

Anlage 7 zum SV 3732/2025

Bericht über die gemeinsame Ortsbegehung

von Polizei, StBA Freising, Verkehrsplanung und
Straßenverkehrsbehörde

O.-v.-Miller-Str. / Fürstentfelder Str. am 22.04.2026



1. Prüfung: Aufhebung Benutzungszwang



O.-v.-Miller-Str. zw. Münchner Str. und Bahnhofstr.



Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungszwang in 2 Richtungen > soll bleiben

Gehweg mit Radfahrer frei in 2 Richtungen > soll bleiben

Gehweg mit Radfahrer frei in 1 Richtung > soll bleiben

O.-v.-Miller-Str. zw. Münchner Str. und Bahnhofstr.



O.-v.-Miller-Str. zw. Münchner Str. und Bahnhofstr.



O.-v.-Miller-Str. zw. Bahnhofstr. und H.-Moor-Weg



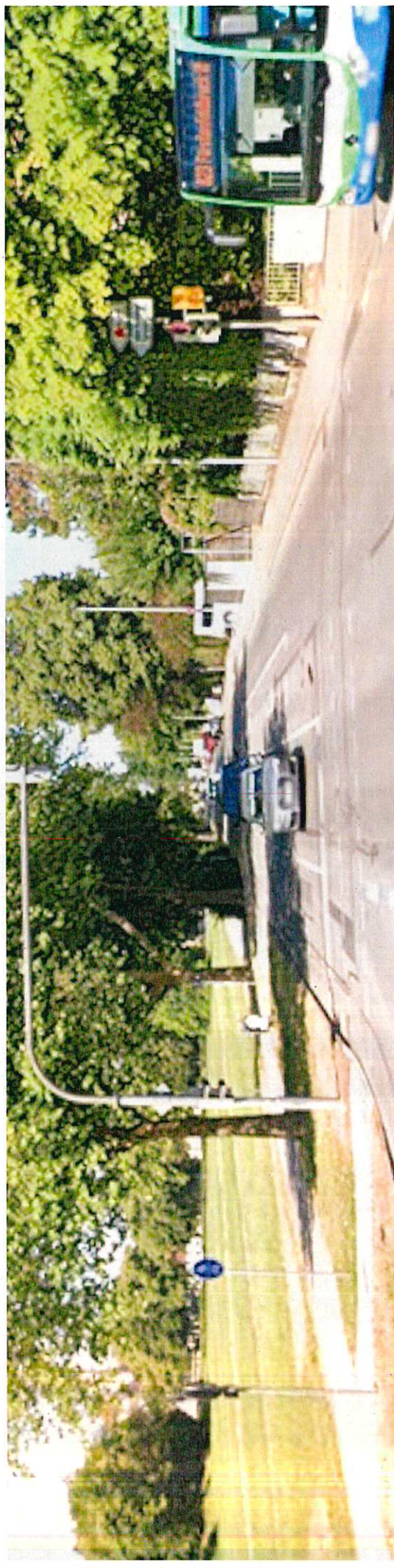
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungszwang in 2 Richtungen > soll aufgehoben werden
Radweg mit Benutzungszwang Richtung Bahnhofstr. > soll bleiben
Gehweg mit Radfahrer frei Richtung Fürstenfelder Str. > soll bleiben

Ausblick: Radfahrstreifen in Richtung Fürstenfelder Str. nach Ende Bindungsfrist P&R-Parkdeck

O.-v.-Miller-Str. zw. Bahnhofstr. und H.-Moor-Weg



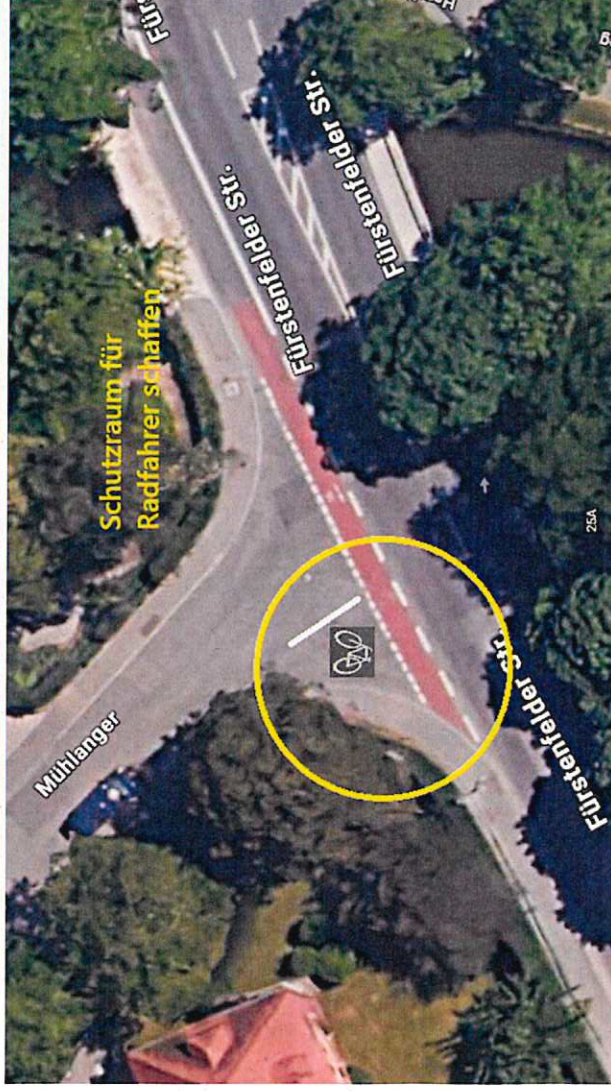
O.-v.-Miller-Str. zw. Bahnhofstr. und H.-Moor-Weg



Überleitung Radverkehr soll als Angebot bleiben



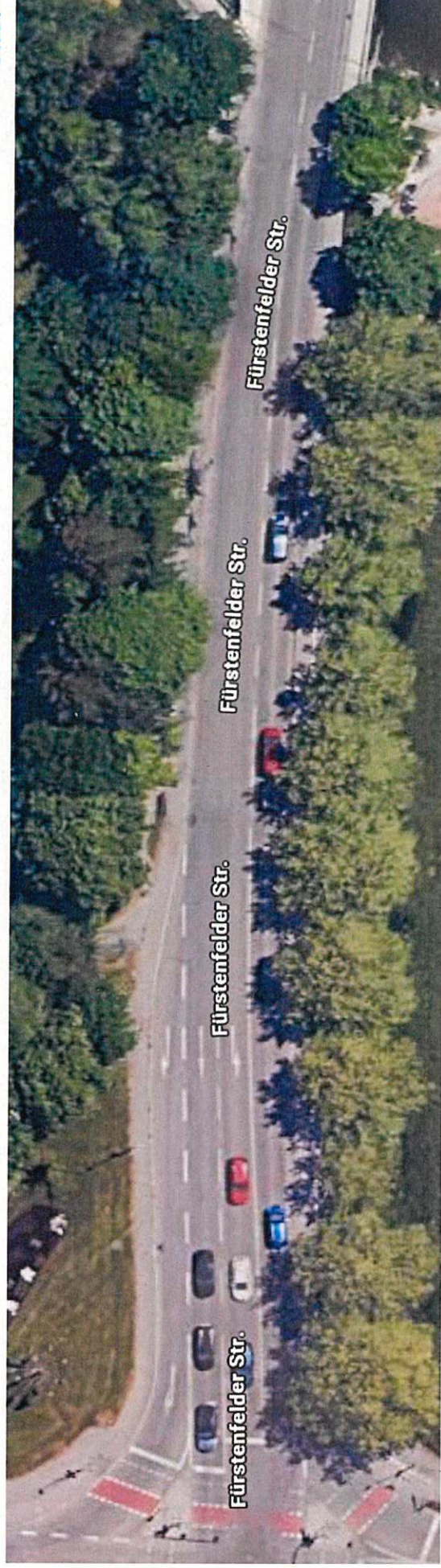
Fürstenfelder Str. ab H.-Moor-Weg Richtung Schöng. Str.



Engstelle Amperbrücke Rtg. Schöng. Str. ca. 50m



Rtg. Münchner Str. zw. Schöng. Str. und Am Engelsberg



baulich getrenn-
ter Geh- und Rad-
Weg mit Benut-
zungszwang
> kann
bleiben



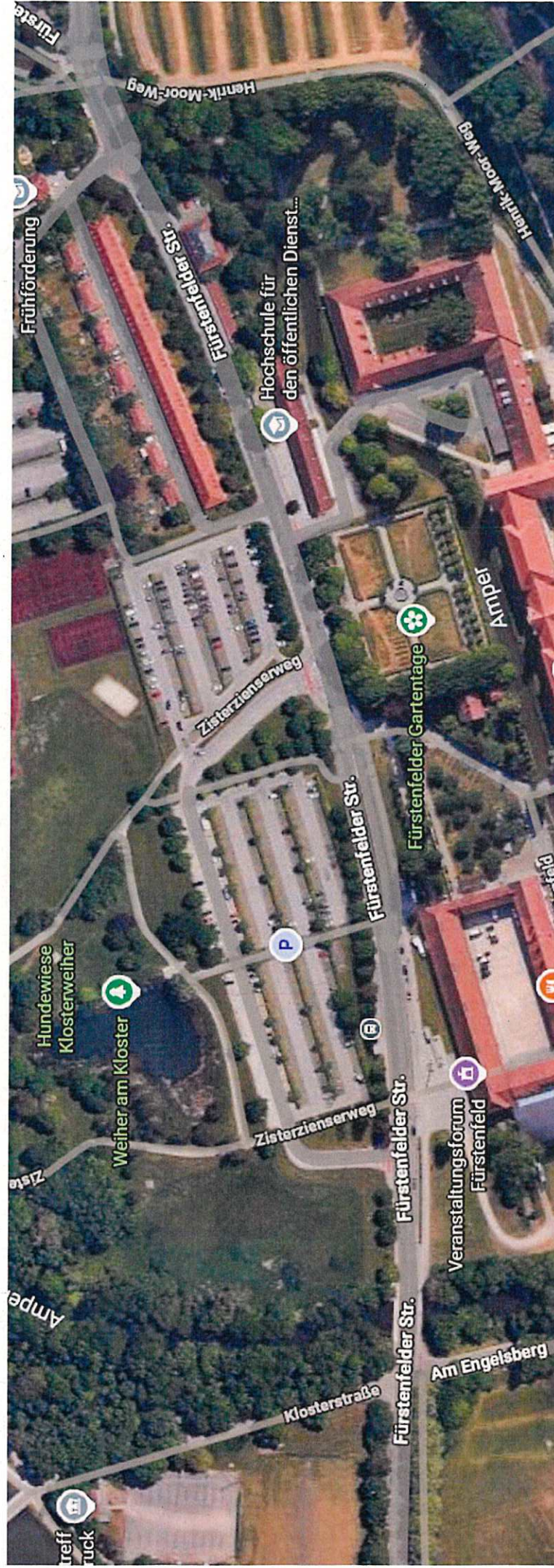
Rtg. Münchner Str. – Engstelle Amperbrücke



Gehweg mit Rad-
fahrer frei und Bord-
steinabsenkungen
bereits vorhanden



Rtg. Münchner Str. zw. Am Engelsberg und H.-Moor-Weg



durchgehend Gehweg mit Freigabe für Radfahrer vorhanden

Ergebnis:

Aufhebung der gemeinsamen Geh- und Radwege
(außer in der O.-v.-Miller-Str. zw. Münchner Str. und Bahnhofstr.)
dafür: Gehwegfreigabe für Radfahrer wo noch nicht vorhanden

Beim vorhandenen baulichen getrennten Geh- und Radweg in der
Fürstentfelder Str. zwischen Schöngesinger Str. und Am Engelsberg
soll der Benutzungszwang beibehalten werden.



2. Prüfung:

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h



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

Aber:

Eine Anordnung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz des Radverkehrs wäre nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nur 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.

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 zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gegebenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können.

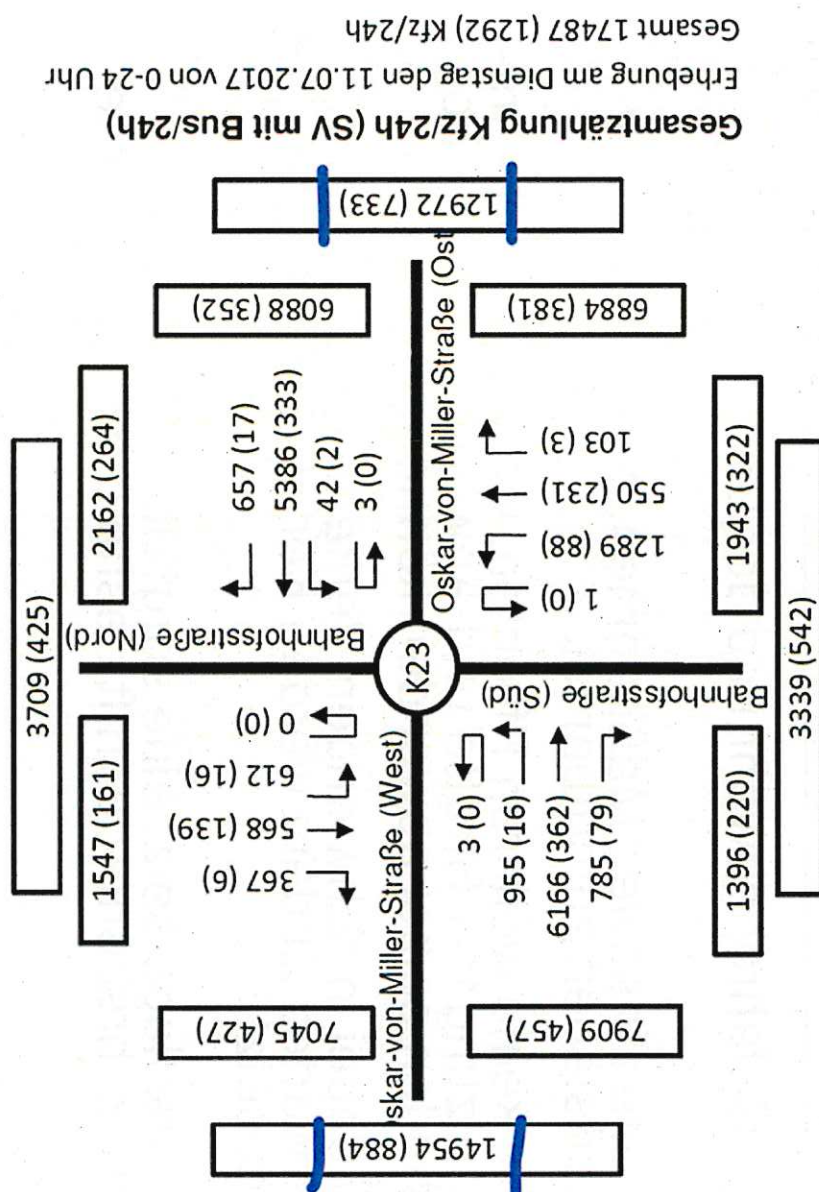
Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt.

Die Bejahung einer konkreten Gefahrenlage setzt eine sorgfältige Prüfung der Verkehrslage voraus. Die Straßenverkehrsbehörde trifft deshalb eine besondere Darlegungs- und Beweislast.



Was haben wir?

- Kfz-Verkehrsaufkommen



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

Was haben wir?

- LKW-Ableitungsstrecke
 - > auf Grund der Fahrbahnbreiten kein Überholen des Kfz-Verkehrs untereinander möglich
- 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.

- Seit 01.04.26 Bundesstraße 2
 - > aktuell ohne relevante Auswirkungen auf den Straßenzug
- Nach Anpassung
 - > Benutzungszwang nur noch in zulässigen und sinnvollen Bereichen, dadurch Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- oder Fahrbahnbenutzung je nach Bedürfnis der Rad fahrenden
 - > Steigerung der Sicherheit für Fußgänger, auf Grund Vorgabe Schrittgeschwindigkeit bei für Radfahrer freigegeben Gehwegen

Abwägung der Verhältnismäßigkeit:

Ist die Maßnahme:

Angemessen?

Erforderlich?

Geeignet?

> Die vorab aufgeführte Bestandsaufnahme zeigt keine konkrete Gefahrenlage auf. Die Verkehrsteilnehmer können bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden. Der Straßenzug weist z.T. für die Verkehrsteilnehmer schwierige Situationen auf. Von den Verkehrsteilnehmern wird dann sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt.

Die Unfallstatistik zeigt, dass die Verkehrsteilnehmer in der Lage sind, die Situationen zu bewältigen. Trotz der besonderen örtlichen Verhältnisse - LKW-Ableitungsstrecke und B 2 - besteht **keine** Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Ergebnis:

Die Teilnehmer kamen einstimmig zu dem Ergebnis, dass keine Rechtsgrundlage vorhanden ist, die die Anordnung von 30 km/h möglich macht.

Die Beweis- und Darlegungspflicht, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO erfüllt sind, was die Maßnahme zwingend erforderlich macht, kann nicht erbracht werden.



Die Präsentation gilt als Ergebnisprotokoll zum Ortstermin.

Teilnehmer

StBA Freising: Hr. Schuderer, Riedelsheimer, Hindahl, Handwerker

Polizei: Hr. Ritter

Stadt FFB: Fr. Gessner, Straubinger, Thron

