








Vorhaben:

Unterlage 1

Aufhebung des Bahnüberganges in Bahn-km 75,305
Strecke 1502 (Oldenburg Hbf – Osnabrück-Eversburg)

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	10.04.2025		
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand		
<p>Vorhabenträgerin:</p> <p>DB InfraGO AG  InfraGO Anlagen- und Instandhaltungsma- nagement Netz Osnabrück I.IA-N-N-OSN Schinkelstraße 33 49074 Osnabrück</p> <p>Datum Unterschrift</p>				
<table border="0"><tr><td><p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p><p>DB InfraGO AG  InfraGO Projekte STE Bremen I Osnabrück I.II-N-B-S-B Lindemannallee 3 30173 Hannover</p><p>10.04.2025 Taubert Datum Unterschrift</p></td><td><p>Verfasser:</p><p>DB Engineering & Consulting GmbH  Region Deutschland Nord Rundestraße 11 30161 Hannover</p><p>28.10.2025, Spies, Irina</p><p>10.04.2025 Spies Datum Unterschrift</p></td></tr></table>			<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <p>DB InfraGO AG  InfraGO Projekte STE Bremen I Osnabrück I.II-N-B-S-B Lindemannallee 3 30173 Hannover</p> <p>10.04.2025 Taubert Datum Unterschrift</p>	<p>Verfasser:</p> <p>DB Engineering & Consulting GmbH  Region Deutschland Nord Rundestraße 11 30161 Hannover</p> <p>28.10.2025, Spies, Irina</p> <p>10.04.2025 Spies Datum Unterschrift</p>
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <p>DB InfraGO AG  InfraGO Projekte STE Bremen I Osnabrück I.II-N-B-S-B Lindemannallee 3 30173 Hannover</p> <p>10.04.2025 Taubert Datum Unterschrift</p>	<p>Verfasser:</p> <p>DB Engineering & Consulting GmbH  Region Deutschland Nord Rundestraße 11 30161 Hannover</p> <p>28.10.2025, Spies, Irina</p> <p>10.04.2025 Spies Datum Unterschrift</p>			

Vorhaben:

Unterlage 1

Aufhebung des Bahnüberganges in Bahn-km 75,305
Strecke 1502 (Oldenburg Hbf – Osnabrück-Eversburg)

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	3
2	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	3
3	Varianten und Variantenvergleich.....	4
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	4
5	Beschreibung des geplanten Zustandes.....	5
6	Tangierende Planungen	5
7	Temporär zu errichtende Anlagen	6
8	Baudurchführung.....	6
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	6
9.1	Betroffenes Fachrecht.....	6
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	7
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen.....	7
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. betroffene Umweltbelange	7
9.4.1	Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff. BNatSchG	7
9.4.2	Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Arten / Aussagen zum besonderen Artenschutz	7
9.4.3	Auswirkungen durch Baulärm	8
9.4.4	Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte	9
9.4.5	Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange	9
9.5	Rechtliche Bewertung.....	9
10	Weitere Rechte und Belange.....	9
10.1	Grunderwerb.....	9
10.2	Kabel und Leitungen.....	10
10.3	Straßen und Wege.....	10
10.4	Kampfmittel.....	10
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	10
11	Abkürzungen	12

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Gegenstand des hier vorliegenden Planrechtsantrages ist die Aufhebung des privaten Bahnüberganges (BÜ) in Bahn-km 75,305.

Der Bahnübergang „Privatweg“ befindet sich in Bahn-km 75,305 auf der Strecke 1502 von Oldenburg Hbf. nach Osnabrück-Eversburg und liegt zwischen den Bahnhöfen Quakenbrück und Bersenbrück. Der Weg kreuzt die eingleisige Hauptbahn in der Stadt Bersenbrück des Landkreises Osnabrück im Bundesland Niedersachsen.

In Zuge der Aufhebung soll der durch Umlaufsperrn gesicherte Bahnübergang komplett zurückgebaut werden. Da keine technische Bahnübergangssicherungsanlage vorhanden ist, sind auch keine Anpassungen an Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) erforderlich. Es liegt eine Stellungnahme der Stadt Bersenbrück vor, die, vorbehaltlich der Zustimmung des Eigentümers, zum Rückbau des Bahnübergangs der Schließung des östlich liegendem, geteiltem Lärmschutzwall am privaten Bahnübergang in Bahn-km 75,305 zustimmt. Somit wird ein späterer Zugang zum Bahnübergang in km 75,305 aus Richtung des Stadtzentrums Bersenbrück baulich verhindert. Ein unbefugtes Überschreiten des Gleises im Bereich des heutigen BÜ soll dadurch vermieden werden. Die Kosten für die Schließung des Lärmschutzwalls werden von InfraGO AG getragen. Der Lärmschutzwall ist keine Betriebsanlage der DB InfraGO AG, sondern ist Eigentum der Stadt Bersenbrück.

Die Stadt Bersenbrück erteilte die Zustimmung zur Aufhebung des Bahnüberganges und Rückbau der Umlaufsperre. Als Voraussetzung für die Zustimmung zur Aufhebung benennt die Stadt Bersenbrück die Einholung der Zustimmung des betroffenen Anliegers. Im Rahmen eines Abstimmungstermines am 04.04.2024 wurde zwischen der DB InfraGO AG und der Stadt Bersenbrück vereinbart, dass der vorhandene geteilte Lärmschutzwall geschlossen wird. Der Vorhabenträger befürwortet der Schließung des Lärmschutzwalles. Der aktuell geteilte Lärmschutzwall wird erst nach der Umsetzung der Aufhebung durch die Gemeinde geschlossen.

Zwischen dem Eigentümer und der InfraGO werden aktuell Verhandlungen zur Entschädigung geführt. Prinzipiell stimmt der Eigentümer der Schließung zu. Es wird noch über die Entschädigungssumme verhandelt.

Unabhängig von einer späteren Schließung des Lärmschutzwalls durch die Gemeinde wird eine Absperrung der Bahngleise durch Zäune gewährleistet.

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Der Bahnübergang stellt über einen Privatweg für einen Privatbetroffenen eine Abkürzung in Richtung Stadtzentrum in Bersenbrück dar. Der Bahnübergang ist verkehrlich von einer untergeordneten Bedeutung und kann daher ersatzlos beseitigt werden. Die Maßnahme führt zu einer Verbesserung der Sicherheit und dient der Vermeidung von möglichen Gefahrenquellen, da am Bahnübergang tatsächlich öffentlicher Verkehr durch Unbefugte stattfindet, der unterbunden werden soll. Weitere Maßnahmen sind vor der Umsetzung dieser Maßnahme nicht vorgesehen.

Eine Taktverdichtung oder Geschwindigkeitserhöhung ist in näherer Zukunft an dieser Strecke nicht geplant.

3 Varianten und Variantenvergleich

Zur Aufhebung des Privatbahnüberganges sind nur geringe Baumaßnahmen erforderlich.

Bereits im Jahr 2002 wurde der hier genannte Bahnübergang in Bahn-km 75,305 teilerückgebaut. Hierbei wurde aus Gründen der Sicherheit der Bahnübergang durch einen nicht Kfz-fähigen BÜ ohne technische Sicherung ersetzt. In diesem Zuge wurde mit dem Eigentümer ein Vertrag geschlossen, indem zur Abgeltung aller etwaigen Nachteile aus der aufgehobenen Nutzung für den Kfz-Verkehr eine einmalige Entschädigung gezahlt wurde. Der Betrag diente zur Herstellung einer alternativen Zuwegung. Die alternative Zuwegung wurde hergestellt. Der Bahnübergang „Privatweg“ in Bahn-km 75,305 stellt lediglich eine unwesentliche Abkürzung in Richtung Stadtzentrum Bersenbrück dar. Da es daher bereits einen Ersatzweg gibt, wurde hier die Variante eines Ersatzweges nicht untersucht. Der Vertrag zwischen DB InfraGO AG und dem Eigentümer liegt der Anlage X11-00 der Ergänzenden Unterlagen bei.

Für eine Verbesserung der Sicherheit und der Vermeidung von möglichen Gefahrenquellen wurde sich gegen eine technische Sicherung des BÜs entschieden. Die Kosten einer technischen Sicherung würden die nur geringen Kosten für die Baumaßnahme wesentlich übersteigen, da nur sehr geringe bauliche Maßnahmen für den Rückbau notwendig sind.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der Bahnübergang wird derzeit mit zwei Umlaufsperrn gesichert und kann ausschließlich von Fußgängern genutzt werden. Das Überqueren des BÜ mit dem Fahrrad ist durch die engen Verhältnisse der Umlaufsperrn kaum möglich.

Westlich des BÜ führt ein Privatweg auf ein bebautes Privatgrundstück. In östliche Richtung führt der Weg, an seitlich angeordneten Lärmschutzwällen vorbei, zu einem Wohngebiet und ferner Richtung Stadtzentrum Bersenbrück. Östlich des Bahnüberganges befindet sich ein geteilter Lärmschutzwall auf dem Grundstück der Stadt Bersenbrück. Der Privatweg verläuft geradlinig und kreuzt höhengleich die Schienen in einem Winkel von ca. 90 Grad.

Für den Privateigentümer dient der Bahnübergang als fußläufige Verbindung in Richtung Stadtzentrum von Bersenbrück. Die mit Kfz befahrbare Zuwegung zum Grundstück des Privateigentümers führt über die Straße "Am Teich" in Bersenbrück. Weder der westlich der Strecke 1502 gelegene Weg noch der östlich auf dem Gebiet der Stadt Bersenbrück befindliche Weg sind für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

Der Bahnübergang wird aus beiden Richtungen durch Verkehrszeichen mit der Aufschrift: "Privatbahnüberweg, Benutzung nur für Berechtigte" angekündigt.

Die BÜ-Befestigung ist im Kreuzungsbereich mit 4 Innenplatten der Bauart Strail (4x0,9 m=3,60 m) und ca. 10 m² Asphalt als Anschluss an das Gleis ausgeführt. Im Kreuzungsbereich besitzt der Privatweg eine Breite zwischen 1,90 m und 2,10 m.

Der Privatweg besitzt im östlichen Verlauf eine Breite von ca. 2,70 m - 4,90 m, im westlichen Verlauf besitzt er eine Breite von ca. 1,90 m - 4,80 m. Außerhalb des Kreuzungsbereiches ist der Privatweg unbefestigt in Schotterbauweise ausgebildet. Zudem befinden sich sowohl bahnlinks als auch bahnrechts Metall- und Holzzäune.

Die Hauptkabeltrasse befindet sich auf der bahnrechten Seite. Es befinden sich in den Quadranten I und IV bahnparallele Kabelkanäle. Das achteckige Betonschaltheus (BSH) befindet sich im Quadranten IV. Am BSH ist zudem ein Kabelschrank vorhanden.

In einem räumlichen Abstand von ca. 1,0 km befindet sich der Bahnübergang "Ankumer Straße" (B214) in Bahn-km 76,144. Dieser bietet die nächstmögliche Querungsmöglichkeit in südlicher Richtung. Eine weitere Überquerung ermöglicht die Bundesstraße 68 (B68), welche über eine Straßenüberführung führt und sich ca. 2,20 km nördlich des BÜ befindet.

Für den BÜ "Privatweg" ist gemäß Ril 815.2100 Abschnitt 1 (13) festgelegt, dass an Privatwegen ohne regelmäßigen Straßenverkehr die Verkehrsstärke zu schätzen und mit dem Eigentümer abzustimmen ist. Die Verkehrsschätzung ergab ca. 30 Fußgänger und ca. 15 Radfahrer pro Tag. Seitens der Stadt Bersenbrück wurde die Verkehrsschätzung bestätigt. Eine Einstufung nach EBO ist nicht möglich, da keine Fahrzeuge den BÜ passieren.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Um ein vorschriftswidriges Begehen und Befahren des BÜ nach dem Rückbau zu verhindern, werden auf beiden Seiten des BÜ im Abstand von ca. 3,75 m zur Gleisachse Stabgittermattenzäune errichtet. Vorab wird die Umlaufsperre links und rechts der Gleisanlage zurückgebaut.

Im Kreuzungsbereich wird der Asphalt zurückgebaut und die STRAIL-Innenplatten entfernt. Das regelkonforme Streckenprofil des Bahnkörpers wird wiederhergestellt. In Zuge des Rückbaus des Asphaltes und der Herstellung des Regelprofil des Bahnkörpers werden die Randwege durchgängig wiederhergestellt.

Die Beschilderung mit der Aufschrift "Privatweg, Benutzung nur für Berechtigte" wird zurückgebaut.

Die Hauptkabeltrasse auf der bahnrechten Seite bleibt unverändert. Das Betonschaltheus im Quadranten IV wird zurückgebaut. Da der Kabelschrank bestehen bleiben soll, wird das vorhandene Tor und die Zuwegung beibehalten.

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

6 Tangierende Planungen

Es sind keine tangierenden Planungen bekannt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Als Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) wird eine Fläche im Quadranten III genutzt, die sich auf dem Grundstück der Stadt Bersenbrück befindet (Flurstück-Nr.: 46/3).

Die Größe der BE-Fläche beträgt ca. 100 m². Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Wegenetz. Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen wird die Baustelleneinrichtungsfläche 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 wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.

- Es sind keine erschütterungsintensiven Arbeiten geplant. Daher ist mit keiner Erschütterungsimmission zu rechnen.

8 Baudurchführung

Bei Vorlage aller erforderlichen Genehmigungen soll Winter 2026/2027 mit dem Rückbau des Bahnüberganges begonnen werden. Für die Baudurchführung sind drei Wochen vorgesehen. Die Umbauarbeiten für den Bahnübergang einschließlich aller Vor- und Nacharbeiten sollen in Zugpausen stattfinden. Die Fertigstellung der Baumaßnahme soll ca. vier Wochen nach Beginn erfolgen.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Mit dem beantragten Vorhaben ist ein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag trägt §§ 13 ff. BNatSchG Rechnung und stellt den schriftlichen Antrag der Genehmigung des geplanten Eingriffs i. S. d. § 17 Abs. 4 BNatSchG dar.

Auf eine Prüfung der Betroffenheit streng und besonders geschützter Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG) i. S. d. artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG kann nach Rücksprache mit der UNB Osnabrück verzichtet werden.

Das geplante Bauvorhaben stellt eine wesentliche Änderung einer Eisenbahnanlage dar, sodass ein Antrag auf ein Verfahren nach § 18 Abs. 1 AEG (Planrecht) erforderlich ist. Daher findet die „Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung)“ Anwendung.

Die Unterlage 08-01 bildet der Landschaftspflegerische Fachbeitrag mit den zugehörigen Unterlagen 08-02 bis 08-04.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Zur Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Biotope und Boden, werden die bauzeitlich beanspruchten, zuvor nicht versiegelten/verdichteten Flächen wiederhergestellt. Um die Wiederherstellung zu gewährleisten, wird der Oberboden im Bereich der BE-Fläche zum Baubeginn mit Geotextil abgedeckt und mit einer mineralischen Schutzschicht versehen. Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Aussaat von Grünland mit einer zertifizierten, standortgerechten Grundmischung. Die Maßnahme trägt den Titel „001_V: Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen“. Dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag ist das Maßnahmenblatt beigelegt.

Weitere zur Vermeidung und Verminderung anzuwendende technische und gesetzliche Vorgaben und geltende Richtlinien, sind im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen. Es handelt sich dabei um allgemeine baubegleitende Vorsorge- und Schutzmaßnahmen, die nicht explizit als Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen genannt werden. Dazu gehört beispielsweise, dass Sicherheitsdatenblätter für alle auf der Baustelle verwendeten wasser- und bodengefährdenden Stoffe vorzuhalten sind.

Werden alle aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen vollumfänglich umgesetzt bzw. beachtet, verbleiben keine zu kompensierenden Beeinträchtigungen gem. BKompV.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Durch die Wiederherstellung des Ausgangszustands der Grundfläche im Bereich der BE-Fläche nach Abschluss der baulichen Maßnahme, ergibt sich kein Kompensationsbedarf.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. betroffene Umweltbelange

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

Durch die Einrichtung der BE-Fläche kommt es zu einer temporären Beeinträchtigung von Grünlandbiotopen und Bodenfunktionen in diesem Bereich. Für die übrigen Schutzgüter und Funktionen nach Anlage 1 Spalte 1 und 2 BKompV treten keine erheblichen Beeinträchtigungen (besonderer Schwere) auf.

9.4.2 Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Arten / Aussagen zum besonderen Artenschutz

Durch die Beschränkung der Baumaßnahme auf das Winterhalbjahr, kann in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Osnabrück auf eine Betrachtung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen verzichtet werden (siehe Stellungnahme in Anlage X3-04). Der Bau ist für den Winter 2026/2027 geplant.

9.4.3 Auswirkungen durch Baulärm

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung vom 10.04.2025 der DB Engineering & Consulting GmbH (siehe Unterlage 9) wurde die Schallimmissionssituation während des Rückbaus ermittelt und dargestellt und mit den schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm verglichen.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zur Tageszeit vorliegen. Allerdings basieren die Untersuchungsergebnisse im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung auf einer Einsatzzeit aller Baumaschinen von über 8 h am Tag. Erfahrungsgemäß werden in der Realität niedrigere Einsatzzeiten vorliegen. Da die Rückbauarbeiten im vorliegenden Fall ausschließlich tagsüber erfolgen, wird für den Nachtzeitraum keine Untersuchung erforderlich. Hinsichtlich der Geräuschvorbelastung wurde festgestellt, dass bei allen Immissionsorten mit Überschreitung der Richtwerte keine Überdeckung des Baulärms durch den Schienenverkehr vorliegt (Vorbelastung ist mindestens 10 dB(A) höher als der Baulärm). Für diese Immissionsorte wurden verschiedene Schallschutzmaßnahmen geprüft und abgewogen bzw. hieraus wurden Empfehlungen für das gegenständliche Bauvorhaben entwickelt.

Folgende Maßnahmen sieht der Vorhabenträger zum Schutz der Nachbarschaft während der Bauzeit vor:

- Der Vorhabenträger wird für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einsetzen. Dieser steht von Baulärm Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen wird den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitgeteilt.
- Der Vorhabenträger wird die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten, jeweils nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitteilen. Absehbare relevante Abweichungen von dem Zeitplan werden ebenfalls mitgeteilt.
- Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten wird mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.
- Sollten Messungen ergeben, dass trotz aller Schutzmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm zur Tageszeit im planbetroffenen Bereich überschritten werden, wird eine Entschädigung dem Grunde nach zugesagt. Die Höhe der Entschädigung richtet sich auf Grundlage der Höhe und Dauer der Pegelüberschreitung nach den in der Rechtsprechung hierzu entwickelten Grundsätzen.

Alle hier aufgeführten Maßnahmen werden im Rahmen des Rückbaus beachtet.

9.4.4 Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte

Das nächstgelegene Schutzgebiet ist das Landschaftsschutzgebiet „Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald - Wiehengebirge“ in 2,2 km Entfernung. Durch die große Entfernung besteht keine Betroffenheit durch den Eingriff. Von dem Vorhaben sind keine Naturparks, Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Moore oder Wasserschutzgebiete betroffen.

9.4.5 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange

Von der Maßnahme sind keine denkmalrechtlich geschützten Bauwerke, archäologischen Denkmale, Grabungsschutzgebiete, Welterbe-Zonen oder Naturdenkmale betroffen.

9.5 Rechtliche Bewertung

UVP

Eine UVP-Pflicht gemäß § 5 UVPG besteht aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht, da es sich um den vollständigen ersatzlosen Rückbau einer Eisenbahnanlage mit weniger als 2.000 m² handelt.

Der Rückbau ist für Winter 2026/2027 geplant.

Eingriffsregelung

Die Zulassungsvoraussetzungen gem. § 15 BNatSchG liegen vor. Die vermeidbaren Beeinträchtigungen lassen sich vermeiden und es liegen keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen vor, die kompensiert werden müssen.

Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. § 44 (1) Nr. 1 - 3 BNatSchG wurden nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Osnabrück nicht betrachtet. Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Landschaftsschutz

Eine Betroffenheit von Schutzgebieten gem. § 20ff BNatSchG sowie von geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG besteht nicht.

Damit liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach dem jeweils benanntem Fachrecht des Umweltschutzes vor.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zur Aufhebung des Bahnüberganges werden die Flurstücksgrenzen der DB InfraGO AG überschritten. Es ist eine bauzeitliche Inanspruchnahme der Flächen der Stadt Bersenbrück notwendig. Für beschriebenen Baumaßnahmen wird zusätzlich eine Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Die vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich im Quadranten III auf dem Grundstück der Stadt Bersenbrück.

Seitens der Stadt Bersenbrück liegt wie in Kapitel 1 beschrieben eine Zustimmung vor.

Die Fläche des privaten Eigentümers wird für den Rückbau eines Verkehrszeichens inkl. Pfosten in Anspruch genommen.

10.2 Kabel und Leitungen

Die kommunalen Leitungsbetreiber bzw. Energieversorgungsunternehmen wurden im Vorfeld ermittelt und angeschrieben. Im Umbaubereich des Bahnüberganges befinden sich bahneigene Kabel, jedoch keine Kabel- und Leitungsbestände Dritter.

Nachstehend ist der angeschriebene kommunale Leitungsbetreiber bzw. Energieversorgungsunternehmen aufgeführt:

- Westnetz GmbH

Sollten im Rahmen der Baumaßnahme kreuzenden oder parallel liegenden Kabel und Leitungen Dritter aufgefunden werden, so sind diese grundsätzlich in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern während der Bauzeit zu sichern. Etwaige Umverlege- oder Anpassungsmaßnahmen werden ebenfalls mit den Eigentümern abgestimmt und ggf. von diesen durchgeführt.

10.3 Straßen und Wege

Das direkte Kreuzungsstück des Bahnüberganges befindet sich im Eigentum der DB InfraGO AG (Flurstücksnummer 40/8). Das am BÜ in westlicher Richtung angrenzende Flurstück befindet sich im Privateigentum (Flurstücksnummer 320). In Östlicher Richtung befinden sich das angrenzende Flurstück (Flurstücksnummer 46/3) im Eigentum der Stadt Bersenbrück. Die genauen Grenzverläufe sind dem beigefügten Kreuzungsplan zu entnehmen.

10.4 Kampfmittel

Es wurde im Vorfeld eine Abfrage von Altlastenverdachtsflächen und von möglichen Kampfmittelverdachtsflächen durch kombinierte Luftbild- und Aktenauswertung durchgeführt. Der Auswertungsprotokoll über die Kampfmittelrisikoprüfung durch kombinierte Luftbild- und Aktenauswertung aus Juni 2024 liegt vor. Daraus geht hervor, dass keine Belastungen des Baugeländes mit Kampfmitteln bekannt sind und kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Zum derzeitigen Planungsstand fallen im Zuge der geplanten Baumaßnahme im Wesentlichen folgende Abfallfraktionen an: Asphalt, Betonaufbruch, Holz und Metall.

Asphalt

Im Rahmen der Baumaßnahme wird Asphalt zur Entsorgung anfallen. Die Abfalldeklaration muss entsprechend der RuVA Stb durchgeführt werden. Asphalt kann gem. der AVV unter der AVV-Nr. 17 03 02 (Bitumengemische, die keine gefährlichen Stoffe enthalten) entsorgt werden. Ergeben die Untersuchungen ein teerhaltiges Bitumengemisch, ist abweichend die AVV-Nr. 17 03 01* (kohlenteerhaltige Bitumengemische) zur Entsorgung zu nutzen.

Beton / Bauschutt

Im Rahmen des Rückbaus des Betonschalthauses und des Fundamentes ist mit anfallendem Betonbruch / Bauschutt zu rechnen. Die Abfalldeklaration muss entsprechend der seit dem 01.08.2023 gültigen EBV [U 8] durchgeführt werden. Reiner Beton kann gem. der AVV unter der AVV-Nr. 17 01 01 entsorgt werden. Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik, die keine gefährlichen Stoffe enthalten, können unter der AVV-Nr. 17 01 07 entsorgt werden.

Auflagernde Abfälle

Erfahrungsgemäß fallen im Zuge der Baufeldfreimachung größere Mengen an Baumischabfällen an. Diese entstehen durch wilde Müllablagerungen und bestehen in der Regel aus Kunststoffen, Hausmüll und A-IV-Holz.

Die Entsorgung der Aus- und Rückbaumaterialien hat nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen zu erfolgen. Die Abfalldeklaration muss entsprechend der landesrechtlichen Vorgaben durchgeführt werden.

Es werden folgende Aushub- und Abbruchmassen erwartet:

- Asphalt: 4,40 t
- Strailplatten: 1,50 t
- Beton: 8,20 t
- Holzzaun: 0,60 t
- Metallzaun / Umlaufsperre: 0,70 t

Derzeit liegen noch keine abfalltechnischen Untersuchungsergebnisse vor. Für die während der Baumaßnahme anfallenden Aushub- und Abbruchmassen werden baubegleitend jeweils die Deklarationsanalytik für die Entsorgung bzw. Verwertung durchgeführt. Dazu werden die anfallenden Abfallstoffe sortenrein zu trennen und in Haufwerken zur Beprobung bereitgestellt. Die Bereitstellung erfolgt auch auf der BE-Fläche. Hierbei wird beachtet, dass zum 01.08.2023 die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) bundesweit in Kraft getreten ist.

Die DB InfraGO AG wird als Vorhabenträger den gutachterlichen Empfehlungen vollständig nachkommen.

11 Abkürzungen

Abkürzung	Erklärung
Abs.	Abschnitt
AVV	Abfallverzeichnis-Verordnung
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
Bf	Bahnhof
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSH	Betonschaltheus
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
DK	Deponieklasse
eANV	elektronische Abfallnachweisverfahren
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EBV	Ersatzbaustoffverordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hbf	Hauptbahnhof
Kfz	Kraftfahrzeug
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LST	Leit- und Sicherungstechnik

Abkürzung	Erklärung
R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen
Ril	Richtlinie
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
UG	Untersuchungsgebiet
UNB	Untere Naturschutzbehörden
UV	Ultraviolette Strahlung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeit
_V	Schutzgutübergreifende Vermeidungsmaßnahme
_VA	Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme