




Vorhaben:

Unterlage 1

Strecke 5600 München Ost - Simbach (Inn), km 79,249 bis km 79,855  
Umbau BÜ km 79,550 (Steinstraße) in eine Umlaufsperre

## Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	30.01.2026						
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand						
<p>Vorhabenträgerin:</p> <div><div> DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn Friedrich-Ebert-Str. 7 84453 Mühldorf</div><div></div><div></div></div> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>			Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift			
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>		Datum	Unterschrift	<p>Verfasser:</p> <div> Sweco GmbH An der Waisenhausmauer 5 06108 Halle (Saale) 30.01.2026 </div> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>	Datum	Unterschrift		
Datum	Unterschrift							
Datum	Unterschrift							
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>								

	Seite
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
<b>1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)</b>	<b>1</b>
1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme	1
1.2 Lage im Netz	1
1.3 Zuständigkeiten	2
<b>2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)</b>	<b>2</b>
<b>3 Varianten und Variantenvergleich</b>	<b>3</b>
<b>4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes</b>	<b>3</b>
4.1 Sicherungstechnische Anlagen	3
4.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	3
4.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)	3
4.4 Bahnkörper	4
4.5 Betonschaltheus	4
4.6 Bahnübergang	4
4.7 Straße	4
<b>5 Beschreibung des geplanten Zustandes</b>	<b>5</b>
5.1 Sicherungstechnische Anlagen	5
5.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	5
5.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)	5
5.4 Bahnkörper	5
5.4.1 Oberbau	5
5.4.2 Erdbau/Entwässerungseinrichtungen	5
5.4.3 Kabeltrassen	5
5.5 Betonschaltheus	5
5.6 Bahnübergang	5
5.7 Straße	6
<b>6 Tangierende Planungen</b>	<b>6</b>
<b>7 Temporär zu errichtende Anlagen</b>	<b>6</b>
<b>8 Baudurchführung</b>	<b>7</b>
<b>9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes</b>	<b>7</b>
9.1 Betroffenes Fachrecht	7

	Seite
9.2	8
9.2.1	8
9.2.2	9
9.3	10
9.4	11
9.4.1	11
9.4.2	13
9.4.3	14
9.4.4	14
9.4.5	14
9.4.6	15
9.4.7	15
9.4.8	15
9.5	15
<b>10</b>	<b>16</b>
10.1	16
10.2	16
10.3	17
10.4	17
10.5	17
10.6	17
10.7	18
10.8	18
10.9	18
10.10	18
<b>11</b>	<b>19</b>

## **1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)**

### **1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme**

Der BÜ km 79,550 wird von der „Steinstraße“ in einem Winkel von 150 gon gekreuzt. Dabei handelt es sich um eine kommunale Straße. Der BÜ befindet sich innerorts in der Stadt Töging am Inn. Es sind keine gesonderten Geh- und Radwege vorhanden. Im III. Quadranten mündet die Straße „An der Bahn“ und im IV. Quadranten die „Prälat-Friemel-Straße“ innerhalb des Räumbereichs ein.

Die bestehende BÜSA am BÜ km 79,550 hat die Bauform „EBÜT 80“ der Fa. Siemens, bestehend aus sechs Lichtzeichen und zwei Halbschranken. Die Anlage entspricht aus Richtung München der Überwachungsart FÜ (fernüberwacht) und aus Richtung Simbach der Überwachungsart Hp (signalabhängig).

Am BÜ herrscht mäßiger Straßenverkehr.

Die Stadt Töging plant, auf Höhe des Streckenkilometers ca. 78,77 eine Straßenüberführung (SÜ) zu errichten.

Nach Inbetriebnahme des Brückenbauwerkes soll der BÜ km 79,550 künftig nur noch für Fußgänger und Radfahrer nutzbar sein. Die Nutzung des BÜ für Kraftfahrzeuge soll durch die Anordnung einer Umlaufsperre ausgeschlossen werden.

Die oben beschriebene Rückbaumaßnahme der BÜSA und Änderung der Nutzungsart des Bahnüberganges sind Gegenstand dieses Antrages.

Die Planung der neu zu errichtenden SÜ sowie dessen Anbindung an das bestehende Straßennetz ist kein Teil dieser Antragstellung.

### **1.2 Lage im Netz**

Bundesland:	Bayern
Landkreis:	Landkreis Altötting
Gemeinde:	Stadt Töging
Strecke:	5600 München Ost – Simbach (Inn)
Bereich:	km 79,249 bis 79,855
vorhandener BÜ:	km 79,550
Ortslage:	innerorts
Streckengeschwindigkeit:	$v_{\max} = 130 \text{ km/h}$
Netztyp:	eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn
TEN:	Bestandteil des TEN, Kategorie P5/F2
Anzahl der Zugfahrten je 24 h:	44
BÜ- Befestigung:	Kunststoffplatten STRAIL (Mittelpfatten) außen: Asphalt bis Außenkante Schienen

### **Angaben zur Straße:**

Ortslage:	innerorts
Straße:	Steinstraße
Straßenbreite:	b = 4,20 m
Befestigung:	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsbelegung:	max. 279 Fzg. pro Tag
Gehwege:	keine
Straßenbaulastträger:	Stadt Töging

Der BÜ am km 79,550 liegt im Streckenabschnitt Bf Mühldorf – Bf Töging.

### **1.3 Zuständigkeiten**

Vorhabenträgerin:	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn Friedrich-Ebert-Straße 7 84453 Mühldorf am Inn
Straßenbaulastträger	Stadt Töging am Inn Hauptstraße 26 84513 Töging am Inn
Planrechtsbehörde:	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München Arnulfstraße 9/11 80335 München

## **2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)**

Die Stadt Töging am Inn plant den Neubau einer SÜ in ca. km 78,77 über die Strecke 5600 München-Ost – Simbach (Inn). Die SÜ kann den Verkehr, der gegenwärtig den BÜ km 79,550 nutzt, aufnehmen. Der BÜ km 79,550 kann demzufolge nach Inbetriebnahme der SÜ für die Nutzung durch Kraftfahrzeuge geschlossen werden. Da der BÜ im Fußgänger- und Radverkehr Relevanz hat, soll der BÜ nicht gänzlich zurückgebaut werden und für die vorgenannten Verkehre geöffnet bleiben. Entsprechende Vorkehrungen gemäß Regelwerk der DB AG (Umlaufsperrern) gewährleisten auch künftig die sichere Nutzung des BÜ. Diesbezüglich liegt der Stadtratsbeschluss der Stadt Töging vom 15.12.2016 vor. Eine Teileinziehung der Verkehrsfläche ist seitens der Stadt Töging beabsichtigt.

Die Stadt Töging hat dem Vorhaben im Rahmen der Entwurfsplanung mit Datum vom 17.01.2023 zugestimmt.

### **3 Varianten und Variantenvergleich**

Im Rahmen der Brückenplanung wurden Varianten untersucht. Der vorliegenden Lösung wurde im Rahmen einer Variantenbetrachtung und Abstimmung mit der Stadt Töging als zuständiger Straßenbaulastträger der Vorrang gegeben. Sie schafft die ideale Voraussetzung zur Anpassung des Bahnüberganges.

### **4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes**

#### **4.1 Sicherungstechnische Anlagen**

Die bestehende BÜSA am BÜ km 79,550 hat die Bauform „EBÜT 80“ der Fa. Siemens, bestehend aus sechs Lichtzeichen und zwei Halbschranken. Sie wurde im Jahr 1989 in Betrieb genommen.

Der Streckenbremsweg im betrachteten Bereich beträgt 1000 m. Die Streckengleisfreimeldung erfolgt mittels Achszählern. Die Zugsicherung erfolgt mit PZB 90.

Das Betonschaltheus befindet sich im II. Quadranten.

#### **4.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom**

Der BÜ km 79,550 besitzt keinen eigenen Netzanschluss. Er wird vom Netzanschluss des BÜ km 79,845 mit gemeinsamen Energiezähler, untergebracht in einem Außenverteiler neben dem Schaltheus des BÜ, versorgt. Demnach ist gleisparallel ein Stromkabel vom BÜ km 79,845 zum BÜ km 79,550 verlegt.

Die Eisenbahnstrecke ist nicht elektrifiziert.

#### **4.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)**

Zwischen Mühldorf (Oberbay) und Töging (Inn) besteht keine Streckenfernsprechverbindung. Die Kommunikation zwischen den Zugmeldestellen erfolgt über GSM-R FbS. Der am BÜ nahe des Betonschaltheuses stehende Streckenfernsprecher ist außer Betrieb.

Zwischen Mühldorf (Oberbay) und Töging (Inn) ist auf der bahnlinken Seite ein erdverlegtes Cu-Strecken-kabel vorhanden. Über das Kabel laufen die Streckenblockinformationen, das GSM-R-Festnetz und die ZN-Verbindung. Rechts der Bahn verläuft ein LWL-Kabel von Vodafone.

#### **4.4      Bahnkörper**

Von München kommend verläuft die Strecke im Betrachtungsbereich auf einer in Richtung Töging (Inn) geneigten Geraden.

Der eingleisige Streckenabschnitt auf der freien Strecke wird infolge der bestehenden Trassierung und des bestehenden Bahnübergangs mit  $V_{\max} = 130 \text{ km/h}$  betrieben.

Im Baubereich befinden sich Schienen vom Typ S 54, verlegt auf B70-Schwellen.

Im überplanten Bereich erfolgt die Entwässerung des Streckengleises über Bahngräben, in denen das anfallende Wasser örtlich versickert. Tiefenentwässerungen sind nicht bekannt.

#### **4.5      Betonschalthaus**

Im II. Quadrant befindet sich das BÜ-Schalthaus. Es handelt sich um ein rechteckiges Betonschalthaus.

#### **4.6      Bahnübergang**

Der BÜ km 79,550 wird in einem Winkel von ca. 150 gon von der „Steinstraße“ gekreuzt. Die Fahrbahn ist im Kreuzungsbereich aktuell bis zu 4,50 m breit und mit Asphalt befestigt. Die Asphaltdeckschicht ist bis an die Außenkanten der Schienen herangeführt; zwischen den beiden Schienen befinden sich BÜ-Mittelpatten STRAIL in einer Breite von 11,30 m.

#### **4.7      Straße**

Die Fahrbahnbreite der Steinstraße beträgt im Kreuzungsbereich zwischen 4,00 m und 4,50 m, der Kreuzungswinkel beträgt 150 gon. Der Straßenoberbau im Kreuzungs- und Räumbereich besteht aus Asphalt. Die Straßengeschwindigkeit ist auf 50 km/h begrenzt.

Einmündungen innerhalb des 27 m-Räumbereiches:

- Quadrant III: Stadtstraße „An der Bahn“ (asphaltiert)
- Quadrant IV: Stadtstraße „Prälat-Friemel-Straße“ (asphaltiert)

Unmittelbare Randbebauung ist nicht vorhanden.

Straßenbaulastträger der Steinstraße und der einmündenden Straßen ist die Stadt Töging am Inn.

Verkehrsstärke: max. 279 Kfz/Tag, DTV < 2500 Kfz/24 h – mäßiger Verkehr (Quelle: Verkehrszählung 04.2024)

Es werden keine separaten Rad-/Gehwege über den BÜ geführt.

## **5 Beschreibung des geplanten Zustandes**

### **5.1 Sicherungstechnische Anlagen**

Die EBÜT80-Altanlage wird vollständig zurückgebaut und der Verwertung zugeführt. Im Vorfeld werden sämtliche Kabelanschlüsse abgemeldet, getrennt bzw. verkappt. Erdverlegte Kabel werden geschnitten und verkappt. Die entstehenden Baugruben werden verfüllt.

### **5.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom**

In der Unterverteilung des BÜ km 79,835 wird der Anschluss des BÜ km 79,550 sowie die Zuleitung zum BÜ km 79,550 zurückgebaut.

### **5.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)**

Der am BÜ vorhandene außer Betrieb befindliche Streckenfernsprecher wird zurückgebaut und entsorgt.

### **5.4 Bahnkörper**

#### **5.4.1 Oberbau**

Am vorhandenen Oberbau werden keine Änderungen vorgenommen.

#### **5.4.2 Erdbau/Entwässerungseinrichtungen**

Die bestehenden Entwässerungsgräben bleiben unverändert. Im Bereich des zurückgebauten Bahnüberganges ist kein Entwässerungsgraben vorhanden, hier wird das Streckenprofil des Bahnkörpers hergestellt.

#### **5.4.3 Kabeltrassen**

Änderungen am Kabeltiefbau sind im Bereich der BÜ-Auflassung nicht geplant.

### **5.5 Betonschalthaus**

Das rechteckige Betonschalthaus im II. Quadranten wird zurückgebaut.

### **5.6 Bahnübergang**

Der BÜ km 79,550 wird für den Kraftfahrzeugverkehr aufgelassen. Sämtliche Komponenten der BÜSA werden zurückgebaut. Die STRAIL-Mittelplatten werden soweit zurückgebaut, dass auf Höhe der Umlaufsperre Mittelplatten in einer Breite von 3,00 m verbleiben. Es wird zur



Kreuzung der Bahnanlagen im Winkel von 100 gon eine einfache Umlaufsperre errichtet. Der Kreuzungskilometer verschiebt sich um ca. 2 m in aufsteigender Kilometrierungsrichtung. Die Straßenverkehrsflächen werden entsprechend angebunden.

Bei einer zugrunde gelegten Annäherungsgeschwindigkeit von 120 km/h sind in beiden Fahrrichtungen Sichtflächen auf einer Länge von 303 m freizuhalten, da die Sicherung des BÜ mit Umlaufsperrern mittels Übersicht erfolgt. Zur Verhinderung des unbefugten Querens der Bahnanlagen außerhalb der Umlaufsperre im Bereich der ehemaligen Straße werden Zäune auf einer Länge von jeweils 10 m errichtet.

## **5.7 Straße**

Die Straßenverkehrsflächen werden wie folgt zurückgebaut: Auf der Nordseite (Quadrant II/III) wird der Asphalt so geschnitten, dass in der Straße „An der Bahn“ eine eindeutige Kurvenverbindung von Nordwest nach Ost (bzw. umgekehrt) für den Kfz-Verkehr entsteht. Auf der Südseite (Quadrant I/IV) wird der Asphalt bis auf Höhe der Umlaufsperre auf ganzer Straßenbreite zurückgebaut und dann weiter bis zur „Prälat-Friemel-Straße“ auf etwa halber Breite, damit für den Fuß- und Radverkehr eine ausreichend breite Zuwegung zur Umlaufsperre verbleibt. Dabei haben die Asphaltflächen im Kreuzungsbereich eine Breite von 2,40 m. Am verbleibenden Straßenabschnitt Steinstraße / Straße An der Bahn wird eine Leitplanke neu angeordnet.

Die asphaltierten Bereiche für den Geh- und Radweg werden neu hergestellt und an die verbleibenden Straßenverkehrsflächen angebunden. Auf beiden Seiten der Umlaufsperre wird das Verkehrszeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen“ aufgestellt. Weiterhin wird an der südlichen Zuwegung zur Umlaufsperre das Verkehrszeichen 240 „kombinierter Geh- und Radweg“ aufgestellt.

## **6 Tangierende Planungen**

Im Streckenkilometer ca. 78,77 plant die Stadt Töging am Inn die Errichtung einer Straßenüberführung. Die Inbetriebnahme des Brückenbauwerkes (geplant 2026) ist die Voraussetzung, dass der BÜ km 79,550 beseitigt werden kann.

Der benachbarte BÜ km 78,949 wird ebenfalls nach Inbetriebnahme der SÜ beseitigt. Für diese Beseitigung erfolgt eine separate Antragstellung zur Herstellung des Planrechtes.

## **7 Temporär zu errichtende Anlagen**

Für die Baustelleneinrichtung wird eine ca. 100 m<sup>2</sup> große Fläche im II. Quadranten westlich des BÜ genutzt. Sie befindet sich teilweise auf Gelände der Vorhabenträgerin, teilweise auf dem Grundstück eines privaten Grundstückseigentümers. Die Oberfläche wird beräumt. Von dort aus ist ein direkter Anschluss an das öffentliche Straßennetz gegeben. Der Bau einer Baustraße ist nicht erforderlich.

Nach Beendigung der Baumaßnahme wird der ursprüngliche Zustand der Fläche wiederhergestellt. Die vorgenannte, temporäre BE-Fläche ist im Plan Unterlage 9.1 dargestellt.

## **8 Baudurchführung**

Die Änderung der Nutzungsart ist unmittelbar nach Inbetriebnahme der Straßenüberführung geplant.

Für die Durchführung der Maßnahme Anbindung Zuwegung Umlaufsperre ist geringfügig eine Grundstücksinanspruchnahme erforderlich (Eintrag Nutzungsbefugnis). Für die Errichtung der BE-Fläche wurde eine Nutzungsbefugnis eingeholt.

Die Baumaßnahme erfolgt bei Vollsperrung der Straße im BÜ-Bereich. Die Umleitung erfolgt über die östlich gelegene Erhartinger Straße.

Die Baustelle ist direkt vom öffentlichen Straßennetz von der Erhartinger Straße über den östlichen Abschnitt der Straße An der Bahn erreichbar. Die Straße An der Bahn wird zur Sackgasse erklärt und für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Vor Baubeginn werden die Maßnahmen entsprechend angekündigt. Die Baudurchführung erfolgt in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

Der Eisenbahnbetrieb wird während der Baumaßnahme weitestgehend aufrechterhalten. Arbeiten im Gefahrenbereich des Gleises erfolgen in Zeiten der nächtlichen Betriebsruhe.

Es wird mit einer Bauzeit von ca. 8 – 9 Tagen gerechnet. Die Bauarbeiten erfolgen im Zeitraum von 7 – 20 Uhr. Nachtarbeit lässt sich nicht vollständig ausschließen (max. 2 Tage). Hier erfolgt jedoch kein Maschineneinsatz.

## **9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes**

### **9.1 Betroffenes Fachrecht**

Die rechtlichen Grundlagen zur Durchführung und Bewertung des Vorhabens sind:

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG, vom 29.07.2009, zuletzt geändert am 23.10.2024)
- Bayerische Kompensationsverordnung von 07.08.2013 (GVBl. S. 517, BayRS 791-1-4-U), geänd. durch §2 des Gesetzes vom 23.06.2021 (GVBl. S352))
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24. Februar 2010 (BGBl. I Seite 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23.10.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) vom 19. Dezember 1986 zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 21.01.2013 (BGBl. I S. 95)

- die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I, zul. geänd. durch Art. 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)

## **9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung**

### **9.2.1 Lärm- und Erschütterungsschutz**

#### Betriebsbedingte Immissionen:

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und demzufolge auch keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Immissionen gegeben, dementsprechend sind diesbezüglich keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

#### Baubedingte Immissionen:

Zur Minimierung von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm und damit von potenziellen Betroffenheiten während des Baubetriebs werden nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren  
Durch das beauftragte Bauunternehmen werden ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik entsprechen (siehe 32. BImSchV).
- Baustellen werden zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots geplant, eingerichtet und betrieben.
- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
- Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen.
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).

Zur Minderung baubedingter Erschütterungen werden nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Verwendung von erschütterungsarmen Baumaschinen und Bauverfahren

Durch das beauftragte Bauunternehmen werden ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen (siehe 32. BImSchV).

- Baustellen werden zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots geplant, eingerichtet und betrieben.
- Umfassende Information der betroffenen Anwohner im Vorfeld der Baumaßnahmen (insbesondere über die Art und Dauer von Bauarbeiten).
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
- Durchführung von gebäudetechnischen Beweissicherungen vor bzw. nach Ende der Baumaßnahmen für Gebäude im Bereich der Baumaßnahmen

### 9.2.2 Naturschutz

Folgende Maßnahmen wurden zur Minimierung/Vermeidung der naturschutzfachlichen Eingriffe hinsichtlich der Schutzgüter Arten und Lebensräume, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild festgelegt:

Neben den allgemeinen Minderungsmaßnahmen, die im Rahmen der guten fachlichen Praxis eingehalten werden oder bereits in der Planung berücksichtigt werden wie:

- Sicherung und Schutz des Oberbodens: Abtrag des Oberbodens vor Baubeginn, ordnungsgemäße Zwischenlagerung außerhalb des Baufelds und Wiederverwendung nach Ende der Bauzeit gemäß DIN 18915, 19639 und 19731 (Mietenhöhe max. 2 m, ggf. Zwischenbegrünung)
- Vollständiger Rückbau der BE-Flächen und bauzeitlichen Einrichtungen
- Minimierung der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung außerhalb bereits befestigter Verkehrsflächen. Beim Betreiben der Baustelle und der Baustelleneinrichtungen ist grundsätzlich, auch innerhalb des Bahnbetriebsfeldes, eine bestands- und flächenschonende Bauweise zu gewährleisten.
- Einhaltung allgemeiner Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Emissionen; Einsatz ordnungsgemäß gewarteter Baumaschinen und sorgfältiger Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen zur Vermeidung des Eintrages von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in Boden und Grundwasser
- Bei Erdarbeiten ist jederzeit mit der Entdeckung von Bodendenkmalen zu rechnen. Diese sind nach gem. Art. 8 DSCHG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in

unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen.

Für die Durchführung der Baumaßnahme sind weitere Vermeidungsmaßnahmen geplant:

- 001\_V Schutz der an das Baufeld angrenzenden wertvollen Biotopstrukturen während der Bauzeit durch entsprechende Vegetationsschutzmaßnahmen (Schutzzäune)
- 002\_V Auf der BE-Fläche vor Baubeginn: Abschieben des Oberbodens und ordnungsgemäße Lagerung, Aufreißen des Unterbodens vor Wiederauftrag des Oberbodens gem. DIN 18915, 19639 und 19731

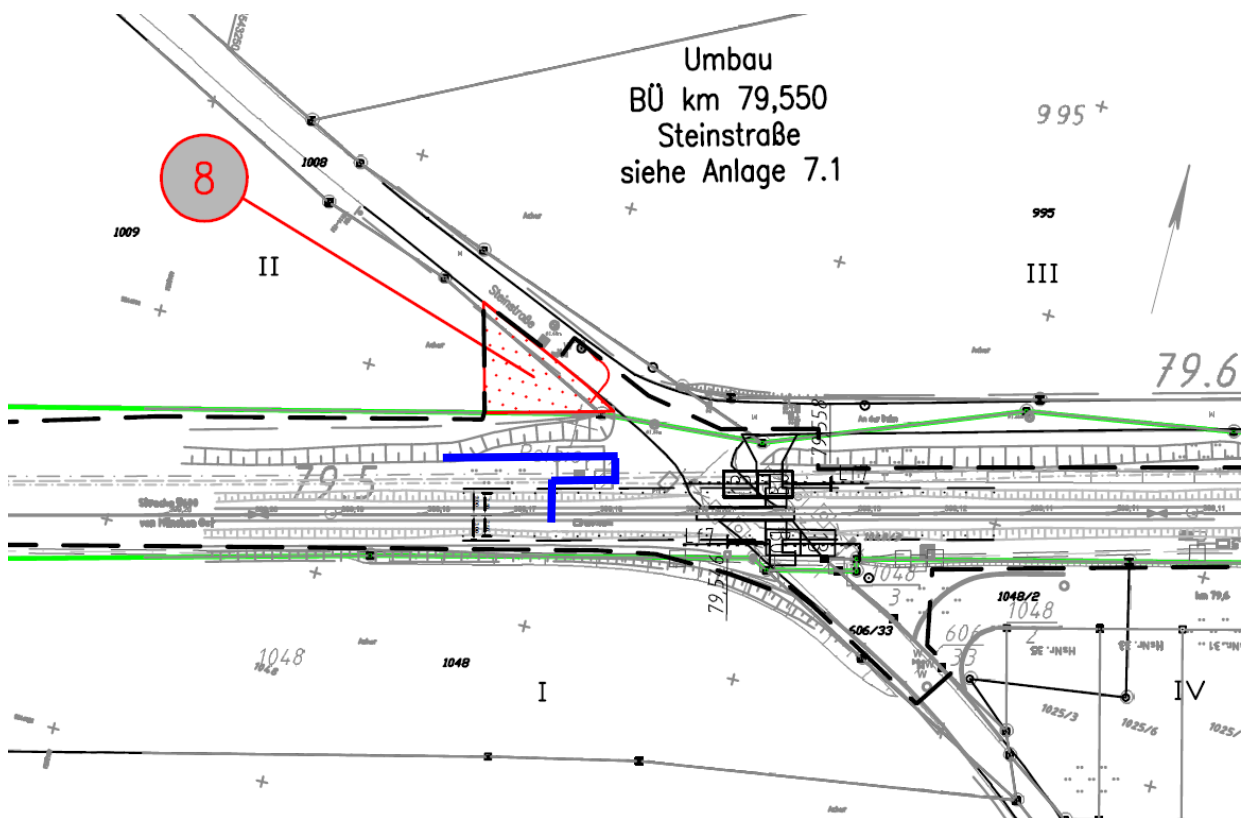


Abb. 1: Lage der Maßnahmen 001\_V und 002\_V, rot = BE-Fläche, blau = Schutzzäun

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

Durch das geplante Vorhaben finden lediglich bauzeitlich temporäre Eingriffe statt. Die etwa 100 m<sup>2</sup> große BE-Fläche befindet sich im 2. Quadranten (Vgl. Unterlage 9.1) auf Ackerfläche (Biototyp A11, 2 Wertpunkte gem. bayerischer KompV). Hierfür ist kein Ausgleich

erforderlich, da die Ackerfläche nach Beendigung der Bauzeit wieder vollständig hergestellt wird (002\_V).

Direkt neben der BE-Fläche befindet sich ein Gebüsch mit u.a. einer Sal-Weide, Eschen, Liguster u.a. (Abb. 1). Diese werden mit entsprechenden Schutzzäunen vor Schäden geschützt (001\_V).



*Abb. 2: Fläche für die BE-Fläche (Acker mit randlichem Gebüsch)*

Ansonsten werden durch die Auflassung des Bahnübergangs sämtliche Komponenten der BÜSA zurückgebaut. Dadurch sind hierfür keine weiteren Maßnahmen zum Ausgleich oder Ersatz notwendig.

Somit verbleiben durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen.

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

### **9.4.1 Schutzgut „Mensch“**

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, hierzu zählen insbesondere auch bau- und betriebsbedingte Geräusche und Erschütterungen.



### Betriebsbedingte Immissionen:

Für den Schienenwegebau enthalten die §§ 41 - 43 und 50 BImSchG sowie die 16. BImSchV die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Diese Vorschriften verpflichten den Baustatsträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und damit auch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV gegeben.

Die Beurteilung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen erfolgt auf Grundlage der einschlägigen Sachverständigenäußerungen in der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) bzw. den aus den Vorgaben der 24. BImSchV vom Februar 1997 ableitbaren Zumutbarkeitsschwellen für Innenraum-pegel sowie höchstrichterlichen Rechtsprechungen.

Da kein erheblicher baulicher Eingriff gegeben ist, wird sich die gegenwärtig vorhandene Immissionssituation durch Erschütterungen und Sekundärluftschall ebenfalls nicht signifikant bzw. wesentlich ändern.

### Baubedingte Immissionen:

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Betrieb von Baustellen, Baugeländen und Baumaschinen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die baubedingten Schallimmissionen durch die Baumaßnahme wurden nach den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm) beurteilt.

Mittels eines Berechnungsmodells sowie des voraussichtlichen Maschineneinsatz wurden die baubedingten Schallimmissionen in der Nachbarschaft ermittelt. Dabei wurden auch die Arbeiten am BÜ km 78,949 mit einbezogen, die parallel stattfinden. Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm an Gebäuden im Umfeld der Baumaßnahme nicht eingehalten werden können.

Die Berechnungsergebnisse für die Tagzeit zeigen, dass die Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit des Abstands zur jeweiligen Lärmquelle rechnerisch um bis zu ca. 12 dB(A) überschritten werden können. Es kann am Tag aufgrund der parallellaufenden Bauarbeiten an beiden Bahnübergängen an bis zu ca. 10 Gebäuden im Bereich der Baumaßnahme zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen.

Für die Nachtzeit zeigen die Berechnungsergebnisse im Bauzustand 3 rechnerische Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu ca. 16 dB(A). Eine Überschreitung wurde in

der Nacht an bis zu ca. 30 Gebäuden unter Berücksichtigung der parallellaufenden Bauarbeiten an beiden Bahnübergängen prognostiziert.

Es sind jedoch Verkehrslärmimmissionen durch die angrenzende Bahnstrecke gegeben, die auftretenden baubedingten Schallimmissionen sind bis zu dieser vorhandenen Geräuschvorbelastung der schutzbedürftigen Nachbarschaft ohne „nachteilige Wirkungen“ noch zugemutet werden können. Eine Überschreitung sowohl der Immissionsrichtwerte als auch der Vorbelastung ist an insgesamt ca. 5 Gebäuden am Tag und an ca. 10 Gebäuden in der Nacht nicht auszuschließen.

Die detaillierten Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung, die Emissionsansätze und die konkreten Ergebnisse der Prognoseberechnungen sind der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 10) zu entnehmen.

Zur Minimierung von potenziellen Betroffenheiten werden demzufolge organisatorische, technische oder konstruktive Maßnahmen zur Minderung der Geräusche gemäß Kap. 9.2 durchgeführt.

In den vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen stecken umfangreiche Potenziale zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Auf Basis der geplanten Bauverfahren sind durch die baubedingten Erschütterungen potenzielle Betroffenheiten für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen mit geringerem Abstand als 30 m zu den Verdichtungsarbeiten nicht auszuschließen.

Zur Minimierung baubedingter Erschütterungsimmissionen werden demzufolge organisatorische, technische oder konstruktive Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen gemäß Kap. 9.2 durchgeführt.

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.

Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen werden vorsorglich gebäudetechnische Beweissicherungen an folgendem Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme durchgeführt:

- Prälat-Friemel-Straße 33

#### **9.4.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“**

Am 08.05.2025 wurde durch das Büro Terrabiota eine Vor-Ort-Begehung zur Erfassung und Bewertung der Biotoptypen im Untersuchungsraum vorgenommen.



Im Bereich des Baufelds wird bauzeitlich Ackerfläche in Anspruch genommen. Auf der Ackerfläche im 2. Quadranten wird eine etwa 100 m<sup>2</sup> große BE-Fläche errichtet. Diese Fläche wird nach Beendigung der Rückbaumaßnahmen vollständig rückgebaut und der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt (002\_V). Auf der BE-Fläche ist vor Baubeginn gem. DIN 18915, 19639 und 19731 der Oberboden abzuschieben und ordnungsgemäß zu lagern sowie der Unterboden vor Wiederauftrag des Oberbodens aufzureißen.

Zudem konnte eine erhebliche Betroffenheit insbesondere von Zauneidechsen ausgeschlossen werden. Die Risiken durch das Vorhaben gehen nicht signifikant über das allgemeine Tötungsrisiko hinaus.

#### **9.4.3 Schutzgut „Fläche“**

Die Baustelle ist über den öffentlichen Verkehrsraum zu erreichen. Baustraßen oder Baustellenzufahrten sind nicht erforderlich.

Da durch die Auflassung des Bahnübergangs sämtliche Komponenten der BÜSA zurückgebaut werden und somit keine Neuversiegelungen stattfinden, verbleiben durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Fläche“.

Vielmehr erfolgt eine, wenn auch kleinräumige, Entsiegelung.

#### **9.4.4 Schutzgut „Boden“**

Für die Bauausführung erfolgt auf 100 m<sup>2</sup> eine temporäre Flächeninanspruchnahme (BE-Fläche).

Es werden allgemeine Maßnahmen zur Sicherung des Oberbodens (gute fachliche Praxis) eingehalten. Im Rahmen der Baumaßnahmen wird die Fläche nach Bauende wieder zurückgebaut und der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt (002\_V).

Durch die temporäre Flächeninanspruchnahme sind keine Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Boden“ vorhanden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Oberboden auf der BE-Fläche vor Beginn der Baumaßnahme abgeschoben und ordnungsgemäß seitlich gelagert wird und nach Bauende der Unterboden aufgerissen wird, bevor der Oberboden wieder aufgebracht wird (Maßnahme 002-V).

#### **9.4.5 Schutzgut „Wasser“**

Da es sich durch die Auflassung des Bahnübergangs lediglich um Entsiegelungen handelt, kann das im Untersuchungsgebiet anfallende Niederschlagswasser auch nach Umsetzung des Vorhabens vor Ort versickern.

Demnach zieht das Vorhaben keine negative Wirkung auf das Schutzgut Grundwasser nach sich. Oberflächengewässer sind im direkten Umfeld der Baumaßnahme nicht gegeben.

Gefährdungen des Grundwassers im Zuge des Baubetriebes werden durch sorgfältigen und fachgerechten Umgang mit Schmier- und Treibstoffen der Baufirmen vermieden und sind nicht zu erwarten. Ölbindemittel werden in ausreichender Menge auf der Baustelle vorrätig gehalten.

#### **9.4.6 Schutzgut „Klima und Luft“**

Für das Schutzgut Klima und Luft sind aufgrund des geringen Umfangs der Baumaßnahme, die keine Nutzungsänderung und somit keine Änderung der Immissionen zur Folge hat, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Während der Bauphase ist bauzeitlich mit Auswirkungen in Form von Staub- und Schadgasimmissionen in Folge des Einsatzes von Baufahrzeugen und Baumaschinen zu rechnen. Der Eintrag Lufthygiene gefährdender Stoffe kann durch den Einsatz von Maschinen, entsprechend dem neuesten Stand der Technik, reduziert werden. Die Merkblätter zum Schutz gegen Baulärm und zur Staubminderung bei Baustellen werden beachtet (vgl. Kap. 9.4.1).

#### **9.4.7 Schutzgut „Landschaft“**

Das Landschaftsbild im Bereich des aufzulassenden Bahnübergangs wird durch den Rückbau nicht verändert, bzw. sogar aufgewertet.

Sichtbeziehungen oder landschaftsprägende Elemente werden ebenfalls nicht verändert.

#### **9.4.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“**

Es befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler in der näheren Umgebung. Bei Erdarbeiten können jederzeit Bodendenkmäler zum Vorschein kommen. Archäologische Bodenfunde sind gem. Art. 8 DSCHG meldepflichtig.

**Für die unter Pkt. 9.4.1 bis 9.4.8 genannten Schutzgüter sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten bzw. verbleiben unter Berücksichtigung der ausgeführten Vermeidungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahme durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen.**

### **9.5 Rechtliche Würdigung**

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG stellen „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“, Eingriffe in Natur und Landschaft dar.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 15 Abs. 1 u. 2 BNatSchG (Eingriffsregelung) verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und

unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Nach § 17 Abs. 4 BNatSchG hat der Planungsträger bei einem Eingriff, der auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, „Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs sowie die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für den Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen [...] im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen“.

Da es sich bei der geplanten Baumaßnahme ausschließlich um Rückbau mit Entsiegelungen handelt und der Einbau der Rohrgeländer für die Umlaufsperre lediglich einen minimalen Eingriff bedeutet, wird von einer Karten-Darstellung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan abgesehen. Die geringen auftretenden Beeinträchtigungen in Naturhaushalt und Landschaftsbild werden im Kapitel 9 ausführlich erläutert.

## **10 Weitere Rechte und Belange**

### **10.1 Grunderwerb**

Die geplanten Bauarbeiten finden weitestgehend auf vorhabenträgereigenen Flurstücken statt. Für den Rückbau der Leitplanken werden vorübergehend Flurstücke des Straßenbaulastträgers in Anspruch genommen. Es besteht gemäß § 4 EKrG eine Duldungspflicht durch den Grundstückseigentümer / Straßenbaulastträger.

Für die Umsetzung der geplanten Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Für den Rückbau von LST-Anlagen wurden für ausgewiesene Teilflächen (Grunderwerbsplan Anlage 5.1) Zustimmungen zur Nutzungsbefugnis eingeholt. Für die größere BE-Fläche wurde ebenfalls eine Nutzungsbefugnis eingeholt.

### **10.2 Kabel- und Leitungen**

Die Kabel- und Leitungsbestände wurden auf den Onlineportalen bzw. per Anfrage der jeweiligen Versorgungsträger ermittelt. Der daraus resultierende Leitungsbestand wurde nachrichtlich (farbige Darstellung) in die Lagepläne eingetragen. Im Baubereich des BÜ sind vorhabenträgereigene Leitungsbestände vorhanden. Dieser Kabelbestand wurde grau in verschiedenen Liniensignaturen eingetragen.

Zwischen Bahn-km 79,534 und Bahn-km 79,542 befindet sich ein Abwasserkanal DN 700 der Stadt Töging. Er tangiert die Fläche des Straßenabbruchs im I. Quadranten. Hier befindet sich auch ein Kontrollschacht. Der Kanal sowie der Schacht werden bauzeitlich gesichert. Die Schachtabdeckung wird an die neue Situation angepasst.

Bei Bahn-km 79,530 befindet sich im I. Quadranten eine Schutzrohrtrasse von Kabel Deutschland und der Telekom innerhalb der Abbruchfläche. Die Trasse wird bauzeitlich gesichert.

Vor Baubeginn werden durch die ausführende Firma Schachtscheine bei den Versorgungsträgern beantragt und bei Erfordernis Abstimmungen geführt.

Die genaue Lage und Verlegetiefe der betroffenen Leitungen wird im Vorfeld der Baumaßnahme durch Suchschachtungen ermittelt, so dass die Anlagen nicht beschädigt werden. Die Schachtarbeiten werden in Bereichen vorhandener Kabel und Leitungen in Handarbeit ausgeführt. Die betroffenen Anlagen sind im Bauwerksverzeichnis Unterlage 4 lfd. Nr. 9 – 11 dokumentiert.

Weitere vorhandene Leitungen öffentlicher Versorgungsträger im Baubereich sind nicht bekannt.

### **10.3 Straßen und Wege**

Die Steinstraße wird im BÜ-Bereich auf die Breite eines Geh-/Radweges angepasst.

### **10.4 Kampfmittel**

Für das Vorhaben wurde bei der DB AG eine Kampfmittelauskunft eingeholt (Stand 05.02.2021). Daraus geht hervor, dass für den überplanten Bereich kein Gutachten der Kampfmittelvorerkundung (Luftbildauswertung und Archivrecherche) vorliegt.

Von der Stadt Töging am Inn wurde am 05.03.2021 ein Bericht über die Auswertung historischer Luftbilder am Standort Töging übergeben, woraus sich schließen lässt, dass keine Kampfmittel zu erwarten sind. Die in der Auswertung ausgewiesenen Verdachtsflächen (km 80,91 – 81,03 und km 81,17 – 81,20) befinden sich außerhalb des Baubereiches km 79,249 – 79,855.

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

Für das Vorhaben wurde beim Kundenteam Altlasten- und Entsorgungsmanagement der DB AG eine Altlastenauskunft eingeholt (Stand 09.02.2021). Daraus geht hervor, dass im Streckenabschnitt keine bekannten Altlasten- und Kontaminationsflächen liegen.

Eventuell trotzdem anfallende Abfälle werden einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung zugeführt. Die Deklaration und Entsorgung der Ausbaustoffe erfolgen nach den geltenden abfallrechtlichen Gesetzen.

### **10.6 Gewässer**

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Oberflächengewässer. Das Vorhaben beinhaltet keinen Eingriff in Grund- oder Oberflächenwasser.

Südlich des BÜ in über 400 m Entfernung befindet sich der Innkanal als künstlich angelegtes technisches Bauwerk. Er ist von der Baumaßnahme jedoch nicht betroffen.

#### **10.7 Land- und Forstwirtschaft**

Land- und forstwirtschaftliche Flächen sind im I., II. und III. Quadranten vorhanden, aber nicht betroffen.

#### **10.8 Brand- und Katastrophenschutz**

-  
entfällt-

#### **10.9 Nutzung erneuerbarer Energien**

Die Fläche ist weiterhin als Eisenbahnbetriebsanlage gewidmet und dient daher ausschließlich diesen Zwecken. Anlagen für die Gewinnung von erneuerbaren Energien würden daher grundsätzlich in das Lichtraumprofil des Streckengleises ragen und sind damit nicht zulässig.

#### **10.10 Aussagen zum Klimaschutzgesetz**

Für das Klima sind aufgrund des geringen Umfangs der Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Relevanz des Klimaschutzgesetzes wurde geprüft, muss wegen Geringfügigkeit jedoch keine Berücksichtigung finden.

## 11 Abkürzungen

A	Ampere
(A)	Asphalt (in Plänen)
A1	Schranken Antrieb 1
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert 3. Dezember 2020
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
b	Breite
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BayRS	Bayerische Kompensationsverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	hier 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBI. I
Bk	Belastungsklasse
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
Bl	Blatt
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 20. Dezember 1976, Neufassung 29. Juli 2009
BSH	Betonschalthaus
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
cm	Zentimeter
dB (A)	Maßeinheit des Schalldruckpegels
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nenn Durchmesser
DSCHG	Denkmalschutzgesetz
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
EP	Entwurfsplanung
EVU	Energieversorgungsunternehmen
F	Fernmelde (- kabel)
Fa.	Firma
Fü	fernüberwacht

Fzg	Fahrzeug
geänd.	geändert
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Gr.	Größe
GOK	Geländeoberkante
gon	Winkelangabe Neugrad
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way), digitales Mobilfunksystem
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
h	Stunde
H	Halbmesser
HET	Hilfseinschalttaste
Hp	Haltepunkt
Hp	bei Bahnübergängen: signalabhängig
i.d.R.	in der Regel
Kap.	Kapitel
KAS	Kabelaufbauschacht
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer, hier Streckenkilometer der Bahn
km/h	Kilometer pro Stunde
KSR	Kabelschutzrohr
KV	Kompensationsverordnung
kW	Kilowatt
L	Lautsprecher (hier Fußgängerakustik am Straßensignal/Andreaskreuz)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lfd.	laufende Nummer
LKW	Lastkraftwagen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LRA	Landratsamt
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LWL	Lichtwellenleiter (- kabel)
m	Meter
mm	Millimeter
m²	Quadratmeter
Msp	Mittelspannung
N	Norden
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt
OK	Oberkante
Pkt.	Punkt
Po	Posten
PZB	punktförmige Zugbeeinflussung
R	Radius
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Entwässerung
rd.	rund
Ril	Richtlinie
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
S	Signal (hier Straßensignal/Andreaskreuz)
S 54	Schienenprofil



St.	Stück
StVO	Straßen-Verkehrs-Ordnung
SO	Schienenoberkante
SÜ	Straßenüberführung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TEN	Transeuropäische Netze
TM	Technische Mitteilung hier der DB AG
TK	Telekommunikation
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TS	Tangentenschnittpunkt
TV-Beobachtungsanl.	Videoüberwachung am Bahnübergang
TW	Trinkwasser
ÜS	Überwachungssignal
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v	Streckengeschwindigkeit
V	Vermeidungsmaßnahme
V	Volt
vgl.	vergleiche
V <sub>max</sub>	maximale Geschwindigkeit
VNB	Versorgungsnetzbetreiber
VZ	Verkehrszeichen
Z	Zeichen, Verkehrszeichen in Plänen
ZAS	Zähleranschlusssäule
zzgl.	zuzüglich