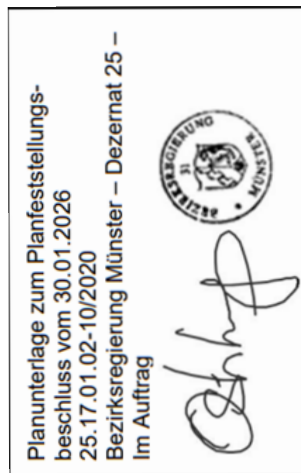


Bezirksregierung Münster
Dezernat 25
25.17.01.02-10/2020

Münster, 01.09.2023
Domplatz 1 - 3
48143 Münster



N i e d e r s c h r i f t

über den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke Sendenhorst-Münster, Strecke 9213 von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km 35,531 einschließlich

- vollständiger Erneuerung des Oberbaus
- Anpassung bzw. Erneuerung der Bauwerke
- Neubau von 4 Haltepunkten
- Neubau von 3 Bahnhöfen inkl. Neubau der Weichen
- Neubau eines zweigleisigen Abschnittes
- Erneuerung der Streckenentwässerung inkl. der Anlage von Bahnseitengräben
- Anpassung der Sicherung der offenbleibenden Bahnübergänge und die Schließung vorhandener Bahnübergänge

und weiterer hiermit im Zusammenhang stehender Folgemaßnahmen sowie landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

A.

Die zu den ausgelegten Planunterlagen eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden in der Zeit von Montag, den 28.08.2023, bis Freitag, den 01.09.2023, im Messe und Congress Centrum Halle Münsterland, NEO-Hauptraum, Albersloher Weg 32, 48155 Münster erörtert.

Beginn:	28.08.2023 um	09.30 Uhr	Ende:	16.36 Uhr
	29.08.2023 um	09.10 Uhr	Ende:	21.30 Uhr
	30.08.2023 um	09.00 Uhr	Ende:	15.25 Uhr
	31.08.2023 um	09.00 Uhr	Ende:	15.38 Uhr
	01.09.2023 um	09.00 Uhr	Ende:	18.10 Uhr

Der Verhandlungsleiter (VL), Herr Matthias Richter, eröffnete nach der Begrüßung der Teilnehmenden und der Feststellung ihrer Teilnahmeberechtigung den Erörterungstermin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ergeben sich aus der Anwesenheitsliste.

Die mündliche Verhandlung ist an allen Tagen nicht öffentlich. Auf Nachfrage des VL wurde mit Zustimmung der Teilnehmenden für die Verhandlung am 30.08.2023 ein Pressevertreter zugelassen.

Nach organisatorischen Hinweisen erläuterte der VL an den Verhandlungstagen vor Eintritt in die Erörterung die rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der geplanten Baumaßnahme sowie den weiteren Verfahrensablauf und erklärte den Zweck des Erörterungstermins wie folgt:

In dem Erörterungstermin könnten die Bedenken und Stellungnahmen, die im Anhörungsverfahren fristgerecht geäußert worden seien, noch einmal dargestellt und erläutert sowie der Sachverhalt über das Bauvorhaben näher aufgeklärt werden. In diesem Termin könnten sich einerseits alle von dem Vorhaben Betroffenen und alle Einwenderinnen und Einwender als auch die beteiligten Träger öffentlicher Belange noch einmal über das Vorhaben und seine Auswirkungen informieren. Andererseits könnten sich Vorhabenträger und Anhörungsbehörde Klarheit über das Ausmaß und das Gewicht der Betroffenheit einzelner Belange verschaffen. Insbesondere solle im Erörterungstermin auch auf einen Interessenausgleich zwischen den Verfahrensbeteiligten hingewirkt werden. Außerdem dienten das Anhörungsverfahren und dieser Erörterungstermin dazu, eine solide Informationsbasis zu den betroffenen Belangen und Umweltschutzgütern zu schaffen, damit eine gebündelte Zusammenschau der Umweltbelange in die Abwägung einfließen könne.

Entscheidungen über das Vorhaben würden im Erörterungstermin nicht getroffen. Dies sei Aufgabe der Bezirksregierung Münster als Planfeststellungsbehörde, die über die Zulassung des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss entscheide. Die Entschädigung für die Inanspruchnahme von Grundstücken werde nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen oder in einem besonderen Entschädigungsverfahren.

Der VL verwies darauf, dass über die Erörterung eine Niederschrift gefertigt werde. Dazu bemerkte er Folgendes: Das Verhandlungsergebnis werde im Beisein der Teilnehmenden von dem VL laut zu Protokoll diktiert. Diese könnten bei Aufnahme des Diktates auch Änderungen veranlassen. Teilnehmende des Erörterungstermins erhielten den sie betreffenden Auszug aus der Niederschrift zugesandt.

Der VL erläuterte den Verfahrensablauf nach Abschluss des Erörterungstermins.

Frau Heiming gab jeweils eine kurze Zusammenfassung des bisherigen Verlaufes des Planfeststellungsverfahrens und stellte abschließend fest, dass die gesetzlichen Formvorschriften zur Auslegung der Planunterlagen und zur Bekanntgabe des Erörterungstermins beachtet wurden. Dagegen erhoben sich keine Einwendungen.

Nach Vorstellung der Vertreter der Vorhabenträgerin, der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH, und der Gutachter durch Herrn Oelkers wurde das Vorhaben durch Herrn Berndt anhand einer Präsentation kurz vorgestellt und die Grundzüge der Planung erläutert.

Danach wurden sowohl die einzelnen Stellungnahmen der Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Naturschutzvereinigungen als auch anschließend die privaten Einwendungen erörtert.

Nachdem alle Stellungnahmen und Einwendungen erörtert worden waren, schloss der VL den am 28.08.2023 um 09.30 Uhr begonnenen Erörterungstermin am 01.09.2023 um 18.10 Uhr und erklärte, dass das Anhörungsverfahren damit beendet sei.

Hinsichtlich des Erörterungsergebnisses im Einzelnen wird auf den Inhalt der nachfolgenden Abschnitte B. bis E. verwiesen. Auf die im Voraus öffentlich bekannt gemachte Tagesordnung der Erörterung wird Bezug genommen. Soweit von dieser Tagesordnung abgewichen wurde, ist dies in der Niederschrift kenntlich gemacht.

gez. Matthias Richter
(Verhandlungsleiter)

B.

**Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am
Montag, 28.08.2023, von 09.30 Uhr bis 13.00 Uhr**

Lfd. Nr. 1

Bezirksregierung Münster

Dez. 25 - Verkehr

Weseler Straße 230

48151 Münster

Stellungnahmen vom 20.10.2020 und 26.10.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 2

Bezirksregierung Münster

Dez. 32 - Regionalentwicklung

Domplatz 1 - 3

48143 Münster

Stellungnahmen vom 04.09.2020 und 10.11.2022

Es erscheinen Frau Pund und Frau Greiwe für das Dezernat 32 - Regionalentwicklung der Bezirksregierung Münster und nehmen zunächst Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Frau Pund hebt hervor, dass das Vorhaben insgesamt mit den Zielen der Regionalplanung und der Raumordnung im Einklang steht und insofern hat sie den abgegebenen Stellungnahmen auch nichts hinzuzufügen.

Lfd. Nr. 3

Bezirksregierung Münster

Dez. 33 - Flurbereinigungsbehörde

Leisweg 12

48653 Coesfeld

Stellungnahmen vom 11.09.2020 und 21.10.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 4

Bezirksregierung Münster
Dez. 51 - Höhere Naturschutzbehörde
Nevinghoff 22
48147 Münster
Stellungnahmen vom 20.11.2020 und 30.11.2022

Es erscheinen Frau Klönne und Frau Wunsch für die Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Münster und nehmen zunächst Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Frau Klönne führt aus, dass viele Anmerkungen aus der von ihr abgegebenen Stellungnahme durch das Deckblatt A ausgeräumt werden konnten und insofern eine grundsätzliche Zustimmung zu dem Vorhaben gegeben werden kann. Es fehle allerdings noch eine Aktualisierung der artenschutzrechtlich gebotenen Kartierung, da die Erstkartierung in die Jahre gekommen sei und bisher im Verfahren auch noch keine Plausibilitätsprüfung im Hinblick auf die Aktualität der seinerzeit erhobenen Daten erfolgt sei. Der Vertreter der Vorhabenträgerin bestätigt diese Situation und führt aus, dass gerade eine Aktualisierung durchgeführt werde, die abschließenden Ergebnisse der aktuellen Kartierung aber noch nicht vorliegen würden. Wenn das der Fall sei, würden diese Ergebnisse in das Verfahren eingebracht werden. Der VL führt aus, dass zu dem Ergebnis der aktuellen Kartierung die betroffenen Träger öffentlicher Belange jedenfalls auch noch einmal beteiligt werden würden.

Frau Wunsch spricht den Ersatzneubau der BÜSTRA-Anlage am Bahnübergang 8/9 an. Durch die vorgesehene Planung sei das dortige Waldgebiet beeinträchtigt, auch liege dort eine Kartierung als Lebensraumtyp vor. Es erschließe sich ihr nicht als unbedingt notwendig, die BÜSTRA-Anlage in dem geplanten Umfang dort zu errichten, insbesondere was den Anschluss einer Zuwegung für den dortigen landwirtschaftlichen Betrieb anbelange. Die Erwiderung in der Stellungnahme der Vorhabenträgerin halte sie nicht für ausreichend, da nach ihrer Betrachtung der Örtlichkeit dort bisher eine Zuwegung für den landwirtschaftlichen Betrieb nicht erkennbar sei. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin führt aus, dass an dieser Stelle in jedem Fall eine sichere Querung der Landesstraße erforderlich sei und insofern die Anlage der BÜSTRA-Anlage schon einen zusätzlichen Raumbedarf beanspruche. Der Anschluss des neuen Weges zum landwirtschaftlichen Anwesen sei auch auf den Wunsch des dort betroffenen Landwirts zurückzuführen, damit er an dieser Stelle sicher die Landesstraße queren könne. Eine gefahrlose Querung sei ihm bisher auch möglich. Mit der vorliegenden Planung wolle man insbesondere erreichen, dass dort mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen keine längeren Wegstrecken auf der Landesstraße gefahren werden müssten. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin sagt jedoch zu, die Situation insgesamt noch einmal zu überprüfen, um den erforderlichen Eingriff an dieser Stelle so gering wie möglich zu halten.

Lfd. Nr. 5

Bezirksregierung Münster
Dez. 52 – Abfallwirtschaft/Bodenschutz
Albrecht-Thaer-Straße 9
48147 Münster
Stellungnahmen vom 02.09.2020 und 03.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 6

Bezirksregierung Münster
Dez. 53 - Immissionsschutz
Albrecht-Thaer-Straße 9
48147 Münster
Stellungnahmen vom 29.09.2020 und 24.10.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 7

Bezirksregierung Münster
Dez. 54 - Wasserwirtschaft
Nevinghoff 22
48147 Münster
Stellungnahmen vom 17.09.2020 und 18.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 8

Bezirksregierung Arnsberg
Abteilung Bergbau und Energie NRW
Goebenstraße 25
44135 Dortmund
Stellungnahmen vom 02.10.2020 und 23.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 9

Gemeinde Everswinkel
Am Magnusplatz 30
48351 Everswinkel
Stellungnahmen vom 01.10.2020 und 07.12.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 10

Stadt Münster

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Stellungnahmen vom 10.11.2020 und 22.12.2022

Es erscheinen Frau Boronowsky für die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Münster, Herr Kuhn und Herr Fluchtmann vom Amt für Mobilität und Tiefbau sowie Herr Kather vom Stadtplanungsamt und nehmen zunächst Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Herr Kuhn führt aus, dass die Maßnahme von allen in der Stadt Münster betroffenen Ämtern geprüft worden ist und mit der Vorhabenträgerin bezüglich einiger Details auch weiterhin laufende Abstimmungen stattfinden, sodass gegen die Planung keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Frau Boronowsky weist ebenfalls auf das Erfordernis der Aktualisierung der Artenkartierung hin. Ihr wurde bereits von der Vorhabenträgerin zugesagt, dass nach Erstellung der aktuell laufenden Überarbeitung der Kartierung das Ergebnis in das Verfahren eingebracht wird.

Bezüglich des Wunsches in bestimmten Bereichen insbesondere auch für die Anwohner den konkreten Eingriff der Maßnahme erkennbarer zu machen (hier insbesondere bezogen auf die sogenannte Rückschnittzone 6 Meter beidseits der Trasse), sagt die Vertreterin der Vorhabenträgerin zu, dass diese Bereiche in einer Querschnittszeichnung im Maßstab von 1:50 noch erarbeitet werden und dann in das Verfahren eingebracht und zur Verfügung gestellt werden.

Frau Boronowsky spricht im Weiteren die geplanten neuen Pflanzungen im Bereich der Hiltruper Straße/Petersdamm an. Hierzu sagt die Vertreterin der Vorhabenträgerin zu, eine diesbezügliche Detailplanung auch in Abstimmung mit der Stadt Münster im Hinblick auf die dort geplante Mobilstation vorzunehmen. Sie weist jedoch darauf hin, dass es sich bei der Mobilstation nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des WLE-Vorhabens handelt und sie somit nicht Bestandteil der vorliegenden Planung ist.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A regt an, dass die Unterlagen zur aktuellen Artenkartierung auch der Öffentlichkeit bekannt gegeben werden, weil auch von privaten Einwenderinnen und Einwendern hierzu in den bisherigen Einwendungen ausgeführt worden sei.

Die Einwenderin lfd. Nr. E097/E033-A bezieht sich auf die von der Vorhabenträgerin zugesagten Querschnitte, damit sie auch klar erkennen könne, welcher Holzeinschlag gegebenenfalls in ihrem Bereich vorgesehen sei. Hier gehe es unter anderem um zwei wertvolle Eichen.

Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die genannten Unterlagen zunächst der Verfahrensbehörde übermittelt werden. Sodann sei darüber zu entscheiden, ob und in welchem Umfang diese Unterlagen - wie auch möglicherweise weitere im Verlauf des Verfahrens - gegebenenfalls noch öffentlich auszulegen seien oder nach den maßgeblichen Rechtsvorschriften nur eine beschränkte Beteiligung in Betracht komme. Der VL weist darauf hin, dass dies sehr sorgfältig geprüft werde.

Lfd. Nr. 11

Stadt Sendenhorst

Kirchstraße 1

48324 Sendenhorst

Stellungnahmen vom 13.11.2020 und 16.12.2022

Es erscheinen Herr Fühner und Herr Pötz für die Stadt Sendenhorst und nehmen Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Herr Fühner bedankt sich zunächst für die Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zu ihren Äußerungen im Rahmen des Verfahrens und die zwischenzeitlichen internen Abstimmungen. So seien wesentliche Dinge auch abgearbeitet worden und nicht mehr offen, sodass gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken bestehen würden.

Aus Sicht der Stadt Sendenhorst sei jedoch der Ausbau der Bahn begleitenden Wege von großer Bedeutung. Auch hier habe es bisher eine gute Abstimmung gegeben. Offen seien aber insbesondere die durchgehenden Radwegeverbindungen zwischen Albersloh und Münster entlang der Landesstraße, dem Bahnübergang am Gut Berl und der Ortsumgehung in Wolbeck.

Hierzu meldet sich auch der Leiter der Regionalniederlassung des Landesbetriebes Straßenbau NRW (lfd. Nr. 14), Herr Ransmann, zu Wort und betont, dass aus seiner Sicht auch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) hierzu eine deutliche Aufforderung gebe. Insbesondere im § 16 dieses Gesetzes sei ein Zusammenwirken aller Beteiligten gefordert. Er sehe genauso wie die Stadt Sendenhorst an dieser Stelle auch den Bedarf für einen Lückenschluss des Radwegenetzes, sodass man im Rahmen der WLE-Planung entsprechende Überlegungen aufnehmen sollte.

Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass im Rahmen der vorliegenden Planung nur notwendige Folgemaßnahmen durchgeführt werden dürfen, d. h. Maßnahmen, die als eine unmittelbare Folgewirkung für die Realisierung des Vorhabens erforderlich sind. Er sehe keine Möglichkeit, bei „Gelegenheit“ weitere durchaus sinnvolle Maßnahmen wie den hier angesprochenen Radwegbau miteinzubeziehen. Er weist darauf hin, dass die vorliegende Rechtsprechung hier auch klare Grenzziehungen vornehme; auch die Planfeststellungsbehörde müsse überlegen, was im Rahmen eines Beschlusses mit aufgenommen werden könne und was nicht.

Der VL bestätigt grundsätzlich die angesprochene Rechtsprechung, sieht allerdings auch das generelle Erfordernis bei jeder laufenden Planung, im Rahmen des Möglichen parallele konzeptionelle Planungen wie den Radwegbau mit in die Überlegungen einzubeziehen.

Herr Dr. Quas vom Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband (lfd. Nr. 34) zeigt sich ein wenig irritiert über die Diskussion und weist darauf hin, dass auch der Landwirtschaftsverband natürlich nicht grundsätzlich gegen einen Radwegbau sei, aber dabei auch entsprechende Flächeninanspruchnahmen der Landwirtschaft zu berücksichtigen seien. Im konkreten Fall weist er auf den westlich der Landesstraße zwischen Albersloh und Wolbeck schon bestehenden Radweg entlang der Werse hin, der aus seiner Sicht an dieser Stelle eine ausreichende Radwegeverbindung darstelle.

Auf Nachfrage von Herrn Fühner hinsichtlich einer möglichen Radwegeführung links parallel vom Bahnübergang Gut Berl in Richtung Ortsumgehung Wolbeck kann die Vertreterin der Vorhabenträgerin bestätigen, dass in diesem Bereich die Gleislage unverändert bleibt und insofern Bahn linksseitig auch eine Radwegeführung unter der Überführung der Ortsumgehung hindurch entlang der Bahntrasse bis zum dort vorgesehenen Bahnübergang möglich sein müsste.

Lfd. Nr. 12

Kreis Warendorf

Waldenburger Straße 6

48231 Warendorf

Stellungnahmen vom 29.10.2020 und 24.11.2022

Es erscheint Herr Terwey für den Kreis Warendorf und nimmt zunächst Bezug auf seine o. g. Stellungnahmen.

Der Kreis Warendorf begrüßt das Vorhaben ausdrücklich und Herr Terwey zeigt sich insofern auch mit der Erwiderung der Vorhabenträgerin in der vorliegenden Synopse sehr einverstanden. Neue oder ergänzende Anmerkungen seitens des Kreises Warendorf gebe es insofern nicht. Das Einvernehmen könne zu allen erforderlichen Punkten erteilt werden, unabhängig davon, dass im weiteren Verlauf insbesondere auch im Hinblick auf die Ausführungsplanung noch weiterhin Detailabstimmungen mit der Vorhabenträgerin zu treffen seien.

Lfd. Nr. 13

Landeseisenbahnverwaltung NRW

Hachestraße 61

45127 Essen

Stellungnahmen vom 02.11.2020 und 02.12.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 14

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Wahrkamp 30

48653 Coesfeld

Stellungnahmen vom 06.10.2020 und 30.11.2022

Es erscheinen Herr Ransmann, Herr Feicke, Herr Grenz und Herr Steinbuß für den Landesbetrieb Straßenbau NRW sowie Herr Grunwald für die Ingenieurgesellschaft BBW und nehmen zunächst Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Herr Ransmann begrüßt ausdrücklich das Projekt und lobt die Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin, die sich gut entwickelt habe. Für den Landesbetrieb sei das Schwerpunktthema die Sicherheit der Verkehre.

Im Weiteren bestätigt Herr Steinbuß, dass viele Punkte aus den beiden Stellungnahmen des Landesbetriebs zwischenzeitlich geklärt worden sind, jedoch noch einige Nachweise für die Leistungsfähigkeit an einigen Knotenpunkten fehlen. Auch bezüglich der Entwässerung an einigen Knotenpunkten seien noch Nachweise zu führen, insbesondere sei hier noch nicht ganz klar, ob für eine adäquate Entwässerung gegebenenfalls auch noch weitere Flächen benötigt würden.

Auf Nachfrage von Herrn Steinbuß erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass am Bahnübergang 4 Elmster Berg der bisherige Durchgang bzw. die dann alte Quermöglichkeit geschlossen wird und sowohl eingezäunt als auch begrünt wird.

Herr Steinbuß spricht im Weiteren den Bahnübergang 22 an, der aus Sicht des Landesbetriebs noch nicht optimal gestaltet ist. In Bezug auf die Einmündung des parallelen Seitenweges verständigt man sich in der Diskussion darauf, zunächst das von Straßen NRW durchzuführende Sicherheitsaudit abzuwarten. Erforderlichenfalls werden dem Landesbetrieb hierfür noch Detailpläne seitens der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin als auch Herr Bey von der Firma Schüßler-Plan als Projektingenieur weisen allerdings darauf hin, dass aus ihrer Sicht die bisherigen Planungen den rechtlichen Vorgaben entsprechen und dabei insbesondere benachbarte Flächen so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden.

Herr Steinbuß macht auf die beim Landesbetrieb in Planung befindliche Ortsumgehung Sendenhorst aufmerksam und einen bei Bahn-km 16,6+32 (lfd. 102) befindlichen kritischen Durchlass. Der Landesbetrieb bittet die Vorhabenträgerin zu prüfen, ob der Durchlass gleich auch entsprechend den Anforderungen der zukünftigen Ortsumgehung mit gebaut werden könne. Dies stellt die Vorhabenträgerin in Aussicht, insbesondere wenn sich der Landesbetrieb seinerseits auch an einer entsprechenden Kostentragung beteilige.

Lfd. Nr. 15

Geologischer Dienst NRW
De-Greiff Straße 195
47803 Krefeld
Stellungnahmen vom 30.09.2020 und 11.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 16

Landesbetrieb Wald und Holz NRW
Albrecht-Thaer-Straße 22
48147 Münster
Stellungnahmen vom 07.10.2020 und 23.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 17

LWL-Archäologie für Westfalen
An der Speichern 7
48157 Münster
Stellungnahme vom 31.08.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 18

LWL Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen
Freiherr-vom-Stein-Platz 1
48133 Münster
Stellungnahme vom 16.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 19

Landwirtschaftskammer NRW
 Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland
 Borkener Straße 25
 48653 Coesfeld
 Stellungnahme vom 30.11.2022

Es erscheint Herr Hessel und bezieht sich zunächst auf seine Stellungnahmen (zusammen mit der laufenden Nummer 20).

Die laufenden Nrn. 19 und 20 werden gemeinsam erörtert.

Herr Hessel führt aus, dass er es begrüßt, dass das Schwerpunktthema „Kompensation“ gemeinsam mit der Stiftung Westfälische Kulturlandschaft angegangen und zufriedenstellend gelöst worden ist, insbesondere die produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen werden seitens der Landwirtschaftskammer begrüßt.

Sollte es in dem Verfahren zu den von der Stadt Sendenhorst und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW angesprochenen weiteren bahnbegleitenden Radwegmaßnahmen kommen, bittet Herr Hessel ausdrücklich insofern auch um Beteiligung, da er davon ausgeht, dass damit auch weitere landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssten. Der Vertreter der Vorhabenträgerin verweist auf die Diskussion mit der Stadt Sendenhorst und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu dem Punkt eines Radwegeschlusses und sieht dies nicht als Aufgabe der Vorhabenträgerin an.

Lfd. Nr. 20

Landwirtschaftskammer NRW
 Kreisstelle Münster und Warendorf
 Waldenburger Straße 6
 48231 Warendorf
 Stellungnahme vom 09.10.2020

Verweis auf lfd. Nr. 19

Lfd. Nr. 21

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
Westdeutsche Kanäle
Münsterstraße 77
48431 Rheine
Stellungnahmen vom 01.10.2020 und 29.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 22

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Referat Infra I 3
Fontainengraben 200
53123 Bonn
Stellungnahmen vom 22.09.2020 und 25.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 23

Handwerkskammer Münster
Bismarckallee 1
48151 Münster
Stellungnahmen vom 08.10.2020 und 29.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 24

IHK NW
Sentmaringer Weg 61
48151 Münster
Stellungnahmen vom 14.10.2020 und 30.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 25

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
Bahnhofstraße 48
59423 Unna
Stellungnahme liegt noch nicht vor

Es erscheint Herr Rümke für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Der VL erläutert zunächst, dass unter dieser laufenden Nummer insofern ein Wechsel stattgefunden hat, als der ZVM aufgrund einer Neuorganisation aus dem Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ausgeschieden ist und diese Aufgaben aktuell nur noch vom NWL wahrgenommen werden.

Herr Rümke führt aus, dass seitens des NWL als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, es vielmehr von dort auch weiterhin unterstützt würde. Eine schriftliche Stellungnahme wird noch kurzfristig abgegeben.

Lfd. Nr. 26

Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)
Rudolf-Diesel-Straße 8
59348 Lüdinghausen
Stellungnahmen vom 06.10.2020 und 24.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 27

Westnetz Regionalzentrum Münster
Weseler Straße 480
48163 Münster
Stellungnahmen vom 07.10.2020, 22.10.2020, 24.11.2022 und 29.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 28

Stadtnetze Münster GmbH
Hafenplatz 1
48155 Münster
Stellungnahmen vom 17.09.2020 und 01.12.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 29

Stadtwerke Münster

Hafenplatz 1

48155 Münster

Stellungnahme vom 02.09.2020

Es erscheint Herr Roes für die Stadtwerke Münster und nimmt zunächst Bezug auf seine o. g. Stellungnahme.

Herr Roes führt aus, dass seitens der Stadtwerke Münster das Vorhaben ausdrücklich begrüßt wird und insofern auch keine Bedenken bestehen.

Lfd. Nr. 30

Deutsche Telekom Technik GmbH
Planauskunft West, PTI 15
Dahlweg 100-102
48153 Münster
Stellungnahme vom 01.10.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 31

Vodafone D2 GmbH
Kammerstück 17
44357 Dortmund
Stellungnahmen vom 24.09.2020 und 09.12.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 34

Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband
Schorlemerstraße 15
48143 Münster
Stellungnahmen vom 05.10.2020 und 25.11.2022

Es erscheint Herr Dr. Quas für den Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband und nimmt zunächst Bezug auf seine o. g. Stellungnahmen.

Herr Dr. Quas hebt hervor, dass es für die Land- und Forstwirtschaft sehr wichtig sei, Flächen zu schonen. Insofern werden die produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen im Rahmen dieses Vorhabens begrüßt. Sollte sich aufgrund der noch ausstehenden artenschutzrechtlichen Aktualisierung oder sonstiger planerischer Maßnahmen ein weiterer Flächenbedarf ergeben, bittet er ebenfalls um eine weitere Beteiligung im Verfahren.

Herr Dr. Quas begrüßt es, wenn der Landwirtschaft seitens der Vorhabenträgerin vorrangig auch Tausch- und Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden können. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass dies im Einzelfall geprüft wird und insbesondere bei der noch ausstehenden Erörterung mit den Grundstücksbetroffenen oder aber den individuellen Grunderwerbsgesprächen der Vorhabenträgerin diskutiert werden kann.

Herr Dr. Quas weist darauf hin, dass die Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (Land R 19) der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben aus seiner Sicht hier nicht anwendbar sind, weil sie ausschließlich Maßnahmen im Bereich des Bundes betreffen. Die Vorhabenträgerin nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und wird ihn im weiteren Verfahren berücksichtigen.

Auf die Frage von Herrn Dr. Quas nach einer BÜSTRA-Anlage am Bahnübergang bei Bahn-km 17,4 erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass an der Stelle nach ihrer Prüfung bzw. Berechnung die erforderlichen Räumstrecken eingehalten werden können und im Übrigen dort aus ihrer Sicht keine Veranlassung für den Bau einer BÜSTRA-Anlage besteht.

Auf Nachfrage des VL beim Landesbetrieb Straßenbau NRW erwidert Herr Steinbuß, dass bei Einhaltung der Räumstrecken auch aus Sicht des Landesbetriebs an dieser Stelle eine BÜSTRA-Anlage nicht erforderlich sei. Dabei bezieht er sich auf das von der Firma Schüller-Plan erstellte Gutachten.

Lfd. Nr. 38

Wasser- und Bodenverband Münster-Südost
WLV e.V.

Kreisverband Warendorf
Waldenburger Straße 10

48231 Warendorf

Stellungnahme vom 01.12.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 39

Wasser-und Bodenverband Albersloh-Rinkerode
Gnegel GmbH

Herr Martin Janiczek

Osttor 43

48324 Sendenhorst

Stellungnahmen vom 11.09.2020 und 28.10.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 40

Wasser-und Bodenverband Sendenhorst-Ennigerloh
Gnegel GmbH

Herr Martin Janiczek

Osttor 43

48324 Sendenhorst

Stellungnahmen vom 11.09.2020 und 28.10.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Lfd. Nr. 41

Deutsche Bahn AG

DB Immobilien, Region West

Erna-Scheffler-Straße 5

51103 Köln

Stellungnahmen vom 07.10.2020 und 28.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Lfd. Nr. 42

PLEdoc GmbH

Gladbecker Straße 404

45326 Essen

Stellungnahmen vom 07.10.2020 und 30.11.2022

Es erscheinen Herr Reszucha für die GasLINE CP Customer Projects GmbH sowie Herr Dzikus und Frau Brinkmann für die Open Grid Europe GmbH (OGE) und nehmen zunächst Bezug auf ihre o. g. Stellungnahmen.

Frau Brinkmann weist auf die bei Bahn-km 21,1 liegenden zwei Gasleitungen der OGE hin. Sie seien bisher in den Planunterlagen nicht verzeichnet gewesen. Die OGE geht auch ausweislich eines von ihr eingeholten TÜV-Gutachtens davon aus, dass beide Leitungen an dieser Stelle verlegt werden müssen. Nach dem Ergebnis ihrer Prüfung sei eine Verlängerung des Mantelrohres jeweils nicht möglich. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erklärt, dass ihr das TÜV-Gutachten und entsprechende Leitungspläne inzwischen vorliegen. Insofern sei davon auszugehen, dass die Planung an dieser Stelle anzupassen ist und eine Überarbeitung mit Blick auf die notwendige Verlegung der beiden Gasleitungen stattzufinden hat. Der VL bittet darum, diese notwendige Folgemaßnahme in jedem Fall in das laufende Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

Herr Reszucha von der Firma GasLINE weist auf die beiden Lichtwellenleiter-Leitungen bei Bahn-km 18,4+42 und 19,5+51 hin, die im Rahmen der Planungen unbedingt zu berücksichtigen seien. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erklärt, dass diese Leitungen ihr bekannt sind und berücksichtigt werden und auch bei weiteren Umplanungen Berücksichtigung finden.

Lfd. Nr. 43

Amprion
Rheinlanddamm 24
44139 Dortmund
Stellungnahme vom 08.09.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Da keine weiteren Vertreterinnen und Vertreter der Träger öffentlicher Belange anwesend sind, wird die Erörterung nach Zustimmung aller Beteiligten um 12.50 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen und mit der Erörterung der Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen um 14.00 Uhr fortgesetzt.

C.**Erörterung der Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen am Montag, 28.08.2023, von 14.00 Uhr bis 16.36 Uhr****Lfd. Nr. 36**

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen
Stellungnahmen vom 07.10.2020 und 29.11.2022

Es erscheint Frau Annette Brandenfels von der BUND Kreisgruppe Warendorf als Vertreterin des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW und nimmt Bezug auf die o. g. Stellungnahmen.

Frau Brandenfels weist zunächst darauf hin, dass sie nur zu den von ihr beigetragenen Punkten der vorliegenden Gesamtstellungnahme des Landesbüros zu der Ausgangsplanung und zum Deckblatt A eine Erörterung anstrebt.

Beginnend mit der Ausgangsstellungnahme spricht Frau Brandenfels dort die laufende Nummer 13 der Synopse an. Sie hebt die Bedeutung des Gleisschotters und die Durchgängigkeit für Reptilien und Amphibien hervor und hält insbesondere auch Hohlräume für eine Wanderung bzw. zur Überwindung des Schienenstranges für wandernde Amphibien für wichtig. Der Fachgutachter der Vorhabenträgerin Herr Schöne führt zunächst aus, dass keine artenschutzrechtlich relevanten Reptilien oder Amphibien bisher kartiert worden seien, die Aktualisierung der Kartierung aber abzuwarten sei. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin hebt hervor, dass die neue Schotterung und Stopfung auch für die Verkehrssicherheit der Schiene und der Züge erforderlich ist und insofern keine künstlichen Hohlräume geschaffen werden können. Frau Brandenfels vertieft ihren Vortrag und sagt zu, der Planfeststellungsbehörde eine Skizze zu übermitteln, die ihr Anliegen verdeutlicht. Dies besteht im Wesentlichen darin, durch das Entfernen einzelner Schottersteine für Amphibien eine möglichst sichere Querung des Schienenweges zu schaffen. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Situation anhand der übermittelten Skizze nochmals zu überprüfen.

Zur laufenden Nummer 18 der vorliegenden Synopse erhebt Frau Brandenfels die Forderung, statt der vorgesehenen Regio-Saatgutmischung das Samenpotenzial der vorgefundenen autochthonen Pflanzengesellschaften zu verwenden. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass diese Forderung nicht gewährleistet werden könne, sehr wohl aber der zugesagte Einsatz von Regio-Saatgut. Dieses Kompensationskonzept sei so auch mit den beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden.

In der laufenden Nummer 19 der vorliegenden Synopse weist Frau Brandenfels auf die morphologischen Ausprägungen der früheren sogenannten Hochäcker hin und fordert auch insofern eine Diversifizierung des auf der Fläche E 2.1 vorgesehenen Waldumbaus. Die Fachgutachterin Frau Moormann verweist auf das vorliegende Maßnahmenkonzept, wonach die dort vorgesehene Waldumwandlung durchaus eine Entwicklung zu Naturwald und nicht zu einem Wirtschaftswald beinhalte und entsprechende Standorteigenschaften berücksichtige. Ebenso sei auch eine Extensivierung bei der

vorgesehenen Umwandlung von Ackerfläche in Grünland auf der Fläche E 2.2 in Abstimmung mit der Stiftung Westfälische Kulturlandschaft vorgesehen. Beide Flächen entstammen dem Flächenpool der Stiftung.

Frau Brandenfels gibt bezogen auf die laufende Nummer 21 die Anregung, unabhängig von der vorgesehenen Kompensation auch hier die Oberflächenstrukturen etwa durch Schwenken zu diversifizieren, um von den bisher durchweg ebenen Ackerflächen wegzukommen. Die Fachgutachterin Frau Moormann weist auf die Abstimmung mit dem Regionalforstamt Münster hin. Die gewünschte Diversifizierung könne durch Hinweise in den Maßnahmenblättern aufgenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde bittet darum, dies zu prüfen.

Bezogen auf die laufende Nummer 9 führt Frau Brandenfels aus, dass nach ihrer Auffassung so wenig wie möglich in die dort genannten Biotoptypenbestände eingegriffen werden solle. Der Vertreter der Vorhabenträgerin stellt zunächst klar, dass mit dem Wert der Flächen in der Stellungnahme der Vorhabenträgerin nicht der monetäre oder wirtschaftliche Wert gemeint sei, sondern der ökologische bzw. Biotopwert. Er hebt hervor, dass bereits am Vormittag schon wiederholt darauf hingewiesen worden sei, dass insgesamt eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme auch das Planungsziel gewesen ist. Frau Brandenfels hält ihre Forderung an dieser Stelle aufrecht, so dass der Vertreter der Vorhabenträgerin zusagt, auch auf Wunsch des VL die Gegebenheit dort noch einmal zu prüfen, insbesondere auch in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer.

Zur laufenden Nummer 13 hebt Frau Brandenfels hervor, dass eine entsprechende dauerhafte Pflege der Nistkästen sehr wichtig sei, insbesondere für die jährliche Brutperiode. Dies sei auf jeden Fall zu gewährleisten, da die Population hier nur aus einem Brutpaar bestehe. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass in dem Maßnahmenblatt die erhobene Forderung beschrieben sei, d. h. eine jährliche Betreuung und Pflege der Nistkästen gewährleistet ist. Jedes Maßnahmenblatt werde Gegenstand der Planfeststellung und damit auch rechtsverbindlich. Darüber hinaus finde auch eine Prüfung der vorgesehenen Maßnahmen durch die zuständigen Naturschutzbehörden statt. Er geht davon aus, dass dadurch auch eine dauerhafte Durchführung der Pflege sichergestellt ist.

Zur laufenden Nummer 15 weist Frau Brandenfels auf die Radwanderstrecke der 100-Schlösser-Route hin und dort zu überwindende Höhenunterschiede, die sich durch die vorgesehene Planung und Verlängerung der Wegstrecke ergeben. Der Vertreter der Vorhabenträgerin verweist auf die Erörterung am Vormittag mit der Stadt Sendenhorst und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Unstreitig sei hier eine Erschwernis durch einen Umweg von ca. 500 m gegeben, der Höhenunterschied sei aber eher gering. Einen derartigen Umweg halte er jedoch für vertretbar. Die Querung würde durch die geplante Maßnahme auch sicherer werden. Ferner seien an dieser Stelle wieder Eigentumsflächen erforderlich, die nicht unmittelbar Gegenstand der vorliegenden Planung seien und auch nicht von der Vorhabenträgerin als sogenannte notwendige Folgemaßnahme angesehen werden.

Zur laufenden Nummer 12 des Deckblatts erläutert die Fachgutachterin Frau Moormann auf Nachfrage von Frau Brandenfels, dass unter dem Begriff „multifunktional“ zu verstehen sei, dass über die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auch der Eingriff in die Böden mit ausgeglichen ist.

Auf Nachfrage von der Einwenderin lfd. Nummer E097/E033-A bestätigt der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass kein Glyphosat eingesetzt wird. Es würden aber Herbizide im notwendigen Umfang eingesetzt, um einer Verkräutung der Gleise entgegenzuwirken.

Die Einwenderin lfd. Nummer E097/E033-A ist der Auffassung, dass auf dieser Trasse weder Tiere noch irgendwelche Pflanzen überleben können. Der Vertreter der Vorhabenträgerin tritt dem entgegen und weist darauf hin, dass die vorliegende Planung auch unter Umweltgesichtspunkten mit den Fachbehörden abgestimmt worden ist.

Auf Nachfrage vom Einwender lfd. Nr. E124/E043-A, auch bezogen auf seine eigene Einwendung, inwieweit bei der WLE-Strecke Erkenntnisse im Hinblick auf Altlasten oder Gifteinträge vorliegen würden, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass ihr im Hinblick auf Schadstoffeinträge - auch im Bereich von Anliegergrundstücken - keine Erkenntnisse bzw. Verdachtspunkte vorliegen. Bei der Aufnahme der Altmaterialien des Gleiskörpers wie insbesondere Schotter und Schwellen werden die notwendigen Untersuchungen jedoch vorgenommen und es würden diese Abfälle auch fachgerecht behandelt bzw. entsorgt werden.

Der Einwender lfd. Nr. E124/E043-A schlägt vor, an einigen wenigen repräsentativen Stellen entsprechende Bodenbeprobungen bei den Anwohnern vorzunehmen, um jeglichen Verdacht und jegliche Beeinflussung ausschließen zu können. Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist dies zurück. Zum einen halte er einzelne Bodenbeprobungen an einer insgesamt 21 km langen Strecke nicht für repräsentativ, zum anderen gebe es auch keinerlei Hinweise darauf, dass es in der Nachbarschaft der Bahnstrecke zu den vom Einwender befürchteten Beeinträchtigungen insbesondere durch Glyphosat oder entsprechende Mittel gekommen sein könnte. Wäre dies der Fall, dann müssten sich auch Auswirkungen in den Vorgärten der Anwohner zeigen oder gezeigt haben. Dies gelte nicht nur für Glyphosat, sondern auch im Hinblick auf die vom Einwender angesprochenen Behandlungsmittel für Holzschwellen oder Ölaustritte aus den Lokomotiven.

Ende der Erörterung am Montag, 28.08.2023, um 16.36 Uhr.

Fortsetzung des Erörterungstermins am Dienstag, 29.08.2023, um 09.10 Uhr.

A.

Allgemeine Informationen (s. o.)

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 erscheint jeweils mit Vollmacht für die vorgenannten Einwenderinnen und Einwender.

Nach der Vorstellung des Verfahrensablaufs fragt der Einwender lfd. Nr. E124/E043-A, wann die Vorhabenträgerin eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW durchgeführt habe und ob die Ergebnisse dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dokumentiert seien. Sie seien bisher nicht bekannt. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.05.2018 in Münster und am 15.11.2018 in Wolbeck stattgefunden habe. Die Ergebnisse der Veranstaltung vom 15.05.2018 seien im Internet auf der Seite der Stadt Münster abrufbar. Er weist darauf hin, dass die Funktion dieser gesetzlichen Regelung sei, in einem frühen Verfahrensstadium über das Vorhaben zu informieren, ohne dass dabei fertige Unterlagen vorhanden sein müssten. Als lediglich fakultative Veranstaltung, die gesetzlich nicht zwingend sei, sei sie ohnehin für das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht von Relevanz. Aus Sicht des Einwenders haben beide Veranstaltungen nicht die Anforderungen an eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für das vorliegende Planfeststellungsverfahren erfüllt und er bittet darum, ihm die Ergebnisse dieser Veranstaltungen zur Verfügung zu stellen. Die Vorhabenträgerin sagt zu, diese über die Anhörungsbehörde nachzureichen.

Auf Nachfrage vom Einwender lfd. Nr. E049/E018-A erläutert der VL, dass aufgrund des bereits am 22.10.2015 durchgeführten sogenannten Scopingtermins nach § 5 UVPG das vorliegende Verfahren wegen der in § 74 Abs. 2 Nummer 1 UVPG neuer Fassung getroffenen Regelung und des dort genannten Stichtages 16.05.2017 insgesamt nach dem bis zu diesem Stichtag geltenden alten Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Dies hat insbesondere zur Konsequenz, dass nach der alten Fassung des UVPG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW eine Einwendungsfrist von zwei Wochen zu gewähren war. Der VL weist darauf hin, dass diese gesetzlichen Regelungen zwingend sind, d. h. diese Frist auch nicht durch die Verfahrensbehörde verlängert werden konnte.

D.

Erörterung der themenbezogenen Einwendungen Privater am Dienstag, 29.08.2023, von 09.10 Uhr bis 13.15 Uhr

Themenpunkt 1: Planrechtfertigung (Kosten, Finanzierung, Verkehrsaufkommen)

Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik Planrechtfertigung ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Auf Nachfrage vom Einwender lfd. Nr. E264/E100-A zum Nutzen-KostenIndikator der standardisierten Bewertung als Grundlage dieses Verfahrens erwidert Herr Rümke vom NWL, dass in einer Sensitivitätsbetrachtung unter Einbeziehung der Stadtbuslinie 8 mit 20 Minuten-Takt der Nutzen-Kosten-Indikator im schlechtesten Fall auf 1,07 sinkt. Als Ergebnis der standardisierten Bewertung mit einem anderen, reduzierten Angebot der Linie 8 ohne Anbindung des Ortsteils Wolbeck sei ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,30 ermittelt worden.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 fragt nach, ob in den Betrachtungen zur Nutzen-Kosten-Analyse ein Dieselmotor unterstellt worden sei oder ob dort auch die Notwendigkeit von Ladestationen für batteriebetriebene Fahrzeuge berücksichtigt worden sei, was aus ihrer Sicht zu höheren Kosten führen würde. Herr Winter vom NWL erwidert, dass nach vergleichenden Betrachtungen der Betrieb mit sogenannten batterieelektrischen BEMU-Fahrzeugen, wie sie für das vorliegende Vorhaben ausschließlich vorgesehen seien und bereits bestellt seien, aufgrund einer besseren Bewertung der Nachhaltigkeit dieser Fahrzeuge einen höheren Nutzen-Kosten-Indikator ergeben würde. Die BEMU-Fahrzeuge benötigten auch keine Ladestationen, sondern verfügten über Stromabnehmer und würden so über die Oberleitungen im Hauptbahnhof Münster aufgeladen.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 wendet ein, dass sicherlich für die BEMU-Fahrzeuge auch ein höherer Beschaffungspreis zugrunde zu legen sei. Herr Winter erwidert, dass die Preise für derartige Neufahrzeuge in den vergangenen Jahren gesunken seien, auch weil kaum noch Dieselfahrzeuge am Markt vorhanden bzw. beschaffbar seien. Herr Rümke ergänzt, dass sich bei einer Sensitivitätsbetrachtung an dieser Strecke mit batteriebetriebenen Fahrzeugen ergeben habe, dass der Nutzen-Kosten-Indikator steige.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A führt aus, dass nach seiner Auffassung die Finanzierung eine wichtige Voraussetzung für die Planrechtfertigung des vorliegenden Vorhabens sei und Mehrkosten aufgrund der erforderlichen Lademöglichkeiten an den Endpunkten der Strecke, der Instandsetzung der Kanalbrücke, der wohl auch notwendigen Modernisierung eines Stellwerks sowie der am Vortag zur Sprache gekommenen Umlegung einer Erdgasleitung in den bisherigen Kostenberechnungen nicht enthalten seien. Im Ergebnis stellt er mit anderen anwesenden Einwenderinnen und Einwendern die Forderung nach einer Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Indikators bzw. einer Aktualisierung der entsprechenden Untersuchung. Der Vertreter der Vorhabenträgerin lehnt die Forderung nach einer Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse unter dem Hinweis darauf ab, dass maßgeblich für die Finanzierung des vorliegenden Projekts die Aufnahme des Vorhabens in den Infrastrukturbedarfsplan als auch in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen sei, wie es auch in der Eingangspräsentation dargestellt worden sei. Dadurch sei aus seiner Sicht die Finanzierung des Projekts auch gesichert, ohne dass es einer Nachberechnung bedürfe.

Auf die Frage von Einwenderin lfd. Nr. E097/E033-A, ob denn auch andere kostengünstigere und aus ihrer Sicht bürgerfreundlichere Maßnahmen für die hier in Rede stehende Eisenbahntrasse und insbesondere auch Folgekosten für den zukünftigen Betrieb geprüft worden seien, weist der Vertreter der Vorhabenträgerin auf den langjährigen Planungs- und Diskussionsprozess hin, in dem man seit 1997 auch unterschiedliche Verkehrskonzepte der Stadt Münster, der Stadt Sendenhorst und des Kreises Warendorf betrachtet habe. Im Ergebnis sei dann die vorliegende Planung weiter betrieben worden.

Zu den Betriebskosten verweist Herr Rümke vom NWL darauf, dass mit der Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW auch grundsätzlich die Finanzierung der dort ausgewiesenen Eisenbahnstrecken gesichert ist.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A, ob bei diesen Betrachtungen auch die aktuellen Inflationssteigerungen berücksichtigt worden seien, die sicherlich dazu führen würden, dass die ursprünglich angenommenen Kosten sich deutlich erhöhen würden, weist der Vertreter der Vorhabenträgerin darauf hin, dass es eine klare Landesusage sowohl für die Infrastruktur als auch für den Betrieb gebe. Darüber würden auch Bestandsverkehre finanziert und das sei Ausgangspunkt für die vorliegenden Planungen und Baumaßnahmen. Der Vertreter des NWL weist ergänzend darauf hin, dass die Steigerungen in den bisher angenommenen Investitionskosten aktuell nicht seriös zu ermitteln seien, aus seiner Sicht auch erst bei einer Projektausschreibung und Vergabe fixiert werden könnten und von Bedeutung seien. Der VL weist darauf hin, dass auch für die Planfeststellungsbehörde die Frage der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme, die Gegenstand der vorliegenden Planung ist, bei einer abschließenden Beschlussfassung von Bedeutung ist. Insofern versichert sich auch die Planfeststellungsbehörde zu diesem Zeitpunkt, dass eine Finanzierung der geplanten Maßnahme seitens des Landes Nordrhein-Westfalen gewährleistet werden kann.

Einwender lfd. Nr. E016-A, Einwender lfd. Nr. E006 und Einwender lfd. Nr. E270/E102-A weisen darauf hin, dass seit 48 Jahren auf der Strecke kein Personenverkehr mehr stattfindet und seit einigen Jahren auch kein Güterverkehr. Sie stellen sich die Frage, inwieweit für diese Strecke überhaupt noch Bestandsschutz bestehen kann, ob noch alte Rechtsgrundlagen gelten oder nicht vielmehr hier auch neues Recht Anwendung finden müsse und ob sich die Vorhabenträgerin überhaupt noch auf die alten Rechtsgrundlagen für die Inbetriebnahme der Strecke berufen könne. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass keine der bestehenden Zulassungen und Genehmigungen für die WLE erloschen seien. Die Widmung als Eisenbahnbetriebsanlage als auch die Betriebsgenehmigung für den Güter- und Personenverkehr würden fortbestehen. Diese Verkehre könnten auch jederzeit wieder auf den bestehenden Gleisen aufgenommen werden. Die Ertüchtigung der Gleisinfrastruktur erfolge selbstverständlich nach heute geltendem technischen Regelwerk und darüber hinaus auch nach entsprechenden fachgesetzlichen und allgemein verfahrensrechtlichen Vorschriften.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E006 erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass die bestehende Betriebsgenehmigung keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorsehe. Für den zukünftig geplanten Betrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 100 km/h sei jedoch eine entsprechende Ertüchtigung der Infrastruktur in Teilbereichen erforderlich.

Der Einwender Ifd. Nr. E185/E069-A nimmt Bezug auf die 2010 erstellte Fahrgastprognose von 6.500 Fahrgästen täglich unter Annahme der Einstellung der Buslinie 8. In der standardisierten Bewertung 2018 sei dann eine Fahrgastzahl von 10.000 angenommen worden. Er fragt nach den Grundlagen für diese Einschätzung.

Der Einwender Ifd. Nr. E14/E004-A ergänzt, dass nach seinem Dafürhalten auch das mobile Arbeiten während der Corona-Zeit maßgeblich zu Veränderungen bei den Fahrgastzahlen im SPNV und ÖPNV beigetragen habe, sodass heute weniger Fahrgäste anzutreffen seien und insofern sich auch die Bedarfsfrage stelle.

Herr Winter vom NWL erwidert, dass es sich bei der Fahrgastannahme aus dem Jahr 2010 in dem Gutachten der Firma Spiekermann nur um eine grobe Abschätzung gehandelt habe. Diese sei im Rahmen der standardisierten Bewertung 2018 schon sehr viel genauer anhand des dort zugrundeliegenden Verkehrsmodells ermittelt worden. Sofern Einwender Ifd. Nr. E185/E069-A sich auf Pendlerströme aus Sendenhorst oder auch aus den Ortsteilen der Stadt Münster beziehe, seien diese nur ein Teil der Fahrgastzahlen. Auch andere Nutzer des SPNV seien sicherlich zu berücksichtigen. Es treffe zu, dass einerseits die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie im Hinblick auf die Fahrgastzahlen noch nicht prognostiziert werden konnten, andererseits der NWL auf seinen Schienenstrecken feststelle, dass die aktuellen Fahrgastzahlen durchaus wieder die Werte der Vor-Corona-Zeit erreicht hätten. Auch seien die Auswirkungen des vor kurzem eingeführten 49 Euro-Deutschland-Tickets in den Fahrgastprognosen noch in keiner Weise enthalten.

Der Einwender Ifd. Nr. E049/E018-A weist unter Bezug auf den Erläuterungsbericht S. 17 darauf hin, dass nach der vorliegenden Planung die Buslinie S30 und die Regionalbuslinie 32 zukünftig auf Teilen ihres Weges eingestellt werden sollen, nämlich dort, wo die WLE-Trasse errichtet wird und zukünftig der Schienenverkehr stattfinden soll. Er hält dies für eine deutliche Verschlechterung der ÖPNV-Anbindungen für die betroffenen Anwohner in diesem Bereich und sieht insofern auch keinen Gemeinwohlnutzen der vorliegenden Planung für die Öffentlichkeit. Die Vertreter des NWL weisen darauf hin, dass die genannten Linien nicht vollständig eingestellt werden, sondern an den Haltepunkten der WLE-Strecke angebunden werden. Im Übrigen verweisen sie auf die angepassten Buslinienkonzepte der jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger, d. h. konkret des Kreises Warendorf.

Herr Terwey vom Kreis Warendorf bestätigt, dass die vorgenannten Linien in Sendenhorst an die WLE angebunden werden sollen. Wie der Busverkehr zwischen Sendenhorst und Münster-Wolbeck in den zukünftigen Jahren konkret ausgestaltet werden soll, sei noch nicht entschieden, sondern bedürfe bei einer Inbetriebnahme der WLE-Strecke einer entsprechenden Anpassung.

Der Einwender Ifd. Nr. E244/E087-A bezieht sich auf die laufende Nummer 40 der vorliegenden Synopse zu seiner Einwendung und beantragt, im Planfeststellungsbeschluss den Fahrplan und die Höchstgeschwindigkeit für die Strecke festzulegen. Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass der angenommene Fahrplan und die Höchstgeschwindigkeit maßgeblich für die vorliegende Infrastrukturplanung gewesen seien und auch für die darauf basierenden Gutachten, wie insbesondere das Lärm- und Erschütterungsgutachten. Hierbei handele es sich aber um eine konservative Betrachtung. Aus seiner Sicht sei eine explizite Festlegung der vom Einwender

gewünschten Punkte nach der Rechtsprechung allerdings nicht möglich, da insbesondere auch Veränderungen im Fahrplan zukünftig machbar sein müssten.

Der VL weist darauf hin, dass die Planfeststellungsbehörde voraussichtlich eine geeignete Regelung in den Planfeststellungsbeschluss aufnehmen wird.

Themenpunkt 2: Planung der Verkehrsobjekte (Bahnübergänge, Streckenführung, Haltepunkte, Bahnhöfe)

Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik der Planung der Verkehrsobjekte ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Auf Nachfrage von Einwenderin lfd. Nummer E097/E033-A bestätigt die Planerin Frau Schkrab, dass es im Rahmen der Ausbauplanung bei der erforderlichen Aufweitung der Radien zu einer maximalen Abweichung von 16 m zur bestehenden Gleislage komme.

Der Einwender lfd. Nr. E016-A regt an, die bahnbegleitenden Seitenwege für ein geschlossenes Radwegenetz zu verbinden und auch im Übrigen das bestehende Radwegenetz im Rahmen der vorliegenden Planungsmaßnahme möglichst mit zu bedenken und zu optimieren. Dies sei sinnvoll. Der Vertreter der Vorhabenträgerin verweist auf die Diskussion am Vortag auch mit der Stadt Sendenhorst und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Alle seien sich darüber einig, dass die bestehenden Radwege nach der Herstellung der neuen bahnparallelen Seitenwege möglichst sinnvoll miteinander verknüpft werden sollten. Er verweist aber darauf, dass dies nicht als sogenannte notwendige Folgemaßnahme des vorliegenden Vorhabens rechtlich betrachtet werden könne und insofern auch keine Aufgabe der WLE sei. Sofern sich die Stadt und auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW einbringen würden und insbesondere mit den grundstücksbetroffenen Anliegern entsprechende Vereinbarungen getroffen werden könnten, würde sich die WLE dem grundsätzlich auch wohlwollend gegenübersehen.

Herr Pötz, Mobilitätsmanager der Stadt Sendenhorst, bekräftigt den Willen der Stadt, die entsprechenden Lückenschlüsse herzustellen und verweist auf Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Er geht davon aus, dass demnächst auch ein entsprechender Planungsauftrag erteilt werde.

Der VL weist wie bereits am Vortag darauf hin, dass die Finanzierung derartiger Radwegemaßnahmen kein grundsätzliches Problem darstelle, weil im Rahmen der Fördermaßnahmen des Landes Nordrhein-Westfalen dort entsprechende Mittel zur Verfügung stehen.

Der Erörterungstermin wird um 13.15 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen und um 14.18 Uhr mit dem Themenpunkt 2 fortgesetzt.

D.

**Erörterung der themenbezogenen Einwendungen Privater am
Dienstag, 29.08.2023, von 14.18 Uhr bis 21.30 Uhr**

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E270/E102-A bestätigt der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass an dem geplanten Bahnübergang Twenhövenweg lediglich Halbschranken vorgesehen sind. Die Notwendigkeit dieses Bahnübergangs sei auch in Abstimmung mit der Stadt Münster geprüft worden. Grundsätzlich sei in innerstädtischen Gebieten auch die Durchgängigkeit unter anderem aus Sicht der Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu gewährleisten.

Einwender lfd. Nr. E14/E004-A und Einwender lfd. Nr. E270/E102-A sprechen „inoffizielle“ Bahnübergänge für Fußgänger an, die in den vergangenen Jahrzehnten entlang der Strecke entstanden seien. Sie bitten die Vorhabenträgerin darum, sich auch um diese Bahnübergänge zu kümmern und diese mit Gittern, Zäunen oder ähnlichem abzusperren. Dies halten sie insbesondere für die Eisenbahnstrecke im Bereich des Gymnasiums Wolbeck für erforderlich. Einwender lfd. Nr. E270/E102-A ergänzt, dass diese Absperrung im Bereich des Neubaugebietes 474 (östlich des Twenhövenweges) dann auch durch eine Lärmschutzwand erfolgen könne und überreicht dazu weitere Ausführungen – auch zur Kostenverhältnismäßigkeit der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen – zu Protokoll. Die Vertreter der Vorhabenträgerin erwidern, dass ihnen diese Situation durchaus bewusst sei, aber eine Einfriedung der Strecke rechtlich nicht vorgesehen und grundsätzlich das Betreten von Gleisen auch nicht gestattet sei. Sie weisen darauf hin, dass es im Übrigen auch ausreichend sichere Querungsmöglichkeiten gebe und eine Lärmschutzwand aus ihrer Sicht an der vorgeschlagenen Stelle nicht in Betracht komme.

Die Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A gibt zu bedenken, dass in diesem Zusammenhang insbesondere die Situation im Bereich des Gymnasiums Wolbeck zu berücksichtigen sei.

Der Einwender lfd. Nr. E006-A bezieht sich auf den Bahnübergang 4 Elmster Berg/Nordstraße. Er sei dort Anwohner und plädiere dafür, die alte Planung beizubehalten, die aus seiner Sicht ausreichend sei und auch weniger Eingriffe verursache. Er könne die neue Planung zur Verlegung des Rad- und Fußweges, auch im Vergleich zu ähnlichen Anlagen an der Bahnstrecke Telgte-Warendorf, nicht nachvollziehen. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die alte Planung nur unzureichende Aufstellflächen aufgewiesen habe, die so im Verfahren vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als auch der Landeseisenbahnverwaltung NRW als technischer Aufsichtsbehörde beanstandet worden seien. Insofern sei die Zuwegung der Kopernikusstraße als auch der Rad- und Fußweg anders zu planen gewesen.

Der Einwender lfd. Nr. E091 fragt nach der Größe der BÜSTRA-Anlagen und befürchtet, dass bei einer Zugdurchfahrt und entsprechenden Schließung größere Rückstausituationen insbesondere auf der Landesstraße entstehen. Die Vertreter der Vorhabenträgerin erläutern, dass die Leichtigkeit des Verkehrs insbesondere auch auf der Landesstraße ein Anliegen des Landesbetriebs Straßenbau NRW gewesen sei und sich allein schon durch die Planung der BÜSTRA-Anlagen in größeren Abständen und durch die Schließung bisheriger Bahnübergänge ein größerer Abstand als bisher ergebe. Im Übrigen seien die Anlagen so geschaltet, dass nach Schließung der Schranken und Räumung der entsprechenden Strecken gerade der Durchgangsverkehr auf der Landesstraße auch abfließen könne.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass sich die Schrankenschließzeiten aktuell noch nicht konkret benennen lassen. Dies ergebe sich noch im weiteren Verlauf der Planung. Er könne aber sagen, dass bei einem Bahnübergang mit Halbschranken die Schließzeit maximal 240 Sekunden betrage, also 4 Minuten. Dabei handele es sich um einen Maximalwert, der im Einzelfall aber auch unterschritten werde. Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Planung der BÜSTRA-Anlagen in Verknüpfung mit dem Straßennetz das Ergebnis eingehender Abstimmungen und Überlegungen mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern gewesen sei. So gebe es für die Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW im Bereich der betroffenen Landesstraßen auch ein umfangreiches Gutachten des Landesbetriebs.

Auf Nachfrage der Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225, welche baulichen Veränderungen an der Eisenbahnüberführung Werse vorzunehmen seien, erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass dort keine baulichen Maßnahmen im Rahmen der Planung vorgesehen seien, die über Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehen.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E016-A, warum in Albersloh nicht wie an anderen Stellen auch ein sogenannter Kombibahnsteig vorgesehen sei, was er als sinnvolle Verbindung zwischen dem SPNV und anschließendem ÖPNV für notwendig erachte, erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass die Bahnsteige grundsätzlich an die Eisenbahnfahrzeuge angepasst und auch barrierefrei geplant seien.

Der Vertreter der Stadt Sendenhorst, Herr Pötz, ergänzt, dass es in den Planungen der Stadt Sendenhorst durchaus auch noch Überlegungen gebe, in Albersloh einen Kombibahnsteig anzulegen. Diese Überlegungen seien aber noch nicht abgeschlossen.

Der Einwender lfd. Nr. E244/E087-A regt an, die Streckenplanung einschließlich der vorgesehenen Entwässerung von Bahn-km 26,2 bis Bahn-km 27,16 zu überprüfen, weil nach seiner Auffassung die dort in der Planung vorgesehene Anhebung der Trasse um bis zu 40 cm nicht erforderlich sei. Der Vertreter der Vorhabenträgerin sagt zu, dies zu überprüfen. Er gehe allerdings davon aus, dass die vorliegende Planung auch in entwässerungstechnischer Hinsicht die zweckmäßigste sei.

Auf Anregung von Einwender lfd. Nr. E244/E087-A sagt der Vertreter der Vorhabenträgerin ferner zu, dass geprüft wird, den Ausbauzustand des bahnparallelen Seitenweges bei Bahn-km 26,6 und im weiteren Verlauf entlang des Baugebietes Petersdamm nach Norden so zu gestalten, dass nur die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird.

Der Einwender lfd. Nr. E 258 erhebt die Forderung, den Bahnhof in Sendenhorst zu verlegen. Er schlägt vor, diesen entweder weiter westlich am Elmster Berg in der Nähe des Schulzentrums zu platzieren oder aber weiter östlich im Gewerbegebiet im Bereich der Herkulesstraße. Die Vertreter der Vorhabenträgerin weisen darauf hin, dass der Bahnhof in Sendenhorst in Abstimmung mit der Stadt an der bisherigen Stelle in zentraler Lage als Kombibahnsteig errichtet werden soll, zumal er sich dort auf eigenen Flächen der Vorhabenträgerin befindet. Ein anderer Bahnsteig im Bereich der Straße Nordtor würde jedenfalls auch zusätzlichen Flächenbedarf verursachen, der

auszugleichen sei. Eine Haltestelle östlich des Stadtzentrums im Bereich des Gewerbegebietes werde ebenfalls nicht als vorteilhafter angesehen.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E196/E074-A zur Lage und Ausstattung des Haltepunktes Angellmodde mit Pkw-Parkplätzen erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass die angeregte Verschiebung des Haltepunktes in den Bereich des Brandhoveweges technisch geprüft worden sei. Insbesondere die dortige Kurvenlage lasse aber eine Verlagerung nicht zu, unabhängig davon, dass dort auch im größeren Umfang Fremdf Flächen in Anspruch genommen werden müssten. Im Übrigen sei die Ausgestaltung des Haltepunktes, was unter anderem PKW-Parkplätze anbelangt, mit der Stadt Münster abgestimmt worden, aber im Weiteren nicht Gegenstand der WLE-Planung.

Themenpunkt 3: Immissionen im Betrieb (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe)

Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik Immissionen im Betrieb ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A fragt zunächst, mit welcher Programmversion des maßgeblichen Lärmprogramms „Soundplan“ die lärmtechnischen Berechnungen durchgeführt worden sind. Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin erwidert, dass die lärmtechnischen Berechnungen mit der Programmversion 7.4 von „Soundplan“ durchgeführt worden seien, zwischenzeitlich die Programmversion 8.2 erschienen sei und weist darauf hin, dass die ganz aktuelle Programmversion nunmehr 9.0 sei. Im Ergebnis würde sich aber die vorliegende lärmtechnische Berechnung dadurch nicht ändern.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A ergänzt, dass nach seiner Ermittlung die Verteilung der Zugfahrten sowohl in Einzel- als auch in Doppeltraktion über Tag- und Nachtzeiten anders sei, als in den lärmtechnischen Berechnungen angenommen. Er fragt danach, ob das Betriebsprogramm der Berechnung zugrunde gelegt worden sei. Der Vertreter des NWL führt aus, dass es sich bei dem Betriebsprogramm um den Fahrplan handle, welcher der standardisierten Berechnung zugrunde gelegt worden sei. Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin führt aus, dass er keine Abweichungen zwischen den Ermittlungen von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A und seiner Berechnung feststellen könne. Der Vertreter der Vorhabenträgerin sagt jedoch zu, dieses noch einmal zu überprüfen.

Ergänzend weist Einwender lfd. Nummer E124/E043-A darauf hin, dass den Berechnungen Dieseltriebzüge zugrunde gelegt worden seien. Er gehe davon aus, dass die jetzt Einsatz findenden sogenannten BEMU-Fahrzeuge sowohl länger als auch schwerer seien und insofern die vorliegenden Berechnungen nicht übertragbar seien. Der Vertreter der Vorhabenträgerin als auch der Lärmgutachter weisen darauf hin, dass die mit Dieselfahrzeugen vorgenommenen Berechnungen aus ihrer Sicht einen konservativen Ansatz, d. h. einen sogenannten Worst-Case-Fall darstellen. Aus Sicht des Gutachters sind die sogenannten BEMU-Fahrzeuge mindestens 1 dB leiser als die in seiner Berechnung zugrunde gelegten Dieselfahrzeuge.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A führt der Vertreter der Vorhabenträgerin aus, dass zukünftig aufgrund des vorliegenden Betriebsprogramms für den Personenverkehr ein Güterzugverkehr auf dieser Strecke nicht zu erwarten sei. Ein Güterzugverkehr sei auch deswegen zukünftig nicht zu erwarten, da sich im Bereich der Strecke keine Güterzüge nutzenden Unternehmen mehr befinden würden. Er könne maximal noch nachts durchgeführt werden, was aber zu einer deutlich anderen Lärmsituation und Lärmbetrachtung führen würde. Diese Situation sei dann in einem nachträglichen Verfahren nach § 75 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW zu behandeln.

Bezogen auf die Forderung von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A, einen Vollschutz mit Lärmschutzwänden an der Strecke vorzusehen, erwidert der Lärmgutachter, dass dann Lärmschutzwände bis zu einer Höhe von 4 Meter erforderlich seien. Diese seien aber im Vergleich zu der als aktiven Lärmschutz vorgesehenen Schienenstegabschirmung kostenmäßig deutlich unverhältnismäßig.

Der Vertreter der Vorhabenträgerin geht davon aus, dass bei einer lärmtechnischen Neuberechnung unter Einbeziehung der vorgesehenen BEMU-Fahrzeuge die Berechnungen dazu führen könnten, dass sich im Einzelfall weniger an aktivem oder passivem Lärmschutz für Betroffene an der Strecke ergibt.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E042 bestätigt der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass im Bereich seines Anwesens am Bahnübergang Gartenstraße in Sendenhorst eine Schienenstegabschirmung vorgesehen ist, die dazu führt, dass die dort geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 weist auf ein ihr vorliegendes Gutachten vom 30.9.2022 zum RRX-Planfeststellungsabschnitt A hin. Dort seien die Kosten für eine aktive Lärmschutzmaßnahme mit einer Schienenstegabschirmung mit 728 € je laufendem Meter ausgewiesen. Hier stelle sie einen deutlichen Unterschied zu den Angaben im vorliegenden Verfahren fest, was sich nach ihrer Auffassung auch auf die Verhältnismäßigkeitsbetrachtung auswirke. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erwidert, dass sie im Zuge der Erstellung des Deckblattes A eine aktuelle Preisabfrage bei einem Hersteller vorgenommen habe, mit dem Ergebnis eines Preises von 163 € je laufenden Meter einschließlich Montage.

Der Erörterungstermin wird um 18.17 Uhr für eine Pause unterbrochen und um 18.35 Uhr fortgesetzt.

Der Einwender lfd. Nr. E223/E081-A fragt nach aktivem Lärmschutz an seinem Anwesen in Gremmendorf in der Nähe des Bahnübergangs Altehof. Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin führt aus, dass im Bereich seines Anwesens westlich des dortigen Bahnübergangs als aktiver Lärmschutz eine Schienenstegabschirmung vorgesehen sei, die nach den vorliegenden Berechnungen bei ihm im Obergeschoss zu einer Pegelreduzierung von 0,4 dB (A) führt, sodass der Immissionsgrenzwert an dieser Stelle auch im Obergeschoss eingehalten werde. Der Einwender hält diesen vorgesehenen aktiven Lärmschutz nicht für ausreichend.

Der Gutachter weist darauf hin, dass sich gerade im Bereich von Gremmendorf die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schienenstegabschirmung beidseitig auf die dortigen Anwesen lärm mindernd auswirken. Wollte man, wie vielfach von den Einwenderinnen und Einwendern gefordert, stattdessen Lärmschutzwände errichten, müssten diese beidseitig und mit einem deutlich höheren Kostenaufwand zum Schutz der dortigen Anwesen hergestellt werden.

Der Einwender lfd. Nr. E178 weist auf die Problematik seines 250 Jahre alten Fachwerkhauses in Albersloh, Alverskirchener Straße 1/1a, hin. Dieses Gebäude liege sehr nah an der Eisenbahntrasse, nach seiner Berechnung in einem Abstand von 6,3 m und solle nach der vorliegenden Planung keinen aktiven Lärmschutz erhalten. Der Einwender weist darauf hin, dass im weiteren Verlauf der Strecke Richtung Münster ein Baugebiet der Stadt Sendenhorst für vier Wohneinheiten vorgesehen sei und nach der ausgewiesenen Planung ein Lärmschutzwall als aktiver Lärmschutz errichtet werden solle. Bislang sei weder der Lärmschutzwall noch das Baugebiet dort in Errichtung oder im Betrieb. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erkennt diese besondere Situation bei Einwender lfd. Nr. E178 an, sie sei auch im Verfahren bei der Ermittlung der entsprechenden Lärmwerte zutage getreten.

Da Einwender lfd. Nr. E178 sich sehr an einer einvernehmlichen Lösung interessiert zeigt, regt der VL an, diese besondere Situation mit der Stadt Sendenhorst zu besprechen, um an dieser Stelle gegebenenfalls einen einheitlichen durchgehenden aktiven Lärmschutz zu erzielen.

Der Einwender lfd. Nr. E049/E018-A erläutert, warum er die vorliegende Abstufung auch unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten im Lärmschutzkonzept der Planung nicht zu erkennen vermag. Er habe den Eindruck, dass kein ausreichender aktiver Lärmschutz gewährt werde. Er weist auch auf Gespräche im Vorfeld der Planung hin, wo seitens der Anwohner der Vorhabenträgerin angeboten worden sei, im Wege von einvernehmlichen Gesprächen zu einer konsensualen Lärmschutzlösung zu gelangen. Von den Anwohnern sei teilweise auch angeboten worden, eigene Flächen und/oder Mittel in einen aktiven Lärmschutz einzubringen. Hier bestehe insbesondere die Forderung, eine Lärmschutzwand zu errichten.

Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin erläutert nochmals vertiefend die maßgeblichen Rahmenbedingungen der Verhältnismäßigkeitsabwägung und weist darauf hin, dass dort weniger Kostengesichtspunkte eine Rolle gespielt hätten, sondern der Nutzeffekt der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Er habe bereits ausgeführt, dass insofern eine Schienenstegabschirmung für beide Seiten der Trasse einen höheren Nutzeffekt aufweise als Lärmschutzwände, die teilweise eine Höhe über 2 Meter aufweisen müssten, wenn man in Obergeschossen den sogenannten Vollschutz erreichen wolle.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E080 führt der Gutachter der Vorhabenträgerin aus, dass an seinem Anwesen ein aktiver Lärmschutz in Form der Schienenstegabschirmung vorgesehen sei. Dies führe auch zu einer Minderung der Lärmpegel unterhalb des Grenzwertes. In die lärmtechnische Berechnung sei auch die dort vorhandene Lärmschutzwand am Albersloher Weg miteinberechnet worden.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A kritisiert, dass das bei Google Maps erkennbare Gebäude mit der Hausnummer 70f in der Verlängerung der Gebäude Hausnummer 70c am Paul-Engelhardt-Weg in Münster in der Isophonenkarte der lärmtechnischen Berechnung nicht aufgeführt ist. Der Gutachter geht davon aus, dass sich auch bei Einbeziehung dieses Gebäudes keine nennenswerte Reflexionswirkung für die gegenüberliegenden Gebäude des Einwenders ergibt.

Der VL bittet darum, das Gebäude Paul-Engelhardt-Weg 70f zu berücksichtigen und einschließlich etwaiger Reflexionswirkungen nachzuberechnen.

Auf Nachfrage einer Zuhörerin als betroffener Anwohnerin am Josef-Suwelack-Weg 33a am Haltepunkt in Gremmendorf erläutert der Gutachter, dass an diesem Gebäude auch ohne aktiven Lärmschutz die Immissionsgrenzwerte sicher eingehalten seien. Nach seinen Berechnungen ergebe sich am Tag ein maximaler Wert von 56 dB (A) und nachts von 45 dB (A). Bei dieser Berechnung sei die dort vorliegende durchgehende Streckengeschwindigkeit von 80 km/h entsprechend der Vorgaben der Schall 03 berücksichtigt worden.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A und der Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 sagt der Vertreter der Vorhabenträgerin zu, im weiteren Verlauf des Verfahrens zu prüfen, inwieweit Außenwohnbereiche der jeweiligen Anwesen entlang der Strecke betroffen sind und dass der Lärmgutachter insofern Nachberechnungen vornehmen wird.

Der Erörterungstermin wird um 20.17 Uhr für eine Pause unterbrochen und um 20.25 Uhr fortgesetzt.

Der VL erklärt nach Einholung eines Meinungsbildes unter den Anwesenden, dass auf Grund der vor der Pause geäußerten Wünsche und Anträge einiger Einwender, unter anderem von Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A, nach Beendigung der heutigen Erörterung unter Hinweis auf die fortgeschrittene Tageszeit der Punkt Lärm des Themenpunktes 3 noch abgeschlossen werden soll. Die verbliebenen Punkte Erschütterungen und Luftschadstoffe sowie der Themenpunkt 4 - Immissionen in der Bauausführung und Themenpunkt 6 - Sonstige Belange werden am kommenden Freitag, 01.09.2023, ab 14.00 Uhr erörtert. Der Themenpunkt 5 - Natur und Umwelt werde heute im Anschluss noch abschließend erörtert, da u. a. die Fachgutachter am Freitag terminlich verhindert seien.

Auf Bitte von Einwender lfd. Nr. E244/E087-A sagt der Vertreter der Vorhabenträgerin zu, dass die lärmtechnische Berechnung für sein Wohnhaus nacherhoben wird. Der Einwender weist darauf hin, dass er auch über einen Außenwohnbereich verfügt. Das Wohnhaus sei zum Zeitpunkt der ursprünglichen lärmtechnischen Berechnung dort noch nicht vorhanden gewesen. Der Vertreter der Vorhabenträgerin und der Lärmgutachter gehen allerdings davon aus, dass aufgrund der Gegebenheiten - insbesondere der Lärmschutzwand am Rande des Baugebietes - die Lärmwerte am Anwesen von Einwender lfd. Nr. E244/E087-A nicht überschritten werden.

Themenpunkt 5: Natur und Umwelt (Kompensationsmaßnahmen, Artenschutz, Entwässerung)

Auf Nachfrage der Rechtsanwältin zur Situation im Bereich der von ihr vertretenen Einwenderin lfd. Nr. E130/E048-A (Gremmendorfer Weg 44d) im Hinblick auf die dort zunächst vorgesehene Schutzmaßnahme, die nach ihrem Eindruck in der vorliegenden Deckblattplanung jetzt entfallen solle, erwidert die Fachgutachterin Frau Moormann, dass aufgrund der dort geplanten Baustelleneinrichtungsfläche zunächst einmal die bestehende Anpflanzung nicht aufrechterhalten werden könne. Die Gehölze würden aber im Falle einer Inanspruchnahme danach wieder angepflanzt werden. Frau Moormann führt weiter aus, dass es jedoch denkbar sei, dass im Rahmen der Ausführungsplanung sowie der ökologischen Baubegleitung es doch noch zu einem Erhalt der Gehölze an dieser Stelle kommen könne. Auf Nachfrage erwidert die Rechtsanwältin, dass es sich bei der angesprochenen Fläche um eine Pachtfläche der Stadt Münster handle.

Auf Nachfrage von Einwenderin lfd. Nummer E097/E033-A erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass die Artenschutzkartierung in den Planunterlagen unter der laufenden Nummer 13.02/04A im Bestands- und Konfliktplan dargestellt sei. Darüber hinaus sei eine Aktualisierung der vorliegenden Kartierung vorgesehen, wie auch am Vortag schon im Rahmen der Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange ausgeführt wurde. Wie die Ergebnisse dieser Kartierung in das Verfahren eingebracht werden, wird sodann durch die Planfeststellungsbehörde entschieden.

Auf Nachfrage von der Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 führt die Vertreterin der Vorhabenträgerin aus, dass es sich bei der Rückschnittzone um einen Bereich von 6 Meter rechts und links von der Gleismitte handelt. Es gebe zudem eine Verkehrssicherungspflicht für die Grundstücksbesitzer entlang der Strecke nach Maßgabe des § 24 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 spricht den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie an, dort konkret die Seite 9 in der Zusammenfassung. Dort werde eine vorgesehene temporäre bauliche Wasserhaltung angesprochen. Es werde von der Vorhabenträgerin in der Synopse zu ihrem dortigen Vortrag erwidert, dass seitens der zuständigen Unteren Wasserbehörde dort keine Probleme gesehen werden. Aus ihrer Sicht sei unstrittig, dass auch für diese Maßnahme eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich sei. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert zustimmend, dass auch für temporäre bauzeitliche Wasserhaltungen wasserrechtliche Erlaubnisse erforderlich sind. Diese können in die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mitaufgenommen werden. Es gebe aber auch Situationen, dass dies in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Wasserbehörde aufgrund zuverlässigerer Prognostizierbarkeit der Wassermengen erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolge. Dementsprechend könne die Planfeststellungsbehörde auch eine dahingehende Entscheidung treffen.

Ende der Erörterung am Dienstag, 29.08.2023, um 21.30 Uhr.

Fortsetzung des Erörterungstermins am Mittwoch, 30.08.2023, um 09.00 Uhr.

A.

Allgemeine Informationen (s. o.)

E.

**Erörterung der Einwendungen Privater, die durch eine geplante
Grundstücksinanspruchnahme betroffen sind, am
Mittwoch, 30.08.2023, von 09.00 Uhr bis 11.30 Uhr**

Nach Befragen der anwesenden Einwenderinnen und Einwender sowie der Vorhabenträgerin eröffnet der VL den Verhandlungstag unter Zulassung eines Vertreters der Westfälischen Nachrichten.

Einwendungsnummer E097 / E033-A

Frau Maria Holthaus
 Sandfort 10
 48324 Sendenhorst

vertreten durch

Herrn

RA Dr. Frank Buerstätte

BGM Anwaltssozietät

Hafenweg 46-48

48155 Münster

Einwendungen vom 06.10.2020 und 28.11.2022

Az.: 5037/17BU01 bu/neu D16/1401-20

Es erscheinen Herr Rechtsanwalt Alexander Barth in Begleitung von Frau Maria Holthaus sowie Frau Annika Holthaus und Herr Tobias Holthaus.

Herr Rechtsanwalt Barth erklärt zunächst, dass die schriftlichen Einwendungen im vollen Umfang aufrechterhalten werden.

Ein besonders wichtiger Belang für seine Mandantin sei der alte Baumbestand (zwei alte Eichen). Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erläutert anhand einer Präsentation, in der die Lage der beiden Bäume insbesondere auch im Abstand zur Trasse dargestellt werden, dass jeder Baum während der Bauphase im Stammbereich geschützt werde. Darüber hinaus würden die Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich dieser beiden Bäume ausgespart werden. Es könne aber bei dem näher an der Trasse liegenden Baum nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Erneuerung des Gleisbettes das Wurzelwerk beeinträchtigt werden könne. Darüber hinaus müsse auch der erforderliche Rückschnitt im Kronenbereich vorgenommen werden, um die Trasse freizuhalten.

Der Vertreter der Vorhabenträgerin versichert, dass alle möglichen Schutzmaßnahmen ergriffen würden, um eine Beeinträchtigung der beiden Eichen zu vermeiden. Zudem würde auch die ökologische Baubegleitung die Baumaßnahmen an dieser Stelle in besonderer Weise begleiten.

Herr Rechtsanwalt Barth spricht den Bahnübergang 6 Gemeindeweg vor dem Anwesen von Frau Holthaus an und die Tatsache, dass nach der vorliegenden Planung dieser Bahnübergang um ca. 16 Meter in Richtung des Anwesens von Frau Holthaus verlagert werde. Herr Rechtsanwalt Barth und Frau Holthaus fragen nach der Begründung für diese Trassenverschiebung. Frau Holthaus weist darauf hin, dass sie sich an eine Forderung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW erinnere, dass dort auch eine ausreichende Räumstrecke vorhanden sein müsse und dies auch ein Grund für die Verschiebung sein könne. Die Vertreter der Vorhabenträgerin erklären, dass ausschlaggebend für die dortige Verschiebung der Trasse sei, dass einerseits der Weichenbereich in Richtung Albersloh zu berücksichtigen sei und andererseits maßgeblicher Trassierungsparameter die dort vorgesehene Streckengeschwindigkeit von 100 km/h sei. So müsse insbesondere die heute gegebene leichte Kurvenlage der Strecke an dieser Stelle weitgehend begradigt werden. Ferner weist die Vertreterin der Vorhabenträgerin darauf hin, dass entgegen einer noch vor der Planfeststellung liegenden ursprünglichen Planung die Weiche auf Wunsch der Einwenderin in Richtung Sendenhorst verschoben wurde, was dazu geführt hat, dass an dieser Stelle der Übergang

auch um etwa 2 Meter wieder in Richtung Landesstraße zurückverlagert werden konnte.

Herr Rechtsanwalt Barth fragt nach, inwieweit die vorgesehene Geschwindigkeit an dieser Stelle auf 80 km/h abgesenkt werden könne, um damit auch eine Verlagerung des Bahnübergangs vornehmen zu können. Die Vertreter der Vorhabenträgerin führen aus, dass die gesamte Streckencharakteristik einschließlich Fahrplan auf die vorgegebenen Geschwindigkeiten abgestellt sei und es nicht möglich sei, dort punktuelle Veränderungen vorzunehmen. Man gehe sogar davon aus, dass bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit gerade an dieser Stelle auch eine Verlängerung der Doppelgleisigkeit in Richtung des Anwesens der Einwanderin erfolgen müsse.

Auf Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Barth erläutert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass sich die Planung des Bahnübergangs an dieser Stelle in Überarbeitung befinde. Es sei absehbar, dass die Anlage insgesamt nicht mehr so breit ausgeführt werde, wie in der Planung vorgesehen.

Auf weitere Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Barth erklären die Vertreter der Vorhabenträgerin, dass keine Zahlen zur Verkehrsstärke auf dem Wirtschaftsweg vor dem Anwesen von Frau Holthaus vorliegen und insofern auch keine Angaben zu etwaigen Längen von Rückstaus vor dem Bahnübergang gemacht werden können, da diese Zahlen für das Planfeststellungsverfahren und die Ausführung des Bahnübergangs an dieser Stelle nicht von Bedeutung seien.

Auf die Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Barth zur vorliegenden Synopse zum Deckblatt A lfd. Nr. 8 und der Feststellung, dass abweichend von der Ursprungsplanung nunmehr eine deutlich größere Fläche für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sei, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass im fortschreitenden Verlauf der Planungen festgestellt worden sei, dass diese Baueinrichtungsfläche temporär benötigt werde. Dies gelte im Übrigen für viele Flächen entlang der Strecke und zwar auf beiden Seiten der Trasse.

Auf Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Barth verweist der VL darauf, dass bereits am Vortag mit der Vorhabenträgerin vereinbart worden ist, die Außenwohnbereiche im Bereich der Planung zu erheben und im Rahmen der lärmtechnischen Berechnung zu berücksichtigen. Frau Holthaus weist darauf hin, dass sie eine Terrasse mit Lage in Richtung der Strecke hat. Der Immissionsgutachter der Vorhabenträgerin merkt an, dass aufgrund der Entfernung des Anwesens von Frau Holthaus an dieser Stelle voraussichtlich keine Grenzwertüberschreitung vorliegend dürfte.

Der Erörterungstermin wird um 10.20 Uhr unterbrochen und um 10.32 Uhr fortgesetzt.

Einwendungsnummer E110 / E040-A

Herr Fabian Janning
Homannstraße 60
48167 Münster

vertreten durch

Frau

RA'in Kerstin Nabers

Talstraße 42

40217 Düsseldorf

Einwendungen vom 05.10.2020 und 28.11.2022

Az.: 5037/17BU01 bu/neu D16/1401-20

Am Vortag wies die anwesende Rechtsanwältin Frau Nabers am Rande der Erörterung darauf hin, dass ihr Mandant eine wesentliche Beeinträchtigung seiner Betriebs-tätigkeit sehe, weil die Zufahrt zu seinem Grundstück zukünftig nicht mehr benutzt werden könnte und dies sein Unternehmen insbesondere mit Blick auf die regelmäßigen Tätigkeiten auf dem benachbarten Friedhof stark beeinträchtige.

Die Einfahrt zum Betriebsgrundstück von Herrn Janning befindet sich nach der Planung in der Räumstrecke des dortigen Bahnübergangs. Die Einfahrt ist weiterhin nutz-bar, jedoch durch entsprechende verkehrsrechtliche Regelungen in der Zu- und Ab-fahrt beschränkt.

Mit der Vorhabenträgerin wurde vereinbart, sich diese Situation im Rahmen der an-stehenden Grundstücksverhandlungen in besonderer Weise noch einmal anzu-schauen.

Einwendungsnummer E266 / E101-A

Herr Andreas Wiefel und Frau Angelika Dittmann
Rohrlandweg 16
48324 Sendenhorst

vertreten durch

Herrn

RA Reiner Hartdorf

Müller Rechtsanwälte

Münsterstraße 4

48231 Warendorf

Einwendungen vom 06.10.2020 und 21.11.2022

Az.: 814/2020-HA / B261741-KD

Es erscheinen Herr Rechtsanwalt Hartdorf in Begleitung von Herrn Andreas Wiefel und Frau Angelika Dittmann.

Herr Rechtsanwalt Hartdorf erklärt zunächst, dass die schriftlichen Einwendungen im vollen Umfang aufrechterhalten werden.

Zur Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Hartdorf bezogen auf die temporäre Inanspruchnahme einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Haltepunktes Albersloh und deren Notwendigkeit auf dem Grundstück seiner Mandanten, da doch auf der anderen Seite Flächen der Stadt Sendenhorst vorhanden seien, erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass aufgrund der Errichtung des Bahnsteiges an dieser Stelle die Notwendigkeit bestehe, auch vom Grundstück von Frau Dittmann und Herrn Wiefel aus arbeiten zu können, um den Bahnsteig errichten zu können. Aus diesem Grund sei ein Ausweichen auf die gegenüberliegende öffentliche Fläche nicht möglich. Die dort vorhandene Hecke werde entschädigt und eine Entwicklungspflege für in der Regel drei Jahre stattfinden.

Auf Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Hartdorf, ob am Bahnsteig auch ein Sichtschutz in Richtung des Anwesens seiner Mandantschaft vorgesehen sei, antwortet der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass in der gesamten Planung nach dem technischen Regelwerk generell kein Sichtschutz vorgesehen sei.

Herr Wiefel weist darauf hin, dass in den Planungen aus seiner Sicht am Bahnsteig kein Geländer im Bereich seines Grundstücks erkennbar sei. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin räumt ein, dass dies möglicherweise aus den vorliegenden Planunterlagen nicht zweifelsfrei zu erkennen sei, dort aber jedenfalls auch ein Geländer errichtet werden würde.

Herr Wiefel weist ferner darauf hin, dass nach seiner Ermittlung die vorliegende Planung ca. 40 cm im Bereich seiner Grundstücksfläche liegen würde. In der Folge wäre dann eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme in diesem Umfang erforderlich. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die dort geplante Bahnsteiganlage ausschließlich auf ihren Flächen errichtet werden kann. Im Rahmen der vor der Bauausführung durchzuführenden Vermessungen soll diese Situation aufgeklärt werden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, Herrn Wiefel über den Termin der Vermessung zu informieren.

Auf Nachfrage von Herrn Rechtsanwalt Hartdorf und Herrn Wiefel zu den befürchteten Lichtreflexionen von der für den Bahnsteig vorgesehenen Beleuchtung erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass die Beleuchtungsanlagen auf dem Bahnsteig nach den anerkannten Regeln der Technik errichtet werden, wodurch sichergestellt sei, dass die in der DIN-Norm 12464-2 festgeschriebenen maximal zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Dies schließe auch die Reflexionen ein, die dort umfassend mit betrachtet worden seien.

Herr Wiefel weist darauf hin, dass es sich bei seinem Gebäude um ein älteres Haus aus dem Baujahr 1900 handelt, das im Jahr 1989 renoviert worden sei. Bei dieser Gebäudesubstanz sehe er die deutliche Gefahr der Beeinträchtigung durch auftretende Erschütterungen. Der Fachgutachter der Vorhabenträgerin nimmt Bezug auf sein Gutachten zu Erschütterungen und erläutert, dass aufgrund der Entfernung des Gebäudes von der Eisenbahnstrecke ausgeschlossen werden könne, dass es dort betriebsbedingt zu Schäden am Gebäude komme. Er gehe davon aus, dass auch durch die während der Bauphase auftretenden vorübergehenden Erschütterungseinwirkungen keine Gebäudeschäden zu befürchten seien. Aus diesem Grunde sagt die Vorhabenträgerin auch eine Beweissicherung nicht zu.

Frau Dittmann weist darauf hin, dass ihr Anwesen auch eine Terrasse als Außenwohnbereich in Richtung der Bahnstrecke aufweise. Der Vertreter der Vorhabenträgerin sagt hier ebenfalls zu, dass eine entsprechende lärmtechnische Nachberechnung erfolgen wird.

Herr Wiefel nimmt Bezug auf die laufende Nummer 7 der Synopse zur ursprünglichen Planung und bekräftigt seine Sorge, dass zukünftig von der Bahnsteiganlage eine Vermüllung seines Grundstückes stattfinden wird. Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass jeder Bahnhofhaltepunkt mit entsprechenden Abfallgefäßen ausgestattet wird und die Vorhabenträgerin insofern davon ausgeht, dass bei einer entsprechenden Nutzung auch keine Vermüllung der benachbarten Grundstücke eintritt.

Der Erörterungstermin wird um 11.30 Uhr unterbrochen und nach einer Mittagspause um 14.05 Uhr fortgesetzt.

A.

#

Allgemeine Informationen (s. o.)

E.

**Erörterung der Einwendungen Privater, die durch eine geplante
Grundstücksinanspruchnahme betroffen sind, am
Mittwoch, 30.08.2023, von 14.05 Uhr bis 15.25 Uhr**

Einwendungsnummer E092 / E030-A

Herr Guido Hennenberg

Sandfort 12

48324 Sendenhorst

Einwendungen vom 02.10.2020 und 16.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand

Einwendungsnummer E203 / E075-A

Herr Christian Quas

Elmster Berg 1

48324 Sendenhorst

Einwendungen vom 06.10.2020 und 23.11.2022

Es erscheint Herr Christian Quas und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendungen.

Herr Quas führt zunächst aus, dass er grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorgesehene Maßnahme habe. Er sei jedoch im Bereich der Doppelgleisigkeit mit etwa einem halben Hektar Fläche betroffen, die er abgeben müsse, was etwa einem Prozent seiner Gesamtfläche entspreche. Er stellt die Frage, ob für diesen Flächenverlust Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden können. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erläutert, dass dieses aktuell nicht absehbar sei, jedenfalls aber eine Entschädigung stattfinden werde, dies jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Herr Quas weist darauf hin, dass durchaus Flächen in der Nachbarschaft angeboten worden seien und bittet die Vorhabenträgerin insofern, sich auch um Tauschflächen zu bemühen. Dies stellt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Möglichen in Aussicht, verweist aber darauf, dass letztlich im Rahmen der noch durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen dieses abschließend geklärt werden müsse. Eine vorübergehende Inanspruchnahme werde jedenfalls vollständig entschädigt, inklusive Flur- und Aufwuchsschäden und auch der Ersatz etwaiger Beschädigungen zum Beispiel von Dränagen; auch dieses würde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens stattfinden.

Auf Nachfrage von Herrn Quas erklärt die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass die Ergebnisse der Bodenbegutachtung/Verkehrswertermittlung noch nicht vorliegen würden.

Einwendungsnummer E009 / E002-A

Herr Rüdiger Basler und Frau Christiane Basler
Ludgerusstraße 27
48324 Sendenhorst
Einwendungen vom 01.09.2020 und 14.11.2022

Es erscheinen Herr Rüdiger Basler und Frau Christiane Basler und nehmen Bezug auf ihre o. g. Einwendungen.

Herr Basler fragt im Zusammenhang mit der bei ihm vorgesehenen vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme, was dort konkret geplant sei. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erwidert, dass dort ein ca. 1,5 m breiter Streifen entlang der Eisenbahnstrecke erforderlich sei, um die Entwässerung in dem Bereich herstellen zu können. Die Inanspruchnahme sei aber nur vorübergehend, eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme ist nicht vorgesehen. Die dort befindliche Anpflanzung in Form einer Hecke werde wiederhergestellt bzw. entschädigt. Ebenso der dort befindliche Zaun.

Herr Basler erinnert daran, dass in der Vergangenheit auch über aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand nachgedacht worden sei und fragt, woher die in dem Lärmgutachten ausgewiesenen Zahlen stammen. Der Vertreter der Vorhabenträgerin weist zunächst darauf hin, dass keine Messungen vorgenommen werden, sondern hier nach den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben ausschließlich Lärmrechnungen auf Grundlage eines realistischen Betriebsprogramms mit einer entsprechenden Anzahl von Zügen vorgenommen worden sind. Als aktive Lärmschutzmaßnahme sei am Anwesen des Ehepaars Basler eine Schienenstegabschirmung vorgesehen, was dazu führe, dass die dort maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sowohl für den Tag als auch für die Nacht eingehalten werden.

Der Lärmgutachter führt ergänzend auf Nachfrage von Herrn Basler aus, dass bei diesen Berechnungen auch an den Haltepunkten immer die volle Streckengeschwindigkeit - hier 100 km/h - zugrunde gelegt wird, obwohl die Züge wegen des Haltepunktes in der Nähe voraussichtlich langsamer fahren werden.

Einwendungsnummer E026

Frau Renate Brüggemann

Weißdornweg 1

48324 Sendenhorst

Einwendung vom 06.10.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E054

Herr Jürgen Ferlemann und Frau Ursula Ellebracht
Danziger Weg 3
48324 Sendenhorst
Einwendung vom 22.09.2020

Es erscheinen Herr Jürgen Ferlemann und Frau Ursula Ellebracht und nehmen Bezug auf ihre o. g. Einwendung.

Frau Ellebracht weist darauf hin, dass ihr Wohnhaus eine sehr nahe Lage zur Trasse aufweise, wie sie auch in ihren Einwendungen dargelegt haben. Insofern befürchtet sie auch Erschütterungseinwirkungen auf das Gebäude. Der Fachgutachter führt aus, dass das Gebäude grundsätzlich im Einwirkungsbereich der Trasse liege. Die Untersuchungen hätten aber keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass Gebäudeschäden eintreten können. Es sei jedoch nicht ausgeschlossen, dass Beeinflussungen oberhalb der sogenannten Zumutbarkeitsschwelle eintreten können. Dies sei zukünftig noch in Abhängigkeit von der Konstruktion der verbauten Decken im Gebäude zu untersuchen. Dazu habe es auch eine erste Kontaktaufnahme gegeben.

Der Lärmgutachter erläutert, dass aufgrund der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schienenstegabschirmung die dort geltenden Immissionsgrenzwerte am Gebäude sowohl am Tag als auch nachts eingehalten werden.

Einwendungsnummer E054

Herr Karl Witte und Frau Elfriede Witte
Wolbecker Straße 32
48324 Sendenhorst
Einwendung vom 01.09.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E205

Raiffeisen Warendorf e.G.
Am Bahnhof 4
59320 Ennigerloh-Enniger
Einwendung vom 06.10.2020

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Ende der Erörterung am Mittwoch, 30.08.2023, um 15.25 Uhr.

Fortsetzung des Erörterungstermins am Donnerstag, 31.08.2023, um 09.00 Uhr.

A.

Allgemeine Informationen (s. o.)

E.

**Erörterung der Einwendungen Privater, die durch eine geplante
Grundstücksinanspruchnahme betroffen sind, am
Donnerstag, 31.08.2023, von 09.00 Uhr bis 11.56 Uhr**

Einwendungsnummer E099 / E035-A

Herr Martin Homann-Niehoff

Homannstraße 37

48167 Münster

Einwendungen vom 06.10.2020 und 25.11.2022

Es erscheint Herr Martin Homann-Niehoff und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendungen.

Herr Homann-Niehoff spricht zunächst den landschaftspflegerischen Begleitplan an. Danach sei vorgesehen, dass Ersatzquartiere für Fledermäuse auch auf seinem Grundstück hergerichtet werden einschließlich einer dinglichen Sicherung im Grundbuch. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erklärt, dass sich insofern eine grundsätzliche Änderung in der Planung ergeben habe, als auf die dingliche Sicherung dieser Maßnahmen verzichtet werde und stattdessen in jedem Einzelfall privatrechtliche Vereinbarungen zum Aufhängen der Fledermausnistkästen getroffen werden würden.

Herr Homann-Niehoff fragt nach der Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Grundstücksflächen und ob während der gesamten Bauzeit Baustellenzulieferverkehr über die Homannstraße erfolgen soll. Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt aus, dass der Baustellenzulieferverkehr sowohl über die Homannstraße erfolge, aber auch über die Schiene. Es sei allerdings nicht absehbar, in welchem Umfang jeweils die Inanspruchnahme stattfinden würde, auch sei aktuell nicht absehbar wie lange insgesamt seine Flächen benötigt würden. Die Baumaßnahme sei für insgesamt 18 Monate geplant, bei der eigentlichen Strecke würden die Bauarbeiten sicherlich schneller erfolgen können, in den Bereichen mit Bahnübergängen würde es länger dauern. Die konkrete Dauer der Inanspruchnahme hänge insofern auch vom Baustellenablauf des ausführenden Unternehmens ab, das zurzeit aber noch nicht feststehe.

Herr Homann-Niehoff fragt nach, ob der ausgewiesene dauerhafte Erwerb von Flächen unbedingt erforderlich sei. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erklärt anhand ihrer Präsentation, dass seine Flächen als Böschungsflächen für den dort gegebenen Bahndamm zwingend erforderlich seien. Dies gelte auch für die Flächen auf der gegenüberliegenden Seite, zudem sei dort die Entwässerung vorgesehen. Herr Homann-Niehoff weist darauf hin, dass er Pächter der Flächen auf der anderen Bahnseite ist. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sich die exakte Flächeninanspruchnahme bzw. der Bedarf im Rahmen der Grundstücksverhandlung bzw. der Abschlussvermessung ergeben würde.

Herr Homann-Niehoff fragt nach der Inanspruchnahme seines Privatweges zwischen der Homannstraße und dem Bahnübergang am Angelfmodder Weg. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erwidert, dass eine Inanspruchnahme in den vorliegenden Planunterlagen nicht vorgesehen sei. Es könne möglicherweise im weiteren Verlauf des Verfahrens aber nicht ausgeschlossen werden, dass es sich als zweckmäßig erweisen könnte, auch den Privatweg in Anspruch zu nehmen. Dies werde dann aber über eine individuelle Vereinbarung mit Herrn Homann-Niehoff geregelt.

Einwendungsnummer E111-A

Herr Jürgen Horstmann

Sandfort 5

48324 Sendenhorst

Einwendung vom 25.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E023

Herr Witold Brock

Josef-Suwelack-Weg 39d

48167 Münster

Einwendungen vom 24.08.2020, 08.09.2020 und 28.09.2020

Es erscheint Herr Witold Brock und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendungen.

Herr Brock fragt zunächst danach, ob es sicher ist, dass die Strecke mit akkubetriebenen Fahrzeugen betrieben wird. Der Vertreter des NWL führt aus, dass akkubetriebene sogenannte BEMU-Fahrzeuge bestellt worden sind und auch für den Einsatz auf dieser Strecke sicher vorgesehen sind.

Herr Brock weist darauf hin, dass er neben zwei weiteren Eigentümern als Dritter Mit-eigentümer des betroffenen Grundstücks sei und grundsätzlich keine besondere Problematik mit der Grundstücksinanspruchnahme im vorgesehenen Umfang habe. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erläutert, dass dort für die Böschung der Strecke voraussichtlich ein kleiner Streifen des Grundstücks benötigt werde, alles weitere könne im Rahmen der privaten Grunderwerbsverhandlungen besprochen werden.

Unter Berücksichtigung der Lage am Bahnsteig Gremmendorf erhebt Herr Brock die Forderung nach einem aktiven Lärmschutz durch eine Lärmschutzwand. Der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin erläutert, dass mit der dort vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahme der Schienenstegabschirmung die Grenzwerte am Gebäude des Einwenders in allen Geschossen eingehalten werden. Daher sei diese aktive Lärmschutzmaßnahme aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auch ausreichend und eine Lärmschutzwand nicht erforderlich.

Herr Brock gibt an, dass er sich die Fahrzeiten der heutigen Schnellbuslinie von Sendenhorst nach Münster und die vorgesehene Fahrzeit auf der Bahnstrecke angeschaut habe. Da sei nur eine geringe Differenz zu erkennen und er bezweifle im Übrigen, ob der Zug auch die Fahrzeit von ca. 29 Minuten überhaupt sicher einhalten könne. Insofern stelle sich die Frage nach dem Bedarf der Strecke, den er stark infrage stelle, da nach seiner Ansicht viele Arbeitnehmer aus Sendenhorst gar nicht die Bahn benutzen würden, da sie unterschiedliche Arbeitsstandorte im Stadtgebiet Münster hätten, die kaum mit der Bahn zu erreichen seien. Im Übrigen sei der Schnellbus genauso schnell wie die Bahn. Der Vertreter der Vorhabenträgerin und der Vertreter des NWL erläutern, dass die Bahn anders als der Bus im Regelfall die vorgesehenen Fahrzeiten sicher einhalten könne und insofern ca. 5 Minuten schneller allein aufgrund des Fahrplans sei. Im Übrigen sei der Bus auf die Straße angewiesen und durch den dortigen Verkehr insbesondere zu Stoßzeiten beeinflusst. Darüber hinaus sei das vorliegende Vorhaben auch als ein Bestandteil des Verkehrskonzepts S-Bahn Münsterland zu betrachten, sodass im Hauptbahnhof Münster auch weitere Vertaktungen und Verknüpfungen in andere Richtungen, die mit der Bahn im Stadtgebiet von Münster zu erreichen seien, wie zum Beispiel das Zentrum Nord, zukünftig möglich würden.

Herr Brock weist ergänzend darauf hin, dass der Schnellbus aktuell nur stündlich fährt und er insofern auch eine stärkere Nachfrage anzweifeln, da man andernfalls ja eine häufigere Taktung dieses Schnellbusses vorsehen müsse. Der Vertreter des NWL

weist ergänzend darauf hin, dass neben dem Schnellbus heute auch die Regionalbuslinie 32 zwischen Sendenhorst und Münster verkehre, die allerdings aufgrund der Zwischenhalte eine längere Fahrzeit habe.

Einwendungsnummer E117

Frau Doris Karrasch

Josef-Suwelack-Weg 37a

48167 Münster

Einwendung vom 12.09.2020

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Einwendungsnummer E035 / E012-A

Herr Michael Cziesla und Frau Monika Richard

Altehof 31

48167 Münster

Einwendungen vom 15.09.2020 und 25.11.2022

Es erscheint Herr Michael Cziesla und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendungen.

Herr Cziesla bezweifelt stark die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme, da er insbesondere feststelle, dass im Bereich des benachbarten Wendehammers keine Flächeninanspruchnahme stattfinde als auch auf Teilen seines eigenen Grundstücks nicht. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin erläutert, dass es sich bei der vorgesehenen Inanspruchnahme lediglich um Böschungsanpassungen partieller Art handele (keine Entwässerungsmaßnahmen), die sich aus dem dortigen Niveau der Strecke ergeben würden. Grundsätzlich sei es auch Ziel der Planung, den vorgesehenen Trassenverlauf beizubehalten. Aufgrund des aktuellen technischen Regelwerks würden sich dann aber die erforderlichen Anpassungen ergeben. Herr Cziesla bittet nachdrücklich darum, gleichwohl die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme an dieser Stelle zu überprüfen.

Herr Cziesla macht darauf aufmerksam, dass auf der gegenüberliegenden Bahnseite auf dem ehemaligen Westfalen Betriebsgelände ein Baugebiet der Stadt Münster errichtet werden soll. Nach dem bisherigen Planungsstand und seiner Kenntnis sei dort eine Lärmschutzwand zur Bahnstrecke hin vorgesehen, um die dortigen Grundstücke auch vermarkten zu können. Insofern befürchtet er Reflexionen dieser Lärmschutzwand für sein Gebäude und sein Grundstück. Die Vertreter der Vorhabenträgerin weisen darauf hin, dass dies zunächst einmal eine Planungsaufgabe der Stadt Münster sei, die insofern die Planungen der WLE auch zu berücksichtigen habe. Grundsätzlich würden aber Lärmschutzwände absorbierend hergestellt und würden nahezu keine Reflexionen aufweisen.

Auf Nachfrage des VL erläutert der Lärmgutachter der Vorhabenträgerin, dass am Grundstück von Herrn Cziesla mit der dort vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahme der Schienenstegabschirmung die Immissionsgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts unterschritten würden und zwar in einem Umfang, dass er auch bei etwaigen zukünftigen Reflexionen davon ausgehe, dass diese Grenzwerte nicht überschritten würden. Die Vertreter der Vorhabenträgerin äußern in diesem Zusammenhang die Erwartungshaltung, dass bei einer Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen des angesprochenen Baugebietes diese auch absorbierend ausgeführt wird.

Auf Nachfrage von Herrn Cziesla, ob seine bisherige als Sichtschutz vorhandene Hecke erhalten bleibe und auch zukünftig von der Bahnseite von ihm gepflegt werden könne, antworten die Vertreter der Vorhabenträgerin, dass die vorliegende Planung einen Erhalt vorsehe und die Frage der zukünftigen bahnseitigen Pflege im Rahmen der anstehenden Grunderwerbsverhandlungen mit Herrn Cziesla geregelt werden könne.

Einwendungsnummer E187

Herr Holger Paulsen

Altehof 48

48167 Münster

Einwendung vom 22.09.2020

Es erscheint Herr Holger Paulsen und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendung.

Herr Paulsen weist auf seine vor dem Gebäude liegende Terrasse hin, die in Richtung Bahnstrecke ausgerichtet ist und eine größere Fläche aufweist. Er habe bislang nicht feststellen können, dass dieser sogenannte Außenwohnbereich auch im Rahmen der lärmtechnischen Beurteilung eingeflossen sei. Insofern könne er nicht erkennen, welche Lärmwerte dort berechnet worden seien. Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt aus, dass diese Thematik auch schon an den vorausgegangenen Tagen erörtert wurde und dort zugesagt worden ist, entsprechende Lärmberechnungen für die noch zu ermittelnden Außenwohnbereiche durchzuführen.

Mit Blick auf die bei Herrn Paulsen noch verbliebene vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen des Vorhabens führt der Vertreter der Vorhabenträgerin aus, dass es sich dabei nicht um eine Baustelleneinrichtungsfläche handele. Die ausgewiesene Fläche sei lediglich als ein Betretungsrecht zu verstehen. Damit zeigt sich Herr Paulsen auch einverstanden.

Einwendungsnummer E067 / E068

Herr Thomas Gerhardus und Herr Romanus Gerhardus
Heinrich-von-Stephan-Ring 53
48167 Münster
Einwendung vom 14.09.2020 und 22.09.2020

Es erscheint Herr Thomas Gerhardus und nimmt Bezug auf die o. g. Einwendungen.

Herr Gerhardus zweifelt die lärmtechnischen Berechnungen an, insbesondere ob die ermittelten Werte später auch tatsächlich eingehalten werden. Er fragt danach, was passiert, wenn er gegebenenfalls durch ein eigenes Gutachten oder durch subjektive Wahrnehmung vor Ort zu einem höheren Lärmwert kommen würde, als er im bestehenden Gutachten ausgewiesen ist. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erläutert, dass eine Nachberechnung von Lärmwerten jederzeit möglich sei und bei einer Feststellung, dass es dort tatsächlich Unterschiede zu den im Gutachten ermittelten Werten gebe, auch ein Verfahren nach § 75 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW auf nachträgliche Anordnung einer verbesserten Lärmschutzmaßnahme möglich sei.

Auf die Frage von Herrn Gerhardus nach der konkret vorgesehenen Nutzung seines Grundstücks am Paul-Engelhardt-Weg erläutert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass dort nur eine vorübergehende Inanspruchnahme für die Herstellung der Flächenentwässerung (Verrohrung) erforderlich sei. Sollte in diesem Zusammenhang die in diesem Bereich bestehende Hecke auf dem Grundstück des Einwenders in Anspruch genommen werden, werde sie im Rahmen der Entschädigungsmaßnahmen ausgeglichen. Die Vorhabenträgerin bemühe sich jedoch, im Rahmen der Ausführungsplanung die Hecke möglichst nicht in Anspruch zu nehmen.

Der Erörterungstermin wird um 11.56 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen und um 14.00 Uhr fortgesetzt.

A.

Allgemeine Informationen (s. o.)

E.

**Erörterung der Einwendungen Privater, die durch eine geplante
Grundstücksinanspruchnahme betroffen sind, am
Donnerstag, 31.08.2023, von 14.00 Uhr bis 15.38 Uhr**

Einwendungsnummer E151 / E054-A

Frau Karin Loistl

Paul-Engelhard-Weg 64

48167 Münster

Einwendungen vom 16.09.2020 und 23.11.2022

Es erscheint Frau Karin Loistl und nimmt Bezug auf ihre o. g. Einwendungen.

Frau Loistl fragt danach, wie sich bezogen auf den Lärm die Situation insbesondere in ihrem Gartenbereich zukünftig darstellen wird, ob sie dann dort mit Kopfhörern sitzen müsse. Die Vertreter der Vorhabenträgerin und der Lärmgutachter erläutern, dass im Bereich des Anwesens von Frau Loistl die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte an der Hausfassade bereits ohne die dort vorgesehene aktive Lärmschutzmaßnahme der Schienenstegabschirmung eingehalten werden, weil ihr Haus im Vergleich zur Nachbarbebauung zurückspringt. Durch die geplante Schienenstegabschirmung ergebe sich aber eine weitere Reduzierung des Lärms, sodass sich diese Maßnahme auch positiv auf ihren Gartenbereich auswirken werde. Insgesamt wird es dort voraussichtlich leiser werden.

Auf Nachfrage erwidert Frau Loistl, dass sich ihre Terrasse direkt vor dem Haus in Richtung Schienenstrecke befindet. Der Lärmgutachter geht insofern davon aus, dass auch im Bereich der Terrasse von Frau Loistl der Immissionsgrenzwert nicht überschritten ist. Ergänzend erläutert der Vertreter des NWL, dass auch die zukünftig für den Einsatz vorgesehenen batteriebetriebenen BEMU-Fahrzeuge leiser sein werden, als die auf anderen Strecken zurzeit noch betriebenen Dieselfahrzeuge.

Auf die Frage von Frau Loistl nach der konkret vorgesehenen Nutzung ihres Grundstücks erläutert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass dort nur eine vorübergehende Inanspruchnahme für die Herstellung der Flächenentwässerung (Verrohrung) erforderlich sei. Sollte in diesem Zusammenhang die in diesem Bereich bestehende Baumbepflanzung auf dem Grundstück der Einwenderin in Anspruch genommen werden, werde sie im Rahmen der Entschädigungsmaßnahmen ausgeglichen. Die Vorhabenträgerin bemühe sich jedoch, im Rahmen der Ausführungsplanung die Bäume möglichst nicht in Anspruch zu nehmen. Jedenfalls würde aber alles, was auf dem Grundstück vorhanden sei und durch die geplante Baumaßnahme beeinträchtigt oder beschädigt werden würde, von der WLE wiederhergestellt oder entschädigt.

Auf die Frage nach dem Bauzeitraum erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass dies noch nicht absehbar sei, insbesondere wann mit der Baumaßnahme begonnen werde. Auch die konkrete Dauer der Durchführung in ihrer Grundstückslage sei insofern noch nicht klar zu benennen. In jedem Fall erfolge aber eine rechtzeitige Vorabinformation der Anwohner.

Auf Nachfrage von Frau Loistl erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass auch eine Absicherung gegen unberechtigten Zutritt ihres Grundstücks während der Baumaßnahme vorgenommen werde. Dies sei ebenfalls ein Aspekt, wie auch die vorgenannten, der im Rahmen der zukünftigen Grundstücksverhandlungen angesprochen werden sollte und dann einvernehmlich zu regeln sei.

Auf die Frage nach den zu erwartenden Erschütterungen im Bereich ihres Grundstücks erläutert der Fachgutachter der Vorhabenträgerin, dass aufgrund der Entfernung des Gebäudes von mehr als 13 Meter von der Eisenbahnstrecke weder Schäden am Gebäude noch sonstige Einwirkungen zu erwarten sind.

Auf weitere Nachfrage von Frau Loistl erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass die Aufgabe von Pflegemaßnahmen an der Strecke auch im Hinblick auf den Bewuchs ganz klar von der WLE wahrzunehmen ist. Dies werde sich aber zukünftig unter laufendem Betrieb anders darstellen als bisher.

Einwendungsnummer E172

Herr Rolf Müller und Frau Helga Müller
Am Berler Kamp 37
48167 Münster
Einwendung vom 02.10.2020

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E182

Herr Mirko Näther und Frau Heike Näther
Wolbecker Straße 41
48324 Sendenhorst

vertreten durch
Herrn
RA Claus Upmeier
Anwaltssozietät Hägerbäumer, Upmeier und Partner GbR
Alter Steinweg 46
48143 Münster
Einwendung vom 15.09.2020
Az.: III/dö D2736-20 Näther u.a. ./.. WLE

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E177 / E066-A

Herr Michael Neve
Alst 20
48324 Sendenhorst

vertreten durch

Herrn

RA Dr. Paul Lodde

Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB

Hafenweg 8

48155 Münster

Einwendungen vom 12.09.2020 und 15.11.2022

Az.: 1536/20 PL09

Es erscheint Herr Michael Neve und nimmt Bezug auf seine o. g. Einwendungen.

Herr Neve führt zunächst aus, dass er einen landwirtschaftlichen Milchviehbetrieb mit 120 Kühen betreibe und etwa 60 ha Pacht- und Eigentumsflächen auf der anderen Bahn- bzw. Straßenseite bewirtschafte und eine dementsprechend häufige Nutzung des Bahnübergangs dort gegeben sei. Insofern spricht er die vorliegende Planung des Bahnübergangs 8/9 an, die aus seiner Sicht überdimensioniert ist. Der Planer der Vorhabenträgerin erläutert die Planung und weist insbesondere auf die Anforderungen des Straßenbaulastträgers der Landesstraße - Landesbetrieb Straßenbau NRW - hin. Zudem seien auch die erforderlichen Räumstrecken zu berücksichtigen, dies insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit. So sei auch die dort geplante Bushaltestelle zu berücksichtigen gewesen.

Auf Nachfrage von Herrn Neve, wie die Flächen zwischen den Zufahrten zum Bahnübergang im „Trompetenbereich“ ausgestaltet werden sollen und zukünftig gepflegt werden würden, führt der Vertreter der Vorhabenträgerin aus, dass diese Flächen voraussichtlich in die Verantwortung des Straßenbaulastträgers im Rahmen der abzuschließenden Eisenbahnkreuzungsvereinbarung übergehen werden und entsprechend vom Straßenbaulastträger zu pflegen sind.

Auf weitere Nachfrage von Herrn Neve führt der Vertreter der Vorhabenträgerin aus, dass der rechtsseitig vorgesehene bahnparallele Seitenweg zunächst eine Asphaltierung in einer Länge von etwa 100 Meter aufweisen wird. Herr Neve legt Wert darauf, dass diese im Rahmen der Ausführungsplanung erhalten bleibt. Der Vertreter der Vorhabenträgerin ergänzt auf Nachfrage, dass dieser bahnparallele Seitenweg zukünftig auch als öffentlicher Weg vorgesehen sei.

Auf die Frage nach Entschädigung, auch für die sich ergebenden Umwege, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass demnächst Beauftragte der WLE auf Herrn Neve zukommen werden, um im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen alle anstehenden Punkte einvernehmlich zu regeln. Inwiefern eine Umwegentschädigung hier in Betracht komme, sei allerdings zweifelhaft, da in der Rechtsprechung in der Regel erst bei deutlich längeren Umwegstrecken eine Entschädigung gewährt werde.

Einwendungsnummer E233 / E083-A

Herr Hendrik Snoek
Gremmendorfer Weg 77
48167 Münster

vertreten durch

Herrn

RA Dr. Paul Lodde

Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB

Hafenweg 8

48155 Münster

Einwendung vom 30.10.2020 und 12.11.2022

Az.: 3240/20 PL09

Herr Hendrik Snoek und Herr RA Dr. Lodde haben eine Teilnahme zuvor abgesagt.

Ende der Erörterung am Donnerstag, 31.08.2023, um 15.38 Uhr.

Fortsetzung des Erörterungstermins am Freitag, 01.09.2023, um 09.00 Uhr.

A.

Allgemeine Informationen (s. o.)

E.

**Erörterung der Einwendungen Privater, die durch eine geplante
Grundstücksinanspruchnahme betroffen sind, am
Freitag, 01.09.2023, von 09.00 Uhr bis 10.35 Uhr**

Einwendungsnummer E008

Herr Bernd Averbeck

Alst 16

48324 Sendenhorst

Einwendung vom 06.10.2020

Es erscheint Herr Bernd Averbeck und legt eine Vollmacht für Herrn Werner Averbeck, Alst 16 in 48324 Sendenhorst vor. Herr Averbeck nimmt Bezug auf die o. g. Einwendung.

Herr Averbeck führt aus, dass sich sein Einwand auf den Bahnübergang 13 mit der dort geplanten BÜSTRA-Anlage bezieht. Aus seiner Sicht ist die bei Bahn-km 19,5 in Richtung Sendenhorst geplante Rechtsabbiegerspur nicht erforderlich und verursacht einen unnötigen Flächenverbrauch sowie Versiegelung. Der dort vorgesehene rechte bahnparallele Seitenweg sei nur für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und deren Bewirtschafter vorgesehen. Diese würden aber ganz überwiegend nicht aus Sendenhorst kommen, um diese Rechtsabbiegerspur zu nutzen. Er sehe nur ein sehr geringes Verkehrsaufkommen für diese rechtsseitige Spur und halte sie aus diesem Grunde für überflüssig. Die Vertreterin der Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass es im Rahmen der gesamten Streckenplanung eine enge Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger der Landesstraße, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, gegeben habe. So sei auch die Einrichtung dieser Rechtsabbiegerspur auf eine Forderung von Straßen NRW zurückzuführen, damit der Durchgangsverkehr bei einer Schrankenschließung und Zugdurchfahrt nicht warten müsse und es insofern auch keine Rückstausituation auf der durchgehenden Fahrbahn der Landesstraße gebe.

Herr Averbeck führt weiter aus, dass ihn diese Argumentation nicht richtig überzeugen könne, weil er früher auch die in der Nähe gelegene Bushaltestelle genutzt habe und dort aus eigener Anschauung festgestellt habe, dass praktisch nie ein landwirtschaftliches Fahrzeug von Sendenhorst kommend rechts abgebogen sei. Die Vertreter der Vorhabenträgerin erwidern, dass der Vortrag des Einwenders sehr gut nachvollziehbar sei, weisen aber darauf hin, dass es insgesamt sehr intensive Diskussionen mit dem Straßenbaulastträger gegeben habe und dieser auch Wert auf eine einheitliche Ausführung aller BÜSTRA-Anlagen gelegt habe. So sei auch die Konzeption dieser BÜSTRA-Anlage das Ergebnis der Abstimmungsgespräche. Damit solle nicht nur die Sicherheit des Verkehrs, sondern auch die Leichtigkeit insbesondere des Durchgangsverkehrs gewährleistet werden.

Einwendungsnummer E024 / E008-A

Herr André Bruns

Alst 8

48324 Sendenhorst

Einwendungen vom 05.10.2020 und 29.11.2022

Die Teilnahme wurde vorab abgesagt.

Einwendungsnummer E153 / E056-A

Frau Ines Lüring

Heckenweg 16

48351 Everswinkel

Einwendungen vom 06.10.2020 und 26.11.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E121 / E112-A

Frau Sophia Steinmann

Alst 19

48324 Sendenhorst

Einwendungen vom 07.10.2020 und 01.12.2022

Bei Aufruf erscheint niemand.

Einwendungsnummer E237 / E084-A

Herr Egon Stückmann und Frau Renate Stückmann

Alst 6

48324 Sendenhorst

Einwendungen vom 06.10.2020 und 25.11.2022

Es erscheinen Frau Renate Stückmann und Herr Egon Stückmann sowie Herr Bruno Stückmann und nehmen Bezug auf ihre o.g. Einwendungen.

Auf Nachfrage des VL erklärt Herr Bruno Stückmann, dass Frau Renate Stückmann die Grundstückseigentümerin ist und sein Bruder Egon Stückmann der Bewirtschafter der Flächen.

Herr Stückmann spricht die Schließung des Bahnübergangs vor seiner Hofausfahrt an und die dadurch entstehenden Umwege bis zu seinen Ackerflächen auf der gegenüberliegenden Bahnseite. Die Entfernung bis zum Bahnübergang 13, den er zukünftig nutzen müsste, von seiner Hofausfahrt betrage ca. 300 Meter, die auch dann auf der anderen Seite auf dem vorgesehenen bahnparallelen Seitenweg wieder zurückzufahren seien. Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt aus, dass auch die Frage einer etwaigen Umwegentschädigung im Nachgang zum Erörterungstermin und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der mit Ehepaar Stückmann zu führenden Grunderwerbsverhandlungen zu diskutieren sei. Dort gehe es zunächst einmal um die Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme, das heißt den dauerhaften Flächenerwerb und für die vorübergehende Inanspruchnahme. Theoretisch sei auch eine Entschädigung mit Tauschflächen möglich - so ein Wunsch von Herrn Stückmann -, was aber schwierig sei. Eine Entschädigung für Umwege sei auch in den Grunderwerbsverhandlungen zu erörtern, ebenso etwaige Flur- und Aufwuchsentschädigungen sowie der Verlust von EU-Prämien oder sonstigen Subventionsleistungen.

Auf Nachfrage von Herrn Stückmann erläutert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass bei der Anlage des bahnparallelen Seitenweges oder einer sonstigen vorübergehenden bzw. dauerhaften Flächeninanspruchnahme die jeweiligen Bodenschichten separat aufgenommen werden würden und auch entsprechend gelagert werden. Der Mutterboden bleibt dort auch vorhanden und wird nicht abgefahren.

Auf weitere Nachfrage von Herrn Stückmann zur Ausführung des bahnparallelen Seitenweges zu seinen Flächen erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass im Bereich des Bahnübergangs zunächst eine Asphaltierung des Seitenweges vorgesehen ist und danach eine wassergebundene Decke. Die Ausführung erfolge nach den Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau, dies bedeutet eine Fahrbahnbreite von 3,50 Meter und eine befestigte beidseitige Bankette von jeweils 1 Meter. Der parallele Seitenweg wird in der höchsten Belastungsklasse ausgeführt. Alle bahnparallelen Seitenwege im Rahmen der vorliegenden Planung werden öffentlich und in die Baulast der jeweiligen Kommune anschließend überführt.

Auf Hinweis von Herrn Stückmann zu den im Bahnübergangsbereich angelegten Bushaltestellen und dem zukünftig vorgesehenen Busverkehr erläutern die Vertreter der Vorhabenträgerin, dass die zukünftige Organisation des Busverkehrs in diesem Bereich noch nicht abschließend vom zuständigen Aufgabenträger Kreis Warendorf ent-

schieden sei. Auch bei einer Einstellung des bisherigen Linienverkehrs seien die Bushaltestellen aber weiterhin für den Schülerverkehr erforderlich. Grundsätzlich blieben alle bestehenden Bushaltestellen auch in der zukünftigen Planung erhalten.

Der Erörterungstermin wird um 10.35 Uhr unterbrochen und nach einer Mittagspause um 14.00 Uhr fortgesetzt.

A.**Allgemeine Informationen (s. o.)****D.****Fortsetzung der Erörterung der themenbezogenen Einwendungen
Privater am Freitag, 01.09.2023, von 14.00 Uhr bis 18.10 Uhr**

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 ist der Auffassung, dass die angesprochenen Themenpunkte am vergangenen Dienstag - insbesondere in den Abendstunden - nicht hinreichend erörtert worden seien und der Erörterungstermin zu wiederholen sei. Sie behält sich insofern vor, eine schriftliche Stellungnahme dazu abzugeben. Der VL bittet sie, dies zeitnah zu tun.

Themenpunkt 3: Immissionen im Betrieb (Erschütterungen, Luftschadstoffe)

Der Immissionsgutachter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik Immissionen in Form von Erschütterungen im Betrieb ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A fragt nach, ob die dem Erschütterungsgutachten zugrundeliegenden Grundannahmen auch dann weiter gültig sind, wenn inzwischen neue Gebäude teilweise auch mit Stützwänden errichtet worden sind. Der Gutachter erwidert, dass Stützwände aufgrund der geringen Tiefe keinerlei Auswirkungen auf die hier vorgenommenen Berechnungen haben.

Im Weiteren fragt Einwender lfd. Nummer E124/E043-A nach dem Betriebsprogramm, dass dem Erschütterungsgutachten zugrunde liegt. Der Gutachter erwidert, dass er das der gesamten Planung zugrundeliegende Betriebsprogramm auch seinen Berechnungen zugrunde gelegt hat, darüber hinaus aber geringfügige Veränderungen, sei es in der Nachtzeit sei es auch bei den vorgesehenen Tagfahrten, nach seiner Einschätzung zu keinen Veränderungen in den Ergebnissen des vorliegenden Gutachtens führen würden. Der Einwender beantragt gleichwohl, bei einer Veränderung der Parameter des Betriebsprogramms auch das vorliegende Gutachten noch einmal zu überprüfen.

Zu Ausführungen von Einwender lfd. Nr. E080 zu den von ihm sehr wohl bemerkten Erschütterungen im Rahmen der Errichtung der Lärmschutzwand am Albersloher Weg weist der VL darauf hin, dass dieses Thema zum nächsten Themenpunkt gehört und dort wieder aufgegriffen werde. Zu den betriebsbedingten, zu erwartenden Auswirkungen erläutert der Gutachter, dass das Gebäude von Einwender lfd. Nr. E080 nicht in der Liste der potenziell betroffenen Gebäude enthalten ist, weil es sich mindestens 13 Meter von der Strecke entfernt befindet. Diese Entfernung wird vom Einwender bestätigt.

Die Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A weist darauf hin, dass ihr Gebäude ca. 8 Meter von der Trasse entfernt liegt und sie bei früheren Zugfahrten erhebliche Erschütterungen in ihrem Haus bei Gläsern und Geschirr auf dem Tisch wahrgenommen hat. Der Gutachter erläutert, dass diese sogenannten Sekundäreffekte in der einschlägigen DIN-Norm 4150, Teil 2, beschrieben sind, aber nicht zu den Erschütterungen zählen, die hier zu berücksichtigen sind, weil man diese Erschütterungen nicht als Indiz bewerten kann, da sie auch schon unterhalb der Fühlschwelle auftreten können.

Der Vertreter der Vorhabenträgerin sagt zu, zu prüfen, ob die im Gutachten getroffenen Annahmen auch für die Gebäude Brandhoveweg 126 bis 140 zutreffend sind.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 fordert, ebenso wie bereits beim Thema Lärmauswirkungen erörtert, auch in Bezug auf die zu erwartenden Erschütterungen im Betrieb eine Festbeschreibung des Fahrzeugtyps für den zukünftigen Betrieb im Planfeststellungsbeschluss. Der Vertreter der Vorhabenträgerin entgegnet, dass dies nicht Gegenstand der Planfeststellung sei und bei unvorhergesehenen Abweichungen gegenüber den bisherigen Annahmen auch beim Erschütterungsgutachten gegebenenfalls ein nachträgliches Ergänzungsverfahren nach § 75 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW zum Tragen kommt.

Der Einwender lfd. Nummer E124/E043-A hält ein Ergänzungsverfahren für unpraktikabel bzw. schwierig, insbesondere wenn auch grundsätzlich Güterverkehr auf der Strecke möglich bleibt. Insofern hält er es für besser, mit einem Risiko- oder Sicherheitszuschlag zu arbeiten. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass das zugrundeliegende technische Regelwerk bereits Sicherheitszuschläge vorsehe und Güterverkehr nicht Gegenstand des Betriebsprogramms sei. Insofern sehe er keine Notwendigkeit für eine Berücksichtigung eines Risiko- oder Sicherheitszuschlags darüber hinaus.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A, wie das Gutachten die Bodenverhältnisse an der konkreten Trasse auch nach einer zukünftigen Aufbereitung der Strecke für die Wiederaufnahme des Betriebes berücksichtige, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass es sogar zulässig sei, vollständig auf konkrete Ermittlungen zu verzichten und stattdessen Annahmen zu treffen. Im vorliegenden Fall seien aber sogar an fünf Stellen konkrete Ermittlungen durchgeführt worden.

Im Übrigen sagt der Vertreter der Vorhabenträgerin auf Wunsch von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A zu, auch die Gebäude Woermannweg 17 und 17a wie die Gebäude am Brandhoveweg nochmals zu überprüfen. Der Einwender weist darauf hin, dass das Gebäude Woermannweg 17 eine Holzbalkendecke hat.

Der Immissionsgutachter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik Luftschadstoffimmissionen im Betrieb ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E080 erläutert der Gutachter der Vorhabenträgerin, dass auch Abriebe aus den Abbremsungen an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten in seiner Berechnung enthalten seien. Für den beispielhaften Haltepunkt seien

sogar in einem Worst-Case-Szenario die doppelten Werte berücksichtigt worden. Der Einwender bezweifelt das.

Auf Nachfrage von Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A, ob denn die Erkenntnisse, die auf anderen Strecken und mit anderen Fahrzeugen gewonnen worden sind im Rahmen der Begutachtung so einfach auf die vorliegende Planung und Strecke übertragen werden können, erwidert der Gutachter der Vorhabenträgerin, dass bei der Deutschen Bahn lediglich Emissionsdaten für bereits betriebene Strecken vorliegen würden und insofern keine Daten für Strecken und Fahrzeugtypen, die erst in Zukunft betrieben werden können. Die Einwenderin bezweifelt die Übertragung der so gewonnenen Erkenntnisse auf die vorliegende Strecke.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 fordert, ebenso wie bereits bei den Themen Lärmauswirkungen und Erschütterungen erörtert, auch in Bezug auf die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen im Betrieb eine Festschreibung des Fahrzeugtyps für den zukünftigen Betrieb im Planfeststellungsbeschluss.

Themenpunkt 4: Immissionen in der Bauausführung (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe)

Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt in die Thematik Immissionen in der Bauausführung ein. Hierzu wird auf die dem Protokoll anliegende Präsentation verwiesen.

Die Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 führt aus, dass sie im Vergleich der Ausführungen im Erläuterungsbericht, im Baulärmgutachten sowie in der Stellungnahme der vorliegenden Synopse Widersprüche festgestellt habe, was die Durchführung der Bauarbeiten anbelange. Es stelle sich im Kern die Frage, ob grundsätzlich nur in der Woche am Tage gearbeitet werde oder ob auch Nachtarbeiten oder Arbeiten am Wochenende stattfinden sollen. Der Vertreter der Vorhabenträgerin führt aus, dass die Bauarbeiten grundsätzlich nur innerhalb der Woche am Tage stattfinden sollen, es aber nicht ausgeschlossen werden kann, dass im Ausnahmefall auch am Wochenende oder nachts gearbeitet werden müsse.

Zur Nachfrage von Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A und Einwender lfd. Nummer E124/E043-A wie lange denn die Baumaßnahmen vor ihrer jeweiligen Haustür dauern würden, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass man das noch nicht genau absehen könne, sondern die konkrete Bauzeit erst im Rahmen der folgenden Ausführungsplanung klarer werden würde. Die Gesamtdauer der Baumaßnahme betrage voraussichtlich 18 Monate, was aber nicht bedeute, dass im Rahmen der sogenannten Wanderbaustelle vor jedem Grundstück auch in diesem Zeitraum eine Baustellentätigkeit statfinde. Einwender lfd. Nummer E124/E043-A regt in diesem Zusammenhang an, die Anwohner rechtzeitig seitens der Vorhabenträgerin zu informieren.

Auf Nachfrage von Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A, was man unter der Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum zu verstehen habe, für den Fall, dass ein derartiger

Anspruch bestehe, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass grundsätzlich eine Entschädigungszahlung geleistet würde für eine adäquate Hotelnutzung.

Der Einwender lfd. Nr. E270/E102-A fordert, den in der Lautstärke möglichst geringsten gesetzlich zulässigen Warnton bei Bahnübergängen auszuwählen und auch die Dauer des Warntons möglichst kurz zu bemessen. Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwidert, dass für die Ausgestaltung des Warntons an Bahnübergängen ein technisches Regelwerk zu beachten sei.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nr. E080 erwidert die Vertreterin der Vorhabenträgerin, dass eine Kampfmittelabfrage für die gesamte Strecke stattgefunden habe und Verdachtsfälle identifiziert seien, die von einer Spezialfirma im weiteren Verlauf des Verfahrens sondiert würden.

Auf Nachfrage der Rechtsanwältin für lfd. Nrn. E049/E018-A, E101/E038-A, E110/E040-A, E111/E112/E041-A, E122/E115-A, E124/E043-A, E125/E116-A, E130/E048-A, E221/E079-A und E225 und Einwender lfd. Nr. E244/E087-A, ob der Einsatz von Vibrationswalzen ausgeschlossen werden kann und inwieweit auch die konkrete Bauablaufplanung mit ihren Auswirkungen bei den jeweiligen Gebäuden abgeschätzt werden kann, erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass das zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich sei, sondern erst im Rahmen der noch vorzunehmenden Ausführungsplanung festgelegt werde und von der Vergabe und der dann von den jeweiligen bauausführenden Firmen eingesetzten Maschinen abhängen. Eine Information über den konkreten Bauablauf werde dann aber über einen noch zu benennenden Ansprechpartner der Vorhabenträgerin erfolgen können.

Auf Nachfrage von Einwender lfd. Nummer E124/E043-A erwidert der Vertreter der Vorhabenträgerin, dass zukünftig insbesondere im Rahmen der Baudurchführung ein proaktives Kommunikationsverhalten zugesagt wird.

Themenpunkt 6: Sonstige Belange

Die Einwenderin lfd. Nr. E101/E038-A bittet darum, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Alternativenprüfung insbesondere auch den Vorschlag berücksichtigt, auf der WLE-Trasse eine Asphaltierung vorzunehmen und einen batteriebetriebenen Busverkehr dort einzurichten.

F.

Ende des Erörterungstermins am Freitag, 01.09.2023, um 18.10 Uhr

Nachdem sich kein weiterer Erörterungsbedarf mehr ergeben hat, schließt der VL den Erörterungstermin um 18.10 Uhr und dankt allen Teilnehmenden für die konstruktive und sachliche Diskussion.