



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

für die Aufhebung von acht Bahnübergängen und die technische Sicherung drei höhengleicher Kreuzungen im Streckenabschnitt Brandlecht – Hestrup, Bahn-km 26,647 bis 32,388 der Strecke Bad Bentheim - Coevorden

15.07.2009

3323H-30224-03/07



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Feststellender Teil	5
1.1 Feststellung des Plans	5
1.2 Festgestellte und nachrichtlich beigefügte Planunterlagen.....	5
1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	5
1.3.1 Vorbehalt	5
1.3.2 Technische Auflagen.....	5
1.3.2.1 Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung	6
1.3.2.2 Vorschriften für die Sicherung der Bahnübergänge.....	6
1.3.2.3 Rückbau von Bahnübergängen	6
1.3.2.4 Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen	6
1.3.2.5 Bahnübergänge „Grüner Weg“ und „Feldweg“ in Bahn-km 31,694.....	6
1.3.2.5.1 Sicherung der Bahnübergänge	6
1.3.2.5.2 Verkehrszeichen.....	6
1.3.2.5.3 Sicherung durch Übersicht auf die Bahnstrecke	6
1.3.2.5.4 Sichtflächen.....	6
1.3.2.6 Bahnübergänge „Raiffeisenstraße“, „Zur Haar“ und „Twentenfeldweg“	7
1.3.2.6.1 Annäherungszeiten und Streckenplan	7
1.3.2.6.2 Schalt- und Kabelplanunterlagen	7
1.3.2.6.3 Fahrbahnbefestigungen	7
1.3.2.6.4 Norm-Maste und Norm-Fundamente	7
1.3.2.6.5 Zusammentreffen mehrerer Straßen am Bahnübergang	8
1.3.2.6.6 Signalmast S3.....	8
1.3.2.6.7 Lichtzeichenanlage „Zur Haar“	8
1.3.2.7 Sperrung der Straßen.....	8
1.3.2.8 Straßenbeschilderung und Fahrbahnmarkierung	8
1.3.2.9 Ordnungsgemäße Verwertung	8
1.3.2.10 Eisenbahntechnische Abnahme.....	8
1.3.2.11 Erschließung	9
1.3.3 Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)	9
1.3.3.1 Bahnübergang „Raiffeisenstraße“	9
1.3.3.1.1 Aufhebung der Abbiegerbeziehungen.....	9
1.3.3.1.2 Räumstrecken	9
1.3.3.1.3 Länge der Schrankenbäume	9
1.3.3.1.4 Beschilderungs- und Markierungsplan	9
1.3.3.2 Bahnübergang „Zur Haar“	9
1.3.3.2.1 Aufhebung der Abbiegerbeziehungen.....	9
1.3.3.2.2 Räumstrecken	9
1.3.3.2.3 Verbindungsweg	9
1.3.3.3 Bahnübergang „Twentenfeldweg“	9
1.3.3.3.1 Räumstrecken	9
1.3.3.3.2 Beschilderungs- und Markierungsplan	9
1.3.3.4 Bahnübergänge „Grüner Weg“ und „Feldweg“ (km 31,694)	9
1.3.4 Änderungen und Ergänzungen	10
1.3.4.1 Bahnübergänge „Götterweg“ und „Kronmeyersche Weg“	10
1.3.4.2 Herstellung der Ersatzwege	10
1.3.4.3 Radweg entlang der K 5	10
1.3.4.4 Fahrbahnbreite.....	10
1.3.4.5 Umlaufsperrung am Bahnübergang „Zollhausweg“	10
1.4 Kostenentscheidung	10
1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen.....	10



1.6	Hinweise	11
1.6.1	Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG.....	11
1.6.2	Abstimmung mit der RWE	11
1.6.3	Abstimmung mit der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht	11
1.6.4	Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt.....	11
1.6.5	Bodenfunde	11
1.6.6	Baumaschinen / Baulärm	12
1.6.7	Straßenverkehrliche Regelungen.....	12
2	Begründender Teil	12
2.1	Sachverhalt.....	12
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens.....	12
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	13
2.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	13
2.3	Materiell-rechtliche Bewertung	14
2.3.1	Planrechtfertigung / Anlass des Vorhabens	14
2.3.2	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege / Artenschutz	14
2.3.3	Immissionen	15
2.3.4	Eisenbahntechnische Belange.....	16
2.3.5	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	16
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	16
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	17
2.4.1.1	Stadt Nordhorn	17
2.4.1.2	Landkreis Grafschaft Bentheim	17
2.4.1.3	Polizeiinspektion Emsland /Grafschaft Bentheim	17
2.4.1.4	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften, Meppen (GLL)	17
2.4.1.5	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen	18
2.4.1.6	Deutsche Telekom AG	18
2.4.1.7	RWE	18
2.4.1.8	Eisenbahn-Bundesamt	18
2.4.1.9	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH.....	18
2.4.1.10	Vorstand der Teilnehmergeinschaft Brandlecht-Hestrup (TG).....	19
2.4.2	Einwendungen.....	20
2.4.2.1	Einwendung E 1	20
2.4.2.2	Einwendung E 2.....	21
2.4.2.3	Einwendung E 3.....	21
2.4.2.4	Einwendung E 4.....	22
2.4.2.5	Einwendung E 5.....	22
2.4.2.6	Einwendung E 6.....	23
2.4.2.7	Einwendung E 7.....	24
2.4.2.8	Einwendung E 8.....	24
2.4.2.9	Einwendung E 9.....	24
2.4.2.10	Einwendung E 10.....	24
2.4.2.11	Einwendung E 11	25
2.4.2.12	Einwendung E 12.....	25
2.4.2.13	Einwendung E 13.....	25
2.4.2.14	Einwendung E 14.....	25



3 Rechtsbehelfsbelehrung	26
4 Hinweise	26
4.1 Konzentrationswirkung	26
4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten	26
4.3 Außerkrafttreten	27
4.4 Berichtigungen	27
4.5 Einsichtnahme	27
Anhang / Abkürzungsverzeichnis	28



1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Bentheimer Eisenbahn AG wird der Plan für

die technische Sicherung der höhengleichen Bahnübergänge „Raiffeisenstraße“, „Zur Haar“ und „Twentefeldweg“ sowie die Aufhebung der Bahnübergänge „Weg am Hestruper Bach“, „Auf der Knüve“, „Feldweg“ (Bahn-km 31,906), „Am Sloop“, „Syenvennweg“, „Feldweg“ (Bahn-km 30,064), „Dobbenweg“ und „Götterweg“ im Streckenabschnitt Brandlecht – Hestrup, Bahn-km 26,647 bis 32,388 der Strecke Bad Bentheim - Coevorden

nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Festgestellte und nachrichtlich beigefügte Planunterlagen

Der Plan besteht aus:

Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
Erläuterungsbericht vom Februar 2007 mit Anhang zu den Bahnübergängen Raiffeisenstraße, Zur Haar, Twentefeldweg - nur nachrichtlich -		1-3 1-25
Übersichtskarte vom November 2006	1 : 25.000	1
Übersichtslagepläne vom 01.11.2006, ergänzt am 08.03.2007	1 : 5.000	1-2
Lageplan Bahnübergang Raiffeisenstraße	1 : 250	1
Lageplan Bahnübergang Zur Haar	1 : 250	2
Lageplan Bahnübergang Twentefeldweg	1 : 250	3

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

1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

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

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

1.3.1 Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

1.3.2 Technische Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung.



1.3.2.1 Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung

Eisenbahntechnische Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)“.

1.3.2.2 Vorschriften für die Sicherung der Bahnübergänge

Für die Durchführung der Sicherung der Bahnübergänge sind die „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)“, Ausgabe 1984, und die „Ril 815 Bahnübergangsanlagen planen und in Stand halten“ der DB AG maßgebend.

1.3.2.3 Rückbau von Bahnübergängen

Für den Rückbau der Bahnübergänge und die Kostentragung ist § 14a Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) maßgebend.

1.3.2.4 Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen

Nach Rückbau der Straßenfahrbahnen und Straßenbeschilderungen sind die Gleise, Gleisentwässerung und Bettungsquerschnitte ordnungsgemäß wieder herzurichten. Die Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) sind zu beachten.

1.3.2.5 Bahnübergänge „Grüner Weg“ und „Feldweg“ in Bahn-km 31,694

1.3.2.5.1 Sicherung der Bahnübergänge

Die Bahnübergänge Nr. 19 „Grüner Weg“ und Nr. 31 „Feldweg“ werden aufgrund der Verkehrsstärke als Bahnübergänge mit mäßigem Verkehr eingestuft. Für die Sicherung der Übergänge gilt folgendes:

1.3.2.5.2 Verkehrszeichen

An den Bahnübergängen sind die Verkehrszeichen 201 (Andreaskreuz) und das Zeichen 151 (unbeschränkter Bahnübergang) aufzustellen.

1.3.2.5.3 Sicherung durch Übersicht auf die Bahnstrecke

Die Sicherung der Bahnübergänge hat bei schwachem Verkehr auf der Straße nach § 11 Abs. 7 Nr. 1 EBO durch Übersicht auf die Bahnstrecke zu erfolgen. Bei mäßigem Verkehr sind zusätzlich hörbare Signale der Eisenbahn (§11 Abs. 7 Nr. 2 EBO) erforderlich.

1.3.2.5.4 Sichtflächen

Folgende Sichtflächen sind bei einer Geschwindigkeit (V_E) von 50 km/h auf der Schiene und einer Sperrstrecke (d) von 6-8 m erforderlich und auf Dauer von Aufwuchs und Sichtbehinderungen freizuhalten:

- Sichtflächen für schnell räumende Straßenfahrzeuge
bei einer Straßengeschwindigkeit von $V_{St} = 20 \text{ km/h}$
Anhalteweg des Straßenfahrzeuges
(l_a = Anhalteweg des Straßenfahrzeuges in Straßenachse
vom Andreaskreuz gemessen) $l_a = 16 \text{ m}$
Annäherungsstrecke des Schienenfahrzeuges
(S_a = Annäherungsstrecke des Schienenfahrzeuges in

Gleisachse vom Kreuzungspunkt gemessen)	$S_{\alpha} = 160 \text{ m}$
• Sichtflächen für langsam räumende Straßenfahrzeuge bei einer Straßengeschwindigkeit von Anhalteweg des Straßenfahrzeuges (l_{α} = Anhalteweg des Straßenfahrzeuges in Straßenachse vom Andreaskreuz gemessen)	$V_{St} = 10 \text{ km/h}$ $l_{\alpha} = 6 \text{ m}$
Annäherungsstrecke des Schienenfahrzeuges (S_{α} = Annäherungsstrecke des Schienenfahrzeuges in Gleisachse vom Kreuzungspunkt gemessen)	$S_{\alpha} = 220 \text{ m}$

Beide Sichtflächen für $V_{St} = 20 \text{ km/h}$ und $V_{St} = 10 \text{ km/h}$ sind zu überlagern und längs des Gleises in einem Höhenbereich von 1,50 m bis 4,00 m über Schienenoberkante sowie längs der Straße in einem Höhenbereich von 1,00 m bis 2,50 m über Straßeneinfahrt auf Dauer von Sichthindernissen (z. B. Bewuchs und Bebauung) freizuhalten.

Sind höhere Geschwindigkeiten auf der Straße (V_{St}) möglich und werden diese zugelassen, sind hierfür entsprechend der BÜV-NE größere Sichtflächen vorzusehen.

1.3.2.6 Bahnübergänge „Raiffeisenstraße“, „Zur Haar“ und „Twentefeldweg“

Die Bahnübergänge Nr. 20 „Raiffeisenstraße“, Nr. 28 „Zur Haar“ und Nr. 34 „Twentefeldweg“ werden technisch gesichert durch den Einbau von Lichtzeichenanlagen. Am Bahnübergang Nr. 20 „Raiffeisenstraße“ werden zusätzlich Halbschranken installiert. Bei den Übergängen ist folgendes zu beachten:

1.3.2.6.1 Annäherungszeiten und Streckenplan

Die Berechnung der Annäherungszeiten und der Streckenplan mit den Standorten der Eisenbahnsignale sowie ein Erläuterungsbericht zur Funktionsweise der Sicherungsanlage sind der technischen Aufsichtsbehörde vor Aufstellung der Schalt- und Kabelplanunterlagen zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen („Planteil 1“).

1.3.2.6.2 Schalt- und Kabelplanunterlagen

Vor Baubeginn sind die Schalt- und Kabelplanunterlagen („Planteil 2“) von einem zugelassenen, an der Antragstellung nicht beteiligten Sachverständigen für NE-Signalanlagen vorgeprüft der technischen Aufsichtsbehörde zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.

1.3.2.6.3 Fahrbahnbefestigungen

Bei Herstellung der Fahrbahnbefestigung im Bereich der Straßenverbreiterung sind die Oberbauachslinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) zu beachten. Auf eine ordnungsgemäße Entwässerung der Bahnübergangsbereiche ist zu achten. Oberflächenwasser ist vom Gleis fernzuhalten.

1.3.2.6.4 Norm-Maste und Norm-Fundamente

Für die Signale sind Norm-Maste und Norm-Fundamente zu verwenden. Bei Anwendung von Einzelanfertigungen sind der technischen Aufsichtsbehörde die geprüften statischen Nachweise und Ausführungszeichnungen vor Baubeginn vorzulegen.



1.3.2.6.5 Zusammentreffen mehrerer Straßen am Bahnübergang

Beim Zusammentreffen mehrerer Wege/Straßen am Bahnübergang ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass vor den Lichtzeichen anhaltende Fahrzeuge nicht andere Fahrzeuge behindern, welche den Bahnübergang noch räumen müssen. Andererseits sollen vor dem Bahnübergang haltende Fahrzeuge nach Möglichkeit auch nicht den fließenden Verkehr von Fahrrichtungen erschweren, die den Bahnübergang nicht berühren. Im Rahmen der eisenbahntechnischen Abnahme ist zu prüfen, ob am Bahnübergang Nr. 20 „Raiffeisenstraße“ vor den Seitenwegzufahrten „Am Bahndamm“ und „Schüttorfer Straße“ sowie am Bahnübergang Nr. 28 „Zur Haar“ vor dem „neuen Parallelweg“ das Zusatzzeichen 1012-35 StVO „bei Rot hier halten“ aufzustellen und auf den Straßenfahrbahnen jeweils das Verkehrszeichen 294 StVO „Haltlinien“ aufzubringen sind.

1.3.2.6.6 Signalmast S3

Aufgrund der Nähe der Einmündung „Schüttorfer Straße“ zum Bahnübergang Nr. 20 „Raiffeisenstraße“ ist hier für die aus der Seitenstraße kommenden Verkehrsteilnehmer eine Seitenoptik am Signalmast S3 ergänzend zu montieren.

1.3.2.6.7 Lichtzeichenanlage „Zur Haar“

Die Lichtzeichenanlage „Zur Haar“ ist mit zusätzlichen Seitenoptiken an den Signalmasten S2 und S4 für den künftigen Parallelweg zu ergänzen.

1.3.2.7 Sperrung der Straßen

Für die evtl. Sperrung der Straßen oder einschränkende Verkehrsführung während der Bauarbeiten an den Bahnübergängen ist bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Anordnung zu beantragen.

1.3.2.8 Straßenbeschilderung und Fahrbahnmarkierung

Die Straßenbeschilderung und Fahrbahnmarkierung sind gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Richtlinien für die bauliche Durchbildung von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q), und der Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen und vom Straßenbaulastträger einzurichten. Im Rahmen der eisenbahntechnischen Abnahme erfolgt die Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

1.3.2.9 Ordnungsgemäße Verwertung

Die im Zuge der Rückbau- / Umbaumaßnahmen anfallenden Materialien, wie z.B. Bahnschwellen, Schienen, Betonfundamente, Boden, Schotter, Straßenfahrbahnbefestigung usw. sind nachweislich einer ordnungsgemäßen Verwertung bzw. Beseitigung zuzuführen.

1.3.2.10 Eisenbahntechnische Abnahme

Vor Inbetriebnahme ist eine eisenbahntechnische Abnahme nach §§ 5a und 7a AEG erforderlich.



1.3.2.11 Erschließung

Vor der Schließung des Bahnübergangs Nr. 26 „Am Sloot“ ist die anderweitige Erschließung der Flurstücke 76/27 und 76/28 (Flur 7) der Gemarkung Brandlecht herzustellen.

1.3.3 Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)

1.3.3.1 Bahnübergang „Raiffeisenstraße“

1.3.3.1.1 Aufhebung der Abbiegerbeziehungen

Die ungesicherte Linksabbiegerbeziehung mit fehlenden Schleppkurven und Fahrbahnbreiten im Begegnungsfall in den Quadranten II und IV sowie die ungesicherte Rechtsabbiegerbeziehung mit fehlenden Schleppkurven und Fahrbahnbreiten im Begegnungsfall in den Quadranten I und III sind aufzuheben.

1.3.3.1.2 Räumstrecken

In den Räumstrecken sind die Fahrbahnen in einer Breite von $\geq 5,50$ m herzustellen.

1.3.3.1.3 Länge der Schrankenbäume

Die Länge der Schrankenbäume von Halbschranken ist so zu bemessen, dass für das Räumen eine Fahrbahnbreite von 3,00 m frei bleibt.

1.3.3.1.4 Beschilderungs- und Markierungsplan

Dem EBA ist ein vollständiger Beschilderungs- und Markierungsplan vor Inbetriebnahme vorzulegen.

1.3.3.2 Bahnübergang „Zur Haar“

1.3.3.2.1 Aufhebung der Abbiegerbeziehungen

Die Rechtsabbiegerbeziehung mit fehlender Schleppkurve und Fahrbahnbreite im Begegnungsfall in dem Quadranten III ist aufzuheben.

1.3.3.2.2 Räumstrecken

In den Räumstrecken sind die Fahrbahnen in einer Breite von $\geq 5,50$ m herzustellen.

1.3.3.2.3 Verbindungsweg

Der Verbindungsweg ist außerhalb der Räumstrecke anzubinden.

1.3.3.3 Bahnübergang „Twentenfeldweg“

1.3.3.3.1 Räumstrecken

In den Räumstrecken sind die Fahrbahnen in einer Breite von $\geq 5,50$ m herzustellen.

1.3.3.3.2 Beschilderungs- und Markierungsplan

Dem EBA ist ein vollständiger Beschilderungs- und Markierungsplan vor Inbetriebnahme vorzulegen.

1.3.3.4 Bahnübergänge „Grüner Weg“ und „Feldweg“ (km 31,694)

Die Einstufung der Verkehrsstärke als mäßigen Verkehr (vorher schwacher Verkehr) stellt eine geänderte Verkehrsbedingung dar, die den Bestandsschutz der Anlagen



aufhebt. Die Bahnübergänge sind somit baulich dem derzeitigen Stand der Technik anzupassen. Die entsprechenden Planungen sind dem EBA vorzulegen.

1.3.4 Änderungen und Ergänzungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert bzw. ergänzt:

1.3.4.1 Bahnübergänge „Götterweg“ und „Kronmeyersche Weg“

Abweichend vom Antrag wird der Übergang Nr. 22 „Götterweg“ geschlossen, der Bahnübergang Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ bleibt bestehen, wobei die nichttechnische Sicherung unverändert durch Übersicht auf die Strecke und hörbare Signale erfolgt.

1.3.4.2 Herstellung der Ersatzwege

Die zu schließenden Bahnübergänge werden erst nach Herstellung der im Wege- und Gewässerplan der Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften verzeichneten Parallelwege aufgehoben.

1.3.4.3 Radweg entlang der K 5

Der Radweg entlang der K5 ist lediglich nachrichtlich dargestellt. Die Unterlage 3, Blatt 1, wird entsprechend geändert. Auf Ziffer 2.4.1.4 wird verwiesen.

1.3.4.4 Fahrbahnbreite

Die Fahrbahnbreite der Straßen „Raiffeisenstraße“ und „Zur Haar“ wird auf $\geq 5,50$ m festgesetzt. Die Unterlage 7 Blatt Nr. 1 und Blatt Nr. 2 wird entsprechend geändert.

1.3.4.5 Umlaufsperrung am Bahnübergang „Zollhausweg“

Der Bahnübergang Nr. 29 „Zollhausweg“ wird in Änderung des Antrages nicht aufgehoben. Überdies wird er mit einer Umlaufsperrung versehen, um Fußgängern und Radfahrern weiterhin ein Passieren zu ermöglichen.

1.4 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin hat die Kosten dieses Verfahrens zu tragen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1, 3, 5, und 13 des NVwKostG i.V.m. Ziffer 91.7.14 des Kostentarifs zur AllGO².

Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

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

² Die zitierten Gesetze und sonstigen Regelungen werden in der zum Zeitpunkt dieses Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung angewandt.



1.6 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.6.1 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG

Die Antragstellerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG in Verbindung zu setzen, um erforderliche Sicherungsmaßnahmen für die im Planbereich befindlichen Telekommunikationslinien abzustimmen. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an den Versorgungseinrichtungen vermieden werden und aus betrieblichen Gründen jederzeit der ungehinderte Zugang zu den vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Die Bauausführenden werden sich bei der Deutschen Telekom AG, T-Com, TI Niederlassung Nordwest PTI 12, Postfach 2180, 49011 Osnabrück oder im Internet über die „Trassenauskunft Kabel“ über die genaue Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien informieren. Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten.

1.6.2 Abstimmung mit der RWE

Die Antragstellerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der RWE in Verbindung zu setzen, damit eventuelle erforderliche Umbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen unter Beachtung vertraglicher Regelungen termingerecht durchgeführt werden können. Die bauausführenden Firmen werden sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der RWE Netzbezirk Nordhorn, Tel. 05921/8743340, in Verbindung setzen, damit der Verlauf der Versorgungseinrichtungen in der Örtlichkeit angezeigt werden kann.

1.6.3 Abstimmung mit der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht

Die seitens der LEA vorgeschlagenen Auflagen sind, in modifizierter Form, unter Ziffer 1.3.2 dieses Beschlusses aufgenommen worden.

1.6.4 Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt

Die Auflagenvorschläge des EBA sind unter Ziffer 1.3.3 dieses Beschlusses aufgenommen worden.

Das EBA weist hinsichtlich der Bahnübergänge Nr. 28 „Zur Haar“ und Nr. 34 „Twentfeldweg“ darauf hin, dass Lichtzeichenanlagen ohne Halbschranken oder Schranken nach der EBO nur zulässig sind, wenn schwacher oder mäßiger Straßenverkehr mit nur geringem Fußgängeranteil vorliegt und sofern beide Verkehrsstärken nach aller Wahrscheinlichkeit innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht überschritten werden.

1.6.5 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Grafschaft Bentheim gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier



Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.6.6 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen. Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu gewährleisten.

1.6.7 Straßenverkehrliche Regelungen

Die Verfügung straßenverkehrlicher Regelungen obliegt dem Landkreis Grafschaft Bentheim als unterer Straßenverkehrsbehörde.

Die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Aufstellung von Verkehrszeichen sowie deren Anordnung gemäß § 45 StVO ist rechtzeitig vor Abschluss der Baumaßnahme mit dem Landkreis Grafschaft Bentheim abzustimmen bzw. zu beantragen.

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage des Planfeststellungsbeschlusses sind die §§ 18 ff. AEG und die entsprechenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts (VwVfG, NVwVfG).

Das beantragte Vorhaben kann festgestellt werden, da von ihm keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung des Planfeststellungsbeschlusses hätten führen müssen. Die in gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Gebote und Verbote werden beachtet und die Anforderungen des Abwägungsgebotes erfüllt.

Vorliegend handelt es sich um die Änderung einer bereits planfestgestellten Bahnstrecke, so dass ein Planfeststellungsverfahren gemäß den o. g. Regelungen notwendig war.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Im Rahmen der Flurbereinigung Brandlecht-Hestrup beabsichtigt die Bentheimer Eisenbahn AG im Zusammenhang mit der baulichen Änderung des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorhandene Bahnübergänge (BÜ) aufzuheben bzw. technisch zu sichern.

Im Einzelnen sollen die Bahnübergänge Nr. 20 „Raiffeisenstraße“, Nr. 28 „Zur Haar“ und Nr. 34 „Twentenfeldweg“ technisch gesichert werden. Die Sicherung des Bahnüberganges Nr. 20 erfolgt durch Halbschranken und einer Lichtzeichenanlage (im Einmündungsbereich z. T. mit Seitenoptik), die zusätzlich für Radfahrer und Fußgänger mit einer BÜ-Akustik ausgestattet ist. Die Bahnübergänge Nr. 28 und 34 werden jeweils mit einer Lichtzeichenanlage und einer BÜ-Akustik versehen.



Die Bahnübergänge Nr. 17 „Weg am Hestruper Bach“, Nr. 18 „Auf der Knüve“, Nr. 22 „Götkerweg“, Nr. 25 „Feldweg“ in Bahn-km 30,064, Nr. 26 „Am Sloot“, Nr. 27 „Syenvennweg“, Nr. 32 „Feldweg“ in Bahn-km 31,906 und Nr. 33 „Dobbenweg“ sollen aufgehoben werden.

Bei den Bahnübergängen Nr. 19 „Grüner Weg“, Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ und Nr. 31 „Feldweg“ in Bahn-km 31,694 bleibt es bei der Sicherung durch Übersicht auf die Strecke, verbunden mit hörbaren Signalen. Der Bahnübergang Nr. 29 „Zollhausweg“ bleibt bestehen und wird mit einer Umlaufsperrung versehen.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Der Plan hat bei der Stadt Nordhorn vom 03.05.2007 bis 04.06.2007 zu Jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift bis zum 20.06.2007 einzureichen waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 10.04.2008 in Nordhorn erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

Der Antrag auf Planfeststellung der Bentheimer Eisenbahn vom Februar 2007 sah zunächst die Aufhebung der Bahnübergänge Nr. 17 „Weg am Hestruper Bach“, Nr. 18 „Auf der Knüve“, Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“, Nr. 25 „Feldweg“ in Bahn-km 30,064, Nr. 26 „Am Sloot“, Nr. 27 „Syenvennweg“, Nr. 29 „Zollhausweg“, Nr. 32 „Feldweg“ in Bahn-km 31,906 und Nr. 33 „Dobbenweg“ sowie die technische Sicherung der Bahnübergänge Nr. 20 „Raiffeisenstraße“, Nr. 28 „Zur Haar“ und Nr. 34 „Twentenfeldweg“ vor.

Aufgrund der vorgetragenen Einwendungen, deren Erörterung im Termin am 10.04.2008 und des Flurbereinigungsverfahrens haben sich Änderungen hinsichtlich der Bahnübergänge Nr. 22 „Götkerweg“, Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ und Nr. 29 „Zollhausweg“ ergeben.

Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Brandlecht-Hestrup erfolgte die Neufestlegung des Knotenpunktes „Am Nolland“, die zu einer Änderung der Wegeverbindungen im Bereich der Bahnübergänge Nr. 22 „Götkerweg“ und Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ führte. Die neue Wegegestaltung findet ihren Niederschlag in der Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 22 „Götkerweg“. Der Bahnübergang Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ bleibt weiterhin geöffnet. Am 01.04.2009 wurde vom Vorstand der Teilnehmergeinschaft Brandlecht-Hestrup ein entsprechender Beschluss gefasst. Auf Ziffer 1.3.4.1 des Beschlusses wird verwiesen.

Des Weiteren bleibt der Bahnübergang Nr. 29 „Zollhausweg“ bestehen und wird mit einer Umlaufsperrung versehen. Auf Ziffer 1.3.4.5 wird Bezug genommen.

2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

Grundsätzlich gilt für Eisenbahnen, die – wie hier – nicht zum Netz der Deutschen Bahn AG gehören, das „Niedersächsische Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen“ (NESG) vom 16.12.2004 (vgl. § 1 NESG). Das NESG trifft keine Regelung bezüg-

lich Planfeststellungen, so dass als Rechtsgrundlage die Regelungen des AEG heranzuziehen sind, insbesondere §§ 18 ff. AEG. In die Planfeststellung sind die für den Betrieb erforderlichen Neben- und Hilfseinrichtungen, insbesondere Wasser- und Stromversorgungsanlagen, Zufahrten, Bahnstationen, Werkstätten und ähnliche technische Einrichtungen einzubeziehen. Zusätzlich sind die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes bzgl. Planfeststellungsverfahren zu beachten.

Gemäß Rd. Erl. d. MW vom 22.12.2004 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr seit dem 01.01.2005 die zuständige Planfeststellungsbehörde in diesen Verfahren.

Die unter Ziffer 1.3.4. dieses Beschlusses vorgesehenen Änderungen erforderten kein ergänzendes Verfahren nach Maßgabe des § 73 VIII VwVfG, da hierdurch weder der Aufgabenbereich einer Behörde noch Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Vielmehr sind diese Änderungen Ausdruck der von den Verfahrensbeteiligten im Verfahren übereinstimmend geäußerten Vorstellungen, denen hiermit Rechnung getragen wird. Auf die Bescheidung der Einwendungen wird verwiesen. Weitere Betroffenheiten sind nicht ersichtlich.

2.3 Materie-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung / Anlass des Vorhabens

Die Flurbereinigung Brandlecht–Hestrup hat unter anderem das Ziel, die Sicherheit des ländlichen Verkehrs durch die Beseitigung von Gefahrenpunkten im Bereich der Bahnübergänge zu erhöhen und die Wegeverbindungen zu bündeln.

Bei den Bahnübergängen handelt es sich weitgehend um ungesicherte Übergänge, die im Zuge der Flurbereinigung teilweise geschlossen bzw. gesichert werden sollen. Es herrscht überwiegend mäßiger Verkehr. Die Bahnübergänge befinden sich auf der Eisenbahnstrecke der Bentheimer Eisenbahn AG in einer räumlich dichten Folge. Eine Reduzierung der Bahnübergänge erhöht die Sicherheit des Verkehrs auf der Schiene wie auf der Straße. Die beantragten Maßnahmen sind somit im planungsrechtlichen Sinne vernünftigerweise geboten.

2.3.2 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege / Artenschutz

Ausweislich der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles liegt eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft nicht vor. Damit sind die Begriffsmerkmale eines Eingriffs im Sinne von § 7 NNatG nicht gegeben, so dass die Eingriffsregelung nicht zur Anwendung kommt.

Da ein Eingriff nicht vorliegt, konnte auch eine Beteiligung der anerkannten Verbände unterbleiben (§ 60 a Nr. 4 NNatG).

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, 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. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Auf-

zucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für nach § 19 BNatSchG (= §§ 7-12 NNatG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

Wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen sowie wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten werden durch das Vorhaben in keiner Weise tangiert. Auch werden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Einschlägigkeit der artenschutzrechtlichen Verbotstabelle kann damit insgesamt, also auch im Hinblick auf Art. 5 V-RL, ausgeschlossen werden.

2.3.3 Immissionen

Da es sich bei dem Vorhaben um eine planfestgestellte Bahnstrecke handelt, die in ihrer Trassierung nicht verändert wird, waren Untersuchungen zum Lärmschutz entbehrlich. Für den Schallschutz an Schienenwegen ist grundsätzlich die 16. BImSchV maßgeblich. Diese Verordnung gilt aber nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen und Straßen. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV aber nur vor, wenn

1. ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungswert des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Beide Voraussetzungen sind vorliegend nicht gegeben. Vielmehr wird der Bahnbetrieb unter nur geringen baulichen Veränderungen im Rahmen der bisherigen Planfeststellung fortgeführt.

Während der Bauzeit kann es sowohl durch den An- und Abtransport von Baumaterialien als auch durch die Bautätigkeit selbst zu Lärmbelastungen kommen. Eine Minimierung des Baulärms kann durch die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen erzielt werden. Die Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (§ 32. BImSchV). Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.6 wird verwiesen.

Zusätzliche Immissionen in Form von Luftschadstoffen sind nicht zu erwarten.

2.3.4 Eisenbahntechnische Belange

Wegen der eisenbahntechnischen Prüfung der Antragsunterlagen sind die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beteiligt worden. Sie haben in ihren Stellungnahmen vom 29.03.2007 und 29.08.2007 die Ergebnisse ihrer Prüfung mitgeteilt und keine Bedenken erhoben. Die Auflagenvorschläge sind unter Ziffer 1.3.2 und 1.3.3 in modifizierter Form übernommen worden.

2.3.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG - nicht durchzuführen. Dies ergibt sich aus § 3e Abs. 1 UVPG, wonach die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens geboten ist, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn

- in der Anlage 1 für Vorhaben der Spalte 1 angegebenen Größen- oder Leistungswerte durch die Änderung oder Erweiterung selbst erreicht oder überschritten werden oder

- eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Abs. 1 Satz 1 und 3 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Da Ziffer 14.7 der Anlage 1 des UVPG eine UVP für den „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ vorsieht, unterfällt die vorstehend beschriebene geplante Änderung der Regelung des § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG durchgeführt. Die anhand der Kriterien der Anlage 2 des UVPG durchgeführte Prüfung der eingereichten Unterlagen hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Für das Vorhaben wird daher gemäß § 3a UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Feststellung des Ergebnisses der Vorprüfung des Einzelfalls wurde bereits öffentlich im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr am 19.04.2007 bekannt gegeben.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

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



2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Nordhorn

Gegen die Maßnahmen bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Stadt bittet im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass die Aufhebung der Bahnübergänge erst nach Fertigstellung der im Rahmen der Flurbereinigung neu anzulegenden Ersatzwege erfolgt. Die Vorhabensträgerin hat sich im Erörterungstermin damit einverstanden erklärt. Auf Ziffer 1.3.4.2 wird verwiesen.

Zu dem Einwand der Stadt, der finanzielle Aufwand für die erforderliche Fahrbahnverbreiterung sei im Zuge der Sicherung des Bahnüberganges Nr. 20 „Raiffeisenstraße“ nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abzurechnen, weist die Vorhabensträgerin auf die noch zu schließende Kreuzungsvereinbarung hin.

2.4.1.2 Landkreis Grafschaft Bentheim

Der Landkreis Grafschaft Bentheim hat keine Bedenken geäußert, bittet jedoch die fehlende Darstellung der Stromversorgung für die neu zu sichernden Bahnübergänge nachzuholen.

Die Stromversorgung ist durch das vorhandene öffentliche Stromnetz gesichert. Für die neu zu sichernden Übergänge wird die Vorhabensträgerin entsprechende Anträge für die Niederstromversorgung beim örtlichen Stromversorgungsunternehmen stellen. Im Hinblick auf die Abstimmung mit dem Versorgungsträger wird auf Ziffer 1.6.2 Bezug genommen.

2.4.1.3 Polizeiinspektion Emsland /Grafschaft Bentheim

Die Polizeiinspektion bittet in ihrer Stellungnahme bezüglich des Bahnübergangs Nr. 28 „Zur Haar“ die Lage der Haltelinie auf der Südseite der Bahnlinie an die noch zu erstellenden Parallelwege anzupassen. Beim Bahnübergang Nr. 34 „Twentenfeldweg“ seien keine Haltelinien vorgesehen, die Polizei hält jedoch Haltelinien aus beiden Richtungen für erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass straßenverkehrliche Anordnungen von der Straßenverkehrsbehörde zu treffen sind. Insoweit wird auf Ziffer 1.6.7 Bezug genommen.

2.4.1.4 Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften, Meppen (GLL)

Im Rahmen der Flurbereinigung Brandlecht-Hestrup ist der Wege- und Gewässerplan in Abstimmung mit der Teilnehmergemeinschaft erarbeitet worden. Nach den ausgelegten Planunterlagen besteht die Sicherung der Bahnübergänge Nr. 19 „Grüner Weg“, Nr. 22 „Götter Weg“ und Nr. 31 „Feldweg“ unverändert durch Übersicht, in Verbindung mit hörbaren Signalen. In ihrer Stellungnahme vertritt die GLL die Auffassung, aufgrund der Schließung anderer Bahnübergänge werde sich das Verkehrsaufkommen erhöhen. Die Entwicklung des Verkehrs müsse beobachtet werden, unter Umständen seien die genannten Bahnübergänge mit einer technischen Sicherung zu versehen. Die Planfeststellungsbehörde weist auf § 11 Abs. 6, 7 und 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) hin, wonach die Sicherung von Bahnübergängen abhängig von dem jeweiligen Verkehrsaufkommen ist. Sollte eine Erhöhung



des Verkehrs eintreten, wird die Vorhabensträgerin entsprechend § 11 Abs. 13 EBO eine Änderung der technischen Sicherung des Bahnüberganges veranlassen.

Daneben bat die GLL darum, die endgültige Entscheidung über den Erhalt bzw. die Schließung der Bahnübergänge Nr. 22 „Götkerweg“ und Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ erst nach erfolgter Flächenzuteilung zu treffen.

Zwischenzeitlich wurde im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens der Knotenpunkt „Am Nolland“ neu festgelegt und die Wegeverbindungen im Bereich der o. g. Bahnübergänge geändert. Daraus resultiert die Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 22 „Götkerweg“ sowie das Bestehenbleiben des BÜ Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“. Auf die Ziffern 1.3.4.1 und 2.1.2 wird verwiesen.

Im Hinblick auf die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Abnahme der Verkehrszeichenakzeptanz hält die GLL eine Nachrüstung des Bahnüberganges „B 403“ mit Halbschranken für erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Bahnübergang „B 403“ nicht Bestandteil dieses Verfahrens ist, über eine Sicherung dieses Bahnüberganges wird somit nicht entschieden.

Die GLL weist daraufhin, dass der in Unterlage 3, Blatt Nr. 1, verzeichnete Radweg entlang der Kreisstraße „K 5“ nur nachrichtlich aufgenommen wurde. Der Radweg sei geplant, jedoch noch nicht genehmigt. Ein entsprechender Hinweis wurde unter Ziffer 1.3.4.3 aufgenommen.

2.4.1.5 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen

Gegen die geplanten Maßnahmen werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.6 Deutsche Telekom AG

Die Forderungen der Deutschen Telekom sind unter Ziffer 1.6.1 aufgenommen worden. Die Telekom hält für den Fall der Entwidmung der Fläche im Bereich des Bahnüberganges Nr. 32 „Feldweg“ eine dingliche Sicherung im Grundbuch zu ihren Gunsten für erforderlich. Die Vorhabensträgerin strebt keine Entwidmung dieses Bereiches an, sodass über eine Sicherung im Grundbuch nicht zu entscheiden ist.

2.4.1.7 RWE

Die RWE betreibt in den Bereichen der Bahnübergänge Nr. 20 „Raiffeisenstraße“, Nr. 26 „Am Sloop“, Nr. 27 „Syenvennweg“, Nr. 28 „Zur Haar“, Nr. 29 „Zollhausweg“, Nr. 32 „Feldweg“ und Nr. 34 „Twentenfeldweg“ Versorgungseinrichtungen. Der erhobenen Bitte zur Abstimmung der Bauarbeiten wird unter Ziffer 1.6.2 Rechnung getragen.

2.4.1.8 Eisenbahn-Bundesamt

Die erhobenen Forderungen sind unter Ziffer 1.3.3 aufgenommen worden.

Hinsichtlich der Bitte, die Geschwindigkeit auf der Raiffeisenstraße und auf der Straße „Zur Haar“ auf 70 km/h zu begrenzen, wird auf Ziffer 1.6.7 verwiesen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Zuständigkeit liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.

2.4.1.9 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Die Auflagenvorschläge haben unter Ziffer 1.3.2 ihren Niederschlag gefunden.

2.4.1.10 Vorstand der Teilnehmergeinschaft Brandlecht-Hestrup (TG)

Die TG fordert für die Bahnübergänge Nr. 19 „Grüner Weg“, Nr. 22 „Götkerweg“ und Nr. 31 „Feldweg“ in Bahn-km 31,694 aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs eine zusätzliche Sicherung durch eine Ampelanlage. Die Vorhabensträgerin verweist auf die Einstufung der Bahnübergänge als Übergänge mit mäßigem Verkehr. § 11 Abs. 7 i.V.m. Abs. 13 EBO sieht für diese Bahnübergänge die Sicherung durch Übersicht auf die Strecke in Verbindung mit hörbaren Signalen vor. Die Planfeststellungsbehörde hält die vorgesehene Sicherung für ausreichend, insbesondere auch im Hinblick darauf, dass die Bahnübergänge keine Unfallschwerpunkte darstellen.

Hinsichtlich der Bahnübergänge Nr. 22 „Götkerweg“ und Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ bat die TG zunächst darum, erst nach der Neuzuteilung der landwirtschaftlichen Flächen zu entscheiden, welcher der beiden Übergänge geschlossen bzw. erhalten werden soll. Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens wurde der Knotenpunkt „Am Nolland“ neu festgelegt. Dies führte zum Beschluss der TG vom 01.04.2009, den Bahnübergang Nr. 22 „Götkerweg“ aufzuheben und den Bahnübergang Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ bestehen zu lassen. Die Planfeststellungsbehörde sieht das Begehren der TG damit als erledigt an. Auf Ziffer 1.3.4.1 verwiesen.

Für den Bahnübergang Nr. 28 „Zur Haar“ ist laut Planung eine technische Sicherung vorgesehen, der benachbarte Bahnübergang Nr. 27 „Syenvennweg“ soll aufgehoben werden. Die TG schlägt stattdessen eine Verschiebung des Bahnüberganges Nr. 28 in Richtung des Bahnüberganges Nr. 27 vor, um sicherzustellen, dass im Bereich der neu entstehenden Bahnübergänge mit angemessener Geschwindigkeit gefahren werde. Auch müssten die Fahrzeuge des Betonwerkes und der landwirtschaftliche Verkehr keine schwerzügigen Lenkmanöver mehr ausführen. Die Vorhabensträgerin lehnt die Verschiebung des Bahnüberganges ab, da sie sich nachteilig auf den Verkehrsfluss auswirke. Daneben seien weder der Landkreis noch der Vorhabensträger bereit, die anfallenden Mehrkosten zu übernehmen. Zudem seien die vorgetragenen Gründe nicht nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde folgt dem und weist auf den geringen Abstand von ca. 80 m zwischen den Bahnübergängen Nr. 27 und Nr. 28 hin. Bei einer Verschiebung des Bahnüberganges wäre beidseitig der Bahnlinie ein Parallelweg Voraussetzung. Der im Wege- und Gewässerplan vorgesehene Parallelweg zwischen den Straßen „Am Sloop“ und „Syenvennweg“ müsste bis zur Straße „Zur Haar“ verlängert werden. Der Straßenverlauf wäre von drei Abbiegungen in kurzer Folge gekennzeichnet. Der aus Norden kommende Autoverkehr wäre gezwungen, kurz vor dem neuen Bahnübergang links in den Parallelweg einzubiegen, dann rechts zur Querung des Überganges abzubiegen, anschließend entweder nach rechts oder links abzubiegen, um seinen Weg fortzusetzen. Die Verschiebung würde den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen und die Unfallgefahr erhöhen, sodass dem Vorschlag der TG nicht gefolgt wird.

Hinsichtlich der Forderung, die Parallelwege zwischen den Bahnübergängen in einer Breite von mindestens 4 m zu bauen und mit einer Ausweichstelle zu versehen, um dem Begegnungsverkehr Rechnung zu tragen, weist die Vorhabensträgerin auf das Flurbereinigungsverfahren hin, in dem die Ersatzwege und deren Größe festgelegt werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen an.



Dem Wunsch der TG, den Bahnübergang Nr. 29 „Zollhausweg“ nicht vollständig zu schließen, sondern mit einer Umlaufsperrung zu versehen, wird seitens der Vorhabens-trägerin entsprochen. Auf Ziffer 1.3.4.5 wird verwiesen.

2.4.2 Einwendungen

2.4.2.1 Einwendung E 1

Die Einwenderin ist Eigentümerin eines direkt an der Kreuzung Syenvennweg/Zur Haar gelegenen Hausgrundstücks. Sie wendet sich gegen die beabsichtigte Schließung des Bahnüberganges Nr. 27 „Syenvennweg“ und die gleichzeitige Offenhaltung des Bahnüberganges Nr. 28 „Zur Haar“. Bei dieser Konstellation würde sich der komplette Durchgangsverkehr auf die Straße „Zur Haar“ verlagern und zu einer erheblichen Beeinträchtigung ihrer Schlafräume und des Gartens führen. Durch die an ihrem Grundstück vorbei fahrenden Transporte des benachbarten Betonwerkes würde sich die Lärmbelastigung erhöhen. Die daraus resultierende Wertminderung ihres Grundstückes wäre nicht unerheblich. Die Einwenderin bittet daher, den Bahnübergang Nr. 28 „Zur Haar“ zu schließen und den Übergang Nr. 27 „Syenvennweg“ offen zu lassen.

Die beantragte Planung, den Bahnübergang Nr. 27 „Syenvennweg“ zu schließen und den Bahnübergang Nr. 28 „Zur Haar“ technisch zu sichern, ist u.a. das Ergebnis der Gespräche zwischen der Vorhabensträgerin, der GLL sowie dem Vorstand der Teilnehmergeinschaft Brandlecht-Hestrup. Dabei wurden besondere Anwohnerinteressen sowie die Interessen der betroffenen Landwirte, gerade im Hinblick auf die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen, im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller Vor- und Nachteile berücksichtigt und im Fall von Interessenkollisionen zu einem größtmöglichen Ausgleich gebracht. Der im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens erarbeitete Wege- und Gewässerplan setzt diese Interessen ergänzend um. Das Begehren der Einwenderin konnte unter dessen Berücksichtigung im hiesigen Verfahren nicht in vollem Umfang berücksichtigt werden und muss hinter den aufgezeigten öffentlichen Interessen zurückstehen, da mit der von ihr vorgeschlagenen Lösung bei einer Gesamtbetrachtung deutlich mehr nachteilige Aspekte zum Tragen kämen, als im Rahmen der beantragten und planfestgestellten Lösung. Der Vortrag der Einwenderin kann insoweit zu keiner anderen Entscheidung führen. Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde aber darauf hin, dass die seitens der Einwenderin befürchtete negative verkehrliche Entwicklung nicht in dieser Form entstehen wird, da der Bahnübergang Zollhausweg bestehen bleibt, vgl. auch Ziffer 1.3.4.5 dieses Beschlusses. Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück.

Zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Immobilien durch Bauvorhaben weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks grundsätzlich keine materielle Entschädigung gewährt wird. Ebenfalls gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grundsätzlich entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird oder sonstige, hier nicht erkennbare, außergewöhnlich intensive Beeinträchtigungen, die nicht anderweitig unterbunden werden können, vorliegen. Zu

den befürchteten Lärmbeträchtigungen wird auf Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.2.2 Einwendung E 2

Die erhobene Einwendung richtet sich ohne die Geltendmachung konkreter Belange gegen „den Bebauungsplan“, eine nähere Begründung ist auch im Erörterungstermin nicht erfolgt. Die Einwendung wird daher als unbegründet zurückgewiesen.

2.4.2.3 Einwendung E 3

Die Anwohner der Straße „Am Sloop“ wenden sich gegen die Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 26 „Am Sloop“. Der Bahnübergang liege in unmittelbarer Nähe einer größeren Ansiedlung und biete den Anwohnern die einzige Möglichkeit, nicht direkt und ungesichert auf die B 403 aufzufahren. Das Argument, die Sicherheit werde erhöht, sei fragwürdig, da bei Schließung des Bahnüberganges der gesamte Verkehr über einen Bahnübergang mit Schwerlastverkehr geführt werde. Der Aufhebung könne nur dann zugestimmt werden, wenn die vorgesehenen, parallel zur Bahn verlaufenden Straßenverbindungen zwischen den Straßen „Am Sloop“, „Syenvennweg“, „Zur Haar“ und „Zollhausweg“ in annehmbarer Form vor Aufhebung der betreffenden Bahnübergänge realisiert seien. Ferner solle den Anwohnern ein direkter Übergang für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht werden, z. B. durch eine Umlaufsperrre. Ebenfalls dürften den Anwohnern keine Erschließungskosten entstehen.

Die Vorhabensträgerin sichert zu, die Parallelwege vor Schließung der Bahnübergänge herzustellen. Diesbezüglich wird auf Ziffer 1.3.4.2 verwiesen. Der Bitte, einen direkten Übergang, etwa in Form einer Umlaufsperrre einzubauen, wird nicht entsprochen. Wie seitens der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin bereits ausgeführt wurde, hat die Sicherung der Bahnstrecke oberste Priorität. Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen. Eine Umlaufsperrre täusche eine Sicherheit lediglich vor, weiterhin bestehe ein großes Risiko für Fußgänger / Radfahrer beim Überqueren der Bahnstrecke, ebenso für den Verkehr auf der Schiene (Zugführer). Daher bedeute allein die Schließung eines Bahnüberganges die größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Nur in begründeten Ausnahmefällen sei eine Umlaufsperrre in Betracht zu ziehen. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Das Vorliegen eines Ausnahmefalles wird beim Bahnübergang „Am Sloop“ weder von der Vorhabensträgerin noch von der Planfeststellungsbehörde gesehen. Seitens der Anwohner steht lediglich das private Interesse im Vordergrund, den Bahnübergang auf direktem Wege und ohne Umwege zu queren. Hier ist jedoch die öffentliche Sicherheit für den Individualverkehr auf der Straße als auch den Verkehr auf der Schiene höher zu bewerten, als das private Interesse.

Erschließungskosten für die Sicherung bzw. Aufhebung der Bahnübergänge werden seitens der Vorhabensträgerin nicht erhoben. Hinsichtlich der anfallenden Kosten für die Herstellung der Parallelwege weist die Planfeststellungsbehörde auf das Flurbereinigungsverfahren hin. Die Finanzierung der Wege erfolgt aus Flurbereinigungsmitteln, die sich aus 80 % öffentlichen Mitteln und 20 % Eigenleistungen zusammensetzen. Zu den Eigenleistungen werden auch die Anlieger herangezogen. In diesem Zusammenhang wird auf das Protokoll vom Erörterungstermin verwiesen.

Die Einwendungen werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.4 Einwendung E 4

Dem Einwender ist die geplante Schließung des Bahnübergangs Nr. 26 „Am Sloop“ wegen der in unmittelbarer Nähe liegenden größeren Ansiedlung unverständlich. Der Bahnübergang biete die einzige Möglichkeit, nicht direkt auf die stark befahrene B 403 auffahren zu müssen. Zur Begründung für die Schließung werde die Erhöhung der Verkehrssicherheit angeführt. Es sei daher für den Einwender nicht einleuchtend, dass die Bahnübergänge Nr. 19 „Grüner Weg“, Nr. 22 „Götterweg“ und Nr. 31 „Feldweg“ offen blieben. Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.1 sowie die Planänderungen sowie auf folgende Gesichtspunkte hin: Zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen, die beidseitig der Bahnstrecke liegen, sind Querungen der Gleise notwendig. Die zumeist witterungsabhängigen Arbeitspitzen zur Zeit der Frühjahrsbestellung, der Bestandspflege während der Vegetation und zur Erntezeit führen zu einer hohen Frequentierung der Bahnübergänge. Der im Flurbereinigungsverfahren erarbeitete Wege- und Gewässerplan sieht die Herstellung neuer Wirtschaftswege vor, über welche trotz der zur Schließung vorgesehenen Bahnübergänge die gute Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet ist. Im Vordergrund des Interesses für die Schließung einzelner Bahnübergänge steht die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße wie auf der Schiene. Das persönliche Interesse des Einzelnen muss dahinter zurückstehen.

Zur Forderung, den Neubau der Verbindungsstrecken in die Planfeststellung zu integrieren, weist die Planfeststellungsbehörde auf das Flurbereinigungsverfahren hin. Der Wege- und Gewässerplan wurde zwischenzeitlich genehmigt, damit ist der Bau der Wege gewährleistet. Die Herstellung der Wege wird nach Auskunft des GLL nach Rechtskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Die Ausgestaltung der Wege ist Bestandteil des Flurbereinigungsverfahrens.

Hinsichtlich der angesprochenen Kosten führt die Vorhabensträgerin aus, dass die Anlieger nicht zu den anfallenden Kosten für die Schließung bzw. technische Sicherung der Bahnübergänge herangezogen werden. Zu den Kosten der Verbindungswege wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.3 verwiesen.

Der Bitte, die Bahnübergänge erst nach Herstellung der Verbindungsstrecken (Parallelwege) zu schließen, wird entsprochen. Auf Ziffer 1.3.4.2 wird verwiesen.

Die Einwendungen werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.5 Einwendung E 5

Die Einwendung richtet sich gegen die Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 29 „Zollhausweg“, was die Entstehung erheblicher Umwege, die Zerteilung beidseitig der Bahnlinie bestehender Nachbarschaften sowie eine Wohnwertminderung zur Folge habe. Neben der zu erwartenden Lärmbelästigung sei das Grundstück des Einwenders aufgrund des von ihm vorzuhaltenden Sichtdreiecks voll einsehbar. Er vertritt die Auffassung, dass mit der geplanten Schließung des Bahnüberganges das Sichtdreieck entfallen könne. Er sei jedoch nicht bereit, die Kosten für die Neuanpflanzung zu tragen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf den Erörterungstermin Bezug, in dem sich die Vorhabensträgerin bereit erklärt hat, die Bepflanzung auf ihre Kosten zu übernehmen.

Die vom Einwender angesprochene Beseitigung diverser Eichen zur Herstellung der Ersatzwege erfolgt im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Brandlecht - Hestrup. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass diesbezügliche Regelungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Zum Verzicht auf eine beliebte Strecke für Radfahrer und Kloatscheetergruppen führt die Vorhabensträgerin aus, dass im Allgemeinen kein Rechtsanspruch auf Fortbestand persönlicher Vorteile besteht. Die Planfeststellungsbehörde folgt dem und weist ferner darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Schließung von Bahnübergängen und den damit verbundenen Änderungen in der Verkehrsführung zunächst rechtlich von Bedeutung ist, dass sich aus dem Recht auf Anliegergebrauch kein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Verkehrsverbindung herleiten lässt (vgl. z.B. BVerwG, Beschluss vom 15.05.1996, DVBl. 1996, 925, 927). Werden durch Veränderungen im Straßennetz Verkehrsströme umgeleitet, handelt es sich z. B. nicht um enteignende Eingriffe in die von den Verlagerungen betroffenen Betriebe. Betroffen sind lediglich die bisherigen Vorteile der verkehrlichen Anbindungen von Betrieben oder Privaten. Auf die damit verbundenen günstigen Auswirkungen (Gewinnchancen, Zukunftserwartungen, sonstige Vorteile) können sich Betriebsinhaber oder andere aber nicht verlassen. Sie genießen insoweit kein geschütztes Vertrauen. Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn die vorhandene Verbindung eines Grundstücks zu einer Straße beseitigt oder die Zugänglichkeit erheblich erschwert wird, wenn also die Erschließung als solche in Frage steht. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Entgegen der Auffassung des Einwenders werden durch die Schließung des Bahnüberganges weder das Rückzugsgebiet heimischer Tierarten angetastet noch Unfälle durch Wildwechsel begünstigt, da die Schließung des Bahnüberganges keine Änderung des Verkehrs auf der Schiene bewirkt.

Der Einwender befürchtet, mit der Schließung des Bahnüberganges würden Lebensqualität und Mobilität der am Zollhausweg wohnenden Rollstuhlfahrerin beeinträchtigt. Im Erörterungstermin hat sich die Vorhabensträgerin mit dem Einbau einer Umlaufsperrung einverstanden erklärt. Auf Ziffer 1.3.4.5 wird insoweit verwiesen.

Diese Zusage veranlasste den Einwender zu der am 16.04.2008 vorgetragenen Annahme, für die Umlaufsperrung sei ebenfalls ein Sichtdreieck auf seinem Grundstück frei zu halten. Er fordert daher, den Bahnübergang entweder für den Verkehr offen zu halten, oder aber auf die Umlaufsperrung zu verzichten. Die Vorhabensträgerin bestätigt, dass auch die Umlaufsperrung ein Sichtdreieck erfordere. Aufgrund der geringeren Größe der dafür benötigten Fläche werde jedoch kein Grundstück vom Einwender in Anspruch genommen, das Sichtdreieck werde auf dem bahneigenen Gelände liegen. Die Forderung des Einwenders ist damit gegenstandslos geworden und erledigt.

Die Einwände werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.6 Einwendung E 6

Die Einwender (Unterschriftenliste) sprechen sich gegen die Schließung des Bahnüberganges Nr. 23 „Kronmeyersche Weg“ aus. Dieser Weg sei ein alter traditioneller Kirch- und Friedhofsweg für das gesamte Hestruperfeld mit einem höheren Verkehrsaufkommen als auf dem Götterweg. Der Einwendung wird entsprochen, auf



den Beschluss der TG, den Bahnübergang Nr. 23 zu erhalten, wird Bezug genommen. Auf Ziffer 1.3.4.1 und 2.4.1.10 wird verwiesen.

2.4.2.7 Einwendung E 7

Die Schließung von Bahnübergängen zur Erhöhung der Sicherheit und die gleichzeitige Herstellung von Parallelwegen entlang der B 403 werden grundsätzlich begrüßt. Die Sicherheit sei jedoch nur gewährleistet, wenn die ca. 200 m lange Lücke im Radweg zwischen der Siedlung „Am Sloot“ und der Zufahrt „Egbers“ geschlossen werde. Dies sei z. Zt. wegen der Querung des Bahnüberganges an der B 403 nicht möglich. Im Zuge der Aufhebung und technischen Sicherung von Bahnübergängen sollte dies nach Ansicht des Einwenders realisiert werden. Die Vorhabensträgerin weist darauf hin, dass der Bau von Radwegen nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Ob die Möglichkeit besteht, den Radweg im Rahmen der Umsetzung des Wege- und Gewässerplans zu verlängern, ist im Flurbereinigungsverfahren zu klären. Die Planfeststellungsbehörde weist insoweit auf das laufende Flurbereinigungsverfahren hin. Die Einwendungen werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.8 Einwendung E 8

Die Einwenderin führt lediglich aus, dass sie erheblich von der Schließung der Bahnübergänge Nr. 26 „Am Sloot“, Nr. 27 „Syenvennweg“ und Nr. 28 „Zur Haar“ betroffen sei. Da eine weitergehende Begründung nicht vorliegt, wird der Einwand zurückgewiesen und auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung sowie Ziffer 2.4.2.1 verwiesen.

2.4.2.9 Einwendung E 9

Der Einwender bittet um Erhalt des Bahnüberganges Nr. 23 „Kronemeyersche Weg“, um seine landwirtschaftlichen Flächen hinter der Bahn und auf dem Syen-Venn zu erreichen.

Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens hat die Teilnehmergeinschaft am 01.04.2009 beschlossen, den Bahnübergang offen zu halten. Auf Ziffer 1.3.4.1 wird verwiesen. Dem Einwand wird insoweit entsprochen.

2.4.2.10 Einwendung E 10

Die Einwender richten sich gegen die Schließung des Bahnüberganges Nr. 29 „Zollhausweg“, mindestens müsse jedoch ein Übergang für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer geschaffen werden. Diese Querungsmöglichkeit sei für zwei auf den Rollstuhl angewiesene Anwohner dringend erforderlich. Diesem Anliegen wird durch den Bau einer Umlaufsperrung Rechnung getragen, auf Ziffer 1.3.4.5 wird Bezug genommen.

Im Hinblick auf den Bau des Parallelweges fordern die Einwender den Erhalt des Eichenbestandes an der Abzweigung, eine Gewichtsbeschränkung für LKW sowie eine Abschirmung der Grundstücke Haus-Nr. 25 und evtl. Nr. 27 gegen Einsichtnahme vom Parallelweg aus. Die Vorhabensträgerin führt zutreffend aus, dass die Parallelwege im Rahmen der Flurbereinigung erstellt werden, die genaue Ausgestaltung somit in der Zuständigkeit der GLL liege. Für eine Gewichtsbeschränkung für LKW ist die Stadt



Nordhorn als Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die Einwendungen werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.11 Einwendung E 11

Die Einwendung richtet sich gegen die Schließung des Bahnüberganges Nr. 26 „Am Sloop“, da dieser der einzige Zugang zum Grundstück der Kirchengemeinde sei. Betroffen sind die Flurstücke 76/27 und 76/28 (Flur 7) der Gemarkung Brandlecht. Dem Einwand wird durch die Auflage unter Ziffer 1.3.2.11 dieses Beschlusses Rechnung getragen, wonach die anderweitige Erschließung der o.g. Flurstücke vor Schließung des genannten Bahnübergangs zu gewährleisten ist.

2.4.2.12 Einwendung E 12

Gegenstand des Einwandes ist die Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 26 „Am Sloop“. Der Übergang stelle für ihn die kürzeste Wegeverbindung zu seinen Feldern dar, eine Schließung würde erhebliche Umwege und einen zeitlichen Mehraufwand bedeuten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Erschließung der Flurstücke des Einwender bleibt auch nach Aufhebung des Bahnüberganges Nr. 26 „Am Sloop“ gewährleistet. Zum Fortbestand bestehender Wegebeziehungen wird auf Ziffer 2.4.2.5 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde führt ergänzend aus, dass die angesprochenen Entschädigungsfragen im Rahmen von gesonderten Entschädigungsverhandlungen und ggf. im Rahmen eines förmlichen Entschädigungsverfahrens zu klären und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Daneben wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.5 auch hinsichtlich des Fortbestandes persönlicher Vorteile verwiesen.

2.4.2.13 Einwendung E 13

Der Einwender richtet sich pauschal „als Anlieger“ gegen den Plan. Die Vorhabens-trägerin konkretisiert dies dahingehend, dass der Einwender als Eigentümer einer in der Nähe liegenden Pferdekoppel von der Schließung des Bahnüberganges Nr. 26 „Am Sloop“ betroffen sei. Der durch die geplante Schließung des Bahnüberganges erforderlich werdende Umweg betrage ca. 220 m.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf die entsprechenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.12 und 2.4.2.5 und weist die Einwendung zurück.

2.4.2.14 Einwendung E 14

Der Einwender, Pächter eines landwirtschaftlichen Betriebes mit Hofflächen beidseitig der Bahnstrecke, richtet sich gegen die beabsichtigte Schließung der Bahnübergänge Nr. 25 „Feldweg“ bis Nr. 27 „Syenvennweg“ sowie Nr. 29 „Zollhausweg“. Seine am Bahnübergang Nr. 25 „Feldweg“ gelegene Pachtfläche sei nur über diesen Übergang direkt zu erreichen. Die Schließung des Bahnüberganges erfordere erhebliche Umwege, dabei gehe wertvolle Arbeitszeit verloren. Weitere Flächen könne er bisher über die Bahnübergänge Nr. 26 „Am Sloop“ und 32 „Feldweg“ erreichen, wobei er rechts auf die B 403 auffahre. Nach Aufhebung dieser Bahnübergänge müsse er links auf die Bundesstraße auffahren, dies sei mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen problematisch und zöge Verkehrsbehinderungen nach sich.

Hierzu ist festzustellen, dass die grundsätzliche Erschließung der Flurstücke des Einwenders auch nach Aufhebung der genannten Bahnübergänge gewährleistet bleibt. Zum Fortbestand bestehender Wegebeziehungen bzw. einem Anspruch hierauf wird auf Ziffer 2.4.2.5 verwiesen. Hinsichtlich der Umwege und des zeitlichen Mehraufwandes wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.5 und 2.4.2.12 verwiesen. Die Einwendungen werden, soweit sie dadurch nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

Weitere Einwendungen wurden nicht erhoben.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die voranstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Falls Klage erhoben wird, ist sie gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

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

4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Plangenehmigung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfah-



rens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

4.3 Außerkräfttreten

Diese Planfeststellung tritt gem. § 18 c Nr. 1 AEG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde im höchstens fünf Jahre verlängert.

4.4 Berichtigungen

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

4.5 Einsichtnahme

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33, im Büro Oldenburg, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, während der Dienststunden eingesehen werden.

Ebenfalls wird dieser Beschluss, die Pläne für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Nordhorn ausgelegt.

Im Auftrage

Dr. Guthke



Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
BauGB	Baugesetzbuch
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschriften „Schienenbahnen“
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BÜV-NE	Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Landesbetrieb für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
LEA	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
MBI.	Ministerialblatt
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NESG	Niedersächsisches Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
Obri-NE	Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht

Gelöscht: <#>ALin 3 vorab
z.K. gesehen Rother, 15.07.¶
<#>Ausfertigung und Zustel-
lung ¶
<#>z.Vg.¶
¶
i.A.¶
gez. Dr. Guthke¶



Ril 804	„Richtlinie Vorschriften für Eisenbahnbrücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ der DB AG
Ril 815	„Richtlinie Bahnübergangsanlagen planen und instand halten“ der DB AG
Ril 819	„Richtlinie „LST – Anlagen planen“ der DB AG
Ril 836	„Richtlinie Erdbauwerke planen, bauen und instand halten“ der DB AG
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SIG RMI	Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs- Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TöB	Träger öffentlicher Belange
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz