

Antrag auf Planfeststellung gemäß §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Vorhabenbezeichnung:

- Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs BÜ 146 Feldweg, Bahn-Km 69,332 bei gleichzeitiger Herstellung eines parallelen Seitenweges zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Streckennummer / Strecke: **Strecke Nr. 9203 Ochtrup Brechte – Coevorden
Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden**

Träger des Vorhabens: **BE Netz GmbH**

Inhalt:

Unterlage 1 - Technische Planung

Unterlage 2 - Landschaftsplanung

Antragsteller:
BE Netz GmbH
Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
Nordhorn, den
.....
Unterschrift

Prüf- und Sichtvermerk:

Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung nach §18 AEG

Erläuterungsbericht

Vorhabenbezeichnung:

- **Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs BÜ 146 „Feldweg“, Bahn-Km 69,332 bei gleichzeitiger Herstellung eines parallelen Seitenweges zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.**

Streckennummer / Strecke:

**Strecke Nr. 9203 Ochtrup Brechte – Coevorden
Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden**

Träger des Vorhabens:

BE Netz GmbH

Ingenieur- und Planungsbüro Sommerfeld
Veldhausener Straße 30
49828 Neuenhaus
Telefon 05941/98906-0

Stand: 05.11.2025

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1 Veranlassung	4
1.2 Vorhabenträger und Antragsteller	4
1.3 Gegenstand des Planvorhabens	4
1.4 Genehmigungsverfahren	5
1.5 Planrechtfertigung	5
1.6 Lage im Netz	5
1.7 BÜ Feldweg	6
2. Geplante Maßnahmen	7
3. Entwässerung	7
4. Umweltverträglichkeit	7
6. Grunderwerb/ Inanspruchnahme Eigentum Dritter	8
7. Planungsvarianten (Nullvariante)	8
8. Bauzeit und Baudurchführung	9

1. Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die eingleisige Strecke 9203 Ochtrup Brechte – Coevorden gehört zum Streckennetz der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH (BE Netz GmbH). Der Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden wird zurzeit nur für den Güterzugbetrieb genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in dem Abschnitt 50 km/h.

Jede höhengleiche Kreuzung zwischen Schiene und Straße stellt immer ein erhöhtes Gefahrenpotential dar. Aufgrund verbesserter Schalldämmung der am Verkehr zugelassenen Straßenfahrzeuge, Nutz- und landwirtschaftlicher Fahrzeuge sowie Verwendung von Freisprecheinrichtungen und Kopfhörern lässt sich feststellen, dass in der Vergangenheit die akustischen Warnsignale eines herannahenden Zuges nicht mehr so wahrgenommen werden, wie es erforderlich wäre und es dadurch immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Gemäß „Allgemeines Eisenbahngesetz“ hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für einen sicheren Betrieb auf der Infrastruktur zu sorgen. Des Weiteren wird für den Streckenabschnitt Neuenhaus – Coevorden die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorbereitet. Die Aufnahme des SPNV ist für den Fahrplanwechsel Dezember 2026 geplant.

Für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes und die reibungslose Abwicklung des querenden Verkehrs sind aus vorgenannten Gründen die aufgeführten bauliche Maßnahmen (Rückbau der höhengleichen Kreuzung BÜ 146, Anlegung eines Bahnparallelweges zur Erschließung der angrenzenden Ackerflächen) beabsichtigt.

1.2 Vorhabenträger und Antragsteller

Vorhabenträger und Antragssteller für diese Maßnahmen ist die:

BE Netz GmbH

Otto-Hahn-Straße 1,

48529 Nordhorn

1.3 Gegenstand des Planvorhabens

Gegenstand des Antrages nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist

- Rückbau des BÜ 146 „Feldweg“, Bahn-Km 69,332, herstellen einer Böschung, durchziehen der Bahnseitengräben
- Verlängern des vorhandenen Feldweges um 209 m bis zum technisch gesicherten BÜ 145 „Stege“, mit 3,50 m Fahrbahnbreite in sandgeschlammter Schotterdecke zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

1.4 Genehmigungsverfahren

Für das Vorhaben ist ein Planfeststellungsverfahren nach §18 AEG in Verbindung mit §74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durchzuführen

1.5 Planrechtfertigung

Gem. § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG) sind höhengleiche Kreuzungen, wenn es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, anzupassen. Übersehbar bedeutet in diesem Fall, dass für den Streckenabschnitt Neuenhaus – Coevorden, in dem sich der Bahnübergang „Feldweg“ BÜ 146 befindet, die Reaktivierung des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) in den nächsten 1-2 Jahren durchgeführt wird, sodass sich die Zahl der Zugpaare an diesem Bahnübergang dann deutlich erhöhen werden. Dieser Bahnübergang soll daher aufgehoben werden. Durch die Aufhebung des oben aufgeführten Bahnübergangs wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere nach Reaktivierung des SPNV - erheblich erhöht, da Gleisquerrungen dann über einen technisch gesicherten Bahnübergang erfolgen. Ebenfalls werden durch den Entfall der akustischen Warnsignale bei Annäherung eines Zuges an den Bahnübergang die vorhandenen Geräuschemissionen drastisch reduziert.

1.6 Lage im Netz

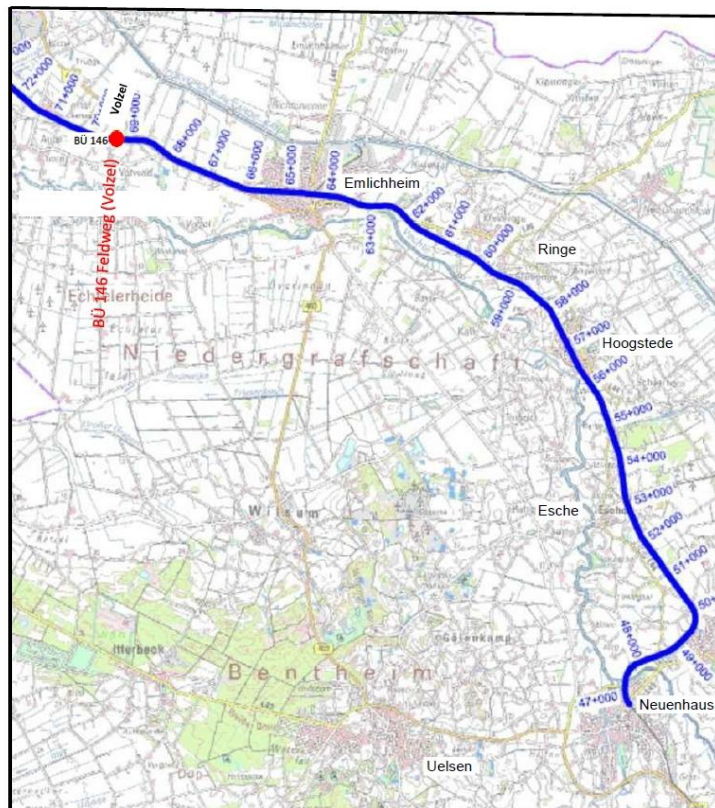


Abbildung 1 Übersichtskarte mit dem betroffenen Bahnübergang

1.7 BÜ 146 „Feldweg“

Der Feldweg kreuzt in Laar höhengleich und waagrecht das Streckengleis der BE Netz GmbH bei Bahn-km 69,332. Der Bahnübergang wird zurzeit gem. der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 11 durch die Übersicht auf die Strecke in Verbindung mit akustischen Warnsignalen gesichert. Im Abstand von jeweils ca. 240 m vor dem Bahnübergang in Fahrtrichtung des Zuges sind die Signale BÜ 4 (Pfeiftafel) aufgestellt. In Höhe der Pfeiftafel hat der Triebfahrzeugführer für mindestens 3 Sekunden ein akustisches Signal (Achtungssignal) zu geben, welches dann mittig zwischen der Pfeiftafel und Bahnübergang gemäß geltendem Regelwerk zu wiederholen ist.

Der Feldweg ist ein landwirtschaftlicher Weg und dient der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Parallel zum Gleis im Abstand von ca. 14 m verläuft die Gemeindestraße „Am Bahndamm“. An diese schließt der BÜ 146 „Feldweg“ an. Die Befestigung des Feldweges besteht aus Schotter und im Anschlussbereich an die Straße aus Pflaster. Die Befestigung des Bahnüberganges selbst besteht aus Asphalt. Die Straßenbreite beträgt ca. 3 m.

Die Verkehrsbelastung ist kleiner als 100 KFZ / 24h und somit gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 11 (13) unter Pkt. 3 als schwach einzustufen.



Abbildung: BÜ 146 „Feldweg“

2. Geplante Maßnahmen

Es ist ein Bahnparallelweg zur Erschließung der hinter dem BÜ „Feldweg“ befindlichen landwirtschaftlichen Flächen geplant. Der neue Weg wird im Abstand von 10 m zum Gleis mit sandgeschleimter Schotterdecke, mit 3,5m Breite und – beginnend vom BÜ „Stege“ – auf einer Länge von 209 m erstellt. Dort schließt der neue Weg an einen vorhandenen Feldweg an. Die Gesamtfläche (inklusive der Aufweitung im Anschlussbereich des BÜ Stege) beträgt dabei 747 m². Die sandgeschleimte Schotterdecke und die 25 cm starke Schottertragschicht soll auf E_{vd} = mind. 40 Mpa verdichtet werden. Der vorh. Unterbau/Auffüllung soll auf E_{vd} = mind. 25 Mpa verdichtet werden.

Rückbau Bahnübergang Feldweg:

- Die Entsiegelung und Rekultivierung des Wirtschaftsweges Feldweg soll ab dem rückgebauten Bahnübergang bis zur Straße Am Bahndamm auf einer Fläche von insg. 52 m² erfolgen.
- Herstellen des nördlichen Bahnseitengrabens im Bereich des rückgebauten BÜ 146 „Feldweg“.
- Rückbau vorhandener Signalisierung an der Straße und im Gleisbereich des rückgebauten BÜ „Feldweg“
- Die Signalisierung an der Straße Am Bahndamm ist vom zuständigen Straßenverkehrsamt mittels verkehrsbehördlicher Anordnung festzulegen.

Aufgrund der Nutzung des Bahnparallelweges durch nur ganz wenige Landwirte der anliegenden Ackerflächen ist ein Begegnungsverkehr unwahrscheinlich.

3. Entwässerung

Der neue Bahnparallelweg wird aus einer Deckschicht ohne Bindemittel erstellt und ist somit wasserdurchlässig. Die Entwässerung des Weges erfolgt im Dachprofilgefälle, beidseitig in anliegende Seitenbereiche.

4. Umweltverträglichkeit

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde für das Vorhaben eine Einzelfallprüfung zur Feststellung der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Im Ergebnis ist die Maßnahme nicht UVP- pflichtig. Durch das Vorhaben kommt es zu einer dauerhaften Teilversiegelung von Biotopstrukturen und Bodenfläche. Für die Funktionsbereiche Boden sowie Tiere und Pflanzen entsteht ein Kompensationsbedarf von insg. ca. 406 m². Der Ausgleich erfolgt durch Umwandlung von Ackerfläche in extensives Grünland auf der Stiftungsfläche 352 der Naturschutzstiftung Grafschaft Bentheim.

Weitere ausführliche Informationen sind im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LBP) zusammengetragen, der diesem Antrag als Anlage beigelegt ist.

Die beim Abbruch/ Rückbau der Asphalt-/ und Pflasterbefestigung des BÜ 146 „Feldweg“ anfallenden Materialien werden ohne Zwischenlagerung der fach- und sachgerechten Entsorgung über einen zugelassenen Fachentsorgungsbetrieb zugeführt.

6. Grunderwerb/ Inanspruchnahme Eigentum Dritter

Für den Bau des Bahnparallelweges ist Flächeninanspruchnahme Dritter erforderlich.

Der neue Wirtschaftsweg wird auf dem Flurstück 56/3 aus Flur 111 errichtet. Die Gemeinde Laar ist durch Kauf und Tausch der Flächen Eigentümerin des Flurstücks 56/3 geworden und stellt das Grundstück für die Errichtung des Wirtschaftsweges zur Verfügung. Eine entsprechende Erklärung seitens der Gemeinde ist diesem Antrag beigelegt.

Über die Maßnahmen liegt bereits eine genehmigte Kreuzungsvereinbarung gem. EKrG vor. Nach § 7 der geschlossenen Kreuzungsvereinbarung gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz trägt die Erhaltungs- und Erneuerungslast für die Eisenbahnanlagen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für die Straßenanlagen die Gemeinde.

Die für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke befinden sich alle in vorhandenen bebauten und bewirtschafteten Flächen, sodass eine Kampfmittelsondierung nicht erforderlich ist.

Die Baustelleneinrichtung erfolgt in sehr geringen Umfang. Die für die Herstellung des Bahnparallelweges erforderlichen Baumaterialien werden per Lastkraftwagen angeliefert und direkt verarbeitet, sodass keine große Materiallagerfläche erforderlich ist. Für diese Baumaßnahme wird daher eine relativ kleine Fläche von $7\text{ m} \times 15\text{ m} = 105\text{ m}^2$ für die Baustelleneinrichtung benötigt. Die Lage der BE-Fläche ist im Entwurfsplan dargestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die vorübergehend beanspruchten Flächen ihrem Ausgangszustand entsprechend wieder hergestellt.

7. Planungsvarianten (Nullvariante)

Bei Nichtumsetzung des geplanten Bauvorhabens verbleibt der Bahnübergang ohne die technische Sicherung und stellt dadurch ein erhebliches Risiko dar. Außerdem genügt der Bahnübergang nicht mehr den Anforderungen aus dem § 3 Nr. 3 EKrG. Gemäß „Allgemeines Eisenbahngesetz“ hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für einen sicheren Betrieb auf der Infrastruktur zu sorgen. Diese grundlegenden Forderungen werden nicht erfüllt, wenn der BÜ in der bisherigen Form verbleibt.

Eine weitere Alternative wäre, westlich des BÜ 146 „Feldweg“ den dort vorhandenen Feldweg auszubauen und bis zum BÜ 147 „Knüvendiek“ zu verlängern. Allerdings würde der neue Feldweg mit 405 m Länge fast doppelt so lang wie der jetzt geplante Bahnparallelweg. Somit ist die jetzt vorgesehene Maßnahme die direkte und kürzeste Anbindung.

8. Bauzeit und Baudurchführung

Der Baubeginn soll nach Vorliegen des Planrechtes erfolgen. Die Baustelle wird über das öffentliche Straßennetz angefahren. Der Baubeginn ist für das Jahr 2026 im Zeitraum Januar - Februar vorgesehen. Die Bauzeit beträgt ca. einen Monat.

Vom Bauablauf wird zuerst der Bahnparallelweg erstellt und anschließend der BÜ 146 „Feldweg“ aufgehoben.

Parallelweg: Baustelleneinrichtung, Oberboden abtragen, Planum verdichten, Aufbringen der Schottertragschicht und der Deckschicht ohne Bindemittel.

BÜ 146 Feldweg: Sperrung BÜ Feldweg, Baustelleneinrichtung, Rückbau der Beschilderung, Abbruch der Asphalt-/ und Pflasterbefestigung, Herstellen Bahnseitengraben.

Baubedingte Emissionen sind kaum zu erwarten. Für die Ausführung der erforderlichen Erdarbeiten werden nur Maschinen eingesetzt, die der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung entsprechen. Die Arbeiten finden werktags in der Zeit von ca. 07:00 – 18:00 Uhr statt.

Der Abstand zur nächsten Bebauung beträgt minimal ca. 100 m und ist daher in Bezug auf die zu erwartenden Lärmemissionen als unkritisch anzusehen.