

Kategorie ABGESCHLOSSEN

| Status | Idd. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | |
|--------|----------|--|--|--|---|--|--|---------------|-----|-------|--------|----------------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|----|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen | |
| | 1 | Himbelsstraße / Riedener Weg | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30, Tempo 10, Bodenwellen | 2022/342: Der Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität vom 13.10.2022 zur Einrichtung eines Fahrschutzstreifens im Abschnitt der Riedeselstraße zwischen Wankstraße und Hadorfer Straße wird bestätigt. Der Schutzstreifen soll als erstes Mittel zur Verkehrsberuhigung dienen. 2022/411: Die Verwaltung wird beauftragt, die Straßenzüge Ferdinand-Maria-Straße, Himbelsstraße und Riedener Weg unter Beteiligung der Fachstellen als Fahrradzone einzurichten. | Tempo 30 gilt bereits (Fahradzone) | erledigt | | | | x | 23 | | | | | | 23 |
| | 2 | Himbelsstraße / Riedener Weg | Halteverbotszonen | Parkverbot in Himbelsstraße | | Halteverbotsbereich wurde am 06.06.2025 eingerichtet | erledigt | | | | x | 23 | | | | | | 23 |
| | 3 | Himbelsstraße / Riedener Weg | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | | FGÜ besteht im Kreuzungsbereich | erledigt | | | | x | 23 | | | | | | 23 |
| | 4 | Perchastraße / Nepomukweg | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | verkehrsberuhigter Bereich | 2024/304: Einrichtung Fahrradzone Perchastraße/Schiffhüttenweg | | erledigt, Fahrradzone im Bereich bereits umgesetzt, verkehrsberuhigter Bereich ohne bauliche Maßnahmen rechtlich nicht möglich | | | | x | 3 | | | | | | 3 |
| | 5 | Am Kreuth / Josef-Sigl-Straße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | Hier gilt bereits im Bestand eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 (T30-Zone) | | erledigt | | | | x | 3 | | | | | | 3 |
| | 6 | Heimstättenweg / Jahnstraße | Halteverbotszonen | Parkverbot vor KiTa | Keine Beschlusslage | | erledigt, da Situation im Juli 2025 zusammen mit KiTa-Leitung und Polizei überprüft wurde, Beschilderung wurde angepasst | | | | x | 3 | | | | | | 3 |
| | 7 | Hanfelder Straße / Alpspitzstraße | Verkehrskontrollen | Geschwindigkeitsüberwachung (festinstalliert) | 2025/433 weiteres Vorgehen bei stationären Messanlagen: Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere stationäre Messanlage an einem der gemessenen Standorte einzurichten, an welchem die Beanstandungsquote erfüllt ist und die Einnahmen und Ausgaben der eingerichteten stationären Anlagen in 2026 zu prüfen und anschließend mit der Option zur Einrichtung von zwei weiteren stationären Messanlagen wiedervorzulegen. | | erledigt, da in unmittelbarer Nähe bereits Verkehrsüberwachung besteht | | | | x | 2 | | | | | | 2 |
| | 8 | Söckinger Straße zwischen Josef-Fischhaber-Straße und Ortseingang Söcking / An der Linde | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 40 | Einrichtung Tempo 30 zu Schulzeiten (2025/241) | | erledigt, rechtlich mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung wurde bereits mit Tempo 30 realisiert | | | | x | 2 | | | | | | 2 |
| | 9 | Kaiser-Wilhelm-Straße / von-Dall-Armi-Weg | Verkehrskontrollen | Geschwindigkeitsüberwachung | keine Beschlusslage | | erledigt, da bereits Geschwindigkeitsüberwachung in Kaiser-Wilhelm-Straße erfolgt | | | | x | 2 | | | | | | 2 |
| | 10 | Lindenweg | Herstellung von Radwegen | fehlender Fahrschutzstreifen, nur Einbahn-Radverkehr erlaubt, Fahrradverkehr bergauf freigeben | 2025/497: Bericht über Einrichtung der Regelung für den Radverkehr am Lindenweg | Umsetzung am 09.03.: Freigabe des Radverkehrs in der Gegenrichtung | erledigt | | | | x | 2 | | | | | | 2 |
| | 11 | Andechser Straße zwischen An der Linde und Lärchenweg | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/241: Die Verwaltung wird beauftragt, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 in folgenden beiden Straßen aufgrund deren Funktion als hochfrequentierte Schulwege einzurichten: Andechser Straße von der Einmündung Bründlwiese bis zur Hol- und Bringzone der Grundschule Söcking [...] | Tempo 30 zu Schulzeiten gilt seit Einrichtung am 02.12.2025 | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 12 | Andechser Straße zwischen Lärchenweg und Ortsausgang | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 40 | 2025/241: Die Verwaltung wird beauftragt, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 in folgenden beiden Straßen aufgrund deren Funktion als hochfrequentierte Schulwege einzurichten: Andechser Straße von der Einmündung Bründlwiese bis zur Hol- und Bringzone der Grundschule Söcking [...] | Tempo 30 zu Schulzeiten gilt seit Einrichtung am 02.12.2025 | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 13 | Giselastraße / Max-Zimmermann-Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | keine Beschlusslage | Verkehrshellerfurt in Max-Zimmermann-Straße mit VRAO vom 23.08.2023 | erledigt, da Querungshilfe vorhanden | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 14 | Hadorfer Straße | Halteverbotszonen | Parkverbot vor Hausnr. 1 | keine Beschlusslage | | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 15 | Hadorfer Straße / Höhenweg | Halteverbotszonen | Parkverbot im Umfeld Kreuzungsbereich Höhenweg | keine Beschlusslage | | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 16 | Hirschanger (oberer Bereich) | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Anliegerverkehr frei | 2017/119: Der Bauausschuss beschließt die Verbesserung der Schulwegsicherheit im Einzugsgebiet der Grund- und Mittelschule sowie des Kindergartens Hirschangers mittels einer Umgestaltung der Straßen Hirschanger und Schulstraße. | im Hirschanger gilt bereits "Anlieger frei" (Quartiersregelung zwischen Hanfelder Straße und Bahnhof Nord) | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 17 | Luitpoldstraße / Riedeselstraße bis Alersbergstraße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2022/342: Antrag aus Ortsteilversammlung Söcking, Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Riedeselstraße | Tempo 30-Zone Einrichtung mit VRAO vom 29.01.2025 | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 18 | Söckinger Straße zwischen Schloßbergstraße und Am Mühlbergschloß | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | Keine Beschlusslage | Tempo 30 zu Schulzeiten gilt seit Einrichtung am 02.12.2025 | | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 19 | Moosbichlstraße | Verkehrskontrollen | Parkraumüberwachung | keine Beschlusslage | | erledigt, da Parkraumüberwachung angeordnet | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 20 | Vordemühlstraße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30, Hinweisschilder auf Fußgänger und Radfahrer | keine Beschlusslage | | erledigt, da Tempo 30 bereits gilt und Hinweisschilder entbehrlich sind | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 21 | Otto-Gaßner-Straße | Verkehrskontrollen | | keine Beschlusslage | | erledigt, eine Messstelle ist bereits eingerichtet | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 22 | Riedeselstraße zwischen Alersbergstraße und Max-Josefs-Höhe | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 40 | 2022/342: Antrag aus Ortsteilversammlung Söcking, Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Riedeselstraße | Tempo 30-Zone Einrichtung mit VRAO vom 29.01.2025 | erledigt | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 23 | B2 - Emslander Straße | Verkehrskontrollen | Geschwindigkeitsüberwachung | keine Beschlusslage | | erledigt, da bereits Messstellen in unmittelbarer Umgebung | | | | x | 1 | | | | | | 1 |
| | 24 | Maximilianstraße | Herstellung von Radwegen | Erneuerung der Markierung | keine Beschlusslage | | erledigt, da bereits Überprüfung erfolgt, wird regelmäßig kontrolliert | | | | x | 1 | | | | | | 1 |

Kategorie OFFEN

| Status | Ifd. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | | | | |
|---|----------|---|--|--|--|--|--|---------------|-----|-------|----------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|----|----|----|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen | | | |
| ZUR BEARBEITUNG ZU ÜBERGEBEN AN LANDRATSAMT STARNBERG UND STAATLICHES BAUAMT WEILHEIM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 25 | B2 - Tutzing Hof-Platz | Querungen / Kreuzungspunkte | Anpassung der Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger insgesamt, zusätzliche Querungsmöglichkeit zwischen Josef-Jägerhuber-Straße und Hanfelder Straße über die B2, Gehwegbegrenzungen, Spiegel, Verlegung des FGÜ weg von der Kreuzung in die Straßen hinein, Bau einer Brücke, bessere Markierung der FGÜ, Verbesserung der Radwegführung, Anpassung auf einen vierarmigen Kreuzungspunkt (siehe Konzept "Lebendiges Starnberg"), Vergrößerung der Fußgängerinsel und der Wartezonen für Fußgänger und Radfahrer | 2026/030: 1. Der Stadtrat stellt fest, dass für die zeitlich unbestimmte Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme des B2-Tunnels dringend eine stabile, wirksame alternative Entlastungslösung benötigt wird. Die Gefährdungslage für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer sowie Lärm- und Immissionsbelastungen sind untragbar, und die aktive Innenstadtbelebung wird mindestens ein weiteres Jahrzehnt massiv blockiert. 2. Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Schreiben unter Berücksichtigung der Konzepte "lebendiges Starnberg" und "Innenstadt" an das Bundesfernstraßenamt / Landratsamt Starnberg / staatliches Bauamt Weilheim zu entwerfen, welches konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der vorstehenden beschlossenen Ziele vorschlägt und diese zur Umsetzung fordert. 2025/459: Die Verwaltung wird beauftragt, bei der zuständigen Stelle einen Antrag zu stellen, dass die Situation, welche vor dem Verkehrsversuch (keine Bedarfsschaltung + "bei Stau hier Halten"-Schild) vorlag, wiederhergestellt wird. Bei den entsprechenden Stellen wird ein Antrag gestellt, dass die derzeitige Abbiege-Situation (Zweispurige - Geradeaus-Spur) dahingehend abgeändert wird, dass nur noch Einspurig gekreuzt werden kann - eine Linksabbieger-, eine Rechtsabbieger- und eine Geradeaus-Spur. Die Verwaltung wird beauftragt, bei der zuständigen Stelle einen Antrag auf Einrichtung einer "Blitzerampel" zu stellen. Die Verwaltung wird beauftragt, bei den zuständigen Stellen eine Optimierung der Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger zu beantragen, um eine Änderung der "grünen Welle" zu erzielen. 2020/401-1: Dem Beschluss des Stadtrates vom 27.01.2020 zur Umgestaltung der Münchner-, Haupt- und Weilheimer Straße wird dadurch Rechnung getragen, dass ein Konzept erarbeitet wird, das folgende Ziele verfolgt: [...] Herstellung zusätzlicher Querungen über die B2: nördlich des Tutzing-Hof-Platz (zw. Josef-Jägerhuber-Str. 1 und Hanfelder Str. 2) [...] 2020/569: Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Polizeiinspektion Starnberg die Ahndung von Rotlichtverstößen an der Kreuzung B2/Hanfelder Straße (für den Verkehr von | Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und Querungsmöglichkeiten wurden aufgenommen und sollen den zuständigen Behörden mit Beschluss des UEMA am 16.04.2026 übergeben werden, Maßnahme der Beschlussvorlage 2025/459: Anträge wurden am 15.01. und 02.02.26 an das LRA gestellt 2020/401-1 bezog sich auf Zeit nach Freigabe des Tunnels Beschlussvorlage 2020/569 wurde durch die PI abgelehnt | Übergabe an zuständige Behörden | | | | | 88 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 38 |
| | 26 | B2 - Gymnasium | Querungen / Kreuzungspunkte | Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger hinsichtlich Anforderung und Dauer, getrennte Ampelschaltung, bessere Markierung der FGÜ | 2025/459 ("Die Verwaltung wird beauftragt bei den zuständigen Stellen eine Optimierung der Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger zu beantragen, um eine Änderung der grünen Welle zu erzielen") 2026/030: Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Schreiben unter Berücksichtigung der Konzepte "lebendiges Starnberg" und "Innenstadt" an das Bundesfernstraßenamt / Landratsamt Starnberg / staatliches Bauamt Weilheim zu entwerfen, welches konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der vorstehenden beschlossenen Ziele vorschlägt und diese zur Umsetzung fordert. | Antragstellung bei Landratsamt Starnberg (gesamelter Antrag) mit Bitte um Weiterleitung an StBA Weilheim am 15.01.2026 - Ablehnung durch LRA am 30.01. wegen Verkehrsfluss | Übergabe an zuständige Behörden | | | | | 46 | 10 | 10 | | | 10 | 16 | | |
| | 27 | B2 - Abschnitt Söckinger Kreuzung bis Tutzing-Hof-Platz | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/241: Ablehnung durch LRA + PI Starnberg | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | | 44 | 10 | 10 | | | | 24 | | |
| | 28 | B2 - Tutzing-Hof-Platz bis Gymnasium | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/241: Ablehnung durch LRA + PI Starnberg | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | | 39 | 10 | 10 | | | | 19 | | |
| | 29 | B2 - Abschnitt Söckinger Kreuzung bis Tutzing-Hof-Platz | Herstellung von Radwegen | | keine Beschlusslage | Der Antrag wurde durch das Staatliche Bauamt Weilheim bereits 2024 abgelehnt. Hintergrund ist die Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ nach welcher die empfohlenen Verkehrsstärken für die Anlage von Fahrschutzstreifen überschritten und die Breite der Fahrbahn abschnittsweise zu gering ist. | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | | 29 | 10 | | | | 10 | 9 | | |
| | 30 | B2 - Abschnitt Lindenweg bis Söckinger Kreuzung | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | Keine Beschlusslage | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | | 29 | 10 | | | | | 19 | | |
| | 31 | B2 - Altes Rathaus | Querungen / Kreuzungspunkte | Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger hinsichtlich Anforderung und Dauer | 2025/459 ("Die Verwaltung wird beauftragt bei den zuständigen Stellen eine Optimierung der Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger zu beantragen, um eine Änderung der grünen Welle zu erzielen") 2026/030: Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Schreiben unter Berücksichtigung der Konzepte "lebendiges Starnberg" und "Innenstadt" an das Bundesfernstraßenamt / Landratsamt Starnberg / staatliches Bauamt Weilheim zu entwerfen, welches konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der vorstehenden beschlossenen Ziele vorschlägt und diese zur Umsetzung fordert. | zuvor vermehrt Anfragen von Bürgern -> Mehrfache Antragstellung an StBA Weilheim -> Ablehnung wegen Verkehrsfluss B2; im Zuge von BV 2025/459: Antragstellung bei Landratsamt Starnberg (gesamelter Antrag) mit Bitte um Weiterleitung an StBA Weilheim am 15.01.2026 - Ablehnung durch LRA am 30.01. wegen Verkehrsfluss | Übergabe an zuständige Behörden | | | x | x | 28 | 10 | | | 10 | | 8 | | |
| | 32 | B2 - Gymnasium | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Gehwegverbreiterung | keine Beschlusslage | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | | 23 | | 10 | | | | 13 | | |
| | 33 | B2 - Abschnitt Lindenweg bis Söckinger Kreuzung | Herstellung von Radwegen | | | Dauerhafte Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs: Dieser Antrag wurde in der Sitzung des Stadtrats am 28.07.2025 beschlossen. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat bereits zugesagt die Erhaltung mit Fertigstellung des Dükers 3 zu forcieren. | Herstellung im Zuge des Düker-Baus | | x | | | 23 | 10 | | | | 10 | 3 | | |
| | 34 | B2 - Achheimviertel | Querungen / Kreuzungspunkte | Querungshilfen / Mittelinseln, Querschnittsreduzierung, Installation einer Ampelanlage | 2026/030: Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Schreiben unter Berücksichtigung der Konzepte "lebendiges Starnberg" und "Innenstadt" an das Bundesfernstraßenamt / Landratsamt Starnberg / staatliches Bauamt Weilheim zu entwerfen, welches konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der vorstehenden beschlossenen Ziele vorschlägt und diese zur Umsetzung fordert. | | Übergabe an zuständige Behörden | | x | x | | 21 | 10 | | | | 10 | 1 | | |
| | 35 | B2 - Waldspielplatz | Querungen / Kreuzungspunkte | Installation einer Ampelanlage, Kreisverkehr | 2021/169: 1. Der Stadtrat nimmt den Sachstand zur Kenntnis und bekräftigt den Ansatz der Verwaltung, den Knotenpunkt "Waldspielplatz / Mozartstraße" aufgrund seiner höheren funktionalen Bedeutung verkehrlich entsprechend zu ertüchtigen. 2. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat die Planungsansätze und die Synopse nach Fertigstellung vorzustellen. | | In Bearbeitung | | x | | | 21 | | | | | 10 | 11 | | |
| | 36 | B2 - Jahnstraße | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Gehwegverbreiterung, Winterdienst | Planänderungsbeschluss B2-Tunnel | | Im Zusammenhang mit Vollzug Planänderungsbeschluss B2-Tunnel | | x | | | 17 | | | | | 10 | 7 | | |

| Status | Ifd. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | | | |
|---|----------|---|--|---|--|--|---|---|-----|-------|----------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|----|---|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen | | |
| | 37 | B2 - Söckinger Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ, zusätzlicher FGÜ zur Schlossbergstraße, Anpassung der Ampelschaltung hinsichtlich der Dauer, Verbesserung der Radwegführung | 2025/459 ("Die Verwaltung wird beauftragt bei den zuständigen Stellen eine Optimierung der Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger zu beantragen, um eine Änderung der grünen Welle zu erzielen") 2026/030: Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Schreiben unter Berücksichtigung der Konzepte "lebendiges Starnberg" und "Innenstadt" an das Bundesfernstraßenamt / Landratsamt Starnberg / staatliches Bauamt Weilheim zu entwerfen, welches konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der vorstehenden beschlossenen Ziele vorschlägt und diese zur Umsetzung fordert. | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | 16 | | | | 10 | | | 6 | |
| | 38 | B2 - Tutzing-Hof-Platz bis Gymnasium | Herstellung von Radwegen | | keine Beschlusslage | | Übergabe an zuständige Behörden | x | x | | 13 | 10 | | | | | | 3 | |
| | 39 | B2 - Ferdinand-Maria-Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Linksabbiegen von B2 unterbinden, Schaffung einer Querungsmöglichkeit, Spurreduzierung, Installation einer Ampelanlage | 2020/401-1: Dem Beschluss des Stadtrates vom 27.01.2020 zur Umgestaltung der Münchner-, Haupt- und Weilheimer Straße wird dadurch Rechnung getragen, dass ein Konzept erarbeitet wird, das folgende Ziele verfolgt: [...] Herstellung zusätzliche Querungen über die B2: nördlich des Tutzing-Hof-Platz (zw. Josef-Jägerhuber-Str. 1 und Hanfelder Str. 2) [...] | | Übergabe an zuständige Behörden | | x | x | 13 | | | | | | 10 | 3 | |
| | 40 | Südportal B2-Tunnel | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Herstellung eines Geh- und Radwegs | [...] Herstellung zusätzliche Querungen über die B2: nördlich des Tutzing-Hof-Platz (zw. Josef-Jägerhuber-Str. 1 und Hanfelder Str. 2) [...] | | Im Zusammenhang mit Vollzug Planänderungsbeschluss B2-Tunnel | x | | | 11 | | | | | | | 10 | 1 |
| | 41 | Ortsdurchfahrt Hadorf (Kreisstraße STA 3) | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/092: Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Fachstellen die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den im Sachverhalt aufgeführten Straßen(-abschnitten) abzustimmen und diese einzurichten bzw. diese im Falle von Staatsstraßen durch das Landratsamt einrichten zu lassen (Anm.: Die aufgeführten Straßenabschnitte umfassen die Dorfstraße im Abschnitt zwischen Maurerberg und Bushaltestelle) | Tempo 30 wurde von Anwohnern 2022 beantragt -> Ablehnung durch LRA; allerdings Zustimmung zur Aufstellung von "Holzkindern" mit Bitte Tempo 30 zu fahren; zu 2025/092: Antragstellung bei LRA 04.06.2025 - Ablehnung PI + LRA 03.07.2025 (Begründung: Es handelt sich um keinen hochfrequentierten Schulweg) | | Laufende Prüfung im Bereich der Kindertagesstätte | | | 11 | 10 | | | | | | 1 | |
| | 42 | B2 - Almeidaweg | Querungen / Kreuzungspunkte | Warnleuchte (Fußgänger), Markierungen, Schaffung eines FGÜ | keine Beschlusslage | | Prüfung im Zusammenhang mit Geh- und Radwegherstellung im Zusammenhang mit dem Dükerbau | x | | | 4 | | | | | | | 4 | |
| | 43 | B2 - Strandbadstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ, Aufstellfläche für Fahrradfahrer an Ampelanlage Strandbadstraße, Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger hinsichtlich Anforderung und Dauer | 2025/497: Ergebnis der Verwaltung: Aufstellfläche verkehrrechtlich nicht umsetzbar. FGÜ, Ampelanlage keine Beschlusslage | Zu Aufstellfläche: Entscheidung UEMA 16.04.2026 | | tlw. abgelehnt, da Aufstellfläche verkehrrechtlich nicht umsetzbar, FGÜ ebenfalls, wegen bestehender Ampelanlage Weiterleitung der Grünphase an zuständige Behörden | x | x | 2 | | | | | | | 2 | |
| | 44 | B2 - Gautinger Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger hinsichtlich Anforderung | keine Beschlusslage | | Übergabe an zuständige Behörden | | x | | 1 | | | | | | | 1 | |
| | 45 | B2 - Abschnitt Lindenweg bis Söckinger Kreuzung | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Gehwegverbreiterung | | Dauerhafte Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs: Dieser Antrag wurde in der Sitzung des Stadtrats am 28.07.2025 beschlossen. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat bereits zugesagt die Erhaltung mit Fertigstellung des Dükers 3 zu forcieren. | Herstellung im Zuge des Düker-Baus | | x | | 1 | | | | | | | 1 | |
| IN PRIORITÄRER BEARBEITUNG DURCH STADT STARNBERG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 46 | Himbelselstraße | Einbahnstraßen | in Richtung Ferdinand-Maria-Straße | 2022/411: Entscheidung gegen Einbahnstraße aber stattdessen für die Einrichtung einer Fahrradzone | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 30 | | | | | | | 30 | |
| | 47 | Himbelselstraße | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Gehwegverbreiterung | 2022/411: Die Verwaltung wird beauftragt, die Straßenzüge Ferdinand-Maria-Straße, Himbelselstraße und Riedener Weg unter Beteiligung der Fachstellen als Fahrradzone einzurichten (Anm.: Die Gehwegverbreiterung wurde in dieser Vorlage abgelehnt bzw. nicht beschlossen) | Die Himbelselstraße befindet sich mit der verkehrrechtlichen Anordnung vom 20.01.2025 innerhalb der beschlossenen Fahrradzone. | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 27 | | | | | | | 27 | |
| | 48 | Himbelselstraße | Verkehrskontrollen | Verkehrsüberwachung gegen nichtautorisierter Durchgangsverkehr | 2025/433 weiteres Vorgehen bei stationären Messanlagen: Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere stationäre Messanlage an einem der gemessenen Standorte einzurichten, an welchem die Beanstandungsquote erfüllt ist und die Einnahmen und Ausgaben der eingerichteten stationären Anlagen in 2026 zu prüfen und anschließend mit der Option zur Einrichtung von zwei weiteren stationären Messanlagen wiedervorzulegen. | Antrag einer Bürgerin im November 2025 -> Einrichtung einer Messstelle wird im Rahmen der Messstellenkonferenz im Mai 2026 besprochen; LT SZ-Pressebericht vom 26.03.23 ist es für Polizei nicht überprüfbar, wer autorisiert ist, durch das Gebiet zu fahren | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 26 | | | | | | | 26 | |
| | 49 | Rheinlandstraße bis Hanfelder Straße | Durchfahrtsverbot LKW | | keine Beschlusslage | | Schul- und KiTa-Quartier | | x | | 15 | | | | 10 | | | 5 | |
| | 50 | Rheinlandstraße am Gymnasium | Durchfahrtsverbot LKW | | keine Beschlusslage | | Schul- und KiTa-Quartier | | x | | 10 | | | | 10 | | | | |
| | 51 | Hanfelder Straße / Max-Emanuel-Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ, Installation einer Ampelanlage | 2019/386: Verwaltung prüfen soll, ob im Bereich zwischen der Einmündung Max-Zimmermann-Straße, Von-der-Tann-Straße und Schulstraße ein Zebrastrifen angelegt werden kann. 2019/481: Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die richtlinienkonforme Einrichtung des Fußgängerüberwegs in der Hanfelder Straße (Abschnitt Von-der-Tann-Straße/Rheinlandstraße/Max-Zimmermann-Straße) nicht möglich ist. 2020/297 + 2020/545: Einrichtung eines FGÜ Höhe Josef-Fischhaber-Str. -> Beschluss: Ein Fußgängerüberweg Höhe Einmündung Josef-Fischhaber-Straße wird nicht eingerichtet, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen | Zusätzlich auch Anfrage von Montessori-Schule für Verkehrshelferfurf auf diesem Standort | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 10 | | | | | | | 10 | |
| | 52 | Hanfelder Straße / Max-Emanuel-Straße | Verkehrskontrollen | | 2025/433 weiteres Vorgehen bei stationären Messanlagen: Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere stationäre Messanlage an einem der gemessenen Standorte einzurichten, an welchem die Beanstandungsquote erfüllt ist und die Einnahmen und Ausgaben der eingerichteten stationären Anlagen in 2026 zu prüfen und anschließend mit der Option zur Einrichtung von zwei weiteren stationären Messanlagen wiedervorzulegen. | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 9 | | | | | | | 9 | |
| | 53 | Max-Emanuel-Straße | Einbahnstraßen | in Richtung Hanfelder Straße | Keine Beschlusslage | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 7 | | | | | | | 7 | |
| | 54 | Himbelselstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | bessere Sichtbarmachung des FGÜ, Beschilderung als Schulweg, Warnleuchte (Fußgänger), Grünschnitt | keine Beschlusslage | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 7 | | | | | | | 7 | |
| | 55 | Ferdinand-Maria-Straße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 20 | 2024/417: Einrichtung Fahrradzone = Tempo 30 | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 6 | | | | | | | 6 | |
| | 56 | Rheinlandstraße | Einbahnstraßen | | im Abschnitt Leutstettener Straße in Richtung Ferdinand-Maria-Straße, Umkehrung der Einbahnstraßenregelung vor dem Zugang Gymnasium | 2016/032: Der Bauausschuss beschließt die Umgestaltung des Bereichs vor dem Eingang des Gymnasiums im Zuge der Rheinlandstraße zwischen der Ferdinand-Maria-Straße und der Bundesstraße B2, die eine Drehung der Einbahnstraßenrichtung zur Folge hat. | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 6 | | | | | | | 6 | |
| | 57 | Hirschanger 4 | Verkehrskontrollen | Verkehrskontrolle, Zufahrtsbeschränkung, alternative Zugänge zur Schule prüfen | 2017/119: Der Bauausschuss beschließt die Verbesserung der Schulwegsicherheit im Einzugsgebiet der Grund- und Mittelschule sowie des Kindergartens Hirschangers mittels einer Umgestaltung der Straßen Hirschanger und Schulstraße. | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 6 | | | | | | | 6 | |
| | 58 | Rheinlandstraße | Herstellung von Radwegen | baulich getrennte Radwegführung, fabrige Markierungen, Stellplatzwegnahme | 2016/097: Der Bauausschuss beschließt die Umgestaltung des Gehwegs zu einem getrennten Geh- und Radweg im Zuge der Rheinlandstraße zwischen Leutstettener Straße und Ferdinand-Maria-Straße. | | Schul- und KiTa-Quartier | | | x | 5 | | | | | | | 5 | |

Kategorie ABGELEHNT

| Status | Id. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | |
|--------|---------|---|--|--|---|---|--|---------------|-----|-------|--------|----------------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|----|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen | |
| | 178 | B2 - Gymnasium bis Autobahn | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | keine Beschlusslage | | Verkehrrechtlich nicht begründbar, keine weitere Bearbeitung (Verwaltungsvorschrift (VwV) StVO zu Zeichen Nr. 274 StVO) | | x | | | 19 | | | | | | 19 |
| | 179 | Hanfelder Straße / Rheinlandstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger hinsichtlich Anforderung und Dauer, separate Ampelschaltung, Markierungen, PKW blockieren Fahrradmarkierungen | keine Beschlusslage | | abgelehnt, Schaltung entsprechen den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiSA), blockierte Fahrradmarkierung; gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer erforderlich - kein Verwaltungshandeln möglich | | | x | | 14 | | | | | | 14 |
| | 180 | B2 - Gymnasium | Verkehrskontrollen | Geschwindigkeitsüberwachung | 2025/433 weiteres Vorgehen bei stationären Messanlagen: Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere stationäre Messanlage an einem der gemessenen Standorte einzurichten, an welchem die Beanstandungsquote erfüllt ist und die Einnahmen und Ausgaben der eingerichteten stationären Anlagen in 2026 zu prüfen und anschließend mit der Option zur Einrichtung von zwei weiteren stationären Messanlagen wiedervorzulegen. | | abgelehnt, da zu Schulzeiten hohes Stauaufkommen im genannten Bereich | | | x | | 13 | | | | | | 13 |
| | 181 | über 7,5 t bzw. 12 t, Anlieger frei Hanfelder Straße: zw. Tutzingener-Hof-Platz bis Abzw. Mühlthaler Straße | Durchfahrtsverbot LKW | | 2014/321: Sperrung der Hanfelder Straße für den Mautausweichverkehr/Lkw über 7,5 t -> Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität nimmt die Entscheidung des Landratsamtes (Anm.: Ablehnung des Antrags) zur Kenntnis 2020/574: Der Ausschuss nimmt die Ausführungen bezüglich der Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Kenntnis (Anm.: Ablehnung einer Tonnagebeschränkung auf 3,5 t, da nicht verhältnismäßig) | Mit verkehrsrechtlicher Anordnung des Landratsamtes vom 26.06.2019 wurde eine Beschränkung auf 12 t für den Durchgangsverkehr eingerichtet | abgelehnt, da Prüfung durch LRA bereits erfolgt und die bestehende Regelung die rechtlich mögliche umfasst (verhältnismäßige Hinderung des Mautausweichverkehrs nach Autobahngesetz) | | | x | | 13 | 10 | | | | | 3 |
| | 182 | Ortsdurchfahrt Wangen | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2012/364-1: Der Antrag von Herrn Weger wird von Seiten der Stadt Starnberg abgelehnt. Es wird kein entsprechender Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung in der Olympiastraße bei der unteren Straßenverkehrsbehörde gestellt. (Beschlussvorschlag wurde 6:7 abgelehnt) 2025/092: Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Fachstellen die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den im Sachverhalt aufgeführten Straßen(-abschnitten) abzustimmen und diese einzurichten bzw. diese im Falle von Staatsstraßen durch das Landratsamt einrichten zu lassen (Anm.: Die aufgeführten Straßenabschnitte umfassen die Olympiastraße im Abschnitt zwischen Maurerberg und Bushaltestelle) | Antragstellung bei LRA 04.06.2025 - Ablehnung PI + LRA 03.07.2025 (Begründung: Es handelt sich um keinen hochfrequentierten Schulweg) | abgelehnt, da kein hochfrequentierter Schulweg im Sinne der VwV StVO (zu Zeichen Nr. 274 StVO, XI.) vorliegt | | | | x | | 11 | 10 | | | | 1 |
| | 183 | Ortsdurchfahrt Landstetten | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/407: Aufgrund der Eigenschaft als amtlicher Schulweg soll eine Reduzierung der Durchgangsgeschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet werden. | Antragstellung bei LRA 04.06.2025 - Ablehnung PI + LRA 03.07.2025 (Begründung: Es handelt sich um keinen hochfrequentierten Schulweg) | abgelehnt, da kein hochfrequentierter Schulweg im Sinne der VwV StVO (zu Zeichen Nr. 274 StVO, XI.) vorliegt | | | x | | 11 | 10 | | | | | 1 |
| | 184 | B2 - Abschnitt Gymnasium bis Landratsamt | Gehwegnutzung durch Radfahrende | | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da Gehwege zu schmal - keine rechtliche Zulässigkeit gegeben (Breiten nach ERA unter 3.6: mind. 2,50 m <-> Bestand: max 2,00 m) | x | | | | 10 | | 10 | | | | |
| | 185 | B2 - Abschnitt Waldspielplatz bis Heimstättenweg | Herstellung von Radwegen | | keine Beschlusslage | im Bestand bereits gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden | abgelehnt, da Fahrbahnbreiten nicht ausreichend (Breiten für getrennte Führung: 3,90m) B2 hat eine Fahrbahnbreite von maximal 7,50 m | | | x | | 10 | | | | | | 10 |
| | 186 | Bahnhofstraße / Höhe VHS | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | 2020/564 (Einrichtung Höhe Museumsweg): Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität lehnt aus Kostengründen die Umsetzung einer Fußgängerbedarfsampel ab 2022/048: Die Verwaltung wird beauftragt, eine Mittelinsel am Bahnhofplatz auf Höhe des Rondells im Rahmen des Projekts "See and the City" einzurichten. Die Insel soll über das Projekt hinaus dauerhaft bestehen bleiben Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in diesem Bereich ein Zebrastrifen möglich ist und ein barrierefreier Übergang geschaffen werden kann | Einrichtung der Mittelinsel in 2022 Ablehnung des FGÜ nach interner Prüfung und Ablehnung (in Tempo 20-Zone entbehrl., Kosten-Nutzen-Verhältnis) | abgelehnt, da in Tempo 20-Zone entbehrl. (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrl.) | | | | x | | | 10 | | | 10 | |
| | 187 | Bahnhofstraße / Höhe Jaque's Weindepot | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | 2020/564 (Einrichtung Höhe Museumsweg): Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität lehnt aus Kostengründen die Umsetzung einer Fußgängerbedarfsampel ab | | abgelehnt, da Sichtbeziehungen nicht ausreichend sind (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.2 Absatz 2: Es liegen weder die für einen Tempo 30-Bereich erforderlichen 50 m Sichtweite auf den FGÜ selbst noch die 30 m Sichtweite auf die Aufstellflächen vor) | | | | x | | | 10 | | | | |
| | 188 | Josef-Jägerhuber-Straße / Leutstettener Straße | Herstellung von Radwegen | | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone unzulässig (§ 45 Abs. 1c StVO) | | | | x | | 9 | | | | | 9 |
| | 189 | Hanfelder Straße / Josef-Fischhaber-Straße | Verkehrskontrollen | Geschwindigkeitsüberwachung | 2025/433 weiteres Vorgehen bei stationären Messanlagen: Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere stationäre Messanlage an einem der gemessenen Standorte einzurichten, an welchem die Beanstandungsquote erfüllt ist und die Einnahmen und Ausgaben der eingerichteten stationären Anlagen in 2026 zu prüfen und anschließend mit der Option zur Einrichtung von zwei weiteren stationären Messanlagen wiedervorzulegen. | | abgelehnt, da zu relevanten Stoßzeiten ohnehin Stau in diesem Bereich, wodurch zu schnelles Fahren nicht möglich ist | | | | x | | 9 | | | | | 9 |
| | 190 | Hanfelder Straße / Josef-Fischhaber-Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Installation einer (Bedarfs-)Ampelanlage, Schaffung eines FGÜ | 2019/386: Verwaltung prüfen soll, ob im Bereich zwischen der Einmündung Max-Zimmermann-Straße, Von-der-Tann-Straße und Schulstraße ein Zebrastrifen angelegt werden kann. 2019/481: Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die richtlinienkonforme Einrichtung des Fußgängerüberwegs in der Hanfelder Straße (Abschnitt Von-der-Tann-Straße/Rheinlandstraße/Max-Zimmermann-Straße) nicht möglich ist. 2020/297 + 2020/545: Einrichtung eines FGÜ Höhe Josef-Fischhaber-Str. -> Beschluss: Ein Fußgängerüberweg Höhe Einmündung Josef-Fischhaber-Straße wird nicht eingerichtet, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen | | abgelehnt, da rechtliche und tatsächliche Voraussetzungen für FGÜ nicht erfüllt sind (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); 2.3 Absatz 2 R-FGÜ: tatsächliche Verkehrsstärken liegen in der Spitzenstunde deutlich über 750 Kfz/h, wodurch der Anwendungsbereich für einen FGÜ überschritten ist) Die Herstellung einer Ampelanlage ist unverhältnismäßig (Kosten-Nutzen-Verhältnis) | | | | x | | 9 | | | | | 9 |
| | 191 | B2 - Jahnstraße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/241 (Anm.: Mitteilung, dass als hochfrequentierter Schulweg von LRA abgelehnt) | | abgelehnt, da kein hochfrequentierter Schulweg im Sinne der VwV StVO (zu Zeichen Nr. 274 StVO, XI.) vorliegt | x | x | | | 7 | | | | | | 7 |

| Status | Ifd. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | | |
|--------|----------|---|--|--|---|--|---|---------------|-----|-------|--------|----------------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|--|---|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen | | |
| | 214 | Hanfelder Straße / Heimgartenstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Installation einer Ampelanlage, Schaffung eines FGÜ | 2020/545: Ein Fußgängerüberweg in der Hanfelder Straße Höhe Heimgartenstraße wird nicht eingerichtet, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Die bestehende Mittelinsel soll beibehalten werden. | | abgelehnt, Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); 2.3 Absatz 2 R-FGÜ: tatsächliche Verkehrsstärken liegen in der Spitzenstunde deutlich über 750 Kfz/h, wodurch der Anwendungsbereich für einen FGÜ überschritten ist; ebenso sind die Querungszahlen unterschritten; 2.2 Absatz 3: Der FGÜ darf nicht im unmittelbaren Bereich einer Bushaltestelle angelegt werden | | | | x | | 2 | | | | | | 2 |
| | 215 | Riedeselstraße / Max-Josefs-Höhe | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone entbehrlich (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich) | | | | x | | 2 | | | | | | 2 |
| | 216 | Gautinger Straße / Leutstettener Straße | Querungen / Kreuzungspunkte | Verbesserung der Querungsmöglichkeiten | 2020/068: Kreuzungsumbau 2020 so wie jetzt im Bestand | | abgelehnt, da Kreuzungsbereich 2020 umgebaut wurde | | | x | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 217 | Possenhoferer Straße / Höhe MYC | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone entbehrlich (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich) | | | x | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 218 | Possenhoferer Straße / Höhe MYC | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | 2025/241 (Anm.: Mitteilung, dass als hochfrequentierter Schulweg von LRA abgelehnt) | | abgelehnt, da kein hochfrequentierter Schulweg im Sinne der VwV StVO (zu Zeichen Nr. 274 StVO, XI.) vorliegt | | | x | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 219 | Altostraße / Wangener Straße | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Bodenwellen | keine Beschlusslage | | abgelehnt, in Starnberg werden aus haftungsrechtlichen Gründen keine Bodenwellen umgesetzt (Schäden an Fahrzeugen generell; Gefahr für Leib und Leben beim Überfahren durch Krankenwägen; kaum Wirkung; Fahrzeuge Bremsen vor Schwelle stark ab und beschleunigen anschließend wieder) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 220 | Altostraße 41 | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Bodenwellen, Hinweisschild auf spielende Kinder | keine Beschlusslage | | abgelehnt, in Starnberg werden aus haftungsrechtlichen Gründen keine Bodenwellen umgesetzt (Schäden an Fahrzeugen generell; Gefahr für Leib und Leben beim Überfahren durch Krankenwägen; kaum Wirkung; Fahrzeuge Bremsen vor Schwelle stark ab und beschleunigen anschließend wieder) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 221 | Schulstraße | Herstellung von Radwegen | Einbahnstraße für Fahrradfahrer freigeben, Radwegebeschilderung ergänzen | keine Beschlusslage | Öffnung der Schulstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung durch PI Starnberg abgelehnt | abgelehnt: Fahrgasse neben parkenden Fahrzeugen weist eine Breite von ca. 2,70 m auf; Öffnung in Gegenrichtung erst ab 3,00 m möglich (ERA 7.2) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 222 | Max-Zimmermann-Straße | Verkehrskontrollen | Schleichverkehr (keine Maßnahme vorgeschlagen) | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da nicht kontrollierbar (rechtliche Voraussetzungen für notwendige Umwidmung zu beschränkt-öffentlicher Straße würden ohnehin nicht vorliegen) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 223 | Söckinger Straße / Ottostraße | Querungen / Kreuzungspunkte | | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da Ampelanlage in unmittelbarer Umgebung Höhe Ostheimer Weg | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 224 | Wittelsbacherstraße / Bahnhofplatz | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ mit Integration der Querungshilfe | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone entbehrlich (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 225 | Hanfelder Straße / Alpspitzstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ mit Ampelanlage | 2020/545: Ein Fußgängerüberweg in der Hanfelder Straße Höhe Heimgartenstraße wird nicht eingerichtet, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Die bestehende Mittelinsel soll beibehalten werden. | | abgelehnt, Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); 2.3 Absatz 2 R-FGÜ: tatsächliche Verkehrsstärken liegen in der Spitzenstunde deutlich über 750 Kfz/h, wodurch der Anwendungsbereich für einen FGÜ überschritten ist; ebenso sind die Querungszahlen unterschritten; 2.2 Absatz 3: Der FGÜ darf nicht im unmittelbaren Bereich einer Bushaltestelle angelegt werden | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 226 | Perchastraße / Uhdestraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Verbesserung der Vorfahrtsregelung zugunsten des Fahrradverkehrs, Begründung als Verkehrsberuhigungsmaßnahme | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Fahrradzone grundsätzlich rechts-vor-links gilt (VwV StVO zu § 45 Abs. 1 StVO) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 227 | Prinzenweg / Waldstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich, Beschilderung | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da aufgrund geringer Verkehrsstärken und Geschwindigkeitsaufkommen entbehrlich | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 228 | Hadorfer Straße, Bereich Hausnr. 1 | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Tempo 30 | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da keine rechtliche Begründung für Tempo 30 gegeben (Verwaltungsvorschrift (VwV) StVO zu Zeichen Nr. 274 StVO) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 229 | Prinz-Karl-Straße 42C | Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsberuhigung | Bodenwellen, verkehrsberuhigter Bereich | keine Beschlusslage | | abgelehnt, in Starnberg werden aus haftungsrechtlichen Gründen keine Bodenwellen umgesetzt (Schäden an Fahrzeugen generell; Gefahr für Leib und Leben beim Überfahren durch Krankenwägen; kaum Wirkung; Fahrzeuge Bremsen vor Schwelle stark ab und beschleunigen anschließend wieder); verkehrsberuhigter Bereich ohne bauliche Maßnahmen rechtlich nicht möglich | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 230 | Riedener Weg zwischen Ludwig-Thoma-Weg und Hausnr. 40 | Herstellung von Gehwegen / Gehweganpassungen | Markierung eines Gehwegs | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da keine rechtliche Umsetzbarkeit von markierten Fußwegen besteht | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 231 | Von-der-Tann-Straße / Berufsschule | Anwohnerstraßen | | | Von-der-Tann-Straße wurde zwischenzeitlich zur Fahrradstraße ausgewiesen | abgelehnt, da rechtliche Voraussetzungen nicht vorliegen (rechtliche Voraussetzungen zur Umwidmung zu beschränkt-öffentlicher Straße nicht gegeben) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 232 | B2 - Abschnitt Prinzenweg bis Lindenweg | Herstellung von Radwegen | Herstellung eines Fahrradweges | keine Beschlusslage | im Bestand bereits gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden | abgelehnt, da Fahrbahnbreiten nicht ausreichend (Breiten für getrennte Führung: 3,90m) B2 hat eine Fahrbahnbreite von maximal 7,50 m | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 233 | Andechser Straße / Voltigierverein | Querungen / Kreuzungspunkte | Installation einer Bedarfampelanlage, Schaffung einer Querungshilfe | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da kaum Querungsbedarf vorhanden | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 234 | Oßwaldstraße | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ | Keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone entbehrlich (Verweis der VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich) | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |
| | 235 | St.-Jakob-Straße / Klosterholzweg | Querungen / Kreuzungspunkte | Installation einer Ampelanlage | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da aufgrund der geringen Verkehrsstärken und Querungszahlen der Anwendungsbereich einer Ampelanlage nicht eröffnet ist. | | | | x | | 1 | | | | | | 1 |

| Status | Ifd. Nr. | Verortung | Thema | Maßnahmenvorschläge | Beschlusslage | Bearbeitungsstand | Stellungnahme der Verwaltung | Zuständigkeit | | | Anzahl der Meldungen | | | | | | |
|--------|----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------------|--|---------------|-----|-------|----------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|
| | | | | | | | | StBA | LRA | Stadt | gesamt | SR Pfister* | Elternbeiräte* | Petition* | STAGENDA21* | Verwaltung** | Einzelmeldungen |
| | 236 | Am Hang 9 | Querungen / Kreuzungspunkte | Schaffung eines FGÜ, Warnschilder | keine Beschlusslage | | abgelehnt, da in Tempo 30-Zone entbehrlich (Verweis der VwV SIVO zu § 26 SIVO (Fußgängerüberwege), IV. auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ); Regelung der R-FGÜ: 2.1 Absatz 3: FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich) | | | x | 1 | | | | | | 1 |

- Status**
- abgeschlossen
 - laufend / geplant
 - neu
 - abgelehnt
 - zurückgestellt / wartend
 - wiedereröffnet

* gemittelt auf Faktor 10

** gemittelt auf Faktor 10, Integration BV 2026/113 (Vorabmaßnahmen Tunnel), BV 2026/124 (Olympiastraße)

Anlage zur Maßnahmenliste

Fundstellen zu Rechtsgrundlagen und technischen Regelwerken

Verwaltungsvorschrift (VwV) StVO zu Zeichen Nr. 274 StVO

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- 1 I. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten 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 festgestellt werden.

II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein.
- 2 1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken 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,
- 3 2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken 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 600 Meter) und wäre deshalb ein Überholvorgang infolge der geringen Überholstrecke 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 milderer Mittel für diesen Abschnitt nicht ausreicht.
- 5 III. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Lichtzeichenanlagen auf 70 km/h zu beschränken.
- 6 IV. Das Zeichen soll so weit vor der Gefahrstelle 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 ausreichend.
- 7 V. Vor dem Beginn geschlossener Ortschaften dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel (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 Nässe“ 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 Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen 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 verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das zuständige Bundesministerium 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 Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz. |
| 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 Näherbereich 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 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 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. 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 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. 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 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. |
| 14 | XII. | Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstetigung 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. |

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

3.6 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

Voraussetzungen

Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind sowohl benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) als auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“).

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3 %),
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15.

Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

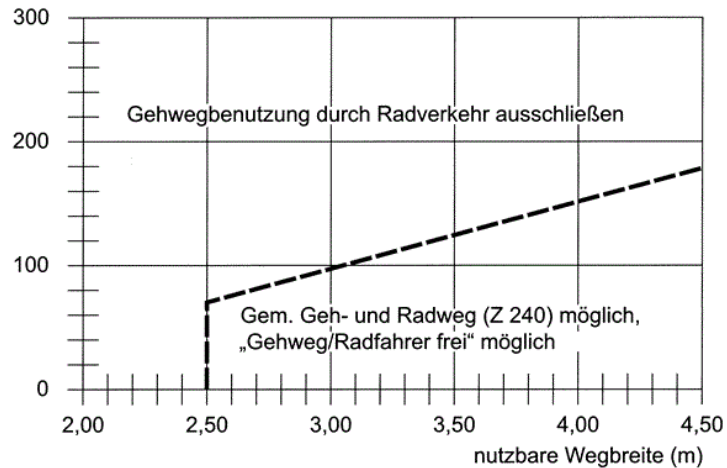


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Beschilderung

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr sind gemäß StVO und VwV-StVO zwei Möglichkeiten gegeben:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Dieser Anlagentyp ist benutzungspflichtig.
- Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Zeichen 239 StVO „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“. Der Radverkehr hat hier die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Der Radverkehr hat in besonderer Weise auf den Fußgängerverkehr Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.

Markierung

Gemeinsame Geh- und Radwege im Zuge bevorzogter Hauptverkehrsstraßen müssen über untergeordnete Knotenpunktarme Furtmarkierungen erhalten. Bei Gehwegen mit durch Zusatzzeichen 1022-10 zugelassenem Radverkehr gilt dies in gleicher Weise.

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr bedarf es bei Furten einer taktil und optisch kontrastierenden Abgrenzung zur Fahrbahn.

Breite

Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab (vgl. Bild 15) und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Für Sicherheitstrennstreifen zwischen gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 StVO) und der Fahrbahn gelten die gleichen Maße wie für Radwege (vgl. Tabelle 9).

7.2 Radverkehr gegen die Einbahnrichtung auf der Fahrbahn

In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn mit Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 StVO zugelassen werden ¹². Fahrgassen ab 3,00 m Breite eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen sollte die Fahrgassenbreite 3,50 m oder mehr betragen.

Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Die Öffnung ist bei engen Fahrgassen auch möglich, wenn Ausweichmöglichkeiten bestehen (z. B. durch regelmäßige Lücken im Parkstreifen durch Grundstückszufahrten o. Ä.) oder geschaffen werden können.

Soweit nicht andere Gründe dagegen sprechen, sollte einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet werden, da sich durch Grundstückseinfahrten und unbesetzte Parkstände Ausweichmöglichkeiten ergeben und die Gefahr durch sich öffnende Türen durch den direkten Sichtkontakt geringer ist.

In Einbahnstraßen über 400 Kfz/h kommen Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Frage. Dafür sind von parkenden Kfz frei zu haltende Fahrbahnbreiten von mindestens 3,75 m notwendig.

Die Führung des Radverkehrs kann in Ausnahmefällen (z. B. bei starken Radverkehrsströmen oder auf innenstadtnahen Straßen mit Liefer- und/oder Linienbusverkehr) auch auf Radfahrstreifen oder Radwegen erfolgen. In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ausgeschlossen.

VwV StVO zu § 26 StVO (Fußgängerüberwege)

Zu § 26 Fußgängerüberwege

- 1 I. Einsatzbereiche
 1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.
- 2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
- 3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.
- 4 4. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.
- 5 5. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.
- 6 6. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radverkehrsanlagen hinweg angelegt werden.
- 7 II. Lage
 1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf kurzem Weg überschreiten.
- 8 2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
- 9 3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.
- 10 4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.
- 11 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.
- 12 III. Ausgestaltung
 1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.
- 13 2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.
- 14 3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.
- 15 4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.
- 16 IV. Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)

2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ

2.1 Allgemeines

(1) FGÜ **dürfen nur** angelegt werden

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

(2) FGÜ **dürfen nicht** angelegt werden

- in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)
- auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA ("Grüne Welle")
- über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)

(3) FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.

(4) FGÜ sollten in Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überweges unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.

(5) Die Anlage von FGÜ über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper erfordert in der Regel die Abschränkung mit versetzten Absperrungen (Geländer/Umlaufgitter) an den Übergängen über den Gleisraum.

2.2 Örtliche Voraussetzungen

- (1) Die Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Wo haltende Fahrzeuge, Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand die Sichtweite einschränken, ist die Sicht z. B. durch in die Fahrbahn vorgezogene Aufstellflächen (Gehwegverbreiterungen) für und auf die Fußgänger sicher zu stellen (**Bilder 1a, 1b**).

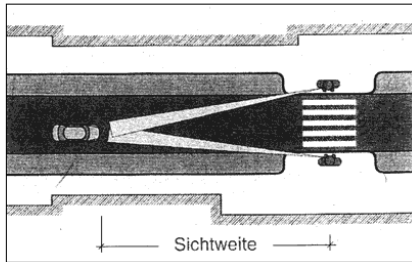


Bild 1a

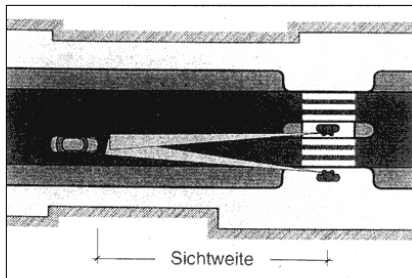


Bild 1b

- (2) Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem FGÜ im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nach Tabelle 1 nachzuweisen:

| | Kfz-Geschwindigkeit (Vzul) | |
|-------------------------------------|----------------------------|---------|
| | 50 km/h | 30 km/h |
| Erkennbarkeit von FGÜ | 100 m | 50 m |
| Sichtweite von und auf Warteflächen | 50 m | 30 m |

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

(3) Mögliche Anordnungen von FGÜ an Bushaltestellen sind in den Bildern 2a und 2b dargestellt. Danach sind an Busbuchten FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus verdeckt wird. Halten Busse auf der Fahrbahn, so ist abweichend davon die Anordnung von FGÜ nur hinter der Haltestelle und nur dann zulässig, wenn

- das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zuverlässig verhindert werden kann, z. B. durch Mittelinseln, und
- die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegt (**Bilder 2a, 2b**).

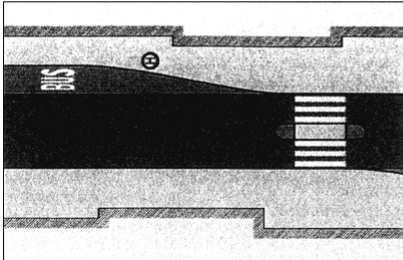


Bild 2a

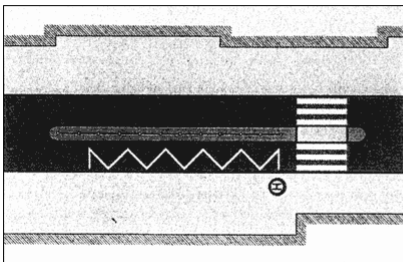


Bild 2b

(4) Ist vor FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten ein ausreichender Aufstellraum für den abbiegenden, einbiegenden oder kreuzenden Verkehr erforderlich, darf die Abrückung der Querungsstelle jedoch nicht mehr als 4 m von der direkten Gehweglinie betragen.

2.3 Verkehrliche Voraussetzungen

- (1) Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Anderenfalls kommen nur linienhaft wirkende Maßnahmen (z. B. Mittelstreifen oder Inseln in kurzen Abständen) in Betracht.
- (2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d. h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

| | Kfz/h | 0-200 | 200-300 | 300-450 | 450-600 | 600-750 | über 750 |
|----------|-------|-------|-------------|---------------|---------------|-------------|----------|
| Fg/h | | | | | | | |
| 0-50 | | | | | | | |
| 50-100 | | | FGÜ möglich | FGÜ möglich | FGÜ empfohlen | FGÜ möglich | |
| 100-150 | | | FGÜ möglich | FGÜ empfohlen | FGÜ empfohlen | | |
| über 150 | | | FGÜ möglich | | | | |

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

- (3) **Außerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.
- (4) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **unterhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind - wenn überhaupt erforderlich - in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.
- (5) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **innerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder bei mehr als 450 Kfz/h - LZA in Betracht.
- (6) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **oberhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel LZA erforderlich.

§ 45 Abs. 1c StVO

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

VwV StVO zu Zeichen Nr. 283 StVO

- Zu Zeichen **283** Absolutes Haltverbot
- 1 I. Das Haltverbot darf nur in dem Umfang angeordnet werden, in dem die Verkehrssicherheit, die Flüssigkeit des Verkehrs oder der öffentliche Personennahverkehr es erfordert. Deshalb ist stets zu prüfen, ob eine tages- oder wochenzeitliche Beschränkung durch Zusatzzeichen anzuordnen ist.
 - 2 II. Befindet sich innerhalb einer Haltverbotsstrecke eine Haltestelle (Zeichen 224), ist ein Zusatzzeichen, das Linienomnibussen das Halten zum Fahrgastwechsel erlaubt, überflüssig.

VwV StVO zu Zeichen Nr. 136 StVO

- Zu Zeichen **136** Kinder
- 1 I. Das Zeichen darf nur angeordnet werden, wo die Gefahr besteht, dass Kinder häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen und eine technische Sicherung nicht möglich ist. Die Anordnung des Zeichens ist in Tempo-30-Zonen in der Regel nicht erforderlich (vgl. Nummer XII zu § 45 Absatz 1 bis 1e).
 - 2 II. Vgl. auch zu § 31; Randnummer 1.

VwV StVO zu § 45 Abs. 1i StVO

- Zu Absatz 1i Fahrradzonen
- 45i I. Für die Anordnung von Fahrradzonen gilt Nummer XI der VwV zu den Absätzen 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 entsprechend.
- 45j II. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).
- 45k III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden.

VwV StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO

- XII. Tempo 30-Zonen
- 37 1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
- 38 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
- 39 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sicher gestellt werden:
- 40 a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.
- 41 b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.
- 42 c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.
- 43 4. Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu Zeichen 274.1 und 274.2.
- 44 5. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.
- 45 6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.

VwV StVO zu Zeichen Nr. 325.1 StVO

- Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich
- 1 I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.
- 2 II. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
- 3 III. Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.
- 4 IV. Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.
- 5 V. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.
- 6 VI. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann ein verkehrsberuhigter Bereich auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu Absatz 1 bis 1e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 14a ff., angeordnet werden. Die vorstehenden Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.