



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs  
auf der Eisenbahnstrecke Achterberg – Coevorden im  
Streckenabschnitt Bad Bentheim – Neuenhaus**

11.12.2018

P223-30224 – BE – 13/17



**Niedersachsen**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Verfügender Teil .....</b>	<b>8</b>
1.1	Planfeststellung .....	8
1.1.1	Feststellung des Plans .....	8
1.1.2	Planunterlagen.....	8
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen .....	8
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen.....	10
1.1.3	Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen.....	11
1.1.3.1	Vorbehalte.....	11
1.1.3.1.1	Allgemeiner Vorbehalt .....	11
1.1.3.1.2	Vorbehalt zur Bauausführungsplanung .....	11
1.1.3.1.3	Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen.....	12
1.1.3.1.2	Entscheidungsvorbehalt .....	12
1.1.3.2	Auflagen .....	12
1.1.3.2.1	Fällung von Gehölzen.....	12
1.1.3.2.2	Baumaschinen und Baulärm .....	12
1.1.3.2.3	Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten .....	12
1.1.3.2.4	Umweltbaubegleitung .....	12
1.1.3.2.5	Artenschutz .....	13
1.1.3.2.6	Unterhaltungsmaßnahmen .....	13
1.1.3.2.7	Standfestigkeit Straßendamm Bundesstraße 213.....	14
1.1.3.2.8	Lärmschutz.....	14
1.1.3.2.9	Herstellungskontrolle, Kontrollbericht .....	14
1.1.3.3	Berichtigungen .....	14
1.1.3.3.1	Grunderwerb .....	14
1.1.4	Zusagen .....	15
1.2	Weitere Entscheidungen.....	15
1.2.1	Wasserrecht.....	15
1.2.1.1	Einleitungserlaubnis.....	15
1.2.1.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen.....	16
1.2.1.2.1	Allgemeines.....	16
1.2.1.2.2	Einleitungsmengen .....	16
1.2.1.2.3	Anzeigepflichten.....	16
1.3	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen.....	17
1.4	Hinweise .....	17
1.4.1	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN).....	17
1.4.2	Vodafone Kabel Deutschland GmbH .....	17
1.4.3	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	18
1.4.4	EWE Netz GmbH.....	18
1.4.5	Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH (FBG) .....	18
1.4.6	Beteiligung der PLEdoc GmbH.....	18

---

1.4.7	Trink- und Abwasserverband Bad Bentheim, Schüttorf (TAV).....	19
1.4.8	Stadtwerke Schüttorf – Emsbüren GmbH .....	19
1.4.9	Vechteverband.....	19
1.4.10	Westnetz GmbH Netzdokumentation.....	20
1.4.11	Westnetz GmbH, Regionalzentrum Ems-Vechte .....	20
1.4.12	Westnetz GmbH, Spezialservice Strom.....	21
1.4.13	Nowega GmbH .....	22
1.4.14	ENGIE E&P Deutschland GmbH.....	23
1.4.15	Wasser- und Bodenverband Neerlage-Hestrup-Brandlecht.....	23
1.4.16	Bodenfunde.....	23
1.5	Kostenentscheidung .....	23
<b>2</b>	<b>Begründender Teil .....</b>	<b>23</b>
2.1	Sachverhalt.....	24
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens .....	24
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	24
2.2	Rechtliche Bewertung.....	25
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	25
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	25
2.2.2.1	Allgemeines.....	25
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) .....	26
2.2.2.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt .....	26
2.2.2.2.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik... ..	27
2.2.2.2.1.2	Beschreibung der Schutzgüter.....	27
2.2.2.2.1.2.1	Mensch (insbesondere menschliche Gesundheit) .....	27
2.2.2.2.1.2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	28
2.2.2.2.1.2.3	Boden und Fläche.....	29
2.2.2.2.1.2.4	Wasser.....	29
2.2.2.2.1.2.5	Klima und Luft.....	30
2.2.2.2.1.2.6	Landschaft .....	30
2.2.2.2.1.2.7	Kultur- und sonstige Sachgüter .....	30
2.2.2.2.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen .....	31
2.2.2.2.1.3.1	Schutzgut Mensch .....	31
2.2.2.2.1.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	31
2.2.2.2.1.3.3	Schutzgut Boden und Fläche .....	32
2.2.2.2.1.3.4	Schutzgut Wasser .....	32
2.2.2.2.1.3.5	Schutzgut Klima .....	32
2.2.2.2.1.3.6	Schutzgut Luft.....	33

2.2.2.2.1.3.7	Schutzgut Landschaft.....	33
2.2.2.2.1.3.8	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	33
2.2.2.2.1.3.9	Wechselwirkungen .....	33
2.2.2.2.1.3.10	Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen .....	34
2.2.2.2.1.4	Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden.....	34
2.2.2.2.1.5	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG.....	35
2.2.2.2.1.6	Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit) ...	36
2.2.2.2.1.7	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	36
2.2.2.2.1.8	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche .....	37
2.2.2.2.1.9	Auswirkungen auf das Wasser.....	37
2.2.2.2.1.10	Auswirkungen auf das Klima und die Luft .....	38
2.2.2.2.1.11	Auswirkungen auf die Landschaft .....	38
2.2.2.2.1.12	Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und auf sonstige Sachgüter.....	38
2.2.2.2.1.13	Medienübergreifende Gesamtbewertung .....	38
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung .....	39
2.2.3.1	Planrechtfertigung .....	39
2.2.3.2	Standort und Beschreibung des Streckenabschnittes / Varianten .....	40
2.2.4	Immissionen .....	41
2.2.4.1	Lärm.....	41
2.2.4.2	Gebietsnutzungen .....	43
2.2.4.3	Schallberechnung .....	43
2.2.4.4	Aktiver Schallschutz.....	49
2.2.4.5	Passiver Schallschutz.....	52
2.2.4.6	Entschädigung für Außenwohnbereich.....	53
2.2.4.7	Baubedingte Lärmimmissionen .....	53
2.2.5	Erschütterungen .....	54
2.2.6	Natur und Landschaft .....	55
2.2.6.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft.....	55
2.2.6.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	55
2.2.6.2.1	Vermeidung.....	55
2.2.6.2.2	Ausgleich und Ersatz .....	56
2.2.6.2.2.1	Ausgleichsmaßnahmen.....	56
2.2.6.2.2.2	Ersatzmaßnahmen.....	56
2.2.6.2.2.3	Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen .....	56
2.2.6.2.2.4	Herstellungskontrolle, Bericht .....	57
2.2.6.2.2.5	Ersatzgeld .....	57
2.2.6.2.3	Verfahrensrechtliches .....	57
2.2.6.2.4	Natura 2000-Gebiete .....	57

---

2.2.6.2.5	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG.....	60
2.2.6.2.6	Gesetzlicher Biotopschutz .....	60
2.2.6.2.7	Artenschutz .....	60
2.2.6.2.7.1	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot.....	60
2.2.6.2.7.2	Störungsverbot.....	61
2.2.6.2.7.3	Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot.....	62
2.2.6.2.7.4	Zusammenfassung.....	64
2.2.7	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz.....	64
2.2.7.1	Entwässerungskonzept / Oberflächenentwässerung .....	64
2.2.7.1.1	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie .....	65
2.2.7.2	Eigentum.....	67
2.2.7.3	Gesamtergebnis der Abwägung.....	68
2.2.8	Wasserrechtliche Erlaubnis .....	68
2.2.9	Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung .....	68
2.3	Stellungnahmen und Einwendungen.....	69
2.3.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	70
2.3.1.1	Stadt Bad Bentheim.....	70
2.3.1.2	Stadt Nordhorn.....	70
2.3.1.3	Samtgemeinde Schüttorf.....	70
2.3.1.4	Gemeinde Isterberg .....	71
2.3.1.5	Gemeinde Quendorf.....	72
2.3.1.6	Samtgemeinde Neuenhaus.....	72
2.3.1.7	Landkreis Grafschaft Bentheim .....	72
2.3.1.8	Eisenbahn-Bundesamt (EBA) .....	73
2.3.1.9	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Emsland.....	73
2.3.1.10	Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Meppen (NLWKN).....	73
2.3.1.11	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen .....	73
2.3.1.12	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG).....	73
2.3.1.13	Niedersächsische Landesforsten.....	73
2.3.1.14	Landeskommando Niedersachsen VerklInfra.....	73
2.3.1.15	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ..	73
2.3.1.16	Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim.....	73
2.3.1.17	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück.....	73
2.3.1.18	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien .....	74
2.3.1.19	Vodafone Kabel Deutschland GmbH.....	74

2.3.1.20 Deutsche Telekom Technik GmbH.....	74
2.3.1.21 Avacon Netz GmbH.....	74
2.3.1.22 EWE Netz GmbH.....	74
2.3.1.23 PLEdoc.....	74
2.3.1.24 Gasunie Deutschland Transport Services GmbH.....	74
2.3.1.25 GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH.....	74
2.3.1.26 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Kampfmittelbeseitigungsdienst.....	74
2.3.1.27 Trink- und Abwasserverband Bad Bentheim, Schüttorf, Salzbergen und Emsbüren.....	74
2.3.1.28 Trink- und Abwasserverband Bourtanger Moor.....	74
2.3.1.29 Stadtwerke Schüttorf.....	75
2.3.1.30 Stadtwerke Neuenhaus GmbH.....	75
2.3.1.31 Vechteverband Nr. 114.....	75
2.3.1.32 Wasser- und Abwasserzweckverband.....	75
2.3.1.33 Westnetz GmbH Netzdokumentation.....	75
2.3.1.34 Westnetz GmbH Regionalzentrum Ems-Vechte.....	75
2.3.1.35 Westnetz GmbH Spezialservice Strom.....	75
2.3.1.36 Nowega GmbH.....	75
2.3.1.37 TenneT TSO GmbH.....	75
2.3.1.38 Thyssengas GmbH.....	75
2.3.1.39 Nord-West Ölleitung GmbH.....	75
2.3.1.40 Exxon Mobil Production Deutschland GmbH.....	76
2.3.1.41 ENGIE E&P Deutschland GmbH.....	76
2.3.1.42 Wintershall Holding GmbH.....	76
2.3.1.43 Wasser- und Bodenverband Lohne.....	76
2.3.1.44 Wasser- und Bodenverband Neerlage-Hestrup-Brandlecht.....	76
2.3.1.45 Wasser- und Bodenverband Sieringhoek.....	76
2.3.1.46 LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH.....	76
2.3.2 Einwendungen.....	76
2.3.2.1 Einwender Nr. 1.....	76
2.3.2.2 Einwender Nr. 2.....	78
2.3.2.3 Einwender Nr. 3.....	79
2.3.2.4 Einwender Nr. 4.....	80
2.3.2.5 Einwender Nr. 5.....	82
2.3.2.6 Einwender Nr. 6.....	82
2.3.2.7 Einwender Nr. 7.....	83

2.3.2.8 Einwender Nr. 8.....	84
2.3.2.9 Einwender Nr. 9.....	85
2.3.2.10 Einwender Nr. 10 .....	86
2.3.2.11 Einwender Nr. 11 .....	87
2.3.2.12 Einwender Nr. 12 .....	88
2.3.2.13 Einwender Nr. 13 .....	90
2.3.2.14 Einwender Nr. 14 .....	90
2.3.2.15 Einwender Nr. 15 .....	91
2.3.2.16 Einwender Nr. 16 .....	91
2.3.3 Begründung Kostenentscheidung .....	91
<b>3 Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>92</b>
<b>4 Hinweise .....</b>	<b>92</b>
4.1 Konzentrationswirkung .....	92
4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten.....	92
4.3 Außerkrafttreten.....	92
4.4 Berichtigungen .....	93
4.5 Hinweis zur Auslegung.....	93
4.6 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis .....	93
<b>5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>94</b>

# 1 Verfügender Teil

## 1.1 Planfeststellung

### 1.1.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH, nachfolgend Vorhabenträgerin genannt, wird der Plan für

### **die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Achterberg – Coevorden im Streckenabschnitt Bad Bentheim - Neuenhaus**

nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

### 1.1.2 Planunterlagen

#### 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1.3	Grunderwerbspläne vom 22.12.2016 Grunderwerbsverzeichnis vom 30.05.2017 Geändert durch Deckblatt vom 08.10.2018	1 : 1.000	1 - 3 1 1
2.1	Übersichtslagepläne Gleisbau vom 30.05.2017	1 : 5.000	1 – 6
2.2	Lagepläne Gleisbau vom 30.05.2017	1 : 1.000	1 - 32
2.3	Höhenpläne vom 30.05.2017	1: 5.000/500	1 – 6
2.4	Regelquerschnitt vom 30.05.2017	1 : 50	1
2.5	Querschnitte vom 30.05.2017	1 : 50	1 - 2
3.	Lagepläne / Querschnitte Bahnsteige vom 30.05.2017:		
3.1.1	Lageplan Haltepunkt Quendorf	1 : 250	1
3.1.2	Querschnitt Haltepunkt Quendorf	1 : 50	1
3.2.1	Lageplan Haltepunkt Nordhorn-Blanke	1 : 250	1
3.2.2	Querschnitt Haltepunkt Nordhorn-Blanke	1 : 50	1
3.3.1	Lageplan Bahnhof Nordhorn	1 : 250	1
3.3.2	Querschnitt Bahnhof Nordhorn	1 : 50	1
3.4.1	Lageplan Haltepunkt Neuenhaus-Süd	1 : 250	1
3.4.2	Querschnitt Neuenhaus-Süd	1 : 50	1
3.5.1	Lageplan Bahnhof Neuenhaus	1 : 250	1
3.5.2	Querschnitt Bahnhof Neuenhaus	1 : 50	1
4	Entwässerung		
4.0	Erläuterungsbericht vom 30.05.2017		1 – 47
4.1	Lagepläne vom 30.05.2017	1 : 500	1 - 21
4.2	Detailpläne Durchlässe gem. MAmS vom 30.05.2017	1 : 250	1 – 8
4.3	Maßnahmenkatalog Entwässerung vom 18.05.2017		1 – 10
5.1	Sicherungstechnische Übersichtslagepläne vom 21.03.2017		
6	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 30.05.2017		

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
6.2.3	Maßnahmenblätter		1 – 15
8	Schall- und Erschütterung		
8.2	Zugzusammenstellung vom 23.02.2017		1
8.4.1 – 8.4.10	Lagepläne Isophonen 70/60 dB(A) nachts – Planungssituation	1:6000/1:6.500/ /1:7500/1:9000  /1:9500	1 – 10
8.6	Untersuchungsergebnisse Bereich Bad Bentheim mit:		
8.6.1	Lageplan	1 : 6.000	1
8.6.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 - 2
8.6.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 2
8.6.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Bad Bentheim		1 – 2
8.7.	Untersuchungsergebnisse Bereich Quendorf/Isterberg mit:		
8.7.1	Lageplan	1 : 12.000	1
8.7.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 6
8.7.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 6
8.7.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Quendorf/Isterberg		1 – 2
8.8	Untersuchungsergebnisse Bereich Hestrup mit:		
8.8.1	Lageplan	1 : 4.000	1
8.8.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 2
8.8.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 3
8.8.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Hestrup		1 – 2
8.9	Untersuchungsergebnisse Bereich Brandlecht/Dobbenfeld mit:		
8.9.1	Lageplan	1 : 9.000	1
8.9.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 3
8.9.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 4
8.9.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Brandlecht/Dobbenfeld		1 – 2
8.10	Untersuchungsergebnisse Bereich Nordhorn Stadtgebiet mit:		
8.10.1	Lageplan	1 : 6.500	1 – 2
8.10.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 6
8.10.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 8
8.10.3.1	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Nordhorn Stadtgebiet		1 - 5
8.10.3.2	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Nordhorn Stadtgebiet AWB		1
8.11	Untersuchungsergebnisse Bereich Nordhorn-Grasdorf mit:		
8.11.1	Lageplan	1 : 7.000	1
8.11.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 3
8.11.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 3
8.11.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Nordhorn-Grasdorf		1 – 2
8.12	Untersuchungsergebnisse Bereich Grasdorf mit:		
8.12.1	Lageplan	1 : 7:000	1
8.12.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 2
8.12.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 2

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
8.12.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Grasdorf		1 – 2
8.13	Untersuchungsergebnisse Bereich Neuenhaus mit:		
8.13.1	Lageplan	1 : 6.000	1
8.13.2.1	Schienenverkehrsdaten - Bestand		1 – 2
8.13.2.2	Schienenverkehrsdaten - Planung		1 – 3
8.13.3	Ergebnisse Immissionsuntersuchungen Neuenhaus		1 – 4

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

### 1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1.1	Erläuterungsbericht vom 11.07.2017		1 - 73
1.2	Übersichtskarte vom 30.05.2017	ohne	1
5.1	Sicherungstechnische Übersichtslagepläne vom 21.03.2017	1 : 2.000	1 – 11
5.2	Signaltabellen vom 09.05. 2017		1 – 6
5.3	Zugstraßentabellen vom 21.03.2017	ohne	1 – 5
5.4	Rangierstraßentabellen vom 21.03.2017	ohne	1 – 3
5.5	Streckenübersicht Kabel vom 30.05.2017	ohne	1 - 2
	Streckenübersicht Telekommunikationsanlagen v. 30.05.2017	ohne	1
	Übersicht Fahrgastinformationssystem v. 30.05.2017	ohne	1
5.6	Lage- und Kabelplan vom 20.03.2017	ohne	1 – 10
5.6	Kreuzungspläne vom 20.02.2017	1 : 200	1 - 8
6.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 30.05.2017		
6.1.1	Erläuterungsbericht		1- 34
6.1.2	Übersichtskarte	1 : 20.000	1
6.1.3	Arten- und Lebensraumtypen	1 : 20.000	1
6.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 30.05.2017 mit		
6.2.1	Erläuterungsbericht		1 – 87
6.2.2	Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000	
6.3	Artenschutzprüfung vom 30.05.2017 mit		
6.3.1	Erläuterungsbericht		1 – 27
6.3.2	Artenblätter		1 – 30
7	Umweltverträglichkeitsstudie vom 30.05.2017 mit		
7.1	Erläuterungsbericht		1 – 79
7.1.1	Lagepläne Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt, Landschaft, Kultur- und Sachgüter	1 : 5.000	1 – 5
7.2.2	Lagepläne Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft	1 : 5.000	1 – 5
8	Schall- und Erschütterungsgutachten mit		
8.1	Schalltechnischer Erläuterungsbericht vom 24.05.2017		1-32

8.3.1- 8.3.10	Lageübersicht Gesamtstrecke Lagepläne Isophonen 70/60 dB(A) nachts – Bestandssituation	1 : 65.000 1:6000/1:7500 /1:9000/1:6500 /1:7500	1 1 – 10
8.5.1- 8.5.8.2	Differenz-Rasterlärmkarten freie Schallausbreitung	1:8.000/1:4000 /1:6000/1:12500/ 1:9000	1 - 16
8.14	Untersuchungsergebnisse unter Berücksichtigung eines neuen BÜ und Maßnahme bÜG in den Bereichen Quendorf/Isterberg und Nordhorn-Stadtgebiet		1 – 7
8.2	Erschütterungen Erläuterungsbericht vom 24.03.2017 Lageübersicht Gesamtstrecke Tabellarische Darstellung der ausgewerteten Messungen Ermittlung Beurteilungs-Schwingstärke im Bestand und Prognose Auswertung, Prognose der max. Schwinggeschwindigkeit $V_{i,max}$ Ermittelter Taktmaximalwert $KB_{FTI}$ und Prognose Beurteilungs-Schwingstärke $KB_{FTI}$	1 : 65.000	1 – 25 1 1 1 1 – 2 1 – 2

### 1.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

Die Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

#### 1.1.3.1 Vorbehalte

##### 1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG<sup>1</sup> bleibt hiervon unberührt.

##### 1.1.3.1.2 Vorbehalt zur Bauausführungsplanung

Die Planfeststellung ergeht vorbehaltlich der Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung; diese erfolgt durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Die Vorhabenträgerin hat der zuständigen Aufsichtsbehörde, derzeit die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA), die die Eisenbahnbetriebsanlagen betreffenden Ausführungsunterlagen vor Baubeginn zur Prüfung (interne Baufreigabe) vorzulegen. Baubeginn und Fertigstellung sind der Aufsichtsbehörde durch die Vorhabensträgerin schriftlich anzuzeigen.

<sup>1</sup> Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

### **1.1.3.1.3 Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen**

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht vorbehaltlich der im Rahmen der Maßnahme gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) zu treffenden notwendigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde.

### **1.1.3.1.2 Entscheidungsvorbehalt**

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten.

### **1.1.3.2 Auflagen**

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

#### **1.1.3.2.1 Fällung von Gehölzen**

Die Fällung von Gehölzen dürfen nur in der Zeit vom 01.11. bis 28./29.02. des Folgejahres und somit außerhalb der Brutzeit der gehölzbrütenden Vogelarten vorgenommen werden.

#### **1.1.3.2.2 Baumaschinen und Baulärm**

Die verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen. Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der AVV Baulärm unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

#### **1.1.3.2.3 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten**

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten sind die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), die DIN 18915 und 18918 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau, Ingenieurbiologische Sicherungsbauweisen) sowie die RAS LP 4 (Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden. Insbesondere ist die auf dem Flurstück 42/64 Flur 7 Gemarkung Nordhorn stehende Trauerbuche zu erhalten und während der Bauarbeiten zu schützen.

#### **1.1.3.2.4 Umweltbaubegleitung**

Die durchführende Stelle der Umweltbaubegleitung inklusive Ansprechpartner ist der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Grafschaft Bentheim zu benennen. In regelmäßigen Abständen (in Abhängigkeit vom Baufortschritt) sind der UNB Protokolle vorzulegen, aus denen die Einhaltung der Vorgaben hervorgeht. Zudem ist ein Abschlussbericht vorzulegen.

#### **1.1.3.2.5 Artenschutz**

Im Hinblick auf die festgestellte Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahme 6 V sind die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen während der Brut- und Laichzeit erst nach Freigabe des Maßnahmenbereiches durch die Umweltbaubegleitung durchzuführen. Nur so kann vermieden werden, dass Elterntiere ihre Jungen nicht wiederfinden oder nicht mehr annehmen.

Von durchgeführten Baumhöhlenkontrollen ist der UNB des Landkreises Grafschaft Bentheim ein Protokoll vorzulegen. Sofern sich aus den Kontrollergebnissen die Erforderlichkeit weiterer CEF- oder Ausgleichsmaßnahmen ergeben, sind diese in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zu definieren und umzusetzen.

Um sicherzustellen, dass die als CEF-Maßnahme geplanten Eidechsenburgen ihre Funktion erfüllen, ist ein fünfjähriges Monitoring durchzuführen. Jeweils zum Jahresende ist der UNB ein Monitoringbericht vorzulegen. Bei negativem Ergebnis sind in Absprache mit der UNB Nachbesserungen vorzunehmen.

Für die Funktionsfähigkeit der MAmS-konformen 8 Durchlässe ist die Anbindung an das umgebende Gelände eine Grundvoraussetzung. Ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme ist eine Funktionskontrolle durchzuführen. Deren Ergebnis ist der UNB in Form eines Protokolls zur Verfügung zu stellen. Bei einem nicht zufriedenstellenden Ergebnis sind zielführende Modifizierungen durchzuführen.

Falls im Frühjahr durch die Umweltbaubegleitung festgestellt wird, dass die Wanderwege von Amphibien das Baufeld kreuzen, sind Maßnahmen zum Schutz der Tiere in Absprache mit der UNB umzusetzen.

Der Nordhorn-Almelo-Kanal erfüllt eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion im innerstädtischen Bereich, daher ist sicherzustellen, dass die Durchgängigkeit auch nach den geplanten Sanierungsmaßnahmen erhalten bleibt.

Sollte während der Reprofilierungsarbeiten an den Gräben / Mulden Bodenaushub zwischengelagert werden, ist sicher zu stellen, dass hiervon aus Naturschutzsicht wertvolle bzw. empfindliche Flächen ausgenommen werden.

Um die abschreckende Wirkung der geplanten Wildwarnreflektoren zu erhöhen, sind blaue Reflektoren zu verwenden. Diese sollten eine halbrunde Bauart aufweisen, um Bewegungen zu simulieren.

#### **1.1.3.2.6 Unterhaltungsmaßnahmen**

Um die Artenvielfalt und die Vernetzungsfunktion der neu angelegten Säumen zu erhalten, sind bei den Unterhaltungsmaßnahmen folgende Punkte zu beachten:

- Es ist einmal jährlich auf der Hälfte der Saumbreite in Längsrichtung zu mähen.
- Der Schnitt sollte in der 2. Augushälfte erfolgen.
- Die geschnittenen Flächen sind jährlich zu wechseln.
- Das Schnittgut ist auf der Fläche trocknen zu lassen, bis die Pflanzen sich versamt haben, anschließend ist das Schnittgut abzufahren.

#### **1.1.3.2.7 Standfestigkeit Straßendamm Bundesstraße 213**

Die Vorhabenträgerin wird sicherstellen, dass die Standfestigkeit des Straßendamms der Bundesstraße 213 durch die Errichtung des Ausziegleises einschließlich der erforderlichen Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt wird. Evtl. Schäden an der Straße und auf Straßengrund sind von der Vorhabenträgerin zu ersetzen.

#### **1.1.3.2.8 Lärmschutz**

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Zech vom 24.05.2017, haben die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Immissionsorte, gemäß §§ 41, 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 8).

##### Nordhorn

- Objekt Nr. 197 (Karlstraße 24, Nordost Erdgeschoss, Nordwest Erdgeschoss)
- Objekt Nr. 298 (Bernhard-Niehues-Str. 49, Nordwest Erdgeschoss, Südwest Erdgeschoss, Südwest 1. Obergeschoss, Südwest 2. Obergeschoss, Südwest 3. Obergeschoss)
- Objekt Nr. 4 (Bachstraße 39a, Außenwohnbereich)

##### Quendorf

- Objekt Nr. 6 (Nordhorner Straße 150, West Erdgeschoss, West 1. Obergeschoss)

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in diesen Gebäuden ergeben sich aus der nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG erlassenen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) und sind zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral bzw. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Neben den festgestellten Schallschutzmaßnahmen sind zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV Fahrten für den Güterverkehr auf der reaktivierten Strecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus nur bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 60 km/h zulässig.

#### **1.1.3.2.9 Herstellungskontrolle, Kontrollbericht**

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

#### **1.1.3.3 Berichtigungen**

Die Planunterlagen werden wie folgt berichtigt:

##### **1.1.3.3.1 Grunderwerb**

In der Unterlage 1.3 „Grunderwerbsverzeichnis“ wird die Größe der zu erwerbenden Fläche unter der lfd. Nr. 3 in Spalte 6 und 8 von 332 m<sup>2</sup> auf 334 m<sup>2</sup> geändert. Die Flurstücksbe-

zeichnung wird in Spalte 4 von 70/488 auf 70/499 geändert. Der Grunderwerbsplan Blatt 2 der Unterlage 1.3 wird entsprechend geändert.

### 1.1.4 Zusagen

Die seitens der Vorhabenträgerin – auch in Erwiderung zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde und im Erörterungstermin – abgegebenen Zusagen sind einzuhalten.

## 1.2 Weitere Entscheidungen

### 1.2.1 Wasserrecht

#### 1.2.1.1 Einleitungserlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (§ 19 WHG) die gehobene Erlaubnis zur Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der Bahnstrecke von Bahn-km 18,525 bis Bahn-km 47,037 in die nachfolgend aufgeführten Gewässer erteilt:

<b>Einleit- stelle</b>	<b>Bahn- km</b>	<b>Rechtswert /Hochwert</b>	<b>Vorflut</b>	<b>Einzugsfläche ha</b>	<b>Einleitmenge (l/s)</b>
EL01	19+461	R: 375.239 H: 5.797.345	Entwässerungs- graben NN	0,243	2,8
EL02	19+580	R: 375.254 H: 5.797.563	Entfällt / diffuse Versickerung	0,418	entfällt
EL03	20+570	R: 375.099 H: 5.798.805	Entfällt / diffuse Versickerung	0,455	entfällt
EL04	21+032	R: 375.128 H: 798.978	Entfällt / diffuse Versickerung	0,084	entfällt
EL05	21+180	R:375.158 H: 5.799.125	Entfällt / diffuse Versickerung	0,358	entfällt
EL06	22+228	R:375.460 H: 5.800.132	Entfällt / diffuse Versickerung	0,306	entfällt
EL07	22+531	R:375.465 H: 5.800.433	Entwässerungs- graben N.N.	0,088	1,0
EL 08	22+667	R:375.423 H:5.800.563	Langefortgraben	0,046	0,5
EL09	22+735	R:375.413 H:5.800.630	Entwässerungs- graben N.N.	0,073	0,8
EL10	22+947	R:375.362 H:5.800.837	Langefortgraben	0,112	1,3
EL11	23+230	R:375.325 H: 5.801.114	Entwässerungs- graben N.N.	0,158	1,8
EL12	23+510	R:375.359 H: 5.801.390	Laudiekgraben	0,165	1,9
EL13	23+847	R:375.389 H: 5.801.727	Stüvelgraben	0,326	3,7
EL14	25+048	R:375.440 H: 5.802.920	Isterberggraben	0,405	4,6

EL15	25+229	R:375.436 H: 5.803.101	Entwässerungsgraben N.N.	0,399	4,5
EL16	26+650	R:374.568 H: 5.804.163	Kethorngraben	0,650	7,4
EL17	27+705	R:373.799 H:5.804.886	Hestruper Bach	0,601	6,9
EL18	29+041	R:372.654 H:5.805.482	Verbindungsgraben Hestrup	0,406	4,6
EL19	29+653	R:372.059 H: 5.805.615	Brandlechter Bruchgraben	0,269	3,1
EL20	29+120	R:371.801 H: 5.805.667	Entwässerungsgraben N.N.	0,312	3,6
EL21	30+849	R:370.989 H: 5.806.124	Entwässerungsgraben N.N.	0,194	2,2
EL22	30+893	R:370.962 H: 5.806.163	Entwässerungsgraben N.N.	0,184	2,1
EL23	31+569	R:370.501 H: 5.806.642	Gerdsgraben	0,455	5,2
EL24	32+876	R:369.872 H: 5.807.783	Brandlechter Bruchgraben	1,340	15,3
EL25	38+098	R:366.842 H: 5.811.756	Sebrinksgraben II	1,416	16,1
EL26	40+673	R:365.487 H: 5.813.873	Buitergraben	0,870	9,9
EL27	41+513	R:365.058 H: 5.814.592	Frensdorfer Bruchgraben	1,183	13,5
EL28	44+555	R:363.212 H: 5.816.928	Strootgraben	0,878	10,0
EL29	45+548	R:362.938 H: 5.817.867	Entwässerungsgraben N.N.	0,422	4,8
EL30	46+402	R:362.422 H: 5.818.559	Tütenbecke	0,165	1,9

### 1.2.1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen

#### 1.2.1.2.1 Allgemeines

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und NWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und – Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

#### 1.2.1.2.2 Einleitungsmengen

Die in der vorstehenden Tabelle angegebenen Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.

#### 1.2.1.2.3 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich

der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

### **1.3 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

### **1.4 Hinweise**

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

#### **1.4.1 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)**

Zur Regelung der Fragen bezüglich des Eigentums der Brücke sowie der Verkehrssicherung und Haftung ist mit dem NLWKN als Eigentümer des Nordhorn-Almelo-Kanals vor Beginn der Sanierungsarbeiten eine privatrechtliche Vereinbarung abzuschließen.

Beginn und Ende der Sanierungsarbeiten an der Brücke über den Nordhorn-Almelo-Kanal sind dem NLWKN – Betriebsstelle Meppen rechtzeitig, mindestens 1 Woche vorher, schriftlich anzuzeigen. Dabei ist der verantwortliche Baustellenleiter zu benennen.

Es ist sicherzustellen, dass während der Sanierungsarbeiten keinerlei Material oder Bau- und Schadstoffe bzw. Wassergefährdende Stoffe in den Nordhorn-Almelo-Kanal gelangen. Die durch die Arbeiten verursachten Schäden im und am Nordhorn-Almelo-Kanal und auf den Böschungen sind nach Abschluss der Arbeiten unverzüglich zu beseitigen. Die in Anspruch genommenen Gewässer- und Böschunggrundstücke sind wieder so herzustellen, wie sie vorher bestanden haben. Dies gilt auch für Schäden und Unterhaltungserschwernisse am Gewässer, die auf Bestehen der Brücke zurückzuführen sind. Auf § 75 NWG wird hingewiesen.

Auf dem Nordhorn-Almelo-Kanal ist in der Zeit vom 01.05.-31.10. eines jeden Jahres der Sportbootverkehr zugelassen. Sowohl der NLWKN, Betriebsstelle Meppen als auch die Stadt Nordhorn sind in alle die Schifffahrt beeinflussenden Belange vor Beginn der Bauarbeiten einzubeziehen (evtl. Sperrungen oder Einschränkungen).

Die Betriebsstelle Meppen des NLWKN ist bei der bautechnischen Abnahme im Hinblick auf die Belange der Gewässerunterhaltung zu beteiligen. Der Betriebsstelle ist nach Beendigung der Bauarbeiten eine Ausfertigung der Bestandszeichnungen zu übergeben.

#### **1.4.2 Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Die Vorhabensträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit Vodafone in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, sie dürfen nicht überbaut werden und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Die Kosten für die Sicherung / Änderung / Verlegung der TK-Linien sind gem. § 75 TKG von der Vorhabensträgerin zu tragen.

Die Kabelschutzanweisung der Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist zu beachten.

### **1.4.3 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Vorhabensträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Technik GmbH - Niederlassung Nord Osnabrück - in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Kosten für die Sicherung / Änderung / Verlegung der TK-Linien sind gem. § 75 TKG von der Vorhabensträgerin zu tragen. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen jederzeit der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien möglich ist. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

### **1.4.4 EWE Netz GmbH**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der EWE in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

### **1.4.5 Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH (FBG)**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der FBG in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Produktfernleitung Engden – Markelo zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Hinsichtlich der im Kreuzungsbereich bei Bau-km 32,047 vorgesehenen Arbeiten (Aufhebung der vorhandenen Verrohrung und Durchlässe) sind die Ausführungspläne frühzeitig der FBG vorzulegen. Die Verrohrung des Grabens dient dem Schutz der Fernleitung und darf nicht entfernt werden.

Arbeiten im 10 m breiten Schutzstreifen der Produktfernleitung dürfen grundsätzlich nur nach Rücksprache mit der FBG durchgeführt werden. Die „Hinweise für Arbeiten im Bereich der Produktfernleitung der NATO und des Bundes in der Bundesrepublik Deutschland“ sind zu beachten.

### **1.4.6 Beteiligung der PLEdoc GmbH**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit Open Grid Europe in Verbindung setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich sind nur nach vorheriger Absprache statthaft.

Das Befahren von unzureichend befestigten bzw. abgeschobenen Bereichen der Ferngasleitungen mit Ketten- oder sonstigen schweren Baufahrzeugen ist nur nach Abstimmung mit dem Betreiber der Ferngasleitungen erlaubt. Erforderliche Überfahrten sind durch geeignete Maßnahmen (Baggermatten, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern.

Ein Einsatz von Maschinen innerhalb des Schutzstreifenbereichs ist nur nach vorheriger Absprache oder unter Aufsicht erlaubt.

Verdichtergeräte sind im Bereich der Ferngasleitungen gemäß der Anweisung zu verwenden.

Der Einsatz von Stopfmaschinen im Bereich der Ferngasleitungen ist dem Betreiber der Ferngasleitungen unter Vorlage der technischen Daten frühzeitig anzumelden.

Kreuzende Überfahrten im Schutzstreifen dürfen im Endausbau eine Rohrüberdeckung von 1,0 m nicht unterschreiten.

Parallelführende Baustraßen sind grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifenbereichs anzuordnen.

Bei Verlegung von Kabeln / Leerrohren in offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie sollen 0,4 m bei Kreuzungen nicht unterschreiten.

Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches angeordnet werden.

Das Aufstellen von Baucontainern ist im Schutzstreifenbereich nicht erlaubt. Auch eine vorübergehende Lagerung von Baumaterial, Erdaushub und Maschinen ist hier nur mit ausdrücklicher Zustimmung erlaubt.

Bäume, Hecken und tiefwurzelnde Sträucher dürfen grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches angepflanzt werden. Der Trassenverlauf der Ferngasleitungen muss sichtbar und begehbar bleiben.

Die Schutzanweisung für Ferngasleitungen und andere Anlagen der Open Grid Europe ist zu beachten.

Sollte sich der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitern oder verlagern oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen wesentlich überschreiten, hat die Vorhabensträgerin die PLEdoc GmbH zu beteiligen.

#### **1.4.7 Trink- und Abwasserverband Bad Bentheim, Schüttorf (TAV)**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit dem TAV in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Alle Arbeiten in der Nähe der Versorgungseinrichtungen sind gemäß DVGW Regelwerk GW 315 (Erkundigungs- und Sicherungspflicht) mit besonderer Sorgfalt und Rücksichtnahme auszuführen. Der Betrieb, der Bestand, die Unterhaltung und die Zugänglichkeit der Versorgungseinrichtungen sind sicherzustellen.

Sollten Umlegungsmaßnahmen erforderlich werden, hat sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit dem TAV – Schüttorf in Verbindung zu setzen, um die notwendigen Versorgungseinrichtungen planen und disponieren zu können.

#### **1.4.8 Stadtwerke Schüttorf – Emsbüren GmbH**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Stadtwerke GmbH in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

#### **1.4.9 Vechteverband**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit dem Vechteverband in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen, insbesondere bezüglich der Höhen der neu zu errichtenden Durchlässe.

Bei der Herrichtung der einzurichtenden Sickermulden und Seitengräben der Gewässer II. Ordnung ist zu gewährleisten, dass keine Mehrbelastung in der Fläche entsteht. Durch eine regelmäßige Unterhaltung ist sicherzustellen, dass die Funktionsfähigkeit erhalten bleibt und eine Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen verhindert wird.

Der ordnungsgemäße Wasserabfluss ist während der Bauzeit aufrecht zu erhalten.

#### **1.4.10 Westnetz GmbH Netzdokumentation**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Westnetz GmbH in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Erdgashochdruckleitung L-Str. 7497 zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Bei Arbeiten im Bereich der Erdgasleitung ist sicherzustellen, dass eine Gefährdung der Leitung, einschließlich evtl. vorhandener Begleitkabel, auszuschließen ist. Versorgungsleitungen dürfen niemals unzulässigen Druck-, Zug- und Torsionskräften ausgesetzt werden. Baumaterial, Bodenaushub etc. dürfen nicht über Versorgungseinrichtungen gelagert werden. Oberflächenbefestigungen im Schutzstreifenbereich der Erdgashochdruckleitung in Beton sind nicht zulässig.

Das Befahren der Leitungstrasse mit Raupen oder Kettenfahrzeugen oder sonstigen Lastkraftwagen und Abräummaschinen ist ohne unsere Zustimmung nicht erlaubt. Zuwegungen und Überfahrten sind für die Befahrung mit Transport- und Hebefahrzeugen ( $\leq 12$  to. Achslast) zu ertüchtigen bzw. durch geeignete Maßnahmen (z. B. Baggermatratzen, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern. Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass alle Arbeiten in der Nähe unserer Versorgungseinrichtungen mit Lebensgefahr verbunden sind.

Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung bzw. dem eventuell vorhandenen Begleitkabel ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche den Wert von 8,5 N/cm<sup>2</sup> nicht überschreiten, eingesetzt werden.

Die Anweisungen zum Schutz von Gasversorgungsleitungen der Westnetz GmbH sind zu beachten.

#### **1.4.11 Westnetz GmbH, Regionalzentrum Ems-Vechte**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit den Netzbetrieben Freren und Bad Bentheim der Westnetz GmbH in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Alle Arbeiten in der Nähe der Versorgungseinrichtungen sind mit besonderer Sorgfalt auszuführen, da bei Annäherung bzw. deren Beschädigung Lebensgefahr besteht. Bei Tiefbauarbeiten ist auf die vorhandenen Versorgungsleitungen Rücksicht zu nehmen, damit Schäden und Unfälle vermieden werden. Schachtarbeiten in der Nähe der Versorgungseinrichtungen sind von Hand auszuführen.

Im Hinblick auf einen auch künftig erforderlichen sicheren Betrieb der Versorgungseinrichtungen sowie zur Vermeidung von Schäden und Unfällen sind Anpflanzungen sowie alle Erdarbeiten einschließlich Geländeaufhöhungen und -abtragungen im Näherungsbereich der Versorgungsleitungen zwingend mit Westnetz abzustimmen. Dieses gilt insbesondere auch für die Schutzstreifenbereiche der Freileitungen. Es ist sicherzustellen, dass die geltenden Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten in Leitungsnähe und die Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände etc. beachtet werden. Um jegliche Gefährdung auf den Baustellen im Bereich der oberirdischen Versorgungsleitungen auszuschließen und die Sicherheit der Stromversorgung zu gewährleisten, ist darauf zu achten, dass im Zuge der geplanten Maßnahmen mit Baugeräten immer ein genügender Abstand zu den Anlagenteilen

eingehalten wird. Es ist daher erforderlich, alle Beteiligten von dieser Notwendigkeit an Hand der "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" zu unterrichten.

#### **1.4.12 Westnetz GmbH, Speziale Service Strom**

- 110-kV-Hochspannungsfreileitungen Bentheim – Pkt. Quendorf / Maste 21 bis 22, Rühle – Nordhorn / Mast 122 bis UA Nordhorn, Ibbenbüren – Nordhorn / Mast 221 bis UA Nordhorn

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Westnetz GmbH - Leitungsbereich Gersteinhof, Herrn Stefan Schindelbauer, DRW-S-EP-LG, Alte Bockumer Straße 4, 59368 Werne, Telefon: 02389/77-3600 - in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund der "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" der Westnetz GmbH, deren Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Bei der geplanten Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Schutzstreifenbereich der o. g. Hochspannungsfreileitungen ist von der Vorhabenträgerin folgendes zu beachten:

- Der Bau und der Betrieb der Rohrleitung erfolgt gemäß der Technischen Empfehlung Nr. 7 (TE 7) der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen - textgleich mit der AfK-Empfehlung Nr. 3 (Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen).
- Bei Verlegung von Fernmelde- oder Informationskabeln sind die "DIN VDE 0228, Maßnahmen bei Beeinflussung von Fernmeldeanlagen durch Starkstromanlagen, Teil I und Teil 2" sowie die "Technischen Empfehlungen Nr. 1 und Nr. 3 der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen" einzuhalten.
- Bei einer Parallelführung von Rohrleitungen bzw. Kabeln mit der v. g. Hochspannungsfreileitung ist gemäß der v. g. TE 7 ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m zwischen der vertikalen Projektion des äußeren ruhenden Leiterseiles und dem Rohrleitungsgraben einzuhalten.
- Die Hochspannungsfreileitungsmaste dürfen durch die Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zwischen den Eckstielen der Mäste und der Außenkante der Rohrleitungen bzw. der Kabel ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m einzuhalten.

Sofern eine Stahlrohrleitung verlegt wird, ist darauf zu achten, dass bei einem eventuellen Erdschluss der mit induktiver Sternpunktterdung betriebenen 110-kV-Stromkreise in der Rohrleitung sowie im eventuell mitverlegten Steuer- bzw. Fernmeldekabel Spannung induziert werden kann. Mitverlegte Steuer- oder Überwachungskabel sind entsprechend der DIN VDE 0228 zu betreiben.

Sofern eine nicht metallene Rohrleitung ohne Steuer- oder Überwachungskabel verlegt wird, ergeben sich keine Beeinflussungen. Die zu treffenden Schutzmaßnahmen müssen bereits bei den Bauarbeiten zur Verlegung der Rohrleitung wirksam sein.

Eventuell anfallende Kosten für notwendig werdende Schutzmaßnahmen gehen zu Lasten des Veranlassers.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird. Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.

Der Bauherr haftet gegenüber der innogy Netze Deutschland GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

Der Einsatz von Geräten (z. B. das Aufstellen eines Baukranes) ist im Bereich der Leitung nur eingeschränkt möglich. Auf die "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" der Westnetz GmbH (<https://www.westnetz.de/web/cms/de/1607582/westnetz/netz-strom/netzanschluss/>) wird insoweit verwiesen.

- 110-kV-Hochspannungskabel Nordhorn – Turmstraße

Die Vorhabenträgerin hat sich vor Beginn der Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen mit der Westnetz GmbH, DRW-SEP-AH, Herrn Beushausen, Schüttofer Straße 102, 49808 Lingen, Telefon 0591-9777865-201 oder Mobil 0172-2372164, in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund der "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" der Westnetz GmbH, deren Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Im Sicherheitsbereich des Kabels von insgesamt 5 m (2, 5 m beidseitig der Leitungsachse) darf keine größere Höhenänderung der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorgenommen werden. Eine evtl. Überbauung oder Bepflanzung der Kabeltrasse durch Bauwerke, Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher ist nicht zulässig, das Hochspannungskabel muss im Störfall tiefbaumäßig jederzeit erreichbar sein. Folgende Mindestabstände zu dem Hochspannungskabel sind einzuhalten:

	<u>bei Parallelführung</u>	<u>bei Kreuzungen</u>
Gasleitungen	1,00 m	0,50 m
Wasserleitungen	1,00 m	0,50 m
Kabel	1,00 m	0,50 m

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und eine Gefährdung von Personen im Bereich der Hochspannungskabel ausgeschlossen wird, sind alle Beteiligten über die Lage der Kabel zu unterrichten.

Die Vorhabenträgerin haftet gegenüber der innogy Netze Deutschland GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch sie und ihre Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungskabelanlage und deren Zubehör verursacht werden.

#### **1.4.13 Nowega GmbH**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der ENGIE E&P Deutschland GmbH, Bahnhofstraße, 49828 Osterwald, Telefon: 05921/34451 in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderli-

chen Maßnahmen abzustimmen. Die „Schutzanweisung Gashochdruckleitungen“ ist zu beachten.

#### **1.4.14 ENGIE E&P Deutschland GmbH**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der ENGIE E&P Deutschland GmbH, Asset Nord, Bahnhofstraße 14 - 18, 49828 Osterwald, Telefon: 05946/9955-0 in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Versorgungsanlagen zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Schutzanweisung ist zu beachten.

#### **1.4.15 Wasser- und Bodenverband Neerlage-Hestrup-Brandlecht**

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit Wasser- und Bodenverband in Verbindung zu setzen, um sich über die genaue Lage der Gräben zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

#### **1.4.16 Bodenfunde**

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Referat Archäologie – Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Nordhorn und des Landkreises Grafschaft Bentheim vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Sollten bei Durchführung der Maßnahme Kampfmittel vorgefunden werden, ist bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen.

### **1.5 Kostenentscheidung**

Die Vorhabenträgerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht durch einen gesonderten Bescheid.

## **2 Begründender Teil**

Rechtsgrundlage der Planfeststellung sind die §§ 18 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit den entsprechenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

## **2.1 Sachverhalt**

### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Die Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH führt derzeit auf der Eisenbahnstrecke 9203 Achterberg – Coevorden Güterverkehr durch. Mit der vorliegenden Planung soll die Strecke zwischen den Bahnhöfen Bad Bentheim und Neuenhaus auf einer Länge von 28,23 km für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert werden. Die vorhandene Streckeninfrastruktur soll für eine Geschwindigkeit von 80 km/h für den Personennahverkehr ertüchtigt werden. Neben der Errichtung von drei neuen Haltepunkten in Quendorf, Nordhorn-Blanke und Neuenhaus Süd sollen zwei Kreuzungsbereiche der eingleisigen Strecke an der Anschlussstelle Hestrup und am Bahnhof Nordhorn Süd für die planmäßige Begegnung von Zügen hergestellt werden.

Auf dem Streckenabschnitt von Bad Bentheim bis Neuenhaus sind insgesamt 52 Bahnübergänge vorhanden, davon sind 21 technisch gesichert. Die im Zuge der Reaktivierung erforderliche Anpassung der technischen Sicherung erfolgt im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens. Die technische Sicherung bzw. Aufhebung der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge sind dagegen nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Über diese Vorhaben wird in separaten Verfahren entschieden, da sie nicht im Zusammenhang mit der beantragten Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs stehen.

### **2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Die Vorhabenträgerin hat am 20.07.2017 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat gem. § 18a AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG vom 23.10.2017 bis 22.11.2017 (einschließlich) bei den Städten Bad Bentheim und Nordhorn sowie den Samtgemeinden Schüttorf und Neuenhaus zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Äußerungen gegen den Plan schriftlich bis zum 22.12.2017 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Äußerungen nach Ablauf der Äußerungsfrist für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens ausgeschlossen sind (§ 21 Abs. 4 UVPG).

Parallel beteiligte die Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.

Die eingegangenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins und Benachrichtigung der Betroffenen am 03.05.2018 in Nordhorn erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

## **2.2 Rechtliche Bewertung**

### **2.2.1 Formalrechtliche Würdigung**

Grundsätzlich gilt für Eisenbahnen, die – wie hier - nicht zum Netz der Deutschen Bahn AG gehören, das „Niedersächsische Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen“ (NESG) vom 16.12.2004<sup>2</sup> (vgl. § 1 NESG). Das NESG trifft keine Regelung bezüglich Planfeststellungen, so dass als Rechtsgrundlage die Regelungen des AEG heranzuziehen sind. Nach § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. In die Planfeststellung sind die für den Betrieb erforderlichen Neben- und Hilfseinrichtungen, insbesondere Wasser- und Stromversorgungsanlagen, Zufahrten, Bahnstationen, Werkstätten und ähnliche technische Einrichtungen einzubeziehen. Dies setzt ein Verfahren nach § 18 ff. AEG in Verbindung mit den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes bzgl. Planfeststellungsverfahren (§ 72 bis 78 VwVfG) voraus.

Gemäß § 12 Abs. 3 ZustVO-Verkehr<sup>3</sup> ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18ff AEG für Bauvorhaben nichtbundeseigener Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. Behördenintern obliegen diese Aufgaben der Stabsstelle Planfeststellung der NLStBV.

### **2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für das Vorhaben ist gemäß § 5 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

#### **2.2.2.1 Allgemeines**

Bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke im Abschnitt Bad Bentheim – Neuenhaus handelt es sich um die Änderung der bestehenden Strecke. Die Vorhabenträgerin hat für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet.

Gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG ist für ein Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchzuführen, wenn für das Vorhaben in der Anlage 1 zum UVPG eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind. Das beantragte Vorhaben stellt nach Ziffer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG die Änderung einer sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage dar (hier Errichtung von drei neuen Haltepunkten sowie von zwei Kreuzungsbereichen), für das eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben ist.

Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde hat für das Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 UVPG durchgeführt. Die Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben voraussichtlich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären. Diese Feststellung der UVP-Pflicht hat die Planfeststellungsbehörde unter Angabe der

---

<sup>2</sup> Nieders. Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen vom 16.12.2004 in der Fassung vom 22.10.2014 (Nds. GVBl. S.288)

<sup>3</sup> Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) in der Fassung vom 25.08.2014, zuletzt geändert durch Verordnung vom 13.01.2018 (Nds. GVBl., S. 2).

wesentlichen Gründe nach § 5 Abs. 2 UVPG mit Datum vom 20.10.2017 öffentlich bekannt gegeben.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 18 ff AEG, § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 5 bis 7 VwVfG.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 19 UVPG erfolgte über das zentrale Internetportal <https://uvp.niedersachsen.de/startseite> (und dort unter der UVP-Kategorie *Verkehrsvorhaben*). Die Zugänglichmachung der Informationen auf dem Portal erfolgt seit dem 23.10.2017.

### **2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)**

Die zusammenfassende Darstellung soll nach § 24 Abs. 2 UVPG möglichst innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung im Beteiligungsverfahren erarbeitet werden. Aus dem am 03.05.2018 stattgefundenen Erörterungstermin ergab sich weiterer Klärungsbedarf zwischen der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde. Mit abschließender Stellungnahme des Landkreises Grafschaft Bentheim vom 28.08.2018 konnte nach Vorlage und Prüfung seitens der Vorhabenträgerin vorgelegten weiteren Erläuterungen eine Klärung herbeigeführt werden, sodass das Beteiligungsverfahren am 28.08.2018 abgeschlossen wurde.

Die zusammenfassende Darstellung wurde im September 2018 abschließend erarbeitet. Mit Bearbeitungsstand vom September 2018 ist die zusammenfassende Darstellung nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses als hinreichend aktuell einzustufen, wie es § 25 Abs. 3 UVPG vorsieht.

#### **2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt**

Es wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden. Baubedingte Auswirkungen bestehen in der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme, der Veränderung der Bodenstruktur und dem Risiko des Schadstoffeintrags in das Grundwasser durch den Baubetrieb, den Emissionen von Schadstoffen im Rahmen des Baustellenverkehrs und der Materiallagerung, dem Baulärm, baubedingten Erschütterungen, und den Störungen durch anwesende Menschen und den Baustellenverkehr. Anlagebedingte Auswirkungen bestehen in Form einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die neuen Anlagen und deren visuelle Wirkung. Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen in Form von Lärm- und Lichtemissionen, Emissionen von Abgasen, Erschütterungen, Kollisionsrisiken durch den Verkehr und optisch wahrnehmbaren Bewegungen durch den Verkehr und im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten.

Potenziell betroffen von den vorhabensbedingten Auswirkungen sind sämtliche Umweltschutzgüter. Der Mensch kann durch die Beeinträchtigung der Erholungseignung des Raumes und der Wohnfunktion betroffen sein. Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können durch den Verlust oder die Schädigung von Individuen und Lebensräumen sowie durch Störwirkungen betroffen sein. Die Funktion des Bodens und der Fläche kann durch Versiegelung, Verdichtung, Umlagerung oder Anreicherung mit Schadstoffen beeinträchtigt werden. Die Wasserqualität und Gewässerstrukturen können beeinträchtigt, die Grundwasserneubildungsrate reduziert und der Hochwasserabfluss beeinflusst werden.

Mikroklimatisch kann es Veränderungen geben und die Luftqualität kann beeinträchtigt werden. Kultur- und sonstige Sachgüter können zerstört oder beschädigt werden.

#### **2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik**

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an der maximalen Reichweite der mit dem Vorhaben zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen. Das Untersuchungsgebiet wurde auf den Bereich vom Bahnhof Bad Bentheim bis zum Bahnhof Neuenhaus in einer Länge von ca. 28 km und einer Breite von ca. 200 m (100 m beidseits der Bahntrasse) festgelegt. Im Stadtgebiet von Nordhorn und Neuenhaus reduziert sich der Untersuchungskorridor auf 25 m beidseits der Trasse. Insgesamt umfasst das Untersuchungsgebiet eine Größe von ca. 470 ha.

Zur Abbildung der Schutzbedürftigkeit von Siedlungsflächen werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch auf Grundlage der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen betrachtet.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfolgte im März/April 2016 eine Kartierung der Biotop- und Nutzungstypen. Die Ergebnisse sind Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplanes. Daneben erfolgte eine Auswertung vorhandener Daten. Zur Erstellung eines Managementplans wurden im Jahr 2015 landschaftsökologische Bestandsaufnahmen im FFH-Gebiet „Bentheimer Wald“ (Biotop- und FFH-Lebensraumtypen sowie Brutvögel) durchgeführt. Im Bereich Hestrup, Brandlecht und Syenn Venn wurden 2013 Brutvögel erfasst. Daneben erfolgten Untersuchungen zur Bechsteinfledermaus und zum Bestand der Eremiten einschließlich der Eremiten-Bäume im FFH-Gebiet „Bentheimer Wald“, sowie eine Amphibien- und Reptilien-Potenzialanalyse. Im Jahr 2015 wurden Brutvogelkartierungen innerhalb des Bentheimer Waldes durchgeführt. In die Untersuchung wurde die Erfassung der Wiesenvögel einbezogen. Die Daten sind weniger als fünf Jahre alt und somit als hinreichend aktuell einzustufen.

Zum Schutzgut Landschaft wurden Landschaftsbildelemente auf der Grundlage der Biotoptypenkartierung ermittelt. Zu den Schutzgütern Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft sowie Kultur- und Sachgüter wurden vorhandene Daten ausgewertet und die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung interpretiert.

#### **2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter**

Im Einzelnen stellen sich die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter im Untersuchungsraum im Ist-Zustand wie folgt dar:

##### **2.2.2.2.1.2.1 Mensch (insbesondere menschliche Gesundheit)**

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustandes des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum.

Innerhalb des Untersuchungsraumes liegen die Städte Bad Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus mit ihren Wohngebieten, die sich zum großen Teil in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse befinden. In der Offenlandschaft zwischen Bad Bentheim und Nordhorn sowie Nordhorn und Neuenhaus sind vereinzelt Siedlungsstrukturen in Form von Einzelhäusern und Gehöften vorhanden.

In Bezug auf die Erholungseignung des Raumes kommt dem Kurgebiet im Bentheimer Wald sowie den Waldflächen des Bentheimer Waldes selbst eine bedeutende Rolle zu. Daneben

sind verschiedene regional bedeutsame Rad- und Wanderwege vorhanden, die der Erholung dienen.

Als Vorbelastung sind Lärm- und Schadstoffimmissionen, verursacht vor allen durch die bestehende Eisenbahntrasse und den Güterverkehr zu nennen. Zudem sind Vorbelastungen durch die abschnittsweise vorhandenen Gewerbeansiedlungen und die Verkehrsflächen der B 403 und B 213 sowie der innerörtlichen Straßen vorhanden.

#### **2.2.2.2.1.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Das Untersuchungsgebiet wird zum großen Teil landwirtschaftlich und vor allem ackerbaulich sowie als Grünland genutzt. Die landwirtschaftlichen Flächen werden durch Heckenstrukturen gegliedert. Im Süden des Untersuchungsraumes befinden sich große naturnahe Waldbereiche (Bentheimer Wald). Siedlungsstrukturen befinden sich außerhalb der Waldbereiche im gesamten Untersuchungsraum. In der Offenlandschaft sind vorwiegend landwirtschaftliche Gehöfte und Einzelhäuser vorzufinden. Die Stadtbereiche Nordhorn und Neuenhaus sind durch eine geschlossene Bebauung und industrielle Anlagen geprägt. Da sich der Untersuchungsraum beidseits der Gleistrasse erstreckt, ist die Gleistrasse ein zentrales Element im Gebiet. Die parallel verlaufenden Bahnseitengräben/-mulden grenzen die Gleisanlage von den anliegenden Nutzungsstrukturen ab. Der Raum wird durch Wirtschaftswege, Straßen und Entwässerungsstrukturen geteilt.

Die innerhalb des Untersuchungsgebietes vorhandenen Gehölzstrukturen, insbesondere im Bentheimer Wald, sowie die Brückenbauwerke und Gebäude stellen potentiell geeignete Sommer- oder Winterquartiere für Fledermäuse dar. Geeignete Jagdgebiete oder Flugleitlinien in Form von Acker- und Grünlandbereichen sind vorhanden. Das FFH-Gebiet Bentheimer Wald ist Lebensraum von Rot- und Schwarzwild sowie verschiedener Totholzkäfer. Hier sind insbesondere der Eremit und der Hirschkäfer als Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinien zu nennen.

Für Reptilien, wie die Zauneidechse, die Schling- und Ringelnatter sowie die Kreuzotter, bieten die Bahngleise im Untersuchungsraum einen zentralen Lebensraum. In Kombination mit den angrenzenden Wald- und Grünlandbereichen, die unterschiedliche Vegetationsstrukturen darstellen, besitzt die Bahntrasse optimale Lebensraumbedingungen. Für Amphibien stellt das Untersuchungsgebiet durch trassennahe Gewässerflächen als auch durch Gräben und feuchte Grünland- und Waldbestände einen potentiellen Lebensraum dar.

Im Bereich des FFH-Gebietes „Bentheimer Wald“ sind verschiedene Arten von Brutvögeln anzutreffen. Nachgewiesen werden konnten Greifvögel und Eulenarten, wie Habicht, Sperber, Mäusebussard, Waldrohrsule und Waldkauz. Auch Schwarz-, Mittel- und Grünspecht nutzen das Untersuchungsgebiet als Brut- und Nahrungshabitat. Daneben sind Arten, wie Bunt- und Mittelspecht, Waldlaubsänger, Kleiber, Wald- und Gartenbaumläufer und Trauerschnäpper vertreten. In geringer Anzahl konnten Dohle, Star und Gartenrotschwanz als baum- und kleinhöhlen-/nischenbrütende Arten nachgewiesen werden.

Die im Untersuchungsgebiet liegenden Bereiche Hestrup, Brandlecht und Syenn Venn stellen aufgrund der offenen Strukturen für Wiesenvögel geeignete Lebensräume dar. Es konnten Austernfischer, Großer Brachvogel, Uferschnepfe, Kiebitz und Bekassine nachgewiesen werden.

Vorbelastungen des Schutzgutes Tiere sind zum Teil tiergruppenspezifisch. Zum einen ergeben sich Trenn- und Barrierewirkungen durch die bereits bestehende Bahntrasse und Verkehrswege. Zum anderen ist der Raum durch Lärm und ein erhöhtes Kollisionsrisiko vorbelastet. Im Rahmen des geplanten Vorhabens werden weder Gehölze entfernt noch Brücken oder Gebäude abgerissen, die vorhandenen einzelnen Biotopstrukturen mit ihren Funktionen bleiben erhalten.

Vorbelastungen für das Schutzgut Pflanzen als Teil der biologischen Vielfalt ergeben sich vor allem durch die Versiegelung der Flächen der Gleistrasse und bestehenden Straßen sowie den Schadstoffbelastungen und ebenso durch die intensive Flächennutzung (insbesondere Landwirtschaft).

#### **2.2.2.2.1.2.3 Boden und Fläche**

Das Untersuchungsgebiet liegt in den Übergangsbereichen der Bodenlandschaften „Talsandgebiete“, „Moore“, „Verbreitungsgebiet fluviatiler und glazifluviatiler Sedimente“, „Verbreitungsgebiet der Talsedimente“ und „Tonsteinverbreitungsgebiet“. Innerhalb des Gebietes kommen als Bodentypen Pseudogley, Gley-Podsol, Plaggenesch unterlagert von Podsol, Tiefumbruchböden, Podsol und Gley vor. Die Plaggenesche sind als „Böden mit hoher kulturgeschichtlicher Bedeutung“ ausgewiesen und gelten als schutzwürdig.

Innerhalb der bestehenden Gleisanlage und der unmittelbaren Umgebung sind die Bodenverhältnisse komplett überformt. Die Vorbelastungen ergeben sich daher durch die vorhandene Versiegelung der Bahntrasse, der Verkehrswege und angrenzenden Bebauung. Zudem sind die Böden im Nahbereich der Eisenbahntrasse durch den vom Güterverkehr ausgehenden stofflichen Emissionen und im Weiteren durch die landwirtschaftliche Nutzung vorbelastet.

#### **2.2.2.2.1.2.4 Wasser**

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegen Abschnitte der Gleistrasse zwischen Frenswegen und Neuenhaus im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Vechte. Wasserschutz-, Trinkwassergewinnungs- und Heilquellenschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die Grundwasserneubildungsrate liegt im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes bei 201 bis 250 mm/a. Im Bentheimer Wald wird die Grundwasserneubildungsrate aufgrund des vorhandenen Festgesteins mit 51 bis 100 mm/a angegeben. Die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine variiert im Bereich Frenswegen und im Bentheimer Wald bis zur A 30 stark, von gering bis hoch.

Aus den Ergebnissen der Baugrunduntersuchung geht hervor, dass das Grundwasserniveau im Bezugsraum Bentheimer Wald bei 0,43 bis 1,27 m unter OK Gleisbett liegt. Für die Reststrecke werden die Grundwasserverhältnisse mit 0,6 bis 2,6 m; im Mittel 1,3 m unter OK Gleisbett angegeben. Im Bereich des Bentheimer Waldes handelt es sich nicht um Grundwasser im engeren Sinne, sondern um Stau- und Schichtenwasser auf bzw. innerhalb der bindigen, tonig-schluffigen Schichtenfolge. Aufgrund der gering durchlässigen Bodenarten treten nach Niederschlägen großflächig Vernässungen und Stauwasserbildungen an der Geländeoberfläche auf.

Der als naturfern eingestufte Nordhorn-Almelo-Kanal quert das Untersuchungsgebiet in Nordhorn. Die Uferböschungen sind in einem regelmäßigen Profil ausgebildet.

Entlang der Bahntrasse befinden sich Bahnseitenmulden, die teilweise wasserführend sind und der Entwässerung der Gleisanlage dienen.

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist mit Gräben zur Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen durchzogen. Die Gräben sind als naturfern einzustufen.

Im Bentheimer Wald werden naturnahe Bachläufe mit einem Durchlass überquert. Weitere ausgebaute Bachläufe in Hestrup, kurz vor Nordhorn und in Neuenhaus werden ebenfalls mit einem Durchlass gekreuzt.

Vorbelastungen ergeben sich durch die versiegelten Bereiche (Straßenkörper, befestigte Flächen) sowie durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und den damit verbundenen Schadstoff- und Nährstoffeinträgen.

#### **2.2.2.2.1.2.5 Klima und Luft**

Der Untersuchungsraum liegt in der maritim-subkontinentalen Flachlandregion. Das Klima ist feucht gemäßigt mit relativ kühlen Sommern und warmen Wintern. Der mittlere Jahresniederschlag liegt bei 772-794 mm pro Jahr, die mittlere Lufttemperatur liegt im Jahresmittel bei 9 °C.

Die im Untersuchungsgebiet befindlichen Wiesen- und Ackerflächen sowie die innerörtlichen parkartigen Grünflächen weisen eine klimatische Ausgleichsfunktion und Immissionsschutzfunktion auf und dienen als Kaltluftentstehungsfläche

Die Bereiche mit flächigen Gehölzstrukturen, insbesondere dem Bentheimer Wald, weisen eine Funktion als Frischluftproduktionsgebiete und Luftfilterelemente auf. Des Weiteren dienen die Gehölzstrukturen als Windbarrieren und Immissionsschutz. Den landwirtschaftlichen Flächen kommt ebenfalls eine Funktion als Kaltluftproduktion zu.

Die durch die Bebauung gekennzeichneten Stadtgebiete weisen durch die Versiegelung dagegen ein verändertes Lokalklima auf. Ihnen kommt keine besondere klimatische Bedeutung zu.

Vorbelastungen ergeben sich aufgrund des relativ starken Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrsstraßen, den daraus resultierenden Abgasen, der Bahntrasse sowie des relativ hohen Versiegelungsgrades vorwiegend in den Stadtgebieten.

#### **2.2.2.2.1.2.6 Landschaft**

Der Untersuchungsraum wird durch das flache Relief geprägt. Der Bentheimer Wald zeichnet sich durch großflächige naturnahe Waldbestände aus, wobei die bestehende Bahntrasse eine Unterbrechung darstellt. In der Offenlandschaft dominiert die intensive Grünland- und Ackernutzung. Die Stadtgebiete weisen eine dichte Bebauung auf.

Durch die bestehende Bahntrasse und dem vorhandenen Straßennetz, der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung sowie Gewerbenutzung ist das Untersuchungsgebiet vorbelastet.

#### **2.2.2.2.1.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Untersuchungsgebiet befinden sich die Baudenkmäler des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Hestrup, das ehemalige Verwaltungsgebäude der Bentheimer Eisenbahn sowie der Wasserkran Bahnhof-Nord. Die Denkmäler werden durch das Bauvorhaben jedoch nicht verändert oder beeinträchtigt.

Als Sachgüter im Untersuchungsgebiet sind unter anderem Wohnhäuser und sonstige Gebäude, land- und forstwirtschaftliche Produktionsflächen, Verkehrswege zu nennen.

#### **2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen**

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter ist in den Antragsunterlagen unterschieden worden zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen.

##### **2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch**

Baubedingt kann es zeitlich begrenzt während der 15-monatigen Bauzeit zu Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht oder auch Erschütterungen kommen.

Es werden weder Siedlungsflächen überplant noch Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Erholung in Anspruch genommen. Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch findet nicht statt.

Betriebsbedingt kann es durch die zusätzlichen Personennahverkehrszüge zu einer Lärmbelastung kommen. Eine rechnerische Prognose zum Verkehrslärm ergibt an 4 Objekten eine relevante Erhöhung der Lärmimmissionen um 3 dB(A) mit Grenzwertüberschreitungen am Tag. Gemäß der lärmtechnischen Berechnung sind für die betroffenen Gebäude Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

##### **2.2.2.2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Für die Herstellung der baulichen Anlagen kommt es zu folgenden Biotopverlusten beziehungsweise -schädigungen mit einer mittleren bis zum Teil höheren Bedeutung:

- Randständige Gehölze: 23 m<sup>2</sup>
- Scherrasen: 553 m<sup>2</sup>
- Anzuchtfläche: 13 m<sup>2</sup>
- Saumbestände: 1924 m<sup>2</sup>
- Gewerbegebietsfläche: 45 m<sup>2</sup>

In Bezug auf die im Untersuchungsbereich vorkommenden Tiere (Avifauna, Fledermäuse, Rot- und Schwarzwild, Käfer, Reptilien und Amphibien) ergeben sich folgende Beeinträchtigungen:

- Störwirkung auf Vögel und andere Artengruppen durch die Baumaßnahmen und den Betrieb,
- bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen der Lebensräume von Vögeln sowie anderer Artengruppen durch Flächeninanspruchnahme und Beseitigung von Vegetationsbeständen,
- bau- und betriebsbedingtes Kollisionsrisiko von Vögeln und anderen Artengruppen,
- Entwertung von Nahrungs- und Bruthabitaten von Vögeln (optische Störeffekte), da manche Arten hoch aufragende Strukturen meiden.

Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NAGBNatSchG gesetzlich geschützte Biotope sind vom Vorhaben nicht betroffen.

#### **2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden und Fläche**

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Böden betreffen die folgenden Aspekte:

- Baubedingte Veränderung und Beeinträchtigung der Bodenstruktur durch Verdichtung, Beseitigung und Beeinträchtigung der oberen belebten Bodenschicht durch den Baubetrieb,
- Eintrag fahrzeugspezifischer Schadstoffe beziehungsweise Gefahr der Verunreinigung von Böden bei Lagerung toxischer Stoffe (Schmier- und Treibstoffe) im Zuge des Baubetriebes,
- baubedingte Veränderung und Zerstörung gewachsener Bodenprofile und -strukturen, Verlust natürlicher Bodenfunktion (beispielsweise Pufferfunktion und Funktion als Pflanzenstandort),
- Ca. 899 m<sup>2</sup> Neuversiegelung und ca. 1614 m<sup>2</sup> Teilversiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung für den Bau der Haltepunkte und Kreuzungsbereiche,
- Verunreinigungen des Bodens in Folge etwa von betriebsbedingten Verkehrsunfällen, Leckagen oder Bränden.

#### **2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser**

In Bezug auf das Schutzgut Wasser ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

- Baubedingte Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser je nach Art der gelagerten Stoffe beziehungsweise Grundwasserbelastung durch Eintrag fahrzeugspezifischer Schadstoffe,
- die dauerhafte Voll- und Teilversiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat eine Verringerung der Versickerungsleistung sowie eine Erhöhung des Oberflächenabflusses zur Folge.

Im Endzustand werden die vorhandenen Bahnseitengräben und Mulden so reprofiliert, dass eine Verbesserung des Oberflächenabflusses erreicht wird.

#### **2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima**

In Bezug auf das Schutzgut Klima ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

- Beeinträchtigung bioklimatischer Verhältnisse durch Staub- und Abgasemissionen im Zuge des Baustellenbetriebes,
- mögliche geringfügige kleinklimatische Veränderungen durch die Beseitigung der Vegetationsdecke (veränderte Strahlungsbilanz) anlagebedingt und im Zuge des Baustellenbetriebes.

Eine Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels ist nicht erkennbar. Auch trägt das Vorhaben selbst nicht zum Klimawandel bei, da es abgesehen von bagatellhaften Größen (Abgase von Baumaschinen) nicht mit dem Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase verbunden ist, sondern zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene führt.

#### **2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Luft**

In Bezug auf das Schutzgut Luft ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

- Beeinträchtigung durch Emissions- und Staubbelastungen durch den Zugverkehr, sowie temporär durch den Baustellenbetrieb,
- Verlust filterwirksamer Gehölzstrukturen für Stäube und Schadstoffe durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme von Vegetationsbeständen,
- mögliche Veränderung lokaler Windverhältnisse und Luftaustauschprozesse durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme von Vegetationsbeständen.

#### **2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft**

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

Gegenüber der Bestandssituation werden für die Kreuzungsbereiche und Haltepunkte nur geringfügige Flächen in Anspruch genommen. Dies führt nicht zu einer relevanten Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, da die Flächen anthropogen überprägt sind und eine zusätzliche visuelle Zerschneidung nicht erfolgt.

Es verbleiben somit nur baubedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Baumaschinen und durch zusätzliche Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen, sowie die Beeinträchtigung von Erholungsfunktionen durch Lärmbelastungen in Folge des Eisenbahnverkehrs.

#### **2.2.2.2.1.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Bekannte Bau- und Bodendenkmäler oder historische Kulturlandschaftselemente sind vom Vorhaben nicht betroffen, somit sind keine Konflikte zu erwarten. Auch ist eine Betroffenheit der in der Umgebung vorhandenen Sachgüter nicht zu besorgen.

#### **2.2.2.2.1.3.9 Wechselwirkungen**

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Besonders bedeutsam sind dabei die Bereiche, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabenbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf. Daraus ergeben sich aber keine wei-

terreichenden Umweltauswirkungen, als sie vorstehend beschrieben wurden, da die Ergebnisse der Wechselwirkungen jeweils den einzelnen Umweltschutzgütern zugeordnet worden sind.

#### **2.2.2.2.1.3.10 Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen**

Nach § 2 Abs. 2 UVPG schließt die Betrachtung der Umweltauswirkungen auch solche Auswirkungen des Vorhabens ein, die aufgrund von dessen Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, soweit diese schweren Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind. Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Reaktivierung des SPNV auf einer bestehenden Schieneninfrastruktur. Die für den Betrieb mit Personenzügen, sowie für die damit verbundene Erhöhung der Zugfrequenz geltenden eisenbahnrechtlichen Richtlinien werden eingehalten. Die hierfür erforderliche Umsetzung der Leit- und Sicherungstechnik erfolgt auf der Grundlage der geltenden Richtlinien unter Beteiligung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) als zuständige technische Aufsichtsbehörde, so dass ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet ist. Eine Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen ist daher nicht zu besorgen.

#### **2.2.2.2.1.4 Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden**

Folgende Maßnahmen, die bei der Planung des Vorhabens berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung oder Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen:

- Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch umsichtige Ausführung der Bauarbeiten. Ausführung der Baumaßnahme vom bestehenden Gleis, keine seitlichen Arbeitsstreifen, sofern erforderlich sind zwischenzeitliche Lagerplätze auf versiegelten Flächen oder alternativ geringwertigen Bereichen einzurichten, Gehölzbestände oder sonstige sensible Vegetationsflächen sind zu schonen. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die vorübergehend genutzten Flächen ihrem Ausgangszustand entsprechend wiederherzustellen.
- Vermeidung von Schadstoffeinträgen in Boden und Grundwasser während der Bauphase. Benötigte Lagerplätze und die Betankung von Baufahrzeugen sind so einzurichten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund bzw. die Oberflächengewässer gelangen, Ölbindemittel sind vorzuhalten, Baumaschinen und -geräte gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern, Maschinenstandorte täglich auf Tropfreste zu untersuchen, Elektrisch betriebene, bzw. abgasarme Maschinen und Fahrzeuge sind zu bevorzugen.
- Die Anwendung der allgemein anerkannten Regeln der Lärminderungstechnik führt zur Verwendung moderner und damit vergleichsweise leiser Baumaschinen.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen des Bodens/Oberbodens. Boden wird sachgemäß ein- und ausgebaut, gelagert und vor vermeidbaren Beeinträchtigungen geschützt (gemäß DIN 18915). Nicht sofort weiter verwendeter Oberboden wird von anderen Bodenarten getrennt und abseits vom Baubetrieb gelagert. Überschüssiger Oberboden wird so weit möglich an anderer Stelle als Vegetationstragschicht wiederverwendet, für Geländeanschüttungen und Böschungsmodellierungen wird vorrangig gebietsbürtiger Oberboden wiederverwendet.
- Beleuchtung der Haltepunkte erfolgt mit insektenfreundlichen Leuchtmitteln (Leuchtmittel ohne bzw. mit nur geringem Ultraviolett- bzw. Blauanteil im Lichtspektrum, z. B. LED-

Lampen oder Lampen mit einem engen Spektralbereich wie Natrium-Niederdrucklampen (monochromatische „Gelblichtlampen“), Lampen werden mit der Abstrahlung nach unten angebracht.

Weiterhin sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die im Einzelnen in der Unterlage 6.2 in Form von Maßnahmenblättern beschrieben sind:

- 1 S: Schutz von Gehölzen (Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der zu erhaltenden Einzelbäume und Gehölz- und besondere Biotopstrukturen),
- 2 V: Gehölzrodung außerhalb des gesetzlich festgelegten Zeitraumes
- 3 V: Umweltbaubegleitung
- 4 V: Bauzeitenregelung
- 5 V: Prüfung auf Reptilienvorkommen und fachgerechte Umsiedlung
- 6 V: Prüfung auf Amphibien- und Brutvogelvorkommen und fachgerechte Umsiedlung/Bergung
- 7 V/A: Gestaltung amphibiengerechter Durchlässe
- 8 V: Anbringung von Wildwarnreflektoren
- 9.1 V<sub>CEF</sub>: Bereitstellung von Ersatzhabitaten für Reptilien
- 10 G/A: Entwicklung artenreicher Säume auf den neu profilierten Grabenböschungen

#### **2.2.2.2.1.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG**

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene begründete Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- beziehungsweise Genehmigungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt<sup>4</sup>. Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht<sup>5</sup>.

Die begründete Bewertung der unter Ziffer 2.2.2.2.1.3 beschriebenen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt für jedes vom Vorhaben betroffene Umweltschutzgut gemäß § 25 UVPG. Die Auswirkungen werden dabei nach ihrer Art unterschieden in baubedingte, anlagebedingte sowie betriebsbedingte Auswirkungen.

Mit Bearbeitungsstand vom September 2018 ist die zusammenfassende Darstellung nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses als hinreichend aktuell einzustufen, wie es § 25 Abs. 3 UVPG vorsieht.

---

4 BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –, BVerwGE 122, 207 (211).

5 Vgl. EuGH, Urteil vom 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rdnr. 37-41), Kommission/Irland.

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine Reaktivierung des SPNV auf einer bestehenden Eisenbahnstrecke, die derzeit ausschließlich vom Güterverkehr genutzt wird. Die Baumaßnahme ist auf dem Streckenabschnitt von Bad Bentheim bis Neuenhaus über Nordhorn im besiedelten und ländlichen Raum geplant.

Die wesentliche Grundlage für die Gesamtbeurteilung sind die Ergebnisse der Konfliktanalyse unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen. Die Zusammenfassung der Konfliktanalyse zeigt, dass aus dem Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen folgende mittlere bis hohe Konflikte resultieren.

#### **2.2.2.2.1.6 Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit)**

Aufgrund der Baumaßnahme ergeben sich baubedingte Lärm- und Schadstoffimmissionen. Die baubedingte Störung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen ist jedoch zeitlich begrenzt. Von der Einhaltung einschlägiger immissionsschutzbezogener Regelungen ist auszugehen. Die Beeinträchtigungen sind daher insgesamt als nicht erheblich einzustufen.

Im Hinblick darauf, dass es sich um eine Bestandstrasse handelt und die Gleisstreckenbelastung durch die zusätzlichen Personenzüge lediglich geringfügig erhöht werden, sind für die Erholungsfunktion keine erheblichen Empfindlichkeiten zu besorgen.

Betriebsbedingt ergeben sich jedoch Lärmimmissionen, die an dem Großteil der schützenswerten Wohnobjekte entlang der Strecke zu keinen wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchV führen. An 4 Wohnobjekten tritt aber eine Überschreitung der einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV auf, die einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen und somit als hoher Konflikt einzustufen sind.

Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen kann die Beeinträchtigung auf ein nachrangiges Maß reduziert werden.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen kommt, die dem Vorsorgebereich zuzuordnen sind, zum Teil aufgrund ihres hohen Konflikts aber dem Belastungsbereich zuzurechnen sind.

#### **2.2.2.2.1.7 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Zuge der Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingte Vegetationsbestände im Zuge der geplanten Haltepunkte und Kreuzungsbereiche in Anspruch genommen. Anlagebedingt werden in erster Linie stark anthropogen überformte Biotoptypen höherer und mittlerer Wertigkeit in Anspruch genommen, u.a. Scherrasen, bahnbegleitende Stauden- und Ruderalfluren sowie randständige Gehölzbestände. Der Verlust der genannten Biotope mit höherer Wertigkeit ist als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG einzustufen, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen (Maßnahme 10 A) wird. Besonders geschützte Biotoptypen sind nicht betroffen. Die vorübergehend benötigten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer Nutzung wiederhergestellt.

Hinsichtlich des anlagebedingten Verlustes von Gehölzen als potenzielle Bruthabitate der Avifauna und anderer Artengruppen, stellen die Bauzeitfreiräumung sowie Bauzeitenbeschränkungen sicher, dass Lebensstätten europäisch geschützter Arten nicht geschädigt

werden. Baubedingte Störungen sind zeitlich begrenzt und treten lediglich punktuell auf. Die baubedingten Beeinträchtigungen werden gleichfalls durch diese Maßnahmen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert.

Für Tiere und die biologische Vielfalt ist die betriebsbedingte Störung im Hinblick auf die Vorbelastung der bestehenden Bahntrasse als nicht erheblich anzusehen. Betriebsbedingte Kollisionsrisiken werden durch den überwiegend am Tag durchgeführten Zugverkehr und die relativ geringe Zugfrequenz von zwei Zügen pro Stunde nicht signifikant erhöht. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen resultieren für alle im Trassenbereich potentiell oder nachweislich vorkommenden besonders geschützten Tierarten nachrangige Konflikte. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG werden nicht ausgelöst.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu zahlreichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kommt, von denen einige dem Belastungsbereich und andere dem Vorsorgebereich zuzuordnen sind, welche durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verringert werden.

#### **2.2.2.2.1.8 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche**

Baubedingt kann es im Bereich der neu geplanten Haltepunkte und Kreuzungsbereiche durch Verdichtung und Einträge in den Boden zu einer Beeinträchtigung kommen. Durch entsprechende Maßnahmen während der Bauphase können negative Auswirkungen vermieden werden. Erhebliche Beeinträchtigungen können so ausgeschlossen werden.

Anlagebedingt werden zusätzlich bisher unversiegelte Flächen in einer Größe von insgesamt ca. 2.500 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich überwiegend um im Randbereich der Bahnanlage liegende und anthropogen veränderte Bodenstandorte, die eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung aufweisen. Die Neu- und Teilversiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung führt zu hohen bis mittleren Konflikten. Sie ist als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG zu bewerten, die nach § 15 BNatSchG ausgeglichen wird. Weitere Betroffenheiten der Bodenfunktionen können unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen als nachrangig eingestuft werden.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden und das Schutzgut Fläche kommt, die unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen allenfalls dem Belastungsbereich zuzurechnen sind.

#### **2.2.2.2.1.9 Auswirkungen auf das Wasser**

Aus der anlagebedingten Versiegelung von Flächen für die neuen Haltepunkte und Kreuzungsbereiche ergeben sich nachrangige Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung. Der zusätzliche Abfluss wird aufgrund der ausreichend vorhandenen Entwässerungssysteme angrenzend der Gleisanlage schadlos abgeführt. Im Endzustand ist dies über die reprofilierten Bahnseitengräben gewährleistet. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen ergibt sich auch baubedingt keine erhebliche Beeinträchtigung. Verschlechterungsverbote oder mögliche Entwicklungsgebote der WRRL sind nicht betroffen.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu geringfügigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser kommt, die alle im Vorsorgebereich liegen.

#### **2.2.2.2.1.10 Auswirkungen auf das Klima und die Luft**

Im Rahmen der Bauphase sind Emissionen von Staub und Abgasen der eingesetzten Maschinen und Fahrzeuge nicht auszuschließen. Die Beeinträchtigungen sind jedoch zeitlich begrenzt und erreichen nicht das Maß der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG. Der anlagebedingte Verlust filterwirksamer Gehölzstrukturen für Stäube und Schadstoffe erreicht aufgrund der geringen Größe ebenfalls nicht das Maß der Erheblichkeit. Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene tritt betriebsbedingt, im Vergleich zur bestehenden Situation, eine Verbesserung der Schadstoffbelastung in der Luft ein.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu geringfügigen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft kommt, die allenfalls dem Vorsorgebereich zuzurechnen sind, teilweise es sogar zu einer Verbesserung des Umweltzustandes kommt.

#### **2.2.2.2.1.11 Auswirkungen auf die Landschaft**

Während der Bauzeit kann es zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung zum Beispiel durch Baufahrzeuge und Maschinen kommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die in Anspruch genommenen Flächen wiederhergestellt, sodass keine dauernde Beeinträchtigung verbleibt. Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG ergeben sich nicht, da die Beeinträchtigungen nur temporär und somit nicht nachhaltig sind.

Das Vorhaben ist im Wesentlichen auf die bestehende Gleistrasse begrenzt. Lediglich für die neu zu errichtenden Haltepunkte und die Kreuzungsbereiche werden Flächen in bereits anthropogen überprägten Bereichen in Anspruch genommen. Es ergibt sich somit keine erhebliche Veränderung gegenüber der Bestandsituation. Änderungen des Landschaftsbildes sind daher mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu keiner nachteiligen Umweltauswirkung auf das Schutzgut Landschaft kommt.

#### **2.2.2.2.1.12 Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und auf sonstige Sachgüter**

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es zu keiner Veränderung der Bestandssituation, weder die im Untersuchungsbereich vorhandenen Baudenkmäler noch sonstige Sachgüter werden beeinträchtigt.

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu keinen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kommt.

#### **2.2.2.2.1.13 Medienübergreifende Gesamtbewertung**

Die durch das Vorhaben ausgelösten nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden und Fläche (Belastungsbereich) können gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatz- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen kompensiert werden.

Auf die Ziffern 2.2.6.2.1 und 2.2.6.2.2 wird insoweit verwiesen. Die Auswirkungen zum Schutzgut Wasser liegen im Vorsorgebereich und sind daher als verträglich zu bewerten. Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich.

### **2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung**

Die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Achterberg – Coevorden im Streckenabschnitt Bad Bentheim – Neuenhaus wird zugelassen, da diese mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, 1. Halbsatz VwVfG), ist neben dem AEG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den folgenden Ausführungen mit abgebildetes zwingendes und in der Abwägung unüberwindbares Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 18 Satz 2 AEG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit sind bei der Planfeststellung in folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

#### **2.2.3.1 Planrechtfertigung**

Das geplante Vorhaben ist aus den von der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht dargelegten Gründen, auch unter Abwägung mit den dazu vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken, nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig und vernünftigerweise geboten. Es bestehen keine Zweifel, dass ein Bedarf für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus besteht.

Das Vorhaben ist objektiv gerechtfertigt im Sinne der Ziele des AEG (§ 1 Abs. 1 AEG), welche in der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt bestehen.

Eine eisenbahnrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom AEG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Erforderlich ist eine

Maßnahme also nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist<sup>6</sup>.

Ziel des Vorhabens ist die deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV. Schienenverkehrsmittel stellen schnelle Direktverbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten und den Arbeitsplatzschwerpunkten dar. Im Einzugsgebiet der Bahnstrecke leben etwa 93.000 Einwohner. Zudem befinden sich im Einzugsgebiet 33.000 Arbeitsplätze. Mit der Reaktivierung wird die bislang nur über Busse erschlossene Strecke zwischen Bad Bentheim, der Kreisstadt Nordhorn und Neuenhaus an den SPNV angebunden und verbessert damit die verkehrliche Anbindung der auf den ÖPNV angewiesenen Bevölkerung deutlich.

Im Rahmen der Bestrebungen der Landesregierung Niedersachsen, sämtliche Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einzubeziehen und an die bedeutsamen Bahnknoten anzubinden, wurde von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen in einem mehrstufigen Verfahren ermittelt, welche Schienenstrecken und Haltepunkte in wirtschaftlicher Hinsicht reaktiviert werden könnten. Mit Hilfe eines standardisierten Nutzen-Kosten-Verfahrens wurden dann die in Betracht kommenden Strecken bewertet. Dabei konnte die Strecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus unter 28 bewerteten Strecken mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,62 den zweiten Platz belegen.

Mit dem zusätzlichen Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke kann die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr um ca. 1.800 Personenfahrten pro Werktag gesteigert werden. Davon werden ca. 1.500 Fahrten vom motorisierten Individualverkehr, somit von der Straße auf die Schiene, verlagert. Neben Reisezeiteinsparungen wird somit auch eine Reduzierung der CO<sup>2</sup>-Emissionen und sonstiger Schadstoffe erreicht.

### **2.2.3.2 Standort und Beschreibung des Streckenabschnittes / Varianten**

Der für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs vorgesehene Streckenabschnitt von Bad Bentheim bis Neuenhaus ist eingleisig und weist eine Länge von 28,23 km auf. Die Gleisinfrastruktur liegt komplett im Landkreis Grafschaft Bentheim und verbindet die Stadt Bad Bentheim über die Kreisstadt Nordhorn mit der Stadt Neuenhaus. Im Abschnitt befinden sich die Bahnhöfe Bad Bentheim Nord, Nordhorn Süd, Nordhorn und Neuenhaus sowie die Anschlussstellen Hestrup I und II. Im Bahnhof Bad Bentheim besteht eine Schnittstelle mit dem Anschluss an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG. Neben den vorhandenen Bahnhöfen werden die Haltepunkte Quendorf, Nordhorn-Blanke und Neuenhaus-Süd neu errichtet sowie im Bereich der Anschlussstelle Hestrup II und im Bereich des Bahnhofs Nordhorn-Süd jeweils ein vorhandenes Rangiergleis als Kreuzungsgleis ausgebaut.

Das beantragte und planfestgestellte Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Vorhabenvariante sowohl im Hinblick auf Lage, Ausgestaltung und Kosten als auch unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten und sonstigen Schutzgütern.

Es ist keine Planungsalternative vorhanden, die besser zur Erreichung des Planungsziels geeignet wäre und zugleich hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche und private Belange keine wesentlichen Nachteile gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben

---

<sup>6</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 182

aufweisen würde. Es ist auch keine Planungsalternative vorhanden, die bei wesentlich gleicher Eignung unter Auswirkungsgesichtspunkten gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben insgesamt vorteilhafter wäre. Die anderen – von der Planfeststellungsbehörde untersuchten und in die vergleichende Abwägung einbezogenen – Varianten stellen sich entweder vor dem Hintergrund des Planungsziels als grob unverhältnismäßig dar oder sind unter Würdigung der Gesamtheit der Vorhabensauswirkungen – unter besonderer Berücksichtigung der betroffenen Schutzgüter – gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben nachteilig.

Als Alternative käme in Betracht das Vorhaben zu unterlassen (sog. Nullvariante) oder eine andere Linienführung für die Strecke zu wählen.

Die Nullvariante ist nicht vorzugswürdig. Hierunter ist der Fall zu fassen, die bereits bestehenden Busverbindungen weiterhin zu nutzen. Diese Variante stellt keine Alternative im Sinne des Planungsziels dar. Das ergibt sich bereits aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.3.1. In diesem Fall wird das Planungsziel, eine schnelle Direktverbindung zwischen den Städten Bad Bentheim und Nordhorn und der Samtgemeinde Neuenhaus zu schaffen, die unabhängig vom motorisierten Individualverkehr ist, nicht erreicht. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, die Variante nach einer groben Vorprüfung ohne weitere Untersuchung als ungeeignet ausscheiden zu lassen, wenn das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept durch diese Variante nicht erreicht werden kann<sup>7</sup>.

Eine andere Linienführung ist ebenfalls nicht vorzugswürdig. Hier käme im Gegensatz zur beantragten und planfestgestellten Variante der Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke der BE Netz GmbH mangels weiterer Eisenbahninfrastruktur nur eine Neubaustrecke in Betracht. Gegen diese Alternative sprechen zum einen Wirtschaftlichkeitsaspekte. So wäre die Errichtung einer Neubaustrecke mit deutlich höheren Investitionskosten verbunden als die für die Reaktivierungsmaßnahme veranschlagten ca. 18 Mio. Euro. Ferner würde eine Neubaustrecke zahlreiche neue und zusätzliche Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von Grundstücken auslösen, während die Reaktivierung der BE Netz-Stecke überwiegend auf betriebseigenen Grundstücken erfolgt. Ohne eine weitergehende Prüfung durchzuführen kann festgestellt werden, dass diese Alternative in Bezug auf das Schutzgut Eigentum gegenüber der Planung des Vorhabenträgers eindeutig als nachrangig einzustufen ist. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Neuversiegelung durch eine Neubaustrecke erheblich schwerere Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser und das Landschaftsbild hätte als die Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke, zumal die bestehende Strecke für den Güterverkehr weiterhin erhalten bleiben müsste.

Nach alledem wird der Vorhabenträgerin nicht aufgegeben, die Alternativen näher zu untersuchen. Gegenüber einer Alternativenplanung würde sich die Reaktivierung der bestehenden Bahnstrecke stets als vorzugswürdig erweisen.

## **2.2.4 Immissionen**

### **2.2.4.1 Lärm**

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

---

<sup>7</sup> Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, 9 B 10/09, Rn. 5

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV). Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie und sonstige Gestaltung der Bahnstrecke hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Durch die mit der Planung vorgesehene Reaktivierung unter Einbezug der bereits seit 1890 bestehenden Bahnstrecke wird das Trennungsgebot im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten eingehalten. Das Trennungsgebot verlangt jedenfalls nicht, die Variante auszuwählen, die unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten die geringsten Beeinträchtigungen auslöst. Im Rahmen der Abwägung war jedenfalls zu betrachten, dass die gewählte Lösung zu Grenzwertüberschreitungen führt. Als gewichtiges Argument für die gewählte Bahnstrecke steht vor allem der Aspekt der schnellen Verbindung auf der Achse Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus, der gegenüber allen anderen Varianten deutlich besser erreicht wird.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmemissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 4 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienen nach Anlage 2 der Verordnung, der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach diesen Berechnungsmethoden ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der sogenannte Schienenbonus seit dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Schienenweg. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden<sup>8</sup>.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Das Untersuchungsgebiet entlang der Gleistrasse umfasst Allgemeine und Reine Wohngebiete, Mischgebiete, Gewerbegebiete sowie Schulen und Kurheime.

#### **2.2.4.2 Gebietsnutzungen**

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach der in vorstehender Tabelle vorgenommenen Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich. Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des beantragten Vorhabens wurden von der Vorhabenträgerin aus den Bebauungsplänen sowie Flächennutzungsplänen der jeweiligen Gemeinden entnommen. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne oder Flächennutzungspläne vorlagen, wurden die betroffenen Grundstücke der Gebietskategorie Mischgebiet zugeordnet. Die gutachterliche Betrachtung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung hat ergeben, dass die tatsächliche Nutzung in diesen Gebieten den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV i. V. m. §§ 5 und 6 BauNVO aufgezählten Anlagen entspricht. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Fehleinschätzungen aufgetreten sind. Die in der Unterlage 8 vorgenommenen Baugebietszuordnungen begegnen insgesamt keinen Bedenken. Die Vorhabenträgerin hat insbesondere in Unterlage 8 die Gebietszuordnungen für die betroffenen Bereiche nachvollziehbar begründet. Die Bereiche sind entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit sachgerecht Gebietskategorien zugeordnet worden.

#### **2.2.4.3 Schallberechnung**

Das Vorhaben der Reaktivierung des SPNV wird schalltechnisch wie eine wesentliche Änderung beurteilt<sup>9</sup>. Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob

<sup>8</sup> stRspr, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.

durch die Reaktivierung die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen (siehe Unterlage 8). In dieser schalltechnischen Untersuchung wird die Bestandssituation dem Reaktivierungsvorhaben im Prognosefall gegenübergestellt.

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch den Schienenweg hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms ab, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die zu erwartenden Belastungsdaten als Maximalansatz für einen Jahrestag im Prognosejahr 2030 zugrunde, an dem alle in Frage kommenden Güter- und Personenzüge die Strecke befahren. In dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten schalltechnischen Gutachten der Ingenieurgesellschaft Zech vom 24.05.2017 wurden am Tage acht Güterzüge und zweiunddreißig Personenzüge sowie in der Nacht ein Güterzug und sechs Personenzüge zugrunde gelegt. Diese sechs Personenzüge befahren jedoch nicht die gesamte Strecke, sondern teilen sich auf vier Züge zwischen Bad Bentheim und Nordhorn und zwei Züge zwischen Nordhorn und Neuenhaus auf.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegende Prognose 2030, die auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht, methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Grundsätzlich wurde in der schalltechnischen Untersuchung für die Güterzüge eine Geschwindigkeit von 60 km/h und für die Personenzüge von 80 km/h zugrunde gelegt. Davon abweichend liegt die Geschwindigkeit der Personenzüge im Bereich der Teilstrecke Eurogiostraße in Nordhorn und dem neuen Haltepunkt Neuenhaus Süd bei 100 km/h und im inneren Stadtbereich von Nordhorn bei 60 km/h.

Zur Geschwindigkeit der Güterzüge führt die Planfeststellungsbehörde wie folgt aus:

Während des Erörterungstermins wurde die Absicht der Vorhabenträgerin, die Geschwindigkeit der Güterzüge von derzeit 60 km/h auf 80 km/h zu erhöhen, thematisiert. Hierzu liegt eine schalltechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros vom 03.07.2017 hinsichtlich der damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmimmissionen vor. In der beantragten Planung zugrunde liegenden und öffentlich ausgelegten schalltechnischen Berechnung (Unterlage 8) wurden jedoch die Geschwindigkeiten von 60 km/h für Güterzüge und 80 km/h für die Personenzüge zugrunde gelegt. Die darin ermittelten und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen beziehen sich auf diese Geschwindigkeiten. Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.8 verwiesen.

Soweit die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die Güterzuggeschwindigkeit auf 80 km/h zu erhöhen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Gegenstand der Planung die Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h ist. Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für die Güterzüge ist dagegen

---

<sup>9</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9.12, Rn. 22

nicht Teil der beantragten Planung und in der schalltechnischen Untersuchung nicht enthalten. Sämtliche der Planfeststellung zugrundeliegenden Unterlagen berücksichtigen ein Tempo von 60 km/h für den Güterzugverkehr. Sofern die Vorhabenträgerin die Geschwindigkeit des Güterzugverkehrs auf 80 km/h realisieren möchte, ist hierfür ein neues bzw. überarbeitetes schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung möglicher Schallschutzansprüche erforderlich. Dieses wäre dann gegebenenfalls in einem Änderungsplanfeststellungsverfahren einzuführen. Die vorab eingeholte Stellungnahme des Ingenieurbüros vom 03.07.2017 (der Unterlage 8.1 vorgeheftet) reicht diesbezüglich nicht aus.

Die schalltechnische Berechnung teilt das Untersuchungsgebiet in folgende Bereiche auf:

- Bad Bentheim,
- Quendorf/Isterberg,
- Hestrup,
- Brandlecht/Dobbenfeld,
- Nordhorn Stadtgebiet,
- Nordhorn-Grasdorf,
- Grasdorf und
- Neuenhaus.

Für sämtliche Bereiche reduzieren sich die nächtlichen Lärmpegel durch die vorgesehene Verlagerung der Fahrt eines Güterzuges in den Tageszeitraum. Die schalltechnischen Ergebnisse im Einzelnen:

#### Bereich Bad Bentheim

Für den als Mischgebiet ausgewiesenen Bereich von Bad Bentheim werden Geräuschimmissionen von 59 bis 63 dB(A) am Tage und 53 bis 57 dB(A) in der Nacht errechnet. Für den Bereich des Kurparks ergeben sich Pegel von 48 bis 51 dB(A) tags und 42 bis 45 dB(A) nachts. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben am Tage beträgt maximal 1,8 dB(A). Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags im Mischgebiet bzw. 57/47 dB(A) tags/nachts im Bereich des Kurparks werden eingehalten, sodass schädliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Mit einem Maximalwert von 57 dB(A) nachts wird an einem Objekt der Mischgebietsgrenzwert von 54 dB(A) nachts im Prognosefall zwar überschritten. Da der Beurteilungspegel durch das Vorhaben jedoch nachts weder um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, noch auf mindestens 60 dB(A) ansteigt, liegt keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht insoweit nicht.

#### Bereich Quendorf/Isterberg

Für den als Mischgebiet ausgewiesenen Bereich werden zu erwartende Geräuschimmissionen von 54 bis 67 dB(A) am Tage und 48 bis 61 dB(A) in der Nacht errechnet. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben beträgt maximal 2,4 dB(A) am Tage. An zwei Objekten mit einer Erhöhung um mindestens 2,1 dB(A) wird aufgerundet von einer Erhöhung um 3 dB(A) und damit von einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ausgegangen. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54

dB(A) werden in den Fällen einer wesentlichen Änderung - abgesehen von einem Objekt - eingehalten. Auf der Westseite des Objektes Nr. 6 beträgt die Pegelerhöhung am Tage max. 2,4 dB(A) und der Tagesgrenzwert von 64 dB(A) wird überschritten, sodass Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

Für die übrigen Objekte werden die Beurteilungspegel durch das Vorhaben weder um mindestens 3 dB(A) erhöht, noch auf mindestens 70/60 dB(A) tags/nachts angehoben, so dass keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht insoweit nicht.

#### Bereich Hestrup

Für den als Mischgebiet ausgewiesenen Bereich werden zu erwartende Geräuschimmissionen von 56 bis 67 dB(A) am Tage und 50 bis 62 dB(A) in der Nacht errechnet. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben beträgt maximal 1,7 dB(A) am Tage. Durch den Wegfall eines Güterzuges in der Nacht verringern sich die Pegel im Prognosefall nachts um mindestens 2,1 dB(A). Damit liegt keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass an einem Gebäude (Objekt Nr. 57) nachts mit maximal 62 dB(A) Lärmwerte erreicht werden, die die allgemein angesehene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschreiten. Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde jedoch nur dann in der Abwägung zu berücksichtigen, wenn diese auch nur geringfügigen Überschreitungen kausal durch das geplante Vorhaben verursacht werden<sup>10</sup>. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Lärmschutzbelange also grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Das gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung, also selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen<sup>11</sup>. Wie oben dargestellt, treten an dem Objekt nachts keine Lärmsteigerungen auf. Im Hinblick auf die Minderung des nächtlichen Lärmpegels besteht auch hier kein Anspruch auf Lärmschutz.

#### Bereich Brandlecht/Dobbenfeld

Für den als Mischgebiet ausgewiesenen Bereich werden zu erwartende Geräuschimmissionen von 45 bis 65 dB(A) am Tage und 39 bis 59 dB(A) in der Nacht errechnet. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben beträgt maximal 1,8 dB(A) am Tage. Da die Beurteilungspegel durch das Vorhaben weder um mindestens 3 dB(A) erhöht, noch auf mindestens 70/60 dB(A) tags/nachts angehoben werden, liegt keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht insoweit nicht.

#### Bereich Nordhorn Stadtgebiet

Im Stadtgebiet von Nordhorn sind Bereiche als Reine und Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete, Gewerbe- und Sondergebiete ausgewiesen.

Für die im Reinen Wohngebiet liegenden Objekte werden Geräuschimmissionen von 57 dB(A) bis 69 dB(A) am Tage und 51 dB(A) bis 63 dB(A) in der Nacht errechnet. Die Erhö-

---

<sup>10</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5.07, Rn. 17

<sup>11</sup> BVerwG, Beschluss vom 28.12.2017, 3 B 15.16, Rn. 25

hung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben am Tage beträgt maximal 1,6 dB(A). In der Nacht reduziert sich der Pegel im Prognosefall um mindestens 2,3 dB(A) an allen Objekten. Das Vorhaben löst somit keinen Anspruch auf Lärmschutz aus, da keine wesentliche Änderung vorliegt im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Denn die Beurteilungspegel werden durch das Vorhaben weder um mindestens 3 dB(A) erhöht, noch auf mindestens 70/60 dB(A) tags/nachts angehoben. Auch hier verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass an mehreren Objekten nachts mit maximal 63 dB(A) Lärmwerte erreicht werden, die die allgemein angesehene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschreiten. Wie oben im Bereich Hestrup bereits erläutert, sind diese Überschreitungen jedoch nur dann abwägend zu berücksichtigen, wenn sie kausal durch das geplante Vorhaben verursacht werden. Wie dargestellt, ergeben sich infolge des Vorhabens nachts an allen Objekten Lärmreduzierungen, so dass auch im Hinblick auf die Einhaltung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung Lärmschutzmaßnahmen nicht vorzusehen sind.

Die Beurteilungspegel im Allgemeinen Wohngebiet liegen bei 49 dB(A) bis 69 dB(A) am Tage und 43 dB(A) bis 60 dB(A) in der Nacht. Durch das Vorhaben wird eine Erhöhung von maximal 1,7 dB(A) am Tage und eine nächtliche Reduzierung um mindestens 2,3 dB(A) an allen Objekten errechnet. Wie in den Bereichen des Reinen Wohngebietes liegt damit eine wesentliche Änderung nicht vor, so dass kein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Im Mischgebiet betragen die Lärmpegel am Tage 43 dB(A) bis 71 dB(A) und in der Nacht 39 dB(A) bis 65 dB(A). Es ergibt sich im Prognosefall eine maximale Erhöhung von 2,2 dB(A) tags und an allen Objekten eine Reduzierung um mindestens 2,1 dB(A) nachts. An zwei Objekten liegt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Bei einem Gebäude (Objekt-Nr. 197) wird dabei der für Mischgebiete geltende Tagesgrenzwert von 64 dB(A) an zwei Fassadenseiten überschritten, sodass für dieses Objekt Anspruch auf Lärmschutz besteht. An dem anderen Objekt wird der Tagesgrenzwert trotz wesentlicher Erhöhung eingehalten.

Die Beurteilungspegel im Gewerbegebiet betragen 54 dB(A) bis 67 dB(A) tags und 45 dB(A) bis 61 dB(A) nachts. Es ergibt sich im Prognosefall eine maximale Erhöhung von 2,9 dB(A) tags und an allen Objekten eine nächtliche Reduzierung um mindestens 1,4 dB(A). Bei vier Objekten liegt zwar eine Erhöhung um (gerundet) 3 dB(A) und damit eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Der für Gewerbegebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) tags wird jedoch an allen vier Gebäuden eingehalten. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht.

Im Sondergebiet werden Pegel von 57 dB(A) bis 72 dB(A) tags und 51 dB(A) bis 66 dB(A) nachts errechnet. Die Erhöhung durch das Vorhaben beträgt maximal 1,6 dB(A) tags. Nachts reduzieren sich die Werte um 2,2 dB(A). Da an zwei Fassadenseiten des Objekts Nr. 298 die Beurteilungspegel auf bzw. von 70 dB(A) am Tag durch das Vorhaben erhöht werden, liegt eine wesentliche Änderung vor. Dabei wird der für das Sondergebiet geltende Immissionsgrenzwert von 57 dB(A) tags überschritten. Es besteht damit Anspruch auf Lärmschutz für das Objekt Nr. 298 am Tag.

Für die überprüften Außenwohnbereiche ergeben sich Werte von 50 dB(A) bis 70 dB(A) tags, und 44 bis 64 dB(A) nachts. Eine wesentliche Änderung liegt mit der max. Erhöhung von 1,6 dB(A) im Prognosefall am Tag nicht vor. Bei dem Objekt Nr. 4 wird jedoch durch das

Vorhaben der Beurteilungspegel von 69 auf 70 dB(A) erhöht, und zugleich der hier geltende Tagesgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) überschritten, sodass Anspruch auf Lärmschutz am Tage besteht.

#### Bereich Nordhorn-Grasdorf

Für die im Mischgebiet liegenden Objekte werden am Tage Beurteilungspegel von 51 dB(A) bis 64 dB(A) und in der Nacht 46 dB(A) bis 57 dB(A) erreicht. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben beträgt bis zu 2,2 dB(A) am Tage. In der Nacht werden auch hier an allen Objekten im Prognosefall die Pegel um mindestens 2,2 dB(A) reduziert. Bei zahlreichen Objekten liegt infolge der vorhabenbedingten Erhöhung um (gerundet) 3 dB(A) am Tag eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Hier wird der für Mischgebiete geltende Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags jedoch unterschritten, so dass kein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

#### Bereich Grasdorf

Der Bereich ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die schalltechnische Berechnung ermittelt Pegel von 51 dB(A) bis 63 dB(A) am Tage und 44 dB(A) bis 57 dB(A) nachts. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch das Vorhaben beträgt maximal 2,2 dB(A) am Tage. Damit liegt eine (gerundete) Erhöhung um 3 dB(A), also eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Der für Mischgebiete geltende Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) am Tage wird jedoch an allen Objekten eingehalten. In der Nacht wird der Grenzwert von 54 dB(A) zwar bei einigen Objekten überschritten. Da der Beurteilungspegel durch das Vorhaben jedoch nachts an allen Objekten um mindestens 2,2 dB(A) reduziert wird, liegt keine wesentliche Änderung vor. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht somit weder am Tag noch in der Nacht.

#### Bereich Neuenhaus

Im Stadtgebiet von Neuenhaus sind Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete ausgewiesen.

Im Allgemeinen Wohngebiet werden Beurteilungspegel von 52 dB(A) bis 66 dB(A) am Tage und 35 dB(A) bis 60 dB(A) in der Nacht erreicht. Die vorhabenbedingte Steigerung der Beurteilungspegel liegt bei maximal 2,0 dB(A) tags. Nachts reduzieren sich die Pegel an allen Objekten im Prognosefall um mindestens 2,2 dB(A). Eine (gerundete) Erhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. eine Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag, also eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt damit nicht vor. Verbleibende Überschreitungen der Grenzwerte am Tag und in der Nacht sind somit nicht kausal durch das Vorhaben bedingt. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist nicht gegeben.

Im Mischgebiet liegen die Beurteilungspegel am Tage bei 51 dB(A) bis 64 dB(A) und in der Nacht bei 45 dB(A) bis 58 dB(A). Bei 4 Objekten werden die Pegel durch das Vorhaben um 2,1 bis 2,3 dB(A) tags erhöht. Hier liegt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag wird jedoch unterschritten, so dass kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst wird. Nachts reduzieren sich die Pegel vorhabenbedingt an allen Objekten um mindestens 1,7 dB(A), so dass mangels wesentlicher Änderung Lärmschutzansprüche ausscheiden.

Zusammenfassend ergibt sich ein Anspruch auf Lärmschutz am Tag bei drei Objekten im Stadtgebiet Nordhorn und bei einem Objekt im Bereich Quendorf/Isterberg. Es handelt sich um die Objekte Nr. 197 und Nr. 298 sowie den Außenwohnbereich Nr. 4 im Stadtgebiet von Nordhorn und das Objekt Nr. 6 in Quendorf.

#### **2.2.4.4 Aktiver Schallschutz**

Aktiver Schallschutz ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur dann geboten, wenn eine wesentliche Änderung vorliegt und die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind vorrangig am Emissionsort vorzusehen (aktiver Lärmschutz). Aktiver Schallschutz kann insbesondere durch Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung sowie das „besonders überwachte Gleis“ erfolgen.

Der Grundsatz des Vorrangs aktiven Schallschutzes wird durch § 41 Abs. 2 BImSchG durchbrochen, indem passiver Schallschutz dann als ausreichend anzusehen ist, wenn die Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342).

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07). In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt (BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003, 9 B 42/03; BayVGH, Urteil vom 23.02.2007, 22 A 01/40089).

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Je geringer die durch den aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind und je weniger Häuser durch den zusätzlichen Lärmschutz geschützt werden, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen (VGH Hessen, NuR 2010, 720, 726). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint.

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, 11 A 42/97, juris Rn. 59), die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07, Rn. 64; Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97). Splittersiedlungen im Außenbereich können dabei als weniger schutzbedürftig betrachtet werden als Baugebiete im Sinne von § 34 BauGB (BVerwG, NVwZ 2001, 81).

Daneben können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (BVerwG, Urteil vom 24.9.2003 - 9 A 69/02, NVwZ 2004, 340). Ein grobes Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (BVerwG, Urteil vom 09.01.2006 - 9 B 21/05, juris Rn. 19, m. w. N.), da die Entschädigungen für passiven Lärmschutz regelmäßig erheblich billiger als die Kosten aktiven Lärmschutzes sind (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72/07, Leitsatz 1).

Die Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien hat die Prüfung folgendes ergeben:

Die schalltechnische Untersuchung hat an insgesamt 4 Objekten einen Anspruch auf Schallschutz festgestellt. Alle vier betroffenen Gebäude befinden sich im unmittelbaren Bereich von Bahnübergängen. Die Vorhabenträgerin kann nicht verpflichtet werden, aktiven Schallschutz vorzusehen, da sich dieser als unverhältnismäßig in Bezug zum angestrebten Schutzzweck erweist.

In Betracht kommt der Einbau von Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmungen. Diese aktive Schallschutzmaßnahme scheidet jedoch aus, da die betroffenen Immissionspunkte im Bereich von Bahnübergängen liegen. Die Dämpfungs- und Abschirmeinrichtungen werden seitlich der Gleise angebracht und liegen teilweise höher als die Schienenoberkante. Eine Querung der Bahnübergänge durch Kraftfahrzeuge wäre daher nicht möglich, so dass im Bereich der Bahnübergänge eine technische Umsetzung dieser aktiven Schutzmaßnahme nicht durchführbar ist.

Mit der Errichtung von Schallschutzwänden in entsprechender Höhe und Länge könnte eine Lärmreduzierung erfolgen. Wegen der Lage der 4 betroffenen Gebäude, die jeweils in unmittelbarer Nähe zu Bahnübergängen liegen, lässt sich ein wirksamer Vollschutz mit Schallschutzwänden jedoch nicht realisieren. Die Einhaltung der erforderlichen Überstandslängen der Schallschutzwände ist aufgrund der Bahnübergänge nicht möglich. Es könnte nur eine nicht durchgehende Lärmschutzwand errichtet werden, die im Bahnübergangsbereich eine

Lücke aufweist, welche aufgrund der Reflexionswirkung den Lärm für die anliegenden Gebäude erhöhen würde. Daneben sprechen sicherheitstechnische Aspekte gegen die Errichtung der Lärmschutzwände, da sie im unmittelbaren Bereich der Bahnübergänge zu Problemen mit den Sichtverhältnissen für Zugführer, Auto- und Radfahrer sowie Fußgänger führen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass es sich hier jeweils um vier einzelne Gebäude an unterschiedlichen Orten der Strecke handelt, die zum Teil im Außenbereich liegen, und somit immer nur wenige Schutzfälle betroffen sind. Die Kosten für die Errichtung der Lärmschutzwände für die einzeln gelegenen Gebäude stehen daher außer Verhältnis zum Schutzzweck gem. § 41 Abs. 2 BImSchG<sup>12</sup>. Auch aus städtebaulicher Sicht erscheint die Errichtung von Lärmschutzwänden nicht angezeigt. Um eine Lärminderung zu erreichen, wären die Schutzwände in einer Größenordnung zu dimensionieren, die das Stadtbild negativ verändern würden.

Als eine weitere Möglichkeit des aktiven Schallschutzes kommt das sogenannte „besonders überwachte Gleis“ (büG) in Betracht. Hier wären in bestimmten Streckenabschnitten regelmäßige Wartungsmaßnahmen in Form von Schleifverfahren an den Gleisen durchzuführen, so dass aufgrund geringerer Rauheit der Schienen geringere Emissionspegel als im Normalfall auftreten würden. Für den Bereich Quendorf/Isterberg sowie das Stadtgebiet Nordhorn wurden schalltechnische Berechnungen unter Berücksichtigung des besonders überwachten Gleises (büG) als aktive Lärmschutzmaßnahme durchgeführt. Bei Umsetzung der Maßnahme würden die ermittelten wesentlichen Erhöhungen der Beurteilungspegel an drei Immissionsorten (Objekt Nr. 4, Objekt Nr. 6 und Objekt Nr. 197) entfallen. Die Kosten für diese Maßnahme stehen jedoch ebenfalls außer Verhältnis zum Schutzzweck gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG. Dies liegt zum einen an der Tatsache, dass eine effektive Lärminderung erst ab einer Gleislänge von ca. 300 – 400 m erzielt wird. Für die drei einzeln gelegenen betroffenen Objekte wären daher mindestens 1,2 km büG herzustellen. Zum anderen ist darauf zu verweisen, dass die einmalige Herrichtung des Gleises nicht ausreicht, sondern in regelmäßigen Zeitabständen die Gleise überprüft und nachbearbeitet werden müssten, um den Lärminderungseffekt dauerhaft zu erhalten. Bei dieser Maßnahme müssen mindestens halbjährlich die einzelnen Streckenabschnitte einem Schleifverfahren unterzogen werden. Diese hohen Betriebskosten stehen angesichts der Tatsache, dass nur wenige Schutzfälle betroffen sind und auch unter Umsetzung der Maßnahme nicht alle Grenzwerte eingehalten werden können, außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Für die Überschreitungen am Objekt Nr. 298 stehen zudem städtebauliche Überlegungen im Raum, den benachbarten Bahnübergang Bernhard-Niehues-Straße zu schließen und um ca. 165 m in Richtung des Bahnhofs Nordhorn zu verschieben. Bei Umsetzung dieser Überlegungen würden sich die Lärmimmissionen soweit reduzieren, dass keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV eintreten würde. Da sich im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses die Umsetzung der Verschiebung des Bahnüberganges nicht weiter konkretisiert hat, und überdies von weiteren Umständen und Genehmigungsvoraussetzungen abhängig ist, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens liegen, war diese Maßnahme nicht weiter zu betrachten.

---

<sup>12</sup> Vgl. VGH Hessen, Urteil vom 01.07.2010, 4 C 2302.09.N, Rn. 75

Nicht nur im Hinblick auf die Anzahl und Lage der betroffenen Gebäude, im Bereich Quendorf/Isterberg ist ein Objekt und im Stadtgebiet Nordhorn sind 3 Objekte betroffen, ist die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen als verhältnismäßig anzusehen. Hinzu tritt, dass alle vier betroffenen Objekte schon derzeit stark durch den Verkehrslärm der vorhandenen Bahnstrecke vorbelastet sind. Die Reaktivierung für den SPNV führt demgegenüber nur zum Teil zu geringen, weiteren Erhöhungen der Schallimmissionen. Nur an einzelnen Fassadenseiten ist eine Steigerung von maximal 2,4 dB(A) zu verzeichnen. Berücksichtigt man zusätzlich, dass bis auf ein Objekt Außenwohnbereiche nicht betroffen sind und die Grenzwertüberschreitungen ausschließlich am Tag auftreten, steht die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen im Verhältnis zum Schutzzweck. Dabei wird nicht verkannt, dass zum Teil Werte von 70 dB(A) erreicht werden. Angesichts der Umstände, dass für die betroffenen Gebäude eine erhebliche Lärmvorbelastung besteht und durch die Reaktivierung für den SPNV lediglich eine geringe Steigerung am Tag und demgegenüber eine Minderung nachts auftritt, ist, auch unter Berücksichtigung der berechneten gesundheitsrelevanten Werte, von der Unverhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen auszugehen. Eine Erhöhung gesundheitsrelevanter Werte führt nicht zwingend zu der Verwirklichung aktiven Lärmschutzes, sondern kann durch passiven Lärmschutz ausgeglichen werden<sup>13</sup>.

Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde daher im Rahmen der Abwägung unter Berücksichtigung der genannten Kriterien und der hier vorliegenden Umstände, den Verzicht auf aktiven Schallschutz an den vier betroffenen Objekten zugunsten der Maßnahmen des passiven Schallschutzes als verhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck an.

#### **2.2.4.5 Passiver Schallschutz**

Soweit Grenzwertüberschreitungen verbleiben und aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In der Planunterlage 8 und unter Ziffer 1.1.3.2.8 dieses Beschlusses sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 – Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß nicht ausreichend ist.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die von der Erhöhung der Lärmimmissionen betroffenen Eigentümer belastet werden. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf die Bei-

---

<sup>13</sup> Vgl. OVG Sachsen, Beschluss vom 15.12.2005, 5 BS 300.05, Rn. 35

behaltung der bestehenden Situation. Durch den festgelegten Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach wird dem Schutzgedanken des BImSchG jedoch hinreichend Rechnung getragen.

Für die nach der 24. BImSchV schützenswerte Wohnnutzung wird durch die gegebenenfalls konkret zu treffenden passiven Schallschutzmaßnahmen eine Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte erreicht. Folglich verbleibt keine wesentliche Beeinträchtigung von Rechten Dritter. Die hier vorliegende, durch Schallschutzmaßnahmen auf Werte innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen reduzierte Erhöhung der Lärmbelastung stellt keinen Zugriff auf fremde Rechte dar und ist hinzunehmen. Das öffentliche Interesse an der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Bad Bentheim nach Neuenhaus überwiegt das Interesse der Anlieger an der Vermeidung weiterer Lärmbelastungen.

#### **2.2.4.6 Entschädigung für Außenwohnbereich**

Bei dem Objekt Nr. 4 überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich (AWB) den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten, noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

- Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.
- In Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.
- Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 22a AEG wird verwiesen.

#### **2.2.4.7 Baubedingte Lärmimmissionen**

Baustellen unterliegen nach dem BImSchG keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Für die Beurteilung der Schädlichkeit von Baulärm ist, da die TA Lärm nach Ziffer 1 Buchstabe f für Baustellen nicht gilt, gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) heranzuziehen. Diese gilt auch für nicht gewerbliche Baustellen, weil die in Ziffer 1 AVV Baulärm enthaltene Differenzierung anderenfalls eine Privilegierung nichtgewerblicher Baustellen zur Folge hätte, die mit § 22 Abs. 1

BlmSchG nicht vereinbar wäre. Demnach gelten nach Ziffer 3.1.1 AVV Baulärm Immissionsrichtwerte, welche von der Nutzung des lärmbeeinträchtigten Gebiets abhängig sind. Die Immissionsrichtwerte unterscheiden zwischen der Tageszeit (07.00-20.00 Uhr) und der Nachtzeit (20.00-07.00 Uhr).

Durch die Baumaßnahme kommt es zu vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Baulärm. Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen hat die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.2 verpflichtet, zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Baulärm die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der AVV Baulärm unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Lärmimmissionen sind soweit wie möglich zu vermeiden. Mit der Nebenbestimmung ist der Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Baulärm ausreichend Rechnung getragen worden.

### **2.2.5 Erschütterungen**

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des geplanten Bahnbetriebs beurteilen zu können, wurde ein erschütterungstechnisches Gutachten erstellt. Der erschütterungstechnische Bericht des Ingenieurbüros Zech vom 24.03.2017 hat ergeben, dass durch das Vorhaben lediglich geringe Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Diese Einschätzung ist schlüssig, sodass sich die Planfeststellungsbehörde dieser anschließt. Durch den zukünftigen Betrieb werden die Anhaltswerte zur Beurteilung der schwingungstechnischen Wirkungen auf bauliche Anlagen gemäß DIN 4150 Teil 3 sowie die Anhaltswerte zur Beurteilung der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden gemäß DIN 4150 Teil 2 erheblich unterschritten.

Zwar erhöhen sich durch die Planung die Erschütterungsimmissionen im Nahbereich der Trasse im Tages- und Nachtzeitraum. Der Anhaltswert der DIN 4150 Teil 2 für Allgemeine Wohngebiete wird jedoch selbst in Gleisnähe am Tag noch um 90 % und für den Nachtzeitraum sogar um mindestens 93 % unterschritten. Auch der Anhaltswert der DIN 4150 Teil 3 zur Beurteilung der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen wird um mehr als 80 % unterschritten. Nach der Rechtsprechung sind Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, selbst dann zumutbar, wenn die Anhaltswerte überschritten werden. Ein Erschütterungsschutz kann daher nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt<sup>14</sup>.

Da die jeweiligen Anhaltswerte hier alle deutlich eingehalten werden, liegt eine unzumutbare Beeinträchtigung nicht vor. Ein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen ist nicht gegeben.

---

<sup>14</sup> BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09

## **2.2.6 Natur und Landschaft**

### **2.2.6.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft**

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst in erster Linie das diesbezügliche Integritätsinteresse zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen<sup>15</sup>. Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben, Ziffer 2.2.2) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

### **2.2.6.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Das Vorhaben entspricht auch den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

#### **2.2.6.2.1 Vermeidung**

Wie nunmehr § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm<sup>16</sup>. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 6.2) mit den Maßnahmenblättern (Unterlage 6.2.3) beschreibt unter Berücksichtigung der ergänzenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.3 und den Zusagen unter Ziffer 1.1.4 im vorliegenden Beschluss geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun.

Vorgesehen sind insbesondere:

- Gehölzrodung außerhalb des gesetzlich festgelegten Zeitraumes
- Umweltbaubegleitung
- Bauzeitenregelung
- Prüfung auf Reptilienvorkommen und fachgerechte Umsiedlung
- Prüfung auf Amphibien- und Brutvogelvorkommen und fachgerechte Umsiedlung
- Gestaltung amphibiengerechter Durchlässe
- Anbringung von Wildwarnreflektoren
- Bereitstellung von Ersatzhabitaten für Reptilien

---

<sup>15</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).  
<sup>16</sup> BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

### **2.2.6.2.2 Ausgleich und Ersatz**

Trotz der o.g. Vermeidungsmaßnahmen verbleiben noch erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese werden jedoch ausgeglichen bzw. ersetzt. Es verbleiben keine nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren Eingriffe.

#### **2.2.6.2.2.1 Ausgleichsmaßnahmen**

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken<sup>17</sup>.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 6.2 beschreiben mit den Maßnahmen 7 V/A und 10 G/A geeignete Ausgleichsmaßnahmen im gleichen Naturraum. Zum Ausgleich vorgesehen ist die Entwicklung artenreicher Säume auf ca. 56 km laufender m entlang der neu profilierten Grabenböschungen. Darüber hinaus sind flächige Gehölzpflanzungen auf einer Gesamtfläche von 5.290 m<sup>2</sup> vorgesehen.

Mit der vorgenannten Maßnahme werden die Beeinträchtigungen der Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften und Boden vollständig kompensiert.

#### **2.2.6.2.2.2 Ersatzmaßnahmen**

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff.

Da im vorliegenden Fall durch die oben beschriebenen Maßnahmen eine vollständige Kompensation erfolgt, sind darüber hinaus gehende Ersatzmaßnahmen entbehrlich. Die flächige Gehölzpflanzung auf 5.290 m<sup>2</sup> hat in Bezug auf die Kompensation von Bodenversiegelungen den Charakter einer Ersatzmaßnahme.

#### **2.2.6.2.2.3 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen**

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt.<sup>18</sup>

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Im vorliegenden Fall werden durch die Kompensationsmaßnahmen keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, so dass den Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG genüge getan ist.

Natürliche Lebensräume im Sinne von § 19 BNatSchG (Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL) sind vom Vorhaben durch Überbauung oder sonstige Beeinträchtigungen nicht betroffen.

Eine Schädigung von Arten im Sinne von § 19 BNatSchG (hier Eremit, Fledermäuse des Anhanges II der FFH-Richtlinie) wird durch geeignete Vorkehrungen vermieden. Somit stellt

---

17 BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2.10, 3.10 –, NuR 2010, 646 (Rn. 23).

18 Lau, NuR 2011, 762 (766 f.).

sich die Frage einer Enthaltung im Sinne von § 19 BNatSchG in Verbindung mit den Regelungen des Gesetzes über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden nicht.

#### **2.2.6.2.2.4 Herstellungskontrolle, Bericht**

Die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.9 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung der der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

#### **2.2.6.2.2.5 Ersatzgeld**

Da sämtliche vorhabensbedingten Eingriffe vermieden, ausgeglichen oder ersetzt werden, besteht im vorliegenden Fall kein Bedarf für einen Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG.

#### **2.2.6.2.3 Verfahrensrechtliches**

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen.

Die Benehmensherstellung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 26 NAGBNatSchG mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim erfolgte im Rahmen der Stellungnahme des Landkreises vom 22.12.2017. Danach bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.

#### **2.2.6.2.4 Natura 2000-Gebiete**

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Die mit dem Vorhaben einher gehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 FFH-RL zulässig.

Folgendes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist durch die Vorhabenträgerin einer Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens unterzogen worden:

- FFH-Gebiet „Bentheimer Wald“ (DE 3608-302)

Weitere Natura 2000-Gebiete befinden sich nicht im Wirkraum des Vorhabens.

Eine Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet ist von der Vorhabenträgerin mit der Unterlage 6.1 mit dem Datum vom 30.05.2017 vorgelegt worden.

Nach den Feststellungen der Gutachter der Vorhabenträgerin kann eine Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden. Diese Feststellung ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Als Erhaltungsziele des Schutzgebietes gelten nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL, für deren Schutz das Schutzgebiet gemeldet wurde. Für das FFH-Gebiet „Bentheimer Wald“ handelt es sich um die folgenden Lebensraumtypen (LRT) und Arten:

- 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- 9110 Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*)
- 9120 Atlantischer, saurer Buchenwald mit Unterholz aus Stechpalme und gelegentlich Eibe (*Quercion robori-petraeae* oder *Ilici-Fagenion*)
- 9130 Waldmeister-Buchenwald (*Asperulo-Fagetum*)
- 9160 Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (*Carpinion betuli*) [*Stellario-Carpinetum*]
- 91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
- Eremit (*Osmoderma eremita*)
- Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*).

Eine Teilstrecke der Eisenbahntrasse verläuft im FFH-Gebiet, die Auswirkungen des Vorhabens auf die nähere Umgebung wurden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht. In Anlehnung an die durchgeführte Biototypenkartierung wurde für die Lebensraumtypen ein Korridor von 100 m beidseitig der Trasse festgelegt. Darin befinden sich die Lebensraumtypen 9160 (Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald), 9120 (Atlantischer, saurer Buchenwald mit Unterholz aus Stechpalme und gelegentlich Eibe) sowie 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) des Anhangs I der FFH-Richtlinie.

Vorhabensbedingt kommt es zu keiner direkten Flächeninanspruchnahme, da die Arbeiten zur Ertüchtigung der Bahnstrecke auf der Gleistrasse durchgeführt werden. Auch werden keine Flächen für Arbeitsstreifen, Zufahrten und Lagerplätze in Anspruch genommen. Anlaubebedingt findet keine Inanspruchnahme von Lebensraumtypen statt. Auch Standortbeeinträchtigungen durch Randeffekte wie Boden- und Wasserhaushalt sind nicht zu besorgen. Die Baudurchführung erfolgt mit einer Bauzeit außerhalb der Brutzeit. Eine erhebliche Beeinträchtigung der genannten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL ist nicht zu erwarten.

Südöstlich der Kurklinik befindet sich im Abstand von 8 m zur Eisenbahntrasse ein Eremitenbaum. Alle weiteren Eremitenbäume bzw. potentielle Habitatbäume sind in einer Entfernung von mehr als 40 m zur Trasse vorhanden. Durch das Vorhaben kann es baubedingt zu einer möglichen Beeinträchtigung der Eremitenpopulation kommen, da ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht. Da die Bauarbeiten im FFH-Gebiet außerhalb der Brutzeit geplant sind und die Eremiten ihre Brutbäume sehr selten verlassen sowie einen geringen Aktionsradius besitzen, sind baubedingt erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu befürchten. Zudem ist eine Entfernung von Habitatbäumen weder vorgesehen noch erforderlich. Der im Nahbereich ste-

hende Habitatbaum ist gemäß RAS-LP4 und DIN 18920 zu schützen. Mögliche betriebsbedingte Kollisionsrisiken durch die Erhöhung der Zugfrequenz auf 2 Züge/h sind nicht zu besorgen. Da es sich bei der zu reaktivierenden Strecke weder um eine Hochgeschwindigkeits- noch um eine intensiv befahrene Strecke handelt, sind unter Bezugnahme der artspezifischen Verhaltensweisen erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen.

Im Untersuchungsbereich stellen die vorhandenen Gehölzstrukturen potentiell geeignete Sommer- oder Winterquartiere für die beiden Fledermausarten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr dar. Ebenfalls sind geeignete Jagdgebiete oder Flugleitlinien in Form von Acker- und Grünlandbereichen sowie Gehölzstrukturen und Wasserflächen vorhanden. Vorhabensbedingt werden die Fledermäuse nicht erheblich beeinträchtigt. Es sind keine Gehölzentfernungen geplant, so dass die ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten („Lebensstätten“) für die beiden Fledermausarten erhalten bleiben.

Während der Bauphase kann es zu Beeinträchtigungen jagender Fledermäuse kommen. Aufgrund des temporären Charakters der Störungen, der kurzen Bauzeit (ca. 20 Tage für den Bauabschnitt im FFH-Gebiet), der täglichen Arbeitszeit und der ausreichenden Alternativflächen in der Umgebung werden die Beeinträchtigungen während der Bauphase nicht als erheblich angesehen. Betriebsbedingt kann es durch die Erhöhung der Zugfrequenz insbesondere in der Nacht zu einem erhöhten Kollisionsrisiko kommen. Mögliche Beeinträchtigungen sind jedoch aufgrund der geringen Zugfrequenz pro Stunde und der Maximalgeschwindigkeit der Züge von 80 km/h als nicht erheblich einzustufen. Zwischen 23 und 5 Uhr findet kein Zugverkehr statt und in den angrenzenden Stunden bleibt die Zugfrequenz auf 2 Züge pro Stunde beschränkt. Auch die Ortungsfähigkeit der Fledermäuse ist durch die Geräusche der Züge, die in einem anderen Frequenzspektrum liegen, nicht beeinträchtigt.

In die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind auch die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutvögel in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim einbezogen worden. Nachgewiesen wurden Habicht, Sperber, Mäusebussard, Waldrohreule und Waldkauz. Daneben sind Schwarz-, Mittel-, Bunt- und Grünspecht, Waldlaubsänger, Kleiber, Wald- und Gartenbaumläufer sowie Trauerschnäpper anzutreffen.

Im Rahmen des geplanten Bauvorhabens werden weder Gehölze entfernt noch zusätzliche Flächen in Anspruch genommen. Brut- und Nahrungshabitate bleiben in ihrem jetzigen Zustand erhalten und stehen den im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten weiterhin zur Verfügung. Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und Licht sowie die erhöhte Zugfrequenz sind aufgrund der begrenzten Geschwindigkeit und der geringen Zugfrequenz nicht zu besorgen. Insgesamt können daher erhebliche Beeinträchtigungen der betrachteten Vogelarten ausgeschlossen werden.

In der Summe der Auswirkungen ergeben sich unter Einbeziehung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie der Regelungen im Beschluss keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Bentheimer Wald“. Eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG liegt somit nicht vor. Das Vorhaben kann ohne die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zugelassen werden.

#### **2.2.6.2.5 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG**

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine per Gesetz, Verordnung oder Satzung ausgewiesenen Nationalparke, Nationalen Naturmonumente, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate, Naturdenkmale oder Naturparke. Das nächstgelegene EU-Vogelschutzgebiet (Engdener Wüste) liegt in einem Abstand von ca. 11 km nördlich des FFH-Gebietes. Aufgrund der Entfernung wird von keiner funktionalen Beziehung zu den umliegenden Schutzgebieten ausgegangen.

#### **2.2.6.2.6 Gesetzlicher Biotopschutz**

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können, verboten. Die Liste der gesetzlich geschützten Biotope wird durch § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG noch hinsichtlich der hochstaudenreichen Nasswiesen, Bergwiesen sowie der natürlichen Höhlen und Erdfälle ergänzt.

Vorhabensbedingt werden weder gesetzlich geschützten Biotope nach den o.g. Vorschriften zerstört oder geschädigt noch pauschal geschützte Landschaftsbestandteile umgewandelt.

#### **2.2.6.2.7 Artenschutz**

Das Vorhaben bewegt sich auch im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts.

##### **2.2.6.2.7.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot**

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbietet es, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Für die Baumaßnahme werden für die neu herzustellenden Haltepunkte und Kreuzungsbereiche Flächen in Anspruch genommen. Dabei werden keine essentiellen Brut- oder Nahrungshabitate, die nicht ersetzbar sind, entfernt. Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und die Umsetzung der Baumaßnahme (Maßnahmen 2 V, 4 V) sowie die Prüfung auf Brutvogelvorkommen (Maßnahme 6 V) stellen sicher, dass keine Eier oder Jungvögel, die sich noch nicht durch Flucht entziehen können, getötet werden. Individuenverluste können dadurch vermieden werden.

Im Hinblick auf die potentiell vorkommenden Fledermausarten werden im Zuge der Baumaßnahme keine bestehenden oder potentiell geeignete Quartiere sowie wertvolle Jagdgebiet / -strukturen entfernt oder beeinträchtigt.

Mit der Erhöhung der Zugfrequenz ist mit einem erhöhten Kollisionsrisiko zu rechnen. Die Streckenführung lässt jedoch nur eine Geschwindigkeit von maximal 80 km/h zu, in Kurvenbereichen ist von einer wesentlich geringeren Geschwindigkeit auszugehen. Zudem finden Fahrten lediglich am Tage in der Zeit von 5.00h bis 23.00h statt und sind auf 2 Züge/Std begrenzt. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist daher nicht zu besorgen, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der an der Bahntrasse jagenden Vogelarten und Fledermäuse ausgeschlossen werden können. Für das Rot- und Schwarzwild sind entlang der

Bahntrasse im Bentheimer Wald Leitpfosten mit Wildwarnreflektoren vorgesehen (Maßnahme 8 V). Erhebliche Beeinträchtigungen sind daher nicht zu erwarten.

Das Kollisionsrisiko für die vorkommende Käferpopulation (Eremit und Hirschkäfer) ist gering, da beide Käferarten eher flugträge und ausbreitungsschwach sind. In der artspezifischen Hauptflugzeit von Ende Mai bis Anfang September beträgt der Aktionsradius nicht mehr als 2-5 km, überwiegend werden jedoch Entfernungen von nur wenigen hundert Metern zurückgelegt. Lediglich ein Habitatbaum befindet sich im Abstand von 8 m zur Gleistrasse, sodass unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsbegrenzung und der geringen Zugfrequenz sowie des artspezifischen Verhaltens erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Für die Errichtung der Kreuzungsbereiche werden Flächen in Anspruch genommen, die für Reptilien potentiell geeignete Habitatstrukturen aufweisen. Die Vermeidungsmaßnahme 5 V stellt mit der Prüfung auf Reptilienvorkommen vor Beginn der Bauarbeiten eine geeignete Vorkehrung dar, auch evtl. neu zugewanderte Vorkommen zu erkennen und bei Bedarf umzusiedeln. Damit ist eine Verletzung oder Tötung, die über dem allgemeinen Lebensrisiko liegt, auszuschließen. Eine im Bedarfsfall vorzunehmende Umsiedlung der Reptilien fällt nach § 44 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG nicht unter die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, da es sich um eine Maßnahme handelt, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist.

Die Ausführungen gelten auch für Amphibien, für die mit der Maßnahme 6 V (Prüfung auf Amphibienvorkommen und fachgerechte Umsiedlung) eine geeignete Vorkehrung getroffen wird.

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit sonstiger planungsrelevanter Arten ist nicht zu befürchten.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt (vgl. Ziffer 2.2.6.2), liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

#### **2.2.6.2.7.2 Störungsverbot**

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören.

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und die Umsetzung der Baumaßnahme (Maßnahmen 2 V, 4 V) stellen sicher, dass erhebliche Störungen während der besonders sensiblen Brutzeit der Vögel vermieden werden. Geringfügige Lebensraumverlagerungen in Folge der baubedingten Störwirkungen verschlechtern im Übrigen nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der europäischen Vogelarten und sind daher als nicht erheblich anzusehen. Entsprechendes gilt auch für betriebsbedingte Störungen (Lärm, Licht und weitere visuelle Effekte), da derartige Beeinträchtigungen im Wesentlichen betriebsbedingt

durch die bestehende Eisenbahntrasse stark vorbelastete Flächen treffen. Ferner ist im Allgemeinen davon auszugehen, dass ein gewisser Gewöhnungseffekt eingetreten ist. Dauerhafte Vertreibungen sind nicht zu erwarten.

Fledermäuse zeigen keine auffälligen Störempfindlichkeiten, sofern ihre Quartiere nicht direkt aufgesucht werden. Zwar kann es im unmittelbaren Baustellenbereich zu zeitweiligen Lichtemissionen kommen. Diese möglichen Störungen werden jedoch als vernachlässigbar eingeschätzt, da Fledermäuse einen Quartierverbund haben und zeitweise auf benachbart liegende Quartiere ausweichen können und die temporären Bauarbeiten abweichend vom Aktivitätszeitraum der Fledermäuse am Tag durchgeführt werden.

Eine Störung von Nahrungs- und Jagdlebensräumen erfüllt nur dann einen Verbotstatbestand im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wenn es sich dabei um ein funktional wesentliches Jagd- und Nahrungshabitat handelt. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die vorhabensbedingten Störungen das Maß der Erheblichkeit nicht erreichen. Das betrifft sowohl Vögel als auch Fledermäuse.

In Bezug auf den Eremit stellt die Schutzmaßnahme 1 S für den in Nähe der Trasse stehenden Eremitenbaum eine geeignete Vorkehrung dar, um sicherzustellen, dass vorhabensbedingte erhebliche Störungen vermieden werden. Eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert.

Im Hinblick auf die im Bentheimer Wald vorkommenden Rot- und Schwarzwildpopulationen sind baubedingte Störungen nicht auszuschließen. Da es sich um temporäre Störungen handelt und die Bauarbeiten auf den Bereich der vorhandenen Gleistrasse beschränkt sind, können erhebliche Störungen ausgeschlossen werden. Zudem sind ausreichend Schutz- und Ausweichhabitate vorhanden.

Im Rahmen der Baumaßnahme kann es für die potentielle vorkommenden Reptilienarten zu Störungen und Scheuchwirkungen kommen. Diese temporären Störungen werden, auch im Hinblick auf die Schutzmaßnahme 5 V, als unerheblich angesehen. Daneben werden mit der Maßnahme 9.1 V<sub>CEF</sub> Ersatzhabitate für Reptilien bereitgestellt.

Für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Amphibienarten kann es zu bau- und betriebsbedingten Störungen aufgrund der vorgesehenen Unterhaltungsmaßnahmen kommen. Mit der Prüfung eines Amphibienvorkommens vor Beginn der Arbeiten und ggf. Umsiedlung stellt die Maßnahme 6 V eine geeignete Vorkehrung dar, um erhebliche Störungen zu vermeiden.

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit sonstiger planungsrelevanter Arten ist nicht zu befürchten.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

### **2.2.6.2.7.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot**

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen

oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und die Umsetzung der Baumaßnahme (Maßnahme 2 V, 4 V, 6 V) stellen sicher, dass keine Vogelnester während der Brutsaison beschädigt oder zerstört werden. Die Beseitigung von Nestern außerhalb der Brutsaison bei Arten, die jährlich neue Nester bauen, fällt nicht unter die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Da geeignete Habitatstrukturen in ausreichendem Umfang in der Umgebung vorhanden sind, können die Vögel angesichts der nur geringen Flächenbetroffenheit kleinräumig ausweichen.

Im Rahmen der Untersuchungen zur Bechsteinfledermaus im Jahr 2011 konnten im Bentheimer Wald mehrere Quartiere nachgewiesen werden. Auch wurden jagende Mausohren erfasst. Im Zuge des Vorhabens werden weder Gehölze entfernt noch Brücken oder Gebäude abgerissen, somit ist ein vorhabensbedingter Verlust von Wochenstuben- oder Winterquartieren auszuschließen. Die ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der potentiell vorkommenden Fledermausarten bleiben erhalten.

Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt somit nicht vor. Potenzielle Quartiere unterliegen ohnehin nicht dem Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die im Zuge der neu errichteten Kreuzungsbereiche erforderliche Inanspruchnahme potentieller Habitatstrukturen für Reptilien in den an die Gleise angrenzenden Saumstrukturen wird durch die Nachsuche nach besetzten Quartieren (Maßnahme 6 V) und die vorgezogene Bereitstellung geeigneter Ersatzhabitats, in Form der Anlage von 7 „Eidechsenburgen“ entlang der Strecke (Maßnahme 9.1 VCEF) für eventuelle Quartierverluste ausgeglichen. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Potenzielle Lebensstätten unterliegen nicht dem Lebensstättenchutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die Prüfung auf Lebensstätten von Amphibien während der Bau- und Unterhaltungsarbeiten entlang der trassenbegleitenden Gräben und die fachgerechte Bergung und Umsiedlung (Maßnahme 6 V) stellen sicher, dass während der Laichzeit keine Habitate beschädigt oder zerstört werden. Die ökologischen Funktionen der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der potentiell vorkommenden Amphibien bleiben im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Eine vorhabensbedingte Betroffenheit sonstiger europäisch geschützter Arten ist nicht zu erwarten.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

#### **2.2.6.2.7.4 Zusammenfassung**

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG lassen sich durch geeignete Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG vollständig vermeiden. Das Vorhaben wird damit den Anforderungen des Artenschutzes insgesamt gerecht. Es bedarf somit keiner Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

### **2.2.7 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz**

#### **2.2.7.1 Entwässerungskonzept / Oberflächenentwässerung**

Die Grundzüge des bestehenden Entwässerungssystems bleiben weitgehend unverändert. Das Entwässerungskonzept sieht folgende Maßnahmen vor:

- Anpassung von Graben- und Muldenabschnitten
- Ertüchtigung vorhandener Graben- und Muldenabschnitte für die SPNV-Oberbauqualität
- Aufhebung vorhandener Verrohrungen und Durchlässe
- Sanierung vorhandener Durchlässe
- Wiederherstellung oder Neubau von Durchlässen
- Entwässerung über Teilsickerrohre
- Versickerung über Gleisbett / Gleisbettdrainage

Der Streckenabschnitt von Nordhorn nach Neuenhaus durchquert das Überschwemmungsgebiet „Vechte“. Die Bahntrasse ist von dem Überschwemmungsgebiet jedoch ausgenommen.

Die Entwässerung der Gleisanlagen stellt sich wie folgt dar:

Im Bentheimer Wald versickert das Niederschlagswassers in die vorhandenen Mulden bzw. in die reprofilierten Mulden. Bei Überlaufen der Mulden versickert das Niederschlagswasser diffus in den angrenzenden Waldflächen. Zwischen dem Eigentümer der Waldflächen und der Vorhabenträgerin wurde eine entsprechende Vereinbarung geschlossen.

Im Bereich des neu geplanten Aufstellgleises in Hestrup wird der vorhandene Entwässerungsgraben aufgehoben und der Grabenabschnitt mit identischen Querschnitt parallel zum neuen Gleis wiederhergestellt. Die Ableitung erfolgt wie im Bestand in die Vorflut über eine Verrohrung im Gleisabschnitt unterhalb der Brücke der Südumgehung Nordhorn.

Im Stadtbereich von Nordhorn bleiben die Entwässerungseinrichtungen im Bestand erhalten. Das Niederschlagswasser versickert vorrangig über das Gleisbett. Im Abschnitt des Bahnhofs Nordhorn erfolgt die Entwässerung über eine Gleisbettdrainage.

Für die geplanten / vorhandenen Haltepunkte in Quendorf, Nordhorn-Blanke, Nordhorn, Neuenhaus-Süd und Neuenhaus ist die nachfolgend beschriebene Entwässerung vorgesehen:

Das anfallende Niederschlagswasser für den Haltepunkt Quendorf wird über eine entlang der neu errichteten Haltestelle verlegte Kastenrinne zur direkten Versickerung geleitet. Aufgrund der Verfüllung mit einem speziellen D-Rainclean®-Substrat kann auf eine Vorbehandlung des Oberflächenwassers verzichtet werden. Bei dem Bahnsteig mit Personen handelt es sich zudem um unbelastete Flächen, sodass Verunreinigungen nicht zu befürchten sind.

Für den Haltepunkt Nordhorn-Blanke wird die Haltestelle mit einer Einseitneigung in westliche Richtung hergestellt. Entlang der gesamten Länge wird eine Kastenrinne zur direkten Versickerung des Oberflächenwassers verlegt. Mittels des speziellen D-Rainclean®-Substrates kann – wie beim Haltepunkt Quendorf beschrieben – auf eine Vorbehandlung verzichtet werden.

Der vorhandene Bahnhof Nordhorn wird im Zuge der Maßnahme modifiziert. Für den Neubau des Mittelbahnsteiges wird das Oberflächenwasser über eine Schlitzrinne abgeleitet, das Dach entwässert über Regenfallrohre. Das Oberflächenwasser der Zuwegung wird über Rinnen und Abläufe in den Regenwasserkanal geleitet. Das Regenwasserkanalsystem wird an eine Hohlkörperigole unterhalb des Mittelbahnsteiges angeschlossen. Zur mechanischen Vorreinigung von verunreinigtem Regenwasser werden in den Zulaufsträngen Filter eingebaut.

Das anfallende Niederschlagswasser für die neue Haltestelle Neuenhaus-Süd wird in einen örtlichen Entwässerungsgraben geleitet. Die Bahnhofsfächen werden mit einer vom Gleis weg gerichteten Neigung von 2,5 % hergestellt und auf der gesamten Länge mit einer Schlitzrinne versehen. Der Anschluss ist an einem unterhalb der Bahnhofsanlagen neuen Kanal DN 600 vorgesehen.

Sämtliche Maßnahmen wurden mit den unteren Wasserbehörden des Landkreises Grafschaft Bentheim, der Stadt Nordhorn, den Unterhaltungs-, Wasser- und Bodenverbänden abgestimmt.

Die für das Vorhaben vorgesehenen Entwässerungsanlagen entsprechen für die Einleitung von Abflüssen im Gewässer dem Stand der Technik. In den Planunterlagen sind alle wasserwirtschaftlichen Fragen angemessen nachgewiesen und dargestellt. Sie wurden mit der zuständigen Wasserbehörde und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Auswirkung auf das Schutzgut Wasser wurde ordnungsgemäß untersucht und bewertet. Durch die in der Planunterlage 4 – Entwässerung und Durchlässe – näher beschriebene Entwässerungsplanung werden Nachteile für den Wasserhaushalt oder Vorfluter ausgeschlossen; Regelungs- oder Prüfungsdefizite sind nicht ersichtlich. Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen des Bauvorhabens gewahrt. Ökologische und gesundheitliche Gefährdungen sind nicht zu befürchten.

#### **2.2.7.1.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie**

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorga-

ben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in deutsches Recht umsetzen.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzi- als und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Po- tenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). § 47 Abs. 1 WHG bestimmt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1), alle signi- fikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und ein guter mengen-mäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasser- entnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Vom Vorhaben sind die Gewässer II. Ordnung Laudiekgraben, Isterberggraben, Hestruper Bach, Verbindungsgraben Hestrup, Brandlechter Graben, Brandlechter Bruchgraben, Frensdorfer Bruchgraben, Strootgraben und Tütenbecke betroffen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich das chemische und ökologische Potenzial der Ober- flächenwasserkörper durch das Vorhaben nicht verschlechtert (§ 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG). Auch das Erreichen eines guten ökologischen und eines guten chemischen Potenziales wird nicht beeinträchtigt (§ 27 Abs. 2 Nr. 2 WHG). Bei der Beurteilung, ob eine Verschlechterung des Gewässerzustandes beziehungsweise eine Behinderung der Verbesserung vorhaben- bedingt zu erwarten ist, sind Schutzvorkehrungen sowie vorgesehene kompensatorische Maßnahmen mit einzubeziehen. Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung des Grundwasser- körpers ist ebenfalls nicht zu besorgen.

Durch das Vorhaben der Reaktivierung der bestehenden Eisenbahnstrecke für den SPNV kommt es zu keinen betriebsbedingten Änderungen, Auswirkungen oder langfristigen Beein- trächtigungen. Die Gewässermorphologie wird nicht nachhaltig beeinträchtigt, die aquatische Passierbarkeit nicht nennenswert erschwert. Die derzeitige und zukünftige aquatische Pas- sierbarkeit ist als hinreichend einzustufen. Das Überschwemmungsgebiet der Vechte wird nicht tangiert. Durch den Anschluss der Oberflächenentwässerung an das Kanalsystem bei den geplanten Haltepunkten wird ein Beitrag zu einer verbesserten Wasserqualität und damit zu einer Verbesserung des chemischen Zustandes und des ökologischen Potenziales geleis- tet.

Das Vorhaben hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers, da es lediglich bei den neu zu errichtenden Haltepunkten zu einer Neuversiegelung kommt. Mit den vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen ist eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Grundwassers nicht zu befürchten.

Die anlagebedingten Änderungen mit der Ableitung von anfallendem Oberflächenwasser u.a. über Schlitz- bzw. Kastenrinnen mit Filterfunktion sowie der Herstellung einer Gleisbett-drainage liefern einen Beitrag zu einer Verbesserung, so dass die Ziele der WRRL unterstützt werden. Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen des § 47 WHG sind nicht erforderlich.

### **2.2.7.2 Eigentum**

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die im Privateigentum stehen. Die erforderlichen Grundstückseingriffe ergeben sich aus den planfestgestellten Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis als Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Unterlage 1.3). Eine Enteignung der für den Bau des Vorhabens erforderlichen Flächen ist nach Art. 14 Abs. 3 GG nur zulässig, wenn das Wohl der Allgemeinheit diese Enteignung erfordert. Die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen ist gerechtfertigt und in dem mit diesem Beschluss festgestellten Umfang angemessen, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der hier festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 Satz 2 AEG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs durch die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus für den SPNV die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden.

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

### **2.2.7.3 Gesamtergebnis der Abwägung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen kompensiert werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit hat keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben begründen könnten. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus für den SPNV überwinden könnten.

### **2.2.8 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in unter Ziffer 1.2.1.1 genannten Einleitungsstellen wird die gehobene Erlaubnis gemäß Ziffer 1.2.1.1 erteilt.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 15 WHG) oder Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG). Für eine Bewilligung ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG kein Raum, sodass die gehobene Erlaubnis als Investitionssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen Erlaubnis die einzig sinnvolle und angemessene Lösung zur Entwässerung (§ 15 Abs. 1 Alternative 1 WHG) ist. Diese wasserrechtliche Erlaubnis wird von der Entscheidungskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.2.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde ausgesprochen.

Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine nicht vermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Auch stehen keine Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder auch nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG dem Vorhaben entgegen. Bei Beachtung der unter Nr. 1.2.1.2 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens aus § 12 Abs. 2 WHG lassen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen.

### **2.2.9 Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung**

Die vorgesehene Maßnahme entspricht den eisenbahnrechtlichen Anforderungen.

Eisenbahnrechtliche Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO<sup>19</sup>)“. Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG). Danach müssen Bahnanlagen zwingend so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Der vorgelegte Plan ist von der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) eisenbahntechnisch geprüft worden. Nach der Stellungnahme der LEA vom 21.12.2017 (BEN 1 / L2-7530) können die beantragten Maßnahmen unter Beachtung der dort genannten Hinweise ausgeführt werden.

Die eisenbahnbetriebsbezogene Ausführungsplanung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Planfeststellung und Ausführungsplanung bilden zwar eine sachliche Einheit, die keine Widersprüche untereinander aufweisen dürfen. Gleichwohl ist es zulässig, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. Es reicht insoweit aus, wenn sichergestellt ist, dass die einschlägigen technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, in der das Vorhaben weiter konkretisierenden Ausführungsplanung beachtet werden. Die Prüfung, ob die Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin diesen Anforderungen genügt, muss anerkanntermaßen nicht notwendig im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Es genügt vielmehr, der Vorhabenträgerin aufzugeben, ihre Ausführungsplanung vor Baubeginn der zuständigen Aufsichtsstelle vorzulegen<sup>20</sup>.

Dementsprechend bleibt die erforderliche Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorbehalten (Ziffer 1.1.3.1.2). Die an die aufsichtliche Prüfung der Ausführungsplanung geknüpfte Baufreigabe stellt dabei ein Internum zwischen der Aufsichtsstelle und der Antragstellerin dar.

Die Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung, soweit diese nicht im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erfolgt, und die eisenbahnbetriebsbezogene Bauüberwachung erfolgt durch die für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs.1a Nr. 2 AEG i. V. m. § 12 Abs. 1 S. 1 ZustVO-Verkehr<sup>21</sup> derzeit zuständige LEA GmbH, der die Vorhabenträgerin die Ausführungsunterlagen deshalb vor Baubeginn vorzulegen hat.

### **2.3      Stellungnahmen und Einwendungen**

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten der Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

---

<sup>19</sup> Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 26.7.2017 BGBl. I S. 3054)

<sup>20</sup> BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 5/96, Rn. 22

<sup>21</sup> Verordnung über die Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-verkehr) in der Fassung vom 25.08.2014 (Nds. GVBl. S. 249), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13.01.2018 (Nds. GVBl. S.2).

## **2.3.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

### **2.3.1.1 Stadt Bad Bentheim**

Es werden keine Bedenken seitens der Stadt Bad Bentheim erhoben.

### **2.3.1.2 Stadt Nordhorn**

Die Stadt Nordhorn bittet um Berichtigung der Flurstücksbezeichnung und der Größenangabe des von der Vorhabenträgerin zu erwerbenden Grundstückes. Auf Ziffer 1.1.3.3.1 für die Berichtigung des Grunderwerbsverzeichnisses wird verwiesen.

Der Erhalt und Schutz der Trauerbuche auf dem Flurstück 42/64 Flur 7 Gemarkung Nordhorn wird von der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.3 zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten wird Bezug genommen.

Hinsichtlich der Bitte der Stadt, die Fahrbahnen bei den Bahnübergängen Nr. 51, 55, 65, 66 und 68 auf 5,50 m zu verbreitern, erwidert die Vorhabenträgerin lediglich die Bahnübergänge Nr. 51 und 55 seien Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hier wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zugesagt. Die übrigen genannten Bahnübergänge sind nachrichtlich aufgeführt und nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Für die technische Sicherung der Bahnübergänge 65, 66 und 68 wurde nach erfolgter Anhörung der Stadt Nordhorn am 07.06.2018 die Plangenehmigung erlassen. Durch die Beteiligung der LEA ist sichergestellt, dass die sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bahnübergängen, auch in Bezug zum Begegnungsverkehr, entlang der Strecke eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Entwässerung im Bereich des Haltepunktes Blanke und die Sicherung der Gleisanlagen mit der Stadt einvernehmlich abzustimmen.

Bezüglich der auszutauschenden Durchlässe führt die Vorhabenträgerin aus, die Größe der Durchlässe bleibe unverändert. Eine Vergrößerung sei im Zuge des Vorhabens nicht vorgesehen. Das Entwässerungskonzept ist in Abstimmung mit den unteren Wasserbehörden, sowie den Unterhaltungs-, Wasser- und Bodenverbänden so ausgelegt, dass eine ordnungsgemäße Entwässerung erfolgen kann. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.7 wird verwiesen.

Hinsichtlich der im Zuge der Reaktivierung zu errichtenden Gebäude wird die Vorhabenträgerin die erforderlichen Baugenehmigungen bei der Stadt beantragen.

Die Stadt weist auf weitere Baudenkmale im Planungsbereich hin. Die Vorhabenträgerin sagt zu, auch für diese Objekte den Denkmalschutz zu beachten. Eine Beeinträchtigung der Kulturdenkmäler konnte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeschlossen werden. Auf Ziffer 1.4.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

### **2.3.1.3 Samtgemeinde Schüttorf**

Die Samtgemeinde Schüttorf schließt sich der Stellungnahme der Gemeinde Isterberg hinsichtlich des Lärmschutzes an. Zur Bitte, aktive Schallschutzmaßnahmen im Gebiet der Samtgemeinde vorzuschreiben, erwidert die Vorhabenträgerin, sofern sich Immissionspunkte ergeben, die einen Anspruch auf Lärmschutz begründen, werden Maßnahmen vorgenommen.

Im Erörterungstermin wurde die Erhöhung der Geschwindigkeit für die Güterzüge auf 80 km/h thematisiert. Seitens der Samtgemeinde wurde eine weitere Stellungnahme angekündigt. In der am 30.05.2018 abgegebenen Stellungnahme erklärt die Samtgemeinde, die schalltechnischen Nachweise seien für eine Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeit nicht substantiell. Die schalltechnischen Berechnungen müssten entsprechend überarbeitet werden.

Zum Thema Lärmschutz weist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses hin. Bezüglich einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung der Güterzüge wird insbesondere auf die Ausführungen zur Schallberechnung unter Ziffer 2.2.4.3 sowie auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.8 sowie die Ausführungen zur Gemeinde Isterberg unter Ziffer 2.3.1.4 verwiesen.

#### **2.3.1.4 Gemeinde Isterberg**

Die Gemeinde Isterberg befürchtet längere Wartezeiten an den Bahnübergängen mit zusätzlichen Problemen im Begegnungsverkehr. Insbesondere für die Bahnübergänge 30 (Laudiek), 32 (Feldstraße), 37 (Rymsehweg) seien zusätzliche Ausweichmöglichkeiten durch Haltebuchten erforderlich. Die Vorhabenträgerin erwidert, die technische Sicherung der o.g. Bahnübergänge sei nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend darauf hin, dass für die technische Sicherung dieser drei Bahnübergänge bereits Plangenehmigungsverfahren unter Beteiligung der Samtgemeinde Schüttorf durchgeführt worden sind. Für den Bahnübergang 37 wurde die Plangenehmigung am 11.05.2017, für den Bahnübergang 30 am 11.12.2017 und für den Bahnübergang 32 am 20.01.2018 erlassen. Durch die Beteiligung der LEA ist sichergestellt, dass die sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bahnübergängen, auch in Bezug zum Begegnungsverkehr, entlang der Strecke eingehalten werden.

Zur Forderung der Gemeinde nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird seitens der Vorhabenträgerin unter Bezug auf das schalltechnische Gutachten darauf verwiesen, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden und somit kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Gegen eine Erhöhung der Geschwindigkeit für Güterzüge auf 80 km/h erhebt die Gemeinde Bedenken. Es wird befürchtet, dass die Immissionsgrenzwerte für die angrenzende Wohnbebauung überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde führt dazu aus, Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr und nicht die Anhebung der Güterzuggeschwindigkeit auf 80 km/h. Das in den Planunterlagen enthaltene Schreiben der Ingenieurgesellschaft Zech vom 03.07.2017 stellt lediglich einen groben Überblick auf die entstehenden Lärmimmissionen bei einer eventuellen Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeit auf 80 km/h dar. Beantragt wurde von der Vorhabenträgerin jedoch keine Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge. Der Planfeststellungsbeschluss sowie die festgestellten Planunterlagen gehen von einer Geschwindigkeit der Güterzüge von 60 km/h aus. Daraus ergeben sich auch die festgestellten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Sofern die Vorhabenträgerin eine Erhöhung planen sollte, wäre dafür ein neues bzw. überarbeitetes schalltechnisches Gutachten zu erstellen und ggf. in einem Änderungsplanfeststellungsverfahren zu beantragen. Auf die Ausführun-

gen zur Schallberechnung unter Ziffer 2.2.4.3 sowie auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.8 wird verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen.

#### **2.3.1.5 Gemeinde Quendorf**

Die Gemeinde Quendorf befürchtet eine Lärmsteigerung und bittet um zusätzlichen Lärmschutz, insbesondere für das Gebäude Alter Postdamm 11. Die Vorhabenträgerin verweist auf die schalltechnische Berechnung. Danach ergibt sich für das Objekt Nr. 18 eine Lärmerhöhung von maximal 1,9 dB(A) am Tage an der westlichen Fassadenseite und eine Reduzierung um mindestens 2,0 dB(A) in der Nacht. Es liegt somit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor, ein Anspruch auf Lärmschutz besteht insoweit nicht. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.4.3 des Beschlusses wird insoweit Bezug genommen.

Zur Forderung der Gemeinde, die Anzahl der Personen- und Güterzüge sowie der Lärmwerte im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, erwidert die Planfeststellungsbehörde, dass die schalltechnische Berechnung Bestandteil der Antragsunterlagen ist und die Grundlage für den Beschluss und die festgestellten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bildet. Für das Vorhaben der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke ist die Anzahl der zu erwartenden Personen- und Güterzüge für das Jahr 2030 prognostiziert worden. Diese Prognosezahlen sind in die lärmtechnische Berechnung eingeflossen, entsprechend der sich daraus ermittelten Werte ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutz. Mit diesem Beschluss werden somit die prognostizierten Zugzahlen festgeschrieben.

Der Hinweis, durch die Mehrfahrten auf der Schiene würde sich die Wartezeit vor den Bahnübergängen erhöhen und dadurch erforderliche Ausweichmöglichkeiten nur unzureichend sein, wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die von der Gemeinde genannten Bahnübergänge sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Für die technische Sicherung der Bahnübergänge „Laudiek“ und „Im Hach“ wurde am 11.12.2017 die Plangenehmigung unter Beteiligung der Samtgemeinde Schüttorf erteilt. Insgesamt ist durch die Beteiligung der LEA sichergestellt, dass die sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bahnübergängen, auch in Bezug zum Begegnungsverkehr, entlang der Strecke eingehalten werden.

#### **2.3.1.6 Samtgemeinde Neuenhaus**

Seitens der Samtgemeinde Neuenhaus bestehen keine Bedenken.

#### **2.3.1.7 Landkreis Grafschaft Bentheim**

Seitens des Landkreises Grafschaft Bentheim bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die in der Stellungnahme aufgeführten naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen beachtet werden. Dies wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.3.2.3 ff. des Beschlusses hin.

#### **2.3.1.8 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken, da Belange des EBA nicht berührt bzw. ausreichend berücksichtigt werden.

#### **2.3.1.9 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Emsland**

Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken.

#### **2.3.1.10 Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Meppen (NLWKN)**

Seitens des NLWKN bestehen unter Beachtung der Auflagen und Hinweise keine Bedenken. Diese wurden unter Ziffer 1.4.1 aufgenommen.

#### **2.3.1.11 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen**

Aus straßenbau- und verkehrlicher Sicht werden seitens der NLStBV, Geschäftsbereich Lingen keine Bedenken erhoben. Gegen den Grunderwerb der benötigten Fläche bestehen ebenfalls keine Bedenken. Die Standfestigkeit des Straßendamms der Bundesstraße 213 darf durch die Errichtung des Ausziehgleises incl. der Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.7 wird Bezug genommen.

#### **2.3.1.12 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)**

Das LBEG weist auf die im Planbereich verlaufenden Hochdruckleitungen hin. Bezüglich der betroffenen Versorgungsträger wird auf Ziffer 1.4.2 ff. verwiesen.

#### **2.3.1.13 Niedersächsische Landesforsten**

Es bestehen seitens der Niedersächsischen Landesforsten keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **2.3.1.14 Landeskommmando Niedersachsen Verklinfra**

Seitens des Landeskommandos werden keine Bedenken erhoben.

#### **2.3.1.15 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

Es wird seitens der Bundeswehr auf die Produktfernleitung hingewiesen, die in Bau-km 32,047 die Bahnstrecke kreuzt. Die erbetene Abstimmung wird von der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.4.5 wird verwiesen.

#### **2.3.1.16 Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim**

Die IHK begrüßt das Vorhaben.

#### **2.3.1.17 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück**

Gegen das Vorhaben bestehen seitens des GAA Osnabrück keine Bedenken.

#### **2.3.1.18 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**

Das Vorhaben wurde mit der DB AG abgestimmt. Die Bitte um weitere Beteiligung am Verfahren sagt die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 02.02.2018 zu.

#### **2.3.1.19 Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Hinsichtlich der im Planbereich verlaufenden Telekommunikationslinien der Vodafone Kabel Deutschland GmbH wird auf Ziffer 1.4.2 des Beschlusses verwiesen.

#### **2.3.1.20 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Hinsichtlich der im Planbereich verlaufenden Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH wird auf Ziffer 1.4.3 des Beschlusses verwiesen.

#### **2.3.1.21 Avacon Netz GmbH**

Im Planbereich sind keine Versorgungseinrichtungen der Avacon Netz GmbH betroffen.

#### **2.3.1.22 EWE Netz GmbH**

Hinsichtlich der im Planbereich verlaufenden Telekommunikationslinien der EWE Netz GmbH wird auf Ziffer 1.4.4 des Beschlusses verwiesen.

#### **2.3.1.23 PLEdoc**

Im Planbereich sind Anlagen der Open Grid Europe betroffen. Auf Ziffer 1.4.6 des Beschlusses wird insoweit verwiesen.

#### **2.3.1.24 Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Im Planbereich sind keine Versorgungsanlagen der Gasunie GmbH betroffen.

#### **2.3.1.25 GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH**

Im Planbereich sind keine Versorgungsanlagen der GLH GmbH betroffen.

#### **2.3.1.26 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Es kann seitens des LGLN nicht ausgeschlossen werden, dass Kampfmittel im Planungsbereich liegen. Eine Auswertung wurde der Vorhabenträgerin übersandt. Auf Ziffer 1.4.16 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.27 Trink- und Abwasserverband Bad Bentheim, Schüttorf, Salzbergen und Emsbüren**

Es bestehen grds. keine Bedenken seitens des TAV Bad Bentheim, Schüttorf, Salzbergen und Emsbüren. Der Bitte um Berücksichtigung der im Planbereich betroffenen Trinkwasserleitungen wird seitens der Vorhabenträgerin entsprochen. Auf Ziffer 1.4.7 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.28 Trink- und Abwasserverband Bourtanger Moor**

Der Planbereich liegt außerhalb des Verbandsgebietes des TAV Bourtanger Moor.

#### **2.3.1.29 Stadtwerke Schüttorf**

Die Stadtwerke Schüttorf erheben keine Bedenken. Hinsichtlich der im Planbereich verlaufenden Versorgungsleitung wird auf Ziffer 1.4.8 des Beschlusses verwiesen.

#### **2.3.1.30 Stadtwerke Neuenhaus GmbH**

Es bestehen seitens der Stadtwerke Neuenhaus keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **2.3.1.31 Vechteverband Nr. 114**

Der Vechteverband Nr. 114 weist auf seine Zuständigkeit für die Unterhaltung der Gewässer II. Ordnung im Planbereich hin. Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung der Anregungen und Hinweise zugesagt. Auf Ziffer 1.4.9 des Beschlusses wird insoweit verwiesen.

#### **2.3.1.32 Wasser- und Abwasserzweckverband**

Es bestehen seitens des Wasser- und Abwasserzweckverbandes keine Einwände.

#### **2.3.1.33 Westnetz GmbH Netzdokumentation**

Die Westnetz GmbH weist auf die im Planbereich verlaufende Erdgashochdruckleitung L.-Str. 7497 hin. Auf Ziffer 1.4.10 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.34 Westnetz GmbH Regionalzentrum Ems-Vechte**

Der Bitte um Berücksichtigung der im Planbereich vorhandenen Versorgungseinrichtungen der Westnetz GmbH wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.4.11 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.35 Westnetz GmbH Spezialservice Strom**

Der Bitte um Berücksichtigung der im Planbereich vorhandenen Versorgungseinrichtungen der Westnetz GmbH Spezialservice Strom wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.4.12 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.36 Nowega GmbH**

Der Bitte um Berücksichtigung der im Planbereich vorhandenen Versorgungseinrichtungen der Nowega GmbH wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.4.13 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.37 TenneT TSO GmbH**

Das Vorhaben berührt keine Belange der TeneT TSO GmbH.

#### **2.3.1.38 Thyssengas GmbH**

Es werden seitens der Thyssengas GmbH keine Bedenken erhoben, da durch das Vorhaben keine Gasfernleitungen berührt sind.

#### **2.3.1.39 Nord-West Ölleitung GmbH**

Es werden seitens der Nord-West Ölleitung GmbH keine Bedenken erhoben, da durch das Vorhaben keine Anlagen berührt sind.

#### **2.3.1.40 Exxon Mobil Production Deutschland GmbH**

Es werden seitens der Exxon Mobil Production Deutschland GmbH keine Bedenken erhoben, da durch das Vorhaben keine Anlagen betroffen sind.

#### **2.3.1.41 ENGIE E&P Deutschland GmbH**

Der Bitte um Berücksichtigung der im Planbereich vorhandenen Versorgungseinrichtungen der ENGIE E&P Deutschland GmbH wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.4.14 des Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.1.42 Wintershall Holding GmbH**

Es werden seitens der Wintershall Holding GmbH keine Bedenken erhoben.

#### **2.3.1.43 Wasser- und Bodenverband Lohne**

Der Wasser- und Bodenverband Lohne ist von dem Vorhaben nicht betroffen.

#### **2.3.1.44 Wasser- und Bodenverband Neerlage-Hestrup-Brandlecht**

Der Wasser- und Bodenverband Neerlage-Hestrup-Brandlecht bittet bei den neu zu verlegenden Durchlässen mindestens einen Durchmesser von 500 mm vorzusehen und diese tiefer wie die bisherige Gewässersohle zu verlegen. Die Vorhabenträgerin erwidert, es werde keine wesentliche Änderung der Ist-Entwässerungssituation vorgenommen. Das Entwässerungskonzept ist in Abstimmung mit den unteren Wasserbehörden, sowie den Unterhaltungs-, Wasser- und Bodenverbänden so ausgelegt, dass eine ordnungsgemäße Entwässerung erfolgen kann. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.7 des Beschlusses wird verwiesen. Die Anregungen und Hinweise des Verbandes werden seitens der Vorhabenträgerin beachtet. Auf Ziffer 1.4.15 des Beschlusses wird Bezug genommen.

#### **2.3.1.45 Wasser- und Bodenverband Sieringhoek**

Es werden seitens des Wasser- und Bodenverbandes Sieringhoek keine Bedenken erhoben.

#### **2.3.1.46 LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH**

Gegen das Vorhaben wurden von der LEA GmbH aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.9 des Beschlusses wird verwiesen. Das Vorhaben kann unter Beachtung der in der Stellungnahme aufgeführten Auflagen ausgeführt werden. Die Vorhabenträgerin hat unter dem 02.02.2018 die Einhaltung sämtlicher Auflagen/Hinweise zugesagt.

### **2.3.2 Einwendungen**

#### **2.3.2.1 Einwender Nr. 1**

Der Einwender verweist auf die Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit, danach entstehen durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, insbesondere für die menschliche Gesundheit. Im Hinblick auf Erhöhung der Lärmbelastung werden Schallschutzmaßnahmen für sein Gebäude gefordert.

Zu dem in der Einwendung zitierten Schreiben des schalltechnischen Gutachterbüros Zech vom 03.07.2017 wird von der Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass die dortigen Aus-

sagen zur Lärmbelastung auf eine seitens der Vorhabenträgerin eventuell beabsichtigte künftige Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf 80 km/h abstellen. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr und nicht die Anhebung der Güterzuggeschwindigkeit auf 80 km/h. Beantragt wurde von der Vorhabenträgerin keine Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge. Der Planfeststellungsbeschluss sowie die festgestellten Planunterlagen gehen von einer Geschwindigkeit der Güterzüge von 60 km/h aus. Die Geschwindigkeit der Personenzüge soll 80 km/h betragen, die Geschwindigkeit der Güterzüge wird dagegen nicht geändert. Daraus ergeben sich auch die festgestellten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Sofern die Vorhabenträgerin eine Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeit planen sollte, wäre dafür ein neues bzw. überarbeitetes schalltechnisches Gutachten zu erstellen und ggf. in einem Änderungsplanfeststellungsverfahren zu beantragen. Auf die Ausführungen zur Schallberechnung unter Ziffer 2.2.4.3 sowie auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.8 wird verwiesen.

Das Wohnhaus des Einwenders ist unter der Objekt Nr. 309 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert beträgt danach 60 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden somit eingehalten bzw. unterschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass es am Wohnhaus des Einwenders vorhabenbedingt am Tag zu Lärmerhöhungen von maximal 1,8 dB(A) kommt. Demgegenüber tritt in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,1 dB(A) ein, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Eine wesentliche Veränderung im Sinne der 16. BImSchV ist damit nicht gegeben. Eine unzumutbare Lärmbelastung liegt mit Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte nicht vor.

Soweit der Einwender die Validität der Berechnungsergebnisse anzweifelt, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmimmissionen in der Schall 03 verbindlich festgelegt ist, welche auf der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV basiert. Es ist ausführlich in der Planfeststellungsunterlage 8.1 dokumentiert. Im Rahmen der Berechnung werden die Beschaffenheit des Gleisverlaufes, die Geschwindigkeit und die technische Beschaffenheit der Züge berücksichtigt.

Grundsätzlich gilt, dass Verkehrslärmemissionen und –immissionen zu berechnen sind. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Kurzzeitmessungen können wegen wechselnder Witterungsbedingungen sowie zufälliger Störgeräuschen zu nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Zudem können an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchgeführt werden. Die Berechnung sichert deshalb die Gleichbehandlung aller Betroffenen. Aus diesem Grund wurden im Zuge der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke keine Lärmmessungen, sondern schalltechnische Berechnungen durchgeführt. In der Praxis wird, nach der vollständigen Digitalisierung der orts-

spezifischen Besonderheiten (Topographie, Lage und Höhe der Planstrecke, Häuser, Wände, etc.) eine Berechnung mit einem hochleistungsfähigen Computerprogramm (hier Soundplan Version 7.4) durchgeführt. Diese Verfahrensweise wird bundesweit angewandt und wurde durch führende Forschungsinstitute und durch das Bundesumweltamt auf seine Realitätsnähe geprüft und bestätigt.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Hier sind auch die Rechtsgrundlagen und die Methoden der Lärmberechnung ausführlich beschrieben.

Des Weiteren bemängelt der Einwender, die zunehmende Verkehrsbelastung der Straßen (B 213 und B 403) sei nicht in die lärmtechnische Untersuchung einbezogen worden. Die Berücksichtigung des Straßenverkehrs würde sicher zu einer Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes führen.

Die Planfeststellungsbehörde erläutert, bei einer lärmtechnischen Berechnung ist lediglich der neu zu bauende bzw. zu ändernde Verkehrsweg (hier die Eisenbahnstrecke) zu betrachten. Der Vorhabenträgerin kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 2 Abs. 2 S. 2 zugrunde gelegt werden.

Eine Gesamtlärbetrachtung kommt allenfalls dann in Betracht, wenn eine Gesamtlärmbelastung zu erwarten ist, die mit gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.2004, 9 A 67/03). Als gesundheitsgefährdend gelten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23. 02. 2005, 4 A 5/04). Für das Wohngebäude des Einwenders liegen die max. Pegel mit 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts erheblich unter diesen Werten. Berücksichtigt man, dass die B 403 etwa 100 m von dem Gebäude des Einwenders entfernt liegt und die B 213 sogar in ca. 350 m Entfernung liegt, erreicht der Summenpegel nicht solche Werte, bei denen von einer Gesundheitsgefährdung des Einwenders auszugehen ist, eine Gesamtlärbetrachtung war daher nicht vorzunehmen.

Zur Ansicht des Einwenders, die Entwässerung des Straßenkörpers im Kreuzungsbereich sei nicht ausreichend, erwidert die Vorhabenträgerin, die in dem Bereich vorhandenen Entwässerungsprobleme sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die Oberflächenentwässerung der öffentlichen Straßen ist Sache des zuständigen Baulastträgers, hier der Stadt Nordhorn.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.2.2 Einwender Nr. 2**

Die Einwender befürchten eine erhöhte Lärmbelastung für ihre an der Bahnstrecke liegenden Wohngebäude und fordern entsprechende Schutzmaßnahmen.

Die Wohnhäuser der Einwender sind unter den Objekt Nummern 249 und 250 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert für das Objekt Nr. 249 beträgt 68

dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht) werden zwar, mit Ausnahme vom Erdgeschoss (Tag/Nacht) sowie im 1. Obergeschoss am Tage an der nordwestlichen Fassadenseite, überschritten. Diese Überschreitungen sind jedoch alle auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Die vorhabenbedingten Pegelsteigerungen betragen dagegen nur maximal 1,6 dB(A) am Tage, damit liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Demgegenüber tritt in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,4 dB(A) ein, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Objekt nicht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Hier sind auch die Rechtsgrundlagen und die Methoden der Lärmberechnung ausführlich beschrieben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Eigentümer des Objektes Nr. 250 hat neben der gemeinsamen Einwendung eine eigenständige Einwendung erhoben. Diese ist als Einwender Nr. 8 unter Ziffer 2.3.2.8 aufgeführt. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.2.8 verwiesen.

### **2.3.2.3 Einwender Nr. 3**

Die Einwender wenden sich gegen das Vorhaben, da sie neben der Lärmbelästigung eine übermäßige Nutzung der Bahnhofstraße fürchten.

Das Wohngebäude der Einwender liegt außerhalb des festgelegten schalltechnischen Untersuchungsbereiches, der in der Anlage 4.3 des schalltechnischen Berichtes (Planunterlage 8) dargestellt ist. Als vergleichbares Objekt kann das schalltechnisch untersuchte Objekt Nr. 50 herangezogen werden. Der berechnete Maximalwert dort beträgt 59 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht. Die für diesen Bereich maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden unterschritten. Das Wohnhaus der Einwender befindet sich mit einer Entfernung von ca. 160 m in einem größeren Abstand zur Gleistrasse als das Objekt Nr. 50 mit einer Entfernung von ca. 60 m, sodass von einer Unterschreitung der Grenzwerte ausgegangen werden kann. Ein Anspruch auf Lärmschutz für das Gebäude besteht daher nicht.

Zur angesprochenen Schließung des Bahnüberganges Löschstraße erwidert die Vorhabenträgerin, eine Schließung des Bahnüberganges sei nicht vorgesehen, hier ist die technische Sicherung des Bahnüberganges geplant. Insofern ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine gegenüber der Bestandssituation stärkere Nutzung der Bahnhofstraße nicht zu befürchten. Veränderungen am vorhandenen Straßennetz von Löschstraße und Bahnhofstraße erfolgen durch das Vorhaben nicht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.4 Einwender Nr. 4**

Die Einwenderin befürchtet neben einer erhöhten Lärmbelastung, Schädigungen für die Gesundheit, Beeinträchtigungen der Lebensqualität, Einschränkung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie eine Wertminderung der Immobilien.

Das Wohngebäude der Einwenderin ist unter der Objekt Nr. 249 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert für das Objekt Nr. 249 beträgt 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht) werden zwar, mit Ausnahme vom Erdgeschoss (Tag/Nacht) sowie im 1. Obergeschoss am Tage an der nordwestlichen Fassadenseite, überschritten. Diese Überschreitungen sind jedoch alle auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Die vorhabenbedingten Pegelsteigerungen betragen dagegen nur maximal 1,6 dB(A) am Tage, damit liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Demgegenüber tritt in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,4 dB(A) ein, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Objekt nicht.

Soweit die Einwenderin Lärmbelastungen auch für die Gebäude in ihrer Nachbarschaft in der Bachstraße, Evertstraße, Max-Reger-Straße und Franz-List-Straße anspricht, ist darauf zu verweisen, dass die schalltechnische Berechnung Ansprüche auf Schallschutz nur an 4 Objekten ermittelt hat. Sofern bei den übrigen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festzustellen sind, sind diese auf die bereits heute bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen und nicht dem hier beantragten Vorhaben zuzurechnen.

Des Weiteren fordert die Einwenderin Messungen zur Ermittlung der Lärmbelastungen vorzunehmen. Grundsätzlich gilt, dass Verkehrslärmemissionen und –immissionen zu berechnen sind. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Kurzzeitmessungen können wegen wechselnder Witterungsbedingungen sowie zufälliger Störgeräuschen zu nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Zudem können an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchgeführt werden. Die Berechnung sichert deshalb die Gleichbehandlung aller Betroffenen. Aus diesem Grund wurden im Zuge der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke keine Lärmmessungen, sondern schalltechnische Berechnungen durchgeführt. Das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmimmissionen ist in der Schall 03 verbindlich festgelegt, welche auf der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV basiert. Es ist ausführlich in der Planfeststellungsunterlage 8.1 dokumentiert. In der Praxis wird, nach der vollständigen Digitalisierung der ortsspezifischen Besonderheiten (Topographie, Lage und Höhe der Planstrecke, Häuser, Wände, etc.) eine Berechnung mit einem hochleistungsfähigen Computerprogramm (hier Soundplan Version 7.4) durchgeführt. Diese Verfahrensweise wird bundesweit angewandt und wurde durch führende Forschungsinstitute und durch das Bundesumweltamt auf seine Realitätsnähe geprüft und bestätigt.

Hinsichtlich der Bitte um Überprüfung, ob die untersuchten Objekte in der Bachstraße korrekt ermittelt wurden, stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass ausweislich der Anlage 10.1.2 der schalltechnischen Untersuchung die Gebäude mit den Objekt Nummern 240 und 236 tatsächlich korrekt untersucht wurden. Lediglich bei der Zuordnung der Hausnummern ist ein redaktioneller Fehler unterlaufen, der jedoch auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung keinen Einfluss hat.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Hier sind auch die Rechtsgrundlagen und die Methoden der Lärmberechnung ausführlich beschrieben.

Hinsichtlich der befürchteten Wertminderung und Beeinträchtigung der Lebensqualität erwidert die Planfeststellungsbehörde, dass eine negative Auswirkung auf den Wohnwert und die Lebensqualität allenfalls subjektives Empfinden ist. Wertminderung eines Grundstücks bzw. Immobilie und ein daraus folgender geringerer Verkaufserlös, ebenso wie verminderte Pacht- und / oder Mieteinnahmen, stellen als solcher kein eigenständiger Abwägungsbelang dar<sup>22</sup>. Zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Immobilien durch Verkehrsvorhaben wird daher darauf verwiesen, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld eines Grundstücks keine materielle Entschädigung gibt, sofern dieses Grundstück nicht unmittelbar für ein Verkehrsvorhaben in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch aus Enteignung oder enteignungsgleichem Eingriff ist nur dann gegeben, wenn dem Betroffenen Grund und Boden entzogen wird oder bei nur mittelbarer Betroffenheit „schwer und unerträglich“ in die Grundstückssituation eingegriffen wird. Beide Voraussetzungen sind durch die Lärmbelästigung nicht gegeben. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. sein Grundeigentum eingegriffen. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG, sondern um immaterielle Wirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden<sup>23</sup>. Im Übrigen gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird.

Zum angesprochenen erhöhten Unfallrisiko an den Bahnübergängen weist die Planfeststellungsbehörde daraufhin, dass durch die Beteiligung der LEA sichergestellt ist, dass die jeweiligen sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bahnübergängen, auch in Bezug zum Begegnungsverkehr, entlang der Strecke eingehalten werden. Der in der Nähe des Wohnhauses der Einwenderin befindliche Bahnübergang Mozartstraße ist mit Halbschranken sowie Rad- und Fußwegschranken mit Signalanlage und Fußgängerakustik technisch gesichert.

Dem Vorschlag einer Ortsumgehung für Güterzüge steht die Vorhabenträgerin positiv gegenüber, dies ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Zur angesprochenen Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

---

<sup>22</sup> Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG § 74 Rn. 81.

<sup>23</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 25.05.1996, 4 A 39.95

### **2.3.2.5 Einwender Nr. 5**

Die Einwender äußern Bedenken hinsichtlich einer Lärmerhöhung und fordern Lärmschutz.

Die Wohnhäuser der Einwender sind unter den Objekt Nummern 308 und 299 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert für das Objekt Nr. 308 beträgt 61 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Für das Objekt Nr. 299 beträgt der Maximalwert 60 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden, mit Ausnahme des Nachtwertes im 1. Obergeschoss am Objekt Nr. 308, unterschritten bzw. eingehalten. Die Überschreitung des einen Nachtwertes ist auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Da in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,1 dB(A) eintritt, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum, liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für beide Objekte nicht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Hier sind auch die Rechtsgrundlagen und die Methoden der Lärmberechnung ausführlich beschrieben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.2.6 Einwender Nr. 6**

Als direkte Anlieger der Bahnstrecke befürchten die Einwender eine höhere Lärmbelastung.

Das Wohnhaus der Einwender ist unter der Objekt Nummer 13 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert für das Objekt Nr. 13 beträgt 62 dB(A) am Tage und 56 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden, mit Ausnahme der Nachtwerte im Erdgeschoß und 1. Obergeschoss, unterschritten. Die Überschreitung der Nachtwerte ist auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Da in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,2 dB(A) eintritt, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum, liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Gebäude nicht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Zu den Forderungen der Einhaltung und Festschreibung der Zugzahlen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, diese bilden die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses und der festgestellten Ansprüche auf Schallschutz. Für das Vorhaben der Reaktivierung der Bahnstrecke ist die Anzahl der zu erwartenden Personen- und Güterzüge für das Jahr 2030 prognostiziert worden. Diese Zahlen sind in die lärmtechnische Berechnung eingeflossen und sind Bestandteil der Antragsunterlagen. Mit diesem Beschluss werden somit die prognostizierten Zugzahlen im Hinblick auf die ermit-

telten Lärmschutzansprüche festgeschrieben. Für den Fall, dass sich nach Inbetriebnahme der Schienenverkehr wider Erwarten erheblich erhöht und die dem Beschluss zugrundeliegenden Prognosezahlen als unzutreffend herausstellen, besteht gemäß § 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG die Möglichkeit nachträglich Ansprüche auf Lärmschutz zu prüfen und Schutzmaßnahmen anzuordnen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.2.7 Einwander Nr. 7**

Die Einwander sind von der Einrichtung des Haltepunktes Quendorf betroffen, in die Lärmbeurteilung seien auch die verkehrenden Busse einzubeziehen. Es werden Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Das Wohnhaus der Einwander wurde unter Objekt Nr. 10 schalltechnisch untersucht. Der berechnete Maximalwert beträgt 61 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden, mit Ausnahme des Nachtwertes im 1. Obergeschoss, unterschritten bzw. eingehalten. Die Überschreitung des einen Nachtwertes ist auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Da in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um mindestens 1,7 dB(A) eintritt, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum, liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Objekt nicht.

Hinsichtlich der Nichteinbeziehung des Straßenverkehrs (hier die verkehrenden Busse) in der schalltechnischen Berechnung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bei einer lärmtechnischen Berechnung lediglich der neu zu bauende bzw. zu ändernde Verkehrsweg (hier die Eisenbahnstrecke) zu betrachten ist. Der Vorhabenträgerin kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 2 Abs. 2 S. 2 zugrunde gelegt werden.

Eine Gesamtlärmbetrachtung kommt allenfalls dann in Betracht, wenn eine Gesamtlärmbelastung zu erwarten ist, die mit gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.2004, 9 A 67/03). Als gesundheitsgefährdend gelten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23. 02. 2005, 4 A 5/04). Für das Wohngebäude der Einwander liegen die max. Pegel mit 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts erheblich unter diesen Werten. Berücksichtigt man, dass der Haltepunkt für die Busse etwa 60 m von dem Gebäude des Einwenders entfernt liegt, erreicht der Summenpegel nicht solche Werte, bei denen von einer Gesundheitsgefährdung des Einwenders auszugehen ist, eine Gesamtlärmbetrachtung war daher nicht vorzunehmen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Hier sind auch die Rechtsgrundlagen und die Methoden der Lärmberechnung ausführlich beschrieben.

Zur Forderung, es dürfe nur 1 Güterzug in der Nacht fahren, wird auf die Ausführungen zum Einwender Nr. 6 unter Ziffer 2.3.2.6 verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.2.8 Einwender Nr. 8**

Der Einwender befürchtet eine steigende Lärmbelastung.

Das Wohngebäude des Einwenders ist unter der Objekt Nr. 250 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert für das Objekt beträgt 69 dB(A) am Tage und 63 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht) werden überschritten. Diese Überschreitungen sind jedoch alle auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen und nicht dem beantragten Vorhaben zuzurechnen. Die vorhabenbedingten Pegelsteigerungen betragen dagegen nur maximal 1,6 dB(A) am Tage, damit liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Demgegenüber tritt in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärmbelastung um 2,4 dB(A) ein, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechnerisch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Objekt nicht.

Die schalltechnische Untersuchung hat jedoch unter der Objekt Nr. 4 für den Außenwohnbereich des Wohngebäudes des Einwenders einen Anspruch auf Schallschutz ermittelt. Vorhabenbedingt tritt hier am Tag eine Erhöhung um 1,4 dB(A) auf den Maximalwert von 70 dB(A) auf. Damit liegt gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 2. Halbsatz der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vor. Da zugleich der hier geltende Tagesgrenzwert von 59 dB(A) überschritten wird, besteht ein Anspruch auf Schallschutz für den Außenwohnbereich. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen hier aufgrund der Bahnübergangssituation ausscheiden und Außenwohnbereiche nicht passiv zu schützen sind, besteht für den betroffenen Einwender daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer 2.2.4.5 ff. des Beschlusses wird verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Neben der Forderung nach Lärmschutz äußert der Einwender Bedenken zur Methodik der Berechnung der Lärmimmissionen, zu Gesundheitsschädigungen, Beeinträchtigung der Lebensqualität, Wertminderung der Gebäude und der Umweltverträglichkeitsprüfung und fordert eine Ortsumgehung für die Güterzüge. Diese Einwände sind identisch mit der Einwendung der Einwenderin Nr. 4. Die Planfeststellungsbehörde weist diesbezüglich auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.2.4 des Beschlusses hin.

Darüber hinaus schlägt der Einwender die Schließung des Bahnüberganges in der Nähe seines Wohngebäudes, zur Minderung der durch die wartenden Fahrzeuge verursachten weiteren Lärm- Schadstoffimmissionen, vor. Die Planfeststellungsbehörde erwidert, durch die Zunahme des Zugverkehrs werden sich zwar vermehrte Schrankenschließzeiten erge-

ben. Eine unzumutbare Beeinträchtigung ist dadurch jedoch nicht gegeben, denn die Schließzeiten beschränken sich infolge der Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV auf den geplanten stündlichen Takt. Zudem ist mit der Reaktivierung der Bahn ein insgesamt erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Straße nicht verbunden. Darüber hinaus verbietet § 30 Abs.1 StVO das unnötige Laufenlassen von Motoren, wie im Falle des Anhaltens vor geschlossenen Bahnübergängen. Jedenfalls steht der Straßenverkehrsbehörde gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO im Falle übermäßiger Belastung die Befugnis von verkehrslenkenden Maßnahmen zu. Zu berücksichtigen ist auch die fortschreitende technische Entwicklung von Hybrid- und Elektromotoren, die zukünftig zu vermehrt emissionsärmeren Fahrzeugen im Straßenverkehr führt. Vor diesem Hintergrund ist die Schließung des Bahnübergangs, allein aufgrund der angeführten Lärmimmissionen der haltenden Fahrzeuge, nicht erforderlich. Ungeachtet dessen ist die Schließung des Bahnüberganges von der Vorhabenträgerin nicht beantragt und damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zur Auffassung, dass das Unfallrisiko am Bahnübergang steigt, verweist die Vorhabenträgerin auf die technische Sicherung des Bahnüberganges mit Halbschranken für die Fahrbahn sowie Rad- und Fußwegschraken mit Fußgängerakustik.

Die Planfeststellungsbehörde vermag eine erhöhte Unfallgefahr am Bahnübergang durch das Vorhaben nicht erkennen. Mit der vorhandenen technischen Sicherung werden die gesetzlichen Vorschriften der „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ erfüllt. Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG). Danach müssen Bahnanlagen zwingend so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Mit der genannten technischen Sicherung ist die Sicherheit am Bahnübergang gewährleistet. Darüber hinaus ist durch die Beteiligung der LEA sichergestellt, dass die jeweiligen sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bahnübergängen, auch in Bezug zum Begegnungsverkehr, entlang der Strecke eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin hat zwischenzeitlich mit dem Einwender eine Einigung hinsichtlich der Fragen zum Lärmschutz erzielt. Die Einwendung wird diesbezüglich als erledigt betrachtet, ansonsten wird sie zurückgewiesen.

### **2.3.2.9 Einwender Nr. 9**

Der Einwender äußert erhebliche Bedenken und zweifelt die „Untersuchungen zur Lärmminde- rung“ an. Hinsichtlich des zunehmenden Straßenverkehrs auf der B 403/B213 sei das Ver- fahren zur Lärmminde- rung zu überdenken.

Die Vorhabensträgerin verweist auf die schalltechnische Untersuchung und die Ausführun- gen des Schallgutachters zur erhobenen Einwendung. Für den Einwender besteht kein An- spruch auf Lärmschutz.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Schallgutachters an. Die schalltechnische Untersuchung hat nicht das Ziel, eine aktive Lärmminde- rung der umliegen- den Nachbarschaft der Bahnstrecke im Sinne einer Lärmsanie- rung zu gewährleisten. Wie bereits unter Ziffer 2.2.4.1 ausgeführt, ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Ver- kehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierbei handelt es sich um Lärmvorsorge. Im Zuge dessen ist das Wohngebäude des Ein-

wenders unter der Objekt Nr. 300 schalltechnisch untersucht worden. Durch das Vorhaben errechnet sich für das Wohngebäude des Einwenders eine Erhöhung des Immissionswertes um 1,8 dB(A) auf 60 dB(A) am Tage und eine Reduzierung um 2,0 dB(A) auf 54 dB(A) in der Nacht, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum. Es liegt damit weder eine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor, noch werden die für das Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutz wird somit nicht ausgelöst.

Hinsichtlich der seitens des Einwenders angesprochenen Lärmbelastung des Verkehrs auf der B 403 und B 213 führt die Planfeststellungsbehörde aus, dass bei einer lärmtechnischen Berechnung lediglich der neu zu bauende bzw. zu ändernde Verkehrsweg (hier die Eisenbahnstrecke) zu betrachten ist. Der Vorhabenträgerin kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 2 Abs. 2 S. 2 zugrunde gelegt werden.

Eine Gesamtlärmbetrachtung kommt allenfalls dann in Betracht, wenn eine Gesamtlärmbelastung zu erwarten ist, die mit gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.2004, 9 A 67/03). Als gesundheitsgefährdend gelten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23. 02. 2005, 4 A 5/04). Für das Wohngebäude des Einwenders liegen die maximalen Pegel mit 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts erheblich unter diesen Werten. Berücksichtigt man, dass die B 403 etwa 65 m von dem Gebäude des Einwenders entfernt liegt und die B 213 sogar in ca. 500 m Entfernung liegt, erreicht der Summenpegel nicht solche Werte, bei denen von einer Gesundheitsgefährdung des Einwenders auszugehen ist, eine Gesamtlärmbetrachtung war daher nicht vorzunehmen.

Entgegen der vom Einwender vertretenen Ansicht, die Güterzüge würden künftig vermehrt nachts verkehren, umfasst das Vorhaben die Verlagerung eines Güterzuges in den Tageszeitraum. Statt bisher 2 nächtlichen Güterzügen sieht die Prognose somit nur noch einen Güterzug vor. Durch das Entfallen eines Zuges ergibt sich eine Reduzierung der Lärmbelastung in der Nacht. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.10 Einwender Nr. 10**

Die Einwender vertreten die Auffassung, die Untersuchungen zum Schallschutz spiegelten die tatsächliche Lärmbelastung in ihrem Wohnbereich nicht wieder und fordern aktiven Lärmschutz. Auch müsse die vorhandene Lärmbelastung der B 403 und B 213 sowie der Anliegerverkehr einbezogen werden.

Das Wohngebäude der Einwender liegt außerhalb des festgelegten schalltechnischen Untersuchungsbereiches, der in der Anlage 4.5 des schalltechnischen Berichtes (Planunterlage 8)

dargestellt ist. Als vergleichbares Objekt kann das schalltechnisch untersuchte Objekt Nr. 309 herangezogen werden. Der berechnete Maximalwert dort beträgt 60 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die für diesen Bereich maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden unterschritten bzw. eingehalten. Das Wohnhaus der Einwender befindet sich mit einer Entfernung von ca. 100 m in einem größeren Abstand zur Gleistrasse als das Objekt Nr. 309 mit einer Entfernung von ca. 40 m, sodass von einer Unterschreitung der Grenzwerte ausgegangen werden kann. Ein Anspruch auf Lärmschutz für das Gebäude besteht daher nicht.

Soweit die vorgetragenen Bedenken sich auf die Einbeziehung der Lärmbelastung der Anliegerstraße und der B 403 und B213 beziehen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bei einer lärmtechnischen Berechnung lediglich der neu zu bauende bzw. zu ändernde Verkehrsweg (hier die Eisenbahnstrecke) zu betrachten ist. Der Vorhabenträgerin kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 2 Abs. 2 S. 2 zugrunde gelegt werden.

Eine Gesamtlärmbetrachtung kommt allenfalls dann in Betracht, wenn eine Gesamtlärmbelastung zu erwarten ist, die mit gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.2004, 9 A 67/03). Als gesundheitsgefährdend gelten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. auch BVerwG, Ur. vom 23. 02. 2005, 4 A 5/04). Für das Wohngebäude der Einwender sind maximal Pegel von 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zu erwarten, die damit erheblich unter diesen Werten liegen. Berücksichtigt man, dass die B 403 etwa 170 m von dem Gebäude der Einwender entfernt liegt und die B 213 sogar in ca. 300 m Entfernung liegt, erreicht der Summenpegel nicht solche Werte, bei denen von einer Gesundheitsgefährdung der Einwender auszugehen ist, eine Gesamtlärmbetrachtung war daher nicht vorzunehmen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter Ziffer 2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.11 Einwender Nr. 11**

Der Einwender äußert erhebliche Bedenken und zweifelt die „Untersuchungen zur Lärminderung“ an. Hinsichtlich des zunehmenden Straßenverkehrs auf der B 403/B213 sei das Verfahren zur Lärminderung zu überdenken.

Das Wohngebäude des Einwenders liegt außerhalb des festgelegten schalltechnischen Untersuchungsgebietes, der in der Anlage 4.5 des schalltechnischen Berichtes (Planunterlage 8) dargestellt ist. Als vergleichbares Objekt kann das schalltechnisch untersuchte Objekt Nr. 300 herangezogen werden. Der berechnete Maximalwert dort beträgt 60 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die für diesen Bereich maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden unterschritten bzw. eingehalten. Das Wohnhaus des Ein-

wenders befindet sich mit einer Entfernung von ca. 60 m in einem größeren Abstand zur Gleistrasse als das Objekt Nr. 300 mit einer Entfernung von ca. 35 m, sodass von einer Unterschreitung der Grenzwerte ausgegangen werden kann. Ein Anspruch auf Lärmschutz für das Gebäude besteht daher nicht.

Die Einwendung entspricht im Übrigen der des Einwenders Nr. 9. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.9 des Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.2.12 Einwender Nr. 12**

Die Einwender befürchten als Mitarbeiter der Fachklinik eine Beeinträchtigung der Schwefelmineralquelle durch die vorgesehene Untergrundertüchtigung mittels Rüttelstopfsäulen und infolgedessen Auswirkungen auf ihre Arbeitsplätze.

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Maßnahme stelle eine reine Unterhaltungsmaßnahme dar, die nicht planfeststellungsbedürftig sei.

Die Planfeststellungsbehörde geht nach rechtlicher Prüfung ebenfalls davon aus, dass die Maßnahme der Untergrundertüchtigung des Bahnkörpers mittels Rüttelstopfsäulen eine reine Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahme ist und keine planfeststellungsbedürftige Änderung im Sinne des § 18 Satz 1 AEG darstellt.

Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen unterfallen nicht dem Planfeststellungsvorbehalt, da sie nur auf die Sicherung des vorhandenen Bestandes abzielen und mit ihnen nur erreicht wird, dass der Ist-Zustand der Bahnanlage ihrem planungsrechtlichen Soll-Zustand entspricht<sup>24</sup>. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zählen zu Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen solche baulichen Maßnahmen, durch die schadhafte oder abgenutzte Gleisanlagen repariert oder ausgewechselt werden. Die Ertüchtigung von Gleisen bleibt auch dann eine nicht planfeststellungsbedürftige Maßnahme, wenn Bauteile eingesetzt werden, die einem neueren Stand der Technik entsprechen<sup>25</sup>. Ebenso wenig ergibt sich eine Planfeststellungsbedürftigkeit daraus, dass Unterhaltungsmaßnahmen in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen durchgeführt werden, die ihrerseits nach § 18 Satz 1 AEG planfeststellungsbedürftig sind<sup>26</sup>. Auch die Abtragung und völlige Erneuerung des gesamten alten Gleiskörpers kann eine Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahme sein<sup>27</sup>.

Danach stellt die hier gegenständliche Maßnahme der Untergrundertüchtigung mit Rüttelstopfsäulen eine Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahme der aktuell zugelassenen Bahnstrecke und ihrer Nutzung durch die Vorhabenträgerin dar. Sie dienen der Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Anlage, und zwar auch der Anlage in dem bisher genehmigten Umfang. Das ergibt sich daraus, dass der Unterbau des Bahnkörpers im fraglichen Bereich des Bentheimer Waldes fast ausschließlich aus sandig-tonig-schluffigen und zum Teil humosen Schichten besteht, die als setzungsempfindlich einzustufen sind. Das hat zur Folge, dass aufgrund der dynamischen Belastungen des derzeitigen Bahnverkehrs regelmäßig Setzun-

---

<sup>24</sup> Beck AEG-Kommentar/Vallendar, § 18 Rn. 77

<sup>25</sup> BVerwG, Urteil vom 28.12.2017, 3 B 15.16, Rn. 12

<sup>26</sup> BVerwG, Beschluss vom 27.01.1995, 7 VR 16.94

<sup>27</sup> BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18.98

gen des Bahnkörpers verbunden mit Spreizungen des Böschungsfußes auftreten, welche ein häufiges Nachstopfen des Schotters und Richten der Gleise nach sich ziehen. Um dem entgegen zu wirken und auch zukünftig den sicheren Bahnbetrieb dauerhaft zu gewährleisten, sowie perspektivische Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich des Bentheimer Waldes auf ein Minimum zu beschränken bzw. derartige Maßnahmen nach Möglichkeit zukünftig ganz zu vermeiden, ist das Einbringen der Rüttelstopfsäulen auch unabhängig von der Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV erforderlich.

Diese Einschätzung wird ebenso von der LEA geteilt, die im Rahmen ihrer fachtechnischen Prüfung des betrieblich technischen Lastenheftes der Vorhabenträgerin im Prüfbericht vom 30.12.2016 unter der Ziffer 1.5 feststellt, dass eine Bodenstabilisierung mit Rüttelstopfsäulen genehmigungsfrei ist.

Im Erörterungstermin wurde das Thema bereits kontrovers diskutiert. Auf das Protokoll zum Erörterungstermin wird insoweit Bezug genommen. Daher hat sich die Planfeststellungsbehörde, trotz der rechtlichen Einstufung als nicht planfeststellungsbedürftige Maßnahme, im Rahmen ihrer Abwägung gleichwohl inhaltlich mit einer möglichen Beeinträchtigung der Schwefelmineralquelle durch die Untergrundertüchtigungsmaßnahmen auseinandergesetzt. Um eine abschließende Bewertung vornehmen zu können, wurden ergänzende Unterlagen von der Vorhabenträgerin sowie weitergehende Stellungnahmen, u.a. von der unteren Wasserbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim, angefordert.

Der betroffene Bereich liegt in keinem ausgewiesenen Heilquellenschutzgebiet gemäß § 53 WHG in Verbindung mit § 94 NWG. Eine Heilquellenschutzverordnung, die Regelungen für bauliche Vorhaben und oder Eingriffe in das Schutzgebiet trifft, existiert nicht. Aus welchen Gründen die vor ca. 40 Jahren beabsichtigte Unterschutzstellung des Gebietes für „das Schwefelbad Bentheim“ nicht weiter betrieben wurde, kann dahin gestellt bleiben. Für Maßnahmen in diesem Bereich sind somit die gesetzlichen Bestimmungen des Wasserrechtes zu beachten. Nach Durchsicht und Prüfung der ergänzenden Unterlagen der Vorhabenträgerin bestehen seitens der unteren Wasserbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim keine Bedenken. Die Eingriffe in den Untergrund sind nicht geeignet, eine Beeinträchtigung der Alexisquelle und der Schwefelquelle zu besorgen.

Wie aus den ergänzenden Erläuterungen der Vorhabenträgerin zum gewählten Verfahren der Untergrundertüchtigung mittels Rüttelstopfsäulen ersichtlich, beträgt der Abstand der Gleistrasse zu den Heilquellen „Alexisquelle“ und „Schwefelquelle“ zwischen 50 und 150 m. Erschütterungsauswirkungen sind in diesem Abstand aus technischer Sicht nicht mehr zu befürchten.

Die Maßnahme erfolgte im Streckenabschnitt von Bahn-km 19,100 bis Bahn-km 22,100; die Heilquellen befinden sich in diesem Abschnitt. Bei dem bereits durchgeführten Verfahren wurden die Rüttelstopfsäulen im Abstand von je 1,32 m diagonal versetzt mit einer Tiefe von 1,90 m bis 2,40 m eingebracht. Hinsichtlich der Tiefe ist zu beachten, dass die Bahntrasse im betreffenden Abschnitt auf einem Damm von im Mittel ca. 1,59 m Höhe liegt. Die Einbringtiefe der Säulen in den Boden ist daher entsprechend geringer, da die Oberkante Gleis nicht mit der Oberkante des Geländes gleichzusetzen ist. Im Mittel beträgt die Einbringtiefe in den Untergrund daher 0,5 m. Aus den Einbauprotokollen geht hervor, dass im Bereich des Bentheimer Waldes bei km 19,907 die maximale Einbringtiefe in den Untergrund bei 1,30 m

liegt. Da der Grundwasserspiegel in einer größeren Tiefe liegt, erreichen die Rüttelstopfsäulen weder die grundwasserführenden Schichten noch wurden diese durchstoßen. Die Forderung der Einwender, wie auch der beigefügten Gutachten, die Eingriffe in den Boden auf maximal 3 m Tiefe zu begrenzen, ist damit erfüllt.

Als Zugabematerial wurde in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim gewaschener Natursteinschotter als natürliches Material gewählt, u.a. um eine Verunreinigung des Grundwassers zu vermeiden und den Ist-Zustand der Bodenbeschaffenheit des Bahndammes zu gewährleisten. Im Hinblick auf die Anordnung und die Wasserdurchlässigkeit der Rüttelstopfsäulen ergeben sich keine Auswirkungen auf die Heilquellen oder die Grundwasserbeschaffenheit. Eine horizontale Sperrwirkung der Rüttelstopfsäulen kann ausgeschlossen werden, da die Säulen sowohl versetzt angeordnet, als auch mit wasserdurchlässigem Material befüllt worden sind. Zudem liegt der Grundwasserspiegel unterhalb der Einbringtiefe der Rüttelstopfsäulen. Das Einbringen der wasserdurchlässigen Stopfsäulen hat folglich auch keine Auswirkungen auf den vertikalen Fließweg in die Grundwasserschichten.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt somit nach Prüfung der eingeholten Stellungnahmen, im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde, zu dem Ergebnis, dass durch das Einbringen der Rüttelstopfsäulen eine Gefährdung der Heilquellen nicht zu besorgen ist. Die oben genannten Aspekte, sowie die Verwendung natürlichen Füllmaterials gewährleisten die gemäß § 48 WHG geforderte Reinhaltung des Grundwassers.

Unmittelbare Folgen für die Arbeitsplätze der Fachklinik sind aufgrund dieser Ergebnisse daher nicht ersichtlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.13 Einwender Nr. 13**

Die Einwender befürchten aufgrund der räumlichen Nähe zur Heilquelle und des Maßnahmenumfangs des Vorhabens eine Gefährdung der Heilquelle und ihrer Nutzung.

Zum Thema Heilquelle wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.2.12 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.14 Einwender Nr. 14**

Der Einwender verweist darauf, dass die Bahnstrecke quer durch das Quellenschutzgebiet verläuft. Durch das Verfahren zur Stabilisierung des Gleisbettes (Einbringen von Rüttelstopfsäulen) werden erhebliche negative Auswirkungen auf die Schwefelquelle befürchtet.

Zum Thema Heilquelle wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.2.12 des Beschlusses verwiesen. Wirtschaftliche Folgen oder gar eine Existenzgefährdung der Fachklinik sind aufgrund der dort genannten Ergebnisse nicht zu befürchten und im Übrigen auch nicht weiter substantiiert worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.15 Einwender Nr. 15**

Die Einwenderin äußert erhebliche Bedenken und zweifelt die „Untersuchungen zur Lärm-minderung“ an. Hinsichtlich des zunehmenden Straßenverkehrs auf der B 403/B213 sei das Verfahren zur Lärm-minderung zu überdenken.

Das Wohngebäude der Einwenderin ist unter der Objekt Nr. 301 schalltechnisch untersucht worden. Durch das Vorhaben errechnet sich für das Wohngebäude der Einwenderin eine Erhöhung des Immissionswertes um 1,8 dB(A) auf 60 dB(A) am Tage und eine Reduzierung um mindestens 2,0 dB(A) auf 54 dB(A) in der Nacht, infolge der Verlagerung einer Güterzug-fahrt in den Tageszeitraum. Es liegt damit weder eine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor, noch werden die für das Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutz wird somit nicht ausgelöst.

Die Einwendung entspricht im Übrigen der des Einwenders Nr. 9. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.9 des Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.3.2.16 Einwender Nr. 16**

Der Einwender äußert erhebliche Bedenken und zweifelt die „Untersuchungen zur Lärm-minderung“ an. Hinsichtlich des zunehmenden Straßenverkehrs auf der B 403/B213 sei das Ver-fahren zur Lärm-minderung zu überdenken.

Das Wohngebäude des Einwenders ist unter der Objekt Nr. 302 schalltechnisch untersucht worden. Der berechnete Maximalwert beträgt 60 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Die für dieses Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) werden, mit Ausnahme des Nachtwertes im 1. Obergeschoss, unterschritten bzw. eingehal-ten. Die Überschreitung des einen Nachtwertes ist auf die derzeit schon bestehende starke Vorbelastung zurückzuführen. Da in der Nacht im Prognosefall eine Verringerung der Lärm-belastung um mindestens 2,0 dB(A) eintritt, infolge der Verlagerung einer Güterzugfahrt in den Tageszeitraum, liegt keine wesentliche Änderung (Erhöhung des Pegels um mindestens 3 dB(A)) im Sinne der 16. BImSchV vor. Gegenüber der Bestandssituation tritt somit rechne-risch sogar teilweise eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher für das Objekt nicht.

Die Einwendung entspricht im Übrigen der des Einwenders Nr. 9. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.9 des Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **2.3.3 Begründung Kostenentscheidung**

Die Kosten für die Planfeststellung hat die Antragstellerin zu tragen. Diese Entscheidung beruht auf §§ 1, 3, 5, 9 und 13 des Nds. Verwaltungskostengesetzes (NVwKostG) in Verbin-dung mit lfd. Nr. 91.7.14 der Anlage zu § 1 der Allgemeinen Gebührenordnung (AllGO). Die Antragstellerin als Veranlasserin der Amtshandlung hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

### **3 Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung – ERVV – vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803, in der jeweils geltenden Fassung) erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

## **4 Hinweise**

### **4.1 Konzentrationswirkung**

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

### **4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten**

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

### **4.3 Außerkrafttreten**

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gem. § 18 c Nr.1 AEG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

#### **4.4 Berichtigungen**

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

#### **4.5 Hinweis zur Auslegung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung für zwei Wochen in den Städten Bad Bentheim, Nordhorn sowie den Samtgemeinden Neuenhaus und Schüttertorf zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Stabsstelle Planfeststellung, im Büro Oldenburg, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, während der Dienststunden eingesehen werden.

#### **4.6 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis**

Die Bedeutungen und Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage



Biewald

## 5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abs.	Absatz
ABEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
Art.	Artikel
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
AWB	Außenwohnbereich
BA	Bauabschnitt
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
büG	Besonders überwachtes Gleis
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
bzw.	beziehungsweise
CEF	Continuos Ecological Functionality, Maßnahme für dauerhafte ökologische Funktion
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsräusche.
DIN	Deutsche Industrienorm
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DN	Nennweite von Rohrleitungen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt

---

DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfachs
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERVV	Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
i.V.m.	in Verbindung mit
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde, Geschwindigkeitseinheit
Kopp/Ramsauer	Kommentar Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 16. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
l	Liter
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LRT	Lebensraumtyp
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m	Meter
mm	Millimeter
MAmS	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen – Ausgabe 2000 –
MBL	Ministerialblatt
Mio.	Million
MU	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
NAGBNatSchG	Nieders. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt

---

Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NESG	Niedersächsisches Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
Nr.	Nummer
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
o.g.	oben genannt
OK	Oberkante
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
S.	Satz, Seite
Schall 03	Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege, Schall 03
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Stelkens/Bonk	Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 8. Auflage
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TAV	Trink- und Abwasserverband
TKG	Telekommunikationsgesetz
TöB	Träger öffentlicher Belange

---

u. a.	unter anderem
UA	Umspannanlage
UBB	Umweltbaubegleitung
UIG	Umweltinformationsgesetz
UNB	Untere Naturschutzbehörde
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
Urt.	Urteil
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPg
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UWB	Untere Wasserbehörde
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSG	Wasserschutzgebiet
z.B.	zum Beispiel
ZustVO	Zuständigkeitsverordnung