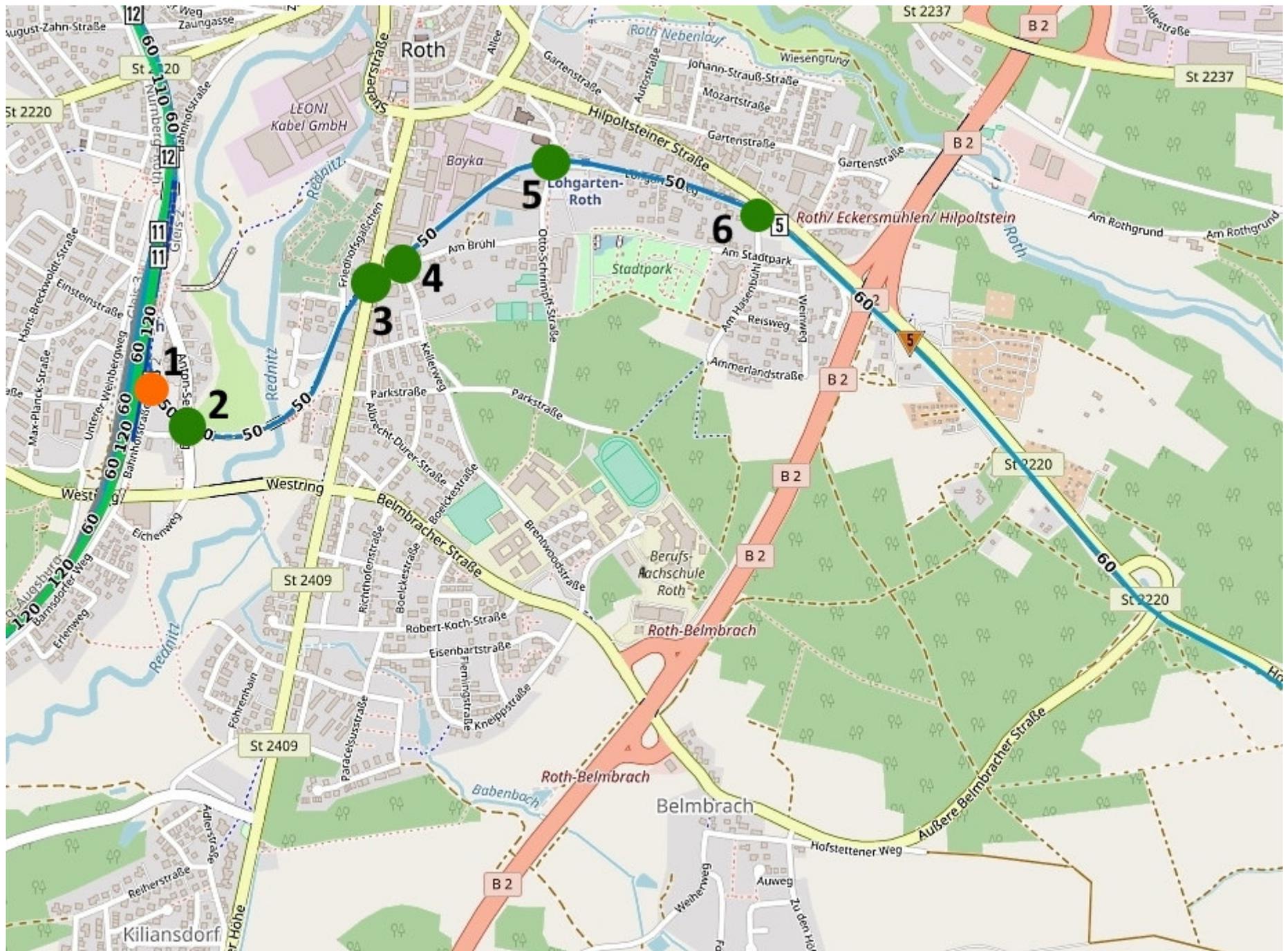


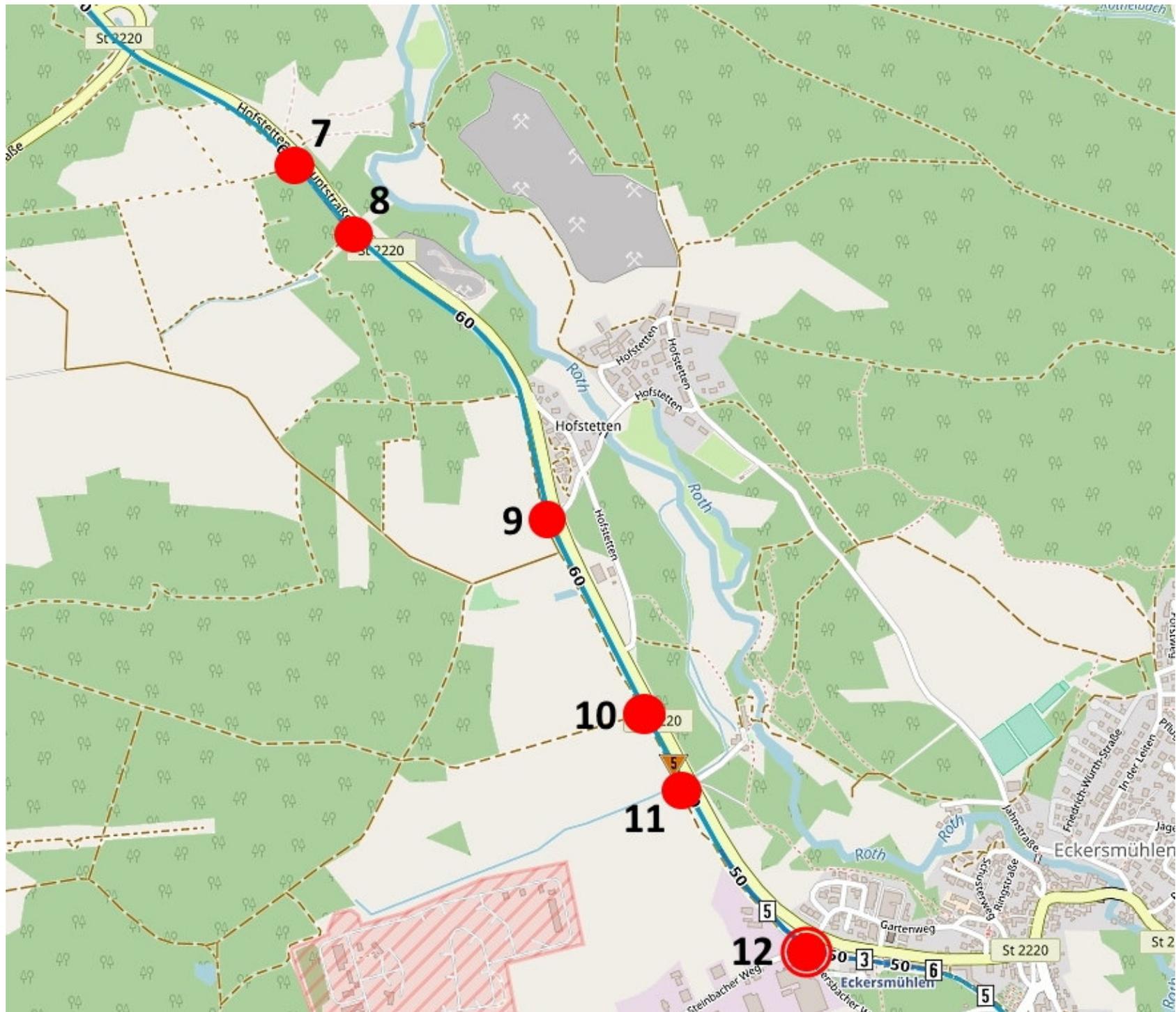
Bahnübergänge GREDL

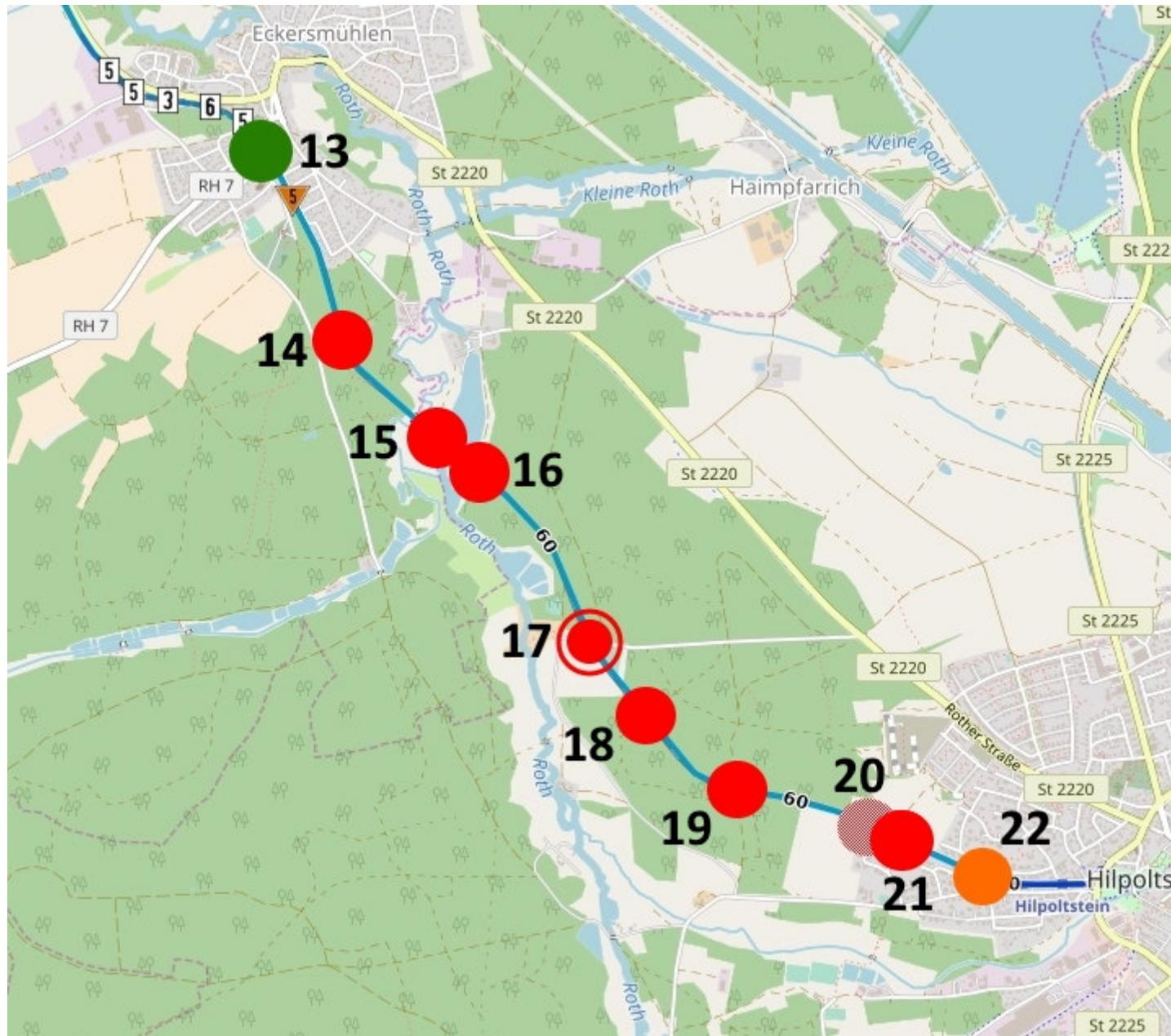
Auflistung
von ROTH nach HILPOLTSTEIN
km 0,0 bis km 10,7

Staats-/Wohn-/Kreisstraßen (technisch gesichert)	6
Wohnstraße (nicht-technisch gesichert)	1
Weg mit Ortsverbindungsfunktion (nicht-technisch gesichert)	1
Feldwege/Privatübergang (nicht-technisch gesichert)	12
Fußwege (Umlaufsperr)	2
	<hr/>
	22

Nicht gelistet: Überführung Belmbrach

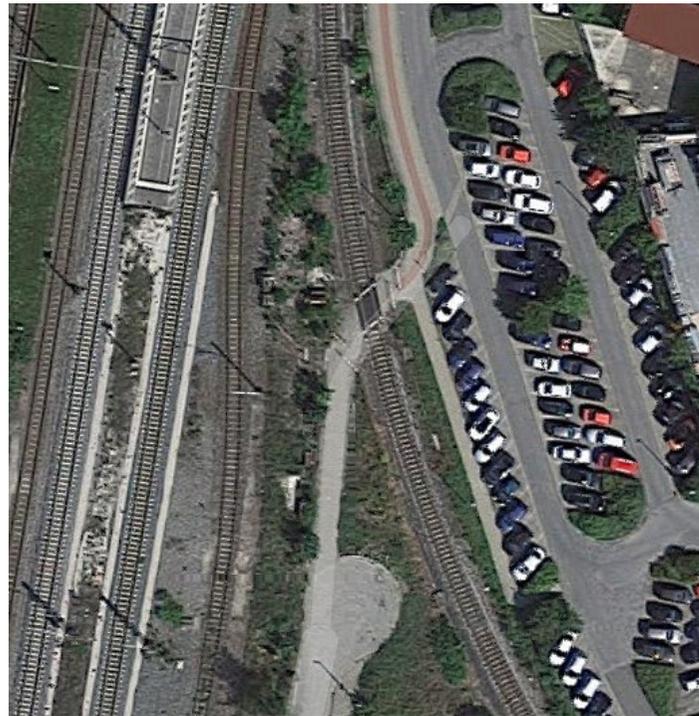
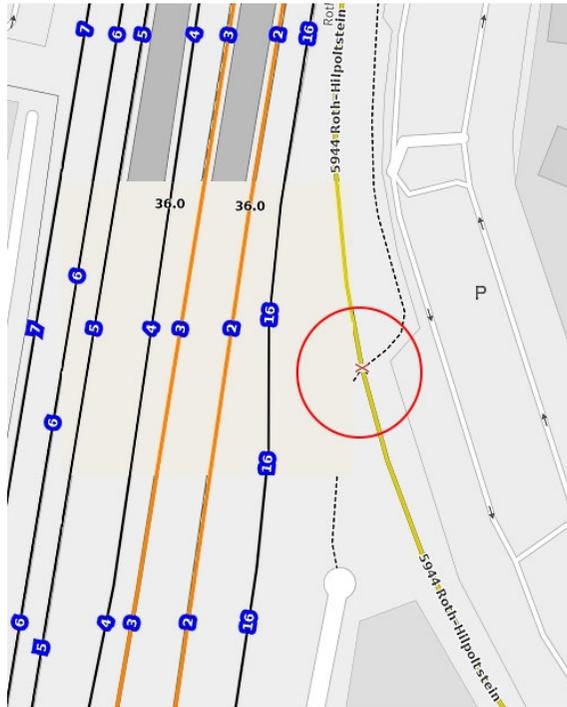






Km 0,2 Bahnhofstrasse - Fußweg

1



technisch gesichert mit Umlaufsperr

Km 0,4 Anton-Seitz-Weg Wohnstraße

2



technisch gesichert

Km 1,0 Münchner Straße Staatsstraße

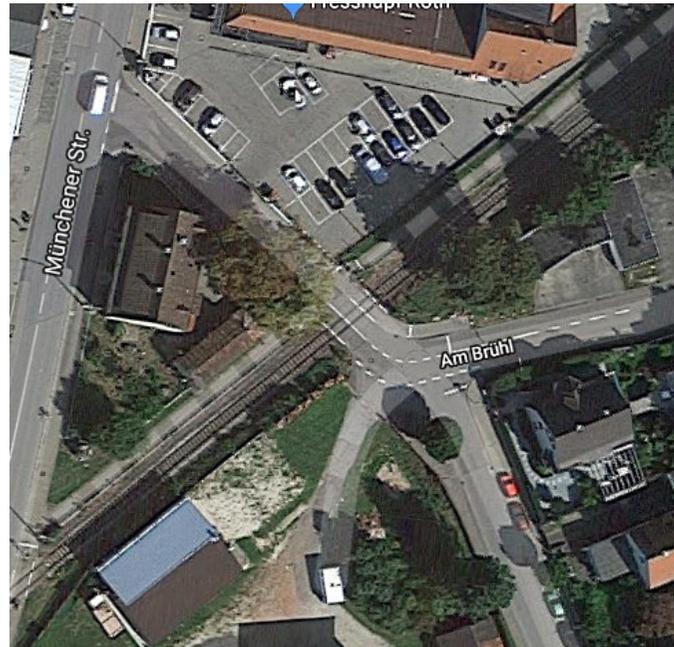
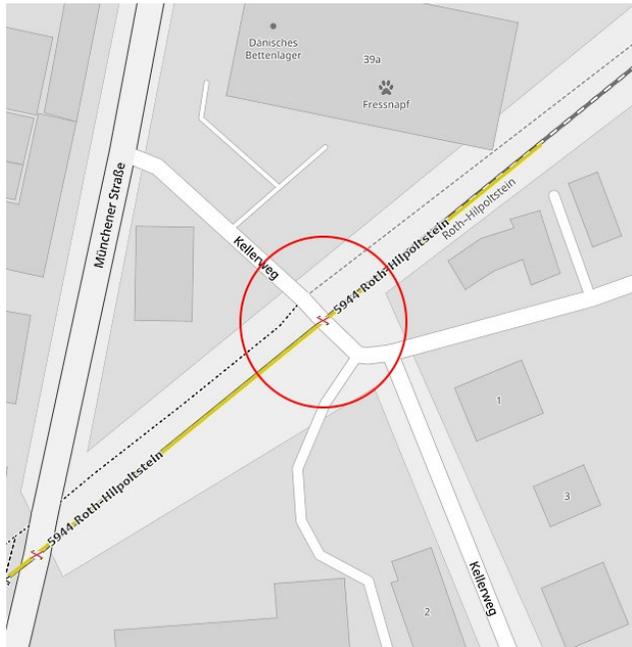
3



technisch gesichert

Km 1,0 Kellerweg Wohnstraße

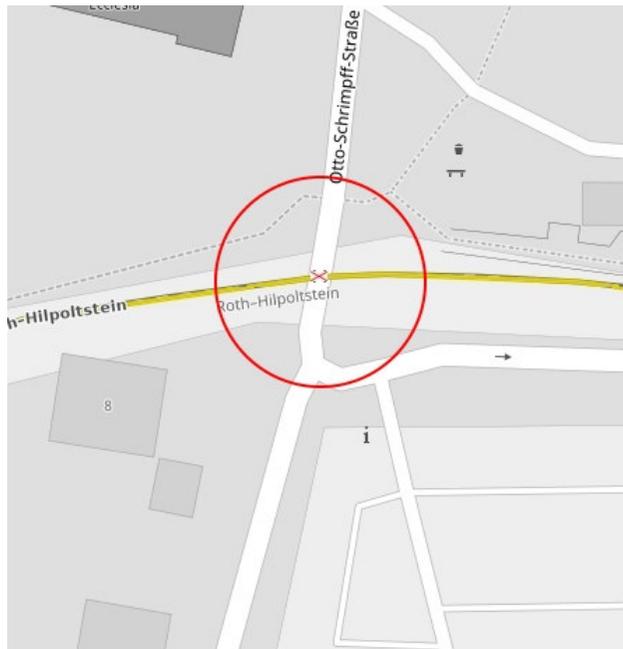
4



technisch gesichert

Km 1,4 Ott-Schrimpff-Straße Wohnstraße

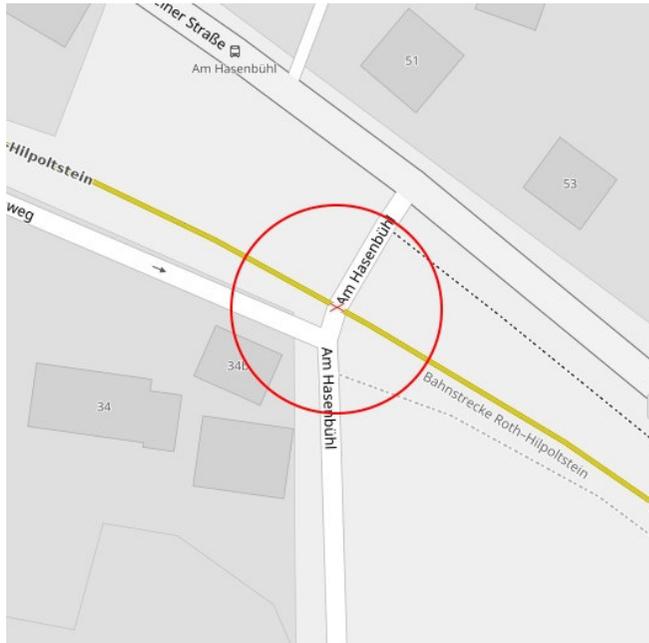
5



technisch gesichert

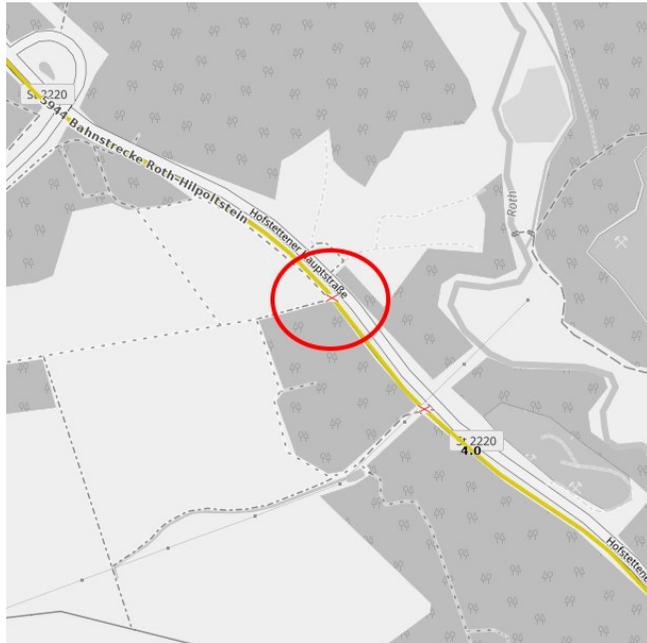
Km 1,9 Am Hasenbühl Wohnstraße

6



technisch gesichert

Km 3,7 Feldweg



7



nicht-technisch gesichert

Km 3,9 Feldweg



8



nicht-technisch gesichert

Km 4,8 Feldweg

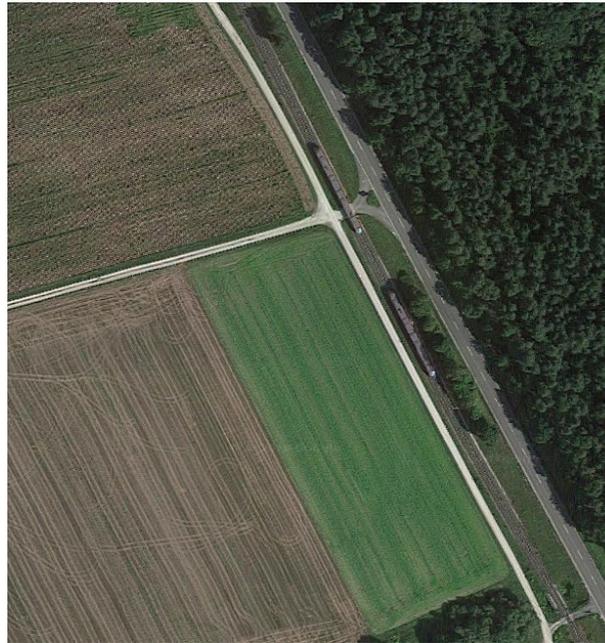


9



nicht-technisch gesichert

Km 5,3 Feldweg



10



nicht-technisch gesichert

Km 5,4 Feldweg



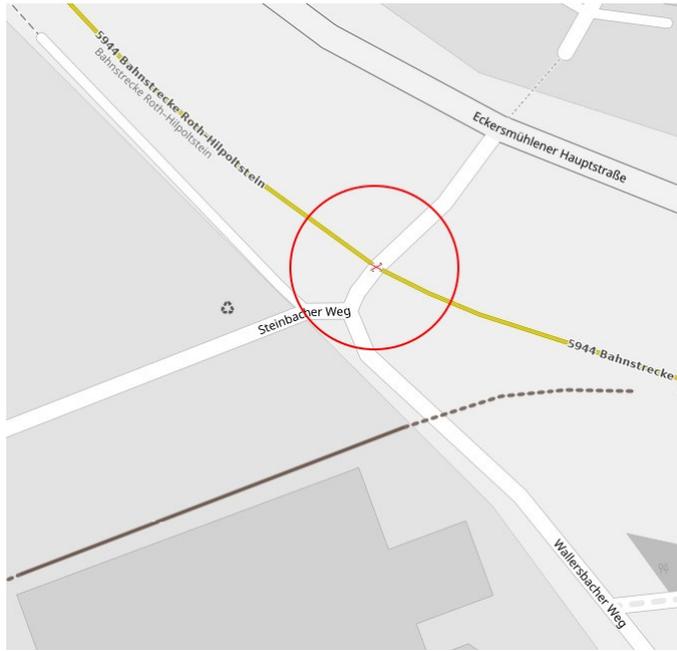
11



nicht-technisch gesichert

Km 5,9 Steinbacher Weg Wohnstraße (?)

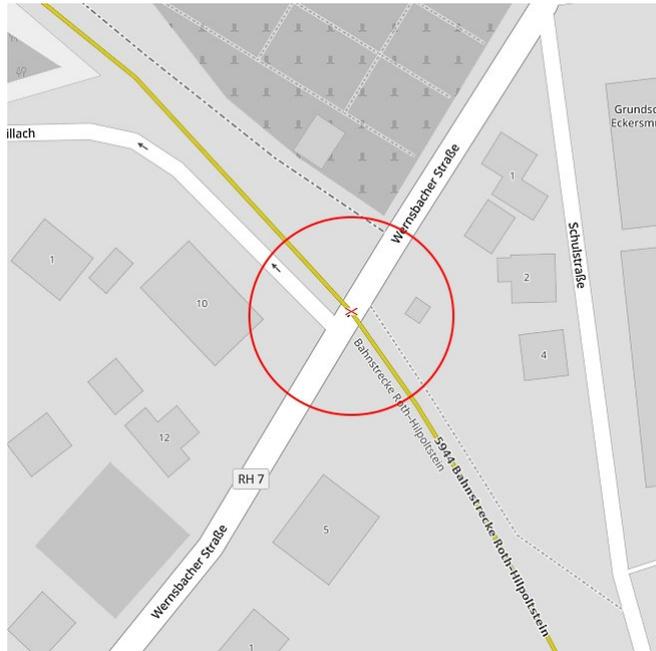
12



nicht-technisch gesichert

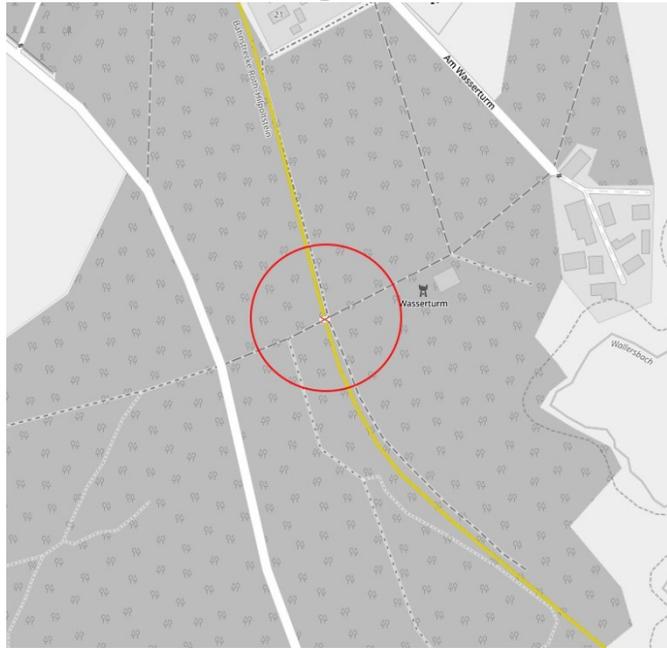
Km 6,5 Wernsbacher Straße Kreisstraße

13



technisch gesichert

Km 7,3 Feldweg



14



nicht-technisch gesichert

Km 7,8 Feldweg

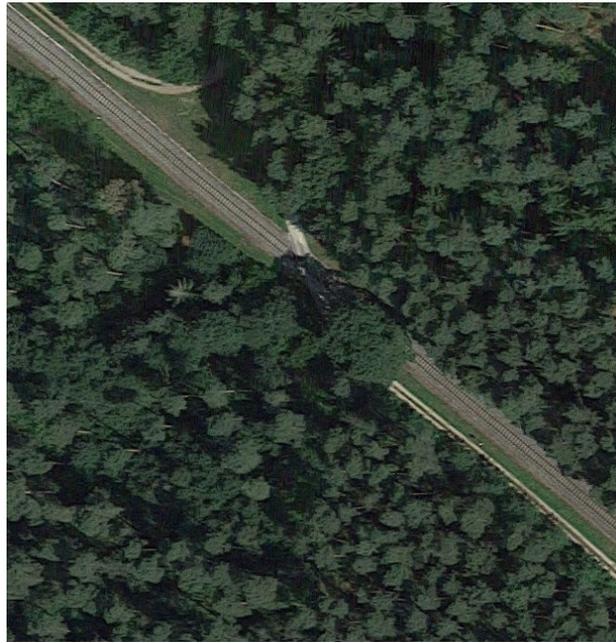


15



nicht-technisch gesichert

Km 8,1 Feldweg



16



nicht-technisch gesichert

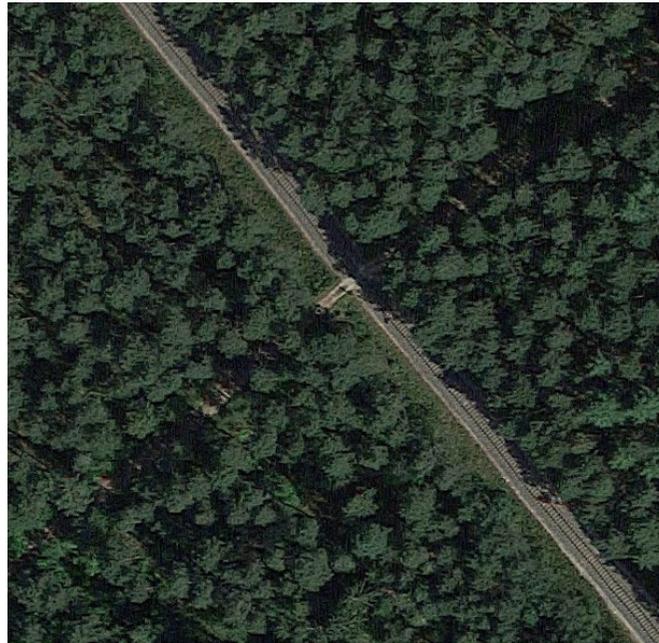
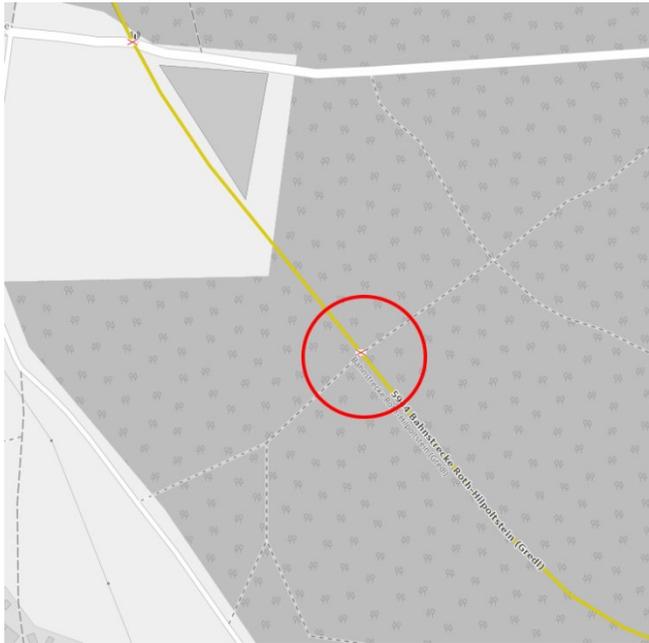
Km 8,8 Weg mit Ortsverbindungsfunktion

17



nicht-technisch gesichert

Km 9,2 Feldweg

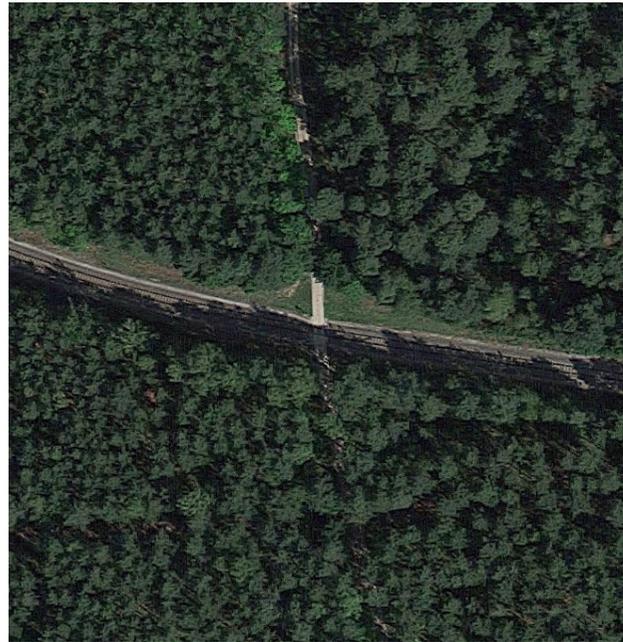
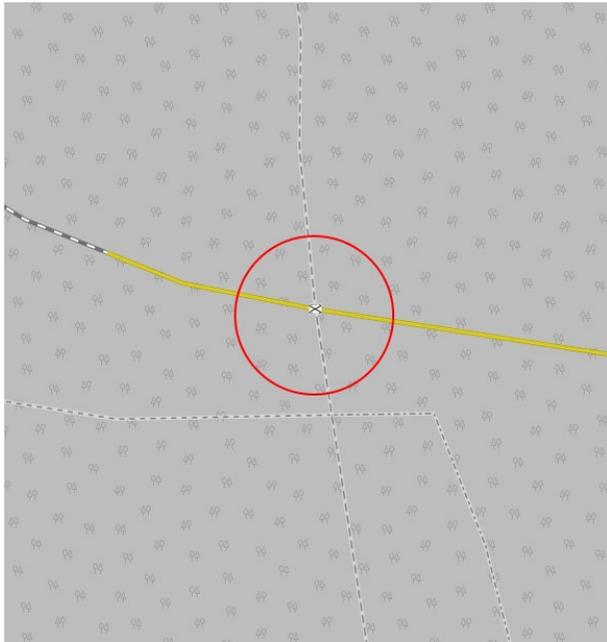


18



nicht-technisch gesichert

Km 9,6 Feldweg



19



nicht-technisch gesichert

Km 10,1 Privatübergang



20

nicht-technisch gesichert



Km 10,3 Feldweg

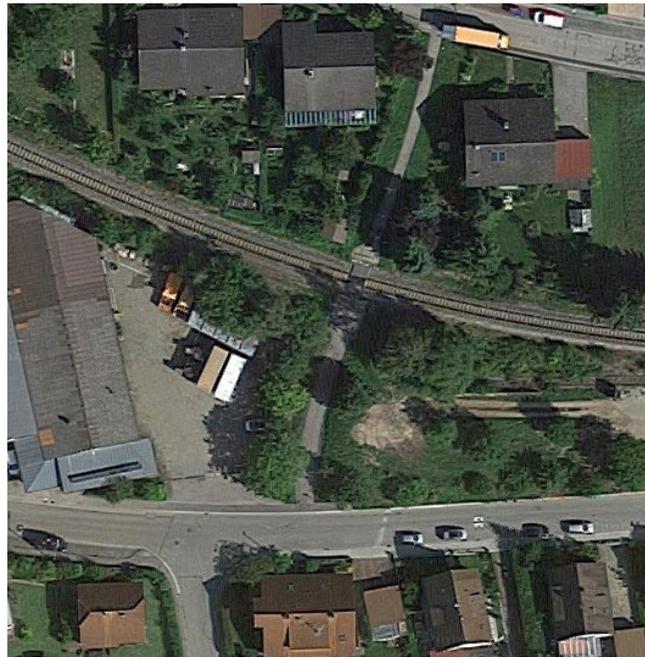
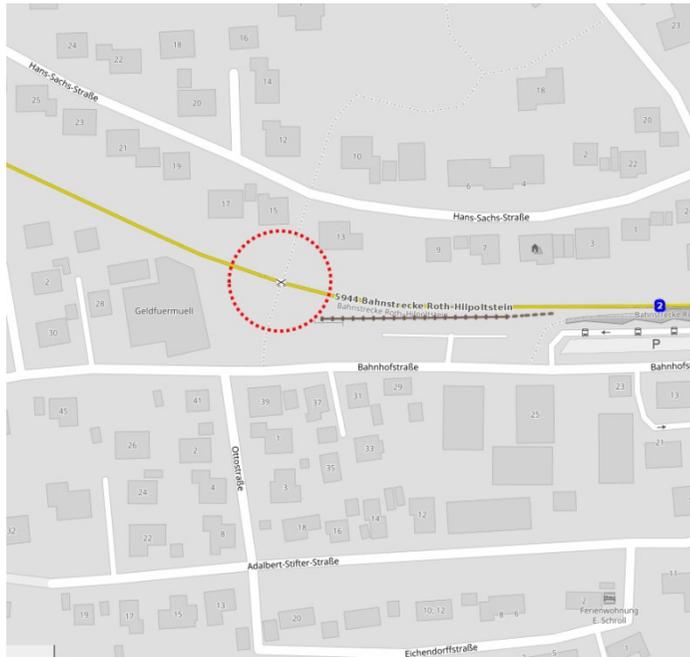


21



nicht-technisch gesichert

Km 10,7 Fußweg



22



gesichert mit Umlaufsperr

Straßenklassen und Zuständigkeiten (Träger der Straßenbaulast)

3) Staatsstraßen

Träger der Baulast für Staatsstraßen ist der **Freistaat Bayern**. Straßenbaubehörde ist das jeweilige Staatliche Bauamt.

4) Kreisstraßen

Träger der Straßenbaulast sind bei Kreisstraßen die **Landkreise und kreisfreien Gemeinden**. Straßenbaubehörden sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Gemeinden selbst,

5) Gemeindestraßen

Unter den Begriff der Gemeindestraßen fallen Gemeindeverbindungsstraßen, die den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander vermitteln, und Ortsstraßen, die dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage dienen. Die **jeweilige Gemeinde** ist Träger der Straßenbaulast und Straßenbaubehörde.

6) Sonstige öffentliche Straßen

a) Öffentliche Feld- und Waldwege sind Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen. Zu unterscheiden sind die ausgebauten und die nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege:

- **Ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege**: Träger der Straßenbaulast und Straßenbaubehörde sind die **Gemeinden**.
- **Nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege**: Träger der Straßenbaulast sind **diejenigen, deren Grundstücke über den Weg bewirtschaftet werden**.

b) **Beschränkt-öffentliche Wege** sind Straßen, die einem beschränkt-öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können, z.B. Friedhof-/Kirchen-/Schulwege, Wanderwege und Fußgängerbereiche. Träger der Straßenbaulast sind die **Gemeinden**.

c) **Eigentümerwege** sind Straßen, die von den Grundstückseigentümern in unwiderruflicher Weise einem beschränkten oder unbeschränkten öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden und keiner anderen Straßenklasse angehören. Straßenbaulastträger sind die **Eigentümer**.

Bloße **Privatwege** sind von den oben genannten Straßenklassen abzugrenzen. Sie sind nicht gewidmet und damit auch nicht in das Straßenbestandsverzeichnis eingetragen.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

"Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist"

§ 11 Bahnübergänge

(1) Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen. Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und Übergänge für Reisende gelten nicht als Bahnübergänge.

(2) Auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h sind Bahnübergänge unzulässig.

(3) Auf Bahnübergängen hat der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr. Der Vorrang ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Anlage 5 Bild 1) zu kennzeichnen. Dies ist nicht erforderlich an Bahnübergängen von

1. Feld- und Waldwegen, wenn die Bahnübergänge ausreichend erkennbar sind,
2. Fußwegen,
3. Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind,
4. anderen Straßen und Wegen über Nebengleise, wenn die Bahnübergänge für das Befahren mit Eisenbahnfahrzeugen durch Posten vom Straßenverkehr freigehalten werden.

(4) Die Andreaskreuze sind an den Stellen anzubringen, vor denen Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn der Bahnübergang nicht überquert werden darf.

(5) An Bahnübergängen in Hafen- und Industriegebieten darf auf das Aufstellen von Andreaskreuzen verzichtet werden, wenn an den Einfahrten Andreaskreuze mit dem Zusatzschild "Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang" oder "Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang" angebracht sind. Dies gilt nicht für Bahnübergänge, die nach Absatz 6 technisch gesichert sind.

(6) Bahnübergänge sind durch

1. Lichtzeichen (Anlage 5 Bild 2) oder Blinklichter (Anlage 5 Bild 4) oder
2. Lichtzeichen mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 3) oder Blinklichter mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 5) oder
3. Lichtzeichen mit Schranken (Anlage 5 Bild 3) oder
4. Schranken

technisch zu sichern, soweit nachstehend keine andere Sicherung zugelassen ist. Als neue technische Sicherungen sollen Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken nicht mehr verwendet werden.

(7) Bahnübergänge dürfen gesichert werden

1. bei schwachem Verkehr (Absatz 13) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h - an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h - beträgt;
2. bei mäßigem Verkehr (Absatz 13) und eingleisigen Bahnen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke - mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) - durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h - an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h - beträgt.

(8) Bahnübergänge über Nebengleise dürfen wie Bahnübergänge über Nebenbahnen (Absatz 7) gesichert werden.

(9) Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden.

Voraussetzungen für Kreuzungen

Anforderungen werden bestimmt durch Höchstgeschwindigkeit, Anzahl der Zugfahrten, Verkehrsaufkommen (...nicht: Zuggattung)

(Quelle: Konzernrichtlinien DB-Netz)

- Die Ril 815 ist die Grundlage aller Planungen an Bahnübergängen.
- Lichtzeichen ohne Halbschranken oder Schranken an eingleisigen Nebenbahnen mit einer Geschwindigkeit gleich kleiner 80 km/h sind zulässig, wenn schwacher oder mäßiger Straßenverkehr nach der EBO, nur geringer Fußgängerverkehr vorliegt und maximal 40 Züge pro Tag verkehren

Unterschieden werden

- Privatwege
- Gemeindewege
- Öffentliche Wege/höherwertige /(Staats-) Straßen

„Aufhübschen“ (=Ertüchtigen / Ausbau):

- Kosten pro Übergang € 200 – 300 000
- Je 1/3 finanziert von Bahn / Land / Kommune
- „Klinken putzen“

Verkehrsstärke / Art des Straßenverkehrs	Hauptbahnen und Nebenbahnen mit $v_E > 80 \text{ km/h}$	Nebenbahnen mit $v_E \leq 80 \text{ km/h}$ und Nebengleise	
		mehr- gleisig ¹⁾	1-gleisig
	Art der Sicherung		
starker Verkehr	tS		tS
mäßiger Verkehr, ausgenommen Feld- und Waldwege ³⁾	tS	tS	Ü + P, sonst P + Lf (20 km/h) ²⁾
mäßiger Verkehr auf Feld- und Waldwegen ³⁾	tS	tS	Ü + P, sonst P + Lf (60 km/h) ²⁾
schwacher Verkehr ausgenommen Feld- und Waldwege ³⁾	tS	Ü	Ü sonst P + Lf (20 km/h)
schwacher Verkehr auf Feld- und Waldwegen ³⁾	tS	Ü	Ü sonst P + Lf (60 km/h)
Fuß- und Radwege	Ü + U oder P + U		Ü ⁴⁾ oder P ⁴⁾
Privatübergänge ohne öffentlichen Verkehr	bei $v_E > 140 \text{ km/h}$: tS		Ü oder P + Lf (60 km/h) oder A + Sprechanlage oder A ²⁾
	bei $v_E \leq 140 \text{ km/h}$: Ü + A oder A + Sprechanlage		
Privatübergänge mit öffentlichem Verkehr in Hafen- und Industrie- gebieten bei schwachem und mäßigem Verkehr	tS		Ü oder A + Lf (20 km/h)

Ü - Übersicht auf die Strecke +
Andreaskreuze und/ oder Pfeifsignale

tS - technische Sicherung (Lichtzeichen,
Lichtzeichen mit Halbschranken,
Lichtzeichen mit Schranken)

P - Pfeifen

Lf - Langsamfahrstelle

„Sonst“ darf nur bei Fehlen der zuvor genannten Bedingung angewandt werden, „oder“ bedeutet eine gleichwertige Möglichkeit.

In den beiden Richtungen dürfen unterschiedliche Sicherungen angewandt werden.

¹⁾ als mehrgleisig gelten BÜ, wenn mehr als eine Zug- und / oder Rangierfahrt gleichzeitig möglich sind

²⁾ Genehmigung nach EBO § 3, Abs. 2 erforderlich

³⁾ Feld- und Waldwege sind, unabhängig von ihrer rechtlichen Einstufung, alle Wege, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen und keine überörtliche Verkehrsbedeutung haben

⁴⁾ Umlaufsperrern oder ähnlich wirkende Einrichtungen dürfen zusätzlich angebracht sein

Tabelle 1 Mindestanforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen¹

