

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

## Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Bezirksregierung Münster

48128 Münster

Per Fax: 0251-411-82609

Per Mail: [anne.heiming@brms.nrw.de](mailto:anne.heiming@brms.nrw.de)

Ihr Schreiben vom  
11.10.2022

Ihr Zeichen  
25.17.01.02-10/2020

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)  
MS/WF 19-01.15 DB /10.22

LANDESBÜRO DER  
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306  
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0  
F 0208 880 59-29

E [info@lb-naturschutz-nrw.de](mailto:info@lb-naturschutz-nrw.de)  
I [www.lb-naturschutz-nrw.de](http://www.lb-naturschutz-nrw.de)

Sie erreichen uns  
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr  
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

**Auskunft erteilt:**  
Frau Becker

**Datum**  
29. November 2022

### Planfeststellung für die Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke Sendenhorst - Münster, Strecke 9213 von Bahn-km 14,370 bis Bahn- km 35,531

#### Deckblatt A

Sehr geehrte Damen und Herren,

im o.g. Verfahren nehme ich namens und in Vollmacht der in Nordrhein-Westfalen anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz NRW (BUND NRW), Naturschutzbund NRW (NABU NRW) und Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) folgendermaßen Stellung bzw. erhebe folgende Einwendung:

Die Naturschutzverbände begrüßen die Planung zur Reaktivierung der Bahntrasse. Die Bahnstrecke Münster-Sendenhorst stärkt den ÖPNV im Raum und schafft eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Derartige Projekte sind für ein Gelingen der Verkehrswende unverzichtbar.

Es wird angeregt, die Bahnstrecke zu elektrifizieren. Hierdurch werden nicht nur Emissionen gesenkt, sondern auch die Beeinträchtigungen durch Lärm vermindert. Dies trägt nicht nur zu einer besseren Verträglichkeit mit den Belangen der Vögel und Fledermäuse bei, sondern kann auch die Belastung der Anwohner vermindern und verbessert so die Akzeptanz des Vorhabens.

#### 1) 1. FFH Vorprüfung

Die mit Stellungnahme vom 07.10.2020 vorgetragenen Bedenken wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Zwar wird nun erwähnt, dass Fledermäuse auch dämmerungsaktiv sind, es wird jedoch nicht näher quantifiziert, in welchem Umfang die Fledermäuse in ihrer Aktivitätsphase vom Zugverkehr betroffen sind. Wie die Gutachter ohne diese Angaben zu der Einschätzung kommen können, dass eine Beeinträchtigung nicht erfolgt, ist nicht nachvollziehbar.

Die Betrachtung der Lärmemissionen ist nicht ausreichend. Neben der Tatsache, dass die definierten Nachtzeiträume sich den größten Teil des

Träger des Landesbüros der  
Naturschutzverbände NRW



Jahres nicht mit der Aktivitätszeit von Fledermäusen decken, wird nur Bezug auf die Vorbeifahrdauer genommen, nicht aber auf die Dauer der Lärmemissionen vor und nach dem Passieren eines Punktes. Daher gibt es keine Basis zu behaupten, die Lärmemissionen seien nur sehr kurz.

Eine Begründung, weshalb Staubemissionen als unerheblich eingeschätzt werden, fehlt vollständig.

Die Logik, dass sich das Schlagrisiko durch schneller fahrende Fahrzeuge verringert, weil sie einen Bereich schneller passiert haben, ist weiterhin nicht ersichtlich. Es ist eher davon auszugehen, dass die Tiere bei höheren Geschwindigkeiten schlechter ausweichen können und dadurch eher mit Fahrzeugen kollidieren. Gerade bei dem Nachweis von Flugstraßen ist von erheblichen Beeinträchtigungen und der Tötung von Individuen auszugehen. Ebenfalls wurde kein Bezug auf das Jagdverhalten der Fledermausarten genommen, welches vor allem entlang linearer Strukturen stattfindet. Jeglicher Verweis der betriebsbedingten Auswirkungen auf die Flugstraßen und auf Jagdlebensräume fehlt.

## **2) Landschaftspflegerischer Begleitplan, Teil F**

Leider ist nicht erkennbar, dass die Anregungen der Naturschutzverbände in irgendeiner Weise berücksichtigt wurden. Die Anregungen und Bedenken, die mit Stellungnahme vom 07.10.2020 vorgetragen wurden, werden ausdrücklich aufrecht erhalten. Ergänzend tragen die Naturschutzverbände folgende Anregungen / Bedenken vor:

### **2.1) Eingriff in Biotoptypenbestände KC1a, KB0b, BB11, BB2 u.a. (km 19,9+37 – 20,02+48) durch einen Bahn-parallelen Seitenweg**

Der Bahn parallele Seitenweg ist so weit nach Norden zu verschieben, dass in die Biotoptypenbestände nicht eingegriffen wird.

### **2.2) Bedenken wegen nicht ausreichender ACEF Maßnahmen für den Feldsperling (km 23,32 – 23,39): Anbringen von 3 Nisthilfen für den Feldsperling (1 Brutpaar) an Bäumen**

Zusätzlich zur Erhöhung der Anzahl der Nisthilfen von 1 auf 3 Stück ist die Neupflanzung einer Weißdornhecke westlich des bahnparallelen Seitenweges als CEF-Maßnahme durchzuführen. Es ist dringend empfehlenswert, zur Vermeidung des Erlöschens der Population des Feldsperlings an beiden Brutstandorten mehr als nur die lt. LANUV empfohlenen 3 Nistkästen aufzuhängen.

### **2.3) Nicht erfasster Röhrichtbestand nördlich der Querung Westerbach (LANUV 2021: CF, 6 – 8 WP) mit der Folge nicht vorgesehener Ausgleichsmaßnahmen**

Sofern der Röhrichtbestand im Rahmen der Baumaßnahmen beeinträchtigt oder beseitigt wird, muss ein geeigneter Ersatzbiotop im direkten Umfeld geschaffen werden. Das Wurzelwerk ist sorgfältig zu bergen und auf dem neu geschaffenen Standort anzusiedeln.



Abb. 1: Nicht erfasster Röhrichtbestand nördlich der Querung Westerbach

**2.4) Fehlende / nicht nachvollziehbare Verortung von Verminderungsmaßnahmen bei dauerhafter Versiegelung der betroffenen Böden mit Wert- und Funktionselementen (Böden mit starker oder sehr starker Staunässe im Untersuchungsraum überwiegend bei Bahn-km 16,0 und 23,8 sowie zwischen Bahn-km 26,0 – 27,0, Böden mit großem Rückhaltevermögen im 2-Meter-Raum bei Bahn-km 21,0 – 24,0 und 28,0 – 30,0)**

Die konkreten Maßnahmen zum Eingriffsausgleich sind tabellarisch und durch Darstellungen zu verorten und zu präzisieren.

Die vorliegenden Angabe zur Kompensation ist zu unbestimmt und nicht nachvollziehbar. „Die Kompensation der betroffenen Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung durch anlagebedingte Eingriffe erfolgt multifunktional im Verhältnis 1:1.“

**2.5) Fehlende Präzisierung der Maßnahmen und vertraglichen Voraussetzungen zu einer erfolgreichen Pflege- und Funktionskontrolle.**

Über die allgemeine Aussage hinaus, dass die Vorhaberträgerin nicht nur für die Herstellung, sondern auch für die Pflege und Kontrolle der Maßnahmen zuständig ist, müssen hinsichtlich der Pflege- und Funktionskontrolle präzisere Angaben zur Durchführung gemacht werden: Wer wird beauftragt? Für welchen Zeitraum? Festlegung der Häufigkeit und der jahres- und tageszeitlichen Abschnitte / artenspezifische Methodik? Mitteilung der Überprüfungsresultate an wen? Verpflichtung zur Zugänglichmachung für Umwelt- und Naturschutzverbände? Sicherung des Betretungsrechts für Privatgrundstücke?

Die textliche Beschreibung im LPB reicht nicht aus, um abzuschätzen, ob durch die Kontrollen eine dauernde Sicherung der Funktionsfähigkeit der

Nistkästen gegeben ist (... prüft die Funktionskontrolle, ob die Funktion entsprechend der definierten Ziele erreicht wurde und/oder noch vorhanden ist ...), da es sich hier um ein Ziel handelt, das nicht abschließend, sondern Jahr für Jahr neu erreicht werden muss. Ein negativer Befund würde gerade im Falle der CEF-Maßnahmen mit jeweils nur einem Feldsperlings-Brutpaar schon das Erlöschen der Population bedeuten.

### **3. Technischer Erläuterungsbericht**

#### **3.1) Abbau der vorhandenen Güterverkehrsgleise einschließlich der entsprechenden Anschlussweichen im ehemaligen Güterbahnhof (km 22,20) sowie des zweigleisigen Streckenabschnitts zwischen km 31,629 und km 31,855**

Diese Maßnahmen sind zu erläutern in Hinblick auf eine mögliche Verhinderung der Implementierung von Güterverkehr auf der Strecke von Sendenhorst nach Neubeckum bei einer Weiterführung der Reaktivierung.

In Sendenhorst befinden sich transportintensive Betriebe, von denen viele in einem Gewerbegebiet direkt an den WLE-Gleisen liegen. Angesichts der Forderung nach Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wäre es völlig unverständlich, wenn eine grundsätzliche Entscheidung für einen Gütertransport durch Abrüstungs- oder Umwidmungsmaßnahmen am jetzigen Endhaltepunkt unmöglich gemacht würde.

#### **3.2) Die Analyse zum „Schutzgut Mensch“ beschränkt sich auf die Auswirkungen von bau- und betriebsbedingtem Lärm, Erschütterungen und Schadstoffemissionen**

Eine ergänzende Behandlung der Erschwernisse bei der Nutzung von Fuß- und Radwegeverbindungen durch die Bündelung von Bahnübergängen ist erforderlich. Als besonders wichtige Verminderungsmaßnahme wird die Anlage eines bahnparallelen Seitenweges von 2,50 m südlich der Bahnstrecke zwischen km 19,0+50 und km 19,4+72 vorgeschlagen.

Die Radwander-Hauptstrecke „100-Schlösser-Route“ ist lt. Planung von einer zweimaligen höhenversetzten Querung der Bahnstrecke und der L 586 (BÜSTRA) im Abstand von nur etwa einem Streckenkilometer betroffen. Durch die ortsversetzte Lage der Übergänge erhöht sich die Streckenlänge gerade in einem stark befahrenen Verkehrskorridor um ca. 600 m. Ein südlich der Bahnstrecke gelegener bahnparalleler Seitenweg ist bereits auf einer Länge von 838 m geplant. Lediglich ein Abschnitt zwischen km 19,0+50 und km 19,4+72 müsste ergänzt werden und für diesen wäre auch nur eine Breite von 2,50 m erforderlich.

#### **3.3) Die technische Beschreibung der EÜ'en über den Ahrenhorster Bach und den Westerbach lässt nicht erkennen, dass sogenannte terrestrische Zonen zur Unterquerung der Übergänge durch den Fischotter geplant sind.**

Der Hinweis auf einen Randstreifen oberhalb der Mittelwasserlinie sollte ergänzt werden.

In der Niederschrift der Besprechung am 21.01.2016 in der BR Münster zur Reaktivierung der WLE-Strecke Münster-Sendenhorst in Ergänzung des am 22.10.2015 stattgefundenen Scopingtermins wird ausgeführt:

*„Nach eingehender Diskussion erklärte Herr Feldewert sich - entgegen eines rechtlichen Erfordernisses - bereit, auch potenziell erforderliche Maßnahmen zur Förderung der Ausbreitung des Fischotters nachrichtlich in den Antragsunterlagen mit darzustellen. Im Weiteren führte Herr F. aus, dass der Baulastträger zwecks Wartung der Brücken grundsätzlich einen begehbaren Randstreifen unter den Brückenbauwerken herführen muss, der somit auch ggf. für die Wanderung der Fischotter zur Verfügung stehe.“*

**Redaktionelle Anmerkungen zu Ortsbezeichnungen:**

Die K 33 in Albersloh heißt „Bahnhofstraße“, nicht „Bahnhofstraße“.

Der Bach heißt „Ahrenhorster Bach“, nicht „Ahrenhorster Bach“.

---

Mit freundlichen Grüßen

Regine Becker