

Planfeststellungsbeschluss

**für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf
der Eisenbahnstrecke Neuenhaus – Coevorden**

Ein Vorhaben der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH

23.09.2026

Az.: 4151-30224-177



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

.....	I
1.	Verfügender Teil 9
1.1	Feststellung des Plans..... 9
1.2	Planunterlagen 9
1.2.1	Festgestellte Planunterlagen 9
1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen.....11
1.3	Zurückweisung von Einwendungen und Stellungnahmen12
1.4	Inhalts- und Nebenbestimmungen12
1.4.1	Eisenbahnrechtliche Bestimmungen.....12
1.4.2	Bauausführung15
1.4.3	Baumaschinen/ Baulärm.....15
1.4.4	Kreuzungsvereinbarungen.....15
1.4.5	Kompensation.....15
1.4.6	Fällung von Gehölzen.....15
1.4.7	Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten.....15
1.4.8	Ökologische/Umweltfachliche Baubegleitung.....16
1.4.9	Lärmschutz16
1.4.9.1	aktiver Lärmschutz.....16
1.4.9.2	passiver Lärmschutz16
1.4.10	Bodenschutz.....18
1.4.11	Wasserschutz/ Auflagen Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD).....18
1.4.12	Abfallentsorgung.....19
1.4.13	Belange des Straßenverkehrs19
1.4.14	Denkmalschutz19
1.4.15	Belange der Leitungsträger.....20
1.4.15.1	Deutsche Telekom Technik GmbH20
1.4.15.2	Erdgas Münster GmbH20
1.4.15.3	EWE Netz GmbH.....21
1.4.15.4	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH.....21
1.4.15.5	Nowega GmbH21
1.4.15.6	Thyssengas GmbH22
1.4.15.7	Vodafone GmbH.....26



1.4.15.8	Westnetz GmbH	26
1.4.15.9	Westnetz Gas GmbH.....	26
1.4.15.10	Westnetz GmbH- Spezialservice Strom	28
1.4.15.11	Wintershall Dea GmbH	29
1.5	Hinweise	30
1.6	Zusagen	30
1.7	Vorbehaltene Entscheidungen	30
1.7.1	Allgemeiner Vorbehalt	30
1.7.2	Entscheidungsvorbehalt	30
1.7.3	Vorbehalt zur eisenbahnrechtlichen Bauausführung	31
1.7.4	Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen.....	31
1.8	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	31
1.9	Anzeigepflichten	31
1.10	Kostenentscheidung	31
2.	Begründender Teil.....	32
2.1	Sachverhalt.....	32
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	32
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	32
2.2	Rechtliche Bewertung.....	33
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	33
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	33
2.2.1.2	Zuständigkeit	33
2.2.1.3	Verfahren.....	34
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	34
2.2.2.1	Allgemeines.....	34
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) ..	35
2.2.2.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	35
2.2.2.2.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik	35
2.2.2.2.1.2	Beschreibung der Schutzgüter.....	37
2.2.2.2.1.2.1	Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit).....	37
2.2.2.2.1.2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	38
2.2.2.2.1.2.3	Boden und Fläche.....	40
2.2.2.2.1.2.4	Wasser	40



2.2.2.2.1.2.5	Klima und Luft.....	41
2.2.2.2.1.2.6	Landschaft und Landschaftsbild.....	42
2.2.2.2.1.2.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	42
2.2.2.2.1.2.8	Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.....	42
2.2.2.2.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen	43
2.2.2.2.1.3.1	Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit.....	43
2.2.2.2.1.3.1.1	Flächeninanspruchnahme	43
2.2.2.2.1.3.1.2	Lärmimmissionen.....	43
2.2.2.2.1.3.1.3	Erschütterungen.....	44
2.2.2.2.1.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	44
2.2.2.2.1.3.3	Schutzgut Boden und Fläche	45
2.2.2.2.1.3.4	Schutzgut Wasser.....	45
2.2.2.2.1.3.5	Schutzgut Klima und Luft.....	46
2.2.2.2.1.3.6	Schutzgut Landschaft	46
2.2.2.2.1.3.7	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	47
2.2.2.2.1.3.8	Wechselwirkungen.....	47
2.2.2.2.1.3.9	Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen	47
2.2.2.2.1.4	Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden	47
2.2.2.2.1.5	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG	50
2.2.2.2.1.6	Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit).....	51
2.2.2.2.1.7	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	51
2.2.2.2.1.8	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche	52
2.2.2.2.1.9	Auswirkungen auf das Wasser.....	52
2.2.2.2.1.10	Auswirkungen auf das Klima und die Luft	53
2.2.2.2.1.11	Auswirkungen auf die Landschaft	53
2.2.2.2.1.12	Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und auf sonstige Sachgüter	53
2.2.2.2.1.13	Medienübergreifende Gesamtbewertung	53
2.2.3	Nebenbestimmungen.....	54
2.2.4	Materiellrechtliche Würdigung.....	54
2.2.4.1	Planrechtfertigung.....	54
2.2.4.2	Standort und Beschreibung des Streckenabschnittes	55
2.2.5	Immissionen	57
2.2.5.1	Lärm	57



2.2.5.2	Gebietsnutzungen.....	58
2.2.5.3	Berechnungsgrundlagen.....	59
2.2.5.4	Verkehrslärmsituation im Plangebiet bei freier Schallausbreitung	60
2.2.5.5	Schallberechnung ohne weitergehende Lärminderungsmaßnahmen.....	60
2.2.5.6	Aktiver Schallschutz.....	60
2.2.5.7	Passiver Schallschutz.....	67
2.2.5.8	Baubedingte Lärmimmissionen.....	68
2.2.6	Erschütterungen	69
2.2.7	Natur- und Landschaft	69
2.2.7.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft.....	69
2.2.7.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	70
2.2.7.2.1	Vermeidung	70
2.2.7.2.2	Ausgleich und Ersatz	72
2.2.7.2.2.1	Ausgleichsmaßnahmen	72
2.2.7.2.2.2	Ersatzmaßnahmen	74
2.2.7.2.2.3	Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen.....	75
2.2.7.2.2.4	Herstellungskontrolle, Bericht	76
2.2.7.2.2.5	Ersatzgeld	76
2.2.7.2.3	Verfahrensrechtliches	76
2.2.8	Klimaschutz	77
2.2.8.1.1	Natura 2000-Gebiete	81
2.2.8.1.2	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NNatSchG	82
2.2.8.1.3	Gesetzlicher Biotopschutz	82
2.2.8.1.4	Artenschutz.....	82
2.2.8.1.4.1	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot.....	82
2.2.8.1.4.2	Störungsverbot	87
2.2.8.1.4.3	Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot.....	90
2.2.8.1.4.4	Zusammenfassung	92
2.2.9	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz.....	92
2.2.9.1	Entwässerungskonzept / Oberflächenentwässerung.....	92
2.2.9.1.1	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach § § 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie	93



2.2.10	Bodenschutz.....	95
2.2.11	Belange der Eisenbahn	96
2.2.12	Eigentum	97
2.3	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	98
2.3.1	Stadt Nordhorn	98
2.3.2	Samtgemeinde Emlichheim	99
2.3.3	Landkreis Grafschaft Bentheim.....	99
2.3.4	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)	100
2.3.5	Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems	100
2.3.6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw).....	101
2.3.7	Eisenbahn-Bundesamt	101
2.3.8	Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück.....	101
2.3.9	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	102
2.3.10	LGLN Kampfmittelbeseitigungsdienst	102
2.3.11	LGLN, Regionaldirektion Osnabrück-Meppen.....	103
2.3.12	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege.....	103
2.3.13	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen	103
2.3.14	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) Betriebsstelle Meppen	103
2.3.15	Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Ankum	104
2.3.16	Vechteverband - ULV 114.....	105
2.3.17	Leitungsträger.....	105
2.3.17.1	Avacon Netz GmbH	105
2.3.17.2	Deutsche Telekom Technik GmbH	105
2.3.17.3	ENGIE Deutschland Erneuerbare GmbH.....	105
2.3.17.4	Erdgas Münster GmbH.....	105
2.3.17.5	EWE Netz GmbH.....	107
2.3.17.6	ExxonMobil Production Deutschland GmbH	107
2.3.17.7	GasLINE GmbH.....	107
2.3.17.8	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH.....	107
2.3.17.9	Nowega GmbH.....	108
2.3.17.10	PLEdoc GmbH.....	109



2.3.17.11	Stadtwerke Lingen GmbH.....	109
2.3.17.12	TenneT GmbH.....	109
2.3.17.13	Thyssengas GmbH.....	109
2.3.17.14	Vodafone GmbH.....	110
2.3.17.15	Westnetz GmbH	110
2.3.17.16	Westnetz Gas GmbH.....	111
2.3.17.17	Westnetz GmbH- Spezialservice Strom	112
2.3.17.18	Wintershall Dea Deutschland GmbH	113
2.4	Einwendung.....	113
2.5	Gesamtergebnis der Abwägung.....	115
2.6	Kostenentscheidung	115
3.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	115
4.	Hinweise	115
5.	Abkürzungsverzeichnis	117



1. Verfügender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der von der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn – nachfolgend Vorhabenträgerin genannt – aufgestellte Plan für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Neuenhaus - Coevorden gemäß §§ 18 ff. AEG¹ in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG² mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen nach Maßgabe der Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Vorbehalte dieses Beschlusses festgestellt.

Die von der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen, auch soweit sie in Erwidierungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden, sind für die Vorhabenträgerin verbindlich und werden Bestandteil der Planfeststellung.

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der unter Abschnitt 1.2.1 aufgeführten Planunterlagen auszuführen, soweit sich aus den Nebenbestimmungen und Auflagen sowie der Begründung zu diesem Beschluss nicht etwas anderes ergibt. Die im Planfeststellungsbeschluss unter 1.4 und 1.5 aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin gehen jeder zeichnerischen oder schriftlichen Darstellung in den festgestellten Planunterlagen vor.

1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellung liegen folgende Planunterlagen zugrunde.

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das bei der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 8 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in blauer Farbe gekennzeichnet. Die Folgeseiten einer mehrseitigen Unterlage sind durch Stanzung gekennzeichnet.

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten	Maßstab
B2	Übersichtskarte	1	1:25.000
B3.1	Übersichtslageplan Verkehrslage Bl. 1-8	8	1:5.000
B3.2	Kabelübersichtsplan TK Anlagen	1	-
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Neuenhaus	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Veldhausen	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Esche	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Ehmlichheim	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Laarwald	1	-

¹ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

² Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Coevorden BE Vorbf.	1	-
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Coevorden BE Vorbf.	1	-
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Nordhorn	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Bf. Frenswegen	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan HP Neuenhaus Süd	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 41,8-43,4	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 54,2-56,00	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 56,1-57,9	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 58,0-59,7	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 59,8-61,5	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 61,6-63,4	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 66,4-67,9	1	1:2.000
B3.2	Sicherungstechnischer Übersichtsplan Strecke km 68,0 – 69,6	1	1:2.000
B3.2	Streckenübersicht Bad Bentheim - Neuenhaus	1	-
B5.1	Lageplan Bl. 1-30	30	1:10.000
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 66	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 68	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 68a	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 70	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 72	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 92	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 113	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 119	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 120	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 122	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 123	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 132	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 137	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 139a	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 140	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 141	1	1:200
B5.2	Kreuzungsplan BÜ 154	1	1:200



B6.1	Höhenpläne	69	1:25/1:25
B10	Grunderwerbspläne	8	1:1.000
B10	Grunderwerbsverzeichnis	2	-
C16.1	Lagepläne Verkehrsstationen Veldhausen (16.1), Laarwald (16.2), Ehmlichheim (16.3), Hoogstede (16.4)	4	1:100
C19.1.1	Topographische Karte Kompensation	1	1:25.000
C19.1.1	Liegenschaftskarte Kompensation	1	1:5.000
C19.1.1.2	Bestands- und Konfliktplan inkl. Maßnahmen	6	1:5.000
C19.1.5.1	Maßnahmenblätter in der Fassung der Deckblattänderung von Nov. 2025	53	

1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen sind nachrichtlich beigelegt und bedürfen keiner Planfeststellung.

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten	Maßstab
A 1	Erläuterungsbericht in der Fassung der Deckblattänderung vom 18.11.2025	66	-
B7.1	Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen	7	1:1.000
B8	Entwässerungspläne	27	-
B14.1	Regelquerschnitte	8	1:150
C15.1	Bauwerksskizze	1	1:50
C15.1	Bauwerksplan	1	1:50/25/10/5
C15.1	Bauwerksdaten und Fertigteilinformationen	1	-
C16.2	Signaltabellen	8	-
C16.2	Zugstraßentabellen	8	-
C16.2	Rangierstraßentabellen	2	-
C16.2	Bildfahrplan	10	-
C16.2	BÜ-Tabelle	3	-
C16.3	Tabelle Abschnitte/Trassierung/Baugrund	4	-
C16.4	Weichenliste	1	-
C17	Erschütterungstechnischer Bericht inkl. Anlagen	47	-
C17	Schalltechnischer Bericht inkl. Anlagen	354	-
C19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan	98	-
C19.1.2.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	39	-
C19.1.2.1	Artenschutzrechtliche Protokollbögen	13	-
C19.1.2.2	Habitatstrukturkartierung	6	1:5.000
C19.1.4.1	UVP-Bericht	81	-
C19.1.4.2	Karten zum UVP- Bericht	12	1:5.000
C19.1.5.2	Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	7	-
C20	Baugrunduntersuchung	267	-



1.3 Zurückweisung von Einwendungen und Stellungnahmen

Alle Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen des Plans oder die folgenden Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde.

1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Feststellung des Plans wird mit den folgenden Nebenbestimmungen und Auflagen verbunden

1.4.1 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen

a) Zum Nachweis der betriebssicheren Bauausführung sind der LEA GmbH die Ausführungsunterlagen vorzulegen. Vor Inbetriebnahme sind Abnahmeprüfungen zur Validierung der Bauausführung und zum Nachweis der sicheren Funktion der neu erstellten bzw. geänderten Bahnanlagen erforderlich. Die Bauausführungsunterlagen umfassen:

1. Nachweis der Profilverfreiheit gemäß §9 und Anlage 1 EBO³ unter Berücksichtigung entsprechender Bogenzuschläge im Bereich von Gleisbögen und Bahnsteigkanten (Lü-Streckenbehelf);
2. soweit Eisenbahnverkehrslasten auf Bauteile (z.B. Gründungen, Baugrubenverbau; Anpralllasten tragender Bauteile bei Entgleisung eines Eisenbahnfahrzeugs) einwirken, den von einem zugelassenen Prüfenieur geprüften statischen Nachweis, der der LEA vor Baubeginn in mindestens 3-facher Ausfertigung vorzulegen ist;
3. den Nachweis der Eisenbahnverkehrslasten auf die neuen Durchlassbauwerke und auf Bauteile (z.B. Gründungen, Baugrubenverbau); die zugehörigen Standsicherheitsnachweise, Schal- und Bewehrungspläne sind von einem zugelassenen Prüfenieur vorgeprüft der LEA vor Baubeginn in 3-facher Ausfertigung vorzulegen;
4. den Lageplan (Verlegeplan) der neu eingebauten Weichen im Bf. Frenswegen, Veldhausen, Emlichheim und Laarwald (Grenze) mit den zugehörigen Weichenprüfkarten;
5. den Nachweis der elektrischen Anlagensicherheit der Gleisfeldbeleuchtung und Weichenheizung (Errichterbescheinigung nach DIN VDE 0100, Bescheinigung nach UW BGV A3 / DGUV Vorschrift 3 sowie Betriebsmittelliste, Prüf- u. Messprotokolle);
6. vor Aufstellung der Ausführungspläne mit den Schalt- und Kabelplanunterlagen der LST- Anlagen, Stellwerksanlagen, die vorab durch einen Sachverständigen für NE-Signalanlagen geprüfte Beschreibung, Erläuterung der technischen Lösung/ zur Funktionsweise, Berechnungen, sicherungstechnische Lagepläne, Übersichtspläne, sicherungstechnischen Tabellen usw. („Planteil 1“);
7. die von einem zugelassenen, an der Antragstellung nichtbeteiligten Sachverständigen für NE-Signalanlagen vorgeprüften Schalt- und Kabelplanunterlagen der LST-Anlagen, Stellwerke („Planteil 2“) sowie die Anpassung;

³ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



8. den Nachweis des Spannungsausgleichs der lückenlos verschweißten Gleise;
 9. den Nachweis der zulässigen Spurweite, Überhöhung, Rampenneigung, Richtung (Gleisbogen) mit den Planwerten (z.B. Prüfung der Gleisgeometrie mit Gleismessfahrzeug);
 10. vor der Anhebung der Streckengeschwindigkeit, den Nachweis von fehlerfrei eingebauten Schienen (z.B. Prüfung der Schienen mit Schienenprüffahrzeug).
- b) Zur Validierung der Bauausführungsunterlagen werden schalttechnische Abnahmeprüfungen der BÜ- und Signalanlagen durch einen Sachverständigen für NE-Signalanlagen vor Inbetriebnahme erforderlich. Die geplante Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlagen ist der LEA spätestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Weiterhin werden eisenbahntechnische Abnahmen erforderlich (§§ 5a, 7f AEG). Diese sind bei der LEA zu beantragen.
- c) Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) und Eisenbahn-Signalordnung (ESO) sind zu beachten.
- d) Entsprechend den Sicherheitspflichten nach §4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind mindestens folgende anerkannte Regeln der Technik zu beachten und anzuwenden:
1. Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)
 2. Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV D30/DGUV-Vorschrift 73)
 3. Richtlinie 804 „Eisenbahnbrücken“ der DB Netz AG und
 - DIN EN 1990 - „Eurocode 0“ – Grundlagen
 - DIN EN 1991 - „Eurocode 1“ - Einwirkungen auf Tragwerke
 - DIN EN 1992 - „Eurocode 2“ - Stahlbeton- und Spannbetontragwerke
 - DIN EN 1993 - „Eurocode 3“ - Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten
 - DIN EN 1997 - „Eurocode 7“ - Entwurf, Berechnung u. Bemessung in der Geotechnikmit den entsprechenden Nationalen Anwendungsdokumenten (NA's)
 4. Richtlinie 813 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“
 5. Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)/ Ril 815 „Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten“
 6. Richtlinie 819 „LST-Anlagen7Sig-VB-NE,
 7. Richtlinie 836 „Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke planen, bauen und instandhalten“,
 8. „Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)“,
 9. „Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (FV-NE).
- e) Die Einstufungen der von der SPNV-Reaktivierung betroffenen Eisenbahnbrücken sind entsprechend den neuen betrieblichen Anforderungen zu überprüfen.



- f) Die Fahrbahnbefestigungen in den Bahnübergangsbereichen müssen einer zugelassenen Bauart mit Spurrillensicherung entsprechen. Eine einwandfreie Entwässerung ist zu gewährleisten.
- g) Die im Zuge der Rückbau/Umbaumaßnahme anfallenden Materialien, wie z.B. Bahnschwellen, Schienen, Betonfundamente, Asphalt usw. sind einer ordnungsgemäßen Verwertung/ Beseitigung zuzuführen.
- h) Sämtliche Bahnübergänge in dem Streckenabschnitt sind technisch zu sichern (§ 11 (6) EBO).
- i) Bei dem Bauwerk von Bahn-km 68,674 bis Bahn-km 68,691 handelt es sich um eine Straßenbrücke (B403) über das Streckengleis der BE Netz GmbH. Gemäß DIN EN 1990 ff muss im Bereich der Gleise ($R < 10.000$ m) ein lichter Abstand von 3,20 m zum jeweiligen Brückenwiderlager eingehalten werden bzw. der Anprall auf das Widerlager ist zu berücksichtigen. Hier sind weitergehende Schutzmaßnahmen vorzusehen.
- j) Die Bahnsteige sind mit einem Blindenleitsystem auszustatten. Als Bodenindikatoren sind Leitstreifen, Abzweigfelder, Abschlussstreifen und Aufmerksamkeitsfelder entsprechend den Erfordernissen anzuordnen. Bei der Ermittlung von Bahnsteighöhe und -abstände zum Gleis ist Ril 813 02 der DB Infra GO AG zu beachten.
- k) Die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) für die BE Netz GmbH ist bezüglich der neuen/geänderten Bahnanlagen zu ergänzen, das Betriebs- und Wartungspersonal zu schulen und einzuweisen. Eine Ausfertigung der betrieblichen Unterlagen ist der LEA spätestens bis zur eisenbahntechnischen Abnahme zu übermitteln.
- l) Vor Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage sind die Instandhaltungsvorschriften der BE Netz GmbH entsprechend dem geänderten Anforderungsprofil, die sich aus der Geschwindigkeitserhöhung und der Streckenaus-/ -belastung ergeben, zu ergänzen und das Wartungs- und Instandsetzungspersonal entsprechend zu schulen und einzuweisen. In den Anweisungen sind alle für den sicheren Betrieb der (Bahn-) Anlagen notwendige technische, organisatorische und bahnbetriebliche Maßnahmen aufzunehmen (Handlungsvorgaben). Der Inhalt der (Dienst-) Anweisungen darf vom Umfang des Planbeststellungsbeschlusses bzw. von der im Genehmigungsantrag dargestellten Betriebsweise nicht abweichen.
- m) Jeweils eine Ausfertigung der Dienstanweisung ist der LEA vorzulegen. Änderungen, die wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit der Anlagen haben, sind der LEA rechtzeitig anzuzeigen.
- n) Im Rahmen der Sicherheitspflichten haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Notfallmanagementsystem aufzubauen und vorzuhalten. Wesentliche Elemente des Notfallmanagementsystems sind die Einrichtung eines Unfallmeldewesens mit mindestens einer Unfallmeldestelle, die während der gesamten Betriebszeit ständig besetzt ist, Aufstellung von Planunterlagen (Gefahrenabwehr- und Rettungspläne), Anweisung für die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortungen, Mitwirkung bei Übungen der Fremdrettungskräfte und bei deren Ausbildung. Zur eindeutigen Lokalisierung der Ereignisstelle und zur Einsatzplanung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen des Kreises die ergänzten Planunterlagen mit den spezifischen Eisen-



bahninfrastrukturdaten (z. B. Kilometrierung, Bahnübergänge mit Bezeichnung, Schutzwände, Zugänge, Meldewege mit Ansprechstellen/-Personen usw.) zu übergeben. Die Handhabung ist im Rahmen von Betriebskontrollen und gemeinsamen Übungen mit dem Brand- und Katastrophenschutz zu überprüfen.

1.4.2 Bauausführung

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Bau nach dem aktuellen Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

Die durch die Baumaßnahmen entstehenden Staubentwicklungen sind durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf das Minimum zu reduzieren.

1.4.3 Baumaschinen/ Baulärm

Die verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV)⁴.

1.4.4 Kreuzungsvereinbarungen

Soweit erforderlich, ist durch die Vorhabenträgerin über die Abwicklung und Finanzierung der Maßnahmen mit den Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung gemäß dem EKrG⁵ zu schließen oder, sofern eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, eine Anordnung im Kreuzungsverfahrensverfahren zu beantragen.

1.4.5 Kompensation

Die Ablösevereinbarung zum Ausgleich des entstandenen Kompensationsdefizites ist der UNB vor Beginn der Maßnahme vorzulegen.

1.4.6 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.

Ein Abweichen von diesem festgelegten Bauzeitenfenster ist unzulässig; sollte dennoch eine Durchführung außerhalb des genannten Zeitraums beabsichtigt sein, bedarf dies einer vorherigen Planänderung bzw. eines entsprechenden Änderungsbeschlusses.

1.4.7 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

⁴ Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁵ Gesetz über die Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen (EKrG) vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



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.

1.4.8 Ökologische/Umweltfachliche Baubegleitung

Es wird eine ökologische Bauüberwachung unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Grafschaft Bentheim angeordnet. Der Ansprechpartner ist dem Landkreis 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.

1.4.9 Lärmschutz

1.4.9.1 aktiver Lärmschutz

Die Vorhabenträgerin hat als aktive Lärmschutzmaßnahme Schienenstegdämpfer am Hauptgleis fachgerecht einzubauen, dauerhaft zu erhalten und ihre Wirksamkeit während des Betriebs sicherzustellen. Schienenstegdämpfer sind nach den anerkannten Regeln der Technik und vor Aufnahme des regulären Betriebs des planfestgestellten Vorhabens einzubauen.

Der Einbau hat in folgenden Streckenabschnitten zu erfolgen:

- km 56,492 bis km 56,750
- km 56,886 bis km 57,276
- km 63,867 bis km 64,188
- km 65,127 bis km 65,237
- km 65,255 bis km 65,620
- km 65,921 bis km 66,250

Beschädigte oder in ihrer schallmindernden Wirkung beeinträchtigte Schienenstegdämpfer sind unverzüglich instand zu setzen oder zu ersetzen.

1.4.9.2 passiver Lärmschutz

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Zech vom 06.12.2022, haben die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Immissionsorte, gemäß §§ 41, 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG⁶ i. V. m. der 16. BImSchV⁷ dem Grunde nach Anspruch auf Ersatz der notwendi-

⁶ Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274, 2021 I S. 123) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁷ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



gen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und/oder einen Anspruch auf entsprechende Entschädigungszahlungen. Wegen der genauen Einzelheiten wird auf das schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros Zech vom 06.12.2022 Bezug genommen.

Bereich Esche

- Ringstraße 2: Außenwohnbereich

Bereich Hoogstede

- Bergstraße 17: Außenwohnbereich (Terrasse); NO- und NW-Fassade (EG + 1. OG)
- Bree 9: Außenwohnbereich (Terrasse) sowie Nord- und Ost-Fassade
- Bürgermeister-Harms-Ensink-Str- 17: Außenwohnbereich (Terrasse)
- Scheerhorner Siedlung 8: Außenwohnbereich (Terrasse)
- Scheerhorner Siedlung 10: Außenwohnbereich (Terrasse + Balkon)
- Mühlenweg 3A
- Meisenweg 12
- Meisenweg 14
- Meisenweg 18

Bereich Emlichheim

- Anne-Frank-Str. 40: Ost- und Südfassade (EG + 1. OG)
- Gebrüder-van-Eyk-Str- 2: Außenwohnbereich (Terrasse)
- Nachtigallenweg 2: Außenwohnbereich (Terrasse) sowie Südfassade (1. OG)
- Am Bhf. 18: Südfassade (EG + 1. OG)
- Am Bhf. 20: Westfassade (1. OG) und Südfassade (EG)
- Am Bhf. 22: Südfassade (EG)
- Deterskamp 16: Ostfassade (1. OG)
- Coevorder Str. 16A: Außenwohnbereich (Terrasse)

Bereich Laar

- Volzeler Grenzweg 1: SO- und NO-Fassade (EG + 1. OG)

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 24. BImSchV⁸ und sind zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral bzw. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Für die durch das festgestellte Vorhaben verlärmten und in ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung beeinträchtigten Außenwohnbereiche ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu

⁸ Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



leisten. Dies gilt für Terrassen, Balkone, Gärten und sonstige Außenflächen, die dem Wohnen im Freien dienen.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Eigentümerinnen und Eigentümern der betroffenen Grundstücke die verbleibenden unzumutbaren Beeinträchtigungen der Nutzung dieser Außenwohnbereiche zu entschädigen, soweit diese nicht durch Schutzvorkehrungen oder Anlagen vermieden werden können.

Der Anspruch auf Entschädigung wird dem Grunde nach festgestellt. Die Höhe der Entschädigung ist unter Berücksichtigung des Umfangs und der Dauer der verbleibenden Lärmbelastung sowie des Ausmaßes der eingeschränkten Nutzbarkeit des jeweiligen Außenwohnbereichs zu bestimmen. Die Festsetzung erfolgt erforderlichenfalls in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

1.4.10 Bodenschutz

- a) Werden im Rahmen der Baumaßnahme bei Erdarbeiten Bodenverunreinigungen festgestellt, ist unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim hierüber in Kenntnis zu setzen. Für eine Weiterführung der Erdarbeiten ist sodann eine fachlich qualifizierte Begleitung durch ein fachkundiges Ingenieurbüro erforderlich.
- b) Im Zuge der Baumaßnahme anfallendes Bodenmaterial, Gleisschotter oder sonstiges Aushubmaterial ist chemisch zu analysieren und entsprechend der Analyseergebnisse einer fachgerechten Wiederverwertung oder Entsorgung zuzuführen.
- c) Die bodenschonende Ausführung des Bauvorhabens ist entsprechend der Beschreibungen in den Antragsunterlagen auszuführen.
- d) Das in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben anfallende Bodenmaterial ist nach Möglichkeit vor Ort im Rahmen der Baumaßnahme z.B. für Andeckungsarbeiten wiederzuverwerten.
- e) Überschüssiges Bodenmaterial, das einer externen Verwertung zugeführt werden soll, ist in Abhängigkeit von dem geplanten Verwertungsweg im Hinblick auf Schadstoffe und Fremdstoffe zu untersuchen. Bei einer Verwertung des Bodens in einem technischen Bauwerk sind die Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung und bei einer geplanten Aufbringung auf Flächen außerhalb der Baumaßnahme (z.B. landwirtschaftliche Flächen) sind die Regelungen der Bundesbodenschutzverordnung zu berücksichtigen. Die Anforderungen an den Umgang mit Bodenmaterial und die Anzeige- und Dokumentationspflicht in Zusammenhang mit der Verwertung sind in dem beigelegten Infoblatt bzw. Musterformularen beschrieben.

1.4.11 Wasserschutz/ Auflagen Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD)

- a) In den Überschwemmungsgebieten HQ100 („Vechte“, „Dinkel“ und auch des „Emlichheimer Entlastungskanales“) ist rechtzeitig vor eintretendem Hochwasser die Baustelle incl. sämtlicher Gerätschaften und Materialien im ÜSG zu räumen. Wird durch die Reaktivierung des SPNVs auf der Strecke das ÜSG verkleinert, so ist dieses lamellengleich auszugleichen und die Untere Wasserbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim zur Erteilung einer Genehmigung zu beteiligen.



- b) Bei Vergrößerung der lichten Weite der Durchlässe und Wiederherstellung der Gewässer-
sohle ist das Abflussprofil der Gewässer den natürlichen Abflussverhältnissen anzupassen.
Eine Verbreiterung des Gerinnes und dadurch ggf. eine Verschlammung des Gewässers
ist auszuschließen. Die Durchgängigkeit des Gewässers darf nicht auf Dauer behindert
werden. Hierzu sollten die Durchlässe sohlgleich mit dem Gewässer gebaut sein, und die
Sohle naturnah wiederhergestellt werden (im Falle von Rahmendurchlässen ist naturnahes
Sohlsubstrat mit einzubauen). Das DWA-Merkblatt 509 (2014) ist zu beachten.
- c) Sofern es sich bei den Bahnseitengräben/ -mulden, die reprofiliert werden sollen, um ganz-
jährig wasserführende Gräben handelt, ist nach Möglichkeit eine Kontrolle des Aushubs auf
geschützte Tierarten wie z.B. Libellenlarven, im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung
vorzunehmen. Der „Leitfaden Artenschutz – Gewässerunterhaltung“⁹ ist zu beachten.
- d) Es ist zu gewährleisten, dass während der Bauarbeiten kein Baumaterial (z. B. Zement,
Beton, Farbe, Schutt) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in für Fische und andere aquati-
sche Organismen schädlichen Mengen von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder aus
Vorratsbehältern (z. B. für Hydrauliköl) in das Gewässersystem oder das Grundwasser ge-
langen. Entsprechende Havariebekämpfungsmittel sind vorzuhalten. Auch der Eintrag von
Sand/Sediment ist zu verhindern. Dabei ist auch ein möglicher Sandeintrag aus der vege-
tationslosen Trasse/Baustelle z.B. durch Starkregen zu berücksichtigen. Die Mobilisierung
von Sand und Sediment in der Gewässersohle und Ufer ist zu vermeiden. Der Eingriff ist
so gering wie möglich zu gestalten.

1.4.12 Abfallentsorgung

Die anfallenden Altmaterialien sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

1.4.13 Belange des Straßenverkehrs

- a) Arbeiten auf dem Straßengrund der Landesstraße 44 und der Bundesstraße 403 dürfen nur
nach rechtzeitiger Beteiligung und im Einvernehmen mit der Straßenmeisterei Nordhorn
ausgeführt werden.
- b) Die Anpassung der Straßenbeschilderung nach StVO¹⁰ (Gefahrenzeichen, Markierungen)
ist Sache der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Bei der Straßenverkehrsbehörde ist
von der Vorhabenträgerin eine straßenrechtliche Anordnung zur Anpassung der jeweiligen
Straßenbeschilderung nach StVO (Gefahrenzeichen, Markierungen usw.) zu veranlassen.

1.4.14 Denkmalschutz

Werden bei den Bau- oder Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche, mittelalterliche oder früh-
neuzeitliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken, auf-
fällige Bodenverfärbungen oder Steinkonzentrationen, auch in geringer Ausprägung) entdeckt,

⁹ „Leitfaden Artenschutz – Gewässerunterhaltung“, NLWKN 2017

¹⁰ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsent-
scheidung geltenden Fassung



besteht gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG¹¹ eine unverzügliche Meldepflicht gegenüber der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Nordhorn oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Abteilung Archäologie, Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg, Tel. 0441 / 205766-15.

Meldepflichtig sind die Finderinnen und Finder, die Bauleitenden sowie die Unternehmerinnen und Unternehmer.

Nach § 14 Abs. 2 NDSchG dürfen Bodenfunde und Fundstellen bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige nicht verändert werden; es ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, sofern die Denkmalschutzbehörden nicht vor Ablauf dieser Frist die Fortsetzung der Arbeiten gestatten.

1.4.15 Belange der Leitungsträger

1.4.15.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

- a) Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden.
- b) Aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) muss der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sein.
- c) Die Bauausführenden müssen sich vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren (Internet: <https://trassenauskunftkabel.telekom.de> oder per E-Mail: Planauskunft.Nord@telekom.de).
- d) Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

1.4.15.2 Erdgas Münster GmbH

- a) Sofern im Vorfeld noch erforderliche Sanierungs- und/oder Anpassungsmaßnahmen an den Leitungen erforderlich werden, sind diese im Detail mit der Erdgas Münster GmbH abzustimmen.
- b) Sofern Bauarbeiten in Leitungsnähe erforderlich werden, behält sich die Erdgas Münster GmbH vor, bei sämtlichen Arbeiten und vorbereitenden Maßnahmen im Leitungsbereich anwesend zu sein.
- c) Arbeiten, die die Sicherheit der Anlagen gefährden können, dürfen nur unter Aufsicht des Betriebsführers erfolgen. Den Anweisungen des Betriebsführers zum Schutz der Anlagen ist Folge zu leisten.
- d) Sollten Bauarbeiten in Leitungsnähe geplant sein, ist die ausführende Firma verpflichtet, der Erdgas Münster GmbH rechtzeitig eine neue Anfrage zu stellen. Nach Genehmigung erfolgt die weitere Begleitung der Bauausführung durch den zuständigen Betriebsführer.
- e) Das Merkblatt Schutzanweisung Gashochdruckleitungen, Auflagen und Hinweise zum Schutz von Anlagen der Erdgas Münster GmbH/ Nowega GmbH ist zwingend zu beachten.

¹¹ Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl. S. 517) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



1.4.15.3 EWE Netz GmbH

- a) Die bestehenden Leitungen und Anlagen sind in ihrer derzeitigen Trassenführung und ihrem Bestand grundsätzlich zu erhalten. Sie dürfen weder beschädigt, überbaut noch überpflanzt oder in sonstiger Weise beeinträchtigt oder gefährdet werden.
- b) Durch das Vorhaben dürfen die vorhandenen Leitungen und Anlagen weder in technischer noch in rechtlicher Hinsicht beeinträchtigt werden.
- c) Sollte durch die Durchführung des Vorhabens eine Anpassung der bestehenden Anlagen erforderlich werden, insbesondere in Form von Änderungen, Beseitigungen, Neuverlegungen (Versetzungen) oder sonstigen Betriebsmaßnahmen, sind die hierfür geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.
- d) Die EWE Netz GmbH ist in die weiteren Planungen einzubeziehen und frühzeitig im Verfahren zu beteiligen.

1.4.15.4 Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

- a) Sämtliche Arbeiten und sonstigen Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der zugehörigen Kabel sind ausschließlich in Anwesenheit eines fachkundigen Mitarbeiters der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH durchzuführen. Der zuständige Leitungsbetrieb ist bereits über beabsichtigte Arbeiten im Näherungsbereich – in der Regel ab einem Abstand von etwa 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel – rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme zu informieren.
- b) Die Feststellung, Kennzeichnung und Einweisung in den Verlauf des Schutzstreifens erfolgt durch einen Mitarbeiter der Gasunie. Hierdurch entstehen dem Vorhabenträger keine Kosten. Es ist jedoch sicherzustellen, dass spätestens fünf Werktage vor Beginn jeglicher Arbeiten im Schutzstreifenbereich Kontakt mit dem in der Stellungnahme benannten Leitungsbetrieb aufgenommen wird.
- c) Die Stellungnahme einschließlich der zugehörigen Pläne und Schutzanweisungen ist während der gesamten Bauzeit auf der Baustelle in aktueller Fassung bereitzuhalten.
- d) Im Falle einer Störung außerhalb der üblichen Dienstzeiten ist unverzüglich die ständig besetzte Leitzentrale der Gasunie (Kontaktdaten gemäß Stellungnahme) zu informieren.
- e) Sämtliche Bauarbeiten im Bereich der genannten Anlagen der Gasunie sind vor Beginn der Ausführung bei der Gasunie anzumelden.

1.4.15.5 Nowega GmbH

- a) Innerhalb des Schutzstreifens sind die Errichtung von Gebäuden sowie leitungsgefährdende Einwirkungen untersagt.
- b) Arbeiten, die geeignet sind, die Sicherheit oder Funktionsfähigkeit der Anlagen zu beeinträchtigen, dürfen ausschließlich unter Aufsicht des Betriebsführers durchgeführt werden. Den zum Schutz der Anlagen erteilten Anweisungen des Betriebsführers ist uneingeschränkt Folge zu leisten.



- c) Sofern Bauarbeiten im Nahbereich der Leitung vorgesehen sind, ist die ausführende Firma verpflichtet, rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten eine entsprechende Anfrage bei der Nowega GmbH einzureichen. Nach erteilter Zustimmung erfolgt die bauausführende Begleitung durch den zuständigen Betriebsführer.
- d) Die Richtlinie „Schutzanweisung Gashochdruckleitungen mit Auflagen und Hinweisen zum Schutz der Anlagen der Erdgas Münster GmbH/Nowega GmbH“ ist zwingend zu beachten.

1.4.15.6 Thyssengas GmbH

- a) Für die Absicherung des gesamten oder anteiligen Überbaus sind folgenden Sicherheitsmaßnahmen erforderlich:
 - Schutzeinrichtungen wie Schutzgerüste, o. ä., oder alternativ ein hohes Fallbett sind auszuweisen. Für den gesamten oder anteiligen Brückenkörper ist das Fallbett so zu gestalten, dass die Aufprallkräfte seitlich neben der Leitung eingeleitet werden.
 - Die Aufstandsflächen des Krans sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.
 - Die max. Pratzlasten ist der Thyssengas vorzulegen. Die genaue Lage der Leitung ist zu überprüfen.
 - Der Mindestabstand der Aufstandsfläche (Rand) zur Rohrleitung (Außenkante) beträgt 4 m.
 - Weiterhin sollte die Tragfähigkeit der befestigten Aufstandsfläche mindestens 800 kN/m² betragen, dies entspricht den Regel-Anforderungen der Feuerwehr.
 - Die Mindestgröße der Lastverteilungsfläche ist vorab zu ermitteln, die Standfestigkeit des Untergrundes ist vorher zu überprüfen.
 - Die Transportlasten und die Abstützkräfte des Krans sind der Thyssengas vorzulegen.
- b) Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind folgende Hinweise, Anweisungen und Regeln zu beachten:
 - Die für Bodenverdichtung vorgesehenen Baufahrzeuge und Maschinen sind der Thyssengas im Vorfeld der Beauftragung zur Freigabe vorzulegen, daraus können sich notwendige Schutzmaßnahmen und Erschütterungsmessungen ergeben. Gleiches gilt für Ramm- und Verdichtungsarbeiten in der Nähe des Schutzstreifens (< 20 m) mit möglichen Auswirkungen auf die Leitung.
 - Vor Baubeginn muss vorab ermittelt werden, ob durch die geplanten Abbrucharbeiten die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit V kleiner 30 mm/sec überschritten wird. Sollte dies der Fall sein, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen.
 - Eine Überbauung des Schutzstreifens ist nicht möglich, da das Errichten von geschlossenen Bauwerken und sonstigen baulichen Anlagen (inklusive Fundamente, Gebäude, Garagen, Carports, Schallschutzwände, Überdachungen, etc.) jeglicher Art innerhalb des Schutzstreifens gemäß den für diese Leitung gültigen Regeln des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.) nicht gestattet ist. Darüber hinaus dürfen keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder den Betrieb unserer Gasfernleitung beeinträchtigt oder gefährden.



- Spundwände sind nach Möglichkeit außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen. Bei entstehenden Zwangslagen ist eine Abstimmung in der Örtlichkeit vorzunehmen. Das Setzen der Spundwände darf den Bestand oder den Betrieb der Gasleitung nicht beeinträchtigen oder gefährden. Die Spundwände müssen absolut standfest erstellt werden. Sollten Absackungen im Leitungsbereich entstehen, müsste die Leitung auf Ihre Kosten freigelegt und wieder in einen spannungsfreien Zustand gebracht werden.
- c) Alle Maßnahmen, auch außerhalb des Schutzstreifens, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, sind frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen, damit die Thyssengas GmbH prüfen können, ob die jeweils angezeigte Maßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.
- d) Für das Überfahren der Gasfernleitung mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung sind druckverteilende Maßnahmen, bspw. Auslegen von Baggermatratzen, erforderlich. Dabei muss durch einen geeigneten Unterbau eine gleichmäßige Druckverteilung sichergestellt werden.
- e) Die Baustelleneinrichtungen, das Lagern von Bauelementen bzw. schwertransportablen Materialien und das Lagern von Mutterboden/ sonstigem Bodenabtrag sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet. Niveauänderungen dürfen in diesem Bereich ebenfalls nicht vorgenommen werden. Der Standort der Baufahrzeuge, Kräne und Gerüste sind vor Ort mit der Betriebsstelle der Thyssengas GmbH festzulegen.
- f) Schwebende Lasten über den Gasfernleitungen sind zu vermeiden. Bei schwebenden Lasten über den Ferngasleitungen, ist der Thyssengas im Vorfeld ein Konzept vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie die Gasfernleitungen vor herabstürzende Lasten geschützt werden. Der Lastentransport darf erst nach Genehmigung des Konzepts erfolgen.
- g) Vor Kampfmittelsondierungen ist eine frühzeitige Abstimmung erforderlich.
- h) Eventuell geplante neue Baumstandorte sind gemäß DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitungen vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefährdungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, sollte der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden. Der Schutzstreifen kann landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt werden. Dabei darf flachwurzelndes Strauchwerk bis zu 2,0 m Höhe in solchen Abständen gepflanzt werden, dass auf Dauer Kontrollbegehungen der Leitungstrasse ohne Beeinträchtigungen möglich sind.
- i) Folgende Sicherungsmaßnahmen sind im Voraus zu beachten:
 - Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche den Wert von 8,5 N/cm² nicht überschreiten, eingesetzt werden.
 - Im Bereich der Leitungsschutzstreifen ist die Schallschutzwand mit herausnehmbaren Segmenten auszustatten, damit gewährleistet bleibt, dass bei einem evtl. Einsatz von Baumaschinen ausreichender Arbeitsraum zur Verfügung steht und die Zugänglichkeit



der Leitungen gesichert bleibt. Konstruktive Einzelheiten (Segmentbreite, Gründungstiefe, Fundamentierung etc.) sind mit uns abzustimmen.

- Die Standorte der Bohrpfähle der Schallschutzwand sind vor Ort mit der zuständigen Betriebsstelle festzulegen.
- Sollte die geplante Schallschutzwand auf einem Torsionsbalken errichtet werden, ist dies unter Vorlage detaillierter Projektpläne mit uns frühzeitig abzustimmen.
- Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1,0 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m zu unseren Anlagen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.
- Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen: Bei offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie sollen 0,40 m bei Kreuzungen und in kurzen Abständen 2,00 m bei Parallelführungen nicht unterschreiten. Sollte nicht in offener Bauweise verlegt werden, ist das Verfahren mit uns frühzeitig im Detail abzustimmen und die Abstände zur Leitung sowie die begleitende Einmessung festzulegen.
- Versickerungsmulden zur Ableitung von Oberflächenwasser sind im Leitungsschutzstreifen nicht zulässig.
- Im Bereich von Entwässerungsgräben bzw. -mulden ist eine Mindestüberdeckung von 1,0 m über der Leitung notwendig, ansonsten sind, sofern möglich, besondere Sicherungsmaßnahmen oder eine Umlegung der Gasfernleitung erforderlich.
- Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen erforderlich. Falls die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit $V < 30$ mm/sec überschritten wird, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Die lichten Abstände von verbleibenden und wieder gezogenen Spundwänden müssen vor Ort mit der zuständigen Betriebsstelle einvernehmlich abgestimmt werden.
- Die Standsicherheit der Gasfernleitung muss auch während der Bauzeit gewährleistet bleiben. Sollten Absackungen im Leitungsbereich entstehen, ist die Leitung auf Kosten der Vorhabenträgerin freizulegen und wieder in einen spannungsfreien Zustand zu verbringen.
- Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile, einschließlich Begleitkabel, sind durch eine Holzummantelung o.ä. so zu sichern, dass die Rohrisolierung vor mechanischen Beschädigungen geschützt wird.
- Schachtbauwerke, Kanalschächte und Kabelschächte sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.
- Die Baugrube im Kreuzungsbereich ist sorgfältig anzulegen, wobei die freigelegte Leitungslänge das Maß von max. 3 m (Stützweite) nicht überschreiten darf. Bei der Verfüllung des Rohrgrabens muss die Leitung in einer Schichtdicke von mindestens 0,2 m allseitig in Sand eingebettet werden.
- Im Parallelführungsbereich der Anlagen ist der Verlegegraben sorgfältig anzulegen und zu verbauen. Zur Vermeidung unerwünschter Bodensetzungen im Leitungsbereich ist das eingebrachte Verfüllungsmaterial sorgfältig zu verdichten. Sollten dennoch nennenswerte Bodensetzungen auftreten, müsste der entsprechende Leitungsabschnitt



mit erheblichem Kostenaufwand zu Lasten des Verursachers zum Spannungsabbau freigelegt werden.

- Bodenabtrag bzw. -auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m bis höchstens 1,5 m erlaubt. Sollte eine erhebliche Aufschüttung im Leitungsbereich geplant sein, müssen weitergehende Sicherungsmaßnahmen oder eine Umlegung der jeweiligen Gasfernleitung, gesondert abgestimmt werden.
 - Fundamente wie z. B. für Beschilderung sind nach Möglichkeit außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen. Bei entstehenden Zwangslagen ist eine Abstimmung in der Örtlichkeit vorzunehmen.
 - Das Errichten von Zäunen, Mauern und Pfosten ist mit der Betriebsabteilung der Thyssengas GmbH abzustimmen.
 - Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.
 - Der Schutzstreifen der Gasfernleitung muss jederzeit sichtbar und begehbar bleiben.
 - Für Wartungs-, Überwachungs- und Reparaturarbeiten muss die Zugänglichkeit der Ferngasleitungen durch unsere Beauftragten jederzeit gewährleistet sein.
 - Dem Überfahren der Gasfernleitungen mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung können wir nur nach erfolgten druckverteilenden Maßnahmen, wie Auslegen von Baggermatratzen oder dergleichen, zustimmen.
 - Der Zustand der Rohrisolierung ist frühzeitig vor Baubeginn durch eine Intensivmessung auf eventuelle Schäden zu überprüfen, die ggf. vorher zu beseitigen sind.
- j) Frühzeitig vor Beginn jeglicher Tätigkeiten im Bereich der Gasfernleitungen, ist vom Veranlasser der Maßnahme durch Vorlage detaillierter Projektpläne (Grundrisse, Längenschnitte, Querprofile) eine aktuelle Leitungsauskunft über <https://portal.bil-leitungsauskunft.de> einzuholen, damit die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH ein aktuelles Planwerk übergeben und die Gasfernleitung im Anschluss durch den o.g. Netzbetrieb vor Ort angezeigt werden kann. Diese Unterlagen sind frühzeitig zur Verfügung zu stellen, so dass ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Stellungnahme verbleibt.
- k) Bauarbeiten im Schutzstreifenbereich der Gasfernleitungen dürfen nicht erfolgen.
- l) Soweit aus den Abstimmungen Leitungsanpassungen oder Leitungsumlegungen oder der notwendige Abschluss einer Leitungsänderungsvereinbarung resultieren, sind die weiteren Vorgehensweisen, Folgekostenregelung und Trassierung mit der Fachabteilung B-P-G zu klären.
- m) Die allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen sowie die Datenschutzbestimmungen der Thyssengas GmbH und die Anweisung Hochspannungsbeeinflusste Gastransportleitungen sind zu beachten.
- n) Die Gasrohrleitungen unterliegen einer Hochspannungsbeeinflussung. Bei Arbeiten an den Gasrohrleitungen besteht eine elektrische Gefährdung durch hohe Berührungsspannungen. Es sind die Schutzmaßnahmen gemäß dem DVGW Arbeitsblatt GW 22 oder Thyssengas Betriebsanweisung 130.1 anzuwenden. Es sind die Auflagen der GW 22 und der GW



28 (Wechselstromkorrosion) zu beachten und einzuhalten. Die konkreten Sicherungsmaßnahmen sind mit der zuständigen Betriebsstelle abzustimmen.

1.4.15.7 Vodafone GmbH

- a) Die Anlagen der Vodafone GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern. Sie dürfen weder überbaut noch vorhandene Überdeckungen verringert werden.
- b) Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn der Auftrag an TDRC-N.Bremen@vodafone.com zu richten, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

1.4.15.8 Westnetz GmbH

- a) Arbeiten in der Nähe der Anlagen sind mit besonderer Sorgfalt auszuführen, da bei Annäherung bzw. deren Beschädigung Lebensgefahr besteht.
- b) Im Hinblick auf einen künftig erforderlichen sicheren Betrieb sowie zur Vermeidung von Schäden und Unfällen sind Anpflanzungen sowie alle Erdarbeiten einschließlich Geländeaufhöhungen und -abtragungen im Näherungsbereich der Versorgungsleitungen zwingend mit der Westnetz GmbH abzustimmen. Dies gilt insbesondere auch für die Schutzstreifenbereiche der Freileitungen.
- c) Es ist sicherzustellen, dass die geltenden Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten in Leitungsnähe sowie die Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände beachtet werden.
- d) Um jegliche Gefährdung auf den Baustellen im Bereich unserer 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 unseren Anlagenteilen eingehalten wird. Es ist daher erforderlich, alle Beteiligten von dieser Notwendigkeit anhand der „Schutzanweisung für Baufachleute/Bauherren“ zu unterrichten.
- e) Bei Tiefbauarbeiten ist auf die vorhandenen Versorgungsanlagen Rücksicht zu nehmen, um Schäden und Unfälle zu vermeiden.
- f) Schachtarbeiten in der Nähe der Anlagen sind von Hand auszuführen.
- g) Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten ist Kontakt zur Westnetz GmbH aufzunehmen, um evtl. notwendig werdende Umbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen termingerecht durchführen zu können.

1.4.15.9 Westnetz Gas GmbH

- a) Vor Beginn jeglicher Bauarbeiten in den Schutzstreifenbereichen und in der Nähe der Erdgashochdruckleitungen hat die örtliche Abstimmung der Arbeiten mit dem anlagenverantwortlichen Meister zu erfolgen (Kontaktdaten sind der Stellungnahme vom 12.02.2025 zu entnehmen).



- b) Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung freizuhalten und darf auch nicht mit Bäumen bepflanzt werden.
- c) Oberflächenbefestigungen im Bereich der Erdgashochdruckleitungen in Beton sind nicht zulässig.
- d) Das Lagern von Bauelementen, schwertransportablen Materialien, Mutterboden oder sonstigem Bodenabtrag sind in dem Schutzstreifenbereich nicht gestattet.
- e) Größere Bodenauf- und abträge ($> 0,20$ m) sind ohne Absprache nicht zulässig.
- f) Bei Auskofferungen im Bereich der Erdgasleitungen ist eine Gefährdung der Erdgasleitungen, auszuschließen.
- g) Die Erdgashochdruckleitungen müssen jederzeit, auch während der Baumaßnahme, zugänglich und funktionstüchtig bleiben.
- h) Waldbestände und Einzelbaume müssen einen Abstand von $> 2,50$ m beiderseits der Leitungsaußenkanten aufweisen. Strauchwerk bis 2,0 m Höhe darf in solchen Abstand gepflanzt werden, dass Inspektionen, Messungen und sonstige Maßnahmen ohne Beeinträchtigungen möglich sind. Bei Überwachungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten an einer Versorgungsleitung oder Kabel kann auf evtl. vorhandene Anpflanzungen und Anlagen in dem Schutzstreifenbereich keine Rücksicht genommen werden.
- i) Im Zuge von Erschließungsarbeiten (Kanalanschluss, Gas-/Wasser- und Stromleitungsverlegungen etc.) ist die Erdgashochdruckleitung zu berücksichtigen. Dabei hat sich das Geländeniveau nicht wesentlich zu verändern ($\pm 0,20$ m).
- j) Sofern neue Anlagen oder Änderungen von Straßen und Wegen, wasserwirtschaftlichen Anlagen, Grundstücken (Eigentumsverhältnissen), Geländehöhen, Grünanlagen und Bepflanzungen im Bereich der Versorgungsanlagen zu erwarten sind, müssen anhand von Detailplanungen rechtzeitig Abstimmungen mit der Westnetz Gas GmbH erfolgen.
- k) Das Befahren der Erdgashochdruckleitungen mit Raupen oder Kettenfahrzeugen oder sonstigen Lastkraftwagen und Abräummaschinen ist bei unbefestigten Oberflächen ohne Zustimmung der Westnetz Gas GmbH nicht erlaubt.
- l) Zuwegungen und Überfahrten sind für die Befahrung mit Transport- und Hebefahrzeugen ($= 12$ to. Achslast) zu ertüchtigen bzw. durch geeignete Maßnahmen (z. B. Baggermatratzen, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern.
- m) Sollten bei der Durchführung der Arbeiten Schäden an den Erdgashochdruckleitungen entstehen, ist unverzüglich der zuständige Meister oder die Leitzentrale zu benachrichtigen (Kontakt Daten sind der Stellungnahme vom 12.02.2025 zu entnehmen). Aus Sicherheitsgründen sind die Arbeiten im Bereich der Schadstelle einzustellen, bis der Schaden durch die Westnetz Gas GmbH begutachtet worden ist und die Arbeiten wieder freigegeben werden.
- n) Bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahme sind die Anweisungen zum Schutz von Erdgashochdruckleitungen (inkl. Begleitkabel) der Westnetz Gas GmbH zu beachten.
- o) Den Weisungen der Mitarbeiter der Westnetz Gas GmbH ist zwingend Folge zu leisten.



1.4.15.10 Westnetz GmbH- Spezialservice Strom

- a) Für die Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Bereich der o. g. Hochspannungsfreileitungen ist zu beachten:
- Bei Verlegung von Fernmelde- oder Informationskabeln sind die „DIN VDE 0845-6-1 und die DIN VDE 0845-6-2, Maßnahmen bei Beeinflussung von Telekommunikationsanlagen durch Starkstromanlagen, Teil 1 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 den v. g. Hochspannungsfreileitungen ist 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 der Rohrleitung nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zwischen den Eckstielen der Maste und der Außenkante der Rohrleitung ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m einzuhalten.
- b) Sofern eine metallene Rohrleitung und/oder Steuer- bzw. Überwachungskabel mitverlegt werden, ist 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 einem eventuellen Erdschluss der mit induktiver Sternpunktterdung betriebenen 110-kVStromkreise können in der Rohrleitung sowie im eventuell mitverlegten Steuer- bzw. Fernmeldekabel Spannung induziert werden. Mitverlegte Steuer- oder Überwachungskabel sind entsprechend der „DIN VDE 0845-6-1 und der DIN VDE 0845-6-2, Maßnahmen bei Beeinflussung von Telekommunikationsanlagen durch Starkstromanlagen, Teil 1 und Teil 2“ zu betreiben.
- c) Die zu treffenden Schutzmaßnahmen müssen bereits bei den Bauarbeiten zur Verlegung der Rohrleitung wirksam sein.
- d) Im Schutzstreifen der Leitungen dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die folgende Endwuchshöhe:
- zwischen den Masten 17 und 19 von maximal 3,00 m
 - zwischen den Masten 9 und 10 von maximal 3,00 m
 - zwischen den Masten 10 und 11 von maximal 10,00 m
 - zwischen den Masten 11 und 12 von maximal 3,00 m erreichen.
- e) Die Maste sind in einem Umkreis von mindestens 15,00 m Radius von jeglicher Bepflanzung freizuhalten.
- f) Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumbruch die Hochspannungsfreileitungen beschädigt wird. Daher sind in diesen Bereichen Gehölze anzupflanzen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den



Grundstückseigentümer/den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die Westnetz GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.

- g) Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.
- h) Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.
- i) Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind der Westnetz GmbH baureife Planunterlagen durch das ausführende Unternehmen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur abschließenden Prüfung und Stellungnahme zuzusenden sowie den Namen und die Anschrift des Bauherrn / Grundstückseigentümers anzugeben.
- j) Der Beginn der Bauarbeiten ist unter Angabe des in der Stellungnahme genannten Zeichens mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Westnetz GmbH (Kontaktdaten sind der Stellungnahme vom 31.03.2025 zu entnehmen) anzuzeigen, um einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren.
- k) Die Einweisung erfolgt insbesondere aufgrund der „Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/ Bauherren“ der Westnetz GmbH, deren Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- l) 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 Grundstückseigentümer/ Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.
- m) Der Grundstückseigentümer/Bauherr haftet gegenüber den jeweiligen Eigentümern im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

1.4.15.11 Wintershall Dea GmbH

Gasleitung DN 125

- a) Alle Arbeiten im Nahbereich der Anlagen der Wintershall Dea Deutschland GmbH sind unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der DVGW-Richtlinien G 463 und GW 315 sowie der TRFL, durchzuführen.
- b) Zur Sicherung der Leitungen und Begleitkabel bestehen Schutzstreifen (d. h. 4 m beiderseits der Leitungssachse). In diesen Schutzstreifen sind grundsätzlich keine anlagengefährdenden Maßnahmen (z.B. Abgrabungen, Errichten von Bauwerken, Anpflanzung von Gehölzen etc.) zulässig.



- c) Eine ggf. erforderliche Kreuzung im Rahmen von Erschließungsmaßnahmen (Kabel- / Leitungsverlegungen) ist nur nach vorheriger Abstimmung mit den Betriebsstellen der Harbour Energy zulässig. Die bei der Kreuzung erforderlichen Erdarbeiten sind in Handschachtung und im Beisein eines Verantwortlichen der Wintershall Dea Deutschland GmbH bzw. des Betriebsführers durchzuführen.
- d) Vor Aufnahme der Arbeiten ist die Wintershall Dea GmbH rechtzeitig, min. 5 Arbeitstage vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten, zu informieren. Die Kontaktdaten sind der Stellungnahme vom 02.04.2025 zu entnehmen.

Grubenanschlussbahn Esche - Osterwald

- a) Alle Maßnahmen im Trassenbereich der Grubenanschlussbahn sind innerhalb der Bentheimer Eisenbahn AG abzustimmen, um den laufenden Bahnbetrieb nicht zu beeinflussen/zu gefährden.
- b) Alle geplanten Baumaßnahmen im Trassenbereich der Grubenanschlussbahn sind von der Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) zu prüfen und zu genehmigen.

1.5 Hinweise

Hinsichtlich des Baulärms sind die Vorgaben der AVV-Baulärm¹² einzuhalten.

1.6 Zusagen

Sämtliche schriftlichen Zusagen der Vorhabensträgerin sind einzuhalten. Davon erfasst sind auch Zusagen, die in Erwiderung auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden.

1.7 Vorbehaltene Entscheidungen

1.7.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regelung des § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt.

1.7.2 Entscheidungsvorbehalt

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Ausführungsplanung, 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.

¹² Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 (BGBl. I S. 1214) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



1.7.3 Vorbehalt zur eisenbahnrechtlichen Bauausführung

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht vorbehaltlich der Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Die Vorhabenträgerin hat der zuständigen Aufsichtsbehörde, derzeit die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA), im Handelsregister des Amtsgericht Hannover eingetragen unter HRB 51118, die Eisenbahnbetriebsanlagen betreffenden Ausführungsunterlagen vor Baubeginn zur Prüfung (interne Baufreigabe) vorzulegen. Baubeginn und Fertigstellung sind der Aufsichtsbehörde durch die Vorhabenträgerin möglichst frühzeitig schriftlich anzuzeigen.

1.7.4 Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht vorbehaltlich der im Rahmen der Maßnahme gemäß § 45 StVO¹³ zu treffenden notwendigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde.

1.8 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

Alle im Verfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen gegen den Plan und das Vorhaben werden zurückgewiesen und für unbegründet erachtet, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise oder Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich nicht im Laufe des Verfahrens auf andere Art und Weise erledigt haben.

1.9 Anzeigepflichten

Da für die Entwässerung der bestehenden Gleisanlagen bereits ein genehmigtes Entwässerungskonzept vorliegt (vgl. Unterlagen B8) und die Vorlage eines neuen Konzepts insoweit entbehrlich ist, sind Änderungen hinsichtlich Art und Umfang des eingeleiteten Wassers, baulicher Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Soweit hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, ist diese rechtzeitig unter Vorlage der entsprechenden Antragsunterlagen zu beantragen.

1.10 Kostenentscheidung

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

¹³ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



2. Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst die Reaktivierung des SPNV auf dem Streckenabschnitt Neuenhaus bis Coevorden, der derzeit ausschließlich dem Güterverkehr dient. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 50 km/h mit einem Bremsweg von 400 m. Der Streckenabschnitt Bad Bentheim bis Neuenhaus wurde bereits für den SPNV reaktiviert und im Jahr 2019 freigegeben. Die bisher in Neuenhaus endenden Personenzüge sollen künftig bis Coevorden verkehren. Mit der Reaktivierung des Abschnitts von Neuenhaus bis Coevorden für den SPNV wird der Ausbau der Streckeninfrastruktur erforderlich. Um das Betriebskonzept umsetzen zu können, ist im bereits reaktivierten Streckenabschnitt Bad Bentheim bis Neuenhaus ein zusätzliches Kreuzungsgleis im Bereich Frenswegen erforderlich. Wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht Bezug genommen (vgl. Unterlage A1, S. 20 ff).

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Aufgrund des Antrages der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH vom 21.12.2022 wurde das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG durchgeführt.

Für das Vorhaben wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Der UVP-Bericht ist als Anlage C19.1.4.1 Teil der Planunterlagen.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 10.02.2025 durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Dezernat 41 Planfeststellung – (NLStBV) eingeleitet. Den Trägern öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 10.02.2025 Gelegenheit gegeben, ihre Stellungnahme zum geplanten Vorhaben abzugeben.

Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen vom 17.02.2025 bis einschließlich 17.03.2025 in elektronischer Form auf der Internetseite der NLStBV nach §18a Abs. 3 S. 1 AEG, erfolgte durch die Anhörungsbehörde (NLStBV, Dez. 41). Zusätzlich erfolgte gemäß § 18a Abs. 3 S. 4 die Bekanntmachung in der örtlichen Tageszeitung Grafschafter Nachrichten am 15.02.2025.

Innerhalb der bis zum 17.04.2025 laufenden Frist für die Einwendungen und Stellungnahmen gingen 34 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie eine private Einwendung ein. Mit E-Mail vom 16.04.2025 ging noch von einem Träger öffentlicher Belange eine (verfristete) Stellungnahme ein. Gem. § 73 Abs. 3a S. 2 VwVfG waren die in dieser Stellungnahme geltend gemachten Belange zu berücksichtigen. Am 08.05.2025 wurde nach vorheriger gewährter Fristverlängerung eine weitere Stellungnahme von einem Träger öffentlicher Belange übersandt. Den Trägern öffentlicher Belange wurden mit E-Mail vom 07.11.2025 bzw. mit E-Mail vom 27.11.2025 die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zu ihrer Stellungnahme übersandt. Den privaten Einwendern ist die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 26.11.2025 zugestellt worden.

Mit E-Mail vom 03.12.2025 wurde die erste Deckblattänderung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG bei der Planfeststellungsbehörde beantragt. Die Änderung umfasst die Anpassung der Maßnahmenblätter, Anl. C19.1.5.1, die aufgrund der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim erforderlich wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat mit



E-Mail vom 03.12.2025 der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim beteiligt. Nach erneuter Überarbeitung der Maßnahmenblätter hat die Untere Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 26.01.2026 der Deckblattänderung zugestimmt.

Gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 des AEG in Verbindung mit §§ 73 Abs. 6 VwVfG ist der Anhörungsbehörde das Ermessen eingeräumt, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Der Verzicht auf einen Erörterungstermin ist ermessensfehlerfrei, wenn eine Erörterung nicht zur Klärung des Sachverhalts oder zur Wahrung der Rechte der Betroffenen notwendig erscheint. Die Vorhabenträgerin hat die Erfüllung sämtlicher im Anhörungsverfahren gestellten Forderungen und die Berücksichtigung der vorgebrachten Hinweise und Anregungen zugesagt. Aus den vorliegenden Unterlagen und den eingegangenen Stellungnahmen lassen sich alle Bedenken, Anregungen und Hinweise abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der Stellungnahmen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Auch die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben keinen Bedarf an einer Erörterung angezeigt. Aus diesen Gründen war aus Sicht der Anhörungsbehörde eine Erörterung der Sache in einem förmlichen Erörterungstermin nicht notwendig.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Grundsätzlich gilt für Eisenbahnen, die – wie hier - nicht zum Netz der Deutschen Bahn AG gehören, das NESG¹⁴ (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.

2.2.1.2 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG i. V. m. § 72 ff. VwVfG ist gemäß § 12 Abs. 3 ZustVO-Verkehr¹⁵ die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig. Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 41 – Planfeststellung, des Zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV

¹⁴ Nieders. Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen (NESG) vom 16.12.2004 in der Fassung vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S.88)

¹⁵ 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).



2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit und die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt (vgl. Ziffer 2.1.2). Die Auslegung der Planunterlagen entsprach den gesetzlichen Anforderungen. Der notwendige Umfang der auszulegenden Unterlagen wurde zwischen der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde vorab abgestimmt.

Der vorgelegte Plan ist von der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH eisenbahntechnisch geprüft worden. Nach der Stellungnahme der LEA vom 11.04.2025 (BEN 1 / L2-5207) können die beantragten Maßnahmen unter Beachtung der dort genannten Auflagen und Hinweise ausgeführt werden. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 22.10.2025 die Einhaltung sämtlicher Auflagen und Hinweise zugesagt.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist gemäß § 5 Abs. 1 UVPG¹⁶ eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

2.2.2.1 Allgemeines

Bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke im Abschnitt zwischen Neuenhaus und dem Euroterminal in Coevorden handelt es sich um eine Änderung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Die Vorhabenträgerin hat hierzu eine Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlagen C19.1.4.1 und C19.1.4.2) vorgelegt.

Gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG ist für ein Änderungsvorhaben, für das bislang keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, eine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich, wenn das Vorhaben nach Anlage 1 UVPG grundsätzlich UVP-pflichtig ist und hierfür keine Größen- oder Leistungswerte festgelegt sind. Das beantragte Vorhaben stellt nach Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG die Änderung einer sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage dar (Errichtung von vier neuen Haltepunkten, zwei Kreuzungsbereichen sowie eines Parallelgleises), für die eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben ist.

Die UVP-Pflicht besteht gem. § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG, wenn diese Vorprüfung ergibt, dass die Änderung voraussichtlich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Nach § 3 UVPG umfassen Umweltprüfungen die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Schutzgüter. Sie dienen einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze und werden nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 UVPG durchgeführt. Diese Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben voraussichtlich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG im Rahmen der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen sind.

¹⁶ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. März 2021 (BGBl. IS. 540) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



sichtigen sind. Die Feststellung der UVP-Pflicht ist von der Planfeststellungsbehörde unter Angabe der wesentlichen Gründe gemäß § 5 Abs. 2 UVPG mit Datum vom 06. Februar 2025 öffentlich bekannt gemacht worden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG unselbstständiger Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 18 ff. AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 3 Satz 1 sowie Abs. 5 bis 7 VwVfG.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 19 UVPG wurde über das zentrale Internetportal <https://www.uvp-verbund.de> (UVP-Kategorie Verkehrsvorhaben) vorgenommen; die Informationen sind dort seit dem 04. März 2026 zugänglich gemacht.

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

Die Umweltauswirkungen eines Vorhabens werden durch einen Vergleich des bestehenden Zustands mit dem prognostizierten Zustand nach Umsetzung des Plans ermittelt. Zu diesem Zweck werden nachfolgend zunächst das Untersuchungsgebiet und die angewandte Methodik beschrieben, anschließend der derzeitige Zustand dargestellt und schließlich auf Grundlage der relevanten Wirkfaktoren für jedes Schutzgut die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen herausgearbeitet.

2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Für das Vorhaben wurden die erheblichen Schutzgüter und die maßgeblichen Projektwirkungen getrennt nach Bau-, Anlage- und Betriebsphase ermittelt. Im Bereich der Flächeninanspruchnahme ergeben sich während der Bauphase Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie auf Fläche, Boden und Wasser, in der Anlagenphase bestehen Beeinträchtigungen der Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt sowie von Fläche, Boden und Wasser. Hinsichtlich der Lärmimmissionen kommt es in der Bauphase zu Auswirkungen auf Menschen, insbesondere auf die menschliche Gesundheit, sowie auf Tiere und die biologische Vielfalt; im Betrieb treten für beide Schutzgüter ebenfalls Geräuschbelastungen auf. Erschütterungen wirken in der Bauphase auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, sowie auf Tiere und die biologische Vielfalt ein, während im Betrieb lediglich Tiere und die biologische Vielfalt betroffen sind. Optische Beunruhigungen betreffen in der Bauphase das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt. Eine Kollisionsgefährdung besteht ausschließlich im Betrieb und wirkt sich auf Tiere und die biologische Vielfalt aus.

2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik

Für die Festlegung des Untersuchungsgebiets wurde der Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes zugrunde gelegt, wonach je Schutzgut grundsätzlich unterschiedliche seitliche Ausdehnungen zu berücksichtigen sind (unter anderem bis zu 1000 m für Menschen, Tiere/ Pflanzen und Landschaft). Von diesen Regelwerten wird im vorliegenden Verfahren abgewi-



chen und das Untersuchungsgebiet verkleinert, da die geplanten Maßnahmen im Wesentlichen den Wirkfaktoren regelmäßig wiederkehrender Unterhaltungsarbeiten an der bestehenden Gleisinfrastruktur entsprechen. Die Arbeiten erfolgen gleisgebunden über den vorhandenen Schienenweg, ohne Anlage zusätzlicher Baustraßen.

Die Baumaßnahme findet auf einer bereits bestehenden, mit Güterzügen befahrenen Trasse statt, sodass keine zusätzliche Barrierewirkung oder Zerschneidung des Raumes eintritt. Die Trasse ist gegenwärtig durch etwa neun Güterzüge am Tag und zwei Güterzüge in der Nacht vorbelastet; die vorgesehene Mehrbelastung durch zusätzlich verkehrende Personenzüge führt zu keiner erheblichen Erhöhung des Kollisionsrisikos.

Die Angaben zur Datenerfassung, Bestandserfassung und Kartierung sowie zu den angewandten Methodenstandards sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, fachlich geeignet und für die Beurteilung der naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Belange hinreichend belastbar. Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde nach den methodischen Ansätzen des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung¹⁷ sowie in Anlehnung an die Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau und die hierzu ergangenen niedersächsischen Anwendungshinweise¹⁸ erstellt; die Bearbeitung erfolgte in den Arbeitsschritten Planungsraumanalyse, Bestandserfassung, Konfliktanalyse und Maßnahmenplanung.

Die Bestandserfassung einschließlich der Erhebung der Biotoptypen umfasst das Baufeld mit den erforderlichen Arbeitsbereichen sowie die für Kompensations- und gegebenenfalls CEF-Maßnahmen vorgesehenen Flächen. Der Untersuchungsraum wurde vorhabenbezogen abgegrenzt und als etwa 28 km langer Korridor von Bahnhof Neuenhaus bis zum Euroterminal in Coevorden festgelegt. Im Außenbereich beträgt die Breite regelmäßig 100 m beidseitig der Trasse, während sie in Siedlungsbereichen (Neuenhaus, Veldhausen, Hoogstede, Emlichheim, Laarwald und Europark) aufgrund fehlender anlagenbedingter raumwirksamer Auswirkungen auf 25 m beidseitig der Trasse reduziert wurde; im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage C19.1.2.1) wird ergänzend ein Untersuchungsraum von 50 m beidseitig innerhalb von Siedlungsgebieten und 100 m beidseitig außerhalb von Siedlungsgebieten angegeben. Der Untersuchungsraum umfasst kleinflächige naturnahe Waldbestände, lineare Gehölzstrukturen, Wohn- und Gewerbegebiete, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie begleitende Gehölz- und Ruderalbestände; entlang der Trasse befinden sich zudem bahnbegleitende Gräben und Mulden.

Die Biotop- und Nutzungstypenkartierung wurde im Zeitraum vom 12. April 2022 bis 05. Juli 2022 im Rahmen von neun Begehungen durchgeführt. Die Erfassung erfolgte nach dem Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen nach DRACHENFELS 2021 bis zur dritten Ebene; die Bewertung der Biotoptypen erfolgte auf Grundlage von DRACHENFELS 2012. Ferner wurden besonders geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie sowie Schutzgebiete und sonstige umweltfachlich relevante Gebietskulissen berücksichtigt. Für die artenschutzrechtliche Prüfung wurden als Datengrundlagen vorhandene Unterlagen und Datenbestände herangezogen und ausgewertet. Hierzu zählen insbesondere Gutachten zu Großsäugern, Fledermäusen, Amphibien einschließlich

¹⁷ EBA, Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung (2018).

¹⁸ NLStBV/NLWKN, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 26 (2006), Heft 1, S. 14–15.



Wanderbewegungen, Brutvögeln, Reptilien, Holzkäfern sowie Baumhöhlen im Zusammenhang mit dem Neubau der Ortsumgehung B403 Emlichheim, Daten des Feuchtwiesenschutzprogramms des Landkreises Grafschaft Bentheim, die Biotoptypenkartierung sowie Habitatstrukturkontrollen durch LINDSCHULTE, 2022, Vollzugshinweise zu planungsrelevanten Arten und Lebensraumtypen des NLWKN, der Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen (1/2019) sowie Daten der Umweltkarten Niedersachsen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag wurde auf Grundlage einer Potentialanalyse erstellt, die auf den vorgenannten Fachgutachten, behördlichen Daten, vorhandenen Kartierungen und Habitatstrukturkontrollen basiert. Der Untersuchungsrahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde zudem am 08. März 2022 mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim abgestimmt. Ergänzend erfolgte zur Erfassung der Ausprägung des Untersuchungsraums hinsichtlich Habitatstrukturen eine Begehung des Plangebiets im Zeitraum vom 05. Juli bis 08. Juli 2022, um die Eignung des Raums als Lebensstätte planungsrelevanter Arten zu bewerten und den Bedarf weitergehender Untersuchungen einzuschätzen. Die Methodik der artenschutzrechtlichen Prüfung orientiert sich an den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG¹⁹. Danach wurde für potenziell vorkommende Arten geprüft, ob vorhabenbedingt Tötungs- oder Verletzungsrisiken, erhebliche Störungen oder eine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten eintreten können; in die Bewertung wurden die vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen einbezogen.

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 Menschen (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.

Der Untersuchungsraum umfasst die Siedlungsbereiche von Neuenhaus, Veldhausen, Hoogstede, Emlichheim und Laar (Laarwald) einschließlich ihrer Wohngebiete, die sich größtenteils in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse erstrecken. Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch großflächige sowie kleinräumige Siedlungsflächen aus. Die Gemeinden Esche und Ringe werden von der Bahnstrecke berührt, wobei ihre Siedlungsbereiche nicht durchschnitten werden. Der Europark als gewerblich genutzter und industrieprägender Bereich fällt nicht unter Siedlungsflächen. Die vorhandenen Verkehrsflächen bestehen überwiegend aus den Flächen der Bahnanlage; ergänzt werden diese durch örtliche Straßen und Wege als Bestandteil der tatsächlichen Nutzung. Zu den Freiflächen im Untersuchungsgebiet zählen unbebaute Flächen innerhalb der Siedlungen wie Hausgärten, Park- und Grünanlagen, Freizeitgrundstücke sowie Sport-, Spiel- und Freizeitanlagen (einschließlich eines Golfplatzes und Reitsportanlagen) und Gewässer, die der Bevölkerung als Naherholungsflächen dienen. Die Offenlandschaft zwischen den besiedelten Bereichen mit großflächigen Acker- und Grünlandflächen, gliedernden

¹⁹ Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



Gehölzstrukturen sowie Waldflächen dient ebenfalls Naherholungszwecken. Das Untersuchungsgebiet wird zudem von regional bedeutsamen Rad- und Wanderwegen berührt.

Im Untersuchungsraum bestehen in Teilabschnitten unterschiedliche Vorbelastungen, die aus der bestehenden Siedlungs- und Nutzungssituation resultieren. Diese ergeben sich insbesondere aus der abschnittsweise vorhandenen Gewerbenutzung in den Bereichen von Wohngebieten, Misch- und Gewerbegebieten (unter anderem Neuenhaus, Veldhausen, Emlichheim sowie im Bereich des Europarks) sowie aus den angrenzenden Verkehrsflächen. Die vorhandenen Belastungen treten in unterschiedlicher Intensität insbesondere in Form von Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffimmissionen auf. Sie resultieren nicht ausschließlich aus dem bestehenden Eisenbahnverkehr, der derzeit etwa neun Güterzüge am Tag und zwei in den Nachtstunden umfasst, sondern maßgeblich auch aus dem Straßenverkehr, der insbesondere entlang der übergeordneten Verkehrsachsen (Bundesstraße 403 im Außenbereich sowie die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen) zu einer erhöhten Immissionsbelastung führt.

Im Ergebnis ist der Untersuchungsraum daher bereits in erheblichem Maße vorbelastet, wodurch die Empfindlichkeit gegenüber weiteren vorhabenbedingten Wirkfaktoren abschnittsweise als vermindert einzuschätzen ist.

2.2.2.2.1.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Nach der fachgutachterlichen Einschätzung (vgl. Unterlage C19.1.1.1) umfasst der Untersuchungsraum sowohl ländlich strukturierte Bereiche als auch verdichtete, bebaut geprägte Abschnitte. Der Raum grenzt unmittelbar an die bestehende und derzeit vom Güterverkehr genutzte Gleistrasse an. Unter Berücksichtigung dieser Vorbelastung ist die Empfindlichkeit des Untersuchungsraums gegenüber dem vorhabenspezifischen Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme als gering bis mäßig einzustufen. Die betroffenen Teilflächen befinden sich überwiegend innerhalb bereits anthropogen beeinflusster Landschaftsbereiche, deren ökologische Bedeutung im Vergleich zu weitgehend ungestörten, naturnahen Habitaten deutlich geringer zu bewerten ist. Die prägenden, für die naturschutzfachliche Bewertung relevanten Strukturen sind kleinflächige Waldbestände, gliedernde Gehölze, großflächige Offenlandbereiche (Acker- und Grünlandflächen) sowie einzelne Oberflächengewässer. Das Untersuchungsgebiet dient als Lebensraum geschützter Vogelarten, insbesondere Wiesenvögeln in wertvollen Offenlandbereichen. Durch die Umsetzung des Vorhabens (Errichtung neuer Haltepunkte, Kreuzungsstellen und des Parallelgleises) werden nur geringfügige zusätzliche Flächen beansprucht. Diese sind überwiegend der Wertstufe III zuzuordnen; vereinzelt sind auch Flächen mit höherer Bedeutung betroffen (vgl. Unterlage C19.1.1.1). Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind in diesem Teilaspekt daher als nicht erheblich einzustufen.

Nach der fachgutachterlichen Beurteilung ist die Empfindlichkeit der Fauna im Untersuchungsraum gegenüber den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens insgesamt als begrenzt einzustufen (vgl. Unterlage C19.1.2.1).

Insgesamt wird die Beeinträchtigung jedoch aufgrund der Vorbelastung des Trassenumfeldes als begrenzt bewertet.

Durch das Bauvorhaben ist nur in geringem Umfang die Entfernung von Gehölzstrukturen vorgesehen; der Abbruch von Gebäuden oder Brücken erfolgt nicht. Die bestehenden Biotopstrukturen behalten daher ihre ökologische Funktion, insbesondere als Fortpflanzungs- und



Ruhestätten potenziell vorkommender Fledermausarten. Eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung solcher Lebensstätten ist nicht zu erwarten.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen, insbesondere durch nächtlichen Zugverkehr, Lärm-, Erschütterungs- und optische Effekte, können im Einzelfall zu Störungen von Reptilien führen, sind aber insgesamt von geringer Bedeutung. Für die im Untersuchungsraum vorkommenden Reptilienarten können Beeinträchtigungen infolge der vorgesehenen Baumaßnahmen und der damit verbundenen Wirkfaktoren nicht ausgeschlossen werden.

Größere Gewässer werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Die vorgesehenen Unterhaltungsmaßnahmen an trassenbegleitenden Versickerungsmulden betreffen ausschließlich temporäre Wanderkorridore und berühren keine Laich- oder Überwinterungsräume von Amphibien. Vorhabenbedingte Wirkungen können sich im Einzelfall auf einzelne Individuen auswirken, führen jedoch nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der ökologischen Funktion der betroffenen Lebensräume.

Unter dem Begriff „biologische Vielfalt“ werden gemäß § 1 Abs. 1 BNatSchG die Vielfalt der Ökosysteme, der Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten zusammengefasst. Jede Bewertung naturschutzrechtlicher Schutzgüter enthält normative Elemente, die jedoch durch objektivierbare Kriterien nachvollziehbar gemacht werden können. Maßgeblich sind hierbei die Naturnähe, die Seltenheit bzw. Gefährdung von Arten und Lebensräumen, die Vollständigkeit des Artenspektrums sowie die Regenerierbarkeit der betroffenen Biotope. Im Untersuchungsraum ist die Naturnähe aufgrund intensiver Siedlungsentwicklung und überwiegend intensiver landwirtschaftlicher Nutzung als gering anzusehen. Die Vollständigkeit des Artenspektrums lässt sich anhand der verfügbaren Daten nur eingeschränkt beurteilen, in einem anthropogen stark geprägten Lebensraum ist dieses Kriterium jedoch von nachgeordneter Relevanz, da ausschließlich langfristige, flächenhafte Erhebungen einen repräsentativen Artenpool ermöglichen würden, was im Rahmen einer UVP nicht zumutbar ist. Das nachgewiesene bzw. zu erwartende Artenspektrum umfasst vorwiegend weit verbreitete und häufige Arten. Sensible oder seltene Arten treten lediglich in kleinflächigen, wertvollen Offenlandbereichen mit höherer Naturnähe auf, sodass hinsichtlich des Kriteriums „Seltenheit/ Gefährdung“ eine differenzierte Bewertung erforderlich ist. Die Regenerierbarkeit variiert: Agrarlandschaftsbiotope sind innerhalb eines Jahres wiederherstellbar, Waldbiotope bedürfen je nach Bestandsalter Jahre bis Jahrzehnte, irreparable Lebensräume wie Moore sind nicht vorhanden.

Im Ergebnis ist dem Untersuchungsraum hinsichtlich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt eine mittlere Wertigkeit zuzuordnen. Abgesehen von einzelnen hochwertigen Teilbereichen mindern die anthropogenen Vorbelastungen die Empfindlichkeit gegenüber vorhabenbedingten Eingriffen insgesamt als begrenzt einzustufen.

Der Untersuchungsraum weist bereits eine deutliche anthropogene Prägung auf. Durch die bestehende Gleistrasse, die angrenzenden Straßen sowie weitere befestigte Flächen bestehen erhebliche Vorbelastungen infolge von Flächenversiegelung. Diese führen zu einer Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen und wirken sich auf die ökologischen Eigenschaften der vorhandenen Biotope aus. Entlang der Trasse und der Straßenränder sind die angrenzenden Biotoptypen zusätzlich durch Schadstoffeinträge aus Verkehr und Nutzung vorbelastet. Der bestehende Güterverkehr auf der Trasse sowie der hohe Straßenverkehr im Umfeld bedingen überdies Belastungen durch Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffimmissionen. Darüber hinaus bestehen im Untersuchungsraum bereits Barrierewirkungen für die Tier-



welt sowie optische Beeinträchtigungen infolge der vorhandenen Infrastrukturen. Die landschaftliche Prägung ergibt sich insgesamt aus einer Mischung verdichteter Siedlungsbereiche und landwirtschaftlich genutzter Flächen im Außenbereich.

Im Ergebnis ist der Untersuchungsraum somit als vorbelastet einzustufen, wobei die bestehenden Nutzungsstrukturen die Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren insgesamt mindern.

2.2.2.1.2.3 Boden und Fläche

Da es sich im Wesentlichen um die Reaktivierung einer bereits bestehenden Gleistrasse handelt, ist die Empfindlichkeit des Untersuchungsraums gegenüber den vorhabenspezifischen Wirkfaktoren insgesamt als gering einzustufen. Die Flächen sind überwiegend vorbelastet, sodass sich zusätzliche Beeinträchtigungen auf Teilbereiche beschränken. Die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Versiegelung ist grundsätzlich als hoch zu bewerten. Durch die Errichtung der neuen Haltepunkte kommt es zu einem vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen (Speicher-, Filter- und Lebensraumfunktion) auf den unmittelbar in Anspruch genommenen Flächen. In geringem Umfang sind zusätzliche Beeinträchtigungen durch Bodenverdichtung, Bodenumlagerung sowie eine temporär erhöhte Verschmutzungsgefahr während der Bauphase zu erwarten. Eine Erosionsgefährdung ist aufgrund der geringen Reliefenergie und der vorgesehenen Bauausführung auszuschließen. Im Bereich der Kreuzungsstellen und des neuen Parallelgleises ist eine Teilversiegelung der Oberfläche vorgesehen, die jedoch in ihrer räumlichen Ausdehnung als begrenzt einzuschätzen ist.

Im Bereich der bestehenden Gleisanlage sowie in deren unmittelbarem Umfeld sind die Bodenverhältnisse vollständig überformt, sodass natürliche Bodenstrukturen und -funktionen nicht mehr vorhanden sind. Gleiches gilt für die angrenzenden bebauten Bereiche und Siedlungsgebiete. Das Schutzgut Boden ist im gesamten Untersuchungsraum durch die vorhandene Infrastruktur in erheblichem Maße vorbelastet. Die bestehende Gleistrasse, das begleitende Straßen- und Wegenetz sowie weitere befestigte Flächen führen infolge von Versiegelung zu einer dauerhaften Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen. Hinzu kommen Schadstoffeinträge entlang der Verkehrsachsen, die insbesondere im Bereich der Gleisanlagen und Straßen eine zusätzliche Belastung des Bodens bewirken.

Im Ergebnis ist der Untersuchungsraum hinsichtlich des Schutzgutes Boden als stark anthropogen überprägt und vorbelastet zu bewerten, wodurch die Empfindlichkeit gegenüber weiteren vorhabenbedingten Wirkfaktoren insgesamt als gering einzustufen ist.

2.2.2.1.2.4 Wasser

Das Untersuchungsgebiet wird grundwasserhydrogeologisch als Porengrundwasserleiter mit insgesamt hoher, kleinräumig stark variabler Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine beschrieben. Das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung wird überwiegend als gering, kleinflächig als mittel eingestuft, woraus sich für das Schutzgut Grundwasser eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ergibt. Mit der Reaktivierung der bestehenden Gleisanlage im Rahmen des SPNV sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers verbunden, das anfallende Niederschlagswasser gilt als im Wesentlichen unbelastet, sodass auf eine gesonderte Behandlung verzichtet wird. Im Bereich der neu zu errichtenden



Bahnsteige, Kreuzungsbereiche und des Parallelgleises ist aufgrund der zusätzlichen Versiegelung von einer eingeschränkten Versickerung und einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate auszugehen.

Im Gegensatz dazu verfügen Oberflächengewässer nicht über schützende Deckschichten, so dass potenziell gefährdende Stoffe unmittelbar oder mittelbar über Auswaschung, Niederschlagseinträge oder Erosionsprozesse in die Gewässer gelangen können. Oberflächengewässer weisen daher eine besondere Empfindlichkeit gegenüber schwer abbaubaren und toxischen Stoffen auf, die durch natürliche Selbstreinigungsprozesse nur unzureichend abgebaut werden können, die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ist für die im Untersuchungsraum befindlichen Fließ- und Stillgewässer insgesamt als hoch zu bewerten. Die vorgesehenen Unterhaltungsarbeiten an den bahnseitigen Gräben und Mulden (Nachprofilierung der Böschungen, punktuelle Entnahme von Gehölzbeständen) dienen dem Funktionserhalt dieser Anlagen und führen nicht zu einer relevanten Änderung des Oberflächenabflusses. Da es sich um die Reaktivierung einer bestehenden Gleistrasse handelt und die vorhandenen Oberflächengewässer durch die geplanten Baumaßnahmen nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden, ist für das Schutzgut Oberflächengewässer keine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Wirkfaktoren des Vorhabens festzustellen.

Die versiegelten Bereiche im Untersuchungsraum, insbesondere Straßenkörper und sonstige befestigte Flächen, besitzen für die Grundwasserneubildung nur eine untergeordnete Bedeutung. Auf diesen Flächen wird der überwiegende Teil des Niederschlagswassers oberflächlich abgeleitet, sodass keine nennenswerte Versickerung und damit keine unmittelbare Grundwasserneubildung stattfindet. Für die unversiegelten Flächen besteht ein Risiko von Schadstoffeinträgen aus der landwirtschaftlichen Nutzung. Aufgrund des geringen Grundwasserflurabstandes kann eine Vorbelastung des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden. Auch die im Untersuchungsgebiet verlaufenden Fließgewässer weisen Vorbelastungen auf, die vor allem auf Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft sowie auf diffuse Schadstoffeinträge aus angrenzenden Nutzungsflächen zurückzuführen sind.

Im Ergebnis ist das Schutzgut Wasser im Untersuchungsraum durch bestehende Nutzungen und Stoffeinträge bereits in mäßigem bis deutlichem Umfang vorbelastet. Die Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren wird daher als gering bis mittel bewertet.

2.2.2.2.1.2.5 Klima und Luft

Der Untersuchungsraum liegt in der maritim-subkontinentalen Flachlandregion und weist ein feuchtgemäßigtes Klima mit relativ kühlen Sommern und milden Wintern auf. Die mittlere jährliche Luftfeuchtigkeit beträgt 81 %²⁰, die Jahresniederschläge liegen bei 772 mm bis 794 mm bei einer Verdunstung von 563 mm bis 566 mm, was eine klimatische Wasserbilanz von 207 mm bis 233 mm ergibt. Die Jahresmitteltemperatur beträgt 9° Celsius²¹.

Beeinträchtigungen des lokalen Klimas resultieren primär aus Immissionen des Verkehrs sowie aus den bebauten Flächen, wobei verdichtete Bebauungszonen zu ausgeprägten Tages-

²⁰ Landkreis Grafschaft Bentheim 1998: 158.

²¹ NIBIS Kartenserver 2021.



gangschwankungen mit starker Aufheizung tagsüber und Abkühlung nachts führen. Unversiegelte Freiflächen fungieren hingegen als Kaltluftentstehungsgebiete, während Gehölze als Frischluftproduzenten wirken. Angesichts der Reaktivierung einer bestehenden Gleistrasse mit lediglich geringfügigen baulichen Veränderungen (Neubau von Kreuzungsgleisen und Parallelgleis) sowie einer moderaten Erhöhung der Zugfrequenz ist die Empfindlichkeit gegenüber den vorhabenspezifischen Wirkfaktoren als nicht erheblich negativ einzustufen.

Der Untersuchungsraum weist eine deutliche Vorbelastung auf. Neben dem hohen Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen mit zugehörigen Abgasimmissionen ist er durch einen erhöhten Versiegelungsgrad, vor allem in den städtischen Bereichen, anthropogen geprägt. Die vorhabenbedingten Änderungen bleiben somit innerhalb des Rahmens der bestehenden Nutzungssituation und erfordern keine weitergehenden planungsrechtlichen Maßnahmen.

2.2.2.2.1.2.6 Landschaft und Landschaftsbild

Angesichts der lediglich marginalen Abweichungen vom Bestandszustand ist keine erhebliche Veränderung der Schutzgüter Landschaft und Landschaftsbild zu erwarten. Das Landschaftsbild des Untersuchungsraums ist durch die bestehende Bahntrasse (bisher genutzt für Güterverkehr), stark frequentierte Straßen, intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie Gewerbeeinrichtungen in den Siedlungsbereichen bereits optisch und akustisch vorbelastet.

Für den Teilaspekt Erholung ergibt sich durch die Erhöhung der Gleisbelastung eine potenzielle Beeinträchtigung. Angesichts der moderaten Zugfrequenz sowie der bestehenden Vorbelastungen durch den intensiven Straßenverkehr bleiben jedoch auch hier keine erheblichen Veränderungen gegenüber der Bestandssituation zu erwarten.

2.2.2.2.1.2.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum bzw. in einem 100 m Puffer beidseits der Trasse befinden sich folgende Baudenkmäler: Wohnhaus (Veldhausener Straße 49, Stadt Neuenhaus), Villa Buddenberg/ Fernmeldeamt (Veldhausener Straße 50, Stadt Neuenhaus), Wohnhaus (Veldhausener Straße 57, Stadt Neuenhaus) sowie das Empfangsgebäude des Bahnhofs Laarwald mit Saalanbau (Bahnhofstraße 28, Laar)²².

Die Empfindlichkeit des kulturellen Erbes und der sonstigen Sachgüter gegenüber Flächeninanspruchnahme ist als sehr hoch anzusehen, da betroffene Kulturgüter in ihrer originalen Form nicht wiederherstellbar sind. Im Zuge der Reaktivierung der bestehenden Gleistrasse kommt es jedoch weder zu baulichen Veränderungen noch zu einer Beeinträchtigung der aufgeführten Denkmale. Es besteht somit keine Empfindlichkeit gegenüber den vorhabenspezifischen Wirkfaktoren.

Im Ergebnis sind keine planungsrelevanten Auswirkungen auf das kulturelle Erbe zu erwarten.

2.2.2.2.1.2.8 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die Schutzgüter sind über vielfältige Wechselwirkungen miteinander verbunden, die über eine isolierte Betrachtung hinausgehen. Beispielsweise kann Luftverschmutzung zu Boden- und

²² Landkreis Grafschaft Bentheim 2022.



Wasserkontaminationen führen, die wiederum Schadstoffakkumulationen in der Nahrungskette verursachen und damit Menschen sowie Tiere beeinträchtigen. Solche Zusammenhänge wurden bei der Bewertung der einzelnen Schutzgüter bereits berücksichtigt.

Vegetationsstrukturen wirken filternd auf Schadstoffe über Blätter und Wurzeln und schützen Boden sowie Wasser vor direkten Einträgen; bei fehlender Vegetationsdecke gelangen Schadstoffe unmittelbar in den Boden, lagern sich an Bodenteilchen an oder werden in das Grundwasser ausgewaschen. Eine dichte Vegetationsdecke beugt zudem Wind- und Wassererosion vor. Vielfältige Biotopstrukturen bieten Lebensräume für die Fauna, bestimmen die Landschaftsqualität und damit die Erholungseignung sowie die Wander- und Austauschbeziehungen zwischen benachbarten Biotopen.

Im Untersuchungsraum sind diese Wechselwirkungen durch die bestehende Nutzungssituation geprägt und erfordern keine zusätzlichen planungsrechtlichen Maßnahmen.

2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wird in den Antragsunterlagen zwischen baubedingten (temporäre Effekte während der Baumaßnahmen), anlagebedingten (dauerhafte Effekte durch den Baukörper der Gleisanlage) sowie betriebsbedingten Wirkungen (dauerhafte Effekte durch Zugverkehr und Unterhaltung) unterschieden.

2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

2.2.2.2.1.3.1.1 Flächeninanspruchnahme

Wohn- und Mischgebiete sowie siedlungsnahen Grünflächen weisen eine hohe Empfindlichkeit auf. Durch die Errichtung von Haltepunkten, Kreuzungsbereichen und Parallelgleis werden jedoch nur geringfügig Flächen dauerhaft beansprucht (linearer Gehölzbestand 0,1021 ha, Scherrasen 0,0112 ha, landwirtschaftliche Flächen 0,3918 ha, Saumbestände 1,2300 ha, lineare Gewässer 0,0386 ha, befestigte Flächen 1,0021 ha; vgl. Unterlage C19.1.1.1). Bauzeitliche Inanspruchnahmen betreffen überwiegend versiegelte oder gering bewertete Biotoptypen (Wertstufe I/ II). Wohnbauflächen bleiben unberührt. Unter Berücksichtigung des geringen Umfangs und der Vorbelastung ist die Wirkung auf das Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit, als nicht erheblich negativ einzustufen.

2.2.2.2.1.3.1.2 Lärmimmissionen

Baubedingte Störungen sind zeitlich begrenzt. Betriebsbedingte Auswirkungen bleiben durch die Begrenzung der Zugfrequenz (zwei Züge pro Stunde zwischen 5:00 Uhr und 23:00 Uhr) sowie den Einsatz lärmarmer Bremsen im Zuge der Reaktivierung einer bestehenden Trasse begrenzt. Die schalltechnische Untersuchung (Unterlage C17, Zech Ingenieurgesellschaft 2022) ergab zunächst Betroffenheiten an 48 Außenwohnbereichen sowie an 65 Gebäuden und Baugrenzen (Bebauungspläne Nr. 27 Hoogstede und Nr. 18 Emlichheim), jedoch keine relevanten Nachtpegelerhöhungen. Die Tagespegel überschreiten 70 dB(A) nicht.



Durch vorgesehene aktive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere den Einsatz von Schienenstegdämpfern, reduziert sich die Anzahl der betroffenen Objekte und Außenbereiche auf einzelne Bereiche in Esche, Hoogstede, Emlichheim und Laar.

Art und Umfang der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in den betroffenen Gebäuden bestimmen sich nach 24. BImSchV. Die konkrete Festlegung erfolgt außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Eigentümern im Wege einer einvernehmlichen Regelung oder im Rahmen eines gesonderten Entschädigungsverfahrens. Die verbleibenden Konflikte werden auf ein Maß reduziert, bei dem keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

2.2.2.2.1.3.1.3 Erschütterungen

Die Untersuchung (Unterlage C17, TÜV Süd Industrie Service GBH 2023) basiert auf Messungen an vergleichbaren Streckenabschnitten und Prognosen (DIN 45672-3 Entwurf, DIN 4150-2/3). Nächstgelegene Wohnnutzungen (Abstände 10,5 m bis 18,5 m) sind durch Streckenmodernisierung und geringere SPNV-Effekte, im Vergleich zum Güterverkehr, nicht unzulässig belastet. Erschütterungen auf Geschosstreudecken verursachen weder Belästigungen noch Gebäudeschäden. Die verbleibenden Auswirkungen sind von solcher Intensität, dass erheblich nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG nicht zu erwarten sind.

2.2.2.2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Konflikte für das Schutzgut Tiere ergeben sich aus bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme sowie bau- und betriebsbedingten Lärm-, Erschütterungs- und optischen Immissionen und Kollisionsrisiken. Eine vorhabenbedingte Untersuchungserheblichkeit besteht für Avifauna, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien. Die artenschutzrechtliche Prüfung auf Basis der Potenzialanalyse (Unterlage C19.1.2) ergab nachvollziehbar, dass Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen sind, sofern die geplanten Vermeidungs-, Minderungs- und CEF-Maßnahmen umgesetzt werden. Unter Berücksichtigung der bestehenden Gleistrasse sowie der vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind durch Baumaßnahmen und erhöhte Zugfrequenz keine erheblichen Beeinträchtigungen der Brutvogelpopulation zu erwarten. Für Fledermausarten ergeben sich, insbesondere durch Verzicht auf nächtlichen Zugbetrieb und geringen Eingriff in Quartierstrukturen, ebenfalls keine relevanten Störungen.

Durch Haltepunkte, Kreuzungsbereiche und das Parallelgleis werden dauerhaft geringfügige Flächen beansprucht (lineare Gehölze 0,1021 ha, Scherrasen 0,0112 ha, landwirtschaftliche Flächen 0,3918 ha, Saumbestände 1,2300 ha, lineare Gewässer 0,0386 ha, befestigte Flächen 1,0021 ha). Temporäre Inanspruchnahmen betreffen Unterhaltungsmaßnahmen an Bahnseitengräben (Nachprofilierung, Strauchentnahme) sowie Baustellenflächen mit anthropogen überformten Biototypen (Stauden-, Ruderalfluren, Scherrasen, Gehölze mittlerer bis höherer Bedeutung), die nach Bauende durch Ansaat oder Sukzession wiederherzustellen sind. Gleisinstanthaltung außerhalb des Gleisbettes erfordert keine zusätzlichen Flächen.

Im Ergebnis sind die Auswirkungen durch Umsetzung der Schutzmaßnahmen als nicht erheblich negativ einzustufen; es bestehen keine artenschutzrechtlichen Beanstandungen.



2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden und Fläche

Baubedingte Beeinträchtigungen durch Austritt umweltgefährdender Stoffe aus Fahrzeugen und Baumaschinen sind bei sachgemäßer Ausführung der Arbeiten an Haltepunkten, Kreuzungsbereichen und dem Parallelgleis zu vermeiden. Temporäre Flächeninanspruchnahmen für Zufahrten und Baustelleneinrichtungen sind nach Bauende gemäß Ausgangszustand wiederherzustellen. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Bodenfunktion. Anlagebedingte Konflikte resultieren aus der dauerhaften Versiegelung bisher unversiegelter Flächen. Für Kreuzungsbereiche und das Parallelgleis wird eine Teilversiegelung anthropogen stark veränderter, naturschutzfachlich gering bewerteter Standorte angenommen, was einen mittleren Konflikt begründet. Die Vollversiegelung im Bereich der Haltepunkte führt trotz überwiegend geringer Bedeutung zu einem hohen Konflikt, da die Grundflächennutzung dauerhaft verändert wird.

Eine Altlastenuntersuchung ergab keine Sanierungsbedarfe im Vorhabenbereich, eine Mobilisierung relevanter Altlasten mit Auswirkungen auf Schutzgüter ist nicht zu erwarten.

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),
- Verlust natürlicher Bodenfunktionen durch Vollversiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung im Umfang von 0,0650 ha,
- Verlust natürlicher Bodenfunktionen durch Teilversiegelung von Böden besonderer Bedeutung (schutzwürdige Böden) im Umfang von 0,1658 ha und
- Verlust natürlicher Bodenfunktionen durch Teilversiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung im Umfang von 1,0124 ha sowie
- Verunreinigungen des Bodens in Folge etwa von betriebsbedingten Verkehrsunfällen, Leckagen oder Bränden.

2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Die zusätzliche Voll- und Teilversiegelung bisher versickerungsfähiger Flächen im Rahmen der SPNV-Reaktivierung führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und einer Erhöhung des Oberflächenabflusses. Angesichts des geringen Versiegelungsgrads auf zahlreichen Teilflächen sowie der ausreichend dimensionierten Entwässerungssysteme entlang der Gleisanlage bleiben die Auswirkungen jedoch nicht erheblich negativ im Sinne des



UVPg. Aus der anlage- und baubedingten Versiegelung resultiert jedoch unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen jeweils kein erheblich negatives Maß an Umweltauswirkungen für das Teil-Schutzgut Grundwasser.

Die vorhandenen Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die vorgesehenen Unterhaltungsmaßnahmen an Bahnseitengräben und -mulden (Böschungsnachprofilierung, punktuelle Strauchentnahme) dienen dem Funktionserhalt und verändern den Oberflächenabfluss nicht. Da es sich um die Reaktivierung einer bestehenden Gleistrasse handelt und die Gewässer baulich unberührt bleiben, ist keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich insgesamt kein erheblich negatives Maß an Umweltauswirkungen für das Teil-Schutzgut Oberflächengewässer.

2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima und Luft

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

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

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 Landschaft

Die Reaktivierung des SPNV führt weder zur nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft noch des Landschaftsbildes, da keine erheblichen Veränderungen gegenüber der Bestandsituation zu erwarten sind. Die geringfügige dauerhafte Flächeninanspruchnahme für Haltepunkte, Kreuzungsbereiche und Parallelgleis betrifft ausschließlich anthropogen überprägte Flächen, sodass das Landschaftsbild unverändert bleibt. Baubedingte Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes sind auf temporäre Flächeninanspruchnahmen beschränkt; nach Abschluss der Maßnahmen werden die Flächen gemäß Ausgangszustand wiederhergestellt. Insgesamt ergeben sich keine planungsrelevanten Konflikte.



2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Bodendenkmäler sind als Quellen menschlicher Geschichte und prägende Elemente der Kulturlandschaft denkmalschutzrechtlich zu schützen. Im Untersuchungsraum sind ausschließlich bekannte Baudenkmäler vorhanden, die durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Bei Erdarbeiten ist jedoch nicht auszuschließen, dass bisher unregistrierte Bodendenkmale entdeckt werden, weshalb ein potenziell mittleres bis hohes Konfliktpotenzial besteht.

2.2.2.2.1.3.8 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern - Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit; Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt; Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft; kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter - zu berücksichtigen. Die Schutzgüter bilden ein komplexes funktionales Wirkungsgefüge mit gegenseitigen Abhängigkeiten, insbesondere zwischen Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt (hoher Natürlichkeitsgrad, art-spezifische Lebensraumsprüche) sowie Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft und zwischen Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit und Landschaft. Änderungen in einem Schutzgut können in diesen Bereichen kaskadierende Folgewirkungen auslösen und ein erhöhtes Konfliktpotenzial erzeugen.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf diese Wechselwirkungen wurden im Rahmen der schutzgutbezogenen Wirkungsprognosen berücksichtigt und den jeweiligen Einzelbewertungen zugeordnet. Es ergeben sich keine zusätzlichen oder weiterreichenden Umweltauswirkungen über die bereits dargestellten Konfliktbewertungen hinaus, sodass keine separaten Maßnahmen erforderlich sind.

2.2.2.2.1.3.9 Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Gemäß § 2 Abs. 2 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen auch solche Auswirkungen zu berücksichtigen, die aufgrund der Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, soweit diese für das Vorhaben relevant sind. Das Vorhaben umfasst die Reaktivierung des SPNV auf bestehender Schieneninfrastruktur unter Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben für Personenzugbetrieb und erhöhte Zugfrequenz. Die erforderliche Umsetzung von Leit- und Sicherungstechnik erfolgt nach geltenden Richtlinien unter Beteiligung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) als zuständige technische Aufsichtsbehörde, wodurch höchste Sicherheitsstandards gewährleistet sind. Eine Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen ist daher nicht zu erwarten.

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

Umsichtige Ausführung der Bauarbeiten / bauzeitliche Flächeninanspruchnahme

Zur Minimierung von Eingriffen werden temporär beanspruchte Flächen (Baustellen-, Lagerflächen usw.) auf überwiegend versiegelte oder naturschutzfachlich gering bewertete Ackerflächen beschränkt. Der Flächenverbrauch wird minimiert; nach Bauende erfolgt eine Wiederherstellung gemäß Ausgangszustand.



Umweltbaubegleitung (UBB)

Eine UBB durch qualifiziertes Personal überwacht artenschutzrechtliche Belange und umwelt-relevante Aspekte während Bauzeit und Gehölzrodungen. Regelmäßige Kontrollgänge dokumentieren Verstöße, die direkt korrigiert werden. Die UBB nimmt an Baubesprechungen teil, unterweist Verantwortliche und wird mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt sowie vor Baubeginn angezeigt.

Einzelbaumschutz

Angrenzende Einzelbäume werden gemäß DIN 18920, R SBB, ZTV-Baumpflege und ggf. Baumschutzsatzungen geschützt (Drainagerohrmantelungen, Schutzzäune Höhe 1,80 m, Kronentraufenschutz). Bodenverdichtungen im Wurzelbereich sind verboten; bei Notwendigkeit Baggermatten oder Stahlplatten einsetzen. Lagerung schädlicher Stoffe und Unterhöhlungen sind untersagt. Freigelegte Wurzeln (größer als 2 cm Durchmesser) fachgerecht schneiden und vor Austrocknung schützen. Bodenaufträge minimieren, mit nährstoffreichem Boden und Belüftung ausführen. Schäden baumpflegegerecht beheben und durch UBB kontrollieren; Schutzeinrichtungen nach Bau vollständig entfernen.

Sicherung von Gehölzen und sensiblen Vegetationsflächen

Gehölze und sensible Flächen schützen durch Zäune (Höhe 1,5 m bis 2,0 m, staubdicht mit Folie/ Gewebe gemäß DIN 18920, R SBB), Einzelbaumregelungen beachten.

Vermeidung von Schadstoffeinträgen

Schadstoffeinträge in Boden, Grund- und Oberflächenwasser vermeiden durch abgesicherte Betankungs-/ Wartungsplätze, Ölbindemittel, Tropfwannen, tägliche Kontrollen und Vorzug abgasarmer Maschinen.

Fachgerechte Bodenhandhabung

Boden gemäß DIN 18915, 18300, 18320, 19731 ein-/ ausbauen und lagern (getrennt Ober-/ Unterboden, maximal 2 m Höhe, Zwischenbegrünung bei Lagerung länger als zwei Monate). Überschuss wiederverwenden, Vermischung mit Baumaterialien vermeiden.

Gehölzrodung und Bauzeiten

Gehölze gemäß § 39 BNatSchG vom 1. Oktober bis 28. Februar roden. Höhlenbäume (größer als 30 cm Bruthöhendurchmesser) vorab auf Brut-/ Nistplätze prüfen, Höhlen verschließen; Nachweise mit Untere Naturschutzbehörde abklären und Tiere bergen. Baufeldfreimachung außerhalb Brutzeit, Reptilienwinterruhe und Amphibienwanderzeiten, bei Notwendigkeit Kontrollbegehungen und Abstimmung.

Baufeldkontrolle und Vergrämung

Zwei Wochen vor Baubeginn Baufeld auf Bruthabitate prüfen; artspezifische Vergrämungen festlegen. Bei Winterbau entfällt Kontrolle. Vergrämung (Flutterbänder, reflektierende Scheiben, kurze Vegetation) in Baufeldern von Kreuzungen/Parallelgleis kontrollieren.



Reptilien- und Amphibienmaßnahmen

Vor Baubeginn Trasse/ Gewässer kontrollieren, Tiere bergen (Ausnahmeantrag). Reptilien-/ Amphibienleiteinrichtungen installieren, täglich kontrollieren²³. Amphibiengerechte Trockendurchlässe an potenziellen Wanderwegen (Laichgewässernähe).

Gewässerdurchgängigkeit

Ökologische Durchgängigkeit von Gewässern/Böschungen wahren (Vogel-/ Fledermauskollisionsschutz, Wanderwege Biber/ Fischotter); nächtliche Lagerung/Baumaterialien in Niederungen verboten.

Insektenfreundliche Beleuchtung

Haltepunktbeleuchtung mit UV-/blauarmem Licht (LED, Natriumdampf), nach unten gerichtet, fern von Gehölzen.

Diese Maßnahmen minimieren Eingriffe effektiv und gewährleisten artenschutzrechtliche Konformität.

Weiterhin sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die im Einzelnen in der Unterlage C19.1.5.1 in Form von Maßnahmenblättern beschrieben sind:

- 1 V Umsichtige Ausführung der Bauarbeiten / bauzeitliche Flächeninanspruchnahme
- 2 V Umweltbaubegleitung
- 3 S Einzelbaumschutz
- 4 S Sicherung von Gehölzbeständen und sensiblen Vegetationsflächen
- 5 V Vermeidung von Schadstoffeinträgen während der Bauphase
- 6 V Fachgerechte Handhabung des Bodens / Oberbodens#
- 7 V_{ART} Gehölzrodung / Bauzeitenregelung
- 8 V_{ART} Kontrolle von Höhlenbäumen
- 9 V_{ART} Baufeldfreimachung / Bauzeitenregelung
- 10 V_{ART} Baufeldkontrolle
- 11 V_{ART} Vergrämung der Brutvögel in Baufeldnähe
- 12 V_{ART} Kontrolle auf Vorkommen von Reptilien
- 13 V_{ART} Temporäre Leiteinrichtung für Reptilien
- 14 V_{ART} Kontrolle auf Vorkommen von Amphibien
- 15 V_{ART} Temporäre Leiteinrichtung für Amphibien
- 16 V_{ART} / 1 A Gestaltung amphibiengerechter Durchlässe
- 17 V_{ART} Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit von Gewässern
- 18 V_{ART} Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel

²³ MAQ 2022.



- 16 V_{ART} / 1 A Gestaltung amphibiengerechter Durchlässe
- 2 G/A Entwicklung artenreicher Säume auf den neuprofilierten Grabenböschungen
- 3 G Entwicklung artenreicher Säume auf den neuangelegten Böschungen im Bereich der Bahnsteige
- 4 A Kompensation über Naturschutzstiftung Grafschaft Bentheim
- 19.1 V_{CEF} Aufhängen von Nistkästen
- 19.2 V_{CEF} Aufhängen von Fledermauskästen
- 19.3 V_{CEF} Bereitstellung von Ersatzhabitaten für Reptilien
- 19.4 V_{CEF} Verstärkung der verbleibenden Gehölzriegel durch Unterpflanzung

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, dass ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt²⁴. Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht²⁵.

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 Juni 2024 ist die zusammenfassende Darstellung nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses als hinreichend aktuell einzustufen, wie es § 25 Abs. 3 UVPG vorsieht.

Das vorliegende Vorhaben betrifft die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der bestehenden Eisenbahnstrecke Neuenhaus – Hoogstede – Emlichheim – Coevorden, die derzeit ausschließlich dem Güterverkehr dient. Die baulichen Maßnahmen liegen im Übergangsbereich zwischen besiedelten und ländlich geprägten Räumen. Maßgeblich für die Gesamtbeurteilung sind die Ergebnisse der Konfliktsanalyse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen. Nach dieser Analyse ergeben sich unter Umsetzung der Maßnahmen mittlere bis hohe Konflikte.

²⁴ BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –, BVerwGE 122, 207 (211).

²⁵ Vgl. EuGH, Urteil vom 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rdnr. 37-41), Kommission/Irland.



2.2.2.2.1.6 Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit)

Das Vorhaben führt zu bau- und betriebsbedingten Lärmimmissionen. Baubedingte Störungen sind zeitlich begrenzt und insgesamt nicht erheblich. Angesichts der bestehenden Gleistrasse und der nur geringen Erhöhung der Gleisbelastung ergeben sich keine wesentlichen Empfindlichkeiten für die Erholungsfunktion gegenüber vorhabenspezifischen Lärmimmissionen.

Die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Zech²⁶ beurteilt die Schienenverkehrs-lärmsituation entlang der Strecke Neuenhaus – Emlichheim – niederländische Grenze als wesentliche Änderung im Sinne der 16. Verordnung über Immissionsschutz bei Bahnanlagen. Gegenüber den aktuellen Beurteilungspegeln des ausschließlichen Güterverkehrs wurden die prognostizierten Pegel durch SPNV-Wiederaufnahme verglichen.

Geplante Lärminderungsmaßnahmen – insbesondere der Einbau von Schienenstegdämpfern in mehreren Abschnitten – reduzieren die Belastung erheblich. Schienenstegdämpfer begrenzen Pegelerhöhungen an relevanten Objekten auf maximal zwei Dezibel(A), sodass das Kriterium einer wesentlichen Änderung nach 16. Verordnung über Immissionsschutz bei Bahnanlagen nicht mehr erfüllt ist.

Nach Umsetzung der Maßnahmen ergeben sich lediglich im Tageszeitraum noch Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz; der Schwellenwert von 70 Dezibel(A) wird nirgends erreicht oder überschritten. Im Nachtzeitraum ist durch reduzierten Güterverkehr keine wesentliche Änderung festzustellen. In den Bereichen Neuenhaus, Veldhausen und Ringe bestehen keine Konflikte im Sinne der 16. Verordnung über Immissionsschutz bei Bahnanlagen.

Betroffen bleiben nach Maßnahmen folgende Objekte: Esche (1 Objekt), Hoogstede (9 Objekte), Emlichheim (8 Objekte), Laar (1 Objekt). Für diese Objekte sind im weiteren Verfahren Ansprüche auf aktive oder passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen, einschließlich konkreter Raumaufnahmen und Schalldämmprüfungen. Außenwohnbereiche können finanziell entschädigt werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen mindern die Lärmbelastung auf ein akzeptables Maß und erfüllen die Anforderungen des Immissionsschutzes.

Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen kann die Beeinträchtigung auf ein nicht erheblich negatives 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 Rahmen der Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingte Vegetationsbestände an den geplanten Haltepunkten, in den Kreuzungsbereichen sowie entlang des Parallelgleises in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme höherwertiger Biotoptypen durch die Anlage, einschließlich randständischer Gehölze und Saumbestände, verursacht einen hohen Konflikt. Die

²⁶ ZECH INGENIEURGESELLSCHAFT 2022.



Anlagebedingte Beeinträchtigung mittelwertiger Biotoptypen führt zu einem mittleren Konflikt, ebenso wie die baubedingte Inanspruchnahme mittel- bis höherwertiger Biotoptypen.

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

Durch die Errichtung der geplanten Haltepunkte, Kreuzungsbereiche und des Parallelgleises werden zusätzlich bisher unversiegelte Flächen in Anspruch genommen, überwiegend im Randbereich der Bahnanlage sowie anthropogen veränderte Bodenstandorte. Die anlagebedingte Vollversiegelung im Bereich der Haltepunkte begründet einen hohen Konflikt, während die Teilversiegelung bei Kreuzungsbereichen und Parallelgleis einen mittleren Konflikt darstellt.

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

Beeinträchtigungen von Grund- und Oberflächengewässern durch baubedingte Schadstoffeinträge sind bei umsichtiger Bauausführung unter Beachtung gesetzlicher Vorgaben und Schutzmaßnahmen vollständig vermeidbar, sodass erhebliche Grundwasserqualitätsbeeinträchtigungen nicht zu erwarten sind. Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch das Parallelgleis führt zu einer eingeschränkten Versickerungsrate, wobei der zusätzliche Oberflächenabfluss durch vorhandene Entwässerungssysteme entlang der Gleisanlage schadlos abgeführt werden kann, weshalb erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftswasserhaushalts ausgeschlossen sind. Betriebsbedingte Auswirkungen durch die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der bestehenden Gleisanlage bleiben unbedenklich, da das anfallende Niederschlagswasser unbelastet ist und keine Behandlung erforderlich wird. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen ergibt sich auch baubedingt keine erhebliche Beeinträchtigung. Verschlechterungsverbote oder mögliche Entwicklungsgebote der WRRL²⁷ 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.

²⁷ Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)



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, die Kreuzungsbereiche und das Parallelgleis 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 verursachten nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden und Fläche (Belastungsbereich) können gemäß §§ 13 ff. BNatSchG durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Kohärenzsicherungsmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Im Ergebnis ist das Vorhaben insgesamt umweltverträglich.



2.2.3 Nebenbestimmungen

Die unter Ziffer 1.4 getroffenen Nebenbestimmungen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie konkretisieren die gesetzlichen Verpflichtungen der Vorhabenträgerin aus § 4 Abs. 1, Abs. 3 S. 2 AEG. Sie ergeben sich aus den geltenden Rechtsvorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie aus den berechtigten Forderungen und Hinweisen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Darüber hinaus ist die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen nicht erforderlich.

2.2.4 Materiellrechtliche Würdigung

Das Vorhaben für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke Neuenhaus-Coevorden wird zugelassen, weil es 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 Realisierung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange eröffnet wird (Gestattungswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem AEG das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder abwägend zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens geprüft und ggf. erteilt. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in dem vom materiellen Recht gezogenen Rahmen. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht einschließlich der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen sind beachtet worden, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die sodann in der Abwägung gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG zu berücksichtigenden von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Zulassung in nachfolgender Weise beachtet worden.

2.2.4.1 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 auf der Bahnstrecke Neuenhaus- Coevorden 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 ist²⁸.

Ziel des Vorhabens ist die deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr. Schienenverkehrsmittel ermöglichen schnelle und direkte Verbindungen zwischen zentralen Siedlungsgebieten und bedeutenden Arbeitsplatzstandorten. Im Einzugsgebiet der Bahnstrecke leben zahlreiche Einwohner, zudem sind dort viele Arbeitsplätze angesiedelt. Mit der Reaktivierung der Strecke zwischen Neuenhaus und Coevorden wird eine bislang nur eingeschränkt erschlossene Verbindung wieder an den Schienenpersonennahverkehr angebunden und damit die verkehrliche Erreichbarkeit für die Bevölkerung auf beiden Seiten der Grenze spürbar verbessert.

Im Zuge der Bestrebungen, Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr zu integrieren und besser an wichtige Verkehrsknoten anzubinden, wurde auch diese grenzüberschreitende Strecke hinsichtlich ihrer Reaktivierung geprüft. Mithilfe standardisierter Bewertungsverfahren kann gezeigt werden, dass die Strecke ein relevantes Potenzial zur Verbesserung der regionalen Mobilität besitzt und zur Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen beiträgt.

Durch das zusätzliche Angebot im Schienenpersonennahverkehr ist eine Steigerung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr zu erwarten. Ein Teil der Fahrten wird dabei vom motorisierten Individualverkehr auf die Schiene verlagert. Neben der Verbesserung der Reisezeiten führt dies auch zu einer Reduzierung von CO₂-Emissionen, vgl. Ziffer 2.2.8, und anderen Schadstoffen und leistet damit einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität in der Region.

2.2.4.2 Standort und Beschreibung des Streckenabschnittes

Die BE Netz GmbH (vormals Nutzfahrzeuge Nordhorn GmbH), Tochterunternehmen der Bentheimer Eisenbahn AG, betreibt die eingleisigen Nebenbahnen (VzG 9203/9209 bzw. 7602) Ochtrup–Brecht – BadBentheim Nord – Coevorden sowie Bad Bentheim DB – Bad Bentheim Nord. Im Bahnhof Bad Bentheim Nord besteht eine Schnittstelle zum DB-Bahnhof Bad Bentheim.

Der für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs vorgesehene Streckenabschnitt Bad Bentheim – Neuenhaus der BE Netz GmbH wurde für den SPNV reaktiviert und im Jahr 2019 planfestgestellt. Hierfür wurde die Streckeninfrastruktur für eine zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt und der Streckenabschnitt Bad Bentheim Nord bis Bahnhof Neuenhaus für ein Zugmeldeverfahren nach FV-JA ausgerüstet. Der Fahrdienstleiter ist im Bahnhof Nordhorn untergebracht.

Der Streckenabschnitt von Neuenhaus bis Coevorden dient derzeit ausschließlich dem Güterverkehr. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 50 km/h mit einem angenommenen Bremsweg von 400 m. Seit Januar 2022 wird auch dieser Streckenabschnitt im Zugmeldeverfahren nach

²⁸ Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 182



FV-NE betrieben. Der Bedienplatz des Fahrdienstleiters im Bahnhof Nordhorn wurde entsprechend erweitert.

Die bislang in Neuenhaus endenden Personenzüge sollen künftig bis Coevorden verkehren. Die Reaktivierung des Abschnitts Neuenhaus – Coevorden für den SPNV erfordert den Ausbau der Streckeninfrastruktur. Um das Betriebskonzept umsetzen zu können, ist im bereits reaktivierten Streckenabschnitt Bad Bentheim – Neuenhaus ein zusätzliches Kreuzungsgleis im Bereich Frenswegen erforderlich.

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 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 Neuenhaus und Coevorden 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 kann²⁹.

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 Kosten. 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

²⁹ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, 9 B 10/09, Rn. 5.



Vorhabenträgers eindeutig als nicht erheblich negativ 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.

2.2.5 Immissionen

2.2.5.1 Lärm

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

Nach § 50 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 schutz-bedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 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 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 Neuenhaus - Emlichheim - NL-Grenze, 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 Abschlüsse 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.³⁰

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).

2.2.5.2 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 Verkehrsgläusche 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

³⁰ stRSpr, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.



BauNVO³¹ aufgezählten Anlagen entspricht. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Fehleinschätzungen aufgetreten sind. Die in Unterlage C17 vorgenommenen Baugebietszuordnungen begegnen insgesamt keinen Bedenken. Insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Zuordnung der betroffenen Bereiche in Unterlage C17 nachvollziehbar und schlüssig begründet. Die Einordnung der Flächen in die jeweiligen Gebietskategorien erfolgt dabei sachgerecht und orientiert sich an ihrer jeweiligen Schutzwürdigkeit.

2.2.5.3 Berechnungsgrundlagen

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch die Reaktivierung die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen (siehe Unterlage C17). 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 Planfall 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 06.12.2022 wurden am Tage elf Güterzüge und zweiunddreißig Personenzüge sowie in der Nacht ein Güterzug und zwei Personenzüge zugrunde gelegt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegende Prognose, 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 80 km/h und für die Personenzüge von 100 km/h zugrunde gelegt.

Die schalltechnische Berechnung teilt das Untersuchungsgebiet in folgende Bereiche auf (Die Anlagen beziehen sich jeweils auf die Unterlage C17):

- Neuenhaus (Anlage 6)
- Veldhausen (Anlage 7)
- Esche (Anlage 8)
- Hoogstede (Anlage 9)
- Ringe (Anlage 10)

³¹ Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), in der zur Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



- Emlichheim (Anlage 11)
- Laar (Anlage 12)

2.2.5.4 Verkehrslärmsituation im Plangebiet bei freier Schallausbreitung

Hinsichtlich der Frage nach der Verkehrslärmsituation im Plangebiet bei freier Schallausbreitung kommt das Gutachten der Ingenieurgesellschaft Zech vom 06.12.2022 zu dem Ergebnis, dass zur Tageszeit nahezu in allen Streckenabschnitten Erhöhungen der Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung um aufgerundet 3 dB oder mehr vorliegen. Es handelt sich in diesen Fällen um eine wesentliche Änderung i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV, sodass der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet ist.

Dagegen kommt es zur Nachtzeit im Prognoseplanfall im gesamten Untersuchungsgebiet zu keiner Erhöhung bzw. bei freier Schallausbreitung sogar zu einer Verringerung der Pegel. Dies liegt darin begründet, dass ein Güterzug zur Nachtzeit entfällt und die Triebwagen der hinzukommenden SPNV-Züge insgesamt geringere Schallemissionen als ein Güterzug im Bestandsfall aufweisen.

2.2.5.5 Schallberechnung ohne weitergehende Lärminderungsmaßnahmen

Hinsichtlich der Schallberechnung im Prognoseplanfall ohne weitergehende Lärminderungsmaßnahmen kommt das Gutachten der Ingenieurgesellschaft Zech vom 06.12.2022 zu dem Ergebnis einer Vielzahl von Betroffenen. Hierbei wurden die Berechnungen ohne weitergehende Lärminderungsmaßnahmen – wie dem Einbau von Schienenstegdämpfern – durchgeführt. Berücksichtigt wurden ausschließlich solche Immissionsorte, für die der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet ist und an denen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV überschritten werden. Betroffenen ergaben sich jedoch ausschließlich für den Beurteilungszeitraum Tag, siehe oben.

Zusammenfassend wären ohne weitergehende lärmmindernde Maßnahmen folgende Bereiche betroffen:

- Außenwohnbereiche (AWB) im Bereich Esche: Ringstraße 2
- ca. 24 Außenwohnbereiche, Obergeschosse in Teilen des Allgemeinen Wohngebietes WA2 im B-Plan Nr. 27 und 34 im Bereich Hoogstede
- ca. 23 Außenwohnbereiche, Baugrenze am B-Plan Nr. 18 und 30 Gebäude im Bereich Emlichheim
- 1 Gebäude im Bereich Laar: Volzener Grenzweg 1

Danach wären 48 Außenwohnbereiche, Baugrenzen in zwei Bebauungsplangebieten und 65 Gebäude mit Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz gegeben. An den Gebäuden sind zum Teil verschiedene Fassadenseiten und mehrere Geschosse betroffen.

2.2.5.6 Aktiver Schallschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche



hervorrufen, soweit diese nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Beurteilung einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG richtet sich nach § 1 der 16. BImSchV. Die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung des Schienenweges nach § 41 Abs. 1 i. V. mit § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegen vor. 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.

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

- Der Einbau von Schienenstegdämpfern wird in folgenden Streckenabschnitten des Hauptgleises vorgesehen:
 - km 56,492 bis km 56,750.
 - km 56,886 bis km 57,276.
 - km 63,867 bis km 64,188.
 - km 65,127 bis km 65,237.
 - km 65,255 bis km 65,620.
 - km 65,921 bis km 66,250.

Unter Berücksichtigung der o. g. aktiven Schallschutzmaßnahmen ergeben sich folgende schalltechnischen Ergebnisse:

Bereich Neuenhaus

Unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Tag an sämtlichen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Ein Anspruch der Betroffenen auf weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Lärmeinwirkungen besteht daher nicht.

Bereich Veldhausen

Unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Tag an sämtlichen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Ein Anspruch der Betroffenen auf weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Lärmeinwirkungen besteht daher nicht.



Bereich Esche

Unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Beurteilungszeitraum Tag an allen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Hiervon ausgenommen ist der Außenwohnbereich des Anwesens Ringstraße 2, Objekt-Nr. 291 (vgl. Anlage 8.1).

Für diesen Außenwohnbereich ergibt sich gemäß Anlage 8.2 der Unterlage C17 im Beurteilungszeitraum Tag eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 4 dB sowie eine Überschreitung des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) um 1 dB(A). Der prognostizierte Beurteilungspegel beträgt 65 dB(A).

Insoweit sind die Voraussetzungen für einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 16. BImSchV in Verbindung mit den einschlägigen Regelungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung gegeben. Soweit an dem betroffenen Außenwohnbereich passive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich, nicht ausreichend oder nicht zweckmäßig sind, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung für die verbleibende Beeinträchtigung der Außenwohnbereichsnutzung.

Bereich Hoogstede

Unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden im Bereich des allgemeinen Wohngebiets WA2 das zulässige Vollgeschoss im Erdgeschoss sowie mögliche Außenwohnbereiche in Erdgeschosslage ausreichend geschützt.

In den bahnnahe Baufeldern des WA2 sind jedoch für potenzielle Dach- oder Staffelgeschosse oberhalb des ersten Vollgeschosses Pegelerhöhungen von bis zu 5 dB über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu erwarten (vgl. Tabelle 9.2, Objekte Nr. 412 und 413).

Dies betrifft auch das Wohnhaus Mühlenweg 3A (Objekt-Nr. 925) im WA2 des Bebauungsplangebiets Nr. 27. Der Bereich mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 59 dB(A) tags im 1. OG ist der Anlage 9.1.3 der Unterlage C17 zu entnehmen.

Im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Bewertung ist ferner zu berücksichtigen, dass grundsätzlich nur solche Vorhaben Betroffenheiten auslösen können, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits bestanden oder hinreichend konkretisiert waren. Die bloße Ausweisung eines Baugebietes bzw. die Schaffung bebaubarer Grundstücke reicht für sich genommen nicht aus, um einen relevanten Immissionsort zu begründen³².

Für das Bebauungsplangebiet Nr. 27 ist jedoch festzustellen, dass bereits mit der Errichtung entsprechender baulicher Anlagen begonnen wurde und diese teilweise bereits fertiggestellt sind (vgl. Mühlenweg und Meisenweg, 49846 Hoogstede). Die betreffenden Gebäude sind daher als bestehende bzw. konkretisierte, potenzielle Immissionsorte in die schalltechnische Bewertung einzubeziehen.

³² Jarass in Jarass BImSchG, 15. Auflage 2024, § 41, Rn. 36 mwN.



Für den Bereich Hoogstede ergibt sich somit – auch unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen – bei den folgenden Objekten dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz:

- Bergstraße 17: Außenwohnbereich (Terrasse); NO- und NW-Fassade (EG + 1. OG),
- Bree 9: Außenwohnbereich (Terrasse) sowie Nord- und Ost-Fassade (nach Inaugenscheinnahme nur EG vorhanden),
- Bürgermeister-Harms-Ensink-Str. 17: Außenwohnbereich (Terrasse),
- Scheerhorner Siedlung 8: Außenwohnbereich (Terrasse),
- Scheerhorner Siedlung 10: Außenwohnbereiche (Terrasse + Balkon),
- diverse Immissionsorte im Bebauungsplangebiet Nr. 27 der Gemeinde Hoogstede (Konkretisierung erfolgt weiter unten).

An den übrigen untersuchten Objekten besteht - ausgehend von dem geplanten baulichen Eingriff - für kein weiteres der untersuchten Objekte ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen und/oder Entschädigungszahlungen.

Für das Bebauungsplangebiet Nr. 27 der Gemeinde Hoogstede gilt die Besonderheit, dass dieser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB Festsetzungen zum passiven Schallschutz enthält. Diese umfassen insbesondere die Zuordnung von Lärmpegelbereichen nach DIN 4109-1 sowie Vorgaben zu schalldämmenden Lüftungseinrichtungen. Für die Frage, ob den von unverhältnismäßigen Kosten betroffenen und daher ungelöst verbleibenden Schutzfällen dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch für passive Schallschutzmaßnahmen zusteht, sind diese planerischen Festsetzungen jedoch nicht maßgeblich.

Der Anspruch dem Grunde nach ist unabhängig vom konkreten baulichen Zustand des jeweiligen Immissionsortes zu beurteilen. Bereits vorhandene Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen oder sonstige bauliche Maßnahmen, die den einschlägigen Lärmschutzstandards genügen, schließen den Anspruch daher nicht grundsätzlich aus. Sie sind lediglich im Rahmen der Anspruchshöhe zu berücksichtigen, soweit hierdurch kein zusätzlicher oder nur ein geringerer Aufwand für passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich ist. Die im Bebauungsplan festgesetzten Vorgaben sind mithin für die Begründung oder den Ausschluss des Anspruchs dem Grunde nach ohne Relevanz.

Das Schallschutzgutachten (Unterlage C17) verweist ferner auf den Fachbeitrag zum Schallschutz der RP Schalltechnik vom 09.11.2022 (dort S. 26). Danach besteht für Obergeschosse ein Anspruch auf ausgleichende Schutzmaßnahmen, sofern ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) am Tage überschritten wird. Vor diesem Hintergrund können Außenwohnbereiche wie Balkone oder Loggien in Obergeschossen grundsätzlich nicht aus dem Kreis der anspruchsbegründenden Sachverhalte ausgeschlossen werden.

Die Gemeinde Hoogstede hatte zwar beabsichtigt, den Bebauungsplan zu ändern, um Außenwohnbereiche in Obergeschossen innerhalb der betroffenen Bereiche auszuschließen. Ob diese auf eine Abstimmung vom 05.12.2022 gestützte Überlegung noch tragfähig ist, erscheint jedoch zweifelhaft, da das Gebiet mittlerweile nahezu vollständig bebaut ist und die geplante Vorgehensweise dadurch überholt sein dürfte.

Unter Zugrundelegung des Schwellenwertes von 59 dB(A) am Tage sowie der fehlenden Ausschlusswirkung bereits vorhandener baulicher Schallschutzmaßnahmen ergibt sich, dass an



folgenden Immissionsorten im Bebauungsplangebiet Nr. 27 der Gemeinde Hoogstede ein weiterer Anspruch auf passiven Schallschutz und/oder Entschädigungszahlungen dem Grunde nach in Betracht kommt:

- Mühlenweg 3A,
- Meisenweg 12,
- Meisenweg 14,
- Meisenweg 18.

Ob und in welcher Höhe die bereits bestehenden passiven Lärmschutzmaßnahmen im Nachgang berücksichtigt werden können, ist dagegen nicht Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens.

Bereich Ringe

Unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Tag an sämtlichen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Ein Anspruch der Betroffenen auf weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Lärmeinwirkungen besteht daher nicht.

Bereich Emlichheim

Unter Berücksichtigung der bislang vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Tag an mehreren untersuchten Immissionsorten nicht eingehalten. Dies betrifft insbesondere folgende schutzbedürftige Bereiche:

- Anne-Frank-Str. 40: Ost- und Südfassade im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss,
- Gebrüder-van-Eyk-Str. 2: Außenwohnbereich, insbesondere die Terrasse,
- Nachtigallenweg 2: Außenwohnbereich, insbesondere die Terrasse, sowie Südfassade im 1. Obergeschoss,
- Am Bhf. 18: Südfassade im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss,
- Am Bhf. 20: Westfassade im 1. Obergeschoss sowie Südfassade im Erdgeschoss,
- Am Bhf. 22: Südfassade im Erdgeschoss,
- teilweise die Baugrenze des Bebauungsplans Nr. 18 im Mischgebiet, bezogen auf das 1. Obergeschoss,
- Deterskamp 16: Ostfassade im 1. Obergeschoss,
- Coevordener Str. 16A: Außenwohnbereich, insbesondere die Terrasse.

Die Überschreitungen zeigen, dass die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die betroffenen Wohnnutzungen und Außenwohnbereiche wirksam vor unzumutbaren Verkehrslärmeinwirkungen zu schützen. Dies gilt in besonderem Maße für Terras-



sen und sonstige Außenwohnbereiche, deren bestimmungsgemäße Nutzung während des Tages durch die verbleibende Geräuschbelastung erheblich eingeschränkt wird. Ebenso sind die betroffenen Fassadenbereiche schutzbedürftig, da dort eine Überschreitung der maßgeblichen Beurteilungspegel festgestellt wird oder jedenfalls nicht ausgeschlossen werden kann.

Insoweit besteht ein Anspruch auf angemessene passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere auf den Einbau geeigneter Schallschutzfenster, schallgedämmter Lüftungseinrichtungen und/oder gegebenenfalls weiterer baulicher Schutzvorkehrungen. Hinsichtlich der betroffenen Außenwohnbereiche sind zudem geeignete Ausgleichs- beziehungsweise Entschädigungsregelungen erforderlich, sofern ein ausreichender Schutz durch aktive Maßnahmen nicht hergestellt werden kann.

Den Betroffenen steht folglich ein Anspruch auf weitergehenden passiven Schallschutz sowie auf Entschädigung für verbleibende unzumutbare Lärmeinwirkungen zu.

Hinsichtlich der Baugrenze des Bebauungsplans Nr. 18 (Mischgebiet, 1. Obergeschoss) gelangt das Lärmschutzgutachten ebenfalls zu dem Ergebnis, dass ein potenzieller Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommt. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht.

Im Bereich der genannten Baugrenze – siehe auch Grundstück „Am Bahndamm 31A, 49824 Emlichheim“ – fehlt es bislang an einer hinreichenden planerischen Konkretisierung der künftigen Bebauung. Die bloße Ausweisung als Mischgebiet rechtfertigt zwar die Einordnung als potenziell zukünftigen Immissionsort im Sinne der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Bewertungsmaßstäbe, begründet jedoch noch keinen hinreichend verdichteten Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz, s. o.

Maßgeblich sind insoweit die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Bereichs sowie der Grad seiner tatsächlichen baulichen und planerischen Verfestigung. Vor diesem Hintergrund ist ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gegenwärtig nicht anzuerkennen.

Auch an den übrigen untersuchten Objekten besteht - ausgehend von dem geplanten baulichen Eingriff - für kein weiteres der untersuchten Objekte ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Bereich Laar

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte am Volzeler Grenzweg 1 an der SO- und NO-Fassade im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss nicht eingehalten. Daher besteht auch insoweit ein Anspruch auf weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Lärmeinwirkungen.

Gesamtbetrachtung

Zusammenfassend ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutz bzw. Entschädigungszahlungen am Tag für insgesamt 13 Gebäude sowie für Außenwohnbereiche an 9 Objekten. Darüber hinaus sind teilweise Baugrenzen im Bereich des angrenzenden Bebauungsplangebietes Nr. 18 der Gemeinde Emlichheim (MI, 1. Obergeschoss – derzeit unbebaut) betroffen. Diese Betroffenheiten entfallen jedoch aus den oben genannten Gründen.



Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Notwendigkeit für darüberhinausgehende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes. Die im Lärmschutzgutachten dargelegten Ausführungen sowie die vorgesehenen Schutzmaßnahmen – insbesondere Schienenstegdämpfer – werden als schlüssig, nachvollziehbar und abschließend bewertet. Anhaltspunkte dafür, dass bei der Prüfung der Erforderlichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen gegen die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV verstoßen worden wäre, sind nicht ersichtlich.

Dies gilt insbesondere mit Blick auf den gesetzlich normierten Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen sowie die Voraussetzungen einer Ausnahme wegen Unverhältnismäßigkeit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG. Ob aktive Schutzmaßnahmen danach zumutbar sind, beurteilt sich im Wege einer umfassenden Abwägung der einander widerstreitenden Belange³³. Maßgeblich sind dabei die in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Grundsätze der Verhältnismäßigkeitsprüfung. Hierzu gehört zunächst die Prüfung, welcher Aufwand für eine aktive Schutzmaßnahme erforderlich wäre, die die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellt (sog. Vollschutz). Erweist sich ein solcher Vollschutz als unverhältnismäßig, ist weiter zu untersuchen, welche maximale Verbesserung der Lärmsituation mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand erzielt werden kann.

Im Rahmen dieser Prüfung sind die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen dem insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft gegenüberzustellen. Dabei genügt im Regelfall eine überschlägige Betrachtung der im jeweiligen Planungsabschnitt anfallenden Kosten und des hiermit erzielbaren Schutzeffekts³⁴. Eine schematische oder allgemein gültige Kosten-Nutzen-Relation besteht nicht; vielmehr ist entscheidend, ob sich die Kosten zusätzlicher aktiver Maßnahmen unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse noch als angemessen darstellen. Je geringer die zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen ausfallen und je weniger Gebäude oder Personen durch zusätzliche Maßnahmen geschützt werden können, desto eher können deren Mehrkosten gegenüber passivem Schallschutz unverhältnismäßig sein³⁵.

Bei der Bewertung des Schutzzwecks sind insbesondere die bestehende Vorbelastung³⁶, die Schutzbedürftigkeit und Größe des jeweiligen Gebiets, die Anzahl der Betroffenen, das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen sowie mögliche Wertminderungen der betroffenen Grundstücke einzubeziehen. Zulässig und geboten ist dabei insbesondere eine Betrachtung der Kosten je Schutzfall. Bei verdichteter Bebauung kann mit einer aktiven Maßnahme regelmäßig ein größerer Schutzeffekt erreicht werden als bei einer aufgelockerten Bebauung oder bei räumlich verstreut liegenden Einzelobjekten³⁷. Auch die unterschiedliche Schutzbedürftigkeit von Baugebieten und Splittersiedlungen im Außenbereich darf berücksichtigt werden³⁸. Ergänzend können allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen, insbesondere der mit zunehmender Höhe von Lärmschutzwänden oder -wällen abnehmende zusätzliche Minderungswirkung bei zugleich steigenden Baukosten, sowie städtebauliche und landschaftsbildbezogene Gesichtspunkte in die Bewertung eingestellt werden³⁹.

³³ BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342.

³⁴ BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003, 9 B 42/03; BayVGh, Urteil vom 23.02.2007, 22 A 01/40089.

³⁵ VGh Hessen, NuR 2010, 720, 726.

³⁶ BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, 11 A 42/97, juris Rn. 59.

³⁷ BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07, Rn. 64; Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97.

³⁸ BVerwG, NVwZ 2001, 81.

³⁹ BVerwG, Urteil vom 24.9.2003 - 9 A 69/02, NVwZ 2004, 340.



Durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden die im Planfall zunächst bestehenden Betroffenheiten erheblich reduziert. Während ohne die aktiven Schutzmaßnahmen 48 Außenwohnbereiche, Baugrenzen in zwei Bebauungsplangebieten sowie 65 Gebäude betroffen wären, verbleiben nach deren Umsetzung lediglich 13 Gebäude und 9 Außenwohnbereiche mit relevanten Betroffenheiten. Für die verbleibend betroffenen Gebäude besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der einschlägigen Regelungen.

Die verbleibend betroffenen Objekte befinden sich zudem nicht in räumlich konzentrierter Lage, sondern verteilen sich auf die Bereiche Esche, Hoogstede, Emlichheim und Laar. Zusätzliche aktive Schutzmaßnahmen, insbesondere weitere Lärmschutzwände oder -wälle, müssten daher abschnittsweise und teilweise mit erheblicher baulicher Dimensionierung errichtet werden, um überhaupt eine relevante zusätzliche Lärminderung zu erreichen. Der hierfür erforderliche Aufwand stünde angesichts der geringen Zahl der zusätzlich erreichbaren Schutzfälle, der räumlichen Streuung der Betroffenheiten und der verbleibenden Möglichkeit passiven Schallschutzes außer Verhältnis zum damit erzielbaren Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG.

Dabei wird nicht allein auf ein etwaiges Kostenverhältnis zwischen aktivem und passivem Schallschutz abgestellt. Ein grobes Missverhältnis der jeweiligen Kosten kann lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit zusätzlicher aktiver Maßnahmen sein⁴⁰. Entscheidend ist die Gesamtwürdigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere des erreichbaren zusätzlichen Schutzeffekts, der Anzahl und Schutzbedürftigkeit der Betroffenen, der räumlichen Situation sowie der Auswirkungen auf Städtebau, Ortsbild und Landschaft.

Vorliegend würde eine wirksame weitere Abschirmung voraussichtlich Schutzbauwerke erfordern, die aufgrund ihrer Höhe und Ausdehnung zu erheblichen Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes führen könnten. Unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, der deutlichen Verringerung der Betroffenheiten und der ergänzend gewährleisteten passiven Schutzansprüche sind weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen daher weder unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten noch aus städtebaulicher Sicht geboten.

2.2.5.7 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 24. BImSchV.

In der Planunterlage C17 und unter Ziffer 1.4.9 dieses Beschlusses sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

⁴⁰ BVerwG, Urteil vom 09.01.2006 - 9 B 21/05, juris Rn. 19, m. w. N.



Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in die Baulast des Bundes⁴¹ 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 Beibehaltung 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 Neuenhaus nach Coevorden überwiegt das Interesse der Anlieger an der Vermeidung weiterer Lärmbelastungen.

2.2.5.8 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-Lärm⁴² nach Ziffer 1 Buchstabe f für Baustellen nicht gilt, gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die 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 BImSchG 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 1.4.3 verpflichtet, zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Baulärm die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV⁴³ zu beachten. Insbesondere

⁴¹ VLärmSchR 97 – Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997.

⁴² Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁴³ 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



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.

2.2.6 Erschütterungen

In der vorliegenden erschütterungstechnischen Untersuchung (siehe Anlage C17; TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 12.12.2023) wurden die Erschütterungen durch Schienenverkehr im Bereich der Gleisstrecke Neuenhaus–Emlichheim–NL-Grenze (Los 1) im Rahmen der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ermittelt und gemäß DIN 4150-2 in Bezug auf die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden sowie gemäß DIN 4150-3 in Bezug auf die Einwirkungen auf bauliche Anlagen beurteilt. Grundlage hierfür waren Erschütterungsmessungen im Freifeld im Bereich der bereits befahrenen, erneuerten und reaktivierten Strecke Bad Bentheim–Nordhorn–Neuenhaus an einem Streckenabschnitt südlich von Neuenhaus sowie Prognoseberechnungen nach E DIN 45672-3.

Ein Vergleich der neu durchgeführten Erschütterungsmessungen mit früheren Messungen hat gezeigt, dass durch die Modernisierung der Strecke und den verbesserten Oberbau deutlich niedrigere Erschütterungsimmissionen durch einzelne Zugvorbeifahrten zu erwarten sind als im bisherigen Bestand. Zudem fallen die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen durch den SPNV deutlich geringer aus als die durch den Güterverkehr hervorgerufenen Immissionen. Die Prognose der Erschütterungen auf Geschosstrenndecken hat ergeben, dass durch die geplante Reaktivierung der Streckenabschnitte Neuenhaus–Emlichheim–NL-Grenze (Los 1) für den Schienenpersonennahverkehr mit Modernisierung der Strecke keine unzulässigen Erschütterungsimmissionen sowohl gemäß DIN 4150-2 als auch gemäß DIN 4150-3 im Bereich der nächstgelegenen Nutzungen zu erwarten sind.

Demnach liegen die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen auf einem Niveau, bei dem nach den vorliegenden Erkenntnissen und den Anforderungen der genannten Richtlinien in der Regel erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden. Die Erschütterungen sind zudem nicht dazu geeignet, schädigende Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz – etwa durch Rissbildung oder andere Schäden – zu verursachen. Diese Einschätzung ist schlüssig, sodass sich die Planfeststellungsbehörde dieser anschließt. Eine unzumutbare Erschütterungsbelastung ist damit nicht gegeben, so dass ein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen nicht besteht.

2.2.7 Natur- und Landschaft

2.2.7.1 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 einzustellen⁴⁴. Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Ziffer 2.2.2) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie

⁴⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).



sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

2.2.7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht auch den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Nach § 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. NNatSchG⁴⁵ näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

2.2.7.2.1 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. 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. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Bewertung, dass die im vorliegenden Verfahren vorgesehenen Maßnahmen diesen Anforderungen entsprechen und dem Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG ausreichend Rechnung tragen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage C19.1.1.1) mit den Maßnahmen (Unterlage C19.1.1.1, Kapitel 3, Seiten 57 ff. sowie Kapitel 5.2, Seiten 82 ff. sowie Unterlage C19.1.5.1) beschreibt unter Berücksichtigung der ergänzenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 und der Zusagen unter Ziffer 1.5 im vorliegenden Beschluss geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um den rechtlichen Anforderungen an Vermeidung, Minimierung und, soweit erforderlich, funktionale Sicherung des Eingriffs zu genügen. Maßgeblich ist dabei nicht allein, dass Maßnahmen vorgesehen sind, sondern dass sie nach Inhalt, räumlicher Zuordnung, zeitlicher Steuerung und Ausführung geeignet sind, die zu erwartenden Beeinträchtigungen in rechtlich erheblicher Weise zu begrenzen. Die Maßnahmengestaltung genügt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde anerkannten fachlichen Standards und damit den Anforderungen, die an eine fachlich belastbare und rechtlich tragfähige Eingriffsregelung zu stellen sind; dies entspricht auch der Kommentarliteratur, wonach die Ausgestaltung der Maßnahmen an den einschlägigen fachlichen Standards zu messen ist und die rechtliche Bewertung hieran anknüpft⁴⁶.

Vorgesehen sind insbesondere:

- Umsichtige Ausführung der Bauarbeiten / bauzeitliche Flächeninanspruchnahme
- Umweltbaubegleitung
- Einzelbaumschutz

⁴⁶ Schrader in BeckOK Umweltrecht, BNatSchG, § 15, Rn. 5.



- Sicherung von Gehölzbeständen und sensiblen Vegetationsflächen
- Vermeidung von Schadstoffeinträgen während der Bauphase
- Fachgerechte Handhabung des Bodens / Oberbodens
- Gehölzrodung / Bauzeitenregelung
- Kontrolle von Höhlenbäumen
- Baufeldfreimachung / Bauzeitenregelung
- Baufeldkontrolle
- Vergrämung der Brutvögel in Baufeldnähe
- Kontrolle auf Vorkommen von Reptilien
- Temporäre Leiteinrichtung für Reptilien
- Kontrolle auf Vorkommen von Amphibien
- Temporäre Leiteinrichtung für Amphibien
- Gestaltung amphibiangerechter Durchlässe/Trockendurchlässe
- Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit von Gewässern
- Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel

Die Planfeststellungsbehörde bewertet diese Maßnahmen als geeignet, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zunächst zu vermeiden und, soweit dies nicht vollständig möglich ist, auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für die bauzeitliche Beschränkung der Flächeninanspruchnahme, die Auswahl bereits vorbelasteter oder naturschutzfachlich geringwertiger Flächen für Baustelleneinrichtungen, die bodenschonende Bauausführung sowie die Einbindung einer Umweltbaubegleitung. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Eingriffsfolgen bereits in der Ausführungsebene wirksam zu steuern und damit den Vorrang der Vermeidung vor der Kompensation, wie er in § 15 Abs. 1 BNatSchG angelegt ist, zu wahren.

Auch die artenschutzfachlich ausgerichteten Maßnahmen sind rechtlich tragfähig. Die Regelungen zur Gehölzrodung außerhalb der Brutzeit, zur Kontrolle von Höhlenbäumen, zur Baufeldkontrolle, zur Vergrämung von Brutvögeln sowie zu den Reptilien- und Amphibienmaßnahmen dienen dazu, Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG gar nicht erst auszulösen. Sie sind geeignet, das Tötungs-, Störungs- und Zerstörungsrisiko auf ein rechtlich unschädliches Maß zu senken und damit die artenschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens abzusichern.

- Aufhängen von Nistkästen
- Aufhängen von Fledermauskästen
- Bereitstellung von Ersatzhabitaten für Reptilien
- Verstärkung der verbleibenden Gehölzriegel durch Unterpflanzung

Auch diese Maßnahmen sind nach der Bewertung der Planfeststellungsbehörde geeignet, die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu sichern. Sie sind damit nicht lediglich als nachgelagerte Kompensation zu verstehen,



sondern als funktional und zeitlich vorgezogene Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit betroffener Lebensstätten. Die Planung und Ausgestaltung dieser Maßnahmen erfolgt ebenfalls nach anerkannten fachlichen Standards; dies ist rechtlich bedeutsam, weil nur fachgerecht dimensionierte und standortangepasste Maßnahmen die erforderliche Prognosesicherheit vermitteln, dass die einschlägigen Anforderungen des § 44 BNatSchG eingehalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt ferner zu der Bewertung, dass die vorgesehenen Maßnahmen verhältnismäßig sind. Sie beschränken sich auf das zur Zielerreichung erforderliche Maß, stehen in einem angemessenen Verhältnis zu Art und Umfang des Vorhabens sowie zu der Intensität der betroffenen Beeinträchtigungen und überschreiten nicht die Grenze dessen, was dem Vorhabenträger rechtlich und fachlich abverlangt werden kann. Soweit Beeinträchtigungen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, werden sie jedenfalls auf ein rechtlich und fachlich hinnehmbares Maß begrenzt und im Rahmen der Eingriffsregelung sachgerecht bewältigt.

2.2.7.2.2 Ausgleich und Ersatz

Trotz der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die jedoch durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Nicht ausgleichbare oder nicht ersetzbare Eingriffe liegen nicht vor, so dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen an die Eingriffsregelung gewahrt sind.

2.2.7.2.2.1 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 neugestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken⁴⁷. Diese rechtliche Vorgabe umfasst sowohl ein qualitatives Element (Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen in gleichartiger Weise) als auch ein räumliches Element (räumlich-funktionaler Bezug zum Eingriffsort). Die einschlägige Kommentarliteratur stellt klar, dass die Ausgleichsmaßnahmen so zu gestalten sind, dass sie tatsächlich auf die beeinträchtigten Funktionen zurückwirken und deren Ersatz- oder Wiederherstellungsfunktion erfüllen; dies erfordert eine fachliche Plausibilisierung der Maßnahmengestaltung und ihrer Wirkungsweise im jeweiligen Naturraum⁴⁸. Die vorgelegten Maßnahmen sind daher auf ihre funktionale Eignung und den räumlichen Bezug hin zu bewerten.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage C19.1.1.1) mit den Maßnahmen (Unterlage C19.1.1.1, Kapitel 5, Seiten 80 ff. sowie Unterlage C19.1.5.1) beschreibt mit den Maßnahmen 16 V_{ART} / 1 A, 2 G/A und 3 G geeignete Ausgleichsmaßnahmen im gleichen Naturraum. Die vorgesehene Auswahl dieser Maßnahmen entspricht dem in § 15 BNatSchG verankerten Grundsatz, den Ausgleich vorzugsweise im betreffenden Naturraum durchzuführen; die

⁴⁷ BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2.10, 3.10 –, NuR 2010, 646 (Rn. 23).

⁴⁸ Schrader, BeckOK Umweltrecht, BNatSchG, § 15, Rn. 5.



Maßnahmen sind fachlich so geplant, dass sie auf die durch das Vorhaben betroffenen Funktionen des Naturhaushalts zurückwirken und damit den qualitativen Ausgleichsstatbestand erfüllen. In der fachplanerischen Begründung sind die Maßnahmenelemente hinsichtlich Zielartenspektrum, Habitatfunktion und zeitlichem Wirksamwerden dokumentiert und damit die Nachvollziehbarkeit ihrer Eignung gewährleistet; dies entspricht dem in der Praxisleitlinien und Kommentierungen geforderten Nachweis der funktionalen Eignung und der Aufwertungsfähigkeit der Ausgleichsflächen.

Zur Sicherung der Biotopverbundfunktion für Amphibien und zur Verringerung des Kollisionsrisikos sind an durch eine fachkundige Person festzulegenden geeigneten Standorten amphibiangerechte Durchlässe und Trockendurchlässe herzustellen. Die Auswahl der Standorte erfolgt auf Grundlage von Luftbilddauswertungen unter Berücksichtigung potenzieller Laichhabitate, vermuteter Amphibienwanderungsrouten sowie des Vorkommens größerer Gewässer oder der Gewässernähe. Es sind ein amphibiangerechter Durchlass und drei Trockendurchlässe zu errichten. Rechtlich ist diese Maßnahme als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme einzuordnen; Maßnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung von Vernetzungs- und Durchgängigkeitselementen reduzieren den Eingriffsdruck auf wandernde Arten und tragen zur Funktionssicherung des Biotopverbunds bei. Nach der Eingriffsregelung ist vorrangig zu prüfen, welche Beeinträchtigungen vermieden oder gemindert werden können; die Errichtung amphibienpezifischer Durchlässe an fachlich begründeten Stellen stellt eine anerkannte fachliche Maßnahme zur Minimierung dar und kann – in Verbindung mit Überwachungs- und Anpassungsmechanismen im Rahmen der Umweltbaubegleitung – als geeignet angesehen werden, verbleibende Beeinträchtigungen soweit zu mindern, dass der nachfolgende Ausgleich quantitativ und qualitativ zielgerichtet erfolgen kann.

Auf den im Zuge der Ertüchtigung der Gräben und Versickerungsmulden neu profilierten Böschungen sind artenreiche Krautsäume zu entwickeln. Hierzu werden die Böschungen mit Oberboden abgedeckt und mit regionaltypischem Saatgut aus regionaler Herkunft neu eingesät. Die Umsetzung der Maßnahme wird im Rahmen der Umweltbaubegleitung überwacht; durch eine auf das notwendige Maß beschränkte Unterhaltung und Pflege ist die Entwicklung möglichst arten- und blütenreicher Säume zu fördern. Der Maßnahmenumfang umfasst etwa 56 Kilometer Gräben und Versickerungsmulden. Diese Maßnahmen sind als Ausgleichsmaßnahmen zu qualifizieren, die den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen kompensieren sollen. Fachlich entsprechen Bodenauftrag, Verwendung regionaltypischer Herkunftssaaten und eine zurückhaltende Pflege den anerkannten Standards zur Förderung standorttypischer Artenzusammensetzungen und zur Erhöhung der ökologischen Qualität von Randstrukturen. Aus rechtlicher Sicht sind solche Maßnahmen geeignet, die durch den Eingriff verlorengegangenen oder gestörten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederherzustellen, sofern die fachliche Eignung (z. B. Sukzessionstechnisches Potenzial, Wasserhaushaltsbedingungen) vor Ort bestätigt und durch Monitoring sichergestellt wird; damit erfüllen sie die qualitativen Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Auf den im Bereich der neuen Bahnsteige anzulegenden Böschungen sind ebenfalls artenreiche Krautsäume zu entwickeln. Die Böschungen sind mit Oberboden zu versehen und mit regionaltypischem Saatgut aus regionaler Herkunft einzusäen. Die Maßnahme ist durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen; eine zurückhaltende, auf das erforderliche Maß begrenzte Pflege soll die Ausbildung arten- und blütenreicher Säume unterstützen. Der Flächenumfang beträgt 256 Quadratmeter. Die geplanten Maßnahmen am Bahnsteigbereich sind



kleinräumig, aber ökologisch zielgerichtet ausgestaltet; sie dienen dazu, lokal zerstörte oder beeinträchtigte Habitatstrukturen wiederherzustellen und damit die Anforderungen des Ausgleichsbestandes zu erfüllen. Entscheidend für die rechtliche Wirksamkeit ist neben der fachlichen Eignung die zeitliche Verfügbarkeit und die rechtliche Sicherung der Maßnahmenflächen (z. B. durch Verpflichtungen, Pflegeverträge oder dauerhafte Sicherungsinstrumente). Soweit diese Voraussetzungen eingehalten werden und die Maßnahmendokumentation die erwarteten funktionalen Effekte plausibel darlegt, sind die Maßnahmen als dem § 15 BNatSchG genügende Ausgleichsmaßnahmen zu bewerten.

Mit der vorgenannten Maßnahme werden die Beeinträchtigungen der Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften und Boden vollständig kompensiert. Diese Aussage ist rechtlich dann tragfähig, wenn die fachlichen Annahmen zur Wirksamkeit der Maßnahmen, die Eignung der Flächen, die zeitnahe Umsetzung sowie die dauerhafte Sicherung nachgewiesen sind. Nach herrschender Lehre und Praxis ist für die Bejahung der Vollständigkeit des Ausgleichs die Kombination aus fachlich anerkannten Maßnahmenstandards, plausibler Wirkungsprognose und rechtlicher Sicherstellung erforderlich. Liegen Monitoring- und Anpassungsverpflichtungen vor und ist die Maßnahmendokumentation nachvollziehbar, so sind die Voraussetzungen des § 15 BNatSchG erfüllt; andernfalls sind ergänzende Maßnahmen oder Sicherungen zu fordern oder, falls ein Ausgleich nicht möglich ist, die Ersatzzahlung nach den gesetzlichen Voraussetzungen in Betracht zu ziehen.

2.2.7.2.2.2 Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Bewertung, dass das Vorhaben diesem Vermeidungsgebot in der vorgesehenen Ausgestaltung genügt. Das Vermeidungsgebot stellt dabei kein absolutes Vorhabenshindernis dar, sondern verpflichtet zur möglichst schonenden Ausführung des Vorhabens und zur Begrenzung der Eingriffsfolgen auf das unvermeidbare Maß. Diesen Anforderungen wird durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie in den artenschutzrechtlichen Unterlagen vorgesehenen Maßnahmen Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die vorgesehenen Maßnahmen als fachlich geeignet und rechtlich tragfähig, weil sie auf einer nachvollziehbaren Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden Beeinträchtigungen beruhen und nach anerkannten fachlichen Standards geplant und umgesetzt werden. Maßgeblich ist dabei, dass die Maßnahmen nicht lediglich pauschal benannt, sondern inhaltlich, räumlich und zeitlich so bestimmt sind, dass sie die Eingriffsfolgen wirksam vermeiden, vermindern oder kompensieren können. Die fachliche Herleitung entspricht damit den Anforderungen, die nach § 15 BNatSchG an eine ordnungsgemäße Eingriffsregelung zu stellen sind; dies gilt auch im Lichte der Kommentarliteratur, wonach die Maßnahmengestaltung den anerkannten fachlichen Standards genügen muss, um rechtlich tragfähig zu sein.

Im Einzelnen handelt es sich insbesondere um Maßnahmen der umsichtigen Bauausführung, der Beschränkung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme, der Umweltbaubegleitung, des Einzelbaumschutzes, der Sicherung von Gehölzbeständen und sensiblen Vegetationsflächen, der Vermeidung von Schadstoffeinträgen, der fachgerechten Bodenbehandlung sowie



um Rodungs- und Baufeldfreimachungsregelungen. Hinzu kommen Kontrollen von Höhlenbäumen und des Baufeldes, artenschutzfachlich begründete Vergrämnungs- und Schutzmaßnahmen für Brutvögel, Reptilien und Amphibien, temporäre Leiteinrichtungen sowie die Gestaltung amphibiengerechter Durchlässe und die Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Bewertung, dass diese Maßnahmen geeignet sind, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren und artenschutzrechtlich relevante Konflikte bereits im Vorfeld zu vermeiden.

Soweit zur Bewältigung verbleibender Beeinträchtigungen Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, genügen auch diese den Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG. Die Inanspruchnahme der Stiftungsfläche 352 der Naturschutzstiftung Grafschaft Bentheim zur ökologischen Aufwertung dient der funktionsbezogenen Kompensation der nicht vermeidbaren Eingriffe. Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Umwandlung von Ackerflächen in Extensivgrünland, die Extensivierung vorhandener Grünlandflächen, die Wiedervernässung, der Umbau von Nadelwäldern in standortgerechte Laubwälder sowie die Erstaufforstung mit standortheimischen Laubgehölzen, sind geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise wiederherzustellen bzw. zu ersetzen. Dass die Kompensation auf einer gesicherten Stiftungsfläche erfolgt, gewährleistet die erforderliche Dauerhaftigkeit und rechtliche Verfügbarkeit der Maßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt ferner zu der Bewertung, dass die vorgesehenen Maßnahmen verhältnismäßig sind. Sie gehen nicht über das zur Zielerreichung Erforderliche hinaus und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu Art und Umfang des Vorhabens sowie zur Intensität der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Damit wird dem Vorrang der Vermeidung vor der Kompensation ebenso Rechnung getragen wie dem Gebot einer funktional angemessenen und rechtlich sachgerechten Bewältigung verbleibender Eingriffe. Die Maßnahmen sind daher insgesamt geeignet, die Anforderungen der §§ 15 und 44 BNatSchG zu erfüllen.

2.2.7.2.2.3 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt⁴⁹. Ergänzend ist zu beachten, dass die Planung und Durchführung der Maßnahmen nach anerkannten fachlichen Standards erfolgt. Die verwendeten Verfahrensschritte (Standortauswahl durch fachkundige Erhebung, Einsatz regionaltypischen Saatgutes, Oberbodenauftrag, Umweltbaubegleitung, Monitoring und adaptive Pflegekonzepte) entsprechen den in der einschlägigen Fachliteratur und Praxisleitfäden beschriebenen Anforderungen an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; damit ist die fachliche Grundlage für die rechtliche Bewertung gegeben. Vor diesem Hintergrund kann die Behörde die Maßnahmen als geeignet einstufen, unvermeidbare Beeinträchtigungen zu vermeiden, zu minimieren und auszugleichen, soweit die Nachweise zur Eignung, zur zeitlichen Umsetzung und zur dauerhaften Sicherung geführt werden. Die vorgestellten Maßnahmen sind nach der Eingriffsregelung rechtlich als abgestufte Kombination von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu qualifizieren. Die Maßnahmen sind in ihrem Umfang und ihrer Ausgestaltung so bemessen, dass sie sowohl fachlich geeignet sind, die beeinträchtigten Funktionen wiederherzustellen oder zu ersetzen,

⁴⁹ Lau, NuR 2011, 762 (766f.).



als auch verhältnismäßig im engeren Sinne bleiben: Sie treffen das mildeste, aber wirksame Mittel zur Erreichung des angestrebten naturschutzfachlichen Ergebnisses, sind flächenmäßig nicht überzogen und berücksichtigen die technische und wirtschaftliche Zumutbarkeit des Vorhabens.

Im Hinblick auf § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den agrarstrukturellen Belangen Rechnung zu tragen. Da die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beanspruchen, wird den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG entsprochen.

Natürliche Lebensräume im Sinne des § 19 BNatSchG (Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie) werden durch das Vorhaben weder überbaut noch in sonstiger Weise beeinträchtigt.

Eine Beeinträchtigung geschützter Arten im Sinne des § 19 BNatSchG wird durch entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Eine Haftung nach § 19 BNatSchG in Verbindung mit dem Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden ist somit nicht gegeben.

2.2.7.2.2.4 Herstellungskontrolle, Bericht

Die abschließende Bewertung der Verhältnismäßigkeit und der Erfüllung der Anforderungen des § 15 BNatSchG setzt die Vorlage der konkreten Sicherungsnachweise, der Monitoring- und Anpassungsregelungen sowie der vertraglichen oder verwaltungsrechtlichen Sicherung der Maßnahmenflächen voraus; sind diese Nachweise vollständig und stichhaltig, ist der Ausgleichsplan rechtlich tragfähig.

Die Auflage unter Ziffer 1.4.8 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es als Zulassungsbehörde, die ordnungsgemäße Umsetzung der im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überwachen. Hierzu ist sie nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG befugt, sich entsprechende Berichte vorlegen zu lassen.

2.2.7.2.2.5 Ersatzgeld

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

2.2.7.2.3 Verfahrensrechtliches

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

Das Benehmen gemäß § 17 Absatz 1 BNatSchG in Verbindung mit § 26 NNatSchG wurde mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim hergestellt. Dies erfolgte im Rahmen der Stellungnahme des Landkreises vom 11. April 2025.



Nach dieser Stellungnahme bestehen gegen das Vorhaben, unter Einbeziehung der vorgesehenen und offensichtlich wirksamen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Einhaltung der Bauzeitenregelung sowie des Einsatzes einer fachlich geeigneten Umweltbaubegleitung, keine grundsätzlichen naturschutzfachlichen Bedenken.

2.2.8 Klimaschutz

Dem Vorhaben der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Neuenhaus – Coevorden stehen die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nicht entgegen. Diese Aspekte musste die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Planfeststellung des Vorhabens berücksichtigen. Dies ergibt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7/21, aus Art. 20a GG⁵⁰ i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG⁵¹.

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dieses Gebot konkretisiert die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und soll nach dem Willen des Gesetzgebers bei allen Planungen und Entscheidungen zum Tragen kommen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen, *„insbesondere, soweit die zugrunde liegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen von 'öffentlichen Interessen' oder 'vom Wohl der Allgemeinheit' abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen“*⁵². Nach Maßgabe dieser Vorschrift sind dort, wo materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume konstituiert, nunmehr der Zweck und die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) als (mit-)entscheidungserhebliche Gesichtspunkte in die Abwägungen einzustellen. Damit findet das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG auch im Rahmen des Fachplanungsrechts – zum Beispiel bei der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf einer Eisenbahnstrecke – Anwendung⁵³.

Nach dem Willen des Gesetzgebers dient § 13 Abs. 1 KSG dazu, querschnittsartig Regelungslücken zu schließen⁵⁴. Dies versteht die Rechtsprechung dahingehend, dass das Berücksichtigungsgebot eingreift, soweit die Fachgesetze die Berücksichtigung des Klimaschutzes nicht ausdrücklich vorschreiben⁵⁵.

Zwar ist das AEG grundlegend als Instrument zu werten, Schieneninfrastruktur zu schützen und damit Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu unterstützen; vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde dennoch den globalen Klimaschutz und die Klimaschutzziele des KSG im Rahmen der planerischen Gesamtabwägung nach § 43 Abs. 3 EnWG berücksichtigt.

⁵⁰ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) In der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung in der zur Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁵¹ Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513) in der zur Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁵² BT-Drs. 19/14337 S. 36.

⁵³ Siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 - 9 A 7.21, juris, Rn. 62.

⁵⁴ BT-Drs. 19/14337 S. 36

⁵⁵ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 - 9 A 7.21, Rn. 86.



Konkret waren nach dem Wortlaut von § 13 Abs. 1 KSG der Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Weitere ausdrückliche Anforderungen und Vorgaben zur Art und Weise der Umsetzung dieser Verpflichtung in einem Planfeststellungsverfahren enthält das KSG nicht. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erfordert daher, die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen⁵⁶.

Danach geht es um die dem KSG zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen sowie die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei, wie das Bundesverfassungsgericht in seinem sogenannten Klimabeschluss klargestellt hat, als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen⁵⁷. Dementsprechend muss bei den Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit diese Planungen und Entscheidungen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können⁵⁸.

Zur Erfüllung der Anforderungen des klimaschutzrechtlichen Berücksichtigungsgebots muss die Planfeststellungsbehörde mit einem – bezogen auf die konkret in Rede stehende Planungssituation – vertretbaren Aufwand ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSG ergeben⁵⁹.

Nach § 3 Abs. 1 KSG werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent (Nr. 1) und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert (Nr. 2). Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 KSG so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 KSG negative Treibhausgasemissionen erreicht werden. Gemäß § 4 Abs. 1 KSG werden nach Sektoren geordnet jährliche Minderungsziele und Jahresemissionsmengen festgelegt; die Einzelheiten ergeben sich aus Anlage 1 bzw. Anlage 2 des KSG. Insgesamt betreffen die bauzeitlich mit der Reaktivierung einhergehenden CO₂-Emissionen insbesondere den in Anlage 1 KSG genannten Sektor „Verkehr“ (Nr. 4 zur Anlage 1).

Die klimaschutzrechtliche Berücksichtigungspflicht ist allerdings sektorenübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen. Klimarelevant sind nicht nur die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG genannten Sektoren, die als potentiell emissionsverursachende Sektoren den Minderungszielen des § 3 KSG unterworfen sind, sondern alle in Anlage 1 des KSG genannten Sektoren und damit auch der positiv für die Gesamtbilanz wirkende Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG (Nr. 7 der Anlage 1 zum Gesetz). Dieser ist daher in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch ein Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden. Darüber hinaus dürfen im Rahmen der Abwägung Auswirkungen des einen auf den anderen Sektor nicht ausgeblendet werden. Sinn und Zweck des Berücksichtigungsgebots würden verfehlt, wenn sich die Betrachtung nur auf einen Ausschnitt

⁵⁶ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 63 u. 71.

⁵⁷ BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78, 96 und 288/20 – BVerfGE 157, 30 Rn. 209.

⁵⁸ Zum Vorstehenden siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 78.

⁵⁹ Siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 80 u. 82.



beschränken würde, selbst wenn dies der Teilbereich mit der konkret größten Klimarelevanz sein mag. Es ist zwar nicht geboten, dass die Verwaltung aufwändige Ermittlungen zu klimarelevanten Auswirkungen anstellt, sie darf aber andererseits auch nicht die Augen vor erkennbaren Klimafolgen verschließen⁶⁰.

Nationales und in § 3 KSG verankertes Ziel ist die Minimierung der Treibhausgasemissionen mit dem finalen Ziel negativer Treibhausgasemissionen. Zentraler Eckpfeiler zur Erreichung dieser Zielsetzung im Verkehrssektor ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere durch die Reaktivierung und den Ausbau von Schieneninfrastruktur, sowie die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger und die Steigerung der Energieeffizienz im Mobilitätssektor. Das vorliegend planfestgestellte Vorhaben dient dieser Zielsetzung unmittelbar und steht ihr nicht entgegen, da durch die Reaktivierung der Schienenstrecke ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot geschaffen und klimaschonender Verkehr gefördert werden soll (siehe Einzelheiten im Rahmen der Planrechtfertigung).

Die bauliche Umsetzung des Vorhabens ist nicht ohne Treibhausgasemissionen möglich. Bauzeitliche, vorhabenbedingte Emissionen entstehen zum einen durch den Zu- und Abtransport von Baumaterialien und Baumaschinen, den Einsatz von Baugeräten, den Baustellen- und Lieferverkehr sowie durch die eigentlichen Bauarbeiten und die Lagerung von Bau- und Erdmassen. Dabei kann es zu Staubentwicklungen und Schadstoffemissionen kommen, die vorübergehend kleinräumige Auswirkungen auf das lokale Klima sowie die Luftqualität haben können. Mittelbare Emissionen entstehen zudem im Zusammenhang mit der Herstellung der für die Streckenreaktivierung erforderlichen Baustoffe, Gleisanlagen und technischen Ausrüstungen sowie der Produktion der eingesetzten Maschinen und Fahrzeuge.

Der Schwerpunkt der vorhabenbedingten Emissionen liegt jedoch im späteren Betrieb der reaktivierten Strecke. Da der Schienenpersonennahverkehr mit Dieselfahrzeugen abgewickelt wird, entstehen hierbei fortlaufend direkte Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen entlang der Strecke. Diese betrieblichen Emissionen prägen die immissionsseitigen Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich. Gleichwohl sind sie im Kontext der insgesamt angestrebten Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Schienenverkehr zu betrachten.

Eine exakte mengenmäßige Quantifizierung der vorhabenbedingt hervorgerufenen Treibhausgasemissionen wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden, der nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde auch nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht gefordert ist. Zwar hält das Bundesverwaltungsgericht die zuständige Behörde grundsätzlich für verpflichtet, die zu erwartende Menge an Treibhausgasen, welche aufgrund des Projekts emittiert werden, zu ermitteln. Bei einem unverhältnismäßigen Ermittlungsaufwand kommt allerdings eine Schätzung in Betracht. Vor dem Hintergrund dieser Rechtsprechung hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin dazu aufgefordert, die vorhabenbedingten aus der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Neuenhaus – Coevorden resultierenden CO₂-Emissionen abzuschätzen. Im Rahmen ihrer vorsorglichen Abschätzung hat sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht auf den Seiten 51 und 52 zu den Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf den

⁶⁰ Siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 84.



Dieselvebrauch mitgeteilt. Aus diesen Angaben errechnet sich ein geschätztes CO₂-Emissionsäquivalent von 727,65 t CO₂ pro Jahr.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Schätzung nachvollziehbar und plausibel. Diese seitens der Vorhabenträgerin geschätzten betreffenden CO₂-Emissionen der Reaktivierung fallen im Verhältnis zu den zulässigen Jahresemissionsmengen des § 4 KSG i. V. m. Anlage 2 zum KSG praktisch nicht ins Gewicht.

Das Vorhaben der Reaktivierung der Schienenstrecke ermöglicht eine Reduzierung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen, indem es dazu beiträgt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu verringern und Verkehrsleistungen verstärkt auf den klimafreundlicheren Schienenpersonennahverkehr zu verlagern. Angesichts eines steigenden Mobilitätsbedarfs und der Notwendigkeit, Verkehr nachhaltiger zu gestalten, kommt dem Ausbau und der Reaktivierung von Schieneninfrastruktur eine zentrale Bedeutung zu.

Das gegenständliche Vorhaben dient damit nicht nur der Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit, sondern ist zugleich erforderlich, um eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung von Verkehrsströmen sicherzustellen. Durch die Schaffung eines attraktiven SPNV-Angebots wird eine Alternative zum straßengebundenen Verkehr geschaffen und somit ein Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor geleistet.

In Verbindung mit der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs wird zudem das regionale Busnetz angepasst, teilweise zurückgenommen und neu strukturiert. Durch diese Umstellung werden jährlich rund 113.666 km Busverkehr eingespart, was zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um etwa 84,98 t pro Jahr führt.

Damit werden durch das hiesige Vorhaben zugleich die nationalen Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland unterstützt.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Rahmen der Zulassung des Vorhabens weitreichende Erwägungen zur zukünftigen Ausgestaltung des gesamten Verkehrssektors in der Bundesrepublik Deutschland unter Beachtung sonstiger gesetzlicher Ziele zu treffen. Eine Vorrangstellung des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Verfassungsrechtsgütern lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Maßgebend sind die Umstände des Einzelfalls, nach denen sich gegebenenfalls auch konträre abwägungsrelevante Belange und Interessen durchsetzen können.

Außer Frage steht, dass das Vorhaben bauzeitlich sowohl unmittelbar als auch mittelbar Treibhausgasemissionen hervorruft. Der Schwerpunkt der vorhabenbedingten Emissionen liegt jedoch im späteren Betrieb der Strecke, da dieser durch Dieselfahrzeuge (Diesellokomotive) abgewickelt wird. Diese führen zu direkten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen entlang der Strecke, die die immissionsseitigen Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich prägen. Diesen betrieblichen Emissionen steht jedoch der erhebliche positive Effekt durch die angestrebte Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Schienenverkehr gegenüber.

In Verbindung mit der Reaktivierung wird zudem das regionale Busnetz angepasst und neu strukturiert. Durch diese Umstellung werden jährlich 113.666 km Busverkehr eingespart, was den CO₂-Ausstoß um 84,98 t pro Jahr reduziert. Nach Inbetriebnahme leistet das Vorhaben



damit einen gewichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Vor diesem Hintergrund misst die Planfeststellungsbehörde den vorhabenbedingten bau- und betriebszeitlichen Treibhausgasemissionen im Vergleich zur angestrebten Verkehrsverlagerung und dem damit verbundenen Klimaschutzpotenzial in der Abwägung ein geringeres Gewicht bei. Die Sicherstellung einer umweltverträglichen Mobilität ist eine öffentliche Aufgabe von großer Bedeutung. Das Vorhaben ist somit in der Gesamtabwägung mit den in die Abwägung einzustellenden Belangen des globalen Klimaschutzes vereinbar.

Eine darüberhinausgehende Abwägung und Berücksichtigung von Klimabelangen ist nicht geboten. Die Bestimmungen in § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG finden auf den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine Anwendung, da dieser Baurecht begründet und keine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme im Sinne der genannten Vorschriften darstellt⁶¹.

2.2.8.1.1 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.

Folgende Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind durch die Vorhabenträgerin betrachtet worden:

das FFH-Gebiet 056 „Itterbecker Heide“ (DE3406-301) und das EU-Vogelschutzgebiet V13 Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor ((DE3408-401))

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

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Schutzgebiete werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Das FFH Gebiet 056 „Itterbecker Heide“ (DE3406301) befindet sich in einer Entfernung von etwa 11 km und das EU Vogelschutzgebiet V13 „Dalum Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor“ (DE3408401) liegt in etwa 4 km Entfernung. Da eine Veränderung der Bestandssituation nicht vorliegt, werden die Bereiche ebenfalls nicht nachhaltig verändert oder gestört. Im Zuge des SPNV handelt es sich um die Nutzung eines Bestandsgleises mit Güterverkehr, das derzeit bereits im Rahmen der regelmäßigen Unterhaltung entsprechenden Instandhaltungsarbeiten unterliegt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die zum Einsatz kommenden Züge mit lärm mindernden Bremssystemen ausgestattet sind. Eine Beeinträchtigung durch die geplanten Haltepunkte ist in diesen Bereichen nicht vorgesehen. Die Kreuzungsbereiche und das Parallelgleis befinden sich parallel zum vorhandenen Gleis. Dadurch entsteht nur eine geringfügige Verbreiterung des Gleisbettes, die zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung in Bezug auf die angrenzenden wertvollen Bereiche für Brut und Gastvögel führt.

⁶¹ Siehe zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 79.



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. 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.

2.2.8.1.2 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NNatSchG

Im Untersuchungsgebiet liegt das Landschaftsschutzgebiet „Lamberg“ (LSG NOH 00003). Dieses schließt unmittelbar nördlich an die Trasse östlich von Emlichheim an. Als geschützter Landschaftsbestandteil im Untersuchungsgebiet kommt der Baumbestand „Am Bahnhof“ (GLB NOH 00005) nördlich des Bahnhofs in Emlichheim in Betracht. Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine Nationalparks, Nationalen Naturmonumente, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate, Naturdenkmale oder Naturparke, die durch Gesetz, Verordnung oder Satzung ausgewiesen sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren Argumenten der Gutachter der Vorhabenträgerin an, dass aufgrund der jeweiligen Abstände sowie bei Einhaltung der vorgesehenen Inhalts- und Nebenbestimmungen keine nachteiligen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

2.2.8.1.3 Gesetzlicher Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG unterliegen bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die besondere Bedeutung als Biotope haben, einem besonderen gesetzlichen Schutz. Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen verboten, die eine Zerstörung oder eine sonstige erhebliche Beeinträchtigung solcher geschützten Biotope zur Folge haben könnten. Die in § 30 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten geschützten Biotope werden durch § 24 Abs. 2 NNatSchG um hochstaudenreiche Nasswiesen, Bergwiesen sowie natürliche Höhlen und Erdfälle ergänzt. Im Rahmen der vorliegenden artenschutzrechtlichen und biotopschutzrechtlichen Prüfung des Vorhabens ist festzustellen, dass weder gesetzlich geschützte Biotope nach den vorstehend genannten Vorschriften zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden noch pauschal geschützte Landschaftsbestandteile nach § 30 Abs. 1 BNatSchG umgewandelt werden.

2.2.8.1.4 Artenschutz

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

2.2.8.1.4.1 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.

Von der Realisierung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird ausgegangen, sobald das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung ein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht. Das bedeutet, dass die



betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen sich außerhalb des Risikobereichs bewegen muss, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum „immer verbunden“ ist und der dem allgemeinen Lebensrisiko der jeweiligen Art vergleichbar ist. Erst dann ist der objektive Verbotstatbestand des Tötungsverbot erfüllt und das Tötungsverbot „realisiert“.

Der Verbotstatbestand des Tötungsverbot ist individuenbezogen: Jede einzelne, durch das Vorhaben kausal getötete Schutzart zählt als Verstoß, unabhängig davon, ob die lokale Population gefährdet wird. Die „Realisierung“ des Tötungsverbot wird also nicht erst beim tatsächlichen Tod eines Individuums relevant, sondern bereits bei der Erfüllung des objektiven Verbotstatbestands durch das Vorhaben selbst, wenn es ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko schafft und dieses Risiko in konkreten Tötungen „realisiert“ werden kann. In der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist dies konkretisiert als die Grenze, bei der die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen außerhalb des mit einem Verkehrsweg im Naturraum „immer verbundenen“ Risikobereichs liegt, der mit dem allgemeinen Lebensrisiko der Art vergleichbar ist.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Standard bereits in seiner Entscheidung 9 A 4.13 vom 08. Januar 2014⁶² bestätigt und damit klargestellt, dass die Realisierung des Tötungsverbot nicht schon bei jeder zusätzlichen Kollisionsmöglichkeit angenommen wird, sondern erst bei einer qualitativ und quantitativ bedeutsamen Überschreitung des bekannten, allgemeinen Kollisionsrisikos.

Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Zugfrequenz im Rahmen des Planvorhabens ist grundsätzlich ein erhöhtes Kollisionsrisiko für Wildtiere, insbesondere Brutvögel, zu bewerten.

Die nachfolgende Tabelle fasst die in den Planunterlagen (Unterlagen C19.1.1.1 und C19.1.2.1) zum Vorhaben „Reaktivierung des SPNV zwischen Neuenhaus und Coevorden“ genannten Brutvogelarten zusammen und ordnet sie nach typischen Lebensraumschwerpunkten im Vorhabengebiet ein.

Lebensraumgruppe	Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name
Offenland-/Wiesenvögel	Austernfischer	<i>Haematopus ostralegus</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Bekassine	<i>Gallinago gallinago</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Braunkehlchen	<i>Saxicola rubetra</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Feldlerche	<i>Alauda arvensis</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Flussregenpfeifer	<i>Charadrius dubius</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Großer Brachvogel	<i>Numenius arquata</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Kiebitz	<i>Vanellus vanellus</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Kornweihe	<i>Circus cyaneus</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Löffelente	<i>Anas clypeata</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Rebhuhn	<i>Perdix perdix</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Rotmilan	<i>Milvus milvus</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Schwarzkehlchen	<i>Saxicola rubicola</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Steinschmätzer	<i>Oenanthe oenanthe</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Uferschnepfe	<i>Limosa limosa</i>

⁶² Urteil vom 08.01.2014 des BVerwG 9 A 4.13, Rn. 99 mwN.



Offenland-/Wiesenvögel	Weißstorch	<i>Ciconia ciconia</i>
Offenland-/Wiesenvögel	Wiesenpieper	<i>Anthus pratensis</i>
Gehölzbrüter	Baumpieper	<i>Anthus trivialis</i>
Gehölzbrüter	Bluthänfling	<i>Carduelis cannabina</i>
Gehölzbrüter	Buntspecht	<i>Dendrocopos major</i>
Gehölzbrüter	Dohle	<i>Corvus monedula</i>
Gehölzbrüter	Dorngrasmücke	<i>Sylvia communis</i>
Gehölzbrüter	Fitis	<i>Phylloscopus trochilus</i>
Gehölzbrüter	Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>
Gehölzbrüter	Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>
Gehölzbrüter	Gelbspötter	<i>Hippolais icterina</i>
Gehölzbrüter	Gimpel	<i>Pyrrhula pyrrhula</i>
Gehölzbrüter	Goldammer	<i>Emberiza citrinella</i>
Gehölzbrüter	Grauschnäpper	<i>Muscicapa striata</i>
Gehölzbrüter	Grünspecht	<i>Picus viridis</i>
Gehölzbrüter	Hohltaube	<i>Columba oenas</i>
Gehölzbrüter	Kernbeißer	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>
Gehölzbrüter	Kleinspecht	<i>Dryobates minor</i>
Gehölzbrüter	Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>
Gehölzbrüter	Neuntöter	<i>Lanius collurio</i>
Gehölzbrüter	Pirol	<i>Oriolus oriolus</i>
Gehölzbrüter	Sperber	<i>Accipiter nisus</i>
Gehölzbrüter	Stieglitz	<i>Carduelis carduelis</i>
Gehölzbrüter	Trauerschnäpper	<i>Ficedula hypoleuca</i>
Gehölzbrüter	Waldschnepfe	<i>Scolopax rusticola</i>
Gehölzbrüter	Zaunkönig	<i>Troglodytes troglodytes</i>
Gehölzbrüter	Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>
Siedlungsbrüter	Bachstelze	<i>Motacilla alba</i>
Siedlungsbrüter	Feldsperling	<i>Passer montanus</i>
Siedlungsbrüter	Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>
Siedlungsbrüter	Haussperling	<i>Passer domesticus</i>
Siedlungsbrüter	Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>
Siedlungsbrüter	Schleiereule	<i>Tyto alba</i>
Siedlungsbrüter	Star	<i>Sturnus vulgaris</i>
Siedlungsbrüter	Steinkauz	<i>Athene noctua</i>
Siedlungsbrüter	Turmfalke	<i>Falco tinnunculus</i>
Siedlungsbrüter	Waldkauz	<i>Strix aluco</i>
Siedlungsbrüter	Waldohreule	<i>Asio otus</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Blässhuhn	<i>Fulica atra</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Brandgans	<i>Tadorna tadorna</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Graugans	<i>Anser anser</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Haubentaucher	<i>Podiceps cristatus</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Höckerschwan	<i>Cygnus olor</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Krickente	<i>Anas crecca</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Reiherente	<i>Aythya fuligula</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Rohrammer	<i>Emberiza schoeniclus</i>



Gewässer-/Röhrichtbrüter	Silberreiher	<i>Ardea alba</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Sumpfrohrsänger	<i>Acrocephalus palustris</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Teichhuhn	<i>Gallinula chloropus</i>
Gewässer-/Röhrichtbrüter	Teichrohrsänger	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>

Hinweis: Einige Arten können mehreren Lebensraumgruppen zugeordnet werden. Für die vorliegende Tabelle wurden sie dem im Vorhabengebiet fachlich naheliegendsten Schwerpunkt zugeordnet, insbesondere vor dem Hintergrund der in den Unterlagen beschriebenen Offenland-, Gehölz-, Siedlungs- und Gewässerstrukturen sowie der hervorgehobenen Bedeutung der Wiesenvogelbereiche.

Im Hinblick auf Brutvögel ist zu prüfen, ob sich durch die Reaktivierung des SPNV das Risiko der Tötung oder Verletzung einzelner Individuen signifikant erhöht. Nach den „Hinweisen zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP-Verfahren und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahn-Infrastruktur“ des Eisenbahn-Bundesamtes⁶³ besteht zwar grundsätzlich eine positive Korrelation zwischen Zuggeschwindigkeit und Mortalitätsrisiko, wobei die höchsten Korrelationsraten für Hochgeschwindigkeitsstrecken festgestellt wurden. Dieser Befund ist auf das vorliegende Vorhaben jedoch nur eingeschränkt übertragbar, da auf der betroffenen Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 100 km/h vorgesehen ist und in kurvenreichen, konflikträchtigen Abschnitten deutlich geringere Fahrgeschwindigkeiten zu erwarten sind. Hinzu kommt, dass die Personenzugfrequenz zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr auf zwei Züge pro Stunde begrenzt bleibt. Unter Berücksichtigung dieser vorhabenspezifischen Randbedingungen ist eine signifikante Erhöhung des kollisionsbedingten Tötungs- oder Verletzungsrisikos einzelner Brutvogelindividuen nicht festzustellen. Das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird insoweit nicht erfüllt.

Für Fledermäuse ist der Verbotstatbestand ebenfalls anhand des Risikos für einzelne Individuen zu beurteilen. Die nachfolgende Tabelle fasst die in den Planunterlagen zum Vorhaben „Reaktivierung des SPNV zwischen Neuenhaus und Coevorden“ genannten beziehungsweise aus den ausgewerteten Unterlagen abgeleiteten planungsrelevanten Fledermausarten zusammen.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name
Braunes Langohr	<i>Plecotus auritus</i>
Breitflügel-Fledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>
Fransenfledermaus	<i>Myotis nattereri</i>
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>
Teichfledermaus	<i>Myotis dasycneme</i>
Wasserfledermaus	<i>Myotis daubentonii</i>
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>

Hinweis: In den Protokollbögen werden der Große Abendsegler und das Braune Langohr ausdrücklich beispielhaft genannt; die weitere Artenliste folgt der in den Unterlagen ausgewiesenen Fledermausartengruppe des Untersuchungsraums

⁶³ EBA, 03/2004.



Betriebsbedingt kann es infolge der erhöhten Zugfrequenz grundsätzlich zu Kollisionen kommen; besondere Risikofaktoren wie Hochgeschwindigkeit, Tunnelbauwerke, ausgeprägter Nachtverkehr oder besonders konflikträchtige Streckencharakteristika liegen im Vorhabenbereich jedoch nicht in einer Weise vor, die ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko begründen könnte. Die Höchstgeschwindigkeit der zu reaktivierenden eingleisigen Strecke beträgt maximal 100 km/h. In den frühen Morgenstunden sowie in den späten Abendstunden ist die Zugfrequenz auf 1 Zug pro Stunde begrenzt; in der Nachtzeit zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr findet kein Zugverkehr statt. Tunnelbauwerke sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Danach ist nicht erkennbar, dass einzelne Fledermausindividuen vorhabenbedingt einem signifikant erhöhten Kollisions- oder Verletzungsrisiko ausgesetzt werden. Das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird auch insoweit nicht verwirklicht.

Für Reptilien werden baubedingte Tötungen oder Verletzungen einzelner Individuen durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die in den Planunterlagen für die Artengruppe Reptilien genannten beziehungsweise im artenschutzrechtlichen Zusammenhang ausdrücklich angesprochenen Arten zusammen.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name
Blindschleiche	<i>Anguis fragilis</i>
Ringelnatter	<i>Natrix natrix</i>
Schlingnatter	<i>Coronella austriaca</i>
Waldeidechse	<i>Zootoca vivipara</i>
Zauneidechse	<i>Lacerta agilis</i>

Hinweis: Die Tabelle dient der bereinigten textlichen Aufbereitung für Berichts- und Genehmigungsunterlagen. Die Artenliste kombiniert die in der ASP beispielhaft beziehungsweise ausdrücklich genannten Reptilienarten mit den im herangezogenen Reptiliengutachten zur B403 festgestellten Arten des räumlichen Umfelds.

Vor Beginn der Baumaßnahmen sind die betroffenen Bereiche auf Reptilienvorkommen zu kontrollieren; festgestellte Tiere sind fachgerecht zu bergen und in geeignete Ersatzhabitate umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Maßnahme 19.3 V_{CEF}, mit der trassennahe Ersatzlebensräume bereitgestellt werden. In den Bereichen, in denen nicht unmittelbar in das Gleisbett eingegriffen wird, sondern angrenzende Neu- und Umbauten von Kreuzungsgleisen, Parallelgleisen oder Haltepunkten erfolgen, ist eine Einwanderung von Reptilien in das Baufeld durch Baufeldkontrollen und einen funktionsfähigen Reptilienschutzzaun nach Maßgabe der Maßnahmen 12 V_{ART} und 13 V_{ART} zu verhindern. Eingriffe in den Gleisschotter, die über die regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehen, sind außerhalb der Winterruhe durchzuführen oder rechtzeitig einzuleiten, damit ruhende Tiere nicht gefährdet werden; bei einer Fortführung der Arbeiten in die Wintermonate hinein wird durch die anhaltende Vergräbungswirkung der Baustelle eine Wiederbesiedlung des Eingriffsbereichs unterbunden. Auch betriebsbedingt ist kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für einzelne Reptilien erkennbar. Nach den in den Unterlagen herangezogenen Erkenntnissen reagieren juvenile Tiere auf Erschütterungen mit Flucht, während von der Sogwirkung überfahrender Züge keine letale Wirkung auf adulte Individuen ausgeht. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird daher für Reptilien nicht erfüllt.



Auch für Amphibien ist maßgeblich, ob einzelne Tiere vorhabenbedingt getötet oder verletzt werden können.

Die nachfolgende Tabelle fasst die in den Planunterlagen für die Artengruppe Amphibien ausdrücklich genannten beziehungsweise im artenschutzrechtlichen Zusammenhang konkret angesprochenen Arten zusammen.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name
Erdkröte	<i>Bufo bufo</i>
Grasfrosch	<i>Rana temporaria</i>

Die trassenbegleitenden Gräben und Mulden besitzen grundsätzlich eine Funktion als Wander- und Ausbreitungskorridor. Daher sind vor und während der Bauausführung Kontrollen durchzuführen. Werden Amphibien oder Amphibienwanderungen im Baufeld oder im Bereich angrenzender Gräben und Mulden festgestellt, sind nach Maßgabe der Maßnahmen 10 V_{ART}, 14 V_{ART} und 15 V_{ART} Leiteinrichtungen einzurichten, regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit zu kontrollieren und betroffene Tiere erforderlichenfalls fachgerecht zu bergen und in geeignete Habitate umzusetzen. Baumaßnahmen in der Nähe potenzieller Laichgewässer sind grundsätzlich außerhalb der Amphibienwanderzeiten durchzuführen; soweit hiervon abgewichen wird, sind die genannten Schutzmaßnahmen vorlaufend umzusetzen. Zusätzlich werden amphibiangerechte Durchlässe bzw. Trockendurchlässe hergestellt, um einzelnen Tieren eine sichere Unterquerung der Trasse zu ermöglichen und das Kollisionsrisiko weiter zu vermindern. Vor diesem Hintergrund verbleibt kein signifikant erhöhtes Risiko, dass einzelne Amphibien durch das Vorhaben getötet oder verletzt werden. Das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird somit auch für Amphibien nicht ausgelöst

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 2.2.7.2), liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

2.2.8.1.4.2 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. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot liegt vor, wenn die projektbedingten Auswirkungen wild lebende Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten in einer Weise beeinträchtigen, die geeignet ist, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu verschlechtern. Maßgeblich ist dabei eine artspezifische und vorhabensbezogene Betrachtung, die Art, Dauer, Intensität und räumliche Reichweite der Störung sowie die Empfindlichkeit der betroffenen Art berücksichtigt. Unerhebliche, lediglich vorübergehende oder auf einzelne Individuen beschränkte Beeinträchtigungen lösen den Verbotstatbestand regelmäßig nicht aus. Entscheidend ist vielmehr, ob die Störung über das im jeweiligen Raum ohnehin vorhandene



Vorbelastungsniveau hinausgeht und nachhaltige Auswirkungen auf die Populationsentwicklung erwarten lässt.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde der potenzielle Einfluss des Vorhabens auf Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien unter Berücksichtigung der bestehenden Trassenführung sowie der vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (V_{ART} und V_{CEF}) eingehend bewertet. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prüfung hinsichtlich möglicher baubedingter und betriebsbedingter Störungen sowie deren Vermeidbarkeit dargelegt.

Brutvögel, die in den zum geplanten Trassenverlauf angrenzenden Grünland- und Ackerflächen sowie in den Saum- und Gehölzstrukturen ein Lebensraumangebot vorfinden, sind baubedingt durch Störungen wie Lärm, Bewegung und Licht temporär beeinträchtigt. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die erstmalige Flächeninanspruchnahme außerhalb der Brutzeit gemäß Maßnahme 9 V_{ART} (Baufeldfreimachung / Bauzeitenregelung) sowie die Vergrämung ggf. angrenzend brütender Arten in weiter entfernte Bereiche gemäß Maßnahme 11 V_{ART} (Vergrämung der Brutvögel in Baufeldnähe), wird eine relevante Störung ausgeschlossen. Angesichts der zeitlich begrenzten Bauzeit und der vorhandenen Ausweichflächen im direkten Umfeld sind keine erheblichen baubedingten Störungen für Brutvögel zu erwarten.

Betriebsbedingte Störungen durch Lärm und Licht der fahrenden Züge ergeben sich mit der Reaktivierung des SPNV. Der Schienenverkehr ist nach Garniel et al.⁶⁴ als diskontinuierliche Störquelle zu bewerten. Die im Vorhabengebiet als vorkommend genannte Bekassine (siehe Tabelle unter Ziffer 2.2.8.1.4.2) hält zu Eisenbahnen keinen oder nur einen geringeren Abstand im Vergleich zum Straßenverkehr ein, während Arten wie Uferschnepfe und Kiebitz etwa denselben Abstand zu Schienen wie zu vertikalen Landschaftselementen einhalten (etwa 200 bis 250 m). Typische Waldarten des Waldesinneren sind an Bahnlinien seltener vertreten, viele Arten zeigen jedoch eine weitgehend indifferente Häufigkeitsverteilung im 1-km-Streifen gegenüber Bahntrassen. Ein kritischer Störanteil entsteht im Zeitraum der Ruf- und Gesangsaktivitäten der Brutvögel (frühe Morgen- bis frühe Abendstunden) bei überwiegend 12 Minuten Störzeit pro Stunde; bei der empfindlichsten Art (Große Rohrdommel, ist im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten) bei sechs Minuten pro Stunde.

Die Zugfrequenz der Personenzüge ist auf zwei Züge/Stunde zwischen 6 und 22 Uhr sowie auf ein Zug/Stunde zwischen 5–6 Uhr und 22–23 Uhr beschränkt. Bei einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h im Außenbereich wird bei maximal zwei Personenzügen pro Stunde der schlimmste Fall, der in Zukunft eintreten kann von sechs Minuten Störzeit an potenziellen Brutstätten nicht erreicht. Durch die diskontinuierlichen Störungen mit Wechsel aus Ruhe- und Störzeiten ist somit keine erhebliche Beeinträchtigung der akustischen Kommunikation der Brutvögel zu erwarten. Da die Bahntrasse bereits besteht und das Vorhaben lediglich eine Ertüchtigung umfasst, sind für potenziell vorkommende Brutvogelarten des Offenlands, Halboffenlands und der Gehölzstrukturen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen keine Störungen zu erwarten, die zu einem projektbedingten Auslösen des Zugriffsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG oder zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands lokaler Populationen führen würden.

⁶⁴ Garniel et al. 2007



Baubedingte Störungen, die das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auslösen könnten, werden für potenziell vorkommende Fledermausarten (siehe Tabelle unter Ziffer 2.2.8.1.4.1) ausgeschlossen. Im unmittelbaren Baustellenbereich können durch die Baustellensicherung zeitweilige Lichtemissionen auftreten, diese sind jedoch als vernachlässigbar einzustufen, da Fledermäuse einen Quartierverbund bilden und auf benachbarte Quartiere ausweichen können. Mögliche Störungen jagender Fledermäuse während der Bauarbeiten sind aufgrund unterschiedlicher Aktivitätszeiten (Nacht bei Fledermäusen, Tag auf der Baustelle) unwahrscheinlich. Bei vorübergehender Störung bestehen geeignete alternative Jagdbereiche im Umfeld, wobei sich die Beeinträchtigung auf die Bauphase beschränkt. Der temporäre Charakter der Störungen und die ausreichenden Alternativflächen führen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung.

Betriebsbedingte Störungen der Ortungsfähigkeit sind nicht zu erwarten, da die hochfrequenten Geräusche der Züge (z. B. Schwingung der Oberleitung) außerhalb des von Fledermäusen zur Ortung genutzten Frequenzspektrums liegen. Die Entfernung von Gehölzen am Kreuzungsgleis Frenswegen unterbricht eine potenzielle Fledermausleitlinie; dieser wird durch Maßnahme 19.4 V_{CEF} (Verstärkung des verbleibenden Gehölzriegels mittels Unterpflanzungen) entgegengewirkt, sodass die Leitlinie erhalten bleibt. Negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand lokaler Populationen, die das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG projektbedingt auslösen könnten, sind bei Umsetzung der CEF- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen.

Im Rahmen der Baumaßnahme können Störungen und Scheuchwirkungen bei potenziell vorkommenden Reptilienarten auftreten. Die Baufelder außerhalb des Gleisbettes sind auf Reptilien zu kontrollieren und mittels Reptilienschutzzaun vom Gleisschotter abzugrenzen (Maßnahmen 12 und 13 V_{ART}). Eingriffe ins Gleisbett, die über jährliche Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehen, sind in den Sommermonaten zu beginnen und ggf. bis in die Wintermonate ununterbrochen durchzuführen, um Reptilien über die gesamte Bauzeit zu vergrämen (Maßnahme 9 V_{ART}). Entdeckte Reptilienvorkommen sind fachgerecht zu bergen und in Ersatzhabitate umzusetzen (Maßnahme V_{CEF} 19.3). Nach Beendigung der Baumaßnahme steht der Vorhabenbereich den Tieren wieder vollständig zur Verfügung. Angesichts des temporären Charakters baubedingter Störungen sowie der Anpassung der Reptilien an den Zugverkehr sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich. Durch Umsetzung der CEF-Maßnahme werden geeignete Ersatzlebensräume geschaffen, wodurch die temporäre Inanspruchnahme geeigneter Habitatstrukturen ausgeglichen wird.

Bau- und betriebsbedingte Störungen bei vorkommenden Amphibienarten können durch die Reaktivierung des SPNV entstehen. An trassenbegleitenden Versickerungsmulden als potenzielle Wanderkorridor sind Unterhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Bei Nachweis von Amphibienvorkommen vor oder während der Bauarbeiten sind Leiteinrichtungen zu installieren, täglich zu kontrollieren und die Tiere ggf. fachgerecht in geeignete Habitate umzusetzen (Maßnahmen 10, 14 und 15 V_{ART}). Baumaßnahmen nahe potenzieller Laichgewässer sind außerhalb der Wanderzeiten durchzuführen oder das Einwandern mittels Leiteinrichtungen zu verhindern. Der Vorhabenbereich steht nach Beendigung der Bauarbeiten wieder vollständig zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der bestehenden Gleistrasse sind keine erheblichen Störungen zu erwarten, die das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG projektbedingt auslösen oder den Erhaltungszustand lokaler Amphibienpopulationen verschlechtern würden.



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.

2.2.8.1.4.3 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.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung des Vorhabens wurden die potenziellen Eingriffe in Lebensräume geschützter Brut- und Zugvögel, Fledermäuse, Reptilien sowie Amphibien umfassend untersucht. Nachfolgend werden die betroffenen Bereiche, die durchgeführten Bestandserfassungen, die angewandten Vermeidungsmaßnahmen sowie die vorgesehenen kompensatorischen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) detailliert dargelegt. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen, die ein Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auslösen oder den Erhaltungszustand lokaler Populationen verschlechtern würden.

In den Bereichen mit Flächeninanspruchnahmen außerhalb des Gleisbettes sind durch Vermeidungsmaßnahmen wie die Bauzeitenregelung (Maßnahme 9 V_{ART}), die Baufeldkontrolle (Maßnahme 10 V_{ART}) sowie ggf. Vergrämnungsmaßnahmen (Maßnahme 11 V_{ART}) sicherzustellen, dass keine Niststätten bodenbrütender Vogelarten geschädigt werden. Die Flächen im Umfeld bleiben diesen Arten weiterhin vollständig zugänglich und verfügbar. Beim geplanten Vorhaben werden im Kreuzungsbereich Frenswegen, am Bahnsteig und Kreuzungsbereich Veldhausen, am Bahnsteig Laarwald sowie am Parallelgleis Coevorden Gehölzbestände entfernt, die potenziell als Niststätten dienen könnten. Im Umfeld der Siedlungsflächen (mit Ausnahme Frenswegen) handelt es sich ohnehin nicht um störungsarme Bereiche. Abgesehen von den Gehölzen bei Frenswegen und Veldhausen weisen die betroffenen Bäume zudem einen Stammdurchmesser von unter 30 cm auf, sodass die Bildung von Baumhöhlen mit Habitatfunktion ausgeschlossen ist. Grundsätzlich ist vor jeder Fällung eine Untersuchung der Gehölze auf Baumhöhlen nach Maßnahme 8 V_{ART} durchzuführen. Eine erste Begehung zur Baumhöhlenkontrolle im Bereich des zukünftigen Kreuzungsgleises Frenswegen erfolgte am 22. November 2022 in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und ergab den Nachweis von 5 Baumhöhlen. Eine erneute Kontrolle mittels Leiter und Endoskop am 21. Februar 2024 identifizierte an sechs Bäumen mögliche Höhlen; an zwei Bäumen stellten sich die vermuteten Höhlen als Dendrotelmen und Rindenabbrüche heraus, eine weitere Höhle enthielt eine verlassene Niststätte des Vorjahres (Öffnung ca. 8 cm, Tiefe ca. 10 cm, indikativ für Spechte oder Hohltauben; Eulen aufgrund geringer Tiefe unwahrscheinlich). Zur Kompensation der potenziellen Niststätte ist Maßnahme 19.1 V_{CEF} in Form von drei Nistkästen umzusetzen. Am Kreuzungsbereich und Haltepunkt Veldhausen ergab die Kontrolle vom 15. März 2024 an vier Bäumen den Nachweis von fünf Baumhöhlen ohne aktuelle Nistnutzung; zudem



wurden fünf Bäume mit saisonalen Nestern, Nistkästen und einem Eulenbrutkasten erfasst, wobei lediglich der Brutkastenbaum potenziell betroffen ist und bei Fällung kontrolliert sowie umgesetzt werden muss. Neben den betroffenen Gehölzen stehen im Umfeld weiterhin alle Strukturen für Gehölzbrüter zur Verfügung; ergänzend werden durch Maßnahme 19.4 V_{CEF} neue Gehölze angepflanzt, deren mittelfristige Habitatbildung den Arten zugutekommt. Unter Einbeziehung der genannten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, die ein Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG oder eine Verschlechterung des Erhaltungszustands lokaler Populationen nach sich zögen.

Bestehende Quartiere, potenzielle Quartierstrukturen sowie wertvolle Jagdgebiete oder -strukturen werden durch das Vorhaben nicht entfernt oder beeinträchtigt. Ausschließlich bei den Fällarbeiten im Kreuzungsbereich Frenswegen, Veldhausen sowie am Haltepunkt Veldhausen könnten potenzielle Quartierstrukturen betroffen sein. Die Begehung vom 22. November 2022 im Kreuzungsbereich Frenswegen ergab fünf Baumhöhlen; die erneute Kontrolle am 21. Februar 2024 nach Maßnahme 8 V_{ART} identifizierte an sechs Bäumen mögliche Höhlen, von denen zwei als Dendrotelmen bzw. Rindenabbrüche klassifiziert wurden. Am Kreuzungsbereich und Haltepunkt Veldhausen ergab die Kontrolle vom 15. März 2024 innerhalb des Vorhabenbereichs an drei Bäumen vier Baumhöhlen ohne dokumentierten Fledermausbesatz oder weitere Quartiernutzung. Zur Kompensation und Erhöhung des Quartierangebots sind dennoch Fledermauskästen an Bäumen oder Gebäuden in den betroffenen Bereichen anzubringen (Maßnahme 19.2 V_{CEF}). Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen, die ein Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG oder eine Verschlechterung des Erhaltungszustands lokaler Populationen bewirken würden.

Im Bereich der neu herzustellenden Kreuzungsbereiche für den Zugverkehr und des Parallelgleises Coevorden kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme potenziell reptiliengeeigneter Habitatstrukturen außerhalb von Siedlungsbereichen. Ein Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht zu erwarten, da durch Umsetzung von Maßnahme 19.3 V_{CEF} geeignete Ersatzlebensräume im räumlichen Zusammenhang und in weniger als 50 m Entfernung zu den Bahngleisen geschaffen werden, die die temporäre Inanspruchnahme vorhandener Strukturen ausgleichen. Ergänzend sind vier weitere Ersatzhabitate regelmäßig über die freie Strecke an geeigneten Stellen verteilt.

Im Rahmen des Vorhabens sind Unterhaltungsmaßnahmen an den trassenbegleitenden Gräben und Versickerungsmulden vorgesehen, die potenzielle Wanderkorridore für Amphibien darstellen. Sollten vor oder während der Bauarbeiten Amphibienvorkommen nachgewiesen werden, sind Leiteinrichtungen zu installieren sowie die Tiere fachgerecht zu bergen und in geeignete Habitate der näheren Umgebung umzusetzen. Baumaßnahmen in der Nähe potenzieller Laichgewässer sind außerhalb der Wanderzeiten durchzuführen bzw. das Einwandern durch Leiteinrichtungen zu verhindern. Nach Beendigung der Bauarbeiten steht der Vorhabenbereich den Tieren wieder vollständig zur Verfügung. Zudem werden keine Strukturen überplant, die Amphibien als Fortpflanzungsstätten dienen könnten.

Eine vorhabenbedingte 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.

2.2.8.1.4.4 Zusammenfassung

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde festgestellt, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen sowie durch die Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG vollständig vermieden werden. Das Vorhaben erfüllt damit die Anforderungen des besonderen Artenschutzes nach den §§ 44 ff. BNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen nicht vor und sind auch nicht erforderlich.

2.2.9 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.2.9.1 Entwässerungskonzept / Oberflächenentwässerung

Das bestehende Entwässerungssystem bleibt durch das Vorhaben unverändert; Anpassungen am Bestand sind nicht vorgesehen. Das Entwässerungskonzept sieht vor:

- Anpassung und Ertüchtigung von Graben- und Muldenabschnitten für die SPNV-Oberbauqualität,
- Aufhebung und Wiederherstellung vorhandener Verrohrungen und Durchlässe,
- Sanierung und Neubau von Durchlässen,
- Ableitung über Teilsickerrohre und Gleisbettdrainage.

Die Planunterlagen zur Entwässerung und zu den Durchlässen genügen. Die Grundzüge des bestehenden Entwässerungssystems werden beibehalten. Die Anpassungen und Neuanlagen sind erforderlich zur Sicherung der SPNV-betrieblichen Funktionsfähigkeit und entsprechen dem Stand der Technik.

Die Entwässerung sieht insbesondere vor:

- Anpassung von Graben- und Muldenabschnitten, einschließlich geringfügiger Verschiebungen zur Berücksichtigung veränderter Flächennutzung und baulicher Randbedingungen,

(Hinweis: Gemäß der Stellungnahme des Landkreises Grafschaft Bentheim ist eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderlich, sofern im Zuge der Herstellung der Gleisanlagen bzw. der Bahntrasse die Entwässerung hinsichtlich der Größe und Lage der Mulden und Entwässerungsgräben verändert wird (vgl. Stellungnahme LK Grafschaft Bentheim vom 11. April 2025, S. 7). Bleiben die Einleitmengen und Einleitstellen hingegen unverändert, ist eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis nicht erforderlich.)

- Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit durch Mahd und Räumung,
- Versickerung des Niederschlagswassers über das Gleisbett bzw. Gleisbettdrainage an städtisch bebauten Abschnitten,



- Herstellung neuer Bahnseitengräben und Reprofilierung bestehender Gräben (KM 38,883–40,517; 46,798–48,425; 48,425–50,430; 50,430–51,915; 51,915–53,309; 57,834–58,176; 65,570–72,091; 72,091–73,680),
- Anpassung und Verlängerung von Durchlässen, einschließlich Zusammenlegung zu einem dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen⁶⁵- konformen Durchlass am BÜ 100 – Fohlenstraße,
- Ersetzung des DN 800B–DN 1000B-Durchlasses an der Billerbecke durch einen Rahmendurchlass mit hydraulisch abgestimmten lichten Abmessungen,
- Verlängerung des Rahmendurchlasses Wettringe bei KM 72,609.

Die weiteren Brückenbauwerke sind betriebsfähig und bedürfen keiner Ertüchtigung.

Die neuen Bahnsteige (Bf. Veldhausen, Hp Hoogstede, Bf. Laarwald, neuer Mittelbahnsteig Bf. Emlichheim) werden mit Nutzlänge 120 m und Mindestbreite 2,50 m bei Querneigung 2,50% hergestellt. Das anfallende Niederschlagswasser wird nach § 54 ff. WHG⁶⁶ versickert:

Die Entwässerung sieht vor:

- Ableitung über Kastenrinnen mit direktem Versickern,
- Mittelbahnsteig Bf. Emlichheim: Schlitzrinne, Regenfallrohre, Anschluss an Hohlkörperrigole mit Filter gemäß dem Merkblatt Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser⁶⁷.

2.2.9.1.1 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 Vorgaben der WRRL (Art. 4 Abs. 1 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 Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial 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 signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und ein guter mengenmäßiger und ein

⁶⁵ MAmS, Ausgabe 2000

⁶⁶ Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁶⁷ Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA-M 153), Hennef 2007 (korrigierte Fassung Dezember 2020).



guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Vom Vorhaben sind die die folgend aufgeführten Gewässer betroffen:

Gewässer	Gewässer- ordnung (NWG)	WRRL-Zustand/ Typ	Bemerkungen
Vechte	1. Ordnung	Naturnahes Fließgewässer (Typ 9–11)	Hauptvorfluter, WRRL-Wasserkörper WK 32
Lee	2. Ordnung	Erheblich verändert (Typ 14–18)	Fließgewässer
Billerbecke	2. Ordnung	Erheblich verändert (Typ 14–18)	Größerer Graben
Asmeerbecke	2. Ordnung	Erheblich verändert (Typ 14–18)	Größerer Graben
Emlichheimer Entlastungskanal	2. Ordnung	Künstliches Gewässer (Typ 18)	WRRL-Wasserkörper 32037
Strootgraben	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Entwässerungsgraben
Bathorner Graben	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Entwässerungsgraben
Leegraben	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Nebengraben der Lee
Großringer Graben	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Entwässerungsgraben
Kleinringer Graben	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Entwässerungsgraben
Wittringe	3. Ordnung	Erheblich verändert (Klasse III–V)	Entwässerungsgraben

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich das chemische und ökologische Potenzial der Oberflächenwasserkörper durch das Vorhaben nicht verschlechtert (§ 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG). Auch das Erreichen eines guten ökologischen und eines guten chemischen Potenzials wird nicht beeinträchtigt (§ 27 Abs. 2 Nr. 2 WHG). Bei der Beurteilung, ob eine Verschlechterung des Gewässerzustandes beziehungsweise eine Behinderung der Verbesserung vorhabenbedingt zu erwarten ist, sind Schutzvorkehrungen sowie vorgesehene kompensatorische Maßnahmen mit einzubeziehen. Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers 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 Beeinträchtigungen. Die Gewässermorphologie wird nicht nachhaltig beeinträchtigt, die aquatische Passierbarkeit nicht nennenswert erschwert. Die derzeitige und zukünftige aquatische Passierbarkeit ist als hinreichend einzustufen. Das Überschwemmungsgebiet der Vechte wird in seiner Funktion 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 Potenzials geleistet.

Aufgrund der im Untersuchungsraum festgestellten Grundwasserverhältnisse (siehe Unterlage C19.1.1.1, Seite 52), der vergleichsweise hohen Grundwasserneubildungsraten sowie der im Vorhaben lediglich kleinflächigen zusätzlichen Versiegelung ist nicht zu erwarten, dass sich der mengenmäßige Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers nachteilig verändert. Die Unterlagen weisen für den Trassenbereich Grundwasserstände von etwa 1,0 m bis 2,5 m unter Oberkante Gleisbett sowie je nach Abschnitt Grundwasserneubildungsraten im Bereich von 50 bis 350 mm/a aus, zugleich beschränkt sich die neue Flächeninanspruchnahme im Wesentlichen auf punktuelle Bahnsteig- und Kreuzungsbereiche sowie das Parallelgleis, während die Trasse selbst bereits besteht. Nach derzeitigen Erkenntnissen lassen sich erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen des Oberflächen- und Grundwassers daher ausschließen. Zwar ist im Bereich der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme mit einer geringfügigen Verringerung der Grundwasserneubildung zu rechnen, aufgrund der vorhandenen und ausreichend dimensionierten Entwässerungssysteme im Umfeld der Gleisanlage kann der hierdurch zusätzlich anfallende Abfluss jedoch schadlos abgeführt werden. Insgesamt ist vor diesem Hintergrund nicht von einer signifikanten Veränderung des mengenmäßigen Grundwasserzustands auszugehen.

Durch die vorgesehene Reprofilierung der bahnseitigen Gräben und Mulden sind keine nennenswerten Veränderungen des Oberflächenabflusses zu erwarten. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nicht zu befürchten.

Die anlagebedingten Änderungen, insbesondere die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers über Schlitz- und Kastenrinnen mit Filterfunktion sowie die Herstellung einer Gleisbett drainage, tragen zur Verbesserung der Gewässerqualität bei und unterstützen damit die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen gemäß § 47 WHG sind nicht erforderlich.

2.2.10 Bodenschutz

Gem. § 4 Abs. 1 BBodSchG hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Zur Erfüllung der sich aus §§ 4 und 7 und den auf Grund von § 5 Satz 1, §§ 6 und 8 BBodSchG erlassenen Rechtsverordnungen ergebenden Pflichten kann die zuständige Behörde gemäß § 10 Abs. 1 S. 1 BBodSchG die notwendigen Maßnahmen treffen.

Der Einhaltung dieser rechtlichen Maßstäbe wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.10 Rechnung getragen.



2.2.11 Belange der Eisenbahn

Die vorgesehene Maßnahme entspricht den eisenbahnrechtlichen Anforderungen.

Eisenbahnrechtliche Grundlage für die Baumaßnahme ist die EBO⁶⁸. Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen. Danach müssen Bahnanlagen zwingend so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 2 Abs. 1 S. 1 EBO). Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen (§ 2 Abs. 1 S. 2 EBO). Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO).

Aus der Sicht der Landeseisenbahnaufsicht kann das Vorhaben nach den eisenbahntechnisch geprüften Unterlagen ausgeführt werden; hierbei sind die in der Stellungnahme der LEA vom 11.04.2025 BEN 1 / L2-5207, genannten Hinweise und Auflagen (siehe Ziffer 1.4.1) zu beachten.

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 soweit 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 vorzulegen⁶⁹.

Dementsprechend bleibt die erforderliche Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorbehalten. 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 Planfeststellungsverfahren erfolgt, und die eisenbahnbetriebsbezogene Bauüberwachung erfolgen durch die für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs. 1a Nr. 2a AEG i. V. m. § 12 Abs. 1 Satz 1 ZustVO-Verkehr derzeit zuständige LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, der die Vorhabenträgerin die Ausführungsunterlagen deshalb vor Baubeginn vorzulegen hat.

Die Einhaltung der technischen Regelwerke und der Anordnungen der LEA ist sichergestellt. Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung der anerkannten technischen Regeln und der Maßgaben der LEA zugesagt. Im Übrigen überwacht die LEA als eisenbahntechnische Aufsichtsstelle u. a. die Einhaltung der geltenden Vorschriften und Regelwerke. Sie kann dahingehende Anweisungen gemäß § 2 Absatz 4 Nr. 2 EBO erlassen. Eine eisenbahntechnische Abnahme, die bei der LEA zu beantragen ist, ist angeordnet (vgl. Ziffer 1.4.1).

⁶⁸ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁶⁹ vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 5/96, Rn. 22.



2.2.12 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 B 10). Im Rahmen des Reaktivierungsvorhabens ist insgesamt ein Grunderwerb in Höhe von 9.662 m² sowie eine temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungsflächen von 3.400 m² erforderlich. Insoweit wird auf die Unterlage B 10 Bezug genommen.

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 erfordert. Vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des festgestellten Plans gemäß § 22 Abs. 2 AEG muss der Planfeststellungsbeschluss daher die Voraussetzungen für eine Enteignung erfüllen. Durch den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt. Der Planfeststellungsbeschluss bildet die verbindliche Grundlage für ein etwaiges Enteignungs- und Entschädigungsverfahren und ist für die Enteignungsbehörde bindend.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich der grundrechtlichen Tragweite der Eingriffe in das Privateigentum bewusst. Sie hat im Rahmen der Abwägung umfassend geprüft, ob und inwieweit die Eingriffe in das Eigentum sowie die Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeiten betroffener Grundstücke vermeidbar oder zumindest reduzierbar gewesen wären. Dabei wurde insbesondere untersucht, ob alternative Planungen mit geringerem Flächenbedarf möglich gewesen wären, ohne die Planungsziele zu gefährden oder andere Belange zu beeinträchtigen. Das Grundeigentum gehört als von Art. 14 GG geschütztes Recht zu den besonders gewichtigen Belangen in der Abwägung⁷⁰.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme privaten Grundeigentums einen erheblichen Eingriff darstellt. Das Eigentum genießt jedoch keinen absoluten Schutz. Es unterliegt gemäß Art. 14 Abs. 2 GG der Sozialbindung und ist mit anderen Belangen, insbesondere denen der öffentlichen Daseinsvorsorge, abzuwägen. Hierzu gehört auch der bedarfsgerechte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Im Ergebnis der Abwägung können Eigentümerbelange daher zugunsten überwiegender Gemeinwohlbelange zurückgestellt werden.

Die Inanspruchnahme der privaten Flächen ist gerechtfertigt und in dem festgestellten Umfang angemessen. Sie hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Maß. Auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke, insbesondere für die Trassenoptimierung, kann nicht verzichtet werden, ohne das Planungsziel zu gefährden. Eine Verschiebung der Trasse würde regelmäßig lediglich zu einer Verlagerung der Betroffenheiten führen. Das Vorhaben erfolgt im Wesentlichen auf einer bestehenden Trasse, wobei überwiegend nur geringfügige Lageanpassungen erforderlich sind.

Der Zugriff auf privates Grundeigentum steht nicht außer Verhältnis zum angestrebten Erfolg. Die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Nachteile sind den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls zumutbar. Dies gilt sowohl für die dauerhafte als auch für die vorübergehende Inanspruchnahme. Temporäre Arbeitsflächen werden ausschließlich für die Dauer

⁷⁰ vgl. BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 – 9 A 5/20; OVG Münster, Urteil vom 24.08.2016 – 11 D 2/14.AK; OVG Lüneburg, Urteil vom 20.04.2009 – 1 KN 9/06.



der Bauzeit benötigt und anschließend in ordnungsgemäßem Zustand zurückgegeben. Für alle Eingriffe steht den Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des Eigentums als gewichtigen Belang berücksichtigt und auf das notwendige Maß reduziert. Die Belastungen für die Betroffenen werden nicht verkannt, sind jedoch nach Überzeugung der Behörde unvermeidbar. Ohne die planfeststellungsrechtliche Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen wäre ein Zugriff auf Grundstücksflächen – auch vorübergehend – nicht zulässig. Sämtliche Flächeninanspruchnahmen sind daher im festgestellten Plan auszuweisen, der gemäß § 22 Abs. 2 AEG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen ist.

Private Einwendungen gegen die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen wurden im Verfahren nicht erhoben. Gleichwohl wurde den Eigentümerbelangen im Planungsprozess umfassend Rechnung getragen und die Eingriffe auf ein Minimum reduziert.

Unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange wird dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs durch die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Neuenhaus und Coevorden Vorrang eingeräumt. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass dieses Interesse die Inanspruchnahme privater Flächen rechtfertigt.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet die enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 Satz 2 AEG). Die eigentliche Enteignung einschließlich der Festsetzung der Entschädigung bleibt jedoch einem gesonderten Verfahren nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) vorbehalten. Dies gilt auch für Ansprüche auf Übernahme von Restflächen. Die Planfeststellung regelt ausschließlich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen und greift nicht unmittelbar in bestehende Eigentumsverhältnisse ein. Sie ersetzt daher nicht die erforderliche Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Nutzung ihrer Flächen.

Für Eingriffe in das Privateigentum sowie sonstige Vermögensnachteile ist grundsätzlich eine Entschädigung zu leisten, deren Festsetzung außerhalb dieses Verfahrens erfolgt.

2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Das Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde so weit wie möglich oder stellt deren Beachtung durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen dieses Beschlusses (siehe Ziffer 1.4 und 1.5) sicher.

2.3.1 Stadt Nordhorn

Der Hinweis der Stadt Nordhorn, weiterer Grunderwerb wäre im Bereich Frenswegen zur Herstellung des Parallelgleises erforderlich, konnte die Vorhabenträgerin im Rahmen eines Abstimmungstermines ausräumen.

Den Hinweis zu den Archäologischen Fundstellen hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 1.4.14 berücksichtigt.



2.3.2 Samtgemeinde Emlichheim

Die Stellungnahme erfolgt im Namen der Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Emlichheim (Gemeinden Hoogstede, Ringe, Emlichheim und Laar). Die Samtgemeinde Emlichheim und die Mitgliedsgemeinden würden das Vorhaben zur Reaktivierung des SPNV ausdrücklich befürworten.

Den Hinweis, der Haltepunkt Hoogstede fehle in der Auflistung im Erläuterungsbericht, weist die Vorhabenträgerin zurück. Eine Ergänzung des Haltepunktes Hoogstede sei an dieser Stelle nicht möglich. Aus eisenbahntechnischer Sicht bedeute der Begriff „Bahnhof“ ein Bereich, in dem Zugfahrten beginnen bzw. enden können. Im Regelfall liege in diesen Abschnitten eine Weiche. Dies sei für den Haltepunkt nicht gegeben.

Die Hinweise zu dem Bebauungsplan Nr. 27 und 51 könne die Vorhabenträgerin vollständig nachvollziehen (wegen der Einzelheiten wird auf die entsprechende Stellungnahme der Samtgemeinde verwiesen). Der Erläuterungsbericht wurde im Rahmen der 1. Deckblattänderung zum Bebauungsplan Nr. 27 entsprechend angepasst. Anpassungen in Bezug auf den Bebauungsplan Nr. 51 seien dagegen nicht möglich. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sei der besagte Lärmschutzwall nach Inaugenscheinnahme der Örtlichkeiten durch die Berichtstellerin nicht vorhanden gewesen, sodass der Bericht inhaltlich keinen Fehler enthalte. Die Schallberechnungen seien jedoch unter Berücksichtigung des im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzwalles erfolgt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht insoweit keinen Regelungsbedarf.

2.3.3 Landkreis Grafschaft Bentheim

Der Landkreis Grafschaft Bentheim hat mit Schreiben vom 11.04.2025 Stellung zum Reaktivierungsverfahren genommen.

Die Untere Naturschutzbehörde äußerte umfassende Bedenken in Bezug auf das Vorhaben und forderte insbesondere die Überarbeitung diverser Maßnahmenblätter. Wegen der Einzelheiten wird auf die Stellungnahme vom 11.04.2025 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin beantragte daraufhin eine Deckblattänderung, mit der die Maßnahmenblätter entsprechend den Forderungen der Unteren Naturschutzbehörde überarbeitet wurden. Nach Durchführung des Deckblattverfahrens und entsprechender Überarbeitung der Maßnahmenblätter stimmte die Untere Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 26.01.2026 der Gesamtplanung zu.

Die Straßenbehörde äußerte keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Untere Denkmalbehörde verwies auf den Umstand, dass sich in unmittelbarer Nähe der vorgesehenen Trassenführung drei Baudenkmale und eine archäologische Fundstelle befinden. Es handele sich um die Baudenkmale mit den Anschriften Nordhorner Straße 90 und Veldhausener Straße 57 in Neuenhaus und um das ehemalige Bahnhofsgebäude Laarwald mit der Anschrift Bahnhofstraße 28 in Laar. Die beiden Baudenkmale in Neuenhaus seien jeweils durch Straßen von der Bahnstrecke getrennt, so dass keine Beeinträchtigung der Belange der Denkmalpflege zu befürchten wären. Die baulichen Veränderungen im Bereich des



Bahnhofsgebäudes Laarwald müssten jedoch mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden. Im Übrigen verwies die Untere Denkmalbehörde auf die gesetzliche Meldepflicht von Bodenfunden.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise und Auflagen gesamtheitlich angenommen. Weiterer Regelungsbedarf besteht insoweit nicht. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.14 verwiesen.

Die Untere Boden- und Wasserbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim forderte in Ihrer Stellungnahme die Einhaltung diverser Auflagen und Hinweise. Wegen der Einzelheiten wird auf die Stellungnahme verwiesen.

Die Vorhabenträgerin stimmte der Einhaltung vollumfänglich zu. Weiterer Regelungsbedarf besteht daher nicht. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.10 verwiesen.

2.3.4 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)

Die LEA trägt vor, die vorgelegten Planunterlagen eisenbahntechnisch geprüft zu haben.

In den Antragsunterlagen seien auch Bauausführungsunterlagen enthalten, die weitergehendes regeln als es in einer planrechtlichen Entscheidung erforderlich sei. Die Bauausführung sei aus dem Planrechtsverfahren ausgeklammert. Die technische Bauausführung der Bahnanlagen müsse entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit genügen.

Im NE-Bereich sei das Planfeststellungsverfahren abschließend, eine weitere Genehmigung oder Freigabe sei gesetzlich nicht vorgeschrieben.

Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörde sei die Eisenbahnen hinsichtlich ihrer Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 1 AEG zu überwachen.

Das beantragte Vorhaben könne nach den eisenbahntechnisch geprüften Antragsunterlagen ausgeführt werden, wenn die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.1 sowie 1.4.13 lit. b) betreffend die Bauausführung und Validierung durch die Antragstellerin beachtet werden.

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme der LEA GmbH zur Kenntnis genommen. Sie sagt zu, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich umzusetzen.

Weitergehende Regelungen als unter Ziffer 1.4.1 sowie 1.4.13 lit. b) sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

2.3.5 Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems

Seitens des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.

Das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems hat mit E-Mail vom 18.02.2025 die Stellungnahme vom 12.02.2025 ergänzt. Das Vorhaben überdecke einen Teilbereich des laufenden Flurbereinigungsverfahrens Esche. In der Flurbereinigung Esche sei zum 16.10.2023 im Rahmen einer öffentlichen Bekanntmachung die vorläufige Besitzeinweisung nach



§ 65 FlurbG⁷¹ angeordnet und die Teilnehmer in die neuen Flächen eingewiesen worden. Im Vorhabenbereich sei ein Besitzwechsel erfolgt, die zu berücksichtigen seien.

Die Vorhabenträgerin habe die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtlich angenommen und umgesetzt. Die neuen Besitzverhältnisse sowie die ausgewiesenen Maßnahmen des genehmigten Plans nach § 41 FlurbG seien berücksichtigt und nicht geändert worden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

2.3.6 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)

Das BAIUDBw gibt an, dass vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt seien. Die in Rede stehenden Gleisanlagen in Nordhorn würden von der Bundeswehr nicht genutzt und sei in Zukunft auch nicht vorgesehen. Dem Luft-Boden-Schießplatz Nordhorn sei kein Verladebahnhof zugeordnet. Daher bestünden keine Einwände.

2.3.7 Eisenbahn-Bundesamt

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Reaktivierung SPNV auf der Strecke Neuenhaus-Coeverden nicht berührt. Insofern bestehen keine Bedenken seitens des Eisenbahn-Bundesamtes.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist noch darauf hin, dass die DB InfraGO AG als Trägerin öffentlicher Belange über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, zu beteiligen sei. Dies ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt. Eine Stellungnahme wurde jedoch nicht abgegeben.

2.3.8 Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück

Gegen die Planung würden seitens des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Osnabrück grundsätzlich keine Bedenken erhoben, sofern die weiteren Ausführungen berücksichtigt würden. Im Verlauf der Bahnstrecke im Bereich Esche und Ringe sowie gegebenenfalls darüber hinaus befinde sich eine Biogasanlage, unter anderem mit Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung. Es sei gutachterlich zu prüfen, ob es zu einem Abstandskonflikt zwischen einem Betriebsbereich oder einer Anlage, die einen Betriebsbereich darstelle oder Bestandteil eines solchen sei, und einem benachbarten Schutzobjekt kommen könne.

Benachbarte Schutzobjekte seien ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Anlagen, Freizeitgebiete, wichtige Verkehrswege sowie unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete. Nähere Definitionen zum angemessenen Sicherheitsabstand sowie zu

⁷¹ Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 546) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



Schutzobjekten könnten dem LAI-Papier „Hinweise und Definitionen zum ‚angemessenen Sicherheitsabstand‘ nach § 3 Absatz 5c BImSchG“ entnommen werden.

Die Vorhabenträgerin konnte die Stellungnahme vollständig nachvollziehen. Die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen werden gesamtheitlich angenommen und umgesetzt. Die Gleisanlagen im Bereich der genannten Biogasanlagen verbleibe in der vorhandenen Gleistrasse. Eine Veränderung der Abstände sei somit ausgeschlossen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

2.3.9 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Nach Einschätzung der Landwirtschaftskammer Niedersachsen würden die Baumaßnahmen die landwirtschaftlichen Belange voraussichtlich nicht erheblich beeinträchtigen. Insbesondere die technische Sicherung von Bahnübergängen sei zu begrüßen. Für die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Flächen entlang der Bahntrasse sei in vielen Fällen die Querung der Gleisanlage mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen erforderlich. Die Landwirtschaftskammer weist noch daraufhin, dass für die separaten Verfahren zur Auflassung der neun Bahnübergänge auch die Belange von den Betrieben mit Nutzung dieser Bahnübergänge, die nicht direkt zu den Anwohnern gehören, zu berücksichtigen seien. Unter der Voraussetzung einer Beteiligung an allen gesonderten Verfahren bestünden aus landwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen die Reaktivierung des SPNV. Das Forstamt Weser-Ems der Landwirtschaftskammer Niedersachsen teilt mit, sofern die Kompensationsmaßnahmen so durchgeführt werden, wie beschrieben, keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen würden.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise und Anmerkungen zur Kenntnis genommen und wird diese berücksichtigen.

2.3.10 LGLN Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass das heutige Gebiet des Landes Niedersachsen im Zweiten Weltkrieg vollständig durch Kampfhandlungen betroffen gewesen sei. In der Folge könnten sich bis heute nicht detonierte Kampfmittel, wie beispielsweise Bomben, Minen, Granaten oder sonstige Munition, im Boden befinden. Daher solle vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich einer möglichen Kampfmittelbelastung durchgeführt werden.

Als eine mögliche Maßnahme zur Gefahrenbeurteilung komme eine historische Erkundung in Betracht, bei der alliierte Kriegsluftbilder zur Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet würden (Kriegsluftbildauswertung). Eine weitere Möglichkeit bestehe in der Sondierung durch eine gewerbliche Kampfmittelräumfirma. Zudem solle vor Bodeneingriffen bei der zuständigen Gefahrenabwehrbehörde (in der Regel der Gemeinde) Auskunft über die vor Ort geltenden Vorgaben eingeholt werden. Bei konkreten Baumaßnahmen berate der Kampfmittelbeseitigungsdienst darüber hinaus über geeignete Vorgehensweisen.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass im Zuge der Planung seitens der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH eine Abfrage zur Luftbildauswertung nach § 3 NUIG veranlasst worden sei. Die Ergebnisse lägen in Form eines Ergebnisberichtes (BA-2022-01087) vor und seien planrechtlich berücksichtigt worden.



Weiterer Regelungsbedarf besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

2.3.11 LGLN, Regionaldirektion Osnabrück-Meppen

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (Regionaldirektion Osnabrück-Meppen) verwies in seiner Stellungnahme auf zwei Höhenfestpunkte sowie sieben Lagefestpunkte in unmittelbarer Streckennähe.

Die Vorhabenträgerin erwiderte daraufhin, dass sie die Gefahr für die genannten Festpunkte als sehr gering einschätze und zudem sämtliche Maßnahmen ergriffen würden, um den Zustand der Festpunkte in ihrem jetzigen Zustand zu erhalten. Sollte es wider Erwarten zu einer Beschädigung, einer Verminderung der Standsicherheit oder einem Verlust der Festpunkte kommen, werde sich die Vorhabenträgerin umgehend an den LGLN wenden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen weiteren Regelungsbedarf.

2.3.12 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege

Seitens der Archäologischen Denkmalpflege wird zum Vorhaben mitgeteilt, dass aus dem Plangebiet nach derzeitigem Kenntnisstand keine archäologischen Funde und Befunde bekannt seien. Da derartige Fundplätze jedoch nie auszuschließen sind, ist unter Ziffer 1.4.14 der Umgang mit solchen Funden geregelt worden.

2.3.13 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen

Der Geschäftsbereich Lingen der NLStBV hat grundsätzlich keine Bedenken, sofern alle Arbeiten auf Straßengrund der betroffenen L 44 und B 403 unter rechtzeitiger Beteiligung und im Einvernehmen mit der Straßenmeisterei Nordhorn erfolgen, siehe Ziffer 1.4.13 lit. b).

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Anmerkungen, Hinweise und Auflagen umzusetzen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

2.3.14 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) Betriebsstelle Meppen

Die Betriebsstelle Meppen (Geschäftsbereich 3: Wasserwirtschaft) des NLWKN hat in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass Anlagen, Grundstücke und Messstellen des NLWKN durch die Planungen nicht betroffen seien.

Der Gewässerkundliche Landesdienstes (GLD) (Geschäftsbereich III: Wasserwirtschaft) habe grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben. Die Strecke verlaufe durch Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78b WHG (HQextrem). D.h. bei einem Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit könnte diese Fläche über das festgesetzte Überschwemmungsgebiet hinaus überschwemmt werden. Bisherige Erkenntnisse aus den Klimamodellierungen prognostizieren eine Entwicklung, dass ein zukünftiges HQ100 dann in



den Grenzen des jetzigen HQextrem könne. Hierzu wird auf Ziffer 1.4.11 verwiesen. Die Strecke verlaufe zudem über diverse Gewässer, von denen einige der Berichtspflicht nach EG-Wasserrahmenrichtlinie unterliegen würden (Vechte Nordhorn-Neuenhaus WK 32002; Lee Hohenkörben-Vechte WK 32016; Leegraben und Kleinringer Graben WK 32024; Emlichheimer Entlastungskanal WK 32037; Wettringe WK 32035). Die Belange der Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot/Verbesserungsgebot gemäß §27 WHG) seien zu beachten. Hierzu ist auf Ziffer 2.2.9.1.1 zu verweisen. Der GLD begrüße den Ausbau der Durchlässe mit Bermen bei der Billerbecke und der Wettringe. Hierzu wird auf Ziffer 1.4.11 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin habe die Stellungnahme vollständig nachvollzogen. Die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen werden gesamtheitlich angenommen und umgesetzt.

Die Räumung der Überschwemmungsgebiete werde mit dem zukünftigen Bauunternehmer entsprechend kommuniziert. Im Zuge der Maßnahme erfolge kein baulicher Eingriff in die Gewässer Vechte Nordhorn-Neuenhaus WK 32002; Lee Hohenkörben-Vechte WK 32016; Leegraben und Kleinringer Graben WK 32024; Emlichheimer Entlastungskanal WK 32037. Die vorhandenen Brückenbauwerke verbleiben in Ihrer Art und Bauweise im Bestand. Für die Durchlässe an der Billerbecke und der Wettringe werden die Hinweise entsprechend in der Planung und Ausschreibung berücksichtigt. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begutachtung des Aushubmaterials aus den Reprofilierungen werde seitens der Umweltbaubegleitung gewährleistet. Es werde davon ausgegangen, dass die Arbeiten ohne eine Grundwasserabsenkung durchgeführt werden können. Sollte es im Zuge der Ausführung zu einer veränderten Grundwasserlage kommen, werden die notwendigen Behörden beteiligt und entsprechende Genehmigungen eingeholt.

Weitergehende Regelungen als unter Ziffer 1.4.11 sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

2.3.15 Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Ankum

Aus Sicht des Forstamtes Ankum bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Es wird darauf hingewiesen, dass bei Überplanung und Inanspruchnahme von Waldflächen diese gemäß NWaldLG⁷² waldrechtlich zu ersetzen und an einer anderen Stelle adäquat zu kompensieren seien.

Die waldrechtlichen Einzelheiten seien mit der Unteren Waldbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen. Im Zuge des Vorhabens sei die Inanspruchnahme von Waldflächen nicht vorgesehen. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen seien mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Der Ausgleich erfolge über die Naturschutzstiftung.

Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

⁷² Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) vom 21. März 2002 (Nds. GVBl. S. 112) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung



2.3.16 Vechteverband - ULV 114

Der Vechteverband hat in seiner Stellungnahme angegeben, dass auf der Bahnstrecke von Neuenhaus bis Coevorden diverse Kreuzungen von Gewässern II. und III. Ordnung betroffen seien. Sofern Durchlässe nicht verändert werden, auch ggf. die Zugänglichkeit, sei eine Betroffenheit nicht gegeben. An diversen Gewässern befänden sich im Durchlass des Bahnkörpers Rückstauklappen zur Abgrenzung des Überschwemmungsgebietes der Vechte. Hier seien z. B. die Hachbecke in Veldhausen, die Freebecke in Esche und der Bathorner Graben in Hoogstede zu nennen.

Die Vorhabenträgerin weist daraufhin, dass für die Entwässerung der bestehenden Gleisanlagen ein bereits genehmigtes Entwässerungskonzept vorliege, das, soweit es die Flächennutzung zulasse, in seinen wesentlichen Zügen beibehalten bleibe. Die Durchlässe verbleiben, bis auf zwei (Fohlenstraße und Wettringe), die als Ersatzneubau vorgesehen seien, vor Ort im Bestand.

Weitergehende Regelungen sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

2.3.17 Leitungsträger

2.3.17.1 Avacon Netz GmbH

Die Avacon Netz GmbH gibt an, dass sich im Geltungsbereich keine Versorgungsanlagen der Avacon Netz GmbH/ Avacon Wasser GmbH / WEVG GmbH & Co KG befinden würden.

2.3.17.2 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH gibt an, dass sich im Planbereich teilweise Telekommunikationslinien der Telekom befänden. Unter Ziffer 1.4.15.1 sind die Hinweise aufgenommen worden.

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

Weitergehende Regelungen sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

2.3.17.3 ENGIE Deutschland Erneuerbare GmbH

Die ENGIE Deutschland Erneuerbare GmbH teilt mit, dass in dem Planbereich keine elektrischen Leitungen der Windparks des Unternehmens vorhanden sind.

2.3.17.4 Erdgas Münster GmbH

Die Nowega GmbH hat im Auftrage der Erdgas Münster GmbH mitgeteilt, dass von dem Vorhaben nachfolgende Anlagen der Erdgas Münster GmbH betroffen seien:

- Gashochdruckleitung 68.3 Emlichheim West, Schutzstreifenbreite 8,00 m
- Gashochdruckleitung 68.2 Emlichheim - Hardingen, Schutzstreifenbreite 8,00 m
- Gashochdruckleitung 53 Adorf - Esche, Schutzstreifenbreite 5,00 m
- Gashochdruckleitung 51 Emlichheim - Frenswegen, Schutzstreifenbreite 5,00 m



- Gashochdruckleitung 46 Adorf Z6 - Kalle, Schutzstreifenbreite 8,00 m
- Kabel K-68.2 Kalle – Hardingen
- Kabel K-53 Adorf – Esche
- Kabel K-51 Raum Emlichheim – Kalle
- Kabel K-46 Station Adorf - Bohrung Kalle Z 1.

Mit der Stellungnahme sind Quickplots übersendet worden, aus denen die Lage der Anlagen hervorgeht. Die Angaben über Lage und Verlauf der Anlagen seien so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie durch den Betriebsführer bei einem Einweisungstermin in der Örtlichkeit bestätigt werden. Die vorgenannten Gashochdruckleitungen seien jeweils in einem Schutzstreifen verlegt und durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten rechtlich gesichert. Nach dem Wortlaut der zur Leitungssicherheit eingetragenen beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten sei innerhalb des Schutzstreifens die Errichtung von Gebäuden sowie leitungsgefährdende Einwirkungen untersagt.

Nach den Unterlagen der Nowega GmbH (Kreuzungsverträgen) kreuzen die Gashochdruckleitungen die Eisenbahnstrecke wie folgt:

Leitung	Kreuzungs-km	Strecke lt. Vertrag
46	57,287	Nordhorn - Coevorden
51	38,9, 48,658 und 63,181	Streckengleis Bentheimer Eisenbahn
53	48,645 und 55,856	Neuenhaus - Coevorden
68.2	63,1665	Bentheim - Emlichheim
68.3	66,870	Emlichheim – Laarwald

Gegen den Ausbau bestünden keine grundsätzlichen technischen Bedenken. Es werde darauf hingewiesen, dass je nach Art und Umfang der durchzuführenden Maßnahmen, im Vorfeld noch erforderliche Sanierungs- und/oder Anpassungsmaßnahmen an den Leitungen erforderlich werden können. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Nowega GmbH vom 14.03.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich umzusetzen. Die aus den Bestandsunterlagen hervorgehenden Leitungen würden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass der zukünftige Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte einhole, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Im Bereich der Bahnkreuzung am Bahnübergang Elchstraße werde der Gleisoberbau infolge der vorgesehenen Geschwindigkeitserhöhung in Lage und Höhe angepasst. Die Lage- und Höhenänderungen im Bereich der Gleisquerung lägen unter 20 cm. Ein Eingriff in den Unterbau sei nicht vorgesehen.

Bei der Bahnkreuzung bei Kilometer 55,856 sei vorgesehen, den Gleisoberbau mittels einer DUA-Stopfung zu ertüchtigen. Hierbei handele es sich um ein standardisiertes Verfahren der Bahn, bei dem durch das Aufbringen von Gleisschotter sowie einen Stopfvorgang das Gleis in seiner Lage stabilisiert werde. Lage- und Höhenabweichungen seien mit weniger als 10 cm anzunehmen.



Im Bereich der Bahnkreuzung am Bahnübergang Wilsumer Straße werde der Gleisoberbau infolge der Geschwindigkeitserhöhung in Lage und Höhe angepasst. Die Lage- und Höhenänderungen im Bereich der Gleisquerung lägen unter 20 cm. Ein Eingriff in den Unterbau sei nicht vorgesehen.

Entsprechendes gelte für die Bahnkreuzung am Bahnübergang Obenholt, bei der ebenfalls Anpassungen des Gleisoberbaus in Lage und Höhe vorgenommen würden. Die Lage- und Höhenänderungen lägen auch hier unter 20 cm; ein Eingriff in den Unterbau sei nicht vorgesehen.

Bei der Bahnkreuzung am Bahnübergang Hinter der Bahn sei ebenfalls vorgesehen, den Gleisoberbau mittels einer DUA-Stopfung zu ertüchtigen. Dabei werde durch das Aufbringen von Gleisschotter sowie einen Stopfvorgang das Gleis in seiner Lage stabilisiert. Lage- und Höhenabweichungen seien mit weniger als 10 cm anzunehmen.

Die Auflagen der Erdgas Münster GmbH sind unter Ziffer 1.4.15.2 festgesetzt. Weitere Regelungen sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

2.3.17.5 EWE Netz GmbH

Die EWE Netz GmbH teilt mit, dass sich im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH befänden. Die EWE NETZ GmbH habe keine Bedenken sofern die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.15.3 beachtet werden. Es werde noch darauf hingewiesen, dass sich in der Laufzeit des Verfahrens der Leitungs- und Anlagenbestand ändern könne. Die aktuelle Leitungs- und Anlagenauskunft könne unter <https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen> abgerufen werden.

2.3.17.6 ExxonMobil Production Deutschland GmbH

Die ExxonMobil Production Deutschland GmbH teilt mit, dass Anlagen der BEB Erdgas und Erdöl GmbH, der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) sowie der Norddeutschen Erdgas-Aufbereitungs-Gesellschaft mbH (NEAG) nicht betroffen seien.

2.3.17.7 GasLINE GmbH

Die PLEdoc GmbH hat im Auftrag der GasLINE GmbH mitgeteilt, dass Versorgungsleitungen des Unternehmens nicht betroffen seien.

2.3.17.8 Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Die Gasunie GmbH gibt an, dass von dem Vorhaben Erdgashochdruckleitungen/Kabel ETL 0142.000 UGS Uelsen – Schwartenpohl mit einem Durchmesser von 600mm und einem Schutzstreifen von 10,00m betroffen sei. Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen seien so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden würden. Suchschlitze und Querschläge seien vom Antragsteller unter Gasunie- Aufsicht durchzuführen. Weiter führt die Gasunie aus, dass Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten vom Verursacher zu



tragen seien. Gasunie sei von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Gasunie GmbH vom 12.02.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich umzusetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmenden Leitungen werden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Bei der Bahnkreuzung zwischen den Bahnübergängen Roggenkamp und Osterwalder Straße sei geplant, den Gleisoberbau mittels einer DUA-Stopfung zu ertüchtigen. Bei der DUA- Stopfung handele es sich um ein standardisiertes Verfahren der Bahn, bei dem mittels Auftrag von Gleisschotter und einem Stopfgang das Gleis in der Lage stabilisiert werde. Lage- und Höhenabweichungen seien mit < 10 cm anzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist bezüglich der Kosten auf Ziffer 4 Nr. 4. Kostenregelungen sind nicht Bestandteil der Planfeststellung. Weiteren Regelungsbedarf als unter Ziffer 1.4.15.4 sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

2.3.17.9 Nowega GmbH

Die Nowega GmbH trägt vor, dass von dem Vorhaben die Gashochdruckleitung 54 Esche – Frenswegen, Schutzstreifenbreite 5,00 m, sowie die Kabel K-54 Esche – Frenswegen und K-709 (Verbindungsleitung Ltg. 78 – Ltg. 54 und NVB Vel) betroffen seien. Die vorgenannte Gashochdruckleitung sei durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten rechtlich gesichert und in einem Schutzstreifen verlegt. Nach dem Wortlaut der zur Leitungssicherheit eingetragenen beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten seien innerhalb des Schutzstreifens die Errichtung von Gebäuden sowie leitungsgefährdende Einwirkungen untersagt. Die Gashochdruckleitung kreuze die Eisenbahnstrecke Neuenhaus – Coevorden bei km 48,645 und km 55,856. Sofern Bauarbeiten in Leitungsnähe erforderlich würden, behalte sich die Nowega GmbH vor, bei sämtlichen Arbeiten und vorbereitenden Maßnahmen im Leitungsbereich anwesend zu sein. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Nowega GmbH vom 12.03.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich erwidert, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise sowie Auflagen gesamtheitlich umsetzen zu wollen. Aus den Bestandsunterlagen zu entnehmende Leitungen würden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt.

Es werde sichergestellt, dass der zukünftige Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte einhole, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Im Bereich der Bahnkreuzung auf Höhe des Bahnübergangs Elchstraße werde der Gleisoberbau aufgrund der vorgesehenen Geschwindigkeitserhöhung sowohl in der Lage als auch in der Höhe verrückt. Die Lage- und Höhenänderungen im Bereich der Gleisquerung lägen unter 20 cm. Ein Eingriff in den Unterbau sei nicht vorgesehen.



Seitens der Planfeststellungsbehörde gibt es keinen weiteren Regelungsbedarf; insoweit wird auf Ziffer 1.4.15.5 verwiesen.

2.3.17.10 PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH teilt mit, dass die Anlagen der OGE (Open Grid Europe GmbH), der Koke-reigasnetz Ruhr GmbH, der Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG) Netzgebiet Nordbayern, der Mittel-Europäischen Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), der Mittelrheinischen Erdgas-transportleitungsgesellschaft mbH (METG), der Nordrheinischen Erdgastransportleitungs-gesellschaft mbH & Co. KG (NETG) sowie der Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP) von der geplanten Maßnahme nicht betroffen seien.

2.3.17.11 Stadtwerke Lingen GmbH

Die Stadtwerke Lingen GmbH hat mitgeteilt, dass der angefragte Bereich außerhalb ihres Versorgungsgebietes liege.

2.3.17.12 TenneT GmbH

Die TenneT GmbH gibt an, dass sich in der angegebenen Örtlichkeit keine Versorgungsanlagen des Unternehmens befinden.

2.3.17.13 Thyssengas GmbH

Die Thyssengas GmbH weist darauf hin, dass innerhalb des Planungsbereichs die Gasfernleitung L00551 verläuft. Diese sei in einem insgesamt 8,0 m breiten Schutzstreifen (jeweils 4,0 m beidseits der Leitung) verlegt, welcher die erforderlichen räumlichen Voraussetzungen für Überwachungsmaßnahmen gemäß den einschlägigen Regelwerken des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) gewährleiste. Die Gasfernleitungen unterlägen insbesondere hinsichtlich ihrer Betriebssicherheit den Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG), der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtG) sowie dem DVGW-Regelwerk.

Die Gasfernleitung L00551 kreuze die Bahnstrecke etwa bei Baukilometer 63+150. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Thyssengas GmbH vom 14.03.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen und erklärt, die vorgebrachten Hinweise, Anmerkungen und Auflagen umfassend berücksichtigen und umzusetzen zu wollen. Nach Maßgabe der vorliegenden Bestandsunterlagen sei davon auszugehen, dass die bestehenden Leitungen durch das geplante Bauvorhaben weder in technischer noch in rechtlicher Hinsicht beeinträchtigt würden.

Ferner werde sichergestellt, dass der künftig beauftragte Auftragnehmer rechtzeitig entsprechende Leitungsauskünfte einhole, um die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und technischen Vorgaben zu gewährleisten.

Im Bereich der Bahnkreuzung sei vorgesehen, den Gleisoberbau im Zuge der geplanten Geschwindigkeitserhöhung sowohl in seiner Lage als auch in seiner Höhenlage anzupassen. Die



vorgesehenen Lage- und Höhenänderungen betragen weniger als 30 cm. Eingriffe in den Unterbau seien nicht vorgesehen.

Auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Bestandsunterlagen befinde sich die Gasfernleitung in einer aus höhenmäßiger Sicht unkritischen Lage, sodass nach derzeitigem Kenntnisstand keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bestandsleitung zu erwarten seien.

Ferner werde sichergestellt, dass der künftig beauftragte Auftragnehmer rechtzeitig entsprechende Leitungsauskünfte einhole, um die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und technischen Vorgaben zu gewährleisten.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.15.6. Weitere Regelungen sind nicht erforderlich.

2.3.17.14 Vodafone GmbH

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH, deren Lage auf den übersandten Bestandsplänen dargestellt sei. Die Hinweise der Vodafone GmbH sind unter Ziffer 1.4.15.7 angeordnet worden. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Vodafone GmbH vom 13.03.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin werde die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich annehmen und umsetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmenden Leitungen werden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es wird sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

2.3.17.15 Westnetz GmbH

Die Westnetz GmbH teilt mit, dass sich im Bereich des Vorhabens zahlreiche von ihr betriebene Versorgungseinrichtungen befänden. Seitens der Westnetz GmbH bestünden keine Bedenken, sofern der Betrieb, die Erweiterung und die Instandhaltung der Versorgungsnetze gewährleistet seien. Grundsätzlich werde davon ausgegangen, dass die bestehenden Versorgungseinrichtungen Bestandsschutz genießen würden. Anfallende Kosten für Umlegungen der Anlagen seien vom Vorhabenträger zu erstatten. Da im gesamten Trassenkorridor von der Westnetz GmbH betriebene Versorgungsleitungen vorhanden seien, werde auf den kostenlosen Abruf von Planauskünften unter <https://bauauskunft.westnetz.de> verwiesen. Der Netzbereich Freren/Veldhausen sei in Einzelfällen gerne bereit, den Verlauf der erdverlegten Versorgungseinrichtungen vor Ort anzuzeigen und Einweisungen in die oberirdischen Freileitungen bis zu einer Spannungsebene von 30 kV zu erteilen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Westnetz GmbH vom 12.02.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin hat die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich angenommen und wird diese umsetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmenden Leitungen würden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt würden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.



Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.15.8. Bezüglich der Kostenregelungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Ziffer 4 Nr. 4. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

2.3.17.16 Westnetz Gas GmbH

Im Vorhabenbereich verlaufe die Erdgashochdruckleitung L.-Str. 7500 sowie das dazugehörige Steuerkabel. Die Westnetz Gas GmbH weist darauf hin, dass alle Arbeiten in der Nähe der Versorgungseinrichtungen mit Lebensgefahr verbunden seien. Den mit der Stellungnahme übersandten Bestandsplänen könne die Lage der Erdgashochdruckleitung entnommen werden. Der Verlauf der Leitungen sei in generalisierter Form dargestellt, sodass mit Abweichungen von der tatsächlichen Leitungslage gerechnet werden müsse. Leitungslagen seien grundsätzlich nicht abzugreifen. Die Tiefenlagen der Erdgashochdruckleitungen seien im Bestandsplanwerk mit „D =“ dargestellt. Bei fehlenden Angaben zu den Tiefenlagen sei von einer Regeldeckung von ca. 0,7 m bis 1,0 m auszugehen. Zur genauen Bestimmung der Lage und der Erdüberdeckungen der Erdgashochdruckleitungen seien gegebenenfalls nach Abstimmung mit dem Netzbetrieb Probeaufgrabungen erforderlich.

Die Schutzstreifenbreite der Erdgashochdruckleitung L07500 mit einer Nennweite von DN 600 betrage insgesamt 8,0 m, also 4,0 m beidseitig der Leitungsachse. Der tatsächlich grundbuchrechtlich gesicherte Schutzstreifen könne gegebenenfalls von den vorgenannten Angaben abweichen. Der Schutzstreifen schaffe die räumliche Voraussetzung zur Überwachung nach dem DVGW-Arbeitsblatt G 466/I.

Die Westnetz Gas GmbH weist ferner darauf hin, dass, sofern bei Baumaßnahmen versehentlich die Umhüllung der überwachten Gasfernleitungen beschädigt werde, diese Schäden kostenlos durch die Westnetz Gas GmbH beseitigt werden würden. Zudem trage der Nutzer allein das Übertragungsrisiko und übernehme somit die Haftung für Schäden und Folgeschäden hinsichtlich der Vollständigkeit und Interpretierbarkeit der zur Verfügung gestellten Daten.

Weitergehende Sicherungs- und/oder Anpassungsmaßnahmen, die erst vor Ort geklärt werden könnten, behalte sich die Westnetz Gas GmbH vor. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Westnetz Gas GmbH vom 12.02.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin hat die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich angenommen und wird diese umsetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmende Leitung werde durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt würden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Bei der Bahnkreuzung zwischen den Bahnübergängen Schimmel- und Feldweg sei geplant, den Gleisoberbau mittels einer DUA-Stopfung zu ertüchtigen. Bei der DUA-Stopfung handele es sich um ein standardisiertes Verfahren der Bahn, bei dem mittels Auftrag von Gleisschotter und einem Stopfgang das Gleis in seiner Lage stabilisiert werde. Lage- und Höhenabweichungen seien mit weniger als 10 cm anzunehmen.

Bei der Bahnkreuzung auf Höhe des Bahnübergangs Obenholt werde der Gleisoberbau aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeit in Lage und Höhe verschoben. Die Lage- und Höhenänderungen im Bereich der Gleisquerung lägen bei weniger als 20 cm. Ein Eingriff in den Unterbau sei nicht vorgesehen.



Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen weiteren Regelungsbedarf, sie verweist auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.15.9.

2.3.17.17 Westnetz GmbH- Speziale Service Strom

Die Westnetz GmbH hat seitens der Abteilung Speziale Service Strom eine weitere Stellungnahme abgegeben. Sie teilt mit, dass im Planbereich die Hochspannungsfreileitungen

- 110-kV-Hochspannungsfreileitung Großringe – Esche, Bl. 1077 (Maste 3 bis 5)
- 110-kV-Hochspannungsfreileitung Großringe – Esche, Bl. 1077 (Maste 17 bis 19)
- 110-kV-Hochspannungsfreileitung Kalle – Großringe, Bl. 1213 (Maste 9 bis 12)

mit ihren Schutzstreifen verlaufen würden. Die Leitungsführungen seien den der Stellungnahme beigefügten Lageplänen zu entnehmen, wobei sich die tatsächliche Lage der Leitungsachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben würden.

Weiter gibt die Westnetz GmbH an, dass die Bentheimer Eisenbahn in km 58.277, zwischen den Masten 4 und 5, den $2 \times 23,00 \text{ m} = 46,00 \text{ m}$, $2 \times 22,50 \text{ m} = 45,00 \text{ m}$ bzw. den $22,50 \text{ m} + 30,00 \text{ m} = 52,50 \text{ m}$ breiten Schutzstreifen, der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Großringe – Esche, Bl. 1077 (Maste 3 bis 5) kreuze. Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhalte die Bentheimer Eisenbahn-Strecke eine Schienenoberkantenhöhe von maximal 15,10 m über NHN. Der Mast 4 sei in einem Umkreis von 15,00 m Radius von sämtlichen Maßnahmen freizuhalten. Gemäß dem Lageplan, Blatt 12, Anlage B5.1, befinde sich die Baumaßnahme Bahnübergang Arkeldiek, BÜ 124, Bahn-km 58 + 247, im Schutzstreifen der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Großringe – Esche, Bl. 1077 (Maste 17 bis 19). Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhalte die Bentheimer Eisenbahn-Strecke eine Schienenoberkantenhöhe von maximal 16,00 m über NHN. Die Bentheimer Eisenbahnstrecke kreuze in km 53,015, zwischen den Masten 18 und 19, den $2 \times 21,50 \text{ m} = 43,00 \text{ m}$ breiten Schutzstreifen, der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Großringe – Esche, Bl. 1077 (Maste 17 bis 19). Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhalte die Bentheimer Eisenbahn-Strecke eine Schienenoberkantenhöhe von maximal 16,00 m über NHN. Die Bentheimer Eisenbahnstrecke kreuze in km 59,4864, zwischen den Masten 10 und 11, den $2 \times 17,00 \text{ m} = 34,00 \text{ m}$ breiten Schutzstreifen, der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Kalle – Großringe, Bl. 1213 (Maste 9 bis 12). Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhalte die Bentheimer Eisenbahn-Strecke eine Gleisoberkantenhöhe von maximal 15,20 m über NHN. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Westnetz GmbH vom 10.02.2025 Bezug genommen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich umzusetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmenden Leitungen werden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt werden würden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen weiteren Regelungsbedarf und verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.15.10 sowie bzgl. der Kostenregelungen auf Ziffer 4 Nr. 4.



2.3.17.18 Wintershall Dea Deutschland GmbH

Die Wintershall Dea GmbH gibt an, mit ihrer Gasleitung Emlichheim (DN 125) sowie der Grubenanschlussbahn Esche – Osterwald vom Vorhaben betroffen zu sein. Die Grubenanschlussbahn der Wintershall Dea Deutschland GmbH befinde sich unter Nutzung der Bentheimer Eisenbahn AG. Gegen die geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Anlagen bestehen keine Bedenken, sofern bei der Durchführung der Maßnahme die unter Ziffer 1.4.15.11 aufgeführten Ausführungs- und Sicherheitshinweise beachtet werden. Die Wintershall Dea Deutschland GmbH bitte darum, möglichst umgehend mit dem betroffenen Betrieb Verbindung aufzunehmen, damit die Anlagen in der Örtlichkeit angezeigt und die für die Sicherheit und den störungsfreien Weiterbetrieb erforderlichen Maßnahmen abzusprechen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Wintershall Dea GmbH vom 02.04.2025 Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die eingebrachten Anmerkungen, Hinweise und Auflagen gesamtheitlich umzusetzen. Die aus den Bestandsunterlagen zu entnehmenden Leitungen werden durch das Bauvorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt. Es werde sichergestellt, dass durch den zukünftigen Auftragnehmer entsprechende Leitungsauskünfte eingeholt werden würden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht kein weiterer Regelungsbedarf. Bezüglich der Kostenregelungen verweist sie auf Ziffer 4 Nr. 4.

Kostenregelungen sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

2.4 Einwendung

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde eine gemeinschaftliche Einwendung von insgesamt vier Einwendern abgegeben.

Die Einwender tragen vor, dass durch die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs ein deutlich erhöhtes Zugaufkommen auf der Strecke entstehe, wodurch sich insbesondere am Bahnübergang Westerhook längere Wartezeiten und Verkehrsstaus ergäben, was den Verkehrsfluss für Anwohner, Pendler und Lieferverkehr erheblich beeinträchtigt. Da die Straße Westerhook eine stark frequentierte Verbindungsstrecke innerhalb Emlichheims sei, könnten dort häufige und lange Schrankenschließungen zu Rückstaus und Verzögerungen führen, weshalb eine umfassende Verkehrsanalyse sowie verkehrstechnische Optimierungen an kritischen Punkten erforderlich sei, um die Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die Verkehrssicherheit zu reduzieren.

Ferner wird ausgeführt, dass mit einer höheren Zugfrequenz eine erhöhte Lärmbelastung für Anwohner entlang der Strecke, insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, verbunden sei, die Fahr- und Signalgeräusche sowie Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge umfasse. Bereits das bestehende Güterverkehrsaufkommen werde als deutliches Lärm- und Erschütterungsproblem erlebt, das sich durch die Reaktivierung weiter verstärke, weshalb darum gebeten werde, den Bau einer Lärmschutzwand oder andere lärmindernde Maßnahmen in die Planung einzubeziehen, um Wohnqualität und Lebensumfeld zu erhalten.

Zudem schlagen die Einwender die Herstellung von Lärmschutzwänden oder alternativen lärmindernden Maßnahmen in Wohngebieten sowie eine Prüfung alternativer Streckenführungen oder leiserer Zugtypen bzw. Antriebstechnologien vor, um die Umwelt- und Lebensqualitätsbeeinträchtigungen langfristig zu verringern.



Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Sicherung von Bahnübergängen gemäß Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung § 11 Abs. 6 zwingend notwendig sei und die Nachrüstung einer technischen Sicherung die Verkehrssicherheit erhöhe. Ob und wie sich die technische Sicherung eines Bahnübergangs auf den Verkehrsfluss auswirke, obliege nicht der Bewertung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, weshalb von weiteren Analysen und Gutachten abgesehen werde.

Zur Lärmbelastung erwidert die Vorhabenträgerin, dass im Rahmen der Planung u. a. durch den TÜV Süd umfangreiche und vollumfängliche Schall- und Erschütterungsgutachten erstellt worden seien, in denen die Auswirkungen von Schall und Erschütterung auf die umliegenden Flächen betrachtet und gemäß gesetzlicher Regelungen ggf. Maßnahmen zur Belastungsreduktion festgelegt worden seien. Wo zur Schallreduzierung Gegenmaßnahmen wie Schienenstegdämpfer geplant seien, könne den eingereichten Genehmigungsunterlagen (Lageplänen) entnommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin den Einwendern zugesandt und nachgefragt, ob weiterer Redebedarf besteht. Da hierauf keine Rückmeldung erfolgt ist, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Einwender dem Vortrag der Vorhabenträgerin inhaltlich folgen können. Darüber hinaus ist die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin auch inhaltlich schlüssig:

Es ist davon auszugehen, dass die durch die Reaktivierung des SPNV zu erwartenden Erhöhungen von Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen – insbesondere im Vergleich zum bestehenden Güterverkehr – grundsätzlich tolerierbare Belastungen darstellen. Die vorliegenden schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen belegen, dass die prognostizierten Immissionswerte die maßgeblichen Anhaltswerte der einschlägigen DIN-Normen sowie die Grenzwerte nach dem BImSchG deutlich unterschreiten, sodass eine unzumutbare Belastung der Anwohner nicht gegeben ist.

Gleichwohl sind auch Immissionen unterhalb der maßgeblichen Grenz- und Richtwerte im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Sie können somit abwägungsrelevant sein, ohne jedoch zwingend gegen das Vorhaben zu sprechen. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass sich diese Belange in der Abwägung nicht durchsetzen, da das öffentliche Interesse an der Reaktivierung des SPNV und den damit verbundenen verkehrlichen und umweltpolitischen Vorteilen überwiegt.

Zu den Verkehrswirkungen an Bahnübergängen wie Westerhook stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Schrankenstellungen durch zugelassene Zugfrequenzen und Betriebszeiten keine unzulässigen Beeinträchtigungen erzeugen und durch bestehende oder planmäßige Verkehrsregelungen abgefangen werden können, weshalb keine zusätzliche Verkehrsanalyse oder Streckenänderung erforderlich ist.

Die beantragten Lärmschutzmaßnahmen wie Schutzwände gehen über die gesetzlichen Erfordernisse hinaus, da die voraussehbaren Belastungen die Richtwerte deutlich unterschreiten; es besteht kein Anspruch auf weitere Anlagen, und die Einwendung ist insgesamt zurückzuweisen.



2.5 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 Neuenhaus und Coevorden für den SPNV überwinden könnten.

2.6 Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 3, 5, 9 und 13 NVwKostG⁷³, § 1 Abs. 1 AllGO⁷⁴ sowie Nr. 91.7.14 der Anlage zu § 1 Abs. 1 AllGO. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

3. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

4. Hinweise

1. Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden, § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG.
2. Neben dem Planfeststellungsbeschluss sind mit Ausnahme der vorbehaltenen eisenbahnaufsichtlichen Baufreigabe andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG. Die Gestattungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Baufreigabe) ist bis zur eisenbahnaufsichtlichen Prüfung der Bauausführungsplanung gehemmt. Sofern die eisenbahnbetriebsbezogene Ausführungsplanung neue oder stärkere Betroffenheiten für Dritte bewirkt, ist eine Planänderung bzw. -ergänzung erforderlich.

⁷³ Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) vom 25. April 2007 (Nds. GVBl. S. 172) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.

⁷⁴ Allgemeine Gebührenordnung (AllGO) vom 5. Juni 1997 (Nds. GVBl. S. 171, 1998 S. 501) in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltenden Fassung.



3. Der Planfeststellungsbeschluss regelt einheitlich alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen, § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG. Der Planfeststellungsbeschluss gestaltet nicht etwa berührte Privatrechte um.
4. Kostenregelungen, Schadenersatzleistungen, Nutzungs- und Gestattungsverträge sowie Anpassungsverpflichtungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und zwischen den Beteiligten ggf. in gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Hierzu zählen auch evtl. Mehrkosten der Unterhaltung von Dämmen, der Gewässer und der Ufer, die auf das Planvorhaben zurückzuführen sind.
5. Wird die Baumaßnahme nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Bestandskraft begonnen, so tritt dieser Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert, § 18c Nr. 1 AEG. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG.
6. Hinsichtlich weiterer eisenbahntechnischer Hinweise verweise ich auf das Schreiben der LEA vom 11.04.2025.
7. Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Planfeststellungsbeschlusses (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).

Im Auftrage

Schneider



5. Abkürzungsverzeichnis

°C	Grad Celsius
§	Paragraf
§§	Paragrafen
26.BImSchV	26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32.BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
AVV-Baulärm	Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
dB(A)	Maßeinheit für den Schallpegel
d.h.	das heißt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straße
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GB	Geschäftsbereich
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls



GLD	Gewässerkundlicher Landesdienst
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
Hs.	Halbsatz
i.V.m.	in Verbindung mit
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LAGA	Landesarbeitsgemeinschaft Abfall
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LBEG	Niedersächsisches Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LST	Leit- und Sicherungstechnik
m	Meter
m üNN	Meter über Normalnull
m²	Quadratmeter
mind.	mindestens
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NNatSchG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds.	Niedersächsische(r/s)
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NFB	Naturschutzfachliche Baubegleitung
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz



o.g.	oben genannte(n)
OVG	Oberverwaltungsgericht
rd.	Rund
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
s.	siehe
S.	Satz/Seite
sog.	Sogenannte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
t	Tonnen
u.a.	unter anderem
UBB	Umweltbaubegleitung
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
u.U.	unter Umständen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
v.	vom
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik
z.B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz	Verordnung über die Zuständigkeit auf den Gebieten des Arbeitsschutz-, Immissionsschutz-, Sprengstoff-, Gentechnik- und Strahlenschutzes sowie anderen Rechtsgebieten