher im Zuge der Ausführungsplanung weitergehend abzustimmen.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.5, Nr. 19 dieses Beschlusses wurden die Bedenken der Höheren Naturschutzbehörde diesbezüglich berücksichtigt.

3.2.7.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die umfangreichen fachlichen Erhebungen und Darlegungen des Gutachters sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel. Begründete Zweifel an diesen Aussagen bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher diesen fachlichen Bewertungen an.

Aufgrund der gewählten Methodik, der Darstellung und der ausführlichen Betrachtung der einzelnen Arten ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung aller erwähnten Maßnahmen

sowie der unter Abschnitt A. 5.5 dieses Beschlusses aufgeführten Nebenbestimmungen somit insbesondere auch bezogen auf die planungsrelevanten Vogelarten nicht vorliegt und deshalb keine Ausnahme oder Befreiung erforderlich ist.

3.2.8 Schutzgebiete und Schutzobjekte

Innerhalb des Untersuchungsraums des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) und der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden verschiedene Schutzgebietskategorien sowie schützenswerte Objekte berührt oder im Umfeld angeschnitten. Teilweise überlagern sich die geschützten Bereiche.

Im Untersuchungsraum befindet sich der westliche Teil des Natura 2000-FFH-Gebietes (§ 31 BNatSchG) „Wolbecker Tiergarten“ (DE-4012-301). Ebenfalls sind innerhalb des Untersuchungsraumes das Naturschutzgebiet (§ 23 BNatSchG) „Wolbecker Tiergarten“ (MS-001) sowie die Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG) „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ (LSG-3912-0014), „Werseniederung“ (LSG-4012-015), „Landschaftsraum Greiving Heide / Storp / Alst“ und „Parklandschaft Gut Berl und nördlich Albersloh“ ausgewiesen.

Die Maßnahme der SPNV-Reaktivierung befindet sich innerhalb des Landschaftsplans „Werse“ der Stadt Münster (in Kraft getreten am 27.03.1987) sowie des Landschaftsplans „Sendenhorst“ des Kreises Warendorf (in Kraft getreten am 26.10.2018). Diese Landschaftspläne beinhalten mehrere Landschaftsschutzgebiete.

Im Untersuchungsraum sind zudem vier Bereiche verzeichnet, die nach § 30 BNatSchG bzw. § 42 Abs. 2 LNatSchG NRW als gesetzlich geschütztes Biotop kartiert sind. Ebenfalls sind drei Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung gem. § 21 BNatSchG bzw. § 35 LNatSchG sowie mehrere Biotopverbundflächen besonderer Bedeutung gem. § 21 BNatSchG bzw. § 35 LNatSchG im Untersuchungsraum vorhanden. Des Weiteren wurden mehrere Biotopkatasterflächen im Untersuchungsraum nachgewiesen (vgl. LPB, Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66, Unterlage 13.1 D, Tab. 2 „Gesetzlich geschützte Gebiete im Untersuchungsgebiet – WuFbesB“, Tab. 3 „Schutzwürdige Biotopfläche im Untersuchungsgebiet des LBP“ sowie UVS, Abschnitte A. 2.1, lfd. Nr. 12 und A. 2.2.2, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses).

Auch zwei Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG) sind im zu betrachteten Raum vorhanden. Dabei handelt es sich um acht Schneitelulmen (Nr. 402) auf dem Friedhof an der Homannstraße in Angelmodde und um zwei etwa 300 Jahre alte Eichen (Nr. 403) an der Gallitzinstraße in Angelmodde. Beide Objekte werden durch die geplante Baumaßnahme im Bestand und in ihrer Funktion nicht berührt.

Zudem sind vier geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG bzw. §§ 39, 41 LNatSchG NRW im untersuchten Bereich ausgewiesen.

Im Alleekataster sind für den Untersuchungsraum zwei gesetzlich geschützte Alleen (§ 41 LNatSchG NRW) verzeichnet; eine befindet sich im Bereich der Telgter Straße in Sendenhorst (AL-WAF-0119), die andere an der Straße Alt-Angelmodde in Münster-Angelmodde (AL-MS-0014).

3.2.8.1 Natura 2000-Gebiet

Im Untersuchungsraum wird das Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet „Wolbecker Tiergarten“ (DE-4012-301) nordöstlich der Bahntrasse im Bereich des Stadtteils Wolbeck von Münster tangiert. Die Bahntrasse liegt außerhalb dieses Gebiets; der minimale Abstand beträgt etwa 20 m. Eine direkte Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen (LRT) oder -arten durch Flächeninanspruchnahme im Schutzgebiet besteht daher nicht.

Da die Bahntrasse außerhalb des FFH-Gebietes liegt, ist eine direkte Beeinträchtigung der im Gebiet geschützten LRT 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 9160 (Stieleichen-Hainbuchenwald) und 9190 (bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen) durch Flächeninanspruchnahmen ausgeschlossen. Für diese maßgeblichen LRT des Schutzgebietes wurde im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung geprüft, ob mögliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten (Schwarzspecht, Mittelspecht, Bechsteinfledermaus und Feuersalamander) zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der LRT oder zu einer erheblichen Beeinträchtigung der funktionalen Beziehungen im Netz Natura 2000 führen könnten.

Erhebliche Beeinträchtigungen konnten im Rahmen der Konfliktanalyse und Bewertung der möglichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen jedoch ausgeschlossen werden. Die Prüfung anderer Pläne und Projekte im Bereich des FFH-Gebietes ergab, dass diesbezüglich keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind und es auch kumulativ nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt.

Im Ergebnis der Konfliktanalyse und Beeinträchtigungsbewertung ist damit festzustellen, dass das beantragte Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes und seiner geschützten LRT führt.

3.2.8.2 Naturschutzgebiet

Im Untersuchungsbereich befindet sich auch das NSG „Wolbecker Tiergarten“ (MS-001), welches deckungsgleich mit dem gleichnamigen FFH-Gebiet (DE 4012-301) ist. Weitere NSG befinden sich nicht in der Nähe.

Die Schutzziele des NSG sind der Schutz und Erhalt sowie die Entwicklung naturnaher Waldgesellschaften der v. g. LRT 9110, 9160 und 9190 und zudem der Erhalt von Lebensräumen mit ihren typischen Tier- und Pflanzenarten.

Wie das FFH-Gebiet wird das NSG von der Vorhabentrasse nicht direkt gequert, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen bestehen und die Schutzziele nicht gefährdet werden.

3.2.8.3 Landschaftsschutzgebiete

Das LSG „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ (LSG-3912-0014) tangiert südlich von Wolbeck (Tiergartenheide) den Untersuchungsraum. Zwischen Angelfmodde und Gremmendorf wird das LSG von der WLE-Strecke durchschnitten. Geprägt ist das LSG durch den Wechsel von Acker, Grünland und Wald. Zudem ist der Raum durch zahlreiche Wallhecken, Hecken und Feldgehölze sowie die Fließgewässer Werse und Angel gegliedert.

Das LSG „Werseniederung“ (LSG-4012-015) tangiert nördlich von Sendenhorst-Albersloh den Untersuchungsraum und wird im östlichen Bereich von der WLE-Strecke durchschnitten. Das Gebiet ist durch flussbegleitendes, auentypisches Grünland, Altwasser, Ufergehölze, Röhrichte und Abbruchkanten geprägt, typische Merkmale für die ehemalige strukturreiche Auenlandschaft. Die typischen Auengleye im Landschaftsschutzgebiet sind als schutzwürdige Grundwasserböden erfasst (Biotopentwicklungspotenzial für Extremstandorte).

Das LSG „Landschaftsraum Greiving Heide / Storp / Alst“ ist im Landschaftsplan Sendenhorst beschrieben und wird westlich von Sendenhorst von der WLE-Trasse durchquert. Es beinhaltet Wald und vielfältig gegliederte und strukturierte Offenlandbereiche im Landschaftsraum zwischen Albersloh und Sendenhorst. Dieser Landschaftsraum umfasst im nördlichen Teil ausgedehnte Wald-Grünlandkomplexe und im südlichen Teil überwiegend vielfältig gegliederte Park- und Heckenlandschaften, die großflächig als Biotopverbundflächen (VB-MS-4112-001, MS-4112-002) ausgewiesen sind. Die L 586, zu der die Eisenbahnstrecke parallel verläuft, trennt die ansonsten großflächig zusammenhängenden und unzerschnittenen Kulturlandschaftsbereiche.

Südlich des Wolbecker Tiergartens wird das LSG „Parklandschaft Gut Berl und nördlich Albersloh“ von der Trasse durchquert. Dieses ist ebenfalls Bestandteil

des Landschaftsplans Sendenhorst. Es ist geprägt durch einen strukturreichen und vielfältigen Landschaftsausschnitt mit zusammenhängenden Laub- und Mischwaldflächen, Grünland- und Ackerflächen mit hohem Anteil an gliedernden und belebenden Landschaftsstrukturen in Form von Einzelbäumen, Baumgruppen, Baumreihen sowie Kleingehölzen und Gewässern.

In Landschaftsschutzgebieten sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Schutzziele der o. g. Landschaftsschutzgebiete sind u.a. der Erhalt der charakteristischen Kulturlandschaft mit ihren landschaftlich wertvollen Elementen und die Biotopverbundfunktion.

Durch das WLE-Vorhaben verbleibt ein bau-, anlage- und betriebsbedingter Flächenverlust innerhalb der LSG 3912-0014, LSG 4012-015 sowie innerhalb der LSG des Landschaftsplans Sendenhorst in Höhe von 31.650 m² (vgl. LBP, Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66, Unterlage Nr. 13.1 D dieses Beschlusses). Die Schutzzwecke der LSG bleiben in ihrem Charakter aber weiterhin erhalten und werden durch den Eingriff nicht erheblich beeinträchtigt. Baubedingte Beeinträchtigungen sind ebenfalls nicht erheblich, da die Strukturen wiederhergestellt werden und die Schutzzwecke der beiden LSG folglich nicht gefährdet sind.

Gemäß § 67 BNatschG kann eine Befreiung von den Verboten in den Schutzgebietsausweisungen erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Das überwiegende öffentliche Interesse für die WLE-Reaktivierung und der damit verbundenen Baumaßnahmen ist insbesondere in den Abschnitten B. 3.1 und B. 5. dieses Beschlusses dargelegt. Eine Befreiung wurde daher im Rahmen des Antrags auf Planfeststellung mit erteilt (vgl. Abschnitt A. 4. dieses Beschlusses).

3.2.8.4 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsraum sind folgende Bereiche vorhanden, die nach § 30 BNatSchG bzw. § 42 Abs. 2 LNatSchG NRW als gesetzlich geschütztes Biotop kartiert sind:

- BT-4011-0587-2003 „Silikattrockenrasen“
- BT-4112-0287-2016 „Feuchtgrünlandbrache“
- BT-4112-0274-2016 „Silikattrockenrasen“
- BT-4112-0273-2016 „Kleingewässer“

Ebenfalls sind alle im Untersuchungsraum vorhandenen FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) außerhalb des FFH-Gebiets als gesetzlich geschütztes Biotop einzustufen:

- FFH-LRT 91E0* - „BE5 - Ufergehölz aus heimischen Laubbaumarten“
- FFH-LRT 3150 - „FF0 - Teich“
- FFH-LRT 3260 - „FM5 - Tieflandbach“

Zudem besitzen im Untersuchungsgebiet weitere folgenden Biototypen den Schutzstatus nach § 42 LNatSchG NRW:

- AC1 „Schwarz-Erlenmischwald mit heimischen Laubbaumarten“
- CF2 „Röhrichtbestand hochwüchsiger Arten“
- CF4 „Bachröhricht“

Es handelt sich bei all diesen Biotopen und Biototypen vor allem um Feuchtgrünlandbrache, Silikattrockenrasen, Röhricht, Schwarz-Erlenmischwald und Kleingewässer.

Bei Bahn-km 20,95 und zwischen Bahn-km 26,20 - 26,21 erfolgt ein bau-, anlage- und betriebsbedingter Flächenverlust in Höhe von insgesamt 131 m² eines nach § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschützten Biotops. Es handelt sich dabei um den Biototyp AC1 - Schwarz-Erlenmischwald mit heimischen Laubbaumarten.

Der dauerhafte Verlust dieser für das Vorhaben zwingend notwendigen Biototypfläche ist in der Betrachtung des Gesamtbestandes des Biototyps innerhalb des Untersuchungsgebietes auch aufgrund des geringen Umfanges als nicht erheblich einzustufen und wird kompensiert. Insofern konnte eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden.

Weitere verbleibende Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen durch das Vorhaben bestehen nicht.

3.2.8.5 Biotopkataster- und Biotopverbundflächen

Nach dem Biotopkataster des LANUV befinden sich im Untersuchungsgebiet die nachfolgenden Biotopkatasterflächen:

- BK-4112-0094 „Laubholzbestand östlich Hof Schulze-Zuralst“
- BK 4112-0089 „Waldgebiet Greivings Sundern östlich Albersloh“

-
- BK-4112-0097 „Kleingewässer in Alst bei Hof Westermann“
 - BK-4112-0095 „Sandtrockenrasenrelikte auf der Straßenböschung in Alst bei Hof Westermann“
 - BK-4112-0066 „Abschnitt des Ahrenhorster Baches südlich Albersloh südlich L 586“
 - BK-4112-0250 „Wallhecke am Alsterbach“
 - BK-4012-0038 „Werse zwischen Rinkerode und Münster-Angelmodde“
 - BK-4112-0058 „Westerbach von der Mündung in die Werse“
 - BK-4012-0202 „Angelabschnitt von Wolbeck bis zur Mündung in die Werse“
 - BK-4012-0176 „Werseae von der Wolbecker Straße bis zur Mündung des Emmerbaches“
 - BK-MS-00001 „Wolbecker Tiergarten“
 - BK-4011-0142 „Umgebungsbahn zwischen Albersloher Weg und Heumannsweg“

Diese Biotopkatasterflächen sind Bestandteil von Biotopverbundflächen (§ 35 LNatSchG NRW) des LANUV. Innerhalb des Untersuchungsraumes handelt es sich dabei um folgende Verbundflächen:

- VB-MS-3912-102 „Werseae und Nebenbäche“
- VB-MS-4012-004 „Werseauen“
- VB-MS-4012-103 „Wolbecker Tiergarten“
- VB-MS-4011-007 „Bahnböschungen und Bahnbrachen im Innenstadtbereich“
- VB-MS-4011-018 „Gehölze und Grünlandkomplexe im Raum Angelmodde / St. Mauritz“
- VB-MS-4012-003 „Forst Tiergartenheide“
- VB-MS-4111-011 „Waldkomplexe im Süden und Osten der Hohen Ward und südlich der Tiergartenheide“

- VB-MS-4112-001 „Wald-Grünland-Komplexe östlich von Albersloh und am Westerbach“
- VB-MS-4112-002 „Park- und Heckenlandschaft im Süden von Albersloh“
- VB-MS-4112-106 (noch nicht näher beschrieben, jedoch im Landschaftsinformationssystem bereits abgegrenzt)
- VB-MS-4112-108 (noch nicht näher beschrieben, jedoch im Landschaftsinformationssystem bereits abgegrenzt)

Diese Biotopverbundflächen von herausragender und besonderer Bedeutung befinden sich beidseitig angrenzend der Trasse bzw. schließen diese teilweise mit ein.

Bei den Planungen wurden diese Flächen auf eine zwingend notwendige Inanspruchnahme hin untersucht. Für die Biotopkataster- und Biotopverbundflächen ergibt sich, dass punktuell randliche Beanspruchungen unvermeidlich sind, deren Umfang jedoch sehr gering bleibt. Nach gutachterlicher Einschätzung bleibt die Funktionsfähigkeit der betroffenen Biotopverbundflächen im Zusammenhang in jedem Fall erhalten, die Biotopverbundfunktion wird nur unwesentlich beeinträchtigt.

3.2.8.6 Geschützte Landschaftsbestandteile

Im Untersuchungsraum sind folgende gemäß § 29 BNatSchG / §§ 39, 41 LNatSchG NRW geschützte Landschaftsbestandteile ausgewiesen:

- Straße Alt-Angelmodde in Angelmodde (AL-MS-0014)
- Kleingewässer nordöstlich Hof Westermann (LB 2.8.20)
- Ahrenhorster Bach südlich Albersloh (LB 2.8.19)
- Unterlauf des Westerbachtales mit Kleingewässer und Wallhecke nördlich Albersloh (LB 2.8.11)

Sie übernehmen überwiegend eine landschaftsstrukturierende oder Biotopverbund-Funktion innerhalb der münsterländischen Parklandschaft. Die für den Eingriffsbereich relevanten geschützten Landschaftsbestandteile werden durch die Maßnahme nicht unmittelbar beeinträchtigt.

3.2.8.7 Gesetzlich geschützte Alleen

In Sendenhorst beginnt die 205 m lange geschützte Allee (AL-WAF-0119) im Bereich der Kreuzung Telgter Straße / Raiffeisenstraße und endet im Süden an der Kreuzung Telgter Straße / Kopernikusstraße. Diese Allee aus Winter-Linden wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, da sie außerhalb des direkten Eingriffsbereichs liegt.

Die geschützte Allee aus Sand-Birken in Angelfmodde (AL-MS-0014) verläuft auf einer Länge von 126 m von der Kreuzung Alt-Angelfmodde nach Süden bis an die WLE-Bahnstrecke heran. Sie wurde im Zuge der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt, sodass keine direkte Beeinträchtigung, Inanspruchnahme oder Beseitigung dieser Allee durch das Vorhaben erfolgt.

3.2.9 Klimaschutz

3.2.9.1 Globaler Klimaschutz

Kern der nationalen Klimapolitik ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019, das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.07.2024 geändert worden ist. Zweck des Gesetzes ist es gemäß § 1 S. 1 KSG, die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels zu gewährleisten. Die Gesetzesänderung trägt auch der vom Bundesverfassungsgericht eingeforderten Generationengerechtigkeit Rechnung (vgl. BVerfG, Beschluss v. 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18, BVerfGE 157, 30, juris) und sieht vor, die Zielvorgaben für weniger CO₂-Emissionen anzuheben, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Ziel ist es danach, die Treibhausgasemissionen in Deutschland im Vergleich zum Jahr 1990 bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern (§ 3 Abs. 1 KSG) sowie bis 2045 die Treibhausgasneutralität und ab 2050 negative Treibhausgasemissionen zu erreichen (§ 3 Abs. 2 KSG). Entsprechende Regelungen enthält auch § 3 Abs. 1, 2 des Gesetzes zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen vom 08.07.2021. Zur Erreichung der im § 3 KSG verankerten Klimaschutzziele hat gemäß § 4 Abs. 1 KSG auch der Verkehrssektor beizutragen. In diesem Sektor sollen die vorgesehenen Jahresemissionsmengen von 150 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent (CO₂-e) im Jahr 2020 auf nur noch 85 Millionen Tonnen CO₂-e im Jahr 2030 gesenkt werden (Anlage 2a zu § 5 Abs. 1 S. 2 KSG).

Gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 KSG haben die „Träger öffentlicher Aufgaben (...) bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“

Das Berücksichtigungsgebot nach dem am 01.07.2024 in Kraft getretenen Klimaanpassungsgesetz des Bundes (KAnG) ist gemäß § 8 Abs. 5 KAnG hingegen nicht eröffnet, da das planfestgestellte Vorhaben vor dem 01.01.2025 beantragt wurde.

Ergänzt wird das allgemeine Berücksichtigungsgebot gemäß § 6 Abs. 1 des Klimaanpassungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (KAnG) vom 08.07.2021 dahingehend, dass die Berücksichtigung fachübergreifend und integriert zu erfolgen hat. Die gesetzlich definierten Klimaschutzziele sind somit neben dem Schutzgebot der natürlichen Lebensgrundlagen aus Art. 20a GG sowohl auf Bundes- als auch auf nordrhein-westfälischer Landesebene bei Planungen und Zulassungsentscheidungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben verstärkt in den Blick zu nehmen.

Auch wenn der Klimaschutz in § 18 Abs. 1 S. 2 AEG nicht ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt wird, ist dieser über § 13 Abs. 1 KSG und § 6 Abs. 1 KAnG als Teilaspekt des Umweltschutzes und öffentlicher Belange bei der planerischen Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen. Hierfür sind insbesondere die Bedeutung der Entscheidung für den globalen Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzz Gesichtspunkte zu beachten, soweit keine überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe entgegenstehen (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften, BT-Drs. 19/14337, S. 36). Zu betrachten ist hierbei insbesondere die Klimarelevanz des beantragten Infrastrukturvorhabens, d. h. ob und inwieweit dieses Einfluss auf die Höhe der Treibhausgasemissionen sowie die Erreichung der Klimaziele nimmt (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Urteil v. 19.02.2025 – 9 A 9.23 und Urteil v. 08.10.2025 – 9 A 2.24).

Für die Bewertung des Ergebnisses im Rahmen der Abwägungsentscheidung gilt, dass § 13 Abs. 1 S. 1 KSG eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht formuliert und nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen ist. Dem Klimaschutzgebot kommt also trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu. Auch ist es aus der Perspektive des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht erforderlich, dass ein einzelnes Vorhaben klimaneutral errichtet, unterhalten und betrieben wird (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 und Urteil v. 19.02.2025 – 9 A 9.23).

So enthalten weder das KSG noch das Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen oder das KAnG strikte Vorgaben, bei deren Verfehlung ein einzelnes (Eisenbahnbau-) Vorhaben als unzulässig abzulehnen ist. Während das KSG als Rahmengesetz ausgestaltet ist und somit nur Zielvorgaben zur Reduktion von Treibhausgasen enthält, gibt § 4 Abs. 2 - 4 des Gesetzes

zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen Anhaltspunkte, wie die Ziele umgesetzt werden sollen. Hierzu zählen insbesondere:

- Erhalt der ober- und unterirdischen Kohlenstoffspeicherkapazitäten des Waldes,
- Steigerung des Ressourcenschutzes, der Ressourcen- und Energieeffizienz sowie der Ausbau erneuerbarer Energien und Energieeinsparung,
- Nutzung von Flexibilisierungs-Optionen und Sektorenkopplung.

Die Entwicklung und Umsetzung soll gemäß § 4 Abs. 6 S. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen u.a. im Verkehrssektor erfolgen.

Konkrete Maßnahmen, wie eine vertikal gestufte Planung oder verbindliche Planungsinstrumente, enthält allerdings keines der Gesetze. Anders als im Bereich des Straßenbaus bestehen für den Eisenbahnbau bisher auch keine konkretisierenden Vorgaben, Leitfäden oder sonstige Handreichungen für die Beurteilung des beantragten Vorhabens hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Klimaschutz wird hier aktuell in Einzelfallentscheidungen als gewichtiger Abwägungsbelang berücksichtigt, wenngleich die Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel nur schwer zu quantifizieren sind.

Die Klimaschutzziele des § 3 KSG gelten grundsätzlich sektorübergreifend und werden ergänzend gemäß § 4 Abs. 1 KSG in Verbindung mit Anlage 1 KSG nach Sektoren differenziert. Für den Bereich der Landnutzung werden in § 3a KSG zudem eigenständige Ziele definiert. Bei der geplanten Reaktivierung der Strecke Sendenhorst - Münster werden THG-Emissionsbeiträge vor allem aus den Sektoren „Verkehr“ (Transport), „Industrie“ (Bauwirtschaft), „Energiewirtschaft“ und „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ verursacht. Verkehrsbedingte Emissionen werden dem Sektor „Verkehr“ zugeordnet. Emissionen, die aus dem Bau und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur resultieren, werden dem Sektor „Industrie“ zugeordnet. Die Inanspruchnahme und die Kompensation von Eingriffen in Boden-Vegetationskomplexe mit natürlicher THG-Speicher- und Senkenfunktion betreffen den Sektor „Landnutzungsänderungen“. Randlich wird zudem der Sektor „Energiewirtschaft“ berührt, soweit Strom genutzt wird, der an anderer Stelle erzeugt wird.

Das Berücksichtigungsgebot nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG gilt ebenfalls sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz. Eine strenge Zuordnung der verschiedenen Wirkungsbereiche des Vorhabens, die Einfluss auf die THG-Bilanz haben, zu den Sektoren des § 4 Abs. 1 KSG ist nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben lassen sich die vorhabenbedingten THG-Emissionen nach den folgenden Wirkungskomplexen getrennt ermitteln und beschreiben:

- THG-Emissionen durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens,
- THG-Emissionen durch den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der neu geschaffenen Infrastruktur (sog. Lebenszyklusemissionen),
- THG-Emissionen durch Landnutzungsänderungen bei Böden und Vegetation, die mit den Baumaßnahmen verbunden sind (Eingriffe und naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen).

Die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgasemissionen erfolgt in analoger Anwendung der „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 16.12.2022 (bezogen auf Bundesfernstraßenprojekte). Demnach sind zunächst die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz festzustellen, dann sind diese zu bewerten und abschließend in Gegenüberstellung mit den Planungszielen abzuwägen. Zu diesem Zweck hat die VHT eine Planunterlage „Fachbeitrag Klimaschutz“ (vgl. Abschnitt A. 2.4, lfd. Nr. 79 dieses Beschlusses) durch ein Fachbüro erstellen lassen.

Im Ergebnis steht das Vorhaben dem Erreichen der Klimaschutzziele des Bundes wie des Landes NRW nicht entgegen.

3.2.9.2 Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz

Die Betrachtung der durch das vorliegende SPNV-Vorhaben der Streckenreaktivierung Sendenhorst - Münster entstehenden Treibhausgasemissionen erfolgt getrennt nach den „verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen“, den „Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen“ und den „landnutzungsbedingten Treibhausgasemissionen“.

Betrachtet werden alle relevanten klimawirksamen Treibhausgase, neben Kohlenstoffdioxid (CO₂) insbesondere noch Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O). Um die unterschiedliche Klimawirkung der relevanten Treibhausgase summarisch angeben zu können, wird die Einheit CO₂-e (CO₂-Äquivalente) verwendet.

3.2.9.3 Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen

Hinsichtlich der aus dem Verkehr selbst nach Fertigstellung der Infrastruktur entstehenden Treibhausgasemissionen ist zu bewerten, ob das Vorhaben auf diese emissionserhöhend wirkt oder klimaneutral ist bzw. emissionsmindernd wirkt.

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger und die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen, selbst wenn das AEG diese Bewertung nicht besonders herausstellt. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre sehr deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z. B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zum Flugzeug oder Pkw (vgl. Umweltbundesamt: Ökologische Bewertung von Verkehrsarten - Abschlussbericht 2020).

Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung für den Verkehrssektor beinhaltet als Maßnahmenbündel die THG-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist. Auf dieser Grundlage investieren der Bund, die Deutsche Bahn als auch private Bahnen wie die VHT erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht und die Grundlage zur Realisierung des Deutschlandtaktes gelegt. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Diese Maßnahmen steigern die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs für die Fahrgäste (vgl. Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050). Auch nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW soll beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr u.a. unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

Dass Maßnahmen zur Stärkung der Schiene ausdrücklich der Erreichung der Ziele des KSG dienen, belegt auch das Klima- und Transformationsfondsgesetz (KTFG) des Bundes vom 08.12.2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023. Mit diesem Gesetz wurde das Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ errichtet. Gemäß § 2 KTFG ermöglicht das Sondervermögen zusätzliche Programmausgaben zur Förderung von Maßnahmen, die der Erreichung der Klimaschutzziele nach dem KSG dienen (vgl. § 2 Abs. 1 S. 1 KTFG). In den Zweckbestimmungen für das Sondervermögen wird ausdrücklich klargestellt, dass auch Maßnahmen zur Finanzierung von Schienenwegen förderfähig

sind. Der Gesetzgeber hat in diesem Zusammenhang festgehalten, dass Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahn und Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zur CO₂-Reduktion und Klimaneutralität des Verkehrs insgesamt und nachhaltig beitragen und damit der Erreichung der Ziele des KSG dienen (vgl. BT-Drs. 20/9792, S. 21 in Verbindung mit BT-Drs. 20/8298, S. 23). Das Vorhaben der WLE steht daher grundsätzlich im Einklang mit § 13 KSG.

Die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens dürfen nicht überspannt werden. Es darf vor allem kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden. § 13 Abs. 1 KSG verlangt daher lediglich Ermittlungen, die mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand möglich sind. Bei unverhältnismäßigem Ermittlungsaufwand kommt (zumindest) eine Schätzung in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Beschluss v. 22.06.2023 – 7 VR 3.23, BVerwGE 179, 226 und Urteil v. 19.02.2025 – 9 A 9.23, juris).

Die mit der Realisierung der vorliegenden Maßnahme einhergehenden Verlagerungswirkungen von Verkehren von der Straße auf die klimaverträglichere Schiene lassen sich nur anhand eines aufwendigen Verkehrsgutachtens ermitteln, was jedoch allein zur Beurteilung der Klimaauswirkungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend als unverhältnismäßig anzusehen ist. Die im Auftrag des NWL erstellte „Standardisierte Bewertung für das Reaktivierungsprojekt Münster-Sendenhorst (WLE)“ geht in der überarbeiteten Fassung 2025 anhand einer Nachfrageprognose von einem Rückgang von ca. 1.700 Pkw-Fahrten pro Tag aus.

Die THG-Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden planfestgestellten Vorhabens nicht vermeidbar.

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie für die Realisierung der Baumaßnahmen des Vorhabens sind gleichwohl folgende grundsätzliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen für den Bereich verkehrliche Emissionen vorgesehen:

- Maßnahmen zur Minimierung der Staubbelastung und Straßenverschmutzung im Zuge der Erdmassenbewegung und -transporte (Vermeidung von Erdarbeiten bei ungeeigneter, feuchter Witterung, regelmäßige Straßenreinigung, Staubschutz),
- Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden, emissionsarmen Baumaschinen und -fahrzeugen.

Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand emissionsärmste

Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die mit dem WLE-Vorhaben einhergehende Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen maßgeblichen Beitrag zur THG-Minderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.

3.2.9.4 Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen

Hinsichtlich der Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen ist zu bewerten, ob das Vorhaben diesbezüglich emissionserhöhend wirkt, d.h. ob durch den Bau, den Betrieb sowie die Erhaltung der Bahnstrecke Treibhausgas-Emissionen entstehen.

Das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthält eine anerkannte Methodik zur Berechnung von THG-Lebenszyklusemissionen für Schienenwegeprojekte.

Unter Lebenszyklusemissionen bei Verkehrsinfrastrukturen werden alle THG-Emissionen verstanden, die mit den Erstinvestitionen, den Reinvestitionen, der Streckenunterhaltung und dem Betrieb des zu bewertenden Verkehrsprojekts, in diesem Fall der Reaktivierung der Strecke Sendenhorst-Münster, verbunden sind.

Die hierfür erforderlichen Bewertungsfaktoren wurden aus einer entsprechenden Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes abgeleitet, in der spezifische THG-Emissionen für die Schienenverkehrswege differenziert nach relevanten Streckenkategorien bzw. Projekttypen zusammengestellt wurden. Die im Rahmen der BVWP-Methodik angegebenen spezifischen Emissionsfaktoren der CO₂-Äquivalente berücksichtigen Erfahrungswerte für erforderliche Materialmengen und -transporte. Damit sind auch Emissionen in den Berechnungen berücksichtigt, welche bei der Gewinnung der Rohstoffe sowie deren Transport und deren Verarbeitung zu den Grundmaterialien (wie z. B. Beton, Stahl, Kupfer) entstehen. Des Weiteren enthalten die CO₂-Äquivalente die THG-Emissionen, welche durch den Transport der Materialien zum Bauort und durch den Verbrauch von Energie auf den Baustellen entstehen.

Unter Zugrundelegung von spezifischen THG-Lebenszyklusemissionen bei Schienenverkehrswegen der Streckenkategorie

- Ausbaustrecke (zusätzliches Gleis) von 23 t CO₂-e/km je Einzelgleis und Jahr,
- Geschwindigkeitserhöhung bei vorhandenen Gleisen von 4 t CO₂-e/km je Einzelgleis und Jahr

ergeben sich für alle Vorhabenbestandteile nach der überschlägigen Berechnung der VHT auf Grundlage der Emissionsfaktoren im BVWP-Methodenhandbuch Lebenszyklusemissionen für die Realisierung, den Betrieb und die Unterhaltung in Gestalt des Planfalls in Höhe von 184,004 t CO₂-e/Jahr, d.h. bezogen auf einen Zeitraum von 60 Jahren Lebensdauer werden insgesamt 11.040,24 t CO₂-e emittiert.

Übersicht: Berechnung der Lebenszyklusemissionen für das WLE-Vorhaben

Strecken- kategorie	Gleis- länge	THG-Emissionen/ Jahr	THG-Emissionen absolut bei 60 Jahren Lebensdauer
Ausbaustrecke, zusätzliches Gleis 23 t CO ₂ - e/km/Jahr	4,320 km	99,360 t CO ₂ -e	5.961,600 t CO ₂ -e
Geschwindig- keitserhöhung vorhandenes Gleis 4 t CO ₂ - e/km/Jahr	21,161 km	84,644 t CO ₂ -e	5.078,64 t CO ₂ -e
	Summe	184,004 t CO₂-e	11.040,24 t CO₂-e

Durch die Reaktivierung der SPNV-Strecke Sendenhorst-Münster kann von Lebenszyklus bedingten THG-Emissionen in Höhe von insgesamt rund 11.000 t CO₂-e ausgegangen werden. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass im Vergleich mit ähnlichen Bauvorhaben überdurchschnittlich hohe bzw. höhere THG-Emissionen zu besorgen wären. Insgesamt wirkt das Vorhaben hinsichtlich der THG-Lebenszyklusemissionen somit – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - grundsätzlich emissionserhöhend.

3.2.9.5 Landnutzungsbedingte Treibhausgasemissionen

Im Hinblick auf die Landnutzung ist zu bewerten, ob und inwieweit das Vorhaben klimarelevante Böden oder Biotope in Anspruch nimmt, die als Treibhausgas-

speicher und -senken fungieren und ob diesbezügliche Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind.

Durch Infrastrukturvorhaben werden Böden und Vegetationsflächen in Anspruch genommen bzw. durch landschaftspflegerische Maßnahmen beeinflusst. Dadurch wird auch aktiv Einfluss auf die Klimaschutzfunktion von Böden sowie Vegetation als Treibhausgasspeicher und -senke genommen. Durch Humus- und Torfbildung fixieren Böden bzw. unversiegelte Flächen über lange Zeiträume CO₂. In Pflanzenbeständen, insbesondere in Wäldern und Gehölzbeständen wird CO₂ zudem längerfristig in der lebenden Biomasse gespeichert. Die THG-Speicherfunktion beschreibt die im Boden oder in der Vegetation bereits gespeicherte Kohlenstoffmenge, während die THG-Senkenfunktion das jährlich stattfindende Entziehen von CO₂ aus der Atmosphäre im Zuge des Pflanzenwachstums beschreibt. Die Klimaschutzfunktion von Böden und Vegetationsstrukturen sind auch Teil der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und § 14 Abs. 1 BNatSchG und damit Gegenstand der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Dementsprechend ist für die Klimaschutzfunktion von Böden und Vegetation eine möglichst neutrale Bilanz anzustreben.

Klimaschutzfunktionale Änderungen von Böden und Vegetation sind gleichzeitig Betrachtungsgegenstand des KSG. Aus den Vorgaben des KSG erfolgt jedoch keine Verpflichtung für eine vollständige Kompensation der Klimaeffekte von vorhabenbedingten Landnutzungsveränderungen. Für die Bilanzierung der THG-Emissionen ist insbesondere der Eingriff in Moorböden und moorähnliche Böden relevant, da diese Böden die größte Speicherfunktion für organischen Kohlenstoff besitzen. Zudem fungieren diese Böden zum Teil als Kohlenstoffsенke. Neben echten Moorböden spielen auch anmoorige Böden mit humusreicher Ausprägung eine tragende Rolle als natürlicher THG-Speicher.

Zudem speichern Vegetationskomplexe bzw. Biotoptypen Kohlenstoff in Form von Biomasse, die mit Hilfe der Photosynthese aus Wasser und CO₂ aus der Atmosphäre aufgebaut wird. Zur Bewertung der Klimarelevanz von Vegetationskomplexen stellt die langfristige Kohlenstoffbindung durch lebende Biomasse das ausschlaggebende Kriterium dar. Eine besondere Bedeutung haben hierbei Wälder und Gehölzbiotope, da sie in größerem Umfang und längerfristig Biomasse aufbauen und je nach Nutzung nachhaltig speichern. Mit absteigender Bedeutung weisen folgende Vegetationskomplexe eine Klimarelevanz auf:

- Wald, insbesondere naturnahe und standorttypische Waldbestände,
- Gehölzbiotope und Einzelbäume,
- extensive bzw. Nass- und Feuchtgrünländer sowie

- sonstige naturnahe Biotope (bspw. Ruderalflächen).

Die „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 16.12.2022 und das „Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Stand: Dezember 2023) empfehlen einen qualitativen bzw. halb-qualitativen Ansatz zur Bilanzierung der Klimarelevanz von Biotoptypen und Böden mit der Bilanziergröße Fläche. Dementsprechend kann bei der gutachterlichen Bewertung der Eingriffe des Vorhabens in klimarelevante Böden und Vegetationskomplexe die positive Wirkung der Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf die THG-Speicher- und Senkenfunktion gegenübergestellt werden. Insgesamt ist mit Hilfe der vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen eine möglichst ausgeglichene Eingriffs-Kompensations-Bilanz zu erreichen.

Anknüpfend an die Vorschläge der Bundeskompensationsverordnung werden als Kompensationsmaßnahmen mit einer besonders guten Klimafunktionalität, d. h. einer hohen Wirksamkeit in Bezug auf die Speicher- und Senkenfunktion für Treibhausgase, folgende Maßnahmen vorrangig empfohlen:

- Renaturierung von Mooren, Moorböden, u.a. durch Wiedervernässung,
- Neuaufforstung von Waldflächen mit standortgerechten Arten,
- Neuanlage von Alleen und andere Gehölzpflanzungen.

Um den Eingriff des Planfalls in klimaschutzrelevante Biotopkomplexe und Böden zu ermitteln und die Kompensationsleistung in Form von Maßnahmen zu beschreiben, wird als Grundlage der LBP herangezogen. Dabei sind die im Untersuchungsraum vorhandenen Vorbelastungen zu berücksichtigen. Dies betrifft vor allem den bestehenden Gleiskörper inklusive Nebenanlagen, Flächen mit Bodenauf- und -abtrag (z.B. Bahnböschungen) und sonstige stark anthropogene Bodenveränderungen durch landwirtschaftliche Nutzungen oder Altlasten sowie flächenhafte, nicht quantifizierbare Vorbelastungen durch Schad- bzw. Nährstoffeinträge aus der Luft. Klimarelevante Böden sind im Untersuchungsraum nicht zu verzeichnen, so dass auch keine bedeutenden Klimasenken beeinträchtigt werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung des Vorhabens sowie für die Realisierung der Baumaßnahmen sind grundsätzlich folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens und damit auch zur Vermeidung und Min-

derung von THG-Emissionen sowie weitere mögliche Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion und Vermeidung sonstiger schädlicher Umweltauswirkungen vorgesehen:

- Oberbodensicherung auf bauzeitlich oder dauerhaft beanspruchten Flächen und ordnungsgemäße Zwischenlagerung bzw. Wiederverwendung des Oberbodens gemäß DIN 18915,
- Ordnungsgemäße Behandlung und Wiederverwendung von Erdaushub gemäß den gültigen Regelungen und unter Beachtung einschlägiger Maßnahmen hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen und Altlasten,
- Vermeidung des Eintrags von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in Böden und Grundwasser u.a. durch regelmäßige Wartung und Anwendung von Schutzmaßnahmen,
- Ordnungsgemäße Lagerung, Verwendung und Entsorgung von boden- und wassergefährdenden Stoffen, die auf der Baustelle zum Einsatz kommen,
- Einsatz einer bodenkundlichen sowie baugrundgutachterlichen Überwachung für den fachgerechten Umgang mit den Altlastenstandorten im Nahbereich der Strecke.

Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen der Klimaschutzfunktionen können sich aber auch durch den Verlust oder die Umnutzung von Vegetationsbeständen ergeben. Klimarelevante Biotopstrukturen wie Wald, Gehölze, Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäume werden vorhabenbedingt in einem Umfang von nahezu 6 ha (davon ca. 33% Wald) durch Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt bzw. gehen verloren.

Diesen Eingriffswirkungen stehen Kompensationsmaßnahmen in einem Gesamtumfang von nahezu 7,5 ha gegenüber, indem klimarelevante Biotoptypen dauerhaft angepflanzt bzw. entwickelt werden. Hier sind neben der Anlage von Wald (ca. 85%) weitere Gehölzbestände, Baumreihen und Einzelbäume zu nennen. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen lässt sich dem LBP (vgl. Abschnitt A. 2.3.2, lfd. Nr. 66 dieses Beschlusses) entnehmen.

Im Ergebnis werden durch das Vorhaben ca. 1,5 ha mehr an Fläche insbesondere durch Wiederaufforstung kompensiert, als bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie für die Baudurchführung sind zusätzlich folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Vegetation vorgesehen:

- Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zur Vegetationsruhe und zum Brutvogelschutz bei Rodung und Rückschnitt von Gehölzen,
- Berücksichtigung der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau, Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und R SBB (Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen),
- Einsatz einer Ökologischen Baubegleitung zur umweltfachlichen Begleitung der Bauarbeiten und Überwachung der fachgerechten und angemessenen Umsetzung der Schutzvorgaben.

Hinsichtlich der landnutzungsbedingten Treibhausgasemissionen hat das Vorhaben aufgrund der umfangreichen Kompensationsmaßnahmen nach der plausibel nachvollziehbaren Darlegung der VHT insgesamt eine positive Treibhausgasbilanz.

3.2.9.6 Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz

Die durch das Vorhaben zu erwartenden zusätzlichen Treibhausgasemissionen sind mit den nationalen Klimaschutzzielen des § 3 KSG und den Klimaschutzzielen für das Land Nordrhein-Westfalen (§ 3 des Gesetzes zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen), d. h. dem Ziel der schrittweisen Reduktion der Gesamtemissionen hin zur Treibhausgasneutralität bis 2045 und den für 2050 angestrebten negativen Treibhausgasemissionen, ins Verhältnis zu setzen.

Das beantragte Vorhaben unterstützt zwar nicht das Klimaschutzziel, die THG-Emissionen unmittelbar zu verringern, steht diesem aber auch nicht entgegen. Die durch das Vorhaben zusätzlich erzeugten THG-Emissionen sind als so gering einzustufen, dass sie hinsichtlich der Gesamtbelastung und ihrer Auswirkungen auf das globale Klima und den Klimawandel objektiv kaum ins Gewicht fallen.

Für den Verkehrssektor spielen insbesondere der auf Regierungsebene vorangetriebene Einsatz moderner und energieeffizienter Antriebstechnik bei Fahrzeugen, der auf EU-Ebene beschlossene Ausstieg aus der Verbrennungstechnik sowie die politisch geförderte E-Mobilität im Zusammenspiel mit Preissteigerungen für fossile Brennstoffe die entscheidende Rolle für die Reduktion von THG-Emissionen. Hinzu kommt hier die mit der Verkehrsverlagerung verbundene Reduktion.

Die ermittelten THG-Lebenszyklusemissionen können positiv beeinflusst werden durch den Einsatz möglichst CO₂-freundlicher Baustoffe und Bauweisen, durch

die Verwendung von Recyclingstoffen sowie die Betrachtung der Erneuerbarkeit eingesetzter Ressourcen beim Bau. Darüber hinaus sind die Energiebilanz der verwendeten Geräte und Baustoffe, ökologische Kriterien bei der Bauausführung sowie die Entsorgung nach Ende der Nutzungsdauer maßgeblich.

Die landnutzungsbedingten Treibhausgasemissionen werden im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung berücksichtigt, wonach klimarelevante Biotoptypen als Ausgleichspflanzungen angelegt werden sowie bestehende Gehölzbestände, Baumreihen und Alleen möglichst geschont werden. Hierbei handelt es sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde um zielführende Kompensationsmaßnahmen, wodurch die mit dem Vorhaben verbundene Erhöhung der THG-Emissionen voraussichtlich mehr als ausgeglichen werden kann.

3.2.9.7 Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen

Weder Art. 20a GG noch § 13 Abs. 1 KSG oder § 6 Abs. 1 KfAnG fordern einen klaren Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Zuge der Abwägungsentscheidung. Dies bedeutet, dass ein Verkehrsvorhaben für seine Zulässigkeit nicht klimaneutral sein oder bestimmte Grenzwerte einhalten muss, da Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel schwer zu quantifizieren sind (vgl. VG Aachen, Beschluss v. 07.10.2021 - 6 L 433/21, juris). Die im KSG vorgegebenen zulässigen Jahresemissionsmengen sind nicht auf ein konkretes Vorhaben bezogen, sondern müssen durch die Vorgabe bestimmter Maßnahmen seitens der Bundes- und Landesregierung sichergestellt werden.

Nach dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung wird die Erreichung der Klimaziele im Bereich Verkehr maßgeblich durch eine Erhöhung der Effizienz der Fahrzeuge und dem stärkeren Einsatz treibhausgasneutraler Energien verfolgt. Hieraus wird deutlich, dass auch künftig Schieneninfrastruktur benötigt wird und das beantragte Vorhaben zur Streckenreaktivierung die Klimaziele nicht konterkariert. Auch läuft es den in § 4 des Gesetzes zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen aufgeführten Maßnahmen zur Zielerreichung nicht zuwider.

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben im Schienenbau sind Alternativen im Zuge der Planungen von der VHT geprüft und eingearbeitet worden. Eine entsprechende Vorgehensweise zur Berücksichtigung der THG-Emissionen wird auch im Rahmen der Ausführungsplanung, der Ausschreibung, bei der Baustellenablaufplanung und bei späteren Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von der WLE klimaschonend weitergeführt.

Durch die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Sendenhorst - Münster wird das bestehende Straßennetz vom motorisierten Individualverkehr und einigen ÖPNV-Linienverkehren entlastet, weil höchstwahrscheinlich ein nicht unerheblicher Teil der bisherigen Kraftfahrzeug- und ÖPNV-Nutzer künftig auf den klimafreundlicheren SPNV umsteigen wird. Aufgrund der Modernisierung und technischen Sicherung der (deutlich verringerten) Bahnübergänge wird zudem die Verkehrssicherheit erhöht und das Unfallgeschehen reduziert, unabhängig davon, dass Mobilität zu den Grundbedürfnissen der Menschen zählt.

Die Reaktivierung ist für Münster und das Münsterland ein vordringliches Verkehrsprojekt zur Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene und Attraktivitätssteigerung des SPNV und als legitimes Ziel in den Nahverkehrsplänen des NWL wie der Stadt Münster und des Kreises Warendorf verankert.

Somit ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach Fertigstellung des Vorhabens nicht nur von einem unmittelbar positiven Effekt auf die Verkehrssituation im Einflussbereich der Maßnahme, sondern in der Gesamtbetrachtung aller relevanten Wirkungskomplexe perspektivisch auch von einem positiven Einfluss auf das globale Klima auszugehen.

3.2.9.8 Berücksichtigung des § 11a AEG

Der Normzweck des § 11a AEG besteht darin, bei Bau- oder Änderungsmaßnahmen an Eisenbahnanlagen zur Förderung der Klimaziele des Bundes zu prüfen, ob diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien i.S.d. Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) genutzt werden können, sofern dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Diese Vorschrift ist eine „Soll“-Regelung, die ausschließlich auf die parallele Nutzung von Eisenbahnanlagen für die Energieerzeugung ausgerichtet ist – nicht auf die Reaktivierung des Bahnbetriebs selbst.

Im vorliegenden Streckenverlauf hat die VHT die Flächenverfügbarkeiten detailliert überprüft. Zu ca. 90 % liegt die Bahnanlage auf sehr schmalen Flurstücken, die neben der für den Bahnverkehr erforderlichen Infrastruktur (Gleise, Entwässerung, technische Ausrüstung etc.) keine weitere Nutzung zulassen. Die Flächen müssen auch außerhalb der Freischnittzone liegen. Die angrenzenden Flurstücke sind in der Regel in Fremdeigentum.

Die Stellen, an denen sich die Fläche im Eigentum der WLE entlang der Strecke für bereits bestehende Bahnhofsinfrastruktur, wie zum Beispiel Laderampen, -straßen und -flächen aufweitet, liegen außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Diese werden zudem regelmäßig für Instandhaltungsmaßnahmen benötigt.

Im Ergebnis der Überprüfung ist nach der plausibel nachvollziehbaren Darlegung der VHT festzustellen, dass entlang der zu reaktivierenden Eisenbahntrasse keine geeigneten, bahneigenen oder für bahnbezogene Zwecke dauerhaft zur Verfügung stehenden Flächen vorhanden sind, auf denen bauliche Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien (wie Photovoltaik- oder Windkraftanlagen) errichtet werden können. Außerdem sind entlang der Strecke die für den Betrieb und die Infrastruktur erforderlichen Sicherheitsabstände so bemessen, dass eine Errichtung derartiger Anlagen aus Gründen des Bahnbetriebs sowie der betrieblichen Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen ist.

Die im Zusammenhang mit der Maßnahme untersuchten Grundstücke sind somit entweder:

- unmittelbar für Zug und Infrastruktur (Gleise, Bahndämme, Sicherungstechnik) notwendig,
- für Instandhaltungsarbeiten zwingend vorzuhalten,
- so zugeschnitten bzw. eingegrenzt, dass sie für weitere bauliche Nutzungen für Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien nicht geeignet sind
- oder stehen aus eigentums- und planungsrechtlichen Gründen nicht als Zubauf Flächen zur Verfügung.

Auch die Planfeststellungsbehörde erkennt keine Möglichkeit zur Nutzung der hier planungsrelevanten Eisenbahnanlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien. Der Verzicht auf die Aufnahme von derartigen Anlagen in die vorliegende Planung ist daher nicht zu beanstanden. Als Energieeffizienz-Maßnahme ist jedoch vorgesehen, dass im zukünftigen Betrieb der dieselmotorische Antrieb der eingesetzten Fahrzeuge zeitnah auf einen batteriebetriebenen Elektroantrieb umgestellt wird, wodurch die betriebsbezogenen THG-Emissionen deutlich abgesenkt werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das planfestgestellte Änderungsvorhaben in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit den Zielen des globalen Klimaschutzes vereinbar ist. Den gesetzlich normierten Anforderungen insbesondere in § 13 Abs. 1 KSG, § 6 Abs. 1 KfAnG und § 11a AEG i.V.m. § 1 EEG wird Genüge getan.

3.2.10 Land- und Forstwirtschaft

3.2.10.1 Allgemeines

Die Maßnahmen im Zuge der SPNV-Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst - Münster stehen auch im Einklang mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft. Durch das Vorhaben werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Durch marginale Anpassungen der Gleistrasse, eine neue Doppelgleisigkeit und den Bau von neuen bahnparallelen Seitenwegen und Änderungen an Bahnübergängen werden Acker- und Grünlandflächen in Anspruch genommen und das vorhandene Wirtschaftswegenetz teilweise verändert.

Dennoch ergibt sich aus der Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen und der Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A. 5.6 dieses Beschlusses), dass das Vorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Die Planfeststellungsbehörde hat den Belangen der Landwirtschaft sowohl als öffentlicher Belang als auch bezüglich der einzelnen Betriebe große Beachtung geschenkt. Sie erkennt nicht, dass die geplante Maßnahme mit Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden ist. Diese Eingriffe werden durch ein Konzept aus Vereinbarungen, Zusagen und Auflagen bestmöglich vermieden und minimiert, wobei es nicht nur auf die Abschnitte zur Landwirtschaft in diesem Planfeststellungsbeschluss ankommt, sondern auf eine Gesamtschau der Regelungen, Zusagen und Auflagen, welche z. B. auch beim Boden-, Natur- und Gewässerschutz Belange der Landwirtschaft berücksichtigen und fördern.

Die geplante Reaktivierungsmaßnahme ist auch im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse und dringend erforderlich, so dass auf sie trotz der entgegenstehenden Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Das Vorhaben findet zum großen Teil auf der Bestandstrasse statt und durchschneidet keine landwirtschaftlichen Flächen derart, dass diese geteilt werden, sondern nimmt diese Flächen soweit erforderlich an den Randbereichen zu den Gleisen hin in Anspruch. Im Übrigen ist beachtet worden, dass durch die Schließung und Ertüchtigung von Bahnübergängen und der Anlage von bahnparallelen Seitenwegen die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden.

Auch bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzflächen werden die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt, indem u. a. vorrangig im Eigentum der öffentlichen Hand und von Stiftungen befindliche Grundstücke

Verwendung finden. Zu beachten ist dabei, dass zum einen derartige Grundstücke ausgesucht werden, mit denen die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden. Zum anderen sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür – in der Regel – intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die Geeignetheit und Erforderlichkeit der in Abstimmung mit den fachlichen Einschätzungen der Naturschutzbehörden gewählten Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf den Flächenverbrauch in Frage zu stellen oder zu bemängeln.

Der naturschutzrechtlichen Vorgabe, bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen, ist soweit wie möglich berücksichtigt worden.

Im Rahmen des Verfahrens und der Deckblattüberarbeitungen sind unter Berücksichtigung diesbezüglicher Einwendungen und Stellungnahmen zur Wahrung landwirtschaftlicher Interessen sowie zur Minderung der Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe Inanspruchnahmen von land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen soweit möglich minimiert.

Die Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen werden daher zurückgewiesen. Es lässt sich feststellen, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen notwendig ist und auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wurde. Dabei wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, auf denen eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen nicht mehr möglich sein wird, vollständig auf Ackerflächen umgesetzt, die von den jeweiligen Flächeneigentümern freiwillig einer Stiftung zur Verfügung gestellt werden. Auf Abschnitt B. 3.2.14.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sofern durch das Eisenbahnvorhaben das vorhandene Wirtschaftswegenetz berührt wird, gelten die Regelungen unter Abschnitt A. 5.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Erschließung und Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sind in ausreichendem Maße gewährleistet.

3.2.10.2 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die VHT gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben, zumal für das Vorhaben einschließlich der Kompensationsmaßnahmen ein Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen besteht.

Dabei müssen die für die Bahnanlagen unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall von der VHT erworben werden. Die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Es ist nicht zwingend, alle Ausgleichs-/Ersatzflächen in Eigentum der VHT zu überführen; deshalb kann auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die ausgewiesene Fläche in seinem Eigentum verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichs-/Ersatzflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

3.2.10.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Die während der Baumaßnahmen auftretenden Beeinträchtigungen von Zuwegungen und Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Betrieben und Flächen werden auf ein Mindestmaß beschränkt. Zudem wird die ordnungsgemäße Anbindung aller vom Bauvorhaben betroffener Grundstücke an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die Erschließung und Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sind (auch während der Bauphase) in ausreichendem Maße gewährleistet (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitte A. 5.6, A. 5.12 und A. 5.13 dieses Beschlusses).

Bei der Bepflanzung der Ausgleichsflächen ist ein ausreichender Abstand zu landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung angrenzender Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen. Insbesondere bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen sind die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk zu berücksichtigen und auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken (vgl. Nebenbestimmung Abschnitt A. 5.6, Nr. 4 dieses Beschlusses).

Auf dem gesamten Streckenabschnitt wird das anfallende Oberflächenwasser in die Bahnseitengräben bzw. Tiefenentwässerung abgeleitet und von dort in die nächstgelegene Vorflut abgeführt.

Die Vorbehandlung des Oberflächenwassers erfolgt durch die 20 cm mächtige belebte Bodenzone der Mulden. In Bereichen mit Tiefenentwässerung wird das gesammelte Wasser vor der Einleitung in die Vorflut gereinigt werden, da die reinigende Funktion des Bahnseitengrabens mit der belebten Bodenzone entfällt.

Im Bereich von Bahn-km 18,733 bis Bahn-km 20,018 sind keine Vorfluten vorhanden, sodass das anfallende Oberflächenwasser über bahnparallele Versickerungsmulden abgeleitet wird. Diese werden mit einer 20 cm starken belebten Bodenzone ausgebildet. Im Bereich von Bahn-km 29,400 bis Bahn-km 29,663 und Bahn-km 32,910 bis Bahn-km 35,105 verläuft die Strecke in Dammlage. In diesen Bereichen wird die Streckenentwässerung nicht verändert. Das anfallende Oberflächenwasser wird weiterhin über die Dammschulter in die vorhandenen Versickerungsmulden abgeleitet.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird sich die Entwässerungssituation der angrenzenden Flächen nicht verschlechtern. Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind dazu bestimmt und geeignet, das gesamte Oberflächenwasser der künftigen Eisenbahntrasse abzuleiten. Bestehende Drainagesysteme werden zudem durch geeignete bauliche Maßnahmen in ihrer Funktion gesichert oder wiederhergestellt (vgl. Nebenbestimmung Abschnitt A. 5.6, Nr. 2 dieses Beschlusses).

Wesentliche Einschränkungen in der Bewirtschaftung der Flächen sind nicht zu befürchten. Für alle relevanten, ggf. dennoch auftretenden Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung bzw. Bewirtschaftungserschwernisse besteht unbeschadet privatrechtlicher Vereinbarungen mit der VHT ein Entschädigungsanspruch.

3.2.10.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht vorgetragen worden und auch nicht erkennbar.

3.2.10.5 Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Waldes und der Forstwirtschaft i. S. d. Bundeswaldgesetzes und des Landesforstgesetzes (LFoG) vereinbar. Durch die baulichen Maßnahmen im Zuge der SPNV-Reaktivierung der WLE-Strecke finden sowohl dauerhafte als auch temporäre Inanspruchnahmen von Waldflächen statt. Insgesamt stehen einem Verlust in der Größe von ca. 15.513 m² Waldfläche Kompensationsmaßnahmen in Form von Ersatzaufforstungen in

einer Höhe von ca. 30.105 m² sowie Waldumbaumaßnahmen auf einer Fläche von ca. 27.483 m² gegenüber. Dadurch wird eine Waldvermehrung in dem waldarmen Landschaftsraum i. S. d. im LEP NRW festgelegten Grundsatzes 7.3-3 erreicht. Das zuständige Regionalforstamt Münsterland hat der Planung zugestimmt und bestätigt, dass die negativen Auswirkungen des Vorhabens in ausreichendem Umfang kompensiert werden. Es wird somit den Anforderungen des § 39 Abs. 3 LFoG nach einem Waldausgleich entsprochen.

3.2.11 Kommunale Belange

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar. Die Kommunen, deren Gebiete durch die Reaktivierungsvorhaben und der damit verbundenen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen der Betriebsanlagen der Eisenbahn berührt werden, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt und unterrichtet worden und hatten Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Das sind im Einzelnen die Städte Münster und Sendenhorst sowie die Gemeinde Everswinkel, wo sich Flächen einer Ausgleichsmaßnahme befinden.

Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW). Dieses schließt die gemeindliche Planungshoheit zur Wahrnehmung der ortsplanerischen Belange mit ein. Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor. Die Städte Münster und Sendenhorst unterstützen das Projekt nachdrücklich.

3.2.12 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung für die Reaktivierung des SPNV einschließlich der damit verbundenen Baumaßnahmen sind sowohl die Belange der Archäologie als auch die des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des DSchG NRW – angemessen berücksichtigt worden.

Seitens des LWL – Archäologie für Westfalen und des LWL – Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen wurden in den Stellungnahmen aus dem Jahr 2020, 2022 und 2025 keine Bedenken vorgetragen.

Der LWL – Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen hat in der Stellungnahme aus dem Jahr 2022 darauf hingewiesen, dass sich an der WLE-

Strecke eine Reihe von Objekten befinden, die als Baudenkmal in die Denkmal-liste eingetragen sind, darunter einige Bildstöcke. Eine Abstimmung der Planung mit den zuständigen Unteren Denkmalbehörden sei daher erforderlich.

Durch die WLE-Planung sind anlagebedingt zwei Baudenkmale betroffen, welche versetzt werden müssen. Dies betrifft den Doppelbildstock an der Alverskirchener Straße (ID 1503) und den Bildstock in der Einfahrt zum Hof Neve (ID 1510) in Albersloh. Die Bildstöcke werden jeweils um wenige Meter in die unmittelbare Umgebung verschoben. Dazu werden diese im Rahmen der Maßnahme abgebaut, gesichert und im Nahbereich des derzeitigen Standortes wiederaufgestellt werden.

Da die Unteren Denkmalbehörden im Zuge des Anhörungsverfahrens beteiligt und auch zusätzlich durch die VHT kontaktiert worden sind und keine Bedenken oder Forderungen mitgeteilt wurden, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine Bedenken hinsichtlich der von der WLE geplanten Maßnahmen bzgl. der Bildstöcke und weiterer Baudenkmäler bestehen.

Da wichtige Einzelfunde jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden können, wurden die Nebenbestimmungen im Abschnitt A. 5.7 dieses Beschlusses aufgenommen. Die Zerstörung oder Beeinträchtigung etwaiger Bodendenkmäler kann damit ausgeschlossen werden.

3.2.13 Sicherheit

3.2.13.1 Kampfmittel

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen zum Verhalten beim Auffinden von (auch bei zuvor durchgeführten Kampfmittelsondierungen unentdeckt gebliebenen) Kampfmitteln während der Baudurchführung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Sicherheitsaspekt bei der Durchführung der Baumaßnahmen aufgrund des nicht auszuschließenden Vorhandenseins von Kampfmitteln im Trassenbereich ausreichend berücksichtigt wird.

Grundsätzlich hat die Überprüfung des Baubereiches auf das Vorhandensein von Kampfmitteln gemäß den Ausführungen im Erläuterungsbericht (Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 40, Unterlage Nr. 1 B dieses Beschlusses) zu erfolgen.

3.2.13.2 Brand- und Katastrophenschutz

Die Planungen der baulichen Anforderungen für die Streckenreaktivierung, insbesondere im Hinblick auf das Zuwegungskonzept für Feuerwehr- und Rettungskräfte, sind soweit erforderlich unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien und Vorschriften, insbesondere der am 07.12.2012 eingeführten EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ und den anerkannten Regeln der Technik gemäß § 2 Abs.1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erarbeitet worden.

Die EBA-Richtlinie beschreibt die Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes an die Eisenbahninfrastruktur auf freier Strecke. Es gibt keine eigene Richtlinie für den Brand- und Katastrophenschutz, die spezifisch für nichtbundeseigene Eisenbahnen und somit für die WLE gilt. Für das WLE-Reaktivierungsverfahren wurde die vorgenannte EBA-Richtlinie daher sinngemäß herangezogen.

Die Planung gewährleistet eine sichere und effektive Brandbekämpfung sowie die Heranführung von Fremdrettungskräften an die Bahnanlage für Hilfestellungen und im Gefahrenfall entlang der gesamten Strecke. Hierzu sind ausreichend dimensionierte und geeignete Rettungszufahrten vorgesehen, die so angelegt sind, dass sie von Einsatz- und Rettungskräften sowie betroffenen Personen sicher genutzt werden können.

Die Rettungswege sind unterteilt in Zufahrten für Einsatzfahrzeuge und Zugänge für Einsatzkräfte und Personen. Die Zufahrten weisen eine Mindestbreite von 3,50 Metern auf und sind gemäß der DIN 14090 ausreichend befestigt, um eine Befahrbarkeit auch unter Einsatzbedingungen sicherzustellen. Die erforderlichen Zugänge verfügen über eine Längsneigung von maximal 10 %.

Die konkrete Erreichbarkeit der Bahnanlage mittels Zufahrten und Zugänge entlang der gesamten Strecke erfolgt über bereits bestehende Straßenführungen und -verbindungen und ist im Erläuterungsbericht (vgl. Abschnitt A. 2.2.2, lfd. Nr. 40, Unterlage Nr. 1B dieses Beschlusses) näher aufgezeigt.

Für einzelne Maßnahmen wie der Erneuerung von drei Brückenbauwerken in Bahn-km 20,941, 22,515 und 23,766 mit geringen Baulängen von 17,24 m, 17,25 m und 15,80 m sowie in den Fällen, wo mit Oberbauerneuerungen keine wesentlichen baulichen Änderungen erfolgen, ist die EBA-Richtlinie für den Brand- und Katastrophenschutz nicht angewandt worden. Hierzu gab es seitens der zuständigen Behörden für den Feuerwehr- und Rettungsdienst keine Bedenken.

Einzelne Einwender (z. B. lfd. Nrn. E122 und E125) bemängeln ein fehlendes Brandschutzkonzept für die Haltepunkte und Bahnhöfe, insbesondere den Nachweis einer ausreichenden Dimensionierung der Zugangsmöglichkeiten im Evakuierungsfall.

Dazu hat die VHT im Rahmen ihrer Gegenäußerung dargelegt, dass ein Brandschutzkonzept für die Haltepunkte und Bahnhöfe aufgrund der Maßgaben der o. g. EBA-Richtlinie nicht erforderlich ist und auf die analoge Anwendung des EBA-Leitfadens „Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ (VV 21-2.2.2-001/01) vom 15.03.2021 verwiesen.

Danach müssen Personenverkehrsanlagen (Empfangsgebäude und Bahnsteige sowie deren Zu- und Abgänge und Überdachungen) und dementsprechend die Bahnhöfe und Haltepunkte so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen an die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie den besonderen Anforderungen genügen, die sich aus dem Eisenbahnbetrieb ergeben. Gemäß § 17 des Leitfadens hat der Bauherr grundsätzlich ein ganzheitliches Brandschutzkonzept entsprechend der in dem Leitfaden genannten Vorgaben zu erstellen und fortzuschreiben, jedoch kann für die in der DB-Rahmenrichtlinie RRil124.3000A02 festgelegten Fälle von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Dies trifft für oberirdische Personenverkehrsanlagen ohne Empfangsgebäude und Hallen zu, wenn diese

- keine Aufenthaltsräume gem. § 2 Abs. 5 Musterbauordnung (MBO) auf dem Bahnsteig beinhalten,
- keine Aufenthaltsräume gem. § 2 Abs. 5 MBO in Unter- oder Überführungen besitzen und
- dort vorhandene Lager- und Technikräume im Verlauf von Unter- oder Überführungen brandschutztechnisch abgetrennt (Türen mindestens feuerhemmend) sind.

Die ausschließlich oberirdisch geplanten Bahnhöfe und Haltepunkte in diesem Reaktivierungsverfahren erfüllen alle vorgenannten Kriterien. Zusätzlich stellen die Bahnsteige keine Gebäude dar und liegen im sicheren Bereich des "Freien" (§ 8 EBA-Brandschutzleitfaden).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen der VHT für plausibel und nachvollziehbar. Ein Brandschutzkonzept ist für die geplanten Haltepunkte und Bahnhöfe daher nicht erforderlich und wurde auch von den beteiligten Behörden für den Feuerwehr- und Rettungsdienst nicht gefordert.

Ebenfalls wurden in mehreren Einwendungen (z. B. lfd. Nrn. E006-B, E012-B, E014-B, E032-B und E047-B) Bedenken bezüglich der Gefahr von Bränden batterieelektrischer Züge und der damit verbundenen Löschtechnik sowie daraus resultierender möglicher Gefahren für Anwohner und Bauwerke entlang der Strecke vorgebracht.

Die VHT führt dazu aus, dass für die Fahrzeuge des zum Einsatz kommenden Typs CIVITY BEMU ein gültiges Brandschutzkonzept vorliegt, welches bereits Voraussetzung für die Zulassung dieser Fahrzeuge ist. Die Brandschutzmaßnahmen für die Fahrzeuge basieren auf nationalen Gesetzen, europäischen Richtlinien und Verordnungen, so auch der europäischen Brandschutznorm EN 45545.

Mit Blick auf dieses für die Zulassung der Schienenfahrzeuge vorliegende Brandschutzkonzept und der gemäß den Vorgaben vorhandenen Rettungswege sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für eine herausgehobene Gefährdung auch im Hinblick auf die nah an der Strecke errichteten Gebäude. Die Gebäude wurden an eine bestehende Schienenstrecke gebaut, eine Befahrung mit Zugverkehr ist und war unabhängig von der geplanten SPNV-Reaktivierung und der damit einhergehenden baulichen Änderungen jederzeit möglich.

Zudem wurden seitens der Feuerwehren der Städte Münster und Sendenhorst sowie des Rettungsdienstes des Kreises Warendorf ebenfalls keine Bedenken gegen die Planungen vorgebracht. Sobald über das zukünftige streckenbetreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen entschieden ist, werden sich dieses, die VHT als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die lokalen Feuerwehren im Vorfeld der Betriebsaufnahme bezüglich weiterer Details zu den Evakuierungs-, Lösch- und Zufahrtsstellen miteinander abstimmen (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A. 5.9 dieses Beschlusses). Damit ist gewährleistet, dass der Brand- und Katastrophenschutz den aktuellen technischen und rechtlichen Anforderungen entspricht und im Ernstfall eine schnelle und sichere Hilfe erfolgt.

3.2.13.3 Sonstige Sicherheitsaspekte

Die Reaktivierung des SPNV auf der Planungstrasse führt im Vergleich zum bisherigen Verkehrsaufkommen aufgrund des regelmäßigen Zugverkehrs zu häufigeren Schrankenschließzeiten. Diesbezüglich wird von mehreren Einwendern (z. B. lfd. Nrn. E125, E133, E138 und E030-B) kritisiert, dass die frequenteren und längeren Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen zu längeren Anfahrtszeiten von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen führen, Hilfsfristen nicht mehr eingehalten werden können und damit verbunden Risiken für die Notfallversorgung für Anwohner bestünden.

Die VHT führt hierzu aus, dass im Rahmen der Planung die Schrankenschließzeiten für alle Bahnübergänge auf die kürzestmögliche Zeitdauer gemäß den geltenden Vorschriften eingestellt werden. Ziel ist es, die Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs und insbesondere für Einsatzfahrzeuge auf ein Minimum zu reduzieren. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass die örtlichen Feuerwehren und Rettungsdienste umfassend über das zukünftige Betriebsprogramm und den Fahrplan informiert werden. Dies ermöglicht es den Einsatzkräften, ihre Rettungswege und Zeitpläne bestmöglich zu koordinieren und gegebenenfalls anzupassen, um größere Verzögerungen durch Schrankenbetrieb zu vermeiden.

Die Planfeststellungsbehörde vermag den Darlegungen der VHT zu folgen. In der Beteiligung der zuständigen Behörden für den Feuerwehr- und Rettungsdienst wurden im Hinblick auf die Anfahrtswege im Rahmen der Notfallversorgung keine Bedenken geäußert. Die Einstellung der Schrankenschließzeiten auf die kürzesten zulässigen Zeitspannen ist angesichts der betrieblichen Erfordernisse und der Sicherstellung eines kontinuierlichen Zugbetriebs nachvollziehbar und angemessen. Unabhängig davon wird eine Zugdurchfahrt bei geschlossenen Schranken auch nur wenige Augenblicke in Anspruch nehmen. Zudem ist die Einbindung und frühzeitige Information der Rettungsdienste ein maßgeblicher Faktor, um eine optimale Einsatzplanung zu gewährleisten und mögliche Auswirkungen auf die Notfallversorgung zu minimieren. Dies gilt insbesondere auch für die Bauphase. Durch diese Maßnahmen sind die Bedenken der Einwender angemessen berücksichtigt und keine unvermeidbaren Nachteile für Feuerwehren und Rettungsdienste zu erwarten.

Einzelne Einwender haben zudem Bedenken vorgetragen hinsichtlich der Räumung von Bahnübergängen in Unglücksfällen - etwa im Bereich des BÜ 39 (Hiltruper Straße) - aufgrund des regelmäßigen Verkehrs von längeren Fahrzeugen wie Lkw oder Busse.

Die VHT hat die Ausführung der Bahnübergänge in enger Abstimmung mit der Stadt Münster, der Stadt Sendenhorst und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträgern geplant und dabei sämtliche relevanten Aspekte, einschließlich der Verkehrsabläufe und der besonderen Anforderungen an Einsatzfahrzeuge, umfassend berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund keine Bedenken gegen die Planung und Umsetzung der Maßnahmen an den Bahnübergängen und bewertet die Sicherstellung einer zügigen Räumung und sicheren Befahrbarkeit als gewährleistet. Insbesondere hinsichtlich der Räumstrecken im Bereich von Bahnübergängen ist zudem die LEV NRW als zuständige technische Aufsichtsbehörde beteiligt gewesen. Die Räumstrecken entsprechen den geltenden Anforderungen und tragen damit auch zur Vermeidung von Unfällen bei.

Mehrere Einwender äußern Bedenken bzgl. der Sicherheit der geplanten Bahnübergänge und fordern z.B. Vollschränken anstatt Halbschränken, um ein Überqueren der Gleise bei geschlossenen Schranken zu verhindern, da grundsätzlich befürchtet wird, dass Personen um geschlossene Schranken herumlaufen. Weitere Einwender (z.B. lfd. Nrn. E014/E004-A/B, E045/E017-A/E013-B, E51/E019-A/E016-B, E065, E101/E038-A/E028-B, E139, E270/E102-A/E066-B und E280) fordern zudem eine Einzäunung der Gleise insbesondere im Bereich von Schulen, Schulwegen und Wohngebieten. Damit soll verhindert werden, dass Personen und vor allem Kinder die Gleise insbesondere bei zeitlichen Engpässen als Abkürzung nutzen, auf den Gleisen spielen, Gegenstände auf die Gleise legen oder die Gleise abseits der Bahnübergänge queren. Dabei wird vorgebracht, dass Fußwege in einigen Bereichen nur durch einen schmalen Grünstreifen von der Strecke getrennt sind und Züge dort mit bis zu 80 km/h entlang fahren werden. Vor allem der Bahnübergang am Brandhoveweg und die Situation am Schulzentrum in Münster-Wolbeck werden wiederkehrend genannt.

Die VHT stellt hierzu fest, dass keine Verpflichtung zur Einzäunung öffentlicher Grundstücke oder Verkehrswege besteht und auch Straßen nicht eingefriedet werden. Eine Einfriedung der WLE-Strecke ist nicht vorgesehen. Gemäß § 62 EBO ist das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte verboten, da dies einen gefährlichen Eingriff in den Bahnverkehr darstellen kann und strafrechtlich verfolgt wird. Die Bahnstrecke darf ausschließlich an den vorgesehenen Bahnübergängen überquert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik abgesichert sind. Die Bahnübergänge wurden gemäß § 2 Abs. 1 EBO geplant, sodass die erforderliche Verkehrssicherheit insbesondere auch mit Halbschränken gewährleistet ist. Sie weisen den sicherheitsrelevanten Vorteil auf, dass bei einem Schließen keine Personen oder Fahrzeuge zwischen den Schranken auf dem Gleis eingeschlossen werden können. Auch aus Sicht der Feuerwehren und Rettungsdienste ist damit eine bessere Durchgängigkeit im Notfall gewährleistet. Die Sicherungen an den Bahnübergängen sind so ausgestattet, dass ein Überqueren bei geschlossener Schranke nur mutwillig erfolgen kann. Bereits im heutigen Zustand ist das Betreten oder Queren der Strecke nicht ungefährlich. Eine vollständige Verkehrssicherheit, die alle Gefahren ausschließt, ist nicht erreichbar. Zudem sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für Eisenbahnen etwa aufgrund von angrenzender Bebauung bzw. Fußwegen nicht vorgesehen und daher auch hier nicht geplant.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der VHT, weil ein Betreten von Gleisanlagen grundsätzlich verboten ist. Eine Bahnstrecke darf ausschließlich an den vorgesehenen Bahnübergängen gequert werden, die entsprechend ihren Verkehrsanforderungen umfassend technisch gesichert sind, was durch die Beteiligung der LEV NRW gewährleistet wird. So sind auch die angesprochenen Bahnübergänge entlang der Schulwege in Gremmendorf und Wolbeck mit

Schrankenanlagen ausgestattet, die dem Stand der Technik entsprechen und sichere Querungen ermöglichen.

Eine Einzäunung von Schienenwegen ist grundsätzlich nicht vorgeschrieben, kann jedoch in außergewöhnlichen Gefahrensituationen in Betracht gezogen werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich erscheint. Die Planfeststellungsbehörde erkennt die vorgebrachten Bedenken der Einwender hinsichtlich der Sicherheit an, sieht jedoch auf Grundlage der vorliegenden Fachplanungen und Sicherheitsvorkehrungen keine außergewöhnlichen Gefahren, die über das übliche Maß hinausgehen. Auch wenn die Gleise aktuell nur sehr selten befahren werden und daher die Sicherheitsbestimmungen bezüglich des Verbots zum Aufenthalt im Gleisbereich in der Bevölkerung offenbar weniger Beachtung finden, so dürfte bei einem zukünftig regelmäßigen Bahnverkehr doch zeitnah von einer erhöhten Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich eines potenziell gefährlichen Aufenthaltes im Gleisbereich ausgegangen werden.

Eine vollständige Verkehrssicherheit, die alle denkbaren Gefahren, wie etwa in Einwendungen vorgebrachte Entgleisungen, ausschließt, kann im Übrigen nicht garantiert werden, da im öffentlichen Verkehrsraum stets ein Restrisiko verbleibt, das sich aus dem Verhalten Einzelner, unvorhersehbaren Ereignissen oder Missachtungen von Vorschriften ergibt. Die Einhaltung der technischen Sicherheitsstandards minimiert dieses Risiko jedoch auf ein zumutbares Maß. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die geplanten Maßnahmen zum sicheren Queren der Schienen den Schutz aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch der vulnerablen Gruppe von Schulkindern, gewährleisten. Weitergehende Einzäunungen der Strecke insbesondere in bestimmten Schul- oder Wohngebieten erscheinen aufgrund der vorgenannten Überlegungen derzeit nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde empfiehlt jedoch der VHT, in Abstimmung mit der Stadt Münster das weitere Geschehen nach Wiederinbetriebnahme des SPNV zu beobachten.

3.2.14 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen bei der planerischen Abwägung gegenläufige private Belange gegenüber, die aufgrund der Gewichtung der Vorhabeninteressen überwunden werden können. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten – insbesondere landwirtschaftlich genutzten - Grundstücken Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen.

3.2.14.1 Gesundheit

Der menschlichen Gesundheit kommt als Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG eine überragende Stellung zu. Gesundheitliche Belange bzw. Belange des Gesundheitsschutzes stehen dem Vorhaben jedoch nicht entgegen. Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit, die aus dem Bau oder dem Betrieb der mit diesem Beschluss planfestgestellten und für den SPNV reaktivierten Eisenbahnstrecke resultieren, sind vor dem Hintergrund der in den Abschnitten B. 2.6.1.1, B. 2.6.2.1 und B. 3.2.3 dieses Beschlusses beschriebenen bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens und Schutzmaßnahmen nicht zu erwarten.

3.2.14.2 Inanspruchnahme von Grundstücken

Zur Realisierung des Vorhabens müssen private Grundstücke dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. Grunderwerbsverzeichnis Abschnitt A. 2.3.1, lfd. Nr. 62, Unterlage Nr. 6 C und A. 2.3.3, lfd. Nr. 71, Unterlage Nr. 6 E dieses Beschlusses).

Vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des festgestellten Plans gem. § 22 Abs. 2 AEG muss der Planfeststellungsbeschluss die Voraussetzungen für eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen. Durch den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt. Grundlage für das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren ist der Planfeststellungsbeschluss, der für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst. Sie hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Dabei hat sie insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum bzw. die Beeinträchtigungen, die sich für Nutzungsmöglichkeiten der betroffenen Grundstücke ergeben, hätten gemindert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele zu beeinträchtigen oder in Frage zu stellen oder Rechte anderer zu beeinträchtigen.

Bei der Abwägung der von einem Verkehrsinfrastrukturvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. BVerwG, Urteil v. 30.11.2020, 9 A 5/20, OVG Münster, Urteil v. 24.08.2016, 11 D 2/14.AK und OVG Lüneburg, Urteil

v. 20.04.2009 – 1KN 9/06, juris). Die Planfeststellungsbehörde erkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt. Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei im öffentlichen Interesse liegenden Vorhaben keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge, zu der auch der bedarfsgerechte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehört, erfüllt werden müssen. Insoweit unterliegt das Grundrecht der Sozialbindung des Eigentums gem. Art. 14 Abs. 2 GG. Das Eigentum ist daher mit anderen relevanten Belangen abzuwägen. Dies kann dazu führen, dass die Belange der betroffenen Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden können.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke insbesondere für die Trassenoptimierung sowie die Anlage der Böschungen und Bahnseitenwege nicht verzichtet werden, ohne das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse am Planungsziel zu gefährden. Der Zugriff auf das private Grundeigentum steht dabei nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg, so dass die Schwere der Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe unter Berücksichtigung der Schutzauflagen und der zu gewährenden Entschädigung in jedem Einzelfall zumutbar ist. Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer leistungsfähigen SPNV-Strecke überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition.

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich allerdings auch nicht auf die dauerhaft benötigten bzw. beeinträchtigten Flächen, sondern erstrecken sich auch auf andere Grundstücke, die lediglich vorübergehend während der Baumaßnahme benötigt werden. Konkret werden bei der Durchführung der Baumaßnahme Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Die VHT hat den beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht – auch nicht vorübergehend – in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß § 22 Abs. 2 AEG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Im Verfahren erhobene Einwendungen sowohl gegen die vorübergehende als auch die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen. Die temporären Arbeitsflächen werden lediglich für den Zeitraum der

Bautätigkeiten belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Für die Belastung steht den Grundstückseigentümern (ggf. Pächtern) außerdem eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen nach der Inanspruchnahme in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden (vgl. Nebenbestimmung Abschnitt A. 5.6, Nr. 1 dieses Beschlusses). Auch bezüglich der dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen trägt die Planung der VHT dem Interesse der betroffenen Grundstückseigentümer (und ggf. auch den Pächtern) angemessene Rechnung, indem die notwendigen Eingriffe durch das Vorhaben im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf ein Minimum reduziert wurden.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass das Reaktivierungsvorhaben auf einer Bestandstrasse erfolgt und überwiegend nur leichte Lageanpassungen erfolgen. Lediglich im Bereich der neuen Zweigleisigkeit sowie für die neuen bahnparallelen Zuwegungen werden im größeren Umfang Flächen in Anspruch genommen. Für Ausgleichsmaßnahmen wurden öffentliche oder Stiftungsflächen ausgewählt.

Es ist zudem nur bedingt möglich, auf die Bedeutung der konkreten Fläche für den einzelnen Eigentümer Rücksicht zu nehmen. Generell führt das Verschieben der Trasse zugunsten einzelner Betroffener auch nur in Teilbereichen zu neuen Betroffenheiten, statt der geschonten würden ersatzweise andere private Flächen beansprucht.

Für den vorgesehenen Eisenbahnbau einschließlich der notwendigen Kompensations-, Immissionsschutz- und sonstiger Folgemaßnahmen werden Grundstücksflächen lediglich im erforderlichen Umfang in Anspruch genommen. Die Belastungen, die für die betroffenen Grundstückseigentümer mit dem Bauvorhaben verbunden sind, werden nicht verkannt. Gleichwohl ist die Inanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar. Die Begründung für die Inanspruchnahme ergibt sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses.

Die VHT hat Einwendungen, Forderungen und Vorschläge zu einer geringeren oder alternativen Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen in jedem Einzelfall sorgfältig geprüft. Dazu gehören auch die Verschiebung der geplanten Trasse und Verlegungen von Wegen. Soweit die VHT diesen Einwendungen, Forderungen und Vorschlägen nicht entsprechen konnte, hat sie in der synoptischen Erwiderung dargelegt, weshalb es bei der vorgesehenen Planung verbleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Prüfungsergebnissen an.

Zur besonderen Situation der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücksflächen wird ergänzend auf Abschnitt B. 3.2.10 dieses Beschlusses verwiesen.

3.2.14.3 Wertminderung von Grundstücken

Im Gegensatz zu der direkten Inanspruchnahme von Grundstücken müssen sonstige mittelbare Beeinträchtigungen, wie z. B. solche durch Wert- oder Mietwertminderungen, die am Grundstücks- oder Mietwohnungsmarkt ggf. alleine durch die auf die Nachbarschaft zur reaktivierten Strecke und der damit einhergehenden Folgemaßnahmen (etwa Änderungen an Bahnübergängen, neue Haltepunkte, geänderte und neue bahnparallele Seitenwege sowie Trassenlageanpassungen) bezogene veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks entstehen, von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von der Regelung des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht erfasst (vgl. dazu BVerwG, Urteil v. 24.05.1996 - 4 A 39/95 und Urteil v. 09.06.2010 - 9 A 20/08, juris sowie allgemein zum Verkehrswert: BVerwG, Beschluss v. 09.02.1995 - 4 NB 17/94, juris). Soweit solche Beeinträchtigungen in den Einwendungen geltend gemacht worden sind, werden sie zurückgewiesen.

Zwar sind in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben nur mittelbar auswirkt (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.04.1977 - 4 C 100/74 und Hess. VGH, Urteil v. 18.03.2008 - 2 C 1092/06.T, juris). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört deshalb zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Wertminderung eines Grundstücks oder die Minderung der aus Verpachtung oder Vermietung erzielbaren Einnahmen als solche sind jeweils für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Der Eigentümer ist nicht vor nachteiligen Veränderungen in seiner Nachbarschaft generell geschützt, sondern nur insoweit, als ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zugesteht.

Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene dann einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn weitere Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist in diesem Zusammenhang ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Beschluss v. 28.08.2009 - 9 A 22/07 und Urteil v. 23.02.2005 - 4 A 5/04 sowie auch BVerwG, Urteil v. 29.01.1991 - 4 C 51/89, Urteil v. 14.05.1992 - 4 C 9/89 und Urteil v. 27.11.1996 - 11 A 27/96, juris). Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt –

oder eine Mietwohnung am Mietwohnungsmarkt – nur deswegen an Wert verliert, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Eisenbahntrasse hat, ist allein damit noch keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (vgl. BVerwG, Urteil v. 24.05.1996 - 4 A 39/95 und Urteil v. 23.02.2005 - 4 A 5/04, juris). Der Gesetzgeber muss auch nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteil v. 24.05.1996 - 4 A 39/95 und Urteil v. 23.02.2005 - 4 A 5/04 sowie VGH BW, Urteil v. 30.09.2005 - 5 S 591/04, juris). Dies gilt auch für etwaige Mieteinbußen, die, wie auch der Verkehrswert eines Grundstücks, nicht zum Abwägungsmaterial gehören (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.02.2005 - 9 A 80/03 und SchlH OVG, Beschluss v. 07.08.2000 - 4 M 58/00, juris).

Bei den von zahlreichen Einwendern geltend gemachten Wertminderungen ihrer Grundstücke und Gebäude durch die planfestgestellte Eisenbahninfrastrukturmaßnahme handelt es sich um einen wirtschaftlichen Nachteil hinsichtlich der Nutzbarkeit und Verwertbarkeit der Grundstücke und Gebäude, der sich allein aus dessen Lage zur Bahntrasse bzw. dem beantragten Vorhaben ergibt. Gegen solche Minderungen der Wirtschaftlichkeit und der Rentabilität bietet Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG indes keinen Schutz. Bei einem an einer Bahntrasse gelegenen Anwesen müssen Eigentümer vielmehr damit rechnen, dass an der benachbarten Bahninfrastruktur verkehrliche Maßnahmen projektiert werden, die auch Wertminderungen für ihr Eigentum zur Folge haben können (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil v. 27.11.1996 - 11 A 100.95 und SchlH OVG, Beschluss v. 07.08.2000 - 4 M 58/00, juris). Die Grundstückseigentümer genießen insofern keinen Vertrauensschutz und müssen eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Es ist in der Rechtsprechung ganz herrschende Auffassung, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines Planvorhabens ausgelöst wird, eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich im Sinne des Art. 14 Abs. 3 S. 3 GG begründet. Das BVerwG führt in seinem Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1001/04 dazu aus: *„Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumilieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird*

durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgebenden Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussphäre des Planungsträgers.“

Abwägungserhebliches Gewicht kann insoweit nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem planfestgestellten Vorhaben faktisch ausgehen (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.10.1999 - 11 A 31/98 und Beschluss v. 28.02.2013 - 7 VR 13/12 sowie OVG NRW, Urteil v. 06.09.2013 - 11 D 118/10.AK, juris).

Im Übrigen bleiben die Nutzbarkeit vorhandener Gebäude sowie die Möglichkeit, sie bzw. einzelne Wohnungen zu vermieten, während des Betriebes der Bestandsstrasse unangetastet und es treten auch keine Beeinträchtigungen durch Immissionen in einem Maße auf, dass sie unzumutbar, weil gesundheitsgefährdend oder als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wären.

Während der Baudurchführung sind für mögliche Überschreitungen der maßgeblichen Grenz- und Richtwerte entsprechende temporäre Maßnahmen bis hin zu Entschädigungsleistungen von der VHT vorgesehen und ihre Einhaltung über entsprechende Auflagen abgesichert (vgl. Nebenbestimmungen im Abschnitt A. 5.4.2 dieses Beschlusses).

Die durch § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG (vgl. BVerwG, Urteil v. 24.05.1996 - 4 A 39.95, juris). Die Annahme, dass eine mögliche Wertminderung, die (mit-)ursächlich auch staatlichem Verhalten bzw. Handeln zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend. Sollte die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke, die – wie die Prüfung im Einzelnen gezeigt hat – den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, darüberhinausgehende Wertminderungen des Grundstücks zur Folge haben, müssen die Betroffenen dies als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.09.2002 - 9 A 5.02, Urteil v. 21.12.2005 - 19 A 12.05 und Beschluss v. 28.08.2009 - 9 A 22/07 sowie BVerfG, Beschluss v. 23.02.2010 - 1 BvR 2736/08, juris).

Den rechtlichen Anforderungen wurde damit Genüge getan. Die Planfeststellungsbehörde vermag keine Beeinträchtigungen zu erkennen, die nach den zuvor dargestellten Grundsätzen eine Verletzung der sich aus Art. 14 GG ergebenden Rechte bewirken könnten. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Anwesen in der Nähe der neuen Bahnhöfe und Haltepunkte zukünftig an Attraktivität gewinnen und dadurch ggf. sogar eine Wertsteigerung erfahren. Die im Laufe

des Anhörungsverfahrens zahlreich vorgetragenen Einwendungen bezüglich einer möglichen Wertminderung des Eigentums, Mietwertminderungen sowie wirtschaftlicher Nachteile hinsichtlich der Nutzbarkeit und Verwertbarkeit von Wohngebäuden nach Wiederaufnahme des SPNV auf der WLE-Strecke Sendenhorst - Münster werden daher zurückgewiesen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des mit diesem Beschluss festgestellten Vorhabens im Hinblick auf betroffene Grundstücksflächen ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG i. V. m. § 22a AEG das eigenständig durchzuführende Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit zwar enteignungsrechtliche Vorwirkung, regelt den Rechtsübergang bzw. die Beschränkung des Grundeigentums als solchen aber nicht.

3.2.14.4 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur beachtlich, wenn der mit diesem Beschluss planfestgestellte konkrete baubedingte Eingriff einschließlich der Kompensationsmaßnahmen hierfür ursächlich ist. Möglicherweise eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z. B. kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Schutzausweisungen der Naturschutzbehörden, andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen) müssen insoweit unberücksichtigt bleiben.

Die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder Ähnliches in Anspruch genommen werden. Eine Existenzgefährdung scheidet im Regelfall auch dann aus, wenn der Flächenverlust 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche oder 0,5 ha absolut nicht überschreitet. Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann die Betriebsorganisation, die immer einige Spielräume aufweist, solche Flächenverluste im Regelfall ohne Nachteile ausgleichen (vgl. BVerwG, Urteil v. 06.04.2017 - 4 A 2.16, juris). Pachtflächen sind in die Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn für sie langfristige Verträge bestehen (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08, juris). Sofern der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen die genannte Größenordnung nicht erreicht, kann die Planfeststellungsbehörde nach ständiger Rechtsprechung regelmäßig auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass das planfestzustellende Vorhaben in nicht zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes führt (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08 und Urteil v. 09.11.2017 - 3 A 3/15, juris).

Im Verfahren hat der Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes Einwendungen (lfd. Nrn. E024 und E008-A) dahingehend erhoben, dass die mit der Baumaßnahme verbundene Flächeninanspruchnahme seine wirtschaftliche Existenz gefährde.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Grundsätze sowie im Hinblick auf die Größe der verbleibenden Restgrundstücke bzw. der landwirtschaftlichen Gesamtnutzfläche, auf die teilweise weiterhin mögliche – wenn auch eingeschränkte – landwirtschaftliche Nutzbarkeit und auf die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen drängt sich die Annahme einer Existenzgefährdung infolge des planfestzustellenden Vorhabens bei diesem landwirtschaftlichen Betrieb nicht auf bzw. sind keine diese Annahme rechtfertigenden Belege beigebracht worden. Dies ergibt sich wie folgt:

Der Einwender befürchtet aufgrund seiner Betroffenheit der landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen eine Existenzgefährdung seines Betriebes. Die betroffenen Flurstücke mit Angabe der dauerhaft, dinglich und vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind in den Grunderwerbsverzeichnissen aufgeführt (vgl. Grunderwerbsverzeichnis Abschnitt A. 2.3.1, lfd. Nr. 62, Unterlage Nr. 6 C dieses Beschlusses).

Danach beläuft sich der dauerhafte Verlust der landwirtschaftlich genutzten Eigentumsfläche zugunsten der planfestgestellten Eisenbahninfrastrukturmaßnahme für den Einwender auf insgesamt ca. 0,6317 ha. Der Verlust landwirtschaftlicher Fläche liegt somit bei etwa 0,4 %, d.h. weit unter 5 %, da die bewirtschaftete Gesamtfläche des Einwenders eine Größe von ca. 158,6 ha aufweist

Unter Berücksichtigung aller zuvor genannten Aspekte kann eine Existenzgefährdung oder gar -vernichtung dieses landwirtschaftlichen Betriebes vorliegend ausgeschlossen werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für den betroffenen Landwirt erfolgt ein Ausgleich für die durch das Reaktivierungsvorhaben entstehenden wirtschaftlichen Nachteile (insbesondere Flächenverluste und Bewirtschaftungerschwernisse) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).

3.2.14.5 Ersatzlandgestellung

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust etc. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 22a AEG ein Entschädigungsverfahren gemäß den Regelungen des EEG NRW vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Aus diesem Grund muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 des Gesetzes über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (EEG NRW) eine dem § 74 Abs. 2 VwVfG NRW vorgehende Spezialregelung (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.03.1980 - 4 C 34/79, NJW 1981, S. 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen des Fehlens geeigneten Ersatzlandes, nicht befriedigt werden kann.

Sämtliche Einwendungen, welche eine Ersatzlandgestellung fordern, sind daher im Ergebnis zurückzuweisen und die Einwender auf das separate Entschädigungsverfahren im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu verweisen (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses).

3.2.14.6 Umwege

Einzelne Einwender befürchten Nachteile aufgrund von Umwegen und fordern eine Entschädigung für den Mehraufwand. Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Durch die Planung werden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege verursacht. Durch entsprechende neue und sichere Bahnquerungsmöglichkeiten sowie neue bahnparallele Seitenwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt. Dennoch gehen mit dem Vorhaben auch Veränderungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes einher. Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche ist zunächst festzustellen, dass § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine Rechtsposition dar. Das bedeutet, dass kein Individualanspruch darauf besteht, dass jeweils die kürzeste Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft weiterbesteht. Resultierende Umwege im untergeordneten Wegenetz sind vor dem Hintergrund der Verbesserung der Gesamtstruktur grundsätzlich hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.12.2005 - 9 A 12/05 und OVG Schleswig-Holstein, Beschluss v. 03.03.2010 - 1 MR 5/10, juris).

Nur dann, wenn sich die Wege für die Betroffenen erheblich verlängern und damit ihre Rechte nachteilig berührt werden, können diese einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auslösen. Dies ist der Fall, wenn die zusätzlichen Wegstrecken insbesondere für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann.

Für durch das Vorhaben verursachte Umwege gilt ausschließlich das Entschädigungsrecht (vgl. Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses). Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können nicht erfolgen. Die Einwendungen werden somit zurückgewiesen.

3.2.14.7 Zufahrten

Einzelne Einwender befürchten, dass ihre Zufahrten während der Bauarbeiten oder nach Realisierung des Vorhabens nicht mehr in gewohntem Umfang nutzbar sind.

Die VHT weist darauf hin, dass keine Zufahrten wegfallen und auch während der Bauarbeiten die Erreichbarkeit der Grundstücke gewährleistet wird. Die vorgesehene Anpassung bzw. Änderung einzelner bestehender Grundstückszufahrten ist bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke bleibt gewährleistet (vgl. entsprechende Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.13, Nr. 3 dieses Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde gewinnt daher die Überzeugung, dass hinsichtlich von Zufahrten keine nennenswerten Beeinträchtigungen bestehen, sodass die entsprechenden Einwendungen zurückgewiesen werden.

3.2.14.8 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind, unbeschadet etwaiger privatrechtlicher Vereinbarungen mit dem VHT, im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den vom Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens bei der VHT geltend zu machen. Auf Abschnitt D. 1. des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

3.2.15 Sonstige Stellungnahmen und Einwendungen

3.2.15.1 Vorbemerkungen

Soweit Einwendungen im Rahmen der vorstehenden Ausführungen noch nicht behandelt wurden, werden diese nachfolgend betrachtet. Es ist jedoch zu beachten, dass sich dieser Beschluss nicht mit allen Stellungnahmen und Einwendungen ausdrücklich befasst, sondern Stellungnahmen und Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs zusammenfasst und im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für die unter Abschnitte A. 6. und B. 3.2 dieses Beschlusses genannten Inhalte. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind aber alle Belange, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam sind, aufgeklärt und in der Gesamtabwägung berücksichtigt worden.

3.2.15.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen

Die aufgrund von Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusagen der VHT werden bestätigt. Sofern den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange gefolgt werden konnte, erfolgte die planerische Umsetzung durch die VHT sowie ergänzend durch Auflagen/Nebenbestimmungen/Hinweise im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Abschnitt A. 5. dieses Beschlusses). Den darüberhinausgehenden Stellungnahmen/Forderungen konnte aus den nachfolgend dargestellten Erwägungen nicht entsprochen werden.

3.2.15.2.1 Landwirtschaftskammer NRW (TÖB 19)

Die Landwirtschaftskammer NRW fordert, das Potential von Entsiegelungsmaßnahmen gegenüber dem erhöhten Flächenverbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche zu prüfen.

Dazu führt die VHT aus, dass der erhöhte Ausgleichsbedarf einer angepassten technischen Planung sowie einer neuen methodengerechten Bilanzierung von Biotoptypen zu Grunde liegt und im Übrigen die ihr möglichen Entsiegelungen von Flächen realisiert werden.

Diese Forderung der Landwirtschaftskammer wird zurückgewiesen. Die erforderlichen landwirtschaftlichen Nutzflächen, auf denen aufgrund der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung nicht mehr möglich sein wird, sind vollständig Ackerflächen, die von den jeweiligen Flächeneigentümern freiwillig einer Stiftung zur Verfügung gestellt werden, die mit ihren Zielsetzungen auch produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen unterstützt. Es wird auf Abschnitt B. 3.2.10.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Schließung von Bahnübergängen wird ein erheblicher Mehrwegeaufwand vorgetragen und eine Planung der neuen bahnparallelen Seitenwege in ausreichend tragfähigem Zustand und mit ausreichend Platz für Begegnungsverkehr gefordert. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.6, Nr. 5 dieses Beschlusses verwiesen, wonach die neuen Wege gemäß den aktuellen Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2025) errichtet werden, die auch Begegnungsverkehr berücksichtigen. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde nicht von unzumutbaren Mehr- oder Umwegen aus.

Bezüglich des geforderten ausreichendem Standraums für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bei geschlossenen Schranken wird darauf verwiesen, dass in den Planungen der Rückstaubereiche und für die Schleppkurven neben LKW auch große landwirtschaftliche Fahrzeuge Berücksichtigung gefunden haben. Diese Bedenken sind daher zurückzuweisen.

3.2.15.2.2 Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband (TÖB 34)

Sofern der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband (WLV) die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen und die mögliche Entstehung von Umwegen kritisiert sowie die Forderung nach Ersatzland erhebt, wird auf die Ausführungen unter Abschnitte B. 3.2.10 und B. 3.2.14 dieses Beschlusses, insbesondere auf B. 3.2.10.1, B. 3.2.10.3, B. 3.2.14.2 und B. 3.2.14.6 verwiesen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist notwendig und auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt worden. Die Belange der Betroffenen sowie der Landwirtschaft und Agrarstruktur sind bei der Planung umfassend berücksichtigt worden. Entschädigungsfragen sind außerhalb der Planfeststellung in einem gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren zu regeln. Insofern wird auf Abschnitt D. 1. dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der vom WLV vorgetragenen Bedenken in Bezug auf eine ausreichende Dimensionierung des Wirtschaftswegenetzes für den landwirtschaftlichen Verkehr wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.6, Nr. 5 dieses Beschlusses verwiesen. Die Planung der bahnparallelen Seitenwege erfolgt auf Grundlage der Vorgaben der RLW 2025 und entspricht damit dem aktuellen technischen Regelwerk auch im Hinblick auf die Ausbaubreiten.

Die Forderungen hinsichtlich von Bushaltestellen, Buslinien und Tarifregelungen sowie zu Park-and-Ride-Parkplätzen an den Bahnhöfen und Haltepunkten sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zur Streckenreaktivierung, sondern obliegen Planungen der Kommunen bzw. ÖPNV-Aufgabenträger.

Die Sicherstellung des vorhandenen Entwässerungssystems, insbesondere hinsichtlich von Drainagen und Durchlässen sowie deren Dimensionierungen, war auch Ziel der Planung. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen in Abschnitt A. 5.1 und A. 5.6, Nr. 2 dieses Beschlusses sowie auf die Ausführungen unter B. 3.2.4.5.1, B. 3.2.10.3 und B. 3.2.14.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die zuständigen Unteren Wasserbehörden sowie Wasser- und Bodenverbände wurden im Verfahren beteiligt.

Seitens des WLV wird gefordert, hinsichtlich artenschutzrechtlicher Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen den Grundsatz der Flächenschonung zu berücksichtigen und bei der Wahl der umsetzenden Institution auf die Belange der Eigentümer Rücksicht zu nehmen. Hinsichtlich dieser angesprochenen Maßnahmen handelt es sich um die Montage und Wartung von Ersatzquartieren für Fledermäuse, welche an vorhandenen Bäumen angebracht werden. Die Sicherung der angesprochenen punktuellen Ersatzmaßnahmen erfolgt über privatrechtliche Verträge, die zwischen der VHT und den jeweiligen Eigentümern verhandelt und geschlossen werden. Diese punktuellen Maßnahmen haben keinen gesonderten Flächenbedarf und entsprechen somit dem Grundsatz der Flächenschonung. Die weiteren artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden unter Inanspruchnahme von Stiftungsflächen realisiert.

Die geäußerten Bedenken zum Bahnübergang „Gemeindeweg“ bei Bahn-km 17,458 wurden durch eine Umplanung berücksichtigt, wodurch nunmehr zwischen dem Bahnübergang und der L 586 ausreichend Aufstellfläche für landwirtschaftliche Fahrzeuggespanne vorgesehen ist, um einen Rückstau auf die Landesstraße zu vermeiden. Sofern die Bedenken des WLV dadurch nicht ausgeräumt werden konnten, werden die diesbezügliche Einwendung und weitere Forderungen nach anderweitiger Gestaltung des Bahnübergangs zurückgewiesen.

Hinsichtlich der geäußerten Befürchtungen von Straßenschäden durch Materialtransporte und möglicher Kosten für eine entsprechende Instandsetzung hat die VHT zugesagt, dass die Nutzung, Bewertung und Instandsetzung von Straßen und Wegen im Zuge der Baumaßnahmen eng mit den Straßenbaulastträgern bzw. Eigentümern abgestimmt werden. Es wird auf die Gegenäußerung der VHT und die Nebenbestimmung unter Abschnitt A. 5.14, Nr. 2 dieses Beschlusses verwiesen. Nachteilige Auswirkungen sind somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten, da eine entsprechende Regulierung von durch das Bauvorhaben entstandener Schäden erfolgt.

3.2.15.2.3 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW (TÖB 36)

Die Naturschutzverbände befürworten die Verbesserung des schienenengebundenen ÖPNV und begrüßen die Planung zur Reaktivierung der WLE-Bahntrasse.

Die im Rahmen des Verfahrens in den Stellungnahmen eingebrachten Hinweise, Forderungen und Anregungen zu den naturschutzfachlichen Planunterlagen hat die VHT aufgegriffen und weitestgehend im Rahmen der Deckblattüberarbeitungen berücksichtigt. Im Übrigen wurden entsprechende Zusagen seitens der VHT abgegeben und sachgerechte Nebenbestimmungen unter Abschnitt A. 5.5 dieses Beschlusses aufgenommen.

3.2.15.3 Private Einwendungen

Bezüglich der erhobenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss. Hierdurch sind die im Verfahren geltend gemachten Aspekte wie beispielsweise die Notwendigkeit des Vorhabens, Planungsvarianten, Trassenführung, gesundheitliche Beeinträchtigungen, Immissionsschutz, Eigentumsbelange einschließlich Wertminderungen etc. in die Abwägung eingeflossen. Nachfolgend geht die Planfeststellungsbehörde daher nur noch auf einzelne Einwendungen ein, soweit dort Aspekte offengeblieben sind oder weitergehende Ausführungen seitens der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachtet werden. Soweit den Einwendungen zudem nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch Planänderungen in Form von Deckblättern, Auflagen in diesem Beschluss und/oder durch Zusagen der VHT ausreichend Rechnung getragen ist, wird auf diese nachfolgend ebenfalls nicht mehr weiter eingegangen.

Aus Datenschutzgründen wurden die Einwenderinnen und Einwender anonymisiert und in der Folge jeweils mit (Synopsis-) Nrn. wiedergegeben. Ihnen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung jeweils ihre entsprechende Nummer mitgeteilt, die so die individuelle Zuordnung ermöglicht.

Einwenderin E097/E033-A/E027-B

Die Einwenderin wendet sich im Wesentlichen gegen die dauerhafte Inanspruchnahme ihrer Flächen. Sie führt an, dass in der Ursprungsplanung eine geringere Inanspruchnahme vorgesehen gewesen sei. Sie kritisiert zudem die Verschiebung der geplanten Trasse – bezogen auf die ursprüngliche Bestandstrasse – um 16 – 17 m in Richtung ihres Wohnhauses und die Nähe zur geplanten Weiche für den doppelgleisigen Abschnitt sowie eine damit verbundene, nach ihrer Wahrnehmung gesteigerte Flächeninanspruchnahme, deren Notwendigkeit und tech-

nische Begründung sie nicht zu erkennen vermag. Zudem rügt sie eine vermeintliche Ungleichbehandlung im Planungsprozess und eine "fremdnützige Planung" zugunsten eines anderen Anliegers.

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Eigentumsflächen der Einwenderin hat sich im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen – anders als von der Einwenderin dargestellt – verringert. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme betrug laut den Ausgangsunterlagen 1.526,61 m², in den nunmehr festgestellten Planunterlagen liegt sie jedoch nur noch bei 1.466 m². Der Vortrag der Einwenderin ist diesbezüglich als unzutreffend zurückzuweisen. Anders verhält es sich mit der vorübergehenden Inanspruchnahme von Eigentumsflächen der Einwenderin. Für die notwendigen Bauarbeiten ist entgegen der Ausweisung in den Ursprungsunterlagen eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme von 1.354 m² erforderlich. In den Ursprungsunterlagen war diese Inanspruchnahme mit 19,89 m² noch geringer ausgewiesen. Dies beruht auf erforderlichen, temporären Baustellungs-einrichtungsflächen und Arbeitsstreifen auch im Bereich der Einwenderin, die ursprünglich nicht dargestellt waren und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder von der Einwenderin genutzt werden können.

Die Planunterlagen sind entsprechend der behördlichen Vorgaben (EBA-Leitfaden) erstellt worden und enthalten in den jeweiligen Grunderwerbsplänen sowie Lageplänen die präzise Eintragung der Betriebsanlagen. Im Rahmen des Verfahrens ist die geplante Lage und der Charakter der Weiche hinreichend transparent gemacht worden.

Nach Auswertung der Planunterlagen ist festzustellen, dass die Trassenführung einschließlich der Doppelgleisigkeit wie sie nun festgesetzt ist, auf Basis technischer und verkehrlicher Notwendigkeiten unter Einbeziehung des Regelwerks (u. a. Abstände zur L 586, bauliche Anforderungen der Bahnübergänge, Begegnungsfälle) und des zukünftigen Fahrplanbetriebes, der u. a. eine geschwindigkeitsbedingte Aufweitung des Kurvenradius erfordert, entwickelt wurde. Eine zielgerichtete Benachteiligung einzelner Eigentümer durch die Trassierung ist nicht erkennbar. Die Flächeninanspruchnahme der Einwenderin ändert sich im Vergleich der verschiedenen Planungsstadien im Wesentlichen nur durch Rundung der Flächenangaben. Zudem wurde eine geringfügige Anpassung im Straßenquerschnitt vorgenommen, dieser hat jedoch keine Auswirkungen auf die flächenmäßige Betroffenheit der Einwenderin. Eine maßgebliche Ausdehnung der Beanspruchung findet nicht statt. Fremdnützige Absprachen oder Ungleichbehandlungen konnten im Verfahren nicht festgestellt werden. Die Wahl des Trassenverlaufs ist weder ermessensfehlerhaft noch willkürlich, sondern folgt sachlichen Kriterien und wurde im Rahmen des Abwägungsgebots auf das erforderliche Maß beschränkt. Die diesbezügliche Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin moniert zudem einen ihrer Einschätzung nach überdimensionierten Ausbau des Bahnübergangs 06 sowie eine fehlerhafte Bezeichnung des Wirtschaftsweges als Gemeindestraße und eine daraus folgende ungerechtfertigte Ausbaubreite.

Die Gemeindestraße Sandfort ist als Hauptwirtschaftsweg dem öffentlichen Verkehr gewidmet und dient neben der Erschließung der anliegenden Grundstücke der Verbindung L 586 mit der L 520. Sie weist als sog. Ringstraße ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auf.

Aus den in den Planunterlagen niedergelegten Fachbeiträgen ergibt sich, dass die Bemessung der Verkehrsfläche auf den tatsächlich nachgewiesenen Verkehrsbedarfen, den Vorgaben des einschlägigen Regelwerks und Sicherheitsanforderungen für Begegnungsfälle beruht. Die Rücknahme vorübergehend geplanter Verbreiterungen und die nun festgesetzte Breite stehen im Einklang mit den Mindeststandards und den Anforderungen einer dauerhaft verkehrssicheren und funktionsgerechten Erschließung. Die Plandarstellung der Wege entspricht der realen beziehungsweise vorgesehenen tatsächlichen Zuordnung. Nach der fachlichen und verfahrensrechtlichen Prüfung liegt keine sachwidrige Überdimensionierung oder planungsrechtlich unzulässige Aufstufung vor. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit dem Erhalt zweier jahrhundertealter Eichen auf ihrem Grundstück kritisiert die Einwenderin eine aus ihrer Sicht widersprüchliche Darstellung zwischen Zusagen zum Erhalt und Kennzeichnungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Die Pläne sind nach der letzten öffentlichen Auslegung berichtigt und auf die Notwendigkeit zum Erhalt der Bäume angepasst worden, in Einklang mit den Nebenbestimmungen zum Baumschutz. Ein potentiell notwendiger Rückschnitt wurde in der Konfliktanalyse fachlich eingeordnet. Kompensations- und Schutzmaßnahmen für denkbare Beeinträchtigungen sind in den artenschutzrechtlichen Beiträgen berücksichtigt. Ein dauerhafter Erhalt der Eichen ist gemäß der Planunterlagen ausdrücklich vorgesehen, sofern dies technisch und artenschutzrechtlich möglich ist. Die VHT hat im Erörterungstermin versichert, alle möglichen Schutzmaßnahmen zu ergreifen, um eine Beeinträchtigung der Eichen zu vermeiden. Rückschnitt- und Schutzmaßnahmen für die Bäume wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen und werden durch die ökologische Baubegleitung an dieser Stelle in besonderer Weise begleitet sowie durch Nebenbestimmungen gewährleistet. Die Konfliktanalyse sieht lediglich für den „Worst Case“ jeweils Kompensationsmaßnahmen für einen etwaigen Verlust vor, so dass eine fachgerechte Abwägung auch der artenschutzrechtlichen Belange erfolgt ist. Die diesbezügliche Einwendung ist zurückzuweisen.

Des Weiteren werden Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Grundstücksnutzung und mögliche Nachteile für die Bewirtschaftung sowie unklare Zuschnitte der Flächen und Einschränkungen bei der Erschließung kritisiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu im Abschnitt A. 5. dieses Beschlusses klarstellende Nebenbestimmungen und Auflagen erlassen, die die Wiederherstellung der Nutzbarkeit, die Erhaltung funktionsfähiger Drainagen und Grundstückerschließungen sowie Kompensations- und Entschädigungsregelungen vorsehen. Die Erschließung der Hofstelle der Einwenderin und der zu bewirtschaftenden Flächen bleibt in jedem Fall gewährleistet. Überentnahmen und unverhältnismäßige Zuschnittsveränderungen sind im Verlauf der Planung vermieden worden. Entsprechende Entschädigungs- und Übernahmeansprüche können im gesonderten Verfahren nach § 15 EEG NRW weiterhin geltend gemacht werden.

Insgesamt wurden alle vorgebrachten Einwendungen in der Planung und im Planfeststellungsbeschluss inhaltlich geprüft und abgewogen. Die Flächeninanspruchnahmen, technischen Anlagen und Plandarstellungen orientieren sich an zwingenden rechtlichen und technischen Anforderungen und sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Individuelle Belastungen wurden durch Nebenbestimmungen, Entschädigungsregelungen und technische Optimierungen berücksichtigt. Eine unverhältnismäßige, willkürliche oder rechtswidrige Beeinträchtigung individueller Rechte ist nicht feststellbar. Die Durchführung des Vorhabens bleibt insgesamt vorrangig gegenüber den noch bestehenden individuellen Nachteilen und Belastungen für die Einwenderin, welche die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller Aspekte auch in diesem Einzelfall für zumutbar hält.

Auf die Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin für die WLE-Streckenreaktivierung kann somit im erforderlichen Umfang nicht verzichtet werden.

3.3 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW erlaubt Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass die Vorhabenträger einen Konflikt, den sie durch ihre Planung hervorrufen oder verschärfen, nicht ungelöst lassen dürfen. Diese

Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Dies gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 30.08.1994 – 4 B 105/94, juris).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellen kann. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint. Es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (vgl. BVerwG, Beschluss v. 30.8.1994 – 4 B 105.94, NuR 1995, S. 139; hierzu auch OVG Hamburg, Beschluss v. 15.08.2018 – 1 Es 1/18.P und OVG NRW, Beschluss v. 10.09.2012 – 11 A 1952/09, juris).

Danach sind die in diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochenen Vorbehalte sachlich geboten und zulässig.

4. Abschließende Bewertung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben zur Wiedereinbetriebnahme der WLE-Strecke Sendenhorst - Münster für den regelmäßigen Personenverkehr gerechtfertigt ist und sich als vernünftig erweist. Nach Abwägung aller Belange – einschließlich der Umweltverträglichkeit – ist das Vorhaben aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Nach der gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG vorzunehmenden Gesamtabwägung wird dem Antrag der Vorhabenträgerin zu diesem Vorhaben nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Das planfestgestellte Eisenbahnvorhaben ist zur Verbesserung der Verkehrssituation geeignet und erforderlich. Mit den gewählten Maßnahmen werden die anstehenden Probleme gelöst und die verfolgten Ziele erreicht, denen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zukommt.

Es bietet sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegenüber der beantragten Baumaßnahme grundsätzlich keine alternative Trassen- oder Ausbauvariante an, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen – wie Natur-, Arten- und Landschaftsschutz, Eigentumsschutz – erreicht werden könnten. Optimierungsgebote sind beachtet worden und die Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insbesondere Grundstücks- und Lärmbetroffener werden – maßgeblich durch die zielführenden Überarbeitungen der Planung in den Deckblättern - auf das unabdingbare Maß begrenzt.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, wodurch das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen wird in angemessenem Umfang durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen sowie Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen und somit sichergestellt, dass keine entgegenstehenden Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden.

Im Ergebnis kann sich das Planungsvorhaben mit seinem durch die Planrechtfertigung gegebenen Gewicht gegenüber den abgewogenen gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen durchsetzen.

5. Anordnung sofortiger Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses für die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke 9213 auf dem Streckenabschnitt Sendenhorst-Münster von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531 auf Antrag der VHT vom 05.12.2025 angeordnet, weil die Verwirklichung dieser in den ÖPNV-Bedarfs- und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW, den Regionalplan Münsterland sowie den Nahverkehrsplänen der beteiligten ÖPNV- und SPNV-Aufgabenträger aufgenommenen wichtigen Eisenbahninfrastrukturmaßnahme im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. Bei einer Abwägung mit den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechten überwiegt das besondere öffentliche Interesse an einer zügigen Projektdurchführung. Eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss entfaltet somit keine aufschiebende Wirkung.

In dem vorstehenden Planfeststellungsbeschluss ist die objektive Notwendigkeit der o.a. Baumaßnahme eingehend begründet und mit entgegenstehenden privaten Interessen umfassend abgewogen worden. Der Beginn der Baumaßnahme

ist – unabhängig von ihrer objektiven Erforderlichkeit – insbesondere aus folgenden Gründen auch dringend geboten:

Für die Planrealisierung ist die notwendige Wirtschaftlichkeit bestätigt und stehen auch die benötigten Fördermittel zur Verfügung, so dass die Finanzierung der Maßnahme als bedeutendem Verkehrsprojekt in Westfalen-Lippe trotz der gestiegenen Baukosten als gesichert anzusehen ist. Weitere Verzögerungen des Baubeginns würden vielmehr zu voraussichtlich weiteren Kostensteigerungen führen bei diesem hauptsächlich durch öffentliche Fördermittel finanzierten Projekt.

Der vorliegende Bauablaufplan sieht zur Beschleunigung der baulichen Umsetzung der Gesamtmaßnahme bei einem zeitnahen Baubeginn am 30.06.2026 eine parallele Durchführung der Arbeiten in zwei Bauabschnitten (12 km und 9 km Länge) bis Ende 2027 vor und ist auch auf die Einbindung der Strecke in den Hauptbahnhof Münster abgestimmt.

Für die dort erforderlichen Umbauarbeiten insbesondere zur Errichtung eines neuen Bahnsteigs liegt der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Die erforderlichen Sperrpausen für den Zugbetrieb sind für das erste Halbjahr 2027 fixiert.

Die Auslieferung und Inbetriebnahme der zum Einsatz für den Personenverkehr vorgesehenen batterieelektrischen BEMU-Triebfahrzeuge sind für das letzte Quartal 2027 geplant, die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke für Januar 2028.

Das öffentliche Interesse erfordert folglich die sofortige Vollziehung des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses schon vor dem Vorliegen einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung in einem Verwaltungsstreitverfahren, falls Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben werden sollte. Das öffentliche wie auch das private Verwirklichungsinteresse der VHT überwiegt gegenüber den Aufschubinteressen potenzieller Kläger in einem möglicherweise mehrjährigen Rechtsstreit an einer Bestandstrasse, auf der seit 1903 Eisenbahnverkehr stattfindet und die nun den zeitnahen Beginn für einen leistungsfähigen und umweltfreundlichen S-Bahn-Verkehr im Münsterland bilden soll. Eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Wiederinbetriebnahme dient der Verbesserung der Attraktivität des SPNV, dem Umwelt- und Klimaschutz und damit dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge.

Die privaten Interessen und betroffenen Rechte potenzieller Kläger, die sich neben einem rein zeitlichen Verzögerungsinteresse aus den vorliegenden Einwendungen ergeben, sind von der Planfeststellungsbehörde hinreichend gewürdigt und abgewogen worden.

In Ansehung der aufgeführten Gründe macht die Planfeststellungsbehörde inso-
weit von ihrem pflichtgemäßen Anordnungsersessen Gebrauch.

Zur Klarstellung wird noch auf Folgendes hingewiesen:

Die gleichzeitig mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses angeordnete sofor-
tige Vollziehung schafft nicht das unmittelbare Recht zur Inanspruchnahme der
für die Baumaßnahme benötigten Flächen gemäß den festgestellten Bauplänen.
Vielmehr schafft diese Vollziehungsanordnung die rechtliche Voraussetzung für
den Erlass eines Besitzeinweisungsbeschlusses durch die Bezirksregierung
Münster, falls die für die Baumaßnahme benötigten Flächen nicht aufgrund von
Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Grund-
stückseigentümern in Anspruch genommen werden können.

Somit führt die gleichzeitig mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses angeord-
nete sofortige Vollziehung keine irreparablen Tatsachen herbei, die den An-
spruch eines Betroffenen auf effektiven Rechtsschutz schmälern würden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das
Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

erhoben werden (§ 48 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 VwGO).

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Veröffentlichungs- und Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der Individualzustellung. Insoweit kann Klage nur innerhalb eines Monats nach Zustellung erhoben werden.

Die Klage ist beim Oberverwaltungsgericht schriftlich zu erheben. Der Klage sollen dieser Planfeststellungsbeschluss im Original oder in Kopie und so viele Abschriften der Klage mit ihren Anlagen beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Die Klage muss die Klägerin/den Kläger, den Beklagten (das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Münster, 48128 Münster) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Verspätete Erklärungen oder Beweismittel kann das Gericht zurückweisen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat aufgrund der Anordnung der sofortigen Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung.

Ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann beim

**Oberverwaltungsgericht für das
Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

gestellt und begründet werden.

Falls die genannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden der Klägerin/dem Kläger bzw. der Antragstellerin/dem Antragsteller zugerechnet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, soweit er einen Antrag stellt durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 S. 1 VwGO). Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Klage und Begründung sowie ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage können auch durch die Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden.

Auf die Nutzungspflicht des § 55d VwGO für Rechtsanwälte wird hingewiesen.

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

D. Hinweise

1. Hinweis zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Münster
Domplatz 1-3
48143 Münster

zuständig ist.

Gegen eine Entscheidung dieser Behörde steht den Betroffenen der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist „im Falle des Eigentumsentzugs auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden

Aufgaben angewiesen ist, oder der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 EEG NRW beschafft werden kann“.

2. Hinweis auf die Auslegung des Beschlusses

Der Planfeststellungsbeschluss wird gemäß § 18b Abs. 3 S. 1 AEG mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan im Internet auf der Seite der Bezirksregierung Münster unter www.bezreg-muenster.de/verfahren-und-bekanntmachungen/verfahrensuebersichten -> Eisenbahn und Schiene -> Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) für zwei Wochen veröffentlicht.

In demselben Zeitraum wird eine Ausfertigung des Beschlusses mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen bei der Stadt Münster zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt (§ 18b Abs. 3 S. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 4 S. 2, 3 VwVfG NRW). Hierdurch wird eine leicht zu erreichende andere Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt entsprechend § 18b Abs. 3 S. 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG NRW.

Der Ort und die Zeit der Auslegung werden auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster sowie in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, bekannt gemacht (§ 18b Abs. 3 S. 2 AEG).

3. Hinweis zur Zustellung des Beschlusses

Der Planfeststellungsbeschluss wird der VHT gemäß § 74 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW zugestellt. Da außer an die VHT mehr als 50 Zustellungen an diejenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, vorzunehmen wären, wird die Bekanntgabe diesen gegenüber durch Bekanntmachung gemäß § 18b Abs. 3 S. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 5 S. 1 VwVfG NRW bewirkt, es sei denn, dass auf Wunsch individual zugestellt wird.

Die Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit sowie die Veröffentlichung und die Auslegung auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster und zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Mit dem Ende der Veröffentlichungs- und Auslegungsfrist gilt der Beschluss

Planfeststellungsbeschluss

Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster
von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531

Bezirksregierung Münster

25.17.01.02-10/2020

Abschnitt D

den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, sofern ihnen nicht gesondert zugestellt wurde, als zugestellt (§ 18b Abs. 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 5 S. 3 VwVfG NRW, § 9 Abs. 2 UVPg a.F.).

Bezirksregierung Münster

- Planfeststellungsbehörde –

Im Auftrag

gez. Richter

(Regierungsdirektor)

Ausgefertigt:


Osterkamp

