

Verkehrssicherheit an Bahnübergängen

Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen¹

Inhaltsübersicht

1. Anwendungsbereich
 2. Grundlagen
 3. Bahnübergangsschau als Gemeinschaftsaufgabe
 4. Ziele der Bahnübergangsschau
 5. Organisation einer Bahnübergangsschau
 6. Zuständigkeit für die Verkehrsregelung an Bahnübergängen
 7. Meinungsverschiedenheiten
 8. Vollzugskontrolle
- Anlage 1 Prüfliste
- Anlage 2 Regel-/Zusatzpläne
- Anlage 3 Muster Ergebnisniederschrift

¹ Dieser Leitfaden wurde im Unterausschuss „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrsordnung (BLFA StVO) erarbeitet und vom BLFA StVO zur Anwendung empfohlen. Der Unterausschuss „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ setzt sich unter dem Vorsitz des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Herr Menge, Tel. 06131/162275, e-mail: juergen.menge@mwvlw.rlp.de) zusammen u.a. aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Bundesministeriums des Innern, des Eisenbahn-Bundesamtes, des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, des rheinland-pfälzischen Ministeriums des Innern und für Sport, des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, des BGS-Amtes Saarbrücken, der Deutsche Bahn AG, des Gesamtverbandes der Schadensversicherer, des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs und Vertretern der Fachöffentlichkeit.

1. Anwendungsbereich

- 1.1 Der Leitfaden gilt für alle höhengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen mit gewidmeten und nicht gewidmeten Straßen und Wegen, soweit dort öffentlicher Verkehr stattfindet (vgl. Nr. II der VwV zu § 1 StVO).
- 1.2 Zu betrachten ist der Bahnübergang einschließlich des Bereiches von 240 m vor bis 240 m nach dem Bahnübergang.
- 1.3 An Bahnübergängen gehören
 - zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m jeweils von der äußeren Schiene und parallel zu ihr verlaufend, ferner die Schranken, die Andreaskreuze (Zeichen 201), Lichtzeichen und Blinklichter, sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen und Eisenbahneinrichtungen,
 - zu den Straßenanlagen, die Sichtflächen, die Warnzeichen und Baken sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen und Straßenverkehrseinrichtungen

(Vgl. für gewidmete Straßen § 14 Abs. 2 EKrG).

2. Grundlagen

- 2.1. Der Leitfaden enthält Empfehlungen für die straßenseitige Sicherung von Bahnübergängen und deren Überprüfung mittels Bahnübergangsschauen. Wesentliche Bestandteile sind eine Prüfliste (Anlage 1) mit einer Reihe bedeutsamer Fragestellungen und Regelpläne (Anlage 2) mit Vorschlägen, wie in Standardsituationen einheitlich beschildert und markiert werden kann.

Der Leitfaden entbindet die Verantwortlichen nicht davon, die einschlägigen Ge-

setze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien sowie die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und auf dieser Grundlage eigenständig und angepasst an die besonderen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse im Einzelfall zu handeln.

2.2. Für die Bahnseite gelten vor allem:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG),
- Eisenbahngesetze der Länder,
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA bzw. BOA),

Sie werden inhaltlich konkretisiert mit der Richtlinie 815 „Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten“ der DB NetzAG bzw. der Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BÜV-NE). Die Richtlinie 815 gibt für die DB NetzAG den Stand der Technik zur Bahnübergangssicherung wieder und ist durch das Eisenbahn-Bundesamt [EBA] als technisches Regelwerk anerkannt. Für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist durch die obersten Landesverkehrsbehörden die BÜV-NE eingeführt.

2.3. Für die Straßenseite gelten vor allem:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO),
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG),
- Länderstraßengesetze
- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG),
- Regelwerke zur Planung, zum Bau und zum Betrieb von Straßen.

3. Bahnübergangsschau als Gemeinschaftsaufgabe

- 3.1. Die Sicherung von Bahnübergängen ist eine Gemeinschaftsaufgabe der für die Eisenbahnanlage und die Straßenanlage Verantwortlichen. Das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt sowie gegebenenfalls das Unternehmen, das den Betrieb führt, die Eisenbahnaufsicht, der Träger der Baulast der kreuzenden Straße, die Straßenverkehrsbehörde, die Gemeinde, die Polizei und der Bundesgrenzschutz (außer bei NE-Bahnen) haben daher eng und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.
- 3.2. Eisenbahnen haben im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs leistungsfähige und sicher befahrbare Schienenwege bereit zu stellen. Die für die Straßenanlagen Verantwortlichen haben sicherzustellen, dass an Bahnübergängen erkannte Sicherheitsmängel an der Straßenanlage möglichst umgehend beseitigt werden und nicht zu negativen Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr führen.
- 3.3. Die Bahnübergangsschau soll alle Verantwortlichen in einem Termin zusammenbringen um die Gestaltung und Sicherung bestehender Bahnübergänge im jeweiligen Verantwortungsbereich gemeinsam zu beurteilen und ggf. notwendig erscheinende Maßnahmen nach Möglichkeit aufeinander abzustimmen. Nötigenfalls, d. h. wenn es die Sicherheit gebietet, sollen auch Vereinbarungen und Anordnungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz angepasst werden.
- 3.4. Im Verhältnis der Beteiligten untereinander kann von Folgendem ausgegangen werden:
 - Die an der Kreuzung beteiligten Baulastträger und deren Aufsichtsbehörden sind verpflichtet, bei der Überprüfung der Sicherung des Bahnübergangs neben den eigenen Anlagen auch die Anlagen der anderen Beteiligten mit zu betrachten. Der räumliche Umfang dieser Betrachtung ist eisenbahnseitig z. B.

für die DB NetzAG in der Konzernrichtlinie 815 festgelegt.

- Das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, ist grundsätzlich nicht verpflichtet, erkannte Mängel der Straßenanlage selbst zu beseitigen, falls diese sich nicht auf bahneigenem Gelände befinden. Das Unternehmen ist insoweit aber verpflichtet, unverzüglich möglichst schriftlich darauf hinzuwirken, dass die für die Straßenanlage Zuständigen von dem Mangel Kenntnis erhalten und diese die Beseitigung des Mangels veranlassen.

- Kommen die in erster Linie Verantwortlichen ihren Verpflichtungen, z. B. aus der Baulast, der Unterhaltungslast, der Verkehrssicherungspflicht und/oder der Verkehrsregelungspflicht, zur Beseitigung eines für die Verkehrssicherheit erheblichen Mangels der Straßenanlage nicht oder nicht rechtzeitig nach und besteht eine konkrete Gefahr, muss der nicht verantwortliche Baulastträger im Interesse der Verkehrsteilnehmer unverzüglich selbst in seinem Verantwortungsbereich tätig werden und z. B. als Notmaßnahme vorübergehend Beschränkungen anordnen. Dies folgt aus der jeweiligen Sicherungspflicht, die nach ihrem Sinn und Zweck möglichst sofort zu erfüllen ist. Der Baulastträger kann dazu auch durch Anordnungen der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet werden.

(Vgl. insbesondere die beiden Grundsatzurteile des Bundesgerichtshofs vom 10.10.1987 (VRS Bd. 56 S. 13) und vom 18.11.1993 (NZV 1994 S. 146).)

4. Ziele der Bahnübergangsschau

- 4.1. Bahnübergänge sind bis zu ihrer Beseitigung einheitlich so zu gestalten, dass
 - sie rechtzeitig und eindeutig erkennbar, übersichtlich, begreifbar sowie sicher befahrbar und begehbar sind,

- sie den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und des Straßenverkehrs zu jeder Zeit genügen und
- der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Straßenverkehr jederzeit deutlich zu erkennen ist.

4.2 Bahnübergänge sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren

- zu beseitigen oder
- durch Baumaßnahmen, die den Verkehr am Bahnübergang vermindern, zu entlasten oder
- durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtzeichenanlagen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert. (Vgl. § 3 EKrG).

4.3 Dies ist im Rahmen der Bahnübergangsschau mit allen Beteiligten (vgl. Nr. 5.3) zu überprüfen. Notwendig erkannte Maßnahmen sind im Rahmen des Möglichen umzusetzen (vgl. Nr. 8).

5. Organisation einer Bahnübergangsschau

5.1 Zur Bahnübergangsschau lädt, vorbehaltlich anderer Regelungen im Einzelfall, die untere Straßenverkehrsbehörde ein. Die Bahnübergangsschau ändert nichts an den Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Insbesondere übernimmt die untere Straßenverkehrsbehörde keine über die §§ 44, 45 und 47 StVO hinausgehenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- 5.2 Die Bahnübergangsschau soll nach Möglichkeit mehrere Bahnübergänge an einer oder mehreren Bahnstrecken umfassen. Sie wird auf Wunsch mindestens eines Kreuzungsbeteiligten oder sonst von Amts wegen durchgeführt. Davon unberührt bleiben umfassende Verkehrsschauen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, Inspektionen der Anlagenverantwortlichen und Ortsbesichtigungen der Straßenbaubehörde.
- 5.3 An der Bahnübergangsschau sind in der Regel zu beteiligen
- die Kreuzungsbeteiligten: Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, Träger der Baulast der kreuzenden Straße (ggf. geteilte Baulast beachten)
 - die Eisenbahnaufsicht: Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle für bundeseigene Eisenbahnen bzw. Bahnaufsicht für nichtbundeseigene Eisenbahnen
 - die Straßenverkehrsbehörde (ggf. geteilte Zuständigkeit beachten)
 - die Gemeinde (Bauleitplanung, ggf. auch als Straßenbaubehörde und/oder Straßenverkehrsbehörde)
 - die Polizeidienststelle (Landespolizei und/oder Bundesgrenzschutz)
 - die Bundeswehr (im Bereich von Bundeswehrstandorten)
- 5.4. Die Beteiligten haben Pläne und Unterlagen für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich vorzuhalten.
- 5.5. Die Ergebnis-Niederschrift über die Bahnübergangsschau fertigt die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit den Beteiligten. Jeder Niederschrift ist ein aktueller Kreuzungsplan (einschl. freizuhaltender Sichtflächen bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen) beizufügen, der von der Eisenbahn erstellt und zur

Verfügung gestellt wird. Die Niederschrift soll spätestens drei Wochen nach der Bahnübergangsschau den Beteiligten vorgelegt werden. Muster einer Ergebnis-Niederschrift (Anlage 3).

6. Zuständigkeit für die Verkehrsregelung an Bahnübergängen

6.1 Die straßenseitige Verkehrsregelung zur Sicherung von Bahnübergängen wird angeordnet

an Bahnübergängen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

- durch das Bahnunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes (vgl. § 45 Abs. 2 Satz 3 StVO, siehe auch § 11 EBO)
- durch die Straßenverkehrsbehörde durch weitere Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen am und im straßenseitigen Vorfeld des Bahnübergangs

an anderen Bahnübergängen

- durch die Straßenverkehrsbehörde, auch durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes sowie für alle weiteren Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen am und im straßenseitigen Vorfeld des Bahnübergangs (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO).

Zur Beschilderung und Markierung im Einzelnen siehe die Regelpläne (Anlage 2).

6.2 Es ist darauf zu achten, dass für den Fall von Umleitungen anderer Straßen über den Bahnübergang die Sicherungsart für diesen geänderten Verkehr angepasst

ist (vgl. § 14 FStrG sowie die Länderstraßengesetze). Die Kreuzungsbeteiligten haben sicherzustellen, dass nur nach gegenseitiger Absprache und Vereinbarung Umleitungsstrecken über Bahnübergänge geführt werden dürfen.

7. Meinungsverschiedenheiten

Alle Beteiligten sind im Interesse der Verkehrssicherheit gehalten, möglichst schnell zu entscheiden. Ist straßenseitig eine Entscheidung zwischen Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und/oder Polizei strittig, ist unverzüglich die zuständige oberste Landesbehörde oder die nach Landesrecht bestimmte Stelle einzuschalten.

Kommt zwischen den Kreuzungsbeteiligten keine Vereinbarung zustande, obwohl es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs und die Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordern und hat kein Beteiligter gegen den anderen Beteiligten unmittelbar eine verwaltungsgerichtliche Klage erhoben, so prüfen die Kreuzungsbeteiligten, ob eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren beantragt werden soll. Zuständig ist bei der Beteiligung einer Eisenbahn des Bundes das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, ansonsten die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu denken ist auch an sog. Kostenvorlagevereinbarungen, d. h. einer der Bau- lastträger finanziert vor und die Frage der endgültigen Kostentragung wird vom Ausgang des verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahrens abhängig gemacht.

Eine Anordnung ist nicht Voraussetzung für die verwaltungsgerichtliche Klage eines Beteiligten auf Kostenerstattung (vgl. III Nr. 7 Abs. 1 der EKrG-Richtlinie 2000).

8. Vollzugskontrolle

Nach Durchführung der Bahnübergangsschau soll in angemessener Zeit auf der Grundlage der Niederschrift eine Überprüfung des Vollzugs durchgeführt werden.

Die untere Straßenverkehrsbehörde überprüft nur, ob straßenseitig die notwendigen Maßnahmen zur Verkehrsregelung (z. B. die Anordnung und Aufstellung notwendiger Verkehrszeichen bzw. die Anbringung von Markierungen) durchgeführt wurden. Vorschläge für weiterführende Maßnahmen zur Beseitigung oder (baulichen) Änderung von Bahnübergängen unterliegen der Vollzugskontrolle durch die nach Eisenbahnkreuzungsrecht zuständigen Behörde. Dort sollte auch nach Lösungen gesucht werden, wenn einer der drei nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz an der Finanzierung Beteiligten seinen Anteil z. B. aus haushaltstechnischen Gründen nicht oder nicht zeitgerecht übernehmen kann. Nr. 7 des Leitfadens bleibt unberührt.

Prüfliste

Inhaltsübersicht

Allgemeines

1. Ausgangssituation
2. Sicherheit des Verkehrs
3. Abwicklung des Verkehrs
4. Übersehbare Verkehrsentwicklung

Besondere Belange

5. Fußgänger und Radfahrer
6. Öffentlicher Personennahverkehr
7. Großraum- und Schwerverkehr

Erkennbarkeit und Sicht

8. Erkennbarkeit des Bahnübergangs
9. Sicht am Bahnübergang

Beschilderung und Markierung

10. Beschilderung
11. Lichtzeichen und Schranken
12. Markierung

Straßenausstattung

13. Straßenausstattung
14. Beleuchtung
15. Bepflanzung

Straßenbau

16. Straßenzustand
17. Querschnittsgestaltung
18. Linienführung

...

Hinweis:

Die Prüfliste dient den für die Straßenanlage Verantwortlichen als Hilfsmittel zur Aufgaben- und Zielerfüllung. Sie fasst zur Eigenkontrolle eine Reihe möglicherweise im Einzelfall bedeutsamer Fragestellungen zusammen. Der Umfang ihrer Anwendung hängt aber von der jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Situation im Einzelfall ab.

Merkmal	Nr.	Fragestellung
<u>Allgemeines</u>		
1. Ausgangssituation	1	Liegt der Bahnübergang innerhalb oder außerhalb der geschlossenen Ortschaft?
	2	Welche verkehrliche Bedeutung hat die Straßenanlage, z. B. Hauptverkehrsstraße, Erschließungsstraße, Feld- und Waldweg?
	3	Von wie vielen Straßenverkehrsteilnehmern wird die Straßenanlage täglich benutzt? Mit welcher Fahrgeschwindigkeit? In welche Kategorie ist der Bahnübergang hinsichtlich seiner Verkehrsbelastung (schwacher Verkehr bis 100 Fahrzeuge/Tag, mäßiger Verkehr bis 2500 Fahrzeuge/Tag oder starker Verkehr mit mehr als 2500 Fahrzeuge/Tag einzuordnen?
	4	Wie und mit welchen Anteilen setzt sich der Straßenverkehr zusammen, z. B. Pkw, Lkw, Linienbusse, Schulbusse, Radfahrer, Fußgänger, land- und forstwirtschaftlicher Verkehr?
	5	Liegt eine saisonbedingte Nutzung des Bahnübergangs vor, z. B. Badeseen, Skigebiete?
	6	Welche verkehrliche Bedeutung hat die Eisenbahnanlage?
	7	Von wie vielen Zügen wird die Eisenbahnanlage benutzt? Mit welcher Fahrgeschwindigkeit?
	8	Wie ist der Bahnübergang nach Eisenbahnrecht gesichert, z. B. technisch gesichert durch ..., nicht technisch gesichert durch ...?
2. Sicherheit des Verkehrs	1	Sind Erkenntnisse/Unterlagen zur Unfallsituation der letzten drei Jahre am/im Vorfeld des Bahnübergangs vorhanden oder ermittelbar?
	2	Sind Mängel an der technischen Sicherung (auch Fehlbedienungen) bekannt geworden?
3. Abwicklung des Verkehrs	1	Ist die Breite des Bahnübergangs für alle notwendigen Fahrzeugbewegungen (Begegnungen, Schleppkurven) ausreichend? Ist die Bahnübergangsbefestigung über den Fahrbahnrand hinaus ausreichend?
	2	Stellt der Bahnübergang eine Engstelle dar?

Merkmal	Nr.	Fragestellung
	3	Sind vor dem Bahnübergang zur Verbesserung der Erkennbarkeit und Sicht zusätzliche Verkehrsregelungen/Unterhaltungsmaßnahmen notwendig?
	4	Sind am Bahnübergang die Räumstrecken freigehalten? Sind zusätzliche Verkehrsregelungen, z. B. Haltverbote, erforderlich?
	5	Liegen Fußgängerüberwege, Haltestellen oder Kreisverkehre außerhalb der Räumstrecke?
	6	Sind Besonderheiten der Verkehrszusammensetzung (wie LKW, Busse, auch Linienbusse, Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr) und deren Fahrbeziehungen (wie wartepflichtige Linksabbieger in der Räumstrecke) berücksichtigt? Sind zusätzliche Verkehrsregelungen, z. B. vorgeschriebene Fahrtrichtungen, Vorfahrtregelungen, erforderlich?
	7	Sind spezielle Vorkehrungen für besondere Gruppen oder Einrichtungen erforderlich, z. B. Schulbus, Schulweg, Nähe zu einem Altersheim ?
	8	Liegt der Bahnübergang auf der Route von Großraum- und Schwerverkehr (§ 29 StVO) und sind die dafür zu treffenden Regelungen oder Sicherheitskonzepte allen Beteiligten bekannt und mit allen abgestimmt?
	9	Liegt der Bahnübergang in ständigen, kurzfristigen oder längerfristigen Umleitungsbereichen der umliegenden Straßen und ist die Sicherung des Bahnübergangs für diese Fälle ausreichend oder sind entsprechende Absprachen vorhanden, die z. B. einen Einsatz von Bahnübergangssicherungsposten (BüP) festschreiben?
	10	Sind andere Probleme im Verkehrsablauf bekannt geworden?
4. Übersehbare Verkehrsentwicklung	1	Wird sich die Verkehrsentwicklung in absehbarer Zeit ändern, z. B. Abnehmen wegen einer geplanten Ortsumgehung, Zunehmen wegen neu geplanter Wohn- oder Gewerbegebiete, eines neuen publikumsintensiven Gewerbebetriebs, neue Verkehrsbeziehungen?
Besondere Belange		
5. Fußgänger und Radfahrer	1	Sind die Belange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt?
	2	Sind am Bahnübergang Gehwege und/oder Radverkehrsanlagen vorhanden?
	3	Ist der Bahnübergang sicher angelegt, wenn Gehwege und/oder Radverkehrsanlagen am Bahnübergang enden?
	4	Sind technische Sicherungen (Signale und Schranken) für Fußgänger und Radfahrer vorhanden und zweckmäßig ausgebildet?
	5	Sind Umlaufsperrungen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden, zweckmäßig ausgebildet und wird darauf hingewiesen?

Merkmals	Nr.	Fragestellung
	6	Werden die Fußgänger bzw. Radfahrer durch geeignete und der Örtlichkeit angepasste Leiteinrichtungen (Geländer, Zäune) zur Sicherungsanlage geführt?
	7	Sind die Bodenindikatoren für Sehbehinderte gemäß DIN 18 024-1 „Barrierefreies Bauen“ eingebaut?
	8	Liegen Fußgängerquerungsanlagen, z. B. Fußgängerüberweg, Fußgängerlichtzeichenanlage, Mittelinsel, außerhalb der Räumstrecke des Bahnübergangs?
6. Öffentlicher Personennahverkehr	1	Sind die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und seiner Nutzer berücksichtigt?
	2	Liegen die Haltestellen außerhalb der Räumstrecken des Bahnübergangs?
	3	Liegen die Zu- und Abgänge der Personenverkehrsanlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (Bahnsteige) außerhalb der Sperrstrecken des Bahnübergangs?
	4	Ist eine sichere Führung der Reisenden im Bereich des Bahnübergangs gewährleistet, z. B. Leiteinrichtungen mit Geländer, Zäunen?
7. Großraum- und Schwerverkehr	1	Ist sichergestellt, dass bei Benutzung des Bahnübergangs durch Großraum- und Schwertransporte den besonderen Anforderungen daran Rechnung getragen ist?
<u>Erkennbarkeit und Sicht</u>		
8. Erkennbarkeit des Bahnübergangs	1	Ist die Erkennbarkeit des Bahnübergangs (auch für Ortsfremde) gewährleistet?
	2	Ist der Bahnübergang von allen Zufahrten aus rechtzeitig sichtbar und erkennbar? Sind auf allen Zufahrten Hinweise auf den Bahnübergang vorhanden?
	3	Ist eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in Richtung des Bahnübergangs erforderlich, z. B. wegen der nicht rechtzeitigen Erkennbarkeit oder der beizubehaltenden Sicht ?
	4	Sind zusätzliche Überholverbote erforderlich ?
	5	Ist die bestehende technische Sicherung optimal ausgebildet, z. B. Standorte der Signale, Sichtbarkeit der Signale? Auch von am Bahnübergang einmündenden Straßen aus ?
	6	Sind das Andreaskreuz und/oder besondere Gefahrzeichen vorhanden, erkennbar bzw. lesbar und verkehrstechnisch einwandfrei ?
	7	Ist eine neue (angepasste) technische Sicherung nach EBO erforderlich ?

Merkmal	Nr.	Fragestellung
	8	Ist eine Verdeutlichung des Vorrangs des Schienenverkehrs, z. B. durch Wiederholung des Z 201 als Fahrbahnmarkierung, Über-Kopf-Signale, besondere Einfärbung des Fahrbahnbelags vor dem Bahnübergang, erforderlich?
9. Sicht an Bahnübergang	1	Ist die Sicht auf den Bahnübergang von allen Zufahrten aus gewährleistet?
	2	Ist bei technisch nicht gesicherten Bahnübergängen zusätzlich das Sichtdreieck freigehalten (Sichtflächen sind abhängig von der Sperrstrecke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und der Eisenbahnfahrzeuge. Die Sichtflächen können in jedem der vier Quadranten unterschiedlich groß sein)?
	3	Sind die Haltesichtweiten von allen Zufahrten aus gewährleistet?
	4	Wird die Sicht am Bahnübergang bzw. in den Sichtdreiecken behindert, z. B. durch Schutzzäune, Begrenzungszäune, Straßenausstattung, Verkehrszeichen, Landschaftsgestaltung, Bepflanzung, Gebäude, auch fliegende Bauten, Werbeflächen?
	5	Wird die Sicht zeitweise behindert, z. B. durch geparkte Fahrzeuge in Haltebuchten, durch aufgestauten Verkehr?
	6	Ist die Wartepflicht von LKW außerhalb geschlossener Ortschaften an der 1-er Bake (Z 162) berücksichtigt ?
<u>Beschilderung und Markierung</u>		
10. Beschilderung	1	Ist die Beschilderung vollständig (vgl. Regelpläne) und den besonderen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen angepasst?
	2	Ist die Erkennbarkeit bzw. Lesbarkeit der Beschilderung gewährleistet?
	3	Sind Beschilderung und Markierung aufeinander abgestimmt und widerspruchsfrei?
	4	Sind das Andreaskreuz und die besonderen Gefahrzeichen sinnvoll aufgestellt?
	5	Ist eine Verdeutlichung des Vorrangs des Schienenverkehrs erforderlich, z. B. durch Wiederholung des Z 201, Über-Kopf-Signale?
	6	Sind Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich?
	7	Sind Haltverbote insbesondere in den Räumstrecken (Z 283) vorzusehen?
	8	Wird die Sicht auf die Beschilderung, z. B. durch Bepflanzung, falscher Standort, Werbetafeln, behindert?
	9	Sind die bestehenden Schilder verkehrstechnisch noch in Ordnung, z. B. nicht unerhebliche Beschädigungen, Nachlassen der Retroreflexion?

Merkmal	Nr.	Fragestellung
	10	Ist die Beschilderung des Bahnübergangs von <u>allen</u> Straßenzufahrten aus vollständig?
11. Lichtzeichen und Schranken	1	Sind die Lichtzeichen am Bahnübergang (gelb/rotes Lichtzeichen oder rotes Blinklicht) vom Straßenverkehrsteilnehmer erkennbar, sinnvoll und in ausreichender Zahl (Seitenlichter für einmündende Straßen) angeordnet?
	2	Sind zur besseren Erkennbarkeit der Lichtsignale Maßnahmen, z. B. Über-Kopf-Signale, größere Signalgeber, andere Ausrichtung, bessere Abschirmung der Signalgeber, sinnvoll?
	3	Können die Abschirmbleche (Schuten) an den Signalgebern für aus Seitenwegen oder Kurven kommende Straßenverkehrsteilnehmer die Sicht auf die Signale verdecken?
	4	Sind die Schranken am Bahnübergang (für den Kraftfahrzeugverkehr, für den Radverkehr, für den Fußgängerverkehr) vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen sinnvoll und in ausreichender Zahl angeordnet und erkennbar?
	5	Sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angeordneten Andreaskreuze erkennbar und am richtigen Standort aufgestellt?
	6	Sind eine Blendwirkung durch tiefstehende Sonne oder andere starke Lichtquellen gegeben ? Müssen ggf. Abschirmbleche, zusätzliche oder in ihrem Standort geänderte Lichtzeichen ergänzt oder aufgestellt werden ?
12. Markierung	1	Ist die Straßenmarkierung eindeutig und erkennbar?
	2	Sind Beschilderung und Markierung aufeinander abgestimmt und widerspruchsfrei ?
	3	Sind alte Markierungen vollständig entfernt (Phantommarkierungen) ?
<u>Straßenausstattung</u>		
13. Straßenausstattung	1	Sind spezielle Vorkehrungen, z. B. Schutzplanken, Geländer, erforderlich oder zweckdienlich?
14. Beleuchtung	1	Ist Beleuchtung erforderlich, zweckmäßig und ausreichend ausgebildet?
	2	Ist eine Kontrastbeleuchtung am Bahnübergang erforderlich?
	3	Führt die Umgebungsbeleuchtung zu speziellen Anforderungen?
15. Bepflanzung	1	Wird durch Bepflanzung die Sicht auf den Bahnübergang, die technische Sicherung, die Beschilderung beeinträchtigt?
	2	Wird durch Bepflanzung die Sicht im Sichtdreieck eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs beeinträchtigt?

Merkmal	Nr.	Fragestellung
	3	Ist eine Ablenkung/Beeinträchtigung der Straßenverkehrsteilnehmer durch die Bepflanzung und die Bepflanzungsart ausgeschlossen?
<u>Straßenbau</u>		
16. Straßenzustand	1	Sind der Ausbaustandard von Straße und Bahnübergang (einschl. Bahnübergangsbefestigung) aneinander angepasst?
	2	Ist die Längsebenheit von Bahnübergang und Straße gegeben, z. B. plangleiche Lage der Gleisoberfläche zur Oberfläche der Straßen- und Bahnübergangsbefestigung, keine Längsunebenheiten wie Absenkung, Bodenwellen?
	3	Ist die Querebenheit, z. B. keine Spurrinnen in der Straßenfahrbahn gegeben?
	4	Bestehen Oberflächenschäden (wie Ausbrüche, Netz- und Einzelrisse, Flickstellen)?
	5	Ist die Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche gegeben?
	6	Ist die Entwässerung sichergestellt, z. B. Mindestgefälle in Quer- oder Längsrichtung von 2, 5 %, Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Straßeneinläufe und Entwässerungsrinnen, Wasserstellen aufgrund Unebenheiten?
	7	Ist die Entwässerungsanlage funktionstüchtig?
17. Querschnittsgestaltung	1	Sind die Querschnittsmaße der Funktion der Straße angemessen?
	2	Sind Besonderheiten der Verkehrszusammensetzung, z. B. in der Räumstrecke abbiegender Lieferverkehr, berücksichtigt?
	3	Ist die Breite von Bahnübergangsbefestigung und ggf. die Kurvenverbreiterungen so gewählt, dass auch für große Kraftfahrzeuge eine Mitbenutzung der Gegenfahrbahn nicht erforderlich ist (Begegnungen, Schleppkurven)?
	4	Stellt der Bahnübergang eine Engstelle dar? Ist sie verkehrssicher ausgebildet?
	5	Sind Fahrbahneinengungen verkehrssicher ausgebildet?
18. Linienführung	1	Sind Besonderheiten der Verkehrszusammensetzung, z. B. in der Räumstrecke abbiegender Lieferverkehr, berücksichtigt?
	2	Ist die Linienführung der Straßenanlage so gewählt, dass auch für große Kraftfahrzeuge eine Mitbenutzung der Gegenfahrbahn nicht erforderlich ist (Begegnungen, Schleppkurven)?
	3	Liegt der Bahnübergang innerhalb kritischer Stellen, z. B. Hügelspitze, Gefälle, Kurve, schlechte Sicht?

Merkmal	Nr.	Fragestellung
	4	Sind die Haltesichtweiten in den Bahnübergangszufahrten gewährleistet?

Forderungen

Am Bahnübergang sind keine Änderungen notwendig.

Der Bahnübergang soll (vorbehaltlich des Eisenbahnkreuzungsrechts) beseitigt werden !

Der Bahnübergang soll (vorbehaltlich des Eisenbahnkreuzungsrechts) geändert werden !

Am Bahnübergang sind außerhalb des Eisenbahnkreuzungsrechts folgende Änderungen vorzunehmen:

Regelpläne

Sicherung von Bahnübergängen	1	Hauptverkehrsstraße, technisch gesichert mit Schranken oder Halbschranken
	2	Hauptverkehrsstraße, technisch gesichert ohne Schranken oder Halbschranken
	3	Erschließungsstraße innerorts, technisch gesichert mit Schranken oder Halbschranken
	4	Erschließungsstraße innerorts, technisch gesichert ohne Schranken oder Halbschranken
	5	Erschließungsstraße innerorts, nicht technisch gesichert
	6	Feld- und Waldwege, nicht technisch gesichert
	7	Rad- und Fußwege, benutzungspflichtig in beiden Fahrtrichtungen

Zusatzpläne

zusätzlicher Hinweis	8	Hinweis auf Bahnübergang vor abzweigenden Straßen
zusätzliche Vorrangregelung	9	Bahnübergang mit Straßenbreite kleiner 5,50 m, zusätzliche Vorrangregelung
	10	Bahnübergang als Engstelle, zusätzliche Vorrangregelung
zusätzliche Verkehrsregelung	11	Freihaltung der Räumstrecke, zusätzliche Verkehrsregelung abknickende Vorfahrt
	12	Freihaltung der Räumstrecke, zusätzliche Verkehrsregelung vorgeschriebene Fahrtrichtung
	13	Freihaltung der Räumstrecke, zusätzliche Verkehrsregelung vorgeschaltetes Lichtzeichen

Hinweis:

1. **Der Leitfaden enthält mit der Anlage 2 für Standardsituationen typisierte Regelpläne. Ihre Eignung und das Erfordernis jedes Anordnungselements ist für die jeweilige örtliche und verkehrliche Situation unter Zugrundelegung strenger Maßstäbe zu prüfen. Sind Änderungen aufgrund örtlicher Besonderheiten erforderlich, so dient der Regelplan als Grundbaustein. Er ist ggf. zu ergänzen oder zu ändern.**

2. Für die Beschilderung gilt:
 - Verkehrsschilder müssen dem Stand der Technik entsprechen und verkehrssicher beschaffen sein

 - wahrnehmbare, erkennbare, lesbare Aufstellung

 - grundsätzlich beidseitige Aufstellung

 - Zeichen innerorts Größe 1 bzw. 2 außerorts Größe 3

 - Zeichen in Bauart Reflexfolie nach Typ 2, bei hell erleuchtetem Umfeld und/oder vielen externen Lichtquellen Reflexfolie nach Typ 3

3. Für die Markierung gilt:
 - Markierungszeichen müssen dem Stand der Technik entsprechen und verkehrssicher beschaffen sein

 - Markierungszeichen müssen auch bei Dunkelheit eindeutig erkennbar sein

 - insbesondere an Hauptverkehrsstraßen empfiehlt sich die Ausführung als Typ II Markierung mit erhöhter Nachtsichtbarkeit bei Nässe

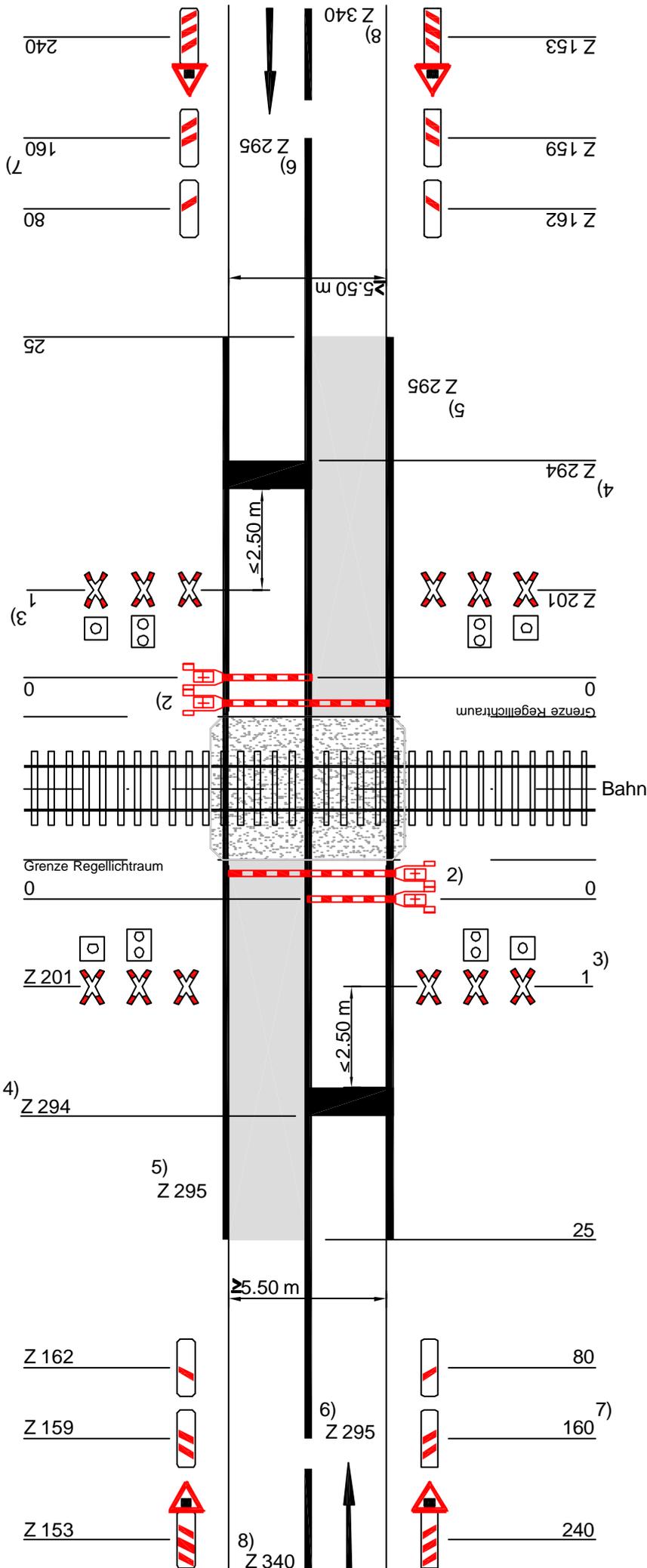
Straßenverkehrsbehörde	Postleitzahl, Ort, Datum										
	Telefon, Telefax, E-Mail										
	Az.:										
Ergebnis-Niederschrift über Bahnübergangsschau											
am	<u>Anlagen</u>										
Strecken-Nr.	Teilnehmerliste										
Strecke Kreuzungsplan (-pläne)										
 Regelplan (-pläne)										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%; padding: 5px;">BÜ (Name, km)</th> <th style="width: 25%; padding: 5px;">Maßnahmen</th> <th style="width: 25%; padding: 5px;">zuständig</th> <th style="width: 25%; padding: 5px;">Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 200px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				BÜ (Name, km)	Maßnahmen	zuständig	Termin				
BÜ (Name, km)	Maßnahmen	zuständig	Termin								

Für die Niederschrift

(Name)

Regelplan 1

Hauptverkehrsstraße ¹⁾
 technisch gesichert
 mit Schranken oder Halbschranken



1) Hauptverkehrsstraßen sind
 - Bundesstraßen
 - Landstraßen
 - Kreisstraßen
 - Gemeindeverbindungsstraßen
 - sonstige verkehrsbedeutsame Straßen wie Vorfahrtstraßen (Z 306) sowohl innerorts als auch außerorts.

2) Technische Sicherung durch
 - Schranken mit Z 201 alleine
 - Schranken mit Z 201 und Lichtzeichen
 - Halbschranken mit Z 201 und Lichtzeichen
 - Halbschranken mit Z 201 und Blinklichter

3) Z 201 sind i.d.R. möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,25m vor der äußeren Schiene aufzustellen.

4) Z 294 sind i.d.R. 2,50m vor Z 201 aufzustellen.

5) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) im Bereich der Räumstrecke.

6) Z 295 (Fahrstreifenbegrenzung). Es kann auch Z 296 (einseitige Fahrstreifenbegrenzung) in Betracht gezogen werden. Innerorts im Bereich der Räumstrecke auch Z 283 (Z 283-10; Z 283-20) möglich.

7) Z 131 möglich nur bei Lichtzeichen und Blinklichter, wenn auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer sie nicht rechtzeitig erkennen kann. (außerorts 160m)

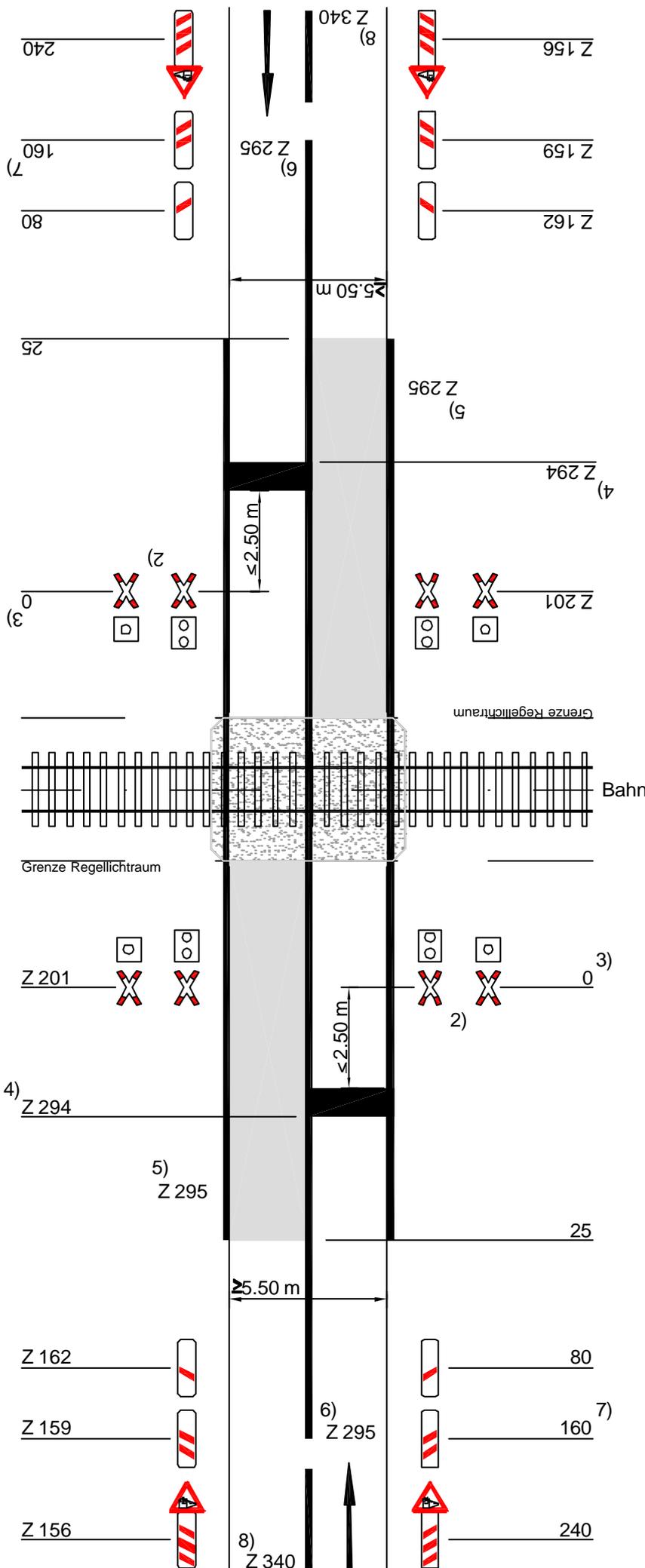
8) Z 340 nicht notwendig bei DTV unter 5000 Kfz.

Maße in Metern

Regelplan 2

Hauptverkehrsstraße ¹⁾

technisch gesichert
ohne Schranken oder Halbschranken



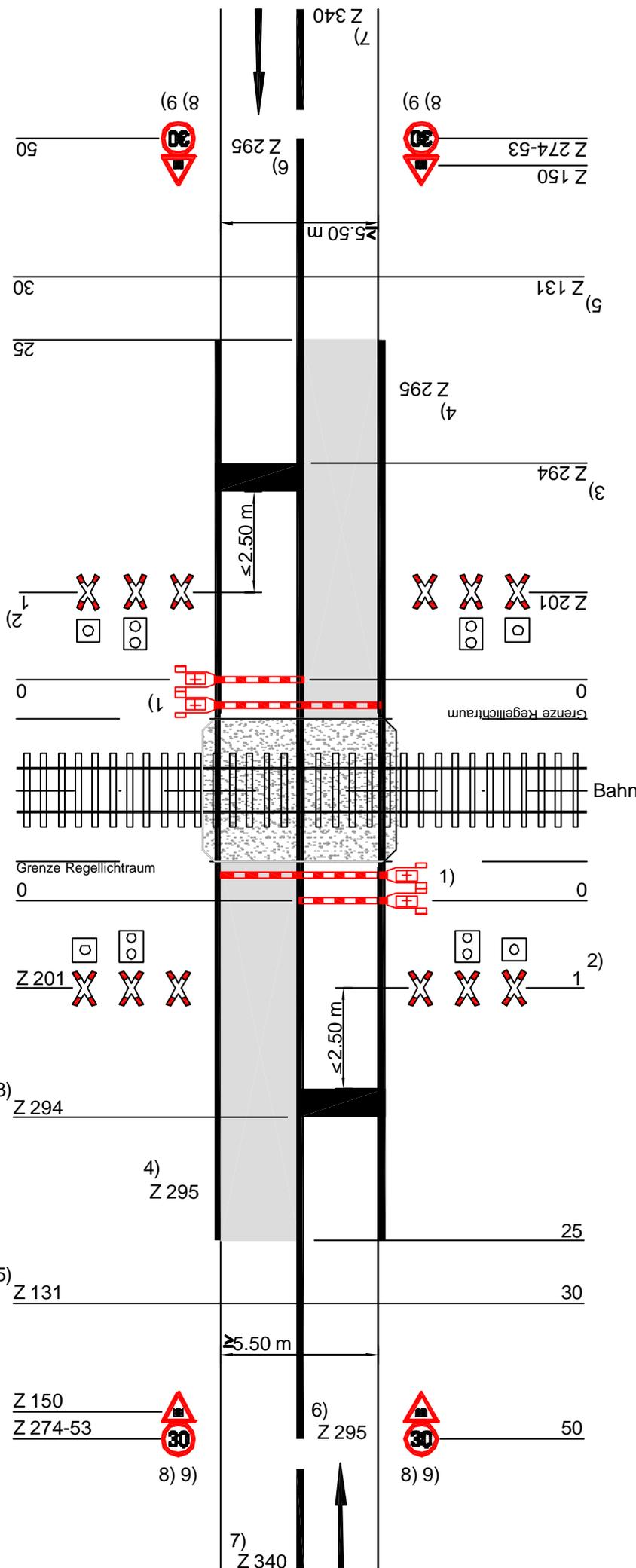
- 1) Hauptverkehrsstraßen sind
 - Bundesstraßen
 - Landstraßen
 - Kreisstraßen
 - Gemeindeverbindungsstraßen
 - sonstige verkehrsbedeutsame Straßen wie Vorfahrtstraßen (Z 306) sowohl innerorts als auch außerorts.
- 2) Technische Sicherung durch
 - Z 201 und Lichtzeichen
 - Z 201 und Blinklichter
- 3) Z 201 sind i.d.R. möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,25m vor der äußeren Schiene aufzustellen.
- 4) Z 294 sind i.d.R. 2,50m vor Z 201 aufzustellen.
- 5) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) im Bereich der Räumstrecke.
- 6) Z 295 (Fahrstreifenbegrenzung). Es kann auch Z 296 (einseitige Fahrstreifenbegrenzung) in Betracht gezogen werden. Innerorts im Bereich der Räumstrecke auch Z 283 (Z 283-10; Z 283-20) möglich.
- 7) Z 131 möglich nur bei Lichtzeichen und Blinklichter, wenn auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer sie nicht rechtzeitig erkennen kann. (außerorts 160m)
- 8) Z 340 nicht notwendig bei DTV unter 5000 Kfz.

Maße in Metern

Regelplan 3

Erschließungsstraße innerorts

technisch gesichert
mit Schranken oder Halbschranken

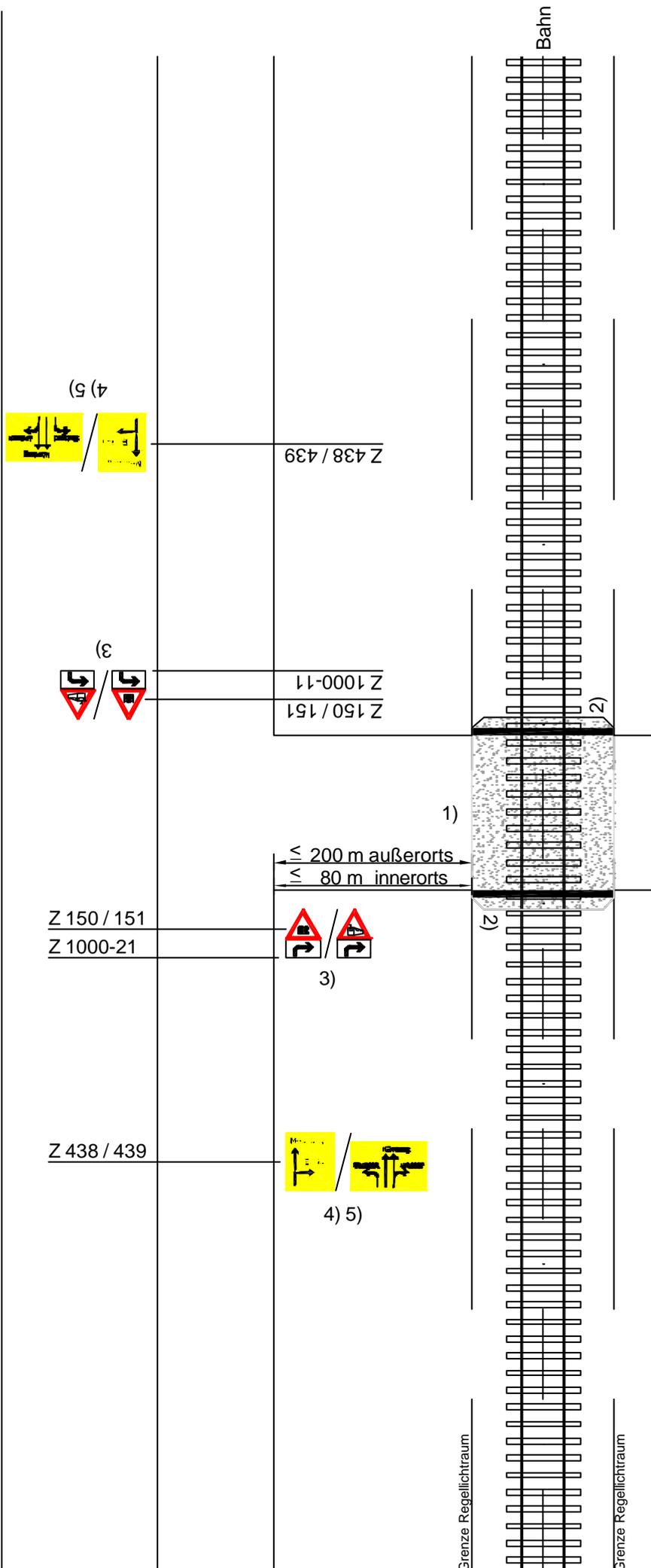


- 1) Technische Sicherung durch
 - Schranken mit Z 201 alleine
 - Schranken mit Z 201 und Lichtzeichen
 - Halbschranken mit Z 201 und Lichtzeichen
 - Halbschranken mit Z 201 und Blinklichter
- 2) Z 201 sind i.d.R. möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,25m vor der äußeren Schiene aufzustellen.
- 3) Z 294 sind i.d.R. 2,50m vor Z 201 aufzustellen.
- 4) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) im Bereich der Räumstrecke.
- 5) Z 131 möglich nur bei Lichtzeichen und Blinklichter, wenn auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer sie nicht rechtzeitig erkennen kann. (außerorts 160m)
- 6) Z 295 (Fahrstreifenbegrenzung). Es kann auch Z 296 (einseitige Fahrstreifenbegrenzung) in Betracht gezogen werden. Im Bereich der Räumstrecke auch Z 283 (Z 283-10; Z 283-20) möglich.
- 7) Z 340 nicht notwendig bei DTV unter 5000 Kfz.
- 8) Z 274-53 in Tempo 30-Zonen entbehrlich. Das Ende der Verbotsstrecke ist nicht zu kennzeichnen.
- 9) Besondere Gefahrenzeichen mit Warnbaken (Z 153-162) im Regelfall entbehrlich, es sei denn, wenn dort schnell gefahren wird oder wenn der Bahnübergang spät zu erkennen ist.

Maße in Metern

Zusatzplan 8

Hinweis auf BÜ vor abzweigenden Straßen



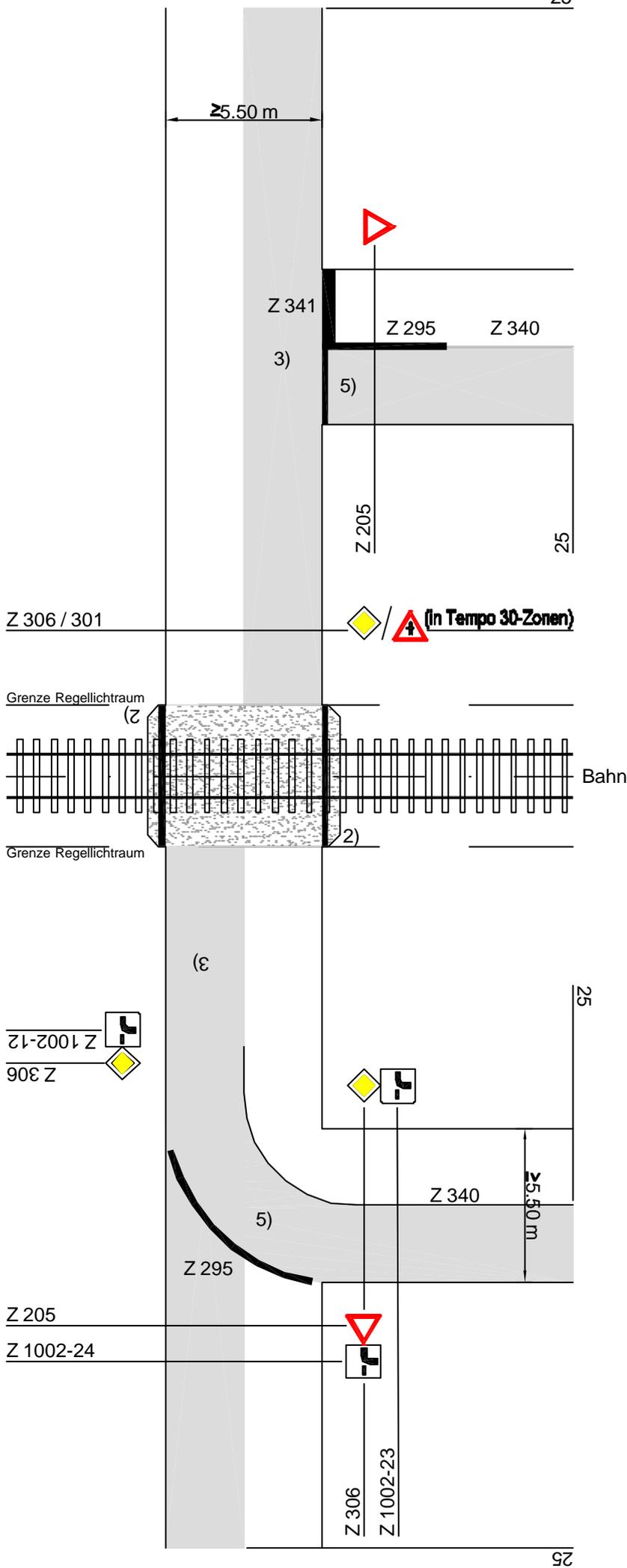
- 1) Der gesamte Bahnübergang ist gemäß den Regelplänen 1 bis 7 zu beschildern.
- 2) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) im Bereich der Räumstrecke.
- 3) Z 150 / Z 151 unmittelbar vor der Einmündung in der Regel ausreichend. Standort abhängig von der weiteren StVo-Beschilderung.
- 4) Wegweisung nur, wenn aus verkehrlichen Gründen zur Orientierung oder Verkehrslenkung erforderlich.
- 5) Gestaltung und Standort der Vorwegweiser und Wegweiser **mit** verkleinerter Wiedergabe der Z 150 oder 151 nach RWB 2000.

Maße in Metern

Zusatzplan 11

Freihaltung der Räumstrecke

zusätzliche Verkehrsregelung
abknickende Vorfahrt



- 1) Der gesamte Bahnübergang ist gemäß den Regelplänen 1 bis 7 zu beschildern.
- 2) Nur anwendbar, wenn es die besonderen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse erlauben. Ansonsten Zusatzpläne 12 und 13 anwenden.
- 3) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) mind. auf der Bahnübergangsbefestigung.
- 4) Im Bereich der Räumstrecke (25m) unzulässig sind insbesondere
 - Kreisverkehr (Z 215)
 - Haltestellen (Z 224)
 - (Ausnahme ausreichend dimensioniert Haltebuchten außerhalb der Fahrbahn)
 - Fußgängerüberwege (Z 293)
 - Fußgänger-Lichtzeichenanlage
 - Vorfahrtsregelung rechts vor links.
- 5) Schleppkurven beachten.

A)

Z 250 / 267



Z 209-20

5)



3)

25

Grenze Regellichtraum
(Z)



Bahn

Grenze Regellichtraum

2)

B)

(4)



Z 209-30

(3)

25

Zusatzplan 12 A/B

Freihaltung der Räumstrecke

zusätzliche Verkehrsregelung
vorgeschriebene Fahrtrichtung

- 1) Der gesamte Bahnübergang ist gemäß den Regelplänen 1 bis 7 zu beschildern.
- 2) Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) durchgezogen.
- 3) Im Bereich der Räumstrecke (25m) unzulässig sind insbesondere
 - Kreisverkehr (Z 215)
 - Haltestellen (Z 224) (Ausnahme ausreichend dimensioniert Haltebuchten außerhalb der Fahrbahn)
 - Fußgängerüberwege (Z 293)
 - Fußgänger-Lichtzeichenanlage
 - Vorfahrtsregelung rechts vor links.
- 4) Die vorgeschriebene Fahrtrichtung kann auf besonders lange oder breite Fahrzeuge beschränkt werden (z.B. ZZ 1049-13) mit Länge oder Breitenangabe bzw. es können bestimmte Fahrzeugarten ausgenommen werden (z.B. ZZ1024-10).
- 5) Schleppkurven beachten.

