

Sitzungsunterlagen

37. öffentliche und nichtöffentliche
Sitzung des Ausschusses für
Umwelt, Verkehr und Tiefbau
04.02.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung öffentl.	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 2 Genehmigung der öffentlichen Niederschrift	
Genehmigung öffentlicher Niederschrift	7
TOP Ö 4 Vergabe: kommunale Verkehrsüberwachung	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3807/2025	9
TOP Ö 5 alternatives Ampelmännchen - Grundsatzentscheidung	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3806/2025	13
Anlage 1 rechtliche Prüfung der Straßenverkehrsbehörde alternative Streuscheiben 3806/2025	17
Anlage 2_ Stellungnahme des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration 3806/2025	19
TOP Ö 6 Vollzug der StVO; Schnellmaßnahme Fürstenfelder Straße: Tempo 30 zwischen Stadtpark und Klosterstraße	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3732/2025	21
Anlage 1 3732/2025	35
Anlage 2 3732/2025	43
Anlage 3 3732/2025	47
Anlage 4 3732/2025	51
Anlage 5 3732/2025	61
TOP Ö 7 Sachantrag Nr. 186 - Radlfreundlicher Umbau Leonhardsplatz und Münchner Straße	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3815/2025	63
Anlage 1_SA-Nr. 186; STR Brückner;Bereich Leonhardsplatz Münchner Straße radlfreundlicher Umbau 3815/2025	67
TOP Ö 8 Sachantrag Nr. 196 - Lösungen Abbiegespur Dachauer Str	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3816/2025	69
Anlage 1_SA-Nr. 196; STR Pötzsch; Antrag Lösung für die Abbiegespur Dachauer Straße 3816/2025	73

Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

An die/ das/ den
Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung
Behindertenbeirat/ Seniorenbeirat/
Sportbeirat/ Stadtjugendrat/ Umweltbeirat/
Wirtschaftsbeirat
Stadtwerke Fürstenfeldbruck
Veranstaltungsforum Fürstenfeld
Vertreter der Presse

Rechtsamt

Hauptstraße 31

82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 08141 / 281-0

Telefax: 08141 / 282-1199

Allg. Öffnungszeiten:

Mo – Fr 08:00-12:00 Uhr

Do 14:00-18:00 Uhr

und nach Vereinbarung

<http://www.fuerstenfeldbruck.de>

Info@fuerstenfeldbruck.de

Fürstenfeldbruck, 15.01.2026

Einladung zur
37. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Mittwoch, 04.02.2026, 18:00 Uhr**, im großen Sitzungssaal des Rathauses stattfindenden Sitzung **des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau** ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Bekanntgabe von in nichtöffentlichen Sitzungen gefassten Beschlüssen gem. Art. 52. Abs. 3 GO
2. Genehmigung der öffentlichen Niederschrift
3. Umwelt- und verkehrsrechtliche Fragen
4. Vergabe: kommunale Verkehrsüberwachung
5. alternatives Ampelmännchen - Grundsatzentscheidung
6. Vollzug der StVO; Schnellmaßnahme Fürstenfelder Straße: Tempo 30 zwischen Stadtpark und Klosterstraße
7. Sachantrag Nr. 186 - Radlfreundlicher Umbau Leonhardsplatz und Münchner Straße

8. Sachantrag Nr. 196 - Lösungen Abbiegespur Dachauer Str
9. Mündlicher Bericht; Sachstand Straßenplanung Sulzbogen
10. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Genehmigung der nichtöffentlichen Niederschrift
2. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Christian Götz
Oberbürgermeister

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.	Genehmigung der öffentlichen Niederschrift gem. Art. 54 Abs. 2 GO i. V. m. § 38 GeschO			
TOP - Nr.	Ö 2	Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:	Kie/he	Erstelldatum	12.01.2026	
Verfasser	Frau Hess	Zuständiges Amt	Amt 3 <i>leo</i>	
Sachgebiet	Amt 3	Abzeichnung OB:	<i>gc</i>	
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	04.02.2026	Ö

Gemäß Artikel 54 Absatz 2 2. Halbsatz der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) sowie § 38 der Geschäftsordnung für den Stadtrat Fürstenfeldbruck sind die Niederschriften von Sitzungen städtischer Gremien vom jeweiligen Ausschuss bzw. Stadtrat zu genehmigen. Dies erfolgt in offener Abstimmung mit der Mehrheit der Abstimmenden (Artikel 51 Abs. 1 GO).

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 09.12.2025.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3807/2025

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Vergabe: kommunale Verkehrsüberwachung			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 34	Erstelldatum	02.12.2025	
Verfasser		Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 3 Amt 1	
Sachgebiet		34 Straßenverkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung	04.02.2026	Ö
2	Stadtrat		Entscheidung	24.02.2026	Ö

Beschlussvorschlag:

Der UVTA empfiehlt dem Stadtrat die kommunale Verkehrsüberwachung, im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung, an die gGKVS, gemeinnützige Gesellschaft für Kriminalprävention und Verkehrssicherheit mbH, zu vergeben.

Referent/in	Pötzsch/SPD		Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja		600.000 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme					€
Folgekosten	Jährlich				€

Sachvortrag:

Der Grundsatzbeschluss zur Vergabe der kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) an einen externen Anbieter im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung erfolgte in der Stadtratsitzung am 30.11.2004.

Auf Grund der Kündigung des Vertrages mit der Firma ESD zum 31.12.2025, die für die Überwachung des ruhenden Verkehrs im Außendienst und die Bearbeitung der Verstöße im ruhenden und fließenden Verkehr im Innendienst zuständig war, wurde in der Stadtratsitzung am 29.07.2025 beschlossen, die KVÜ ab 01.04.2026 komplett neu zu vergeben.

Für die Übergangszeit 01.01.-31.03.2026 erfolgte gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 29.07.2025 und dem HFA-Beschluss vom 02.12.2025 eine Direktvergabe an die gGKVS, die seit 2005 die Geschwindigkeitskontrollen für die Stadt Fürstenfeldbruck durchführt.

Im Zeitraum 10.12.2025 - 12.01.2026 erfolgte die europaweite Ausschreibung über das Portal <https://www.deutsche-evergabe.de>.

5 Unternehmen haben sich die Ausschreibung angeschaut. 4 davon waren artfremd (Verkehrsplaner).

Von der gGKVS sind, als einzige Bewerberin, die Angebotsunterlagen fristgerecht am 12.01.2026 vor 10 Uhr eingegangen.

Die geforderten Kriterien

- technische und berufliche Leistungsfähigkeit
- Eigenbezug zu Russland
- Leistungsverzeichnis / Leistungsprogramm
- Qualifizierung / Referenzen
- kein Subunternehmer
- Tarifbindung

werden alle erfüllt.

Das Angebot wurde zu einem Preis von 579.912,80 € brutto pro Jahr abgegeben. Im Haushalt wurden für die Jahre 2026 und 2027 jeweils 600.000 € und 620.000 € angesetzt und genehmigt. Die Ausgaben sind somit gedeckt.

Da die Verwaltung äußerst zufrieden mit der Zusammenarbeit mit der gGKVS ist und das abgegebene Angebot alle Voraussetzungen erfüllt, schlägt die Verwaltung vor, der gGKVS den Zuschlag zu erteilen.

Die Verwaltung kommt somit zu eingangs formulierten Beschlussvorschlag.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3806/2025

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		alternatives Ampelmännchen - Grundsatzentscheidung			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		SG 34	Erstelldatum	02.12.2025	
Verfasser		Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 3	
Sachgebiet		34 Straßenverkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung/ Ent-scheidung	04.02.2026	Ö

Anlagen:	1) Rechtliche Prüfung der Straßenverkehrsbehörde alternative Streuscheiben 2) Stellungnahme des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration
----------	---

Beschlussvorschlag:

Zur Auswahl:

1. Der UVTA beschließt, dass das Thema „alternatives Ampelmännchen“ weiterverfolgt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden soll.
2. Der UVTA beschließt, dass das Thema „alternatives Ampelmännchen“ NICHT weiterverfolgt werden soll.

Referent/in	Pötzsch/SPD		Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung					€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Eine Bürgerin aus Fürstenfeldbruck hat vorgeschlagen ein alternatives Ampelmännchen zu verwenden, z.B. die Bavaria.

Als Begründung führte sie an, dass immer mehr Städte bei Lichtzeichenanlagen auf besondere, identitätsstiftende Merkmale setzen. Die Stadt München habe so z.B. die Pumuckl-Ampel eingeführt.

Die Idee der Bavaria beruht darauf, dass die Stadt Fürstenfeldbruck stolz auf Ferdinand von Miller, den Schöpfer der Bavaria, sei.

Mit einem solchen Ampelmännchen hätte man ein Alleinstellungsmerkmal, dass sowohl unsere lokale Geschichte würdigt, als auch für Bürgerinnen, Bürger und Gäste ein sympathisches Wiedererkennungsmerkmal darstellen würde.

Ob dieser Vorschlag „Bavaria“ technisch umsetzbar ist wurde noch nicht geprüft. Hierzu müsste eine/n Grafiker/in beauftragt werden. Auch zu erwartende Kosten konnten aus diesem Grund noch nicht ermittelt werden. Allein der Austausch eines Signalgeber-Satzes kostet ca. 500 €.

Die rechtliche Prüfung der Straßenverkehrsbehörde hat ergeben, dass es dafür einer Zulassung durch den Bundesgesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr bedarf (vgl. Anlage 1).

Zur Anfrage eines Abgeordneten hat das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration Stellung genommen. Hierin wird darauf verwiesen, dass letztlich die Verantwortung bei den Kommunen liegt, wenn sie von den rechtlichen Vorgaben abweichen, was ein haftungsrechtliches Risiko beinhaltet (vgl. Anlage 2).

Die Verwaltung schlägt daher vor, erstmal einen Grundsatzbeschluss zu fassen, ob dieser Vorschlag weiterverfolgt werden soll.

Aktenvermerk über das Ergebnis zum Prüfauftrag abweichende Ausführung von Ampelmännchen (Hier: Bavaria, Anfrage von Frau Jutta Gutsch)

Für Fußgängersignalgeber sind die in Nr. 6.2.7 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) vorgegebenen Sinnbilder zu verwenden. Sie entsprechen den in § 39 Abs. 7 StVO „Verkehrszeichen“ vorgegebenen Sinnbildern.

6.2.7 Fußgängersignalgeber

Signalgeber für Fußgängersignale sind zweifeldig oder dreifeldig (mit zwei roten Leuchtfeldern). Das grüne Leuchtfeld ist unten angeordnet. Im roten Leuchtfeld muss das Sinnbild eines stehenden, im grünen Leuchtfeld das Sinnbild eines schreitenden Fußgängers gezeigt werden (siehe Bild 52). Die gemäß Einigungsvertrag zugelassenen Fußgängersinnbilder (Ampelmännchen) können ebenfalls verwendet werden.

a) stehend



Rote Fußgängersinnbilder
auf schwarzem Grund

b) schreitend



Grüne Fußgängersinnbilder
auf schwarzem Grund

Bild 52: Sinnbilder für Fußgängersignale

Abweichende Sinnbilder sind unzulässig. Die Anordnung nicht zugelassener Sinnbilder durch die Straßenverkehrsbehörde oder deren Aufstellung durch die Straßenbaubehörde ist rechtswidrig.

Zulassen kann andere Sinnbilder nur der Bundesgesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr. Auch die Ausnahmegesetzgebung des § 46 Abs. 2 StVO, welche es den oberen Straßenverkehrsbehörden erlaubt, von allen Vorschriften der StVO Abweichungen zuzulassen, greift nicht.

In Deutschland finden sich mittlerweile eine ganze Reihe „alternativer“ Ampelfiguren. Vor diesem Hintergrund wird diskutiert, ob die Straßenverkehrsordnung für das Sinnbild „Fußgänger“ i.S.d. § 37 Abs. 2 Nr. 5 StVO zwingend eine Ausgestaltung entsprechend dem Sinnbild Fußgänger für Verkehrszeichen in § 39 Abs. 7 StVO sowie nach Nr. 6.2.7 der RiLSA vorgibt und der Verwendung andersartiger Sinnbilder entgegensteht. Selbst wenn die Verwendung andersartiger Ampelmännchen objektiv-rechtlich

nicht im Einklang mit § 37 Abs. 2 Nr. 5 StVO stehen sollte, erscheint es nach der aktuellen Rechtsprechung (vgl. Urteil vom 28.04.2021 – M 23 K 20.6509 des VG München und Beschluss des Bund-Länder-Fachausschusses zur StVO vom 16./17.01.2019 Drucksache 19/2025 des Schleswig-Holsteinischen Landtags) offensichtlich und eindeutig ausgeschlossen, dass einem Kläger allein wegen einer Abweichung von diesen Vorgaben ein Anspruch auf Austausch der Streuscheiben bzw. auf Ausgestaltung i.S.d. Ziffer 6.2.7 RiLSA zustünde. Denn diese dienen ersichtlich allein der Einheitlichkeit und Verständlichkeit (gemäß dem sog. Wiener Weltabkommen von 1968 für allgemeine Verkehrsregeln und besondere Verhaltensregeln durch Verkehrszeichen und dem europäischen Zusatzabkommen über Verkehrszeichen und Markierungen) sowie der Verkehrssicherheit und damit Allgemeininteressen, nicht jedoch dem Individualinteresse eines Klägers.

Zusammengefasst bedeutet dies:

- Die Bavaria als Ampelmännchen zu verwenden ist rechtswidrig.
- Zugelassen werden könnte es nur durch den Bundesgesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr.
- Es könnte von der Rechtsaufsichtsbehörde beanstandet werden.
- Die Klage eines Verkehrsteilnehmers wäre unzulässig.
- Wichtig ist: Das Sinnbild muss so eindeutig gestaltet sein, also STEHEND und SCHREITEND, dass ein/e Fußgänger/in auf den ersten Blick erfassen kann, was das Lichtzeichen zum Ausdruck bringt.



**Anfragen zum Plenum zur Plenarsitzung am 19.03.2025
– Auszug aus Drucksache 19/5941 –**

**Frage Nummer 8
mit der dazu eingegangenen Antwort der Staatsregierung**

Abgeordneter
**Tim
Pargent**
(BÜNDNIS
90/DIE GRÜ-
NEN)

Vor dem Hintergrund, dass in der Landeshauptstadt München modifizierte Piktogramme wie queere Ampelpärchen oder der Pumuckl als Ampelmännchen für Fußgängerampeln zum Einsatz kommen, frage ich die Staatsregierung, auf welcher Rechtsgrundlage dürfen Ampelmännchen in Bayern verändert werden, aus welchen konkreten Gründen ist die Verwendung von Richard Wagner als Ampelmännchen in Bayreuth oder der Wärschtlasmo in Hof nicht möglich (siehe dazu Artikel im Bayreuther Tagblatt „Nach Pumuckl-Ampel in München: Neuer Anlauf für Wagner-Ampel in Bayreuth“ vom 08.02.2025) und worin besteht der rechtliche Unterschied zwischen der Genehmigung des Pumuckl-Ampelmännchens in München, der Ablehnung des Richard-Wagner-Ampelmännchens in Bayreuth und einer möglichen Verwendung des Hofer Wärschtlamo als Ampelmännchen?

Antwort des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration

Der moderne Straßenverkehr ist nicht auf das lokale oder regionale Umfeld beschränkt, sondern bewegt sich zunehmend international. Die Verkehrsteilnahme erfolgt dabei mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern oder auch zu Fuß. Damit ein geordnetes Miteinander im Straßenverkehr ermöglicht werden kann, bestehen hierzu verbindliche Regelungen, vorrangig in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Gestaltung von Verkehrszeichen ist dort durch den Ausschließlichkeitsgrundsatz verbindlich vorgegeben.

Zu den Fußgängersignalen schreibt § 37 Abs. 2 Nr. 5 Satz 1 StVO vor, dass für Lichtzeichen, die nur für zu Fuß Gehende gelten sollen, das Sinnbild „Fußgänger“ anzuzeigen ist. Im Lichtzeichen für Fußgänger muss das rote Sinnbild einen stehenden und das grüne Sinnbild einen schreitenden Fußgänger zeigen.

Die Gestaltung des Sinnbildes „Fußgänger“ ist mit § 39 Abs. 7 StVO bundesweit verbindlich in bildlicher Form vorgegeben; ergänzt wird diese Vorschrift in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 37 Abs. 2 Nr. 5, Randnummer 50 in Verbindung mit Abschnitt 6.2.7 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Ausgabe 2015 (RiLSA 2015). Hiervon abweichende Fußgängerampel-Symbole sind demnach grundsätzlich unzulässig. Andere Sinnbilder

kann nur der Bund durch eine Änderung der StVO oder im Rahmen einer Verkehrsblattveröffentlichung zulassen.

Es gibt keine sachlich begründete Notwendigkeit für weitere Variationen des Sinnbilds „Fußgänger“ in Ampeln. Im Übrigen sprechen vor allem Sicherheitsgründe, unter anderem die klare Wiedererkennbarkeit und optimale Sichtbarkeit, für die Einheitlichkeit aller Verkehrszeichen. Andernfalls stünden letztlich alle Verkehrszeichen vor Ort zur Disposition. Dies ist im modernen, massenhaften und komplexen Verkehrsgeschehen weder sachgerecht noch rechtlich zulässig. Ampeln dienen einzig und allein dem Zweck, beispielsweise Fußgängern das möglichst sichere Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen oder den Verkehrsfluss in Kreuzungsbereichen möglichst unfallfrei zu regeln. Sie sind nicht der richtige Ort, um auf lokale Besonderheiten hinzuweisen, wie etwa im angefragten Fall.

Für die konkrete (Aus-)Gestaltung der Fußgängersignalgeber vor Ort ist die Straßenbaubehörde (vgl. § 45 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 1 StVO) und für die Anordnung die Straßenverkehrsbehörde (vgl. § 45 Abs. 3 Satz 1 StVO) zuständig. Wie Kommunen ihre Ampeln ausgestalten, ist letztlich deren Verantwortung. Die Aufsicht darüber haben die Bezirksregierungen. Inwiefern die an Ampeln angebrachten Sinnbilder den bundesweiten Vorschriften entsprechen, muss im Einzelfall geprüft werden. Letztlich besteht für die jeweiligen Kommunen im Schadensfall ein haftungsrechtliches Risiko, wenn sie sich dafür entschieden haben, Signalbilder an Lichtsignalanlagen zu verwenden, die nicht den Vorgaben der StVO entsprechen.

Die vor Ort im Einzelfall bestehenden Abweichungen wurden nicht mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration abgestimmt. Diesbezüglich gibt es keinen Unterschied zwischen den angefragten „Ampelmännchen“.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3732/2025

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Vollzug der StVO; Schnellmaßnahme Fürstenfelder Straße: Tempo 30 zwischen Stadtpark und Klosterstraße			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		SG 34 Th	Erstelldatum	08.10.2025	
Verfasser		Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 3	
Sachgebiet		34 Straßenverkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	04.02.2026	Ö

Anlagen:	1) Sachantrag Nr. 184/2025 2) VwV-StVO Anlage 2 Verkehrszeichen (zu § 41 Abs.1 StVO) 3) Anwendungshinweise StVO für die Praxis zu § 45 StVO 4) IMS § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO 5) Protokollauszug Verkehrsschau am 15.07.2025
----------	---

Beschlussvorschlag der Antragstellerin:

Der Stadtrat beschließt, auf Basis der geänderten StVO samt Verwaltungsvorschrift (Abschnitte XI und XII zu Z 274 StVO Zulässige Höchstgeschwindigkeit) rund um die drei Fußgängerüberwege an der Fürstenfelder Straße (Stadtpark, Haupteingang des Veranstaltungsforums, Einmündung der Klosterstraße) und in den dazwischen liegenden Streckenabschnitten Tempo 30 anzuordnen.

Diese Anordnung wird zuvor mit dem Staatlichen Bauamt abgesprochen.

Zudem wird geprüft, ob weitere Teile der Oskar-von-Miller-Straße als starkfrequentierter Schulweg (vier Schulen „ums Eck“) auf Tempo 30 beschränkt werden kann, samt etwaigem Lückenschluss.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat beschließt, auf Basis der geänderten StVO samt Verwaltungsvorschrift (Abschnitte XI und XII zu Z 274 StVO Zulässige Höchstgeschwindigkeit) rund um die drei Fußgängerüberwege an der Fürstenfelder Straße (Stadtpark, Haupteingang des Veranstaltungsforums, Einmündung der Klosterstraße) und in den dazwischen liegenden Streckenabschnitten Tempo 30 anzuordnen.

Die verkehrsrechtliche Anordnung ist nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6, zweiter Halbsatz StVO auf 1 Jahr „zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelder Maßnahmen“ zu befristen.

Die Thematik „Geschwindigkeitsreduzierung an hoch frequentierten Schulwegen“ soll nach Eingang der noch ausstehenden Anwendungshinweise zur StVO, in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV und dem StBA Freising, erneut aufgegriffen werden.

Referent/in	Pötzsch/SPD		Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung					€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Mit Schreiben vom 8. Juni 2025 wurde von der Referentin für Klimaschutz & Energie, Frau Dr. Zierl, für die ÖDP, der Sachantrag Nr. 184 „Schnellmaßnahme Fürstenfelder Straße: Tempo 30 zwischen Stadtpark und Klosterstraße“ eingereicht.

Den ausführlichen Inhalt des Antrages mit Begründung entnehmen Sie bitte der *Anlage 1*.

Rechtliche Würdigung

anzuwendende Rechtsgrundlagen:

- § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO

(9) ¹Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. ²Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. ³Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. ⁴Satz 3 **gilt nicht für die Anordnung von**

6.

innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen [274](#)) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen [306](#)) **im unmittelbaren Bereich von** an diesen Straßen gelegenen **Fußgängerüberwegen**, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, **hochfrequentierten Schulwegen**, **allgemeinbildenden Schulen**, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern.

- StVO-Anlage 2 „Vorschriftzeichen (zu § 41 Abs. 1)“ hier: VwV-StVO zu Z 274 StVO (vgl. *Anlage 2*)
- Anwendungshinweise StVO für die Praxis - Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen § 45 (vgl. *Anlage 3*)
- Aktuelle Ausführungshinweise als IMS (vgl. *Anlage 4*) eingegangen bei der Verwaltung am 15.10.25

Hinweise:

Die Rechtsgrundlagen ergänzen einander und gelten für alle innörtlichen Hauptverkehrsstraßen, egal ob als kommunale Straßen, Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen klassifiziert. Das IMS konkretisiert die Vorgaben der StVO für den Freistaat Bayern.

Der Sachvortrag gibt nicht den Inhalt der Rechtsgrundlagen in den Anlagen wieder.

Um ein Verständnis für die Systematik der Rechtsgrundlagen und jeweils erforderlichen Prüfungen aufzubauen, wird unter 1., zusätzlich zum Sachantrag, auch das Thema „30 vor sensiblen Bereichen“ behandelt.

Da entgegen der weit verbreiteten Annahme, ein Automatismus für Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO nicht zulässig ist (vgl. 1. des IMS, Anlage 4) werde ich Sie durch die Prüfungsabfolgen führen und die Ergebnisse erläutern.

1. Anordnung von 30 km/h im unmittelbaren Bereich von sensiblen Bereichen

Bei den vom Antrag umfassten Schulen (Gymnasium, BOS/FOS an der Münchner-/Tulpenstraße und Berufsschule an der Bahnhof-/Hans-Sachs-Straße) fällt lediglich das Gymnasium als allgemeinbildende Schule unter diese Rechtsgrundlage (vgl. 2.2. Anlage 4 und Seiten 14e und f „Hintergrund der Absenkung“ Anlage 3).

Das Gymnasium verfügt jedoch nicht über einen direkten Zugang zur Straße, was Voraussetzung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (auf max. 300m Länge) ist (vgl. 3., **1. Alternative**, Anlage 4). Der tatsächliche Eingang des Gymnasiums befindet sich ungefähr in der Mitte des Schulgeländes.

Das Schulgelände ist im Norden begrenzt von einer Fahrradzone (30 km/h) und einem Gehweg auf dem die Zufahrt zum Schulgelände für Radfahrer freigegeben wurde. Das mit der Fahrradzone angeordnete Einfahrts- und Parkverbot in diesem Areal für Nichtanlieger (wo vorher starker Hol- und Bring-Verkehr sowie Parkraum-Suchverkehr stattgefunden hat) wird beachtet. In Einzelfällen steigen Schüler in der Tulpenstr. vor der Fahrradzone aus Kfz aus.

Im Osten und Süden ist das Schulgelände von Feldern, Wald und der Bahnlinie umgeben.

Die Schüler/Innen, die mit der S-Bahn anreisen, queren die Münchner Straße über die Brücke, die auf dem Schulgelände endet.

Im Westen liegt die Münchner Straße, mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg dazwischen, ca. 180m vom Eingang entfernt. Hier käme ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung gemäß der **2. Alternative** (vgl. 3., 2. Alternative, Anlage 4) in Betracht. Hierbei ist jedoch der Nachweis zu führen, dass gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden muss, da dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Prüfungsabfolge:

1.1 Gibt es in der Münchner Straße auf Höhe des Schulgeländes:

- Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen?

AW: Nein, aber auf dem Parkplatz, dessen Ausfahrt ampelgeregelt abgesichert und vom Schulgelände abgegrenzt ist und vereinzelt am Beginn der Tulpenstraße.

- häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern?

AW: Ja, vor allem am Knotenpunkt O.-v.-Miller-Str. / Tulpenstr., der ampelgeregelt abgesichert ist.

- die Befürchtung, dass KFZ Umleitungs- oder Verdrängungseffekte in Wohngebiete erfolgen?

AW: Nein, vermutlich auf Grund fehlender Alternativrouten nicht.

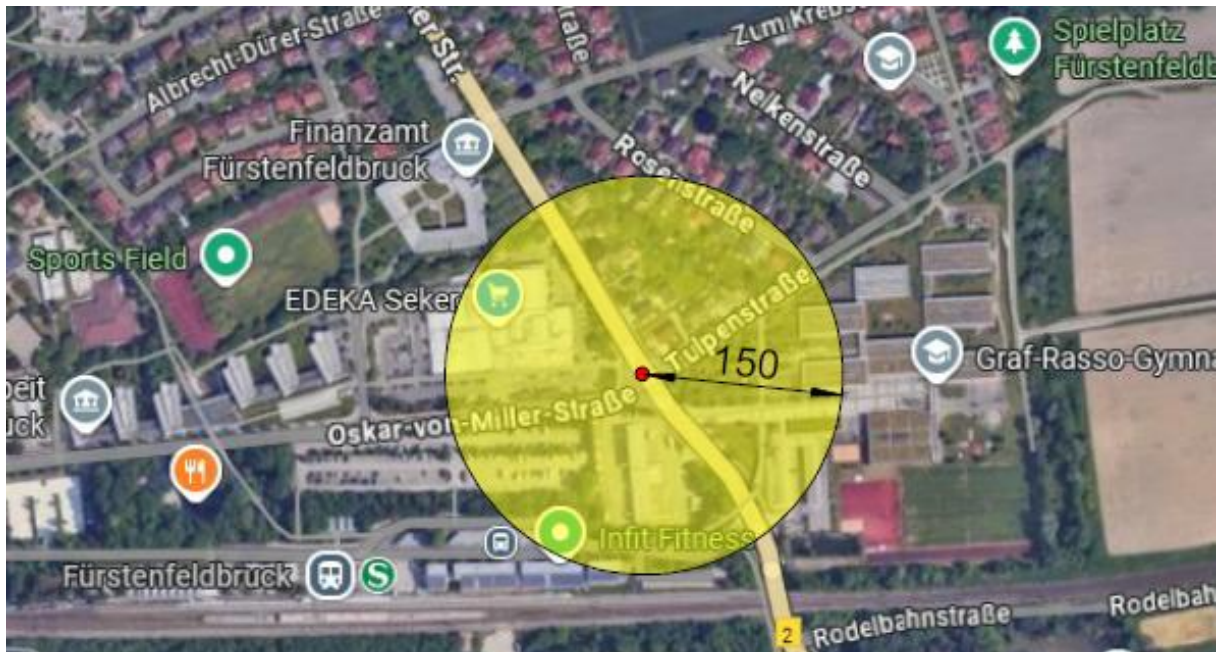
1.2 Länge und Positionierung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereiches

- In welchem Bereich ist der stärkste Zulauf aus dieser Richtung auf das Schulgelände?

AW: siehe rote Pfeile



Gehen wir vom Knotenpunkt O.-v.-Miller-/Tulpenstr./Münchner Str. aus und ziehen einen Radius von 150m (vgl. 3.2 Anlage 4) darum:



Dies würde bedeuten, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich (außer Tulpenstr.; bereits „30“) vom Grundsatz her möglich wäre.

1.3 Prüfung zwingendes Erfordernis

Es liegt in der Natur der Dinge, dass es für die Rad fahrenden und zu Fuß gehenden immer sicherer scheint, wenn der Kfz-Verkehr 30 km/h anstatt 50 km/h fährt (subjektive Gefahr).

Aber:

Ist es auch zwingend erforderlich in diesem Bereich (objektive Gefahr)? Dies ist gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO hier nun zu begründen (vgl. 1. des IMS, Anlage 4):

Was haben wir?

AW: signalisierte Knotenpunkte, beidseitige Geh- und Radwege, in der Regel (außer nachts, wo keine Schüler unterwegs sind) ein hohes Verkehrsaufkommen, so dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum erreicht wird. Seit der Verlängerung der LSA-Schaltzeiten auf So.-Do. 06:00 – 23:00 und Fr./Sa. 06 – 24:00 ist der Knotenpunkt keine Unfallhäufungsstelle mehr.

1.4 Abwägung der Verhältnismäßigkeit:

Ist die Maßnahme:

Angemessen?

Erforderlich?

Geeignet?

Steht der für die Fußgänger und Radfahrer evtl. zu erwartende Vorteil im Verhältnis zu den evtl. negativen Auswirkungen auf den ÖPNV und den Individualverkehr?

Gibt es belegbare tatsächliche Vorteile oder Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer, bei denen es sich nicht nur um subjektives Sicherheitsgefühl handelt?

AW: Unfallstatistik

Seit dem 01.01.2022 haben sich 8 Verkehrsunfälle an diesem Knotenpunkt ereignet. Es handelt sich dabei um 7 Einbiege-/Kreuzungsunfälle zwischen Kfz, bei denen die Vorfahrt missachtet wurde.

Es gab 1 Unfall mit Fußgängerbeteiligung. Ein LKW bog als Linksabbieger von der O.-v.-Miller-Str. in die Münchner Str. Richtung Innenstadt ab und übersah dabei einen querenden Fußgänger. Dieser wurde leicht verletzt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h hätte diesen Unfall nicht verhindern können, da Linksabbieger den Gegenverkehr durchlassen müssen und während des Abbiegens ohnehin keine hohe Geschwindigkeit fahren können.

Zu prüfen ist auch (vgl. Anlage 2 Seiten 112c und 113), ob bei angeordneten 30 km/h die Fahrpläne des ÖPNV noch eingehalten werden können. Dies ist evtl. nur mit entsprechenden Vorrangschaltungen möglich, die es in FFB noch nicht gibt. Evtl. hat eine Geschwindigkeitsreduzierung auch keine Auswirkungen, da ohnehin, gerade im Berufsverkehr, wenn auch die Schüler unterwegs sind, ohnehin nicht schneller gefahren werden kann. Eine Prüfung dessen existiert nicht.

Weiterhin ist die Leistungsfähigkeit der B2 in diesem Bereich zu prüfen (egal ob sie verlegt wird oder nicht, an diesem Bereich führt sie weiterhin vorbei). Die Funktion der Bundesstraße besteht in der Hauptsache darin, für den nötigen Kfz-Verkehrsfluss zu sorgen. Ist dies bei 30 km/h noch in einem vertretbaren Umfang möglich? Oder hat eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Grund der örtlichen Gegebenheiten gar keine Auswirkungen? Müssten die Ampelschaltungen (auch bei den anderen Ampelanlagen im Verlauf, da sie zueinander abhängig geschaltet sind) geändert werden? Eine Prüfung dessen existiert nicht.

Braucht es diese Prüfungen für einen Umkreis von 150m überhaupt oder ist der Aufwand schon unverhältnismäßig zum evtl. Erfolg, dass, außerhalb von Stoßzeiten langsamer gefahren werden muss als man evtl. kann? Die Geschwindigkeitsbeschränkung müsste auch von Montag bis Freitag auf die Öffnungszeiten des Gymnasiums beschränkt werden.

2. Anordnung von 30 km/h auf Grund von stark frequentiertem Schulweg

Auch diese Rechtsgrundlage erfasst nur das im Antrag aufgeführte Gymnasium als allgemeinbildende Schule.

In der StVO ist eine Definition für hochfrequentierte Schulweg im Ansatz vorhanden (vgl. Anlage 2 Seiten 112d und 113). Die Anwendungshinweise vom Bayer. Staatsministerium hierzu fehlen noch. Eine Nachfrage bei der Regierung von Oberbayern hat ergeben, dass die Kommunen warten müssen.

3. Anordnung von 30 km/h in der Fürstenfelder Straße zwischen Stadtpark und Klosterstraße im Bereich der 3 Fußgängerüberwege (FGÜ)

Gemäß der anzuwendenden Rechtsgrundlage wurden die Voraussetzungen, wann eine solche Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommt (vgl. An-

lage 2 Nr. 13 b auf Seiten 113 und 114), in der Verkehrsschau am 15.07.2025 geprüft. Den Protokoll-Auszug hierzu finden Sie in der Anlage 5.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass diese Voraussetzungen nicht vorliegen.

- Die erforderlichen Sichtweiten sind vorhanden.
- Die Unfallstatistik zeigt auf, dass an diesen 3 FGÜ in 3 Jahren 8 Unfälle geschehen sind, deren Unfallursache nicht unangemessene Geschwindigkeit war.

Insbesondere bedeutet, dass auch in anderen Fällen, evtl. eine Anordnung möglich wäre. Der bisher unbestimmte Rechtsbegriff „im unmittelbaren Bereich von FGÜ“ wurde ausgeführt (vgl. *Anlage 2 Seiten 113 und 114 Nr. 13b*), so dass eine Anordnung bis höchstens 300m Länge zu begrenzen wäre.

Betrachtet man die FGÜ einzeln, könnte (vgl. *Anlage 2 Seite 114 Nr. 14 XII, Anlage 3 Seite 14g*) eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung über alle 3 FGÜ angeordnet werden, da die Abstände zwischen den einzelnen „unmittelbaren Bereichen“ (max. 300m) der FGÜ die höchstens vorgegebenen 500m nicht überschreiten.

Eingeschränkt wird diese theoretische Möglichkeit durch die „Schranken“ der StVO für die Praxis. Diese beinhalten Anwendungshinweise für die Straßenverkehrsbehörden. So wurde mit der Schaffung dieser Rechtsgrundlage den Straßenverkehrsbehörden ein Instrumentarium an die Hand gegeben, um verantwortungsvoll vor Ort zu prüfen, in welchen Fällen eine streckenbezogene Tempo 30 Anordnung in Betracht kommt, um einerseits schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Kinder und Senioren zu schützen, andererseits den Verkehrsfluss nicht übermäßig zu beeinträchtigen (vgl. *Anlage 3 Seiten 14e und f „Hintergrund der Absenkung“*).

So wird in Anlage 3 auch klargestellt, dass es sich bei diesen Anordnungsmöglichkeiten um keine weitergehende Erleichterung, sondern um eine Erweiterung des Katalogs der Örtlichkeiten handelt, bei denen das Erfordernis der qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO weggefallen ist. Die Änderung lässt § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO „Verkehrszeichen und -einrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“ unberührt. Mit der Änderung ist kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor solchen Einrichtungen stets anzuordnen ist. Die Regelung setzt eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse voraus. Ein umfangreiches Anordnen streckenbezogener Tempo 30 Beschränkungen kommt somit nicht in Betracht (vgl. *Anlage 3 Seite 14g*).

Da die besonderen Voraussetzungen (vgl. Anlage 2 Seiten 113 und 114 Nr. 13b) nicht vorliegen, und es im bez. Straßenabschnitt keine Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Personen gibt (das Gymnasium liegt abseits), wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO (vgl. Anlage 3 Seiten 14e und f „Hintergrund der Absenkung“).

Auch gibt es keine Probleme an den FGÜ, die eine Anordnung nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich (vgl. Anlage 4 Unfallstatistik) rechtfertigen würden.

Die Verwaltung kommt daher zu dem Ergebnis, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung – allein auf Grund der vorhandenen FGÜ – nicht angeordnet

werden kann. (vgl. auch Anlage 5 Protokollauszug Verkehrsschau > fehlende Zustimmung der Polizei).

Hierdurch würde ein **Präzedenzfall geschaffen mit der Folge, dass zu erwartende Folgeanträge zum Automatismus führen würden, was rechtswidrig wäre.**

Alternative zu 3.

In der Vorbesprechung zur UVTA-Sitzung am 09.12.2025 wurden die Beweggründe zur Antragstellung dieses Punktes von der Antragstellerin nochmals erläutert, was zu der Einigung führte, den Sachantrag dahingehend ergänzend zu überarbeiten und dem UVTA erst am 04.02.2026 vorzulegen.

Der Antragstellerin geht es hierbei in erster Linie um die Sicherheit des Radverkehrs.

Da es sich hierbei um die LKW-Ableitungsstrecke handelt, bestand jahrelang auf der gesamten Strecke zwischen Münchner Str. und Schöngeisinger Str. ein Benutzungszwang in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen. Im Laufe der Jahre wurde im Bereich zwischen Münchner Straße und Bahnhofstraße der Benutzungszwang auf der Nordseite in „Gehweg, Radfahrer frei“ umgewandelt, was zur Wahlmöglichkeit zwischen Benutzung der Fahrbahn und der Gehwege führte.

Gründe dafür waren z.B.:

- Schüler des Gymnasiums radeln in den Pausen, bzw. vor oder nach dem Unterricht zum Einkaufszentrum Edeka etc.
- Erhöhung des Radverkehrs mit vielfältigen Routen und Wechselbeziehungen (insbesondere vom / zum S-Bahnhof FFB)
- zu schmale Gehwege für erhöhtes Radverkehrsaufkommen u.a. mit Beschwerden von Fußgängern und Anwohnern

Die Straßenverkehrsbehörde regte daher seit Jahren die Überplanung des gesamten Straßenzuges an.

Eine Anordnung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz des Radverkehrs wäre nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO möglich, wenn die sachlichen Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Sätze 1 und 3 StVO:

- auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich
- auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse besteht eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter erheblich übersteigt

vorliegen.

Prüfungsabfolge:

Das Straßenverkehrsrecht dient der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung. Die Straßenverkehrsbehörden ergreifen insoweit Maßnahmen, als dies objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar ist. Sie haben deshalb regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerech-

ter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt. Die Bejahung einer konkreten Gefahrenlage setzt eine sorgfältige Prüfung der Verkehrslage voraus. Die Straßenverkehrsbehörde trifft deshalb eine besondere Darlegungs- und Beweislast.

Der Antrag bezieht sich nur auf die Abschnitte im Bereich der 3 FGÜ und lautet konkret:

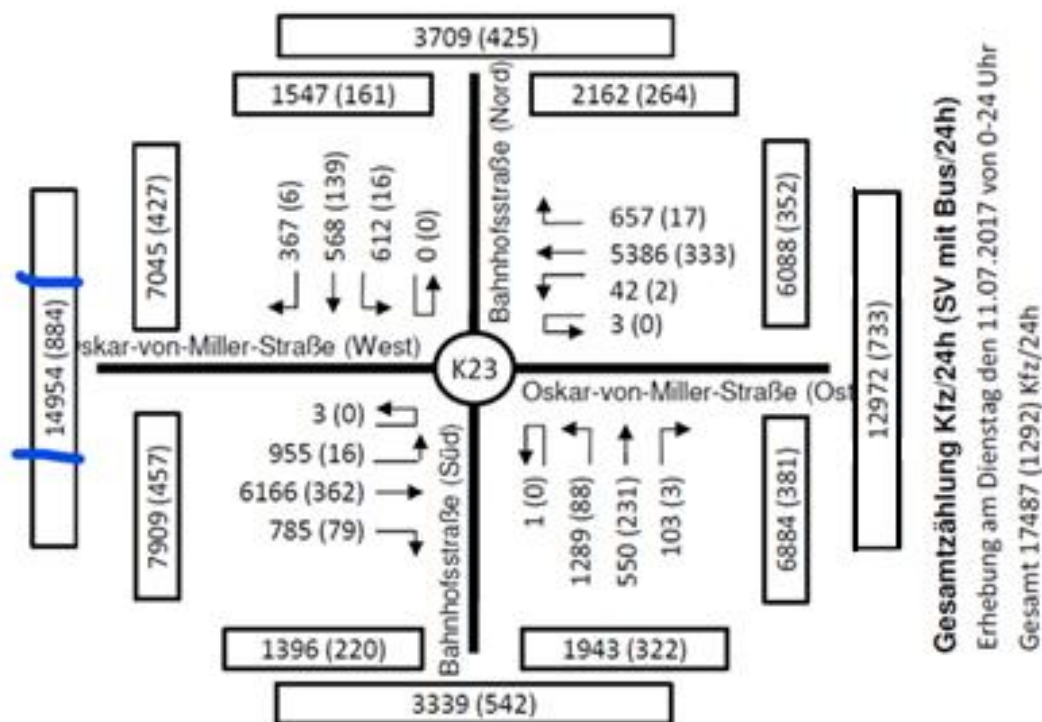
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
- Aufhebung des Benutzungszwanges für Radfahrer
- Freigabe der Gehwege für Radfahrer
= Wahlmöglichkeit zum Radeln auf der Fahrbahn oder auf den Gehwegen

Was haben wir?

- hohes Kfz-Verkehrsaufkommen (aus VEP Juli 2017)

> Ist das Erreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überhaupt 24/7 möglich oder wird heute schon zu den relevanten Zeiten langsamer gefahren?

K23 - Oskar-von-Miller-Straße/Bahnhofsstraße



- LKW-Ableitungsstrecke
> kein Überholen des Kfz-Verkehrs untereinander möglich
- zu schmale Gehwege für Benutzungszwang
- 3 Konfliktstellen (FGÜ) mit 8 Unfällen in 3 Jahren
- Vorgabe: Seitenabstand von 1,50m beim Überholen von Radverkehr auf der Fahrbahn > Überholen unter Einhaltung der Vorgabe kaum möglich
- Im Zeitraum 01.01.2023 – 31.12.2025 einen Unfall im Längsverkehr, bei dem ein Autofahrer den Mindestabstand beim Überholen nicht eingehalten, und den Radfahrer mit dem rechten Außenspiegel gestreift hat. Dieser kam zu Fall und wurde leicht verletzt.

Abwägung der Verhältnismäßigkeit:

Ist die Maßnahme:

Angemessen?

Erforderlich?

Geeignet?

Die vorab aufgeführte Bestandsaufnahme zeigt keine konkrete Gefahrenlage auf.

Allein die Tatsache, dass hier mehr als woanders LKW fahren, begründet keine Rechtmäßigkeit einer Anordnung.

Gibt es belegbare tatsächliche Vorteile oder Verbesserungen für den Radverkehr, bei denen es sich nicht nur um subjektives Sicherheitsgefühl handelt?

Ob Radfahrer sich auf einem zu schmalen Gehweg wohler fühlen, als auf einer Fahrbahn, wo verstärkt LKW fahren, kann nicht beantwortet werden. Hierbei handelt es sich um ein subjektives Sicherheitsgefühl.

Für zu Fuß gehende und Kinder bis zu 10 Jahren, die auf dem Gehweg radeln sollen / müssen, stellt es auf jeden Fall eine Verbesserung dar.

Auf Grund der doch schmalen Fahrbahnen könnten Kraftfahrer auch genervt sein von vor Ihnen Radelnden, was zu gefährlichen Überholmanövern führen könnte.

Auf Grund der geraden Strecke können Kfz und Fahrräder beide 30 km/h fahren, was zu einem gleichmäßigen Verkehrsfluss ohne erforderliche Überholmanöver führen könnte.

Steht der für den Radverkehr evtl. zu erwartende Vorteil im Verhältnis zu den evtl. negativen Auswirkungen auf den ÖPNV und den Individualverkehr?

mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV

2 Buslinien durchfahren den Straßenabschnitt. Geringere Fahrgeschwindigkeiten könnten evtl. zu noch mehr Stau als jetzt schon (in Münchner Straße, O.-v.-Miller-Str., Fürstenfelder Str., Rothschaiger Str.) führen.

> Kann der ÖPNV- Fahrplan noch eingehalten werden?

Die LSA am Knotenpunkt O.-v.-Miller-Str. / Bahnhofstr. ist nicht in Abhängigkeit mit anderen LSA geschaltet.

- > Könnte evtl. eine Verlängerung der Ampelphase O.-v.-Miller-Str. Abhilfe schaffen?
- > Eine Verlängerung der Ampelphase O.-v.-Miller-Str. hat insbesondere Auswirkungen auf den ÖPNV Bahnhofstr. bei der Querung der O.-v.-Miller-Str. > Ist die Einhaltung der Fahrpläne gefährdet?

mögliche Auswirkungen auf den Individualverkehr

Eine Geschwindigkeitsreduzierung mit und ohne Anpassung der LSA O.-v.-Miller-Str. / Bahnhofstr. hat evtl. Auswirkungen auf (noch) B 2 – Verkehr Münchner Str. und führt evtl. zu noch stärkerem Rückstau

- > Ist die Leistungsfähigkeit noch gegeben?

nicht zu vergessen: mögliche Auswirkungen auf Rettungsdienste

Die Straßenverkehrsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass eine „Schnellmaßnahme: Anordnung von 30 km/h“ nicht ohne weiteres möglich ist. Die Straßenverkehrsbehörde hat eine Beweis- und Darlegungspflicht.

Für eine Anordnung nach den Punkten 1 und 3 sind die rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt. Bei Punkt 2 fehlen noch die Anwendungshinweise.

Die Alternative zu 3.

könnte den Straßenabschnitt, in dem die Gehwege besonders schmal sind, ein nicht unerhebliches Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen vorherrscht (insbesondere bei Veranstaltungen) für alle schwächeren Verkehrsteilnehmer sicherer machen.

Da es der Straßenverkehrsbehörde aktuell an der geforderten Beweis- und Darlegungsmöglichkeit fehlt, wird in Abstimmung mit der Verkehrsplanung vorgeschlagen, die Möglichkeit eines Probejahres nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz StVO zu nutzen. Mit Hilfe eines Ingenieurbüros und unter Einbindung des ÖPNV, des Staatlichen Bauamtes und der Polizei soll dann eine Evaluierung der Maßnahme erfolgen.

Die Verwaltung kommt somit zu eingangs formuliertem Beschlussvorschlag.

Dr.-Ing. Alexa Zierl
Referentin für Klimaschutz & Energie
im Stadtrat Fürstenfeldbruck
Oskar-von-Miller-Str. 14, 82256 Fürstenfeldbruck



Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Christian Götz

8. Juni 2025

Schnellmaßnahme Fürstenfelder Straße: Tempo 30 zwischen Stadtpark und Klosterstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Götz,

der Stadtrat hat am 27.05.25 mit 36:0 Stimmen beschlossen, die Umgestaltung des Straßenzuges Fürstenfelder Straße/Oskar-von-Miller-Straße mit hoher Priorität in Kooperation mit dem Straßenbaulastträger zu planen und umzusetzen, dabei die Möglichkeiten auszuschöpfen, die insbesondere die jüngst novellierte Straßenverkehrsordnung für Verbesserungen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs bietet, und zudem möglichst bald Maßnahmen zu planen und umzusetzen, die schnell und günstig machbar sind.

Eine schnell und günstig umzusetzende Maßnahme für mehr Verkehrssicherheit ist seit der Novellierung der StVO (samt VwV) die Anordnung von Tempo 30 an Fußgängerüberwegen (d.h. Zebrastreifen) und das Schließen von Lücken zwischen Tempo-30-Strecken bis zu einer Länge von 500 Metern (vorher: 300 Meter).

Auf Basis dieser zwei Neuerungen kann das, was schon von vielen - inkl. Veranstaltungsforum und seiner vielfältigen Nutzerinnen und Nutzer - gewünscht, aber bislang rechtlich nicht machbar war, umgesetzt werden:

Reduktion auf Tempo 30 an der Fürstenfelder Straße rund um das Veranstaltungsforum, zwischen Stadtpark und Klosterstraße bzw. mit noch etwas weiterer Ausdehnung in beide Richtungen. Denn am Stadtpark, am Haupteingang zum Veranstaltungsforum und hinter der Einmündung der Klosterstraße in die Fürstenfelder Straße liegen drei Fußgängerüberwege, die jeweils unter 500 Meter voneinander entfernt sind.

In diesem Bereich sind viele zu Fuß oder mit dem Radl unterwegs, es gibt aber bis auf kurze Ausnahmen beidseitig nur zwei Meter breite Gehwege, nordseitig (rechtlich eigentlich nicht zulässig) mit Benutzungspflicht für den Radverkehr, südseitig mit Freigabe für den Radverkehr.

Daher stelle ich für die ÖDP folgenden Antrag:

Der Stadtrat beschließt, auf Basis der geänderten StVO samt Verwaltungsvorschrift (Abschnitte XI und XII zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit) rund um die drei Fußgängerüberwege an der Fürstenfelder Straße (Stadtpark, Haupteingang des Veranstaltungsforums, Einmündung der Klosterstraße) und in den dazwischen liegenden Streckenabschnitten Tempo 30 anzuordnen.

Diese Anordnung wird zuvor mit dem Staatlichen Bauamt abgesprochen.

Zudem wird geprüft, ob weitere Teile der Oskar-von-Miller-Straße als starkfrequentierter Schulweg (vier Schulen „ums Eck“) auf Tempo 30 beschränkt werden können, samt etwaigem Lückenschluss.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage:

- Luftbilder mit Fußgängerüberwegen und Schulen
- Auszug aus der novellierten Straßenverkehrsordnung, zum Vergleich mit der vorherigen Version
- Auszug aus der Bekanntmachung der Änderungen in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO, zum Vergleich mit dem passenden Auszug aus der bislang geltenden Version

Luftbilder (BayernAtlas) mit eingezeichneten Fußgängerüberwegen und Schulen

Auszug aktuelle StVO § 45 Absatz 9 mit Änderungen vom 11.12.2024

lila markiert: relevante Abschnitte, rot markiert: relevante neue oder geänderte Passagen

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,

- Seite 31 von 83 -

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz sowie des Bundesamts für
Justiz – www.gesetze-im-internet.de

6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern,
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz,
- 7a. Sonderfahrstreifen,
8. Fahrradzonen nach Absatz 1i,
9. Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245),
10. Fußgängerüberwegen (Zeichen 293).

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

Auszug vorherige Version StVO § 45 Absatz 9 zum Vergleich

lila markiert: relevante Abschnitte

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz,
8. Fahrradzonen nach Absatz 1i.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

Auszug Bundesanzeiger Bekanntmachung Änderungen VwV-StVO vom 09.04.25

lila markiert: relevanter Abschnitt

**Bundesanzeiger**

Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung

Veröffentlicht am Mittwoch, 9. April 2025
BANZ AT 09.04.2025 B2
Seite 6 von 42

- 10 III. 1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.
- 11 2. Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).
- 12 3. Bussonderfahstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.
- 13 4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahstreifen in Mittelbänke, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.
Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bussonderfahstreifens gelten entsprechend.
- 14 5. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf Bussonderfahstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abblendeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Buschläusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.
- 15 6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Bussonderfahstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.
- 16 IV. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahstreifen auch freigegeben werden für
- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),
 - Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),
 - mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),
 - andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Randnummer 46 zu den §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.“
20. Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 245 Bussonderfahstreifen“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art“ eingefügt:
- „Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
- 1 Durch Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (vgl. Nummer III 16 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 46) kann ein Sonderfahstreifen zur Erprobung unterschiedlicher, auch besonderer Mobilitätsformen (vgl. Nummer IV zu Zeichen 245, Randnummer 16) angeordnet werden. Das Zeichen ist dann auf einen Fahstreifen zu beschränken; da die Anordnungen nur vorübergehend erfolgen (§ 52 Absatz 6), kommen hierfür insbesondere Verkehrslenkungsanlagen in Betracht (vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 26). Diese Sonderfahstreifen sollen markiert werden. Die Markierungen sollen sich an den Vorgaben zu Bussonderfahstreifen (vgl. Nummer III 2 zu Zeichen 245, Randnummer 11) orientieren.“
21. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer I Satz 1 wird die Angabe „Europäischen“ gestrichen.
 - b) In Nummer II Satz 1 wird die Angabe „daß“ durch „dass“ ersetzt.
 - c) In Nummer II Satz 3 wird die Angabe „erläßt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „erläßt das zuständige Bundesministerium“ ersetzt.
22. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer IX wird die Angabe „Sicherung“ durch die Angabe „verkehrsrechtliche Sicherung“ und die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerium“ ersetzt.
 - b) Nummer XI wird wie folgt gefasst:
- „13 XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Querverkehr aller Verkehrsmittel mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Parkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Das gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung

(Fortsetzung Auszug Bundesanzeiger Bekanntmachung Änderungen VwV-StVO vom 09.04.25)

lila markiert: relevanter Abschnitt, rot markiert: relevante neue oder geänderte Passagen

**Bundesanzeiger**Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
www.bundesanzeiger.de**Bekanntmachung**Veröffentlicht am Mittwoch, 9. April 2025
BAZ AT 09.04.2025 B2
Seite 7 von 42

der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

- 13a Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Das gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

- 13b Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Das gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.

c) In Nummer XII Satz 1 wird die Angabe „300 Meter“ durch die Angabe „500 Meter“ ersetzt.

25. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zeile“ wird in Nummer I die Angabe „Nummer XI“ durch die Angabe „Nummer XII“ ersetzt.

24. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 277 Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t“ wird wie folgt geändert:

a) Nummer II wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird gestrichen.

bb) Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden zu den Nummern 1 bis 3.

b) Die bisherigen Randnummern 3 bis 6 werden zu den Randnummern 2 bis 5.

25. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot“ wird in Nummer III die Angabe „Nummer X 7“ durch die Angabe „XI 8“ ersetzt.

26. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 297.1 Vorankündigungspfeil“ wird in Nummer I Satz 2 die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.

27. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 2 Fd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ wird Nummer II Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“

Auszug vorherige Version VwV-StVO zum Vergleich

lila markiert: relevanter Abschnitt

- Zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern
- 1 I. Gefährliche Güter sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße und Eisenbahn nach § 2 Nummer 7 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Seefahrt (GVVSEB) in Verbindung mit den Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung auf der Straße (ADR) verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist. Die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern ist in Kapitel 5.3 zum ADR geregelt.
 - 2 II. Das Zeichen ist anzuhängen, wenn zu bezorgen ist, daß durch die gefährlichen Güter infolge eines Unfalls oder Zwischenfalls, auch durch das Undichtwerden des Tanks, Gefahren für das Leben, die Gesundheit, die Umwelt oder Bauwerke in erheblichem Umfang eintreten können. Hierfür kommen z. B. Gefährdungen in Betracht, die unmittelbar in bebaute Ortslagen führen. Für die Anordnung entsprechender Maßnahmen erläßt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden Richtlinien, die im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.
- Zu den Zeichen 262 bis 266
- 1 Die betroffenen Fahrzeuge sind rechtzeitig auf andere Straßen umzuleiten (Zeichen 421 und 442).
- Zu den Zeichen 264 und 265
- 1 I. Bei Festlegung der Maße ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zu berücksichtigen.
 - 2 II. Muß das Zeichen 265 bei Ingenieurbauwerken angebracht werden, unter denen der Fahrdreht einer Straßenbahn oder eines Oberleitungsomnibusses verlegt ist, so ist wegen des Sicherheitsabstandes der Verkehrsunternehmer zu hören.
 - 3 III. Siehe auch Richtlinien für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrthöhe über Straßen.
- Zu Zeichen 267 Verbot der Einfahrt
Für Einbahnstraßen vgl. zu Zeichen 220.
- Zu Zeichen 268 Schneeketten sind vorgeschrieben
- 1 Das Zeichen darf nur zu den Zeiten sichtbar sein, in denen Schneeketten wirklich erforderlich sind.
- Zu Zeichen 269 Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung
- 1 I. Das Zeichen ist nur im Benehmen mit der für die Reinhaltung des Wassers zuständigen Behörde anzuhängen.
 - 2 II. Wassergefährdende Stoffe sind feste, flüssige und gasförmige Stoffe, insbesondere
 - 3 – Säuren, Laugen,
 - 4 – Alkalimetalle, Siliciumlegierungen mit über 30 Prozent Silicium, metallorganische Verbindungen, Halogene, Säurehalogenide, Metallocarbonyle und Beizsauren,
 - 5 – Mineral- und Teeröle sowie deren Produkte,
 - 6 – flüssige sowie wasserlösliche Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde, Ketone, Ester, halogen-, stickstoff- und schwefelhaltige organische Verbindungen,
 - 7 – Gifte,
 - 8 die geeignet sind, nachhaltig die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers nachhaltig zu verändern.
 - 9 III. Vgl. auch zu Zeichen 354 und über die Zustimmungspflicht Nummer II 1a zu § 45 Abs. 1 bis 1e; Rn. 4.
 - 10 IV. Auf die zu Zeichen 261 erwähnten Richtlinien wird verwiesen.
- Zeichen 272 Wendeverbot
- 1 Nummer III zu Zeichen 209 bis 214; Randnummer 3 gilt entsprechend.
- Zu Zeichen 273 Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand
- 1 Das Zeichen darf dort angeordnet werden, wo Überbeanspruchungen von Brücken oder sonstigen Ingenieurbauwerken mit beschränkter Tragfähigkeit dadurch auftreten können, dass mehrere schwere Kraftfahrzeuge dicht hintereinander fahren. Die Anordnung kommt ferner vor Tunneln in Betracht, bei denen das Einhalten eines Mindestabstandes aus Verkehrssicherheitsgründen besonders geboten ist. In der Regel ist die Länge der Strecke durch Zusatzzeichen anzugeben.
- Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
- 1 I. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Untersuchungen ergeben haben, dass häufig Geschwindigkeitsbeschränkungen umsetzbar sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festzustellen sind.
 - II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein.
 - 2 1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällebrücken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nummer I zu § 40; Randnummer 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde.

(Fortsetzung Auszug vorherige Version VwV-StVO zum Vergleich)

lila markiert: relevanter Abschnitt

3. 2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällestrassen eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,
4. 3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.
- 4a. Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer einbahnigen Landstraße ohne Überholfahrstreifen nur ein kurzer Streckenabschnitt (unter 500 Meter) und wäre deshalb ein Überholvorgang infolge der geringen Überholbreite mit erheblichen Risiken verbunden, so kommt zur Verstärkung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Die Anordnung der abgesenkten Geschwindigkeit in diesem Bereich setzt voraus, dass die Anordnung eines Überholverbotes als milderes Mittel für diesen Abschnitt nicht ausreicht.
5. II. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Lichtzeichenanlagen auf 70 km/h zu beschränken.
6. IV. Das Zeichen soll so weit vor der Gefahrenstelle aufgestellt werden, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften sind im Allgemeinen 30 bis 50 m, außerhalb geschlossener Ortschaften 50 bis 100 m und auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen 200 m ausreicht.
7. V. Vor dem Beginn geschlossener Ortschaften dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortsfahrbahn (Zeichen 310) nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.
8. VI. Auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen dürfen nicht mehr als 130 km/h angeordnet werden. Nur dort darf die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt werden. Eine Geschwindigkeitsstufe soll höchstens 40 km/h betragen. Der Mindestabstand in Metern zwischen den unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten soll das 10-fache der Geschwindigkeitsdifferenz in km/h betragen. Nach Streckenabschnitten ohne Beschränkung soll in der Regel als erste zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h angeordnet werden.
9. VII. Das Zeichen 274 mit Zusatzzeichen „bei Nebel“ soll statt des Zeichens 114 dort angeordnet werden, wo das Gefahrzeichen als Warnung nicht ausreicht.
10. VIII. Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 300) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegegestellen erforderlich.
11. IX. Zur Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. Nummer IV 2 zu Zeichen 201; Randnummer 5 und an Arbeitsstellen vgl. die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.
12. X. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmdatens- und Luftreinhaltungsplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.
13. XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Brüll- und Abholverkehr mit vielstimmigem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Fußbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 300). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverengung auf die Wohnstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtbewertung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitsmaßnahmen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrlichter) einzubeziehen. Die abschnitbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungswegen (einschließlich Nach- und Nebenwegen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.
14. XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Metern), so kommt zur Verstärkung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.

Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone

1. I. Vgl. Nummer XI zu § 45 Absatz 1 bis 1a.
2. II. Am Anfang einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Eintritten in den Bereich wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, dass das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird. Abweichend von Nummer II 9 zu §§ 39 bis 40; Randnummer 20 empfiehlt es sich, das Zeichen 274.2 auf der Rückseite des Zeichens 274.1 aufzubringen.
3. III. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.
4. IV. Zusätzliche Zeichen, die eine Begründung für die Zonegeschwindigkeitsbeschränkung enthalten, sind unzulässig.

Zu Zeichen 275 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit

1. I. Das Zeichen darf nur fahrmittelnbezogen, niemals aber auf dem rechten von mehreren Fahrbahnen, angeordnet werden.
2. II. Die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit muss bei normalen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen unbedenklich sein.
3. III. Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen die Zeichen nicht angeordnet werden.

Anlage 2 Vorschriftzeichen (Zu § 41 Absatz 1)

StVO

1	2	3	VwV-StVO
lfd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen	
			13 XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der

1	2	3	VwV-StVO
lfd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen	
			Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzu beziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken. 13a Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit

1	2	3	VwV-StVO
lfd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen	
			Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken. Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden. 13b Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht

1	2	3	VwV-StVO
lfd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen	
			sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. 14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstärkung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.

(Fußnoten auf folgenden Seiten)

StVO

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen § 45

51 Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung

- s. § 39 Abs. 1 StVO, § 43 Abs. 1 Satz 2 StVO und Nr. I. der VwV zu den §§ 39–43 StVO.
- s. Anmerkung 1 zu § 39 StVO (weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung)
- In der Amtlichen Begründung zur Neufassung der StVO wird dazu insbesondere ausgeführt:
Ziel ist es, in den Ländern den Abbau des „Schilderwalds“ – und damit die Möglichkeiten zur Verbesserung der verbleibenden Beschilderung – voranzutreiben. Damit wird gleichzeitig und vorrangig die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln der StVO durch die Verkehrsteilnehmer eingefordert. Dies noch mehr als bisher im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern, ist für die Sicherheit und Ordnung des heute massenhaften Straßenverkehrs, da die allgemeinen Verkehrsregeln an jedem Ort und in jeder Verkehrssituation gelten, zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen.
- s. Anmerkung 9 (Gefahrenlage).
- s. Anmerkung 3 (Begründung verkehrsrechtliche Anordnung).
- Diese Einschränkung gilt bei jedem der in § 45 StVO genannten Anordnungsgründe. In jeder verkehrsrechtlichen Anordnung muss (zumindest stichwortartig) begründet werden, warum in diesem Einzelfall § 45 Abs. 9 StVO erfüllt ist. Abweichend von § 45 Abs. 9 StVO aufgestellte Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind rechtswidrig. Ausnahmen sind nicht zulässig (vgl. TOP 8 Abs. 4 der Niederschrift über die Dienstbesprechung mit den für das Straßenverkehrsrecht zuständigen Sachgebietsleitern der Regierungen und der Polizeipräsidien vom 11./12.12.1997 – Bereich StVO).

52 Schutzstreifen für den Radverkehr, Fahrradstraßen

- In der Amtlichen Begründung zur Neufassung der StVO 2013 wird dazu Folgendes ausgeführt:
Eines der wesentlichen Ziele der „Schilderwaldnovelle“ ist die Förderung des Radverkehrs. Dazu wird auf die allgemeine Begründung verwiesen. Dazu gehört auch, den Behörden vor Ort größere Spielräume bei der Anlage von Radverkehrsanlagen einzuräumen. Mit diesem Ziel ist es nicht vereinbar, das Erfordernis der strengen Voraussetzungen dieser Vorschrift an die Anordnung eines Schutzstreifens zu stellen, mit dem ein grundsätzliches Überfahrverbot der Leitlinie einhergeht, was sich beschränkend auf den fließenden Verkehr auswirkt. Gleiches gilt auch für die Anordnung von Fahrradstraßen, mit denen ein grundsätzliches Benutzungsverbot für andere Fahrzeugführer und eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehen. Diese Verkehrszeichenanordnungen werden daher nach dem Vorbild der Tempo-30-Zonen oder der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von Satz 2 ausgenommen.

53 Tempo 30 vor Schulen u. a.

- In der Amtlichen Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der StVO wird dazu u. a. Folgendes ausgeführt:
Herzstück ist die Änderung der im geltenden Recht verankerten hohen Hürde (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunkts bzw. einer Unfallhäufungsstelle zum Beleg für eine „erheblich übersteigende Gefahrenlage“) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) vor den genannten verkehrssicherheitssensiblen Bereichen. Aufgrund der Funktion der Hauptverkehrsstraßen dienen diese in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was regelmäßig keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen zulässt. Den Ländern wird damit ein Instrumentarium an die Hand gegeben, um verantwortungsvoll vor Ort prüfen zu können, in welchen Fällen eine streckenbezogene Tempo-30-Anordnung in Betracht kommt, um einerseits schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Kinder und Senioren, zu schützen, andererseits den Verkehrsfluss nicht übermäßig zu beeinträchtigen.
- Weiter wird in der Amtlichen Begründung Folgendes ausgeführt:
In § 45 Abs. 1 Nr. 5 wird die hohe Hürde (z. B. Nachweis einer Unfallhäufungsstelle bzw. eines Unfallschwerpunkts zum Beleg des erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos einer Beeinträchtigung der in den Absätzen genannten Rechtsgüter) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Bereich der abschließend aufgezählten sensiblen Bereiche mit Zugang zur Straße abgesenkt. Dies stellt ein Novum dar. Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt.
Die Absenkung erfolgt vor folgendem Hintergrund:
Kinder sind bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung – die Radfahrprüfung findet u. a. in der Regel erst zum Ende der Grundschulausbildung statt – altersbedingt noch nicht in der Lage, allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und hier insbesondere Geschwindigkeiten herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Dies belegen zahlreiche wissenschaftliche Studien. Dass Kinder insbesondere an Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen vermehrt anzutreffen sind, steht außer Frage. Liegen Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen abseits der Hauptverkehrsstraßen, können sie heute bereits in den Genuss der erleichterten Anordnung von Tempo-30-Zonen kommen. Dies gilt aber nicht, wenn sie an Hauptverkehrsstraßen gelegen sind. Dann müssen die Straßenverkehrsbehörden

nach geltendem Recht besondere örtliche Verhältnisse nachweisen, die eine Gefahrenlage bedingen, die das im Straßenverkehr allgemein anzutreffende Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt, um die Geschwindigkeit streckenbezogen absenken zu können. Derzeit sind dafür bislang z. B. Nachweise für Unfallraten erforderlich, die ca. 30 % über denen bei vergleichbaren Strecken anderenorts liegen. Angesichts der Vielzahl von anzutreffenden Kindern und ihrer nicht vorhersehbaren Verhaltensweisen bis zu einem gewissen Alter ist die besondere Örtlichkeit (Kindergarten, Kindertagesstätte und Grundschule) und Gefahrenlage dort auch ohne einen solchen aufwendigen Nachweis naheliegend.

Als „sensible“ Bereiche erfasst sind von der Neuordnung insgesamt allgemeinbildende Schulen, weil auch dort erfahrungsgemäß, v. a. in den unteren Altersklassen, ein unachtsames Verkehrsverhalten vermehrt noch anzutreffen ist. Ältere Kinder und Jugendliche, die mit dem Rad zur Schule fahren, bewegen sich dort zudem im „Pulk“, sind als Verkehrsteilnehmer oft abgelenkt und einer gewissen Gruppendynamik ausgesetzt.

Als Grundlage für die Festlegung allgemeinbildender Schulen kann der Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 10.05.2001 („Weiterentwicklung des Schulwesens in Deutschland seit Abschluss des Abkommens zwischen den Ländern der Bundesrepublik Deutschland zur Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Schulwesens vom 28.10.1964 i. d. F. vom 14.10.1971“) zugrunde gelegt werden.

Erfasst werden auch

- Kinderkrippen oder Großtagespflege (für Kinder bis drei Jahre),
- Kindergärten (für drei- bis sechsjährige Kinder) sowie
- Hort oder Schulhort, den die Grundschulkinder vor Schulbeginn und nach Schulende besuchen können.

Je nach Bundesland werden z. T. auch nur Ganztageseinrichtungen (für jegliches Vorschulalter) oder Einrichtungen, die die Betreuung für alle drei Altersgruppen (Kinderkrippe, Kindergarten, Hort) umfassen, Kindertagesstätte genannt.

Erfahrungsgemäß ist je nach Größe der Einrichtungen ein stärkerer Verkehr zu verzeichnen (eine Vielzahl von Eltern setzen ihre Kinder an den Einrichtungen ab, müssen ihre Kinder in entsprechenden Kindersitzen noch bei offener Tür sichern etc.). Dass Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen, die Förderschulen besuchen, deshalb des gleichen Schutzes bedürfen, ist naheliegend.

Vom Geltungsbereich erfasst werden weiterhin Alten- und Pflegeheime. Das Altenheim ist eine stationäre Einrichtung, in der Menschen wohnen, betreut und versorgt werden, die auf Grund vorwiegend altersbedingter Beeinträchtigungen nicht in einer eigenen Wohnung leben können oder wollen. Die Terminologie ist allerdings uneinheitlich. Begriffe wie Altersheim, Feierabendhaus, Seniorenheim oder Seniorenresidenz werden synonym gebraucht, andererseits wird unter

dem Begriff Altenheim teilweise auch ein Pflegeheim verstanden. Ein Pflegeheim ist eine Einrichtung, in der pflegebedürftige Menschen ganztägig (vollstationär) oder nur tagsüber oder nur nachts (teilstationär) untergebracht und unter der Verantwortung professioneller Pflegekräfte gepflegt und versorgt werden. Auch bei älteren Personen, also etwa vor Seniorenheimen, dürfte ein den Kindern und Jugendlichen vergleichbares allgemeines Schutzbedürfnis infolge zunehmender körperlicher Alterserscheinungen (z. B. Seh- und Hörschwäche, eingeschränkte bzw. langsamere Mobilität, kognitive Beeinträchtigungen etc.) vorliegen.

Auf Wunsch der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2015 sollen auch Bereiche vor Krankenhäusern in den Genuss der erleichterten Anordnungsmöglichkeit kommen. Klinische Einrichtungen sind oftmals im städtischen Verkehrsnetz zentral eingebunden. Dadurch soll eine gute Erreichbarkeit für Patienten und Besucher gewährleistet werden, die die Einrichtungen entweder mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs oder im Individualverkehr ansteuern. Insofern finden sich im Nahbereich von klinischen Einrichtungen regelmäßig Bushaltestellen, Taxistellplätze sowie Stellflächen für Pkw, Kräder und Fahrräder, in vielen Fällen auch am Fahrbahnrand von Hauptstraßen. Dies bedeutet einen über einen längeren Tageszeitraum nahezu permanent bestehenden hohen Ziel- und Quellverkehr von ankommenden und abfahrenden Fahrzeugen mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (Parksuchdruck, Fahrbahnquerungen, ständiges Ein- und Aussteigen sowie ständiger Wechsel des fließenden und des ruhenden Verkehrs).

Der Patienten- und Besucherverkehr im Umfeld von Krankenhäusern führt zu einer Kumulation des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Patienten und Besucher durch den Krankenhausbesuch körperlich und seelisch beeinträchtigt sein können, mit der Folge mangelnder Aufmerksamkeit für den Verkehr. Hinzu kommen erforderliche Notfalltransporte mit Sonderrechten, die es ebenso in einen sicheren Gesamtablauf zu integrieren gilt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Kumulation der vorstehend dargestellten Problemstellungen vorzugsweise an Krankenhäusern auftritt, insbesondere dann, wenn diese in zentraler innerstädtischer Lage angesiedelt sind. Viele, i. S. d. Verkehrssicherheit negative Faktoren treffen hier aufeinander und sind in Kombination geeignet, negative Wirkungen auf die Verkehrssicherheit auszustrahlen. Die Reduktion der Geschwindigkeit bietet die Möglichkeit, diese an sich nicht vermeidbaren Faktoren in der Kumulation und in ihren negativen Wirkungen abzuschwächen.

Nicht zum Tragen kann die Absenkung der Anordnungshürde jedoch für solche Einrichtungen kommen, die nicht mit unmittelbarem Zugang zur Hauptverkehrsstraße ausgestattet sind, sondern sich auf einem abseits gelegenen Gelände befinden.

Mit der vorgesehenen Änderung wird die im geltenden Recht vorgesehene hohe Hürde für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf den genannten Straßen abgesenkt. Auf Grund der Funktion der Straßen dienen solche Straßen in erster Linie dem weitläufigen Verkehr, was regelmäßig keine generelle geringere Geschwindigkeit als Tempo 50 zulässt. Die Möglichkeit der Schaffung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf diesen Straßen vor den genannten sensiblen Bereichen ist aber vor dem Hintergrund, dass der genannte Personenkreis besonders schützenswert ist, im Einzelfall durchaus geboten, ohne dass es dieses konkreten Nachweises eines erheblichen übersteigenden Gefahrenbereichs in dieser Konsequenz bedarf.

Sofort also durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte von dieser Möglichkeit dann auch Gebrauch gemacht werden können.

Die Änderung lässt § 45 Abs. 9 Satz 1 unberührt. Mit der Änderung ist damit kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor solchen Einrichtungen stets anzuordnen ist. Es ist daher weiterhin eine Einzelfallprüfung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist z. B. zu berücksichtigen, dass das Hauptverkehrsstraßennetz auf das zügige Vorankommen im Straßennetz ausgelegt ist. 2/3 des innerstädtischen Verkehrs finden auf den Hauptverkehrsstraßen statt. Ein Ausweichen auf das Wohnumfeld abseits dieser Hauptverbindungsachsen muss weiterhin vermieden werden. Unerwünscht bleibt nach wie vor der Schleichverkehr durch Wohngebiete. So ist z. B. auch zu berücksichtigen, dass Navigationsgeräte oftmals die schnellste Route errechnen. Die Reisezeit ist also ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Hauptstraßennetzes. Hinzu kommt, dass im nachgeordneten Streckennetz grundsätzlich keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen zu verzeichnen sind.

Auch sind negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) zu berücksichtigen und in die Gesamtabwägung mit einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist zudem so zu wählen, dass die Beschränkung für alle Verkehrsteilnehmer einsichtig bleibt und bevorrechtigte Wege/Überquerungen im Umfeld sinnvoll einbezogen werden. Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist dabei i. d. R. auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden.

Die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung sollte sich in erster Linie auf die tatsächlich benutzten Eingänge erstrecken. Andere relevante Bereiche, wie etwa Nebeneingänge zu z. B. Turnhallen, sind in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen.

Die Anordnungen sind zudem, soweit möglich, auf die Öffnungszeiten zu beschränken. Dies erhöht die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung. Dies gilt insbesondere für den Schülerverkehr.

Nähere Vorgaben zur Anordnung der streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit für diese Fälle werden in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 festgelegt.

- s. auch Nr. XI. der VwV zu Zeichen 274 StVO; Rn. 13
- Zu den Anordnungsmöglichkeiten für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h hat das BStMI mit IMS v. 27.09.2024, Az. C4-3611-5-13 Folgendes ausgeführt:

Die **Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h** auch auf Vorfahrtsstraßen werden mit dem neu gefassten § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO erweitert. Neue Anwendungsbereiche wurden hinsichtlich bestimmter sensibler Einrichtungen (Nr. 6 neu), etwa von Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen, sowie zum Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen (Erweiterung von 300 m auf 500 m; Nr. 4 neu) durch eine Befreiung vom gesteigerten Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO geschaffen. Lediglich klarstellend wurden auch die Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen ergänzt.

Die Anordnungsvoraussetzungen entsprechen somit denen der bereits bisher nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO bestehenden Anordnungsmöglichkeiten. Somit besteht entgegen der öffentlichen Wahrnehmung **keine weitergehende Erleichterung** bei der Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, **sondern nur eine Ausweitung** des bestehenden Katalogs der benannten Örtlichkeiten, bei denen auf das Erfordernis einer **qualifizierten** Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO verzichtet wird. Auf das IMS vom 02.08.2017, Az.: IC4-3612.032-123, welches weiterhin gültig ist, wird verwiesen. Auch bei den neu hinzukommenden Anordnungsmöglichkeiten gilt, dass ein Automatismus, also dass vor den genannten Einrichtungen fortan stets Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen sind, mit diesen nicht verbunden ist. Die Regelung setzt eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse voraus. Ein umfangreiches Anordnen streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h kommt somit nicht in Betracht. Die materielle Beweislast der Straßenverkehrsbehörde (siehe 1. und 2.) bleibt bestehen. Mit der Ordnungsänderung werden insbesondere zwei unbestimmte Rechtsbegriffe eingeführt, nämlich der eines „Spielplatzes“ und der eines „hochfrequentierten Schulwegs“.

Bei der Anordnungsmöglichkeit im Zusammenhang mit Spielplätzen muss es sich zum einen um Spielplätze im baurechtlichen Sinne handeln. Zudem besteht auch hier der Vorrang anderweitiger (baulicher) Maßnahmen vor ordnungsrechtlichen Maßnahmen, indem Spielplätze beispielsweise nicht zur öffentlichen Verkehrsfläche hin ausgerichtet und durch Umzäunung gesichert werden.

Soweit Schulwege hinsichtlich verkehrsrechtlicher Maßnahmen in Betracht gezogen werden sollen, müssen diese „hochfrequentiert“ sein. Dies stellt ein objektives Kriterium dar. Der Ordnungsgeber macht klar, dass gerade nicht alle Schulwege unter die vereinfachten Anordnungsmöglichkeiten fallen sollen. Es muss dargelegt werden, inwieweit der in Betracht gezogene Schulweg nicht nur stärker (i. S. v. überdurchschnittlich) von Schulkindern genutzt wird als ein „gewöhnlicher“ Schulweg, sondern darüber hinaus als „hochfrequentiert“ einzustufen ist. Auf das planerische Instrumentarium der Schulwegpläne, insbesondere auch auf den Leitfaden der BAST (https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden_node.html), wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

54 Mautausweichverkehr

- jetzt Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG, abgedruckt im Anhang D/9
- nur Kombination der Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ mit „7,5 t“ zu Zeichen 253 zulässig
- s. Anmerkung 14 (Mautausweichverkehr für schwere Nutzfahrzeuge)

55 Privilegierungen außerhalb des StVG

- In der Amtlichen Begründung in VkB1 2016 S. 231 wird zu § 45 Abs. 10 Folgendes ausgeführt:
Beim Straßenverkehrsrecht handelt es sich um privilegienfeindliches besonderes Polizei- und Ordnungsrecht, das die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten soll, indem im Wesentlichen der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung Rechnung getragen wird. Alle Ermächtigungsgrundlagen zur Änderung der StVO außerhalb des StVG aus Gründen der Gefahrenabwehr können im Absatz 9 verbleiben; hingegen Privilegierungen müssen an einer anderen Stelle verankert werden. Denn für solche Anordnungen kann insgesamt der besondere Verhältnismäßigkeitsgrundsatz „so wenige Verkehrszeichen wie möglich, so viele wie wegen der besonderen Gefahrenlage nötig“ nicht zur Anwendung kommen. Dafür muss es einen neuen Absatz 10 geben.

56 Elektromobilität, Carsharing

- Elektromobilitätsgesetz (EmoG); abgedruckt im Anhang H
- s. Anmerkung 20 (Elektromobilität)
- Carsharinggesetz (CSgG); abgedruckt im Anhang I

57 Autobahnen in der Baulast des Bundes

- In der Amtlichen Begründung in BR-Drs. 578/20 v. 25.09.2020 (mit BR-Drs. 748/20 v. 09.12.2020 Seite 8) wird dazu Folgendes ausgeführt:

Das Fernstraßen-Bundesamt ist für den Bereich der Autobahnen in der Baulast des Bundes und der Bundesstraßen in Bundesverwaltung Straßenverkehrsbehörde und kann verkehrsrechtliche Anordnungen treffen. Daher sind die betreffenden Befugnisse in § 45, soweit sie für den Verkehr auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung erforderlich sind (Satz 1), mit Ausnahme der Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (Satz 2) für das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts anwendbar. Die Vorschriften in Absatz 2 Satz 2 und 3 richten sich an die Bahnunternehmen, sind daher ebenso wenig in die Verweisung aufzunehmen wie Absatz 6, der für Bauunternehmen gilt und Absatz 7a, der nur für die Besatzung der dort genannten Fahrzeuge anwendbar ist. Absatz 5 Satz 2 wird i. V. m. Satz 1 aufgenommen, damit auch für die vom Fernstraßen-Bundesamt oder der beliebigen Gesellschaft privaten Rechts angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen die Verpflichtung nach Satz 1 gilt. Satz 1 gilt im Übrigen bereits unmittelbar, da Baulastträger der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Bund ist. Ebenfalls ausgenommen von der Verweisung ist Absatz 9 Satz 5, da es auf den vollständig von der Erhebung der Maut umfassten Bundesautobahnen und Bundesstraßen nicht zu Mautausweichverkehr kommen kann. Umfasst sind dagegen auch die Straßenbaubehörden betreffenden Vorschriften, da das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts nicht unter die Definition der Straßenbaubehörde in § 45 Abs. 2 fallen, gleichwohl ab dem 1. Januar 2021 jedoch für die genannten Straßen gem. § 4 FStrG straßenbaubehördliche Zuständigkeiten ausüben werden.

- s. § 44a StVO „Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes“
- s. Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz (FStrBAG); abgedruckt im Anhang D/3-1
- s. Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfGG); abgedruckt im Anhang D/3-2
- s. InfGG-Bleihungsverordnung (InfGGVB); abgedruckt im Anhang D/3-3
- s. § 45 Abs. 11 StVO; Befugnis für verkehrsrechtliche Anordnungen
- s. § 46 Abs. 2a StVO; Ausnahmegenehmigungen
- s. § 51a StVO; Überleitung von den Ländern auf den Bund
- s. Weiterübertragung der straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben vom Fernstraßen-Bundesamt auf die Autobahn GmbH des Bundes v. 21.12.2020 (BANz AT 31.12.2020 B5); abgedruckt als Anmerkung im Anhang D/3-1 und Anhang D/3-2

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
80524 München

Per E-Mail
Regierungen
Landratsämter
Kreisfreie Städte
Große Kreisstädte

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen
IC4-3612.032-123

Bearbeiter
Herr Möller

München
02.08.2017

Telefon / - Fax
089 2192-2279 / -12272

Zimmer
419

E-Mail
stmi.polizeiverkehr@polizei.bayern.de

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen

[Erstes Änderungsschreiben zum IMS vom 18.05.2017]¹

Anlage

Erste Verordnung zur Änderung der StVO (BGBl. I S. 2848)
Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der StVO (aus BR Drs. 332/16)
Änderung der VwV-StVO zu § 41 StVO (aus BR Drs. 85/17)
[Auf eine erneute Übersendung der Anlagen wird verzichtet]

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom
30.11.2016 (BGBl. I 2016 S. 2848) wurde die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
geändert. Diese Änderungen traten am 14.12.2016 in Kraft. **Die Änderung der
zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO) ist am 29.05.2017 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gege-
ben worden (<https://www.bundesanzeiger.de>) und trat am 30.05.2017 in Kraft.**

¹ Änderungen zur Textfassung des IMS vom 18.05.2017 sind in roter Farbe gedruckt.

Bezüglich § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO geben wir folgende Hinweise:

Durch die vorgenommene Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde für die nun in § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO genannten Fälle die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt. Damit wird u. a. die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern erleichtert (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Dies stellt ein Novum dar. Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt.

Damit hat der Bundesverordnungsgeber auch eine zentrale Forderung des Bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ umgesetzt.

Durch die Einbeziehung von allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen wird der besonderen Bedeutung des Schutzes der Kinder auf dem Schulweg Rechnung getragen. Diese verfügen bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung nicht über ein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein. Sie schätzen Geschwindigkeiten vielfach nicht zutreffend ein. Eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus kann hier hilfreich sein.

Neben Maßnahmen der Verkehrserziehung und der Überwachung des Verkehrs tragen auch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Steigerung der Schulwegsicherheit bei. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind hierbei als eine von mehreren Säulen zu verstehen, welche die Schulwegsicherheit tragen. Erfolgreiche Schulwegsicherung zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass sich alle Maßnahmenfelder in ihrer Wirkung gegenseitig ergänzen.

Als Hilfestellung bei der Anwendung des neuen § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO können die Ausführungen der amtlichen Begründung und die vom Bundesrat bestätigte (jedoch derzeit vom BMVI noch nicht bekannt gemachte) Formulierung einer neuen Randnummer 13 zur VwV-StVO zu § 41 StVO herangezogen werden. Beide Unterlagen liegen diesem Schreiben bei.

Ergänzend bitten wir folgende Hinweise zu beachten:

1. Regelungsinhalt und Grundsatz der Einzelfallentscheidung

Die Möglichkeit der erleichterten Anordnung für Beschränkungen des fließenden Verkehrs vor den genannten Einrichtungen stellt eine zusätzliche und wichtige neue Möglichkeit dar, unter Verkehrssicherheitsaspekten besonders schützenswerte Bereiche im Einzelfall sicherer zu machen.

Ein Automatismus, dass vor den genannten Einrichtungen fortan stets Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen sind, ist mit der Änderung der Vorschrift nicht verbunden (vgl. Bundesrat Drucksache 332/16 vom 15.06.16, Seite 14 oben). Die Regelung setzt eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse voraus.

Der Nachweis besonderer örtlicher Verhältnisse, die eine Gefahrenlage bedingen, die das im Straßenverkehr allgemein anzutreffende Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO), muss für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht mehr geführt werden. Die allgemeine Hürde des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände erforderlich ist, bleibt von der Neuregelung jedoch unberührt.

Damit ist von den Straßenverkehrsbehörden weiterhin im Einzelfall zunächst zu prüfen, ob die sachlichen Voraussetzungen für eine Anordnung erfüllt sind. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei zu beachten. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit sind bei der Beurteilung durch die Straßenverkehrsbehörde im Benehmen mit der Straßenbaubehörde und der

Polizei auch alle weiteren relevanten Belange und Interessen, wie z. B. die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die Funktion und Bedeutung der betroffenen Straße oder zu erwartende Auswirkungen auf den ÖPNV zu berücksichtigen. Zu prüfen ist auch, ob die erforderliche Steigerung der Verkehrssicherheit auch mit den Verkehr weniger einschränkenden, z. B. baulichen Maßnahmen ebenso erreicht werden kann. **Erweisen sich entsprechend ergriffene Maßnahmen als nicht ausreichend, schließen diese eine ergänzende Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO) nicht aus.**

Im Falle einer Anordnung ist die zeitliche und räumliche Ausdehnung auf erforderliches Maß zu beschränken. Dies dient auch dazu, die Einsichtigkeit der Beschränkung und Akzeptanz der Anordnung bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen.

Hierfür sind Anordnungen zeitlich auf Öffnungszeiten der jeweils betroffenen Einrichtung, soweit solche festgelegt wurden, abzustimmen. Siehe hierzu folgend unter 3.

2. Betroffene Einrichtungen – Begriffsbestimmung

2.1 Kindergärten, Kindertagesstätten

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 2 Abs. 1 des Bayerischen Gesetzes zur Bildung, Erziehung und Betreuung von Kindern in Kindergärten, anderen Kindertageseinrichtungen und in Tagespflege (Bayerisches Kinderbildungs- und -betreuungsgesetz – BayKiBiG) zugrunde gelegt werden, wonach in Bayern die Kinderkrippen, Kindergärten, Horte und Häuser für Kinder die bestehenden Kindertageseinrichtungen darstellen.

Träger von Kindertageseinrichtungen können kommunale (z. B. Gemeinden), freigemeinnützige (sonstige juristische Personen des öffentlichen und solche des privaten Rechts, deren Tätigkeit nicht auf Gewinnerzielung gerichtet ist) und sonstige Träger (insbesondere Elterninitiativen, privatwirtschaftliche Initiativen, nichtrechtsfähige Vereine und natürliche Personen) sein (vgl. Art. 3 BayKiBiG).

2.2 Allgemein-bildende Schulen

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel das Bayerische Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG) zugrunde gelegt werden. Hiernach kommen als allgemein-bildende Schulen die Grundschulen, Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien in Betracht (vgl. Art. 7 bis 9 BayEUG). Schulen des Zweiten Bildungsweges (vgl. 10 BayEUG), die von Berufstätigen bzw. Erwachsenen besucht werden, sind von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO nicht erfasst.

Öffentliche und private Schulen (Art. 3 BayEUG) werden gleich behandelt.

Von den allgemein-bildenden Schulen sind berufliche Schulen zu unterscheiden (Art. 6 Abs. 2 BayEUG), die von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO grundsätzlich nicht erfasst werden.

Einen Sonderfall stellen hierbei die Wirtschaftsschulen dar, welche nach der Systematik des BayEUG zu den beruflichen Schulen zählen. Die Wirtschaftsschule umfasst die Jahrgangsstufen 7 bis 11. Der Wirtschaftsschulabschluss ist ein mittlerer Schulabschluss bzw. ein erfolgreicher bzw. qualifizierender Abschluss der Mittelschule, also gleichwertig mit den Abschlüssen an den Real- und Mittelschulen (= allgemeinbildende Schulen). Vor diesem Hintergrund sind Wirtschaftsschulen im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO wie allgemein bildende Schulen zu behandeln.

2.3 Förderschulen

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 19 Abs. 1 BayEUG zugrunde gelegt werden, wonach Förderschulen Kinder und Jugendliche diagnostizieren, erziehen, unterrichten, beraten und fördern, die der sonderpädagogischen Förderung bedürfen und deswegen an einer allgemeinen Schule (allgemein-bildende oder berufliche Schule) nicht oder nicht ausreichend gefördert und unterrichtet werden können.

2.4 Alten- und Pflegeheime

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Pflege-, Betreuungs- und Wohnqualität im Alter und bei Behinderung (Pflege- und Wohnqualitätsgesetz – PflWoqG) zugrunde gelegt werden, in welchem entsprechende stationäre Einrichtungen beschrieben werden.

2.5 Krankenhäuser

Als Grundlage für die Festlegung kann Art. 2 Bayerisches Krankenhausgesetz (BayKrG) zugrunde gelegt werden. Danach sind alle Krankenhäuser im Freistaat Bayern erfasst, die nach dem Krankenhausfinanzierungsgesetz (KHG) förderfähig sind. Dies können auch private Krankenhäuser sein. Ambulante Einrichtungen fallen nicht darunter.

3. Länge, Positionierung und Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Die Anordnung eines abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs kommt in Betracht, wenn die betreffende Einrichtung über einen direkten Zugang zur Straße verfügt oder im Nahbereich der Einrichtung Ziel- oder Quellverkehr mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Umleitungs- und Verdrängungseffekte in Wohngebiete sind zu vermeiden.

1. Aet.

2. Aet.

Die Festlegung der Länge, Positionierung und Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs erfolgt unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse.

3.1 Länge des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist regelmäßig auf insgesamt höchstens 300 m Länge je Fahrtrichtung zu begrenzen. Die einzelnen Fahrt-

richtungen müssen innerhalb dieses Rahmens nicht gleich behandelt werden, wenn hierdurch ein Zugewinn an Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

Eine geringfügige Ausdehnung des Bereichs über eine Gesamtlänge je Fahrtrichtung von 300 m hinaus ist ausnahmsweise in besonders gelagerten Einzelfällen (z. B. Größe der Einrichtung, Harmonisierung zum nächstgelegenen Kreuzungsbereich, Steigungsstrecken) denkbar. Grundsätzlich sind durch die Anordnung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs in dessen Randbereichen ausgelöste neue Regelungsbedürfnisse gesondert und nicht über § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO zu betrachten.

3.2 Positionierung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Grundsätzlich ist der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich so zu positionieren, dass sich dieser, gemessen von der Mitte des am stärksten mit Fußgängerverkehr frequentierten Zugangs der Einrichtung zur Hauptverkehrsstraße, in jede Richtung über jeweils höchstens je 150 Meter erstreckt.

Zur Vermeidung der Schaffung neuer Gefahrenstellen in den Randbereichen des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs kann es geboten sein, von der Ausrichtung des Bereichs an der Mitte des Haupteingangs abzuweichen. Die Abweichung soll unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 100 Meter jedoch nicht überschreiten. Die Länge des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung (3.1) wird durch eine geänderte Positionierung nicht verändert.

3.3 Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Um bei den am Straßenverkehr Teilnehmenden die Akzeptanz für die nunmehr möglichen neuen abgesenkten Geschwindigkeitsbereich zu erhöhen, hat der Bundesrat die Möglichkeit geschaffen, bei der Anordnung dieser Tempolimits vor den sozialen Einrichtungen den Grund für diese Beschränkung durch entsprechende Zusatzzeichen zu verdeutlichen. **Hierzu wurden die folgenden abgebildeten neuen Zusatzzeichen 1012-50 bis 1012-53 in den Teil 7 des Verkehrszeichenkatalogs aufgenommen:**



Zeichen 1012-50



Zeichen 1012-52



Zeichen 1012-51



Zeichen 1012-53

3.3.1 Beschilderungsvariante 1

Diese neuen Zusatzzeichen eröffnen die Möglichkeit einer Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung durch die Kombination der Zeichen 101, des jeweiligen Zusatzzeichens 1012-50/51/52/53 und Zeichen 274-30,

z. B. vor einer Schule



Einer Aufhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zeichen 278-30 bedarf es in dieser Konstellation nicht.

Diese Beschilderungsvariante ist nur möglich, wenn das Bestehen und die Lage der entsprechenden Einrichtung an der Hauptverkehrsstraße auch für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer leicht erkennbar sind.

3.3.2 Beschilderungsvariante 2

Kommt zuvor beschriebene Variante nicht in Betracht, kann die Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs mittels Zeichen 274-30, die Beschilderung des Endes mittels Zeichen 278-30 oder alternativ Zeichen 274-50 erfolgen.

3.3.3 Zeitliche Befristung

Für die zeitliche Abstimmung der Anordnungen auf die Öffnungszeiten der jeweils betroffenen Einrichtung, ist jeweils zusätzlich Zeichen 1042-33 zu verwenden.

Für die zeitliche Befristung ist bei Schulen auf die Öffnungszeiten zur Gewährleistung des durch die jeweilige Schullart bestimmten Schulbetriebs abzustellen. Die Nutzung von Räumen einer Schule nach Schulschluss z. B. durch Vereine oder eine Volkshochschule fällt hierunter nicht.

Eine vorübergehende Aufhebung der Beschilderung (z. B. durch Wegklappen) während der Ferienzeiten ist zu erwägen.

Mit freundlichen Grüßen

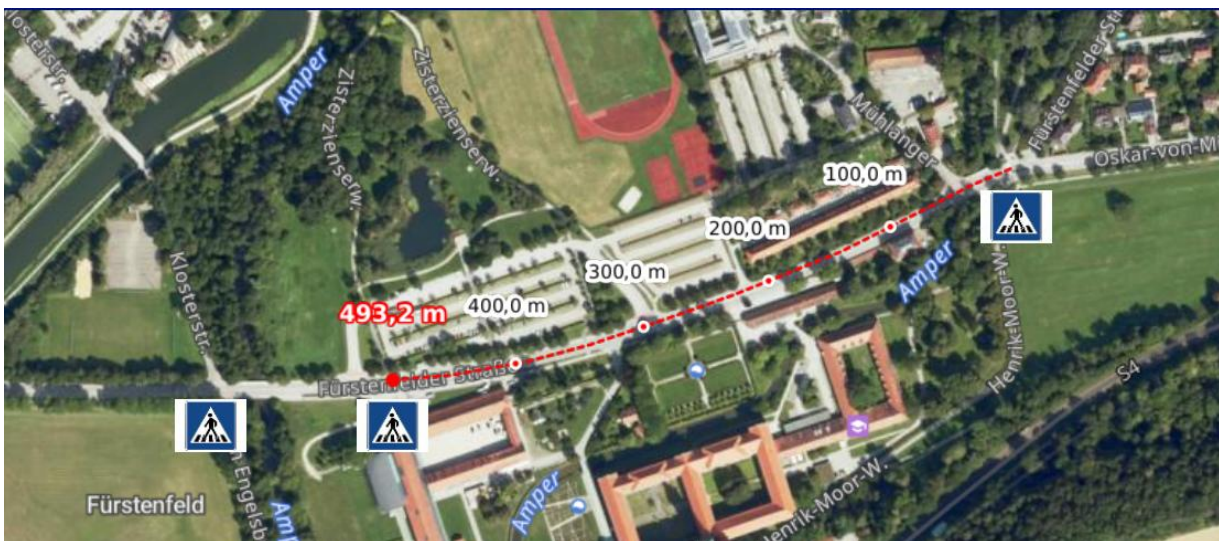
gez. Dr. Pfäuser
Ministerialrat

PROTOKOLL – AUSZUG
über die Verkehrsschau am 15.07.2025
von 08:30 Uhr bis 12:00 Uhr

Teilnehmer: Herr StR Pöttsch, Verkehrsreferent
 Herr Ritter, Polizei
 Herr Erhard, Polizei
 Herr Kappelmeir, SG 34
 Frau Thron, SGL 34
 Herr Straßer, Bauhof

O.-v.-Miller-Str. / Fürstenfelder Straße

Frau Dr. Zierl hat einen Sachantrag zur Behandlung im UVT gestellt, in dem u.a. die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der 3 FGÜ beantragt wurde.



Rechtliche Würdigung:

Im **unmittelbaren** Bereich von FGÜ

= unbestimmter Rechtsbegriff, fehlen noch Anwendungshinweise, aber gemäß StVO-Anlage 2 „Vorschriftzeichen (zu § 41 Abs. 1)“ hier: VwV-StVO zu Z 274 StVO, Seiten 113 und 114 Nr. 13b: **höchstens 300m + durchgängige Anordnung möglich bis zu max. 500m** zwischen 2 geschwindigkeitsreduzierten Bereichen (Seite 114 Nr. XII)

VwV-StVO zu § 26 FGÜ: I. Örtliche Voraussetzungen 4. FGÜ müssen **ausreichend weit voneinander entfernt** sein = unbestimmter Rechtsbegriff, hier unerheblich

Insbesondere auch auf klassifizierten Straßen ✓

Kommt insbesondere in Betracht, wenn:

- die erforderlichen **Sichtweiten** (für 50 km/h = 100m Erkennbarkeit FGÜ + 50m Sicht von/auf Warteflächen) nicht sichergestellt sind (bei 30 km/h = 50/30) **geprüft in Verkehrsschau > sichergestellt**
oder
- Fahrzeugführende bei Annäherung an den FGÜ regelmäßig ihre **Geschwindigkeit nicht derart verringern**, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt wird **> nichtzutreffend siehe Unfallstatistik > keine Unfallhäufungsstelle**

Auskunft Polizei 16.06.25 über Unfälle:

wir hatten an den Fußgängerüberwegen folgende Verkehrsunfälle (2022 bis 2024):

Höhe Henrik-Moor-Weg

- GES **schob** ihr Fahrrad über den FGÜ in Richtung Henrik-Moor-Weg und Pkw in Fahrtrichtung Schöngeisinger Straße **übersieht** die Fußgängerin. Zusammenstoß zwischen schiebendem Rad und Pkw. Fußgängerin leicht verletzt.
- 12-jährige GES **fährt** mit ihrem Fahrrad vom Henrik-Moor-Weg kommend über den FGÜ und wird dabei von einem Pkw, der Richtung B2 unterwegs war, leicht erfasst. Zusammenstoß mit geringer Geschwindigkeit. GES leicht verletzt. > **Fehlverhalten GES**
- Fußgänger überquert FGÜ und Pkw bleibt ordnungsgemäß stehen. **Nachfolgendes Fahrzeug** erkennt dies zu spät und fährt dem Pkw hinten auf. Fußgänger nicht beteiligt. > **Fehlverhalten Kfz-Führer (ohne FG-Beteiligung)**

Höhe Veranstaltungsforum

- Pkw, stadtauswärts in Richtung Schöngeisinger Straße, hält ordnungsgemäß am FGÜ an und **nachfolgendes Fahrzeug** erkennt dies zu spät und fährt dem Pkw hinten auf > **Fehlverhalten Kfz-Führer (ohne FG-Beteiligung)**

Höhe Am Engelsberg

- Insgesamt drei Auffahrunfälle mit Pkw's, die ordnungsgemäß am FGÜ angehalten hatten und **nachfolgende Fahrzeuge** auffuhren > **Fehlverhalten Kfz-Führer (ohne FG-Beteiligung)**
 - Radfahlerin fährt mit ihrem Rad auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Schöngeisinger Straße und **überquert fahrend, ohne Ankündigung**, den FGÜ. Ein in gleicher Richtung fahrender Pkw kann nicht mehr rechtzeitig bremsen und es kommt zum Zusammenstoß. Radfahlerin leicht verletzt > **Fehlverhalten GES**
- Prüfung Unfälle hat ergeben: in 3 Jahren 8 Unfälle an den 3 FGÜ, davon:
- 2 von 8 auf Grund Fehlverhalten Radfahrer/In
 - 5 von 8 auf Grund Fehlverhalten (Unaufmerksamkeit) nachfolgender Fahrzeugführer/In ohne Fußgängerkontakt
 - 1 von 8 auf Grund Fehlverhalten (Unaufmerksamkeit) Fahrzeugführer/In mit Fußgängerkontakt

Ergebnis:

Die besonderen Voraussetzungen (a/b) liegen nicht vor. Im bez. Straßenabschnitt gibt es auch keine allgemeinbildende Schule, keinen Kindergarten, kein Altenheim o.ä. Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Personen.

Auch gibt es keine Probleme an den FGÜ, die eine Anordnung nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich (vgl. Unfallstatistik) rechtfertigen würden.

Die Teilnehmer kommen daher zu dem Ergebnis, dass keine Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend der Antragstellung angeordnet werden soll (keine Zustimmung Polizei).

Hierdurch würde ein Präzedenzfall geschaffen mit der Folge, dass zu erwartende Folgeanträge zum Automatismus führen würden, was rechtswidrig wäre.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3815/2025

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sachantragsnr.		Sachantrag Nr. 186 - Radlfreundlicher Umbau Leonhardsplatz und Münchner Straße			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		43-Ges	Erstelldatum	11.12.2025	
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	04.02.2026	Ö

Anlagen:	Anlage 1 – SA-Nr 186; STR Brückner Leonhardsplatz und Münchner Str. radlfreundlicher Umbau
----------	--

Beschlussvorschlag:Gemäß Sachantrag Nr. 186/2020-2026**Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:**

- 1.) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Zuge der geplanten Sanierung der historischen Amperbrücke den Bereich Leonhardsplatz und die Münchner Straße zwischen Amperbrücke und Emmeringer Straße radlfreundlich umzubauen.

Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung**Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:**

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, den radl- und fußgängerfreundlichen Umbau des Leonhardplatzes und der Münchner Straße im Bereich zwischen Amperbrücke und Emmeringer Straße bestmöglich an den Zeitplan der Bauarbeiten an der Amperbrücke anzupassen, um die Sperrung dieser Wegeverbindung so gering und so kurz wie möglich zu halten. Ein zeitlich unabhängiger Umbau des Leonhardplatzes kann erfolgen, die Planung soll natürlich mit den Plänen der Münchner Straße abgestimmt werden. Entsprechend notwendige Budgets werden für die jeweiligen Projekte ermittelt und beantragt. Die Planung für den Umbau der Inneren Fürstenfelder Straße ist bereits beauftragt. Ein Budget hierfür ist also im HH 2026/2027 bereits berücksichtigt.

Referent/in		Verkehr, Tiefbau	Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz			mittel		
Umweltauswirkungen			mittel		
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja	für Innere Fürstenfelder Str.	€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			un be ka nn t	€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Der Sachantrag Nr. 186/2020-2026 von Hr. Stadtrat Thomas Brückner (Bündnis 90/Die Grünen) ist am 08.07.2025 eingegangen. Gegenstand des Antrags ist der mit der geplanten Sanierung der Amperbrücke gleichzeitige durchzuführende radlfreundliche Umbau des Leonhardplatzes und der Münchner Straße zw. Amperbrücke und Emmeringer Straße. (siehe Anlage 1)

Der Sachantrag beinhaltet folgenden Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Zuge der geplanten Sanierung der historischen Amperbrücke den Bereich Leonhardsplatz und die Münchner Straße zwischen Amperbrücke und Emmeringer Straße radlfreundlich umzubauen.

Begründet wird der Antrag mit der Nutzung der für die Amperbrückenbaustelle unterbrochenen Verkehrsverbindung auch für die Bauarbeiten in den anderen beiden Bereichen. Die Hauptverkehrsstraße in kurzer Zeit zweimal hintereinander zu sperren soll vermieden werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Stadtverwaltung ist es stets ein großes Anliegen, Baustellen bestmöglich aufeinander abzustimmen und die Einschränkungen für die Bürgerschaft zeitlich und örtlich so begrenzt wie möglich zu halten.

Schon in den ersten Gesprächen mit dem Staatlichen Bauamt über die Erneuerung oder Sanierung der Amperbrücke wurde betont, dass hier an die Münchner Straße gedacht werden soll. Durch diese muss in jedem Fall auch der Baustellenverkehr abgewickelt werden, so dass eine entsprechend geplante Sanierung der Straße dann auch vorgesehen werden sollte.

Es bleibt jedoch zu beachten, dass demnach sowohl für Brücken- als auch Straßenplanung entsprechend Kapazitäten und Mittel benötigt werden.

Der Planungsauftrag für den Bereich der inneren Fürstenfelder Straße zwischen Luitpold und Münchner Straße also inkl. des südlichen Teils um die Leonhardskirche ist bereits erteilt. Es wird mit dem Planungsbüro jedoch erarbeitet, inwieweit hier zwei Bauabschnitte sinnvoll wären, um auch mögliche Vorgaben aus den Ergebnissen einer evtl. anstehenden B2 Umverlegung berücksichtigen zu können (die Sitzungsvorlage wurde vor dem Zeitpunkt des Bürgerentscheids geschrieben).

Der Beschluss sollte entsprechend „weicher“ formuliert werden, da nicht zugesagt werden kann, dass alle 3 Bereiche wirklich gleichzeitig umgebaut werden.

Die Verwaltung befürwortet jedoch, zumindest den gleichzeitigen Umbau der Münchner Straße mit den entsprechend auszuführenden Arbeiten an der Amperbrücke anzustreben. Die Planungen der 3 Bereiche sind natürlich aufeinander abzustimmen. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung sollte ebenfalls erwähnt werden.

Die vom Antragsteller schon früher eingebrachten und hier nochmal erwähnten Vorschläge werden bei den Planungen der jeweiligen Abschnitte mitberücksichtigt und dem dann beauftragten Planer zur Prüfung und ggf. Einarbeitung zur Verfügung gestellt.

Die Stadtverwaltung schlägt somit vor, den auf Seite 1 befindlichen Entschluss zu fassen.



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stadtratsfraktion

Thomas Brückner, Münchner Straße 2, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0160 / 919 666 06

Fürstenfeldbruck, 30.06.2025

Führendes Amt:						
OB	1	2	3	4	5	Vf
08. JULI 2025						
OB	1	2	3	4	5	Vf
U-Schrift OB	Rückpr.	Vorgang vorl.	vor Ausl. vorl.		Eilt/ sofort	
Termin bis/am:						

An
Stadt Fürstenfeldbruck
Herr Oberbürgermeister Götz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Götz,

im Namen der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stelle ich folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Zuge der geplanten Sanierung der historischen Amperbrücke den Bereich Leonhardsplatz und die Münchner Straße zwischen Amperbrücke und Emmeringer Straße radlfreundlich umzubauen.

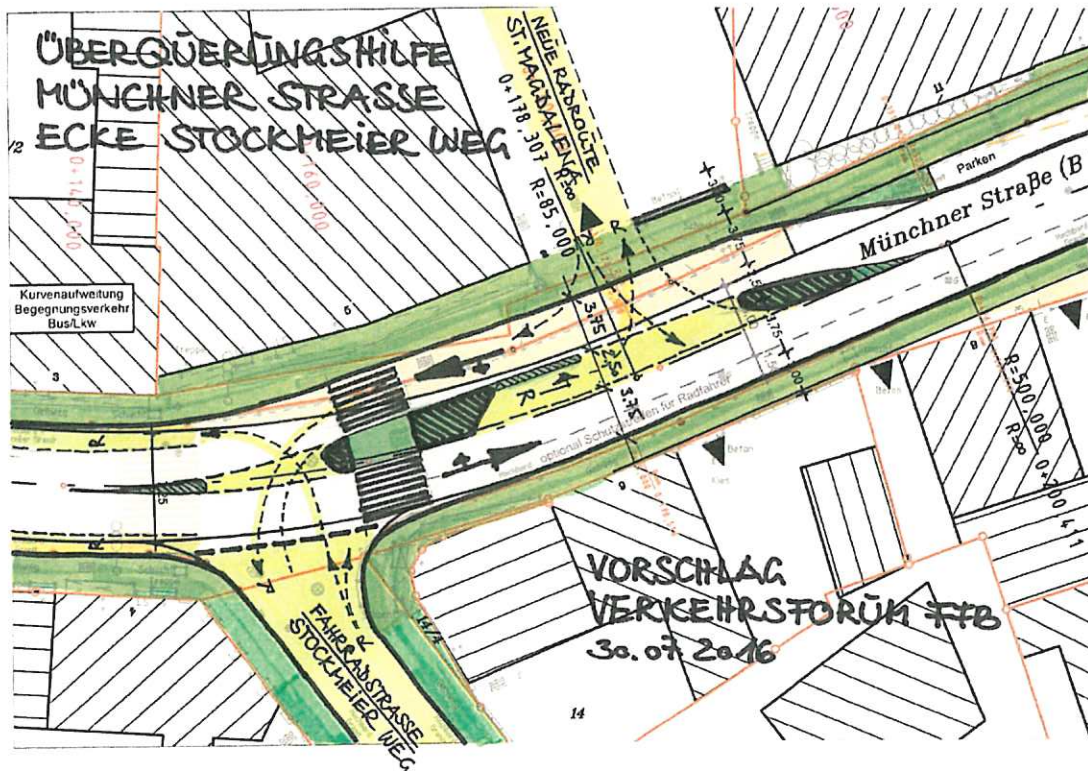
Begründung:

Während der Sanierungsarbeiten an der historischen Amperbrücke ist die Verkehrsverbindung zwischen Münchner Straße und Hauptstraße unterbrochen. Da der Kfz- und ÖPNV-Verkehr die Baustelle großräumig umfahren muss, bietet es sich an, im gleichen Zuge auch die dringend sanierungsbedürftige Münchner Straße mit Teilen des Leonhardsplatzes zu sanieren und radlfreundlich umzubauen. Der Straßenzug ist dann voraussichtlich in kommunaler Hand und nicht mehr Bundesstraße. Erste Planungen dazu hat es bereits 2017 von der Stadt gegeben, auf die rasch aufgebaut werden kann. Vor allem soll verhindert werden, dass die Münchner Straße als wichtige Hauptverkehrsstraße in kurzen Zeitabständen zweimal hintereinander gesperrt werden muss, was eine erhebliche Umwegigkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, den ÖPNV und Rettungsfahrzeuge, genauso wie extreme Mehrbelastungen für den Brucker Westen und die Ortsmitte von Emmering bedeutet.



Planung Stadt FFB / SG 41 / Variante 4 / 24.02.2017

Querungshilfe Radtrasse Innenstadt Ost, Plan Verkehrsforum FFB 30.07.2016:



Die Umgestaltung der Münchener Straße zwischen Amperbrücke und Emmeringer Straße wurde als Maßnahme im VEP beschlossen, unter

- **H5 Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger Straße / Münchener Straße**

Die **Projektliste Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement, Radverkehrsplanung** (Stand 20.06.2025) enthält bisher jedoch nur im Sammelbecken:

D.06 „Aufwertung Fuß- und Radverbindung zw. Innenstadt und Bahnhof“

D.17 „Machbarkeitsstudie + LPH 1 - 5 Münchener Straße“ (Leonhardspl.-Landratsamt)

Voraussichtliche Kosten Münchener Straße mit Teilbereich Leonhardsplatz:

Umgestaltung 1,0 Mio. € (ohne die Querungshilfe mit 100.000 €, die bereits im Antrag „Amperstege“ berücksichtigt ist).

Mit freundlichen Grüßen
Thomas Brückner

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3816/2025

37. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sachantragsnr.		Sachantrag Nr. 196 - Lösungen Abbiegespur Dachauer Str		
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich	
AZ:		SG43-Ges	Erstelldatum	12.12.2025
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung	Abzeichnung OB:	
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	04.02.2026	Ö

Anlagen:	SA-Nr. 196; STR Pötzsch; Antrag Lösung für die Abbiegespur Dachauer Straße
----------	--

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

- 1) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Gefahrensituation im Zuge der Rechtsabbiegespur aus der Dachauer in die Augsburgersstraße durch einen Verkehrsplaner untersuchen und beurteilen zu lassen und verschiedene Lösungsvorschläge mit Beurteilung des Aufwandes (inkl. der Kosten) dem UVT zur Entscheidung vorzulegen.

Referent/in		Verkehr, Tiefbau	Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen					
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			ja		€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag			Ja	für Planer aus Budget Dienstleistungen Dritter SG 43 für Interimsmaßnahmen aus Budget SG 44 Straßenunterhalt oder Bauhof	ca. 2.000-5.000 € ca. 3.000 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Der Sachantrag Nr. 196/2020-2026 von Herrn Stadtrat Pötzsch (SPD) ist am 20.10.2025 eingegangen. Gegenstand des Antrags ist immer wieder vorkommendes widerrechtliches Überfahren des Gehweges durch rechtsabbiegende Fahrzeuge aus der Dachauer in die Augsburger Straße. Laut Antragsteller stellt dies eine Gefahr für Fußgänger dar und der Fußweg wird zudem langfristig immer mehr geschädigt. Grund für das Überfahren ist der Rückstau an Fahrzeugen in die Dachauer Straße, die sonst an der Ampelanlage warten müssten. Für die abbiegenden Fahrzeuge sind in einem kleinen Abschnitt die Platzverhältnisse zu klein, um ohne Nutzung des Fußweges rechts an den wartenden Verkehrsteilnehmern vorbeifahren zu können.

Der Sachantrag beinhaltet folgenden Beschlussvorschlag:

- 1) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Gefahrensituation im Zuge der Rechtsabbiegespur aus der Dachauer in die Augsburgerstraße durch einen Verkehrsplaner untersuchen und beurteilen zu lassen und verschiedene Lösungsvorschläge mit Beurteilung des Aufwandes (inkl. der Kosten) dem UVT zur Entscheidung vorzulegen.

Auch bei der Verkehrsschau konnten keine einfach umsetzbaren Lösungen erkannt werden. Ein Schutzgeländer auf dem Gehweg würde den Fußgängern helfen, aber zu vermehrten unnötigen Verkehrsbehinderungen führen (Antragsteller).

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach Bekanntwerden der Beschwerden waren auch die Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung der Stadt FFB vor Ort. Die aktuell markierten Fahrspuren (Rechtsabbiegebereich mit 2,45 m Breite, Geradeausbereich mit 2,65 m Breite und Gegenrichtung mit 2,90 m Breite) liegen unter der eigentlich nach Richtlinie notwendigen Fahrspurbreite von mind. 2,75m, bei Linienbusverkehr sogar mindestens 3m Breite vor einer Lichtsignalanlage. Man kann somit keine Ummarkierung vornehmen, um die Breiten ggf. anders zu verteilen. Eigentlich dürften hier keine getrennten Fahrspuren markiert sein, sondern es kann lediglich eine gemeinsame, verbreiterte Geradeaus-Rechtsabbiege-Aufstellfläche mittels Richtungspfeilen verdeutlicht werden.

Eine Verlagerung der Bordsteine auf der Südseite nach außen ist nur mit erheblichem Aufwand (z.B. Versetzen eines Telekomschachts) und einer erheblichen Einschränkung und Einengung für den Fußverkehr machbar.

Ohne bauliche Eingriffe kann somit im Bereich der Fahrspuren keine Änderung herbeigeführt werden. Das Überfahren des Gehwegs könnte nur durch Einbauten (Geländer, Pfosten, o.a.) verhindert werden. Der Rückstau müsste dann in Kauf genommen werden, die Sicherheit der Fußgänger sollte natürlich aber bestmöglich gewährleistet werden.

So geben es auch die StVO und die VwV-StVO vor: Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor.

Da mit dem Verhindern des Überfahrens des Gehwegs durch Einbauten jedoch auch negative Auswirkungen auf Rettungsfahrzeuge und Verzögerungen im ÖPNV-Verkehr einhergehen würden, wird von diesen zunächst abgesehen. Es wird aber mit dem ÖPNV dazu nochmal Rücksprache gehalten.

Aktuell ist es somit nur möglich, mit der Auffrischung der markierten Richtungspfeile und der Mittelmarkierung zwischen den Fahrtrichtungen die Fahrzeuge zur korrekten Aufstellung zu motivieren und somit ein Vorbeifahren des rechtsabbiegenden Verkehrs bestmöglich zu gewährleisten.

Von der Wegnahme von Flächen aus den Seitenbereichen rät die Verwaltung zunächst ab.

Die Verwaltung kann jedoch gerne ein externes Planungsbüro beauftragen, sich die Situation anzusehen, mögliche bauliche Verbesserungen zu erarbeiten und Kosten abzuschätzen. Sie rät zusätzlich dazu, die Markierung als kurzfristige Maßnahme zu verdeutlichen und bei Planung der Augsburgersstraße im südlichen Bereich auch den KP Dachauer Straße einzubeziehen und zu optimieren.

Sie schließt sich somit dem vom Antragsteller eingereichten und auf Seite 1 befindlichen Beschlussvorschlag an.

Sozialdemokratische Partei Deutschlands**Fraktion der SPD im Stadtrat der Stadt Fürstenfeldbruck**

Mirko Pötzsch – Mitglied der Fraktion und Referent für Verkehr – Münchner Str. 15a – 82256 Fürstenfeldbruck – 08141/63665

An den
Oberbürgermeister Christian Götz
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31

82256 Fürstenfeldbruck

Fürstenfeldbruck, den 16.10.2025

Antrag: Lösungen für die Abbiegespur Dachauer Straße!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Götz,

wiederholt beklagen Bürgerinnen und Bürger, dass in der Dachauer Straße immer wieder Autofahrer beim Abbiegen in die Augsburgstraße einen Teil des Fußweges nutzen. Dies stellt sowohl eine Gefahr für Fußgänger dar, zudem wird dabei auch der Fußweg langfristig geschädigt. Grund ist der Rückstau an Fahrzeugen in der Dachauer Straße, die an der Ampelanlage warten müssen. Für die abbiegenden Fahrzeuge sind in einem kleinen Abschnitt der Fahrs pur die Platzverhältnisse zu klein, um ohne Nutzung des Fußweges rechts an den wartenden Verkehrsteilnehmern vorbeizufahren. Wir denken, dies sollte kein Dauerzustand sein.

Daher stelle ich als Referent für Verkehr und namens meiner Fraktion folgenden Antrag:

„Untersuchung und Beurteilung der Gefahrensituation durch einen Verkehrsplaner sowie Erarbeitung und Vorlage von verschiedenen Lösungsvorschlägen mit Beurteilung des Aufwandes (inkl. Kosten) im UVT-Ausschuss zur Entscheidung.“

Wir haben uns die Situation in der Verkehrsschau angeschaut. Leider sind auf Grund der Platzverhältnisse schnelle und auf der Hand liegende einfache Lösungen durch die Teilnehmer erst einmal so nicht erkennbar. Natürlich könnte man mit rigorosen Maßnahmen wie einem Schutzgeländer auf dem Fußweg, etc. reagieren, dies würde aber zu unnötigen Verkehrsbehinderungen führen. Daher der Vorschlag, einen Verkehrsplaner sich die Situation anschauen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen,



Mirko Pötzsch

BEARBEITUNGSVERMERK:						
Fächerführendes Amt:						
OB	1	2	3	4	5	Vf
zur Kenntnis / Mitwirkung an						
20. Okt. 2025						
OB	1	2	3	4	5	Vf
U-Schrift OB	Rückspr.	Vorgang vorl.	vor Ausl. vorl.	Eilt/ sofort		
Termin bis/am:						

