

## § 11 EBOA (Bayern) — Bahnübergänge

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen  
Landesrecht Bayern

Stand: 25.08.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(1) Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen.

(2) Der Eisenbahnverkehr hat Vorrang vor dem Straßenverkehr

1. auf Bahnübergängen mit Andreaskreuzen (Anlage 10 Bild 1),

2. auf Bahnübergängen von Fuß-, Feld- oder Waldwegen,

3. in Hafen- und Industriegebieten, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzschild „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ bzw. „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht und

4. auf Bahnübergängen von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind.

Anordnungen über den Vorrang sind nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu treffen.

(3) Andreaskreuze an Bahnübergängen gemäß Absatz 2 Nr. 1 sind an den Stellen anzubringen, vor denen Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn der Bahnübergang nicht überquert werden darf.

(4) Bahnübergänge haben

1. schwachen Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von höchstens 100 Kraftfahrzeugen überquert werden,

2. mäßigen Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 100 bis zu 2500 Kraftfahrzeugen überquert werden, und

3. starken Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 2500 Kraftfahrzeugen überquert werden.

(5) Weisen Bahnübergänge während bestimmter Jahreszeiten oder an bestimmten Tagen abweichend von der Einstufung nach Absatz 4 eine höhere Verkehrsstärke auf, so müssen sie, haben sie niedrigere Verkehrsstärken, so können sie während dieser Zeiten entsprechend gesichert werden.

(6) Die Übersicht auf die Bahn ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahn so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, daß sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können. Maßgebend für die Berechnung der Übersicht auf die Bahn ist die „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)“.

(7) Bahnübergänge sind durch Posten (Absatz 8) oder technisch (Absätze 9 und 10) zu sichern, soweit nicht in den nachstehenden Bestimmungen (Absätze 11 bis 14) eine andere Sicherung zugelassen ist.

(8) Bei der Sicherung durch Posten ist wie folgt zu verfahren: Der Posten hat sich, mit Brust oder Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufzustellen und die Zeichen „Achtung“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes) und anschließend „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme) zu geben. Die Zeichen sind während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn es die Sichtverhältnisse sonst erfordern, mit rot leuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Bei Tage ist eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu verwenden. Das Zeichen „Halt“ ist solange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Der Posten kann zusätzlich ein rotweißes Absperrband benutzen.

(9) An Bahnübergängen ohne Vorrang der Bahn dürfen an Stelle der Sicherung durch Posten nach Absatz 8 handgeschaltete Lichtzeichen mit der Farbfolge „Gelb-Rot“ gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 3 StVO als technische Sicherung verwendet werden.

(10) Technische Sicherungen an Bahnübergängen mit Vorrang der Bahn sind:

1. Lichtzeichen (Anlage 10 Bild 2),
2. Lichtzeichen mit Halbschranken (Anlage 10 Bild 3),
3. Blinklichter (Anlage 10 Bild 4),
4. Blinklichter mit Halbschranken (Anlage 10 Bild 5),
5. Schranken.

(11) Bahnübergänge mit schwachem Verkehr und Vorrang nach Absatz 2 dürfen durch die Übersicht auf die Bahn (Absatz 6) gesichert werden. Fehlt diese Übersicht, so dürfen an eingleisigen Bahnen die Bahnübergänge durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang – ausgenommen an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen – höchstens 20 km/h beträgt.

(12) Bahnübergänge mit mäßigem Verkehr und Vorrang nach Absatz 2 dürfen bei eingleisigen Bahnen durch die Übersicht auf die Bahn (Absatz 6) in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden. Fehlt diese Übersicht, so dürfen die Bahnübergänge nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang – ausgenommen an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen – höchstens 20 km/h beträgt.

(13) Bahnübergänge von Fußwegen sowie Bahnübergänge von Radwegen mit Vorrang nach Absatz 2 dürfen durch die Übersicht auf die Bahn (Absatz 6) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden. Außerdem dürfen Drehkreuze oder ähnlich wirkende Abschlüsse angebracht werden.

(14) Bahnübergänge von Privatwegen

1. ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind, dürfen durch die Übersicht auf die Bahn (Absatz 6) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden. Fehlt diese Übersicht, so darf mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auch auf hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge verzichtet werden, wenn besondere Abschlüsse (z.B. Heckentore) angebracht sind, die von den Berechtigten jeweils zu bedienen und sonst verschlossen zu halten sind;

2. mit öffentlichem Verkehr in Hafen- und Industriegebieten, die nach § 11 Abs. 2 Nr. 3 gekennzeichnet sind, dürfen abweichend von den Absätzen 11 und 12 bei schwachem und mäßigem Verkehr durch die Übersicht oder wenn die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h beträgt, durch Abschlüsse gesichert werden. Die Abschlüsse sind von den Privatwegbesitzern jeweils zu bedienen und sonst geschlossen zu halten.

(15) Ein Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen ist, muß durch Posten nach Absatz 8 gesichert werden. Eine Fahreinheit, die mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf, nachdem sie angehalten hat und die Wegebenutzer durch Achtungssignal (Anlage 21 Teil II) gewarnt sind, den Bahnübergang ohne Sicherung durch Posten befahren.

(16) Vor Bahnübergängen, vor denen hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge zu geben sind, sind Pfeif- oder Läutetafeln (Anlage 21 Teil I) für den Triebfahrzeugführer aufzustellen.

(17) Schranken sind rot-weiß gestreift zu kennzeichnen; sie müssen ausreichend erkennbar sein, solange sie bewegt werden oder geschlossen sind.

(18) Der Wärter muß die Schranken – ausgenommen Anrufschranken mit Sprechanlage (Absatz 21) – von der Bedienungsstelle aus unmittelbar oder mittelbar sehen können.

(19) Schranken gelten als nahbedient, wenn der Wärter durch unmittelbare oder mittelbare Sicht oder durch Lichtzeichen (Anlage 10 Bild 2) das Schließen auf den Straßenverkehr abstimmen kann; alle übrigen Schranken gelten als fernbedient.

(20) Fernbediente Schranken sind an Bahnübergängen mit schwachem und mit mäßigem Verkehr zugelassen. An Bahnübergängen mit starkem Verkehr dürfen die Schranken nur während bestimmter Tageszeiten mit geringerer Verkehrsstärke und nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde fernbedient werden. Bei fernbedienten Schranken – ausgenommen Anrufschraken (Absatz 21) – müssen dem Schließen der Schranken Glockenzeichen vorausgehen. Die Schranken müssen von Hand aufwerfbar sein; das Aufwerfen muß dem Wärter angezeigt werden und er muß die Schranken wieder schließen können.

(21) Anrufschraken sind Schranken, die ständig oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten werden; an Bahnübergängen von Wegen mit öffentlichem Verkehr dürfen sie nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verwendet werden. Anrufschraken sind mit einer Rufeinrichtung zum Wärter auszurüsten, damit sie auf Verlangen der Wegebenutzer geöffnet werden können, wenn dies ohne Gefahr möglich ist. Sie dürfen nicht von Hand aufwerfbar sein. Kann der Wärter die Schranken von der Bedienungsstelle aus nicht sehen, so sind sie mit einer Sprechanlage auszurüsten.

(22) Bahnübergänge von Wegen, die während bestimmter Zeiten nicht benutzt werden müssen, können mit Zustimmung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde während dieser Zeiten gesperrt werden; es bedarf dafür einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Bei Bahnübergängen von Privatwegen nach Absatz 14 bedarf es dieser Anordnung nicht.

(23) Höhengleiche Übergänge, die nur dem innerbetrieblichen Verkehr der Bahn dienen oder innerhalb abgeschlossener Werksbereiche liegen, gelten nicht als Bahnübergänge im Sinn dieser Bestimmungen. Für diese Übergänge trifft der Anschlußinhaber die notwendigen Sicherungsmaßnahmen.

Zitiervorschlag: § 11 EBOA (Bayern)

Quelle: bayernrecht, abgerufen 25.08.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Bayerische Gesetz- und Verordnungsblatt ([verkuendung-bayern.de](https://www.verkuendung-bayern.de): <https://www.verkuendung-bayern.de>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/EBOA/11>