

## Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	27.10.2025
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
<p>Vorhabenträgerin:</p> <p>DB InfraGO AG Region Nord Projekte STE Bremen / Osnabrück I.II-N-B-S Lindemannallee 3 30173 Hannover</p> <p>30.07.2025                      i.A. Thomas Taubert</p> <p>Datum                      Unterschrift                      Datum                      Unterschrift                      Datum                      Unterschrift</p>		
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p>		<p>Verfasser:</p> <p>Ingenieurbüro Claus GmbH &amp; Co. KG Eintrachtweg 19 30173 Hannover</p> <p>30.07.2025                      i.A. Sheikh Salem</p> <p>Datum                      Unterschrift                      Datum                      Unterschrift</p>
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>		

## Inhaltsverzeichnis

1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens) .....	3
2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens) .....	3
3. Varianten und Variantenvergleich .....	3
4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes .....	4
5. Beschreibung des geplanten Zustandes .....	7
5.1 Rückbauarbeiten Bahnübergang .....	7
5.2 Tiefbauarbeiten .....	7
5.3 Beschilderung und Markierung .....	7
5.4 BÜ-Befestigung / Oberbauarbeiten .....	8
6. Tangierende Planungen .....	8
7. Temporär zu errichtende Anlagen .....	8
8. Baudurchführung .....	8
9. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes .....	9
9.1 Betroffenes Fachrecht .....	9
9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung .....	9
9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen .....	12
9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange .....	12
9.4.2 Auswirkungen auf artenschutzrechtliche relevante Arten/ Aussagen zum besonderen Artenschutz .....	13
9.4.3 Auswirkungen durch Baulärm oder Erschütterungen .....	13
9.5 Rechtliche Bewertung .....	14
10. Weitere Rechte und Belange .....	14
10.1 Grunderwerb .....	14
10.2 Kabel und Leitungen .....	15
10.3 Straßen und Wege .....	15
10.4 Kampfmittel .....	15
10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial .....	16
10.6 Land- und Forstwirtschaft .....	16
10.7 Brandschutz .....	16
11. Zustimmungen, Genehmigungen .....	16
12. Abkürzungen .....	17

## 1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Die DB InfraGO AG – Region Nord – beabsichtigt auf der Strecke 1502 Oldenburg - Osnabrück in Bahn-km 69,770 die Aufhebung des technischen gesicherten Bahnübergangs (BÜ) „Im Lienesch“ in der Gemeinde Badbergen, Samtgemeinde Bersenbrück, Landkreis Osnabrück (Niedersachsen) durchzuführen.

Im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs werden die signaltechnischen Komponenten der BÜSA, die vorhandenen bituminösen Fahrbahnanschlüsse und die Gleiseindeckung zurückgebaut und der Regelquerschnitt der Bahn wiederhergestellt. Als Begrenzung zwischen der Gemeindestraße und den Bahngleisen werden Erdwälle aufgeschüttet sowie Absperrbaken aufgestellt.

## 2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Der Bahnübergang „Im Lienesch“ (Bahn-km 69,770) wird derzeit durch eine Sicherungsanlage der Bauart EBÜT 80 LzH-Fü gesichert (IBN 1983).

Die vorhandene Sicherung des Bahnübergangs „Im Lienesch“ ist mit veralteter und störungsanfälliger Technik ausgestattet.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine technische Ertüchtigung des Bahnübergangs mit Schleppkurvenanpassung für eine Begegnung zwischen den Bemessungsfahrzeugen (Lkw/Lkw) mit erheblichem Aufwand verbunden. Die Verhältnismäßigkeit ist aufgrund dieser Überdimensionierung nicht gegeben.

Aufgrund des benachbarten BÜ in km 70,2 wird die Aufhebung des BÜ in km 69,770 in Verbindung mit der Herstellung eines ca. 450 m langen bahnparallelen Ersatzweges realisiert. Der Ausbau des Ersatzweges ist kein Teil des Antragsgegenstandes. Dieser wird im Rahmen der Flurbereinigung durch das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems hergestellt.

Ziel der Maßnahmen ist es, die Betriebs- und Verkehrsabwicklung zu verbessern und die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

## 3. Varianten und Variantenvergleich

Der Bahnübergang Bahn-km 69,770 „Im Lienesch“ befindet sich in landwirtschaftlich genutzter Flur mit vereinzelter umliegender Wohnbebauung. Die Gemeindestraße über den Bahnübergang verbindet die landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Eine Nutzung findet überwiegend durch Pkw- sowie Radverkehr statt. Es wurden kaum Fußgänger erfasst (1%).

Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke befinden sich in BÜ-km 70,21 „Auf der Wörth“ mit einer Umfahrungslänge von ca. 4,0 km und in Bahn-km 68,84 „Devern“ mit einer Umfahrungslänge von ca. 3,7 km.

### • Variante 1: Aufhebung des Bahnübergangs mit Ausbau Ersatzweg

Bei einer Aufhebung des Bahnübergangs sind die rechts der Bahn gelegenen Äcker aus östlicher Richtung (Bewohner der Straße 'Im Lienesch', Hausnummer 10) nur über eine großräumige Umfahrung von etwa 4 km erreichbar.

Der im Rahmen einer parallelen Planung vorgesehene Ersatzweg verkürzt diese Umfahrung deutlich auf unter 1 km. Darüber hinaus übernimmt der Ersatzweg die verkehrliche Funktion des Bahnübergangs, indem er den fließenden Verkehr aus nördlicher Richtung ('Im Roggesch') in südliche Richtung ('Im Lienesch') ermöglicht – ohne die ansonsten erforderliche Umfahrung von ca. 3 km.

- **Variante 2: Änderung der technischen Sicherung (Verbreiterung der Fahrbahn gemäß Schleppkurvenanpassung)**

Im Bahnübergangsbereich liegt keine Fahrzeuglängenbeschränkung vor. Daher ist eine Verbreiterung der Fahrbahn gemäß Schleppkurvenuntersuchung erforderlich. Diese erfolgt mit Versiegelung von doppelt großen Fahrbahnflächen gegenüber Bestand sowie erheblicher Entfernung von Gehölzen und Bäumen.

Aufgrund der umfangreichen Aufweitung im Kreuzungsbereich ist außerdem die Erkennbarkeit der Halbschranken (auch den längsten 10 m Schrankenbaum) nicht gewährleistet (über 10 m offen in QIII).

Die Verhältnismäßigkeit ist aufgrund dieser Überdimensionierung nicht gegeben.

**Variantenvergleich:**

Die aufgeführten Gegebenheiten lassen eine Schließung, jedoch keine Ersatzmaßnahmen wie die Erstellung einer Eisenbahn- bzw. Straßenüberführung oder die Verlegung des Bahnübergangs zu.

Es wurde festgestellt, dass:

- eine Anpassung des Bahnübergangs aus Verkehrssicherheitsgründen unumgänglich ist.
- bei einer Erneuerung des Bahnübergangs umfangreiche Anpassungen an der Straßenbreite und den zu- und abführenden Schleppkurven erforderlich sind. Aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten ist Verhältnismäßigkeit nicht gegeben.
- die Möglichkeit einer Beseitigung des Bahnübergangs und der Bau einer höhenfreien Kreuzung als Alternativmaßnahme (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten nicht realisierbar/ wirtschaftlich wäre.
- die Verlegung des Bahnübergangs bei einer verkehrlich akzeptablen Lösung einen wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand verursachen würde. Größere Eingriffe in die Landschaft wären unvermeidbar.
- eine Auflassung des BÜ „Im Lienesch“ mit Hilfe eines ca. 450 m langen bahnparallelen Ersatzweges auf westlicher Seite vorstellbar (siehe Punkt 6) wäre.

Der Straßenbaulastträger vertreten durch die Gemeinde Badbergen bzw. die Samtgemeinde Artland hat die Variante 1 favorisiert und für realistisch gehalten.

Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte fiel die Entscheidung auf Variante 1. Bei der Auswahl der Entwurfsparameter wurden diejenigen gewählt, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen, d.h. ökonomisch wie ökologisch am verträglichsten sind. Darüber hinaus wurden auch regionalplanerische Aspekte berücksichtigt sowie die Verkehrssicherheit einbezogen.

## 4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes

- **Strecke:**

Die Strecke 1502 Oldenburg – Osnabrück ist eine größtenteils eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn der DB InfraGO. Die im Bereich des Bahnüberganges zugelassene Streckengeschwindigkeit beträgt 120 km/h bei einer Streckenklasse D4 mit einer zulässigen Achslast von 22,5 t. Der Bahnübergang km 69,770 befindet sich im freien Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Quakenbrück (Bf) und Bersenbrück (Bf). Die Strecke ist mit GSM-R (Digitalfunk) ausgestattet.

- **Sicherungsanlage:**

Der Bahnübergang Bahn-km 69,770 wird derzeit durch eine elektrische Schrankenanlage EBÜT 80 LzH (IBN 1893) mit zwei Halbschranken (H), sechs Lichtzeichen (Lz) und insgesamt sechs Andreaskreuze gesichert.

Eine Akustik ist im Bestand nicht vorhanden.

- **Oberbauform**

Im BÜ-Bereich ist mindestens 6,00 m vor und hinter dem BÜ-Belag die Oberbauform W54-1667-B90 vorhanden.

- **Die Gleiseindeckung im Fahrbahnbereich:**

Die Gleiseindeckung im Bahnübergangsbereich ist mit einer elastomeren BÜ-Befestigung (innoStrail) ausgeführt. Die Befestigungsbreite der insgesamt 8 Innenplatten (IP) beträgt 7,20 m. Die Anschlussbereiche sind bituminös ausgeführt.

- **Elektrotechnische Anlage (50Hz)**

Die Energieversorgung des BÜ-Betonschalthauses erfolgt derzeit aus dem Niederspannungsnetz des örtlichen Versorgungsnetzbetreibers (VNB) Westnetz. Die Zähleranschlusssäule (ZAS), befindet sich direkt am BÜ-Betonschalthaus.

Der BÜ ist nicht mit einer BÜ-Beleuchtungsanlage ausgerüstet.

- **Telekommunikation**

Ein Fernsprechkasten befindet sich in unmittelbarer Nähe zum BSH.

Im BÜ-Bereich befinden sich TK- (Telekommunikation) Kabelanlagen und Kabeltrassen. Über diese Kabel laufen diverse Verbindungen der Leit- und Sicherungstechnik (LST), TK sowie Dritter.

- **Träger öffentlicher Belange (TÖB)**

Im Bereich des Bahnübergangs befinden sich Leitungs- und Kabelanlagen Dritter.

- **Kreuzende Straße:**

Die kreuzende Straße kreuzt die eingleisige Bahnstrecke höhengleich und verläuft vor dem BÜ als „Im Roggesch“ bzw. nach dem BÜ als „Im Lienesch“. Die Straße ist öffentlich gewidmet und als Gemeindestraße klassifiziert.

Der BÜ befindet sich im Ortsteil Badbergen in landwirtschaftlich genutzter Flur, ca. 3 km südwestlich der Gemeinde Badbergen, außerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Die kreuzende Straße verläuft bahnrechts in Nord-Süd-Richtung und teilt sich unmittelbar östlich des BÜ in zwei gleichwertig ausgebauten Äste nach Norden und nach Süden.

Östlich des BÜ zweigt die Straße "Im Osterfeld" in die Straße "Im Lienesch" ein und westlich des BÜ zweigt die Straße "Im Roggenesch" in die Straße "Im Lienesch" ein.

Die Straßenbreite der kreuzenden Gemeindestraße beträgt im Bestand zwischen 4,15 m und 5,05 m. Der BÜ befindet sich außerorts.

- **Rad-/Fußwege:**

Es sind keine separaten Geh- und Radwege vorhanden.

- **Einmündende Wege:**

Innerhalb des 27 m Räumbereiches befinden sich folgende Ein- und Ausfahrten:

Im I. Q      Seitenweg „Im Roggesch“ (bit.)

Im II. Q     Seitenweg „Im Osterfeld“ (bit.) und gerader Verlauf auf gepflasterte Grundstückzufahrt

## Aufhebung

BÜ Bahn-km 69,770 „Im Lienesch“, Strecke 1502

Im III. Q      Seitenweg „Im Lienesch“ (bit.)

Im IV. Q      Ackerzufahrt (Rasen) und gerader Verlauf ein unbefestigter Feldweg

- **Verkehrszählung**

Gemäß Verkehrszählung vom September 2022 beträgt die Verkehrsstärke am BÜ 121 Kfz/Tag (*mäßiger* Verkehr). Durchschnittlich konnten 2 Fußgänger und 65 Fahrradfahrer pro Tag erfasst werden.

- **BÜ-Beschilderung und Fahrbahnmarkierung:**

Die straßenverkehrsmäßige Ankündigung des Bahnüberganges erfolgt beidseitig des BÜ durch das Verkehrszeichen VZ151 (Bahnübergang). Im direkten BÜ-Kreuzungsbereich sind Fahrbahnbegrenzungslinien sowie Haltlinien markiert. Im weiteren Verlauf der Gemeindestraße sind keine weiteren Fahrbahnmarkierungen aufgebracht.

- **Entwässerung:**

Die Abführung des auf den Asphaltflächen der Gemeindestraße anfallenden Oberflächenwassers erfolgt über das vorhandene Quergefälle flächig in die unbefestigten Seitenbereiche.

- **Zusammenfassung des Ist-Zustandes**

Der vorhandene Zustand an dem BÜ km 69,770 „Im Lienesch“ lässt sich wie folgt beschreiben:

♦ Streckencharakteristik:	Hauptbahn, eingleisig, nicht elektrifiziert
♦ zul. Geschwindigkeit:	120 km/h
♦ Bremswegabstand:	1000 m
♦ Zugverkehr:	SPNV: 47 Züge/Tag
♦ In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Quakenbrück (Bf), Bersenbrück (Bf)
♦ TK – Technik:	GSM-R ist vorhanden
♦ korrespondierendes Stellwerk:	Stellwerk Quakenbrück
♦ Vorhandene Sicherung	EBÜT 80 LzH (IBN 1891) 2 x Halbschranke 6 x Lichtzeichen 6 x Andreaskreuze
♦ Vorhandener Oberbau:	W54-1667-B90
♦ Vorhandene BÜ-Befestigung:	innoStrail (8 Innenplatten) ca. 7,2 m Außenbefestigung in Asphalt
♦ Energieversorger (EVU):	vorhanden, ZAS am BSH
♦ vorhandene BÜ-Beleuchtung:	nein
♦ Kreuzende Straße:	Gemeindestraße „Im Lienesch“

---

◆ zul. Straßengeschwindigkeit:	70 km/h (außerorts)
◆ zul. Straßenbefestigung:	Asphalt
◆ Straßenbreite vor und hinter dem BÜ:	zwischen 4,15 m und 5,05 m
◆ Einstufung der Straßenverkehrsstärke (gem. §11 Abs. 13 EBO):	mäßig, 121 Kfz/Tag, (Verkehrszählung: 06.-08.09.2022)
	Durchschnittlich konnten 2 Fußgänger und 65 Fahrradfahrer pro Tag erfasst werden.
◆ Markierungszustand:	Randmarkierungen: nicht ausreichend Mittellinienmarkierung: nicht vorhanden Haltebalken: nicht ausreichend
◆ Vorhandene Rad-Fußwege über den BÜ:	Nein
◆ Vorh. Seitenwege innerhalb der Räumstrecke, hier gerader Verlauf:	Q.II: gepflasterte Grundstückzufahrt Q. IV: unbefestigte Ackerzufahrt, unbefestigter Feldweg

## 5. Beschreibung des geplanten Zustandes

### 5.1 Rückbauarbeiten Bahnübergang

Der Bahnübergang „Im Lienesch“ in Bahn-km 69,770 wird aufgehoben. Die vorhandene Bahnübergangssicherung, bestehend aus zwei Halbschranken, sechs Lichtzeichen sowie sechs Andreaskreuzen wird zurückgebaut. Die vorh. LST-Komponenten (Kontakte, HET, etc.) werden ebenfalls entfernt.

Im I. Quadranten wird das vorhandene Rechteck-Betonschaltheus einschl. des Kabelschachtes Gr. VII, der vorhandenen Pflasterfläche sowie des vorh. F-Kasten zurückgebaut und fachtechnisch entsorgt.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin bietet das beantragte Vorhaben unter Beibehaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs keine Möglichkeit, die Eisenbahnanlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien im Sinne von § 11a AEG zu nutzen.

### 5.2 Tiefbauarbeiten

Die bituminösen Anschlussbereiche werden zurückgebaut und entsiegelt. Die bestehenden Schutzplanken und Kabelaufbauschächte werden abgebrochen und fachtechnisch entsorgt. Als natürliche Begrenzung zum Gleisbereich werden beidseitig des Bahnübergangs Erdwälle mit einer Neigung von 1:1,5 aufgeschüttet, verdichtet und mit Rasenansaat versehen.

### 5.3 Beschilderung und Markierung

Die Andreaskreuze einschließlich der Zusatzschilder mit Richtungsangabe werden aufgehoben und zurückgebaut. Ebenso erfolgt der Rückbau der Bahnübergangsankündigungen VZ151 mit Zusatzschildern in den Quadranten II und IV. Beidseitig der Bahntrasse werden vor den aufgeschütteten Erdwällen Absperrbaken (Vz 600-30) installiert.

## 5.4 BÜ-Befestigung / Oberbauarbeiten

Die vorhandene BÜ-Befestigung mit innoStrail Innenplatten (8 x IP) wird zurückgebaut. Die bituminös befestigten Fahrbahnanschlüsse werden ebenfalls abgebrochen.

Im Gleis-/Kreuzungsbereich müssen infolge der Rückarbeiten der BÜ-Befestigung und der bituminösen Anschlüsse Anpassungsarbeiten vorgenommen werden:

- Bettungsarbeiten (Schwellenfächer freimachen, wieder andecken, Schotter ergänzen und soweit erforderlich Hand-Stopfarbeiten)

Der ursprüngliche Regelquerschnitt der Bahn wird wieder hergestellt.

Der vorhandene Oberbau W54-1667-B90 im Kreuzungsbereich bleibt bestehen.

## 6. Tangierende Planungen

### Nur nachrichtlich und nicht Bestandteil des Planrechtsantrages:

#### Ersatzweg:

Bahnparallel wird ein ca. 450 m langer und 4,75 m breiter Ersatzweg zum benachbarten Bahnübergang bei Bahn-km 70,2 ausgebaut. Die neue Wegebefestigung des Weges erfolgt mit einem 0,50 m breiten Bankett. Es wird eine Ausweichbucht vorgesehen.

Die neu errichtete Straße wird als Samtgemeindeverbindungsweg übernommen. Dies wurde ebenfalls mit dem Straßenbaulastträger sowie der Samtgemeinde abgestimmt.

Der Ausbau des Ersatzweges wird im Rahmen der Flurbereinigung durch das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (Dezernat 4) durchgeführt. Im Jahr 2022 wurden mehrere neue Flurbereinigungsverfahren in Weser-Ems genehmigt, darunter in Badbergen, Butjadingen und Moorweg.

Im Rahmen der Flurbereinigung in der Samtgemeinde Artland werden diverse Straßen ertüchtigt. Im Rahmen der Aufhebung soll ein Ersatzweg gebaut werden, welcher von der Flurbereinigungsbehörde gebaut und an den Straßenbaulastträger übergeben wird. Die Finanzierung erfolgt über eine Kreuzungsvereinbarung.

## 7. Temporär zu errichtende Anlagen

Als Baustelleneinrichtungsflächen können die befestigten Flächen innerhalb des Kreuzungsbereiches auf Bahngrund genutzt werden:

- Grundstück: Gemarkung Langen (Osn), Flur 4, Flurstücks- Nr.: 97/5 (30 +25 m<sup>2</sup>)

Die Größe der BE-Flächen beträgt 55 m<sup>2</sup>. Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Wegenetz. Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen werden die Baustelleneinrichtungsflächen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand verlassen. Alle benutzten Straßen, Wege und Grundstücke werden während der gesamten Bauzeit in einem einwandfreien, verkehrssicheren Zustand gehalten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die benutzten öffentlichen Straßen und Wege sowie BE-Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.

## 8. Baudurchführung

Die Rückbaumaßnahme am Bahnübergang „Im Lienesch“ Bahn-km 69,770 wird voraussichtlich im Jahr 2026 (III. - IV Quartal) durchgeführt. Die Dauer der Baumaßnahme beträgt ca. eine Woche und wird so kurz wie möglich gehalten.



**Nur zur Information:**

Der Ausbau des geplanten Ersatzweges erfolgt vor der Rückbaumaßnahme des Bahnübergangs, sodass hier die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke beidseitig des BÜ gewährleistet wird.

Erforderliche Sperrpausen für den Bahnbetrieb werden vor Einrichtung des Vorlaufbetriebs beantragt. Baubetriebliche Anmeldungen für Kabelverlegearbeiten und bautechnische Arbeiten im BÜ-Kreuzungsbereich werden bei den zuständigen Stellen der DB AG eingereicht.

**9. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes****9.1 Betroffenes Fachrecht**

Folgende Belange des Umweltschutzes sind bei dem beantragten Vorhaben maßgeblich betroffen:

- Eingriffsregelung (BNatSchG, siehe Unterlage 10)
- Artenschutz (BNatSchG, siehe Unterlage 11)
- Lärmschutz (AVV Baulärm)

Aus Sicht der Vorhabenträgerin werden durch das Vorhaben keine Tatbestände erfüllt, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würden.

Die Untere Naturschutzbehörde beim Landkreis Osnabrück wurde angeschrieben und um Stellungnahme hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Fragestellungen gebeten. Gemäß Rückmeldung vom 13.06.2025 bestehen seitens der UNB grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

**9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung****9.2.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der „Verursacher eines Eingriffs [...] verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.“ Diese Pflicht ist durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen umzusetzen. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen können auf diese Weise vollständig vermieden oder die Eingriffsintensität soweit minimiert werden, dass sie unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleibt.

Aufgrund der bestehenden Standards werden auf der Baustelle folgende Minderungsmaßnahmen durchgeführt:

- Um die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten, ist die Flächeninanspruchnahme flächensparend und flächenschonend durchzuführen.
- Zur Minimierung von Baulärm, Abgasen und sonstigen Schadstoffen kommen Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Staub entwickelnde Stoffe sind vor dem Transport abzudecken oder zu befeuchten. Bauflächen und -zufahrten, die bei der Befahrung Staub entwickeln, sind ebenfalls zu befeuchten.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in Oberflächengewässer oder das Grundwasser gelangen. Baufahrzeuge und Baumaschinen müssen deshalb regelmäßig gewartet und auf Leckagen kontrolliert werden. Ölbindemittel und

Gewässersperren sind vorzuhalten. Auftretende Bodenverunreinigungen werden unverzüglich entfernt.

- Die Betankung und Befüllung von Maschinen und Geräten ist ausschließlich mit Unterlage von Auffangwanne und in den dafür vorgesehenen Flächen innerhalb der Baustelle zulässig.
- Sobald größere Mengen verschüttet worden sind (mehr als tropfenartiges Verkleckern) wie z.B. durch Umkippen eines Kanisters, ist die Ursache des Verschüttens sofort abzustellen, die Verunreinigung auszubauen bzw. die Ausbreitung zu verhindern. Des Weiteren sind sofort die Bauüberwachung und Projektleitung zu informieren. Sollten die Stoffe in sensible Bereiche gelangt sein, sind ggf. außerdem Feuerwehr (sofort) und Naturschutzbehörde/ Wasserschutzbehörde/ Bodenschutzbehörde zu informieren.
- Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen zu säubern. Dies beinhaltet zum einen die Entfernung u.a. von Fremdstoffen. Verfestigter bzw. verdichteter Boden ist zu lockern, damit eine natürliche Sukzession beschleunigt wird bzw. eine Wiederherstellung der ursprünglichen Vegetation/ Biotoptypen erfolgen kann.
- Die Vorschriften der DIN 18300 „Erdarbeiten“, DIN 18915 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Bodenarbeiten“, DIN 18916 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Pflanzen und Pflanzarbeiten“, DIN 18917 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Rasen und Saatarbeiten“, DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ und DIN 19731 „Verwertung von Bodenmaterial“ sind zu beachten.

Weitergehend werden die folgenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen umgesetzt:

#### Maßnahme 001 V: Gehölz-/Baumschutz

Es werden Maßnahmen zum Schutz vor temporären Gefährdungen gem. R SBB (Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) und DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) durchgeführt. Dazu gehört der erste Baum der Baum-Strauchhecke im IV. Quadranten. Hier ist ein fest verankerter Zaun von 200 cm Höhe erforderlich, um den Baum und den Wurzelbereich während des Rückbaus der Anlagenteile sowie dem Bau des Erdwalls zu schützen. Dabei ist ein Abstand von mind. 2,5 m zum Baumstamm einzuhalten. Sollten die 2,5 m Mindestabstand aus Platzgründen nicht einzuhalten sein, ist dieser auf den maximal möglichen Abstand zu reduzieren, um wenigstens Verletzungen am Stamm zu vermeiden. Aushub im Wurzelbereich ist ausschließlich in Handarbeit oder durch Absaugen durchzuführen. Wurzeln im Bereich der Tragschichten werden erhalten und nach dem Aushub des Bodens unverzüglich wieder mit geeignetem Substrat verfüllt. Schäden werden zu Lasten des Verursachers sofort baumpflegerisch behandelt. Wundversorgung erfolgt bei unvermeidlichen Beschädigungen der Wurzeln durch Glattschneiden und Auftragen von Wundverschlussmittel.

#### 9.2.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Des Weiteren werden zur Vermeidung der Auslösung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG folgende Maßnahmen umgesetzt:

Um durch die ggf. notwendigen Gehölzrückschnitte eventuell darin brütende Vögel nicht zu beeinträchtigen und keinen Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG auszulösen, sind die Rückschnittarbeiten gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchzuführen. Dies gilt für den gesamten Baubereich. Das anfallende Schnittgut ist ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums zu entfernen, um eventuelle Vogelbruten darin zu vermeiden.

### 9.2.3 Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm

Laut Baulärmgutachten (siehe Unterlage 10) kommen die Untersuchungen zu den baubedingten Schallimmissionen zu dem Ergebnis, dass basierend auf den zur Verfügung gestellten Angaben prognostizierte Beurteilungspegel oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht gegeben sind. Ein Schutzmaßnahmenkonzept infolge baubedingter Schallimmissionen ist demzufolge nicht erforderlich.

Geräuschimmissionen, die durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufen werden, sind in der Nachbarschaft nicht vollständig auszuschließen. In diesem Zusammenhang werden folgende Schutzmaßnahmen umgesetzt, um bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gem. den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren:

1. Der Einsatz „**leiser**“ **Baumaschinen** wird im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung berücksichtigt. Die zum Einsatz kommenden Baugeräte und -- Baumaschinen werden der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Dies gilt auch für Baugeräte und -maschinen, die vor dem Inkrafttreten vorgenannter Regelwerke in Betrieb genommen wurden.
2. Der Einsatz „**lärmarm**“ **Bauverfahren** findet im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung Berücksichtigung.
3. Die **regelmäßige Wartung der Baugeräte und –maschinen** wird vor Ort durchgeführt. Durch den ordnungsgemäßen Zustand werden beispielsweise zusätzliche Störgeräusche vermieden.
4. Im Vorfeld der Maßnahme werden die vor Ort tätigen Mitarbeiter über „**lärmarmes**“ **Verhalten** eingewiesen. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass unnötige Leerlaufzeiten von Baugeräten und –maschinen zu vermeiden sind. Die Einhaltung wird durch regelmäßige Kontrollen durch die örtliche Bauüberwachung überprüft.
5. 2 Wochen vor Baubeginn werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme aktiv durch die Vorhabenträgerin über die Baumaßnahmen informiert. Die Information beinhaltet die Kontaktdaten einer sich vor Ort befindenden Ansprechstelle, an die sich die Anwohner bei Fragen zur Lärmsituation wenden können.
6. Es werden im Zuge der Maßnahme **keine lärmintensiven Nachtarbeiten** (zwischen 20:00 und 7:00 Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen durchgeführt. Es finden die Bauarbeiten ausschließlich tagsüber statt.
7. Im Vorfeld der Bautätigkeiten werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig über die besonders lärmintensiven Bautätigkeiten und deren Auswirkungen (Schallpegel, Dauer) informiert. Die **Information der Anwohner** erfolgt schriftlich über Posteinwurf.
8. Die DB InfraGO AG sieht die **Schaffung einer ständigen, vor Ort befindlichen Anlaufstelle** (Bauüberwacher) zur Behandlung baulärmbedingter Probleme der Anrainer vor. Die Bauüberwachung wird im Vorfeld der Maßnahme benannt und ist während der Durchführung von Bauarbeiten telefonisch erreichbar.

Im Rahmen dieser Maßnahme sind ausschließlich Rückbauarbeiten (LST-Komponente, BÜ-Befestigungsplatten, bit. Befestigung im Kreuzungsbereich) mit Zweiwegebagger und Lkw 2-Achser tagsüber erforderlich, punktuell und zeitlich kurz begrenzt. Lärmintensive neue Tiefbau,- Asphalt- oder Rammarbeiten sind nicht vorgesehen.

Laut Baulärmgutachten werden infolge der Baumaßnahmen zudem keine relevanten baubedingten Erschütterungsimmissionen auftreten. Auch etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten. Infolgedessen ist bei baubedingten Erschütterungen kein Schutzmaßnahmenkonzept notwendig.

### **9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen**

Da kein Eingriff i. S. des BNatSchG vorliegt, sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

### **9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange**

#### 9.4.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff. BNatSchG/ BKompV

##### Biotope

Durch den Baubetrieb (Baumaßnahmen, Fahrzeuge) besteht eine Verletzungs- und Beschädigungsgefahr für die an das Baugeschehen angrenzenden Gehölze. Um Beeinträchtigungen dieser Gehölze zu vermeiden, werden sie bauzeitlich mit einem Gehölzschutzzaun versehen (Maßnahme 001\_V).

Für die Wiederherstellung des Streckenquerschnitts der Bahnstrecke werden Randwege (52.04.06a) im Bereich von Ruderalflur (39.06.03) neugebaut. Es werden aber auch rd. 90 m<sup>2</sup> der Straße (52.01.01a) sowie das vorhandene Betonschaltheus (52.04.06; rd. 7 m<sup>2</sup>) zurückgebaut. Die Flächen werden im Anschluss begrünt (34.09). Insgesamt kommt es daher nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Biotoptypen, da die Aufwertung von Biotoptypen größer ist als die Abwertung.

##### Tiere und Pflanzen

Von den Baustellenaktivitäten gehen akustische und optische Reize aus, welche zu einer Störung vor Ort lebender Tiere führen können. Aufgrund der Vorbelastung durch die Bahnstrecke sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung werden diese jedoch als unerheblich angesehen.

##### Boden

Die BE-Flächen sind auf bereits befestigten Flächen vorgesehen. Um Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden in Form von schädlichen Bodenveränderungen zu vermeiden, dürfen unbefestigte Flächen nicht beansprucht werden oder es werden Bodenschutzmaßnahmen nach aktuellen Regelwerken (DIN 19639) eingehalten.

Es werden zwar 30 m<sup>2</sup> für die Wiederherstellung des Streckenquerschnitts neuversiegelt, aber im Gegenzug auch rd. 97 m<sup>2</sup> durch den Rückbau des Betonschaltheuses sowie der Straße

entsiegelt, so dass es insgesamt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden kommt.

#### Wasser

Bauzeitlich besteht ein erhöhtes Risiko des Eintrags von Schadstoffen ins Grundwasser. Bei Einhaltung der gängigen technischen Umweltstandards, in Bezug auf die Vermeidung von Gewässerverunreinigungen, sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

#### Klima und Luft

Es ist mit geringen baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu rechnen. Zur Vermeidung unnötiger Beeinträchtigungen durch Abgase kommen Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die BE-Flächen sind ggf. zur Minderung der Staubentwicklung vor der Befahrung zu befeuchten.

#### Landschaftsbild

Die durch die Baustelle und die Baustellenfahrzeuge verursachte visuelle Beeinträchtigung ist aufgrund der Vorbelastung durch die Bahnstrecke und die kurze Bauzeit (1 Woche) als gering einzustufen. Somit kommt es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion. Durch die kurze Bauzeit sind zudem keine erheblichen akustischen Beeinträchtigungen der Landschaft zu erwarten.

#### 9.4.2 Auswirkungen auf artenschutzrechtliche relevante Arten/ Aussagen zum besonderen Artenschutz

Das Vorkommen der meisten streng geschützten Tier- und Pflanzenarten im Umfeld des BÜ „Im Lienesch“ kann aufgrund ihrer Verbreitung im Allgemeinen und ihrer Lebensraumsansprüche im Besonderen ausgeschlossen werden. Sollten Gehölzrückschnitte erforderlich sein, so sind diese in der gesetzlich zulässigen Frist zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchzuführen. Ein Tötungsrisiko für Vögel kann auf diese Weise vermieden werden.

#### 9.4.3 Auswirkungen durch Baulärm oder Erschütterungen

Im Zuge der Umbaumaßnahme am Bahnübergang kommt es durch den kurzen Einsatz von Baumaschinen und Bautätigkeiten zu vorübergehenden baubedingten Schallimmissionen, die insbesondere Auswirkungen auf die östlich des BÜ wohnenden Anwohner haben können. Grundsätzlich ist die Umgebung durch den Verkehrslärm durch den Schienenverkehr bereits vorbelastet.

Die Baumaßnahmen beschränken sich größtenteils auf Abbrucharbeiten von Betonfundamenten und Asphaltbefestigungen sowie Erdarbeiten. Der eingesetzte Hydraulikbagger wird insbesondere bei den kleinflächigen Abbrucharbeiten nur punktuell und zeitlich begrenzt eingesetzt, um die auftretenden Schallimmissionen so gering wie möglich zu halten.

Besonders lärmintensive Bautätigkeiten (wie z.B. Rammen) werden nicht durchgeführt. Die nächstgelegene Wohnbebauung liegt ca. 50 m vom Vorhaben entfernt auf der Ostseite der Bahnstrecke. In Bezug auf den entstehenden Baulärm werden die unter Punkt 9.2.3 aufgeführten Schutzmaßnahmen präventiv umgesetzt, um bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gemäß den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren.

## 9.5 Rechtliche Bewertung

### 9.5.1 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG

Durch die geplante Baumaßnahme kommt es nicht zu Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die als Eingriff i. S. des § 14 BNatSchG zu werten sind. Im Rahmen des Vorhabens wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Nach Anwendung der genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme fällt der Konflikt B1 „Erhöhtes Verletzungsrisiko angrenzender Gehölze“ unter die Erheblichkeitsschwelle und erfordert keinen weiteren Kompensationsbedarf. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

### 9.5.2 Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags

Des Weiteren wurde der besondere Artenschutz gem. § 44 BNatSchG beachtet. Die artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG hat ergeben, dass durch das Vorhaben unter Beachtung der gesetzlich vorgegebenen Rückschnittzeiten keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst werden. Eine Ausnahmeprüfung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

### 9.5.3 Ergebnis der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL

In Bezug auf die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben ersichtlich, da nachteilige Auswirkungen auf den ökologischen und chemischen Zustand von Oberflächengewässern sowie auf die Menge und die chemische Beschaffenheit des Grundwassers nicht zu erwarten sind. Die Bewirtschaftungsziele der WRRL und gem. §§ 27 und 47 WHG werden durch die Wirkungen des Vorhabens somit nicht gefährdet.

## 10. Weitere Rechte und Belange

### 10.1 Grunderwerb

Anfallende Bauarbeiten werden auf den im Folgenden aufgeführten öffentlichen Grundstücken durchgeführt:

Eigentümer	Gemarkung	Flur	Flurstücks-Nr.
DB InfraGO AG	Langen	4	97/5
Gemeinde Badbergen	Langen	4	96/3, 97/4
Schlüsselnummer 1	Langen	2	86

Hierbei handelt es sich um eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme der betroffenen Grundstücke. Grunderwerb Dritter findet insoweit nicht statt.

Bei der betroffenen öffentlichen Fläche der Gemeinde Badbergen greift die Duldungspflicht gemäß § 4 EKrG.

Die unter Punkt 6 beschriebene tangierende Maßnahme für den Ausbau des Ersatzweges findet auf den im Folgenden beschriebenen Grundstücken statt und ist **nur zur Information** mit aufgeführt.

Eigentümer	Gemarkung	Flur	Flurstücks-Nr.
Gemeinde Badbergen	Langen	4	97/4
		10	77
Privat		2	52/1
Privat			54/1
Privat			86
Privat			93

## 10.2 Kabel und Leitungen

Das Kabel zur Stromversorgung des vorh. Betonschalthauses wird im Rahmen der Rückbaumaßnahme in Abstimmung mit dem VNB Westnetz zurückgebaut. Die im Umbaubereich vorhandenen Kabel und Leitungen werden bauzeitlich geschützt. Vor Baubeginn werden von der Baufirma Leitungsauskünfte bei den zuständigen Betreibern angefragt. Im Zuge von Tiefbauarbeiten wird die genaue Lage örtlich durch Suchschachtungen erkundet.

## 10.3 Straßen und Wege

Eigentümer und Straßenbaulastträger der die Eisenbahnstrecke kreuzenden Gemeindestraße „Im Lienesch“ ist die:

Gemeinde Badbergen  
vertreten durch die  
Samtgemeinde Artland  
Markt 1  
49610 Quakenbrück

Anordnung Markierung und Beschilderung durch:

Landkreis Osnabrück  
Am Schölerberg 1  
49082 Osnabrück

## 10.4 Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienstes des Landesamtes für Geo-information und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln-Hannover vom 02.12.2020 wird nach Auswertung der Luftbilder im Umbaubereich des Bahnübergangs keine Kampfmittelbelastung vermutet. Jedoch können die vorliegenden Luftbilder nur auf Schäden durch Abwurfkampfmittel überprüft werden. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, werden umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelräumdienst des Landes Niedersachsen bei der RD Hannover-Hameln des LGLN benachrichtigt. Erforderliche Kampfmittelauskünfte wurden beim Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Hameln-Hannover beantragt.

### **10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial**

Die alten Sicherungsanlagen werden komplett ausgebaut (Schalthaus inkl. Kabelschacht, EVU-Anschluss, sechs Lichtzeichen inkl. Andreaskreuze, zwei Halbschranken sowie die weiteren LST-Komponenten). Die LST-Wertstoffe werden gemäß der Richtlinie „LST-Restbaustoffe“ einer Wiederverwertung zum Signalwerk Wuppertal zugeführt. Unter Beachtung der DB-Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen Planen, Durchführen, Abnehmen, Dokumentieren und Abschließen“ wurde projektbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK-Kurzkonzept) gemäß Handbuch BoVEK erarbeitet.

Gemäß BoVEK vom 27.06.2025 befinden sich im Umbaubereich des Bahnübergangs keine Altlastenverdachtsflächen oder Kontaminationsflächen mit Gefährdungspotential.

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten am BÜ fallen Bodenaushub, Asphalt und Beton an. Der Umgang mit den Abfällen erfolgt unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen. Während der Bauausführung wird das gesamte anfallende Aushub- und Abbruchmaterial in Haufwerken auf die BE-Fläche bereitgestellt und nach den gültigen Rechtsgrundlagen beprobt. Aus der jeweiligen Deklarationsanalyse ergeben sich die Einstufungen des Abfalls und die entsprechenden Verwertungs- bzw. Entsorgungswege.

Der Verwertungs- und Entsorgungsvorgang, sowohl für gefährlichen als auch für nicht gefährlichen Abfall, wird durch das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) dokumentiert. Sofern sich bei den Untersuchungen gefährliche Abfälle ergeben, wird die untere Bodenbehörde gem. § 2 Abs.1 des Landesbodenschutzgesetzes hiervon in Kenntnis gesetzt.

### **10.6 Land- und Forstwirtschaft**

Die Zufahrten zu den Feldgrundstücken bleiben östlich wie auch westlich der Bahn uneingeschränkt erhalten. Die Feldzufahrt in QIV wird durch den in einer parallelen Maßnahme geplanten Ersatzweg weiterhin erreichbar.

### **10.7 Brandschutz**

Belange des Brandschutzes sind nicht betroffen, da durch die Umsetzung des Vorhabens keine Erhöhung der Brandlast erfolgt.

## **11. Zustimmungen, Genehmigungen**

Der durch die Baumaßnahme betroffene Baulastträger der kreuzenden Gemeindestraße, die Gemeinde Badbergen, vertreten durch die Samtgemeinde Artland hat der geplanten Baumaßnahme zugestimmt (15.06.2023).

Die zuständige Naturschutzbehörde wurde hinsichtlich des Umwelt- und Naturschutzes an den Planungen beteiligt und hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme geäußert (13.06.2025).



## 12. Abkürzungen

A	Antrieb (Schranke)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
ALV	Anlagenverantwortlicher
AVV	Abfallverzeichnisverordnung
Bf	Bahnhof
BImSchV	Bundes-Immission-Schutzgesetzes
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
dB(A)	Dezibel
DN	Nenndurchmesser
eANV	elektronische Abfallnachweisverfahren
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EVU	Energieversorgungsunternehmen
F-Kasten	Fernsprechkasten
FFH	Flora-Fauna-Habitat
Fü	Überwachungsart: Fernüberwachung
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Rail (Digitalfunk)
HET	Hilfseinschalttaste
IBN	Inbetriebnahme
IP	Innenplatte (BÜ-Befestigung)
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Lautsprecher (Akustik)
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
Lkw	Lastkraftwagen
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LzH	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
NFA 60	Nah-Fern-Anrufschränke
Q	Quadrant
Ril	Richtlinie
Ril 815	Richtlinie Bahnübergangsanlagen, Ausgabe 11/2021
RStO12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
S	Signal / Lichtzeichen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TH-BÜP	Technisches Hilfsmittel für den Bahnübergangsposten
TK	Telekommunikation
ÜL	Überwachungslampe
UT	Unwirksamkeitstaste
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
V	Schranke zur Vollabschrankung der Straße
VNB	Versorgungsnetzbetreiber
VZ	Verkehrszeichen