

An:

Große Kreisstadt Dachau
Herrn Oberbürgermeister Florian Hartmann
Konrad-Adenauer-Straße 2–6
85221 Dachau



Vorsitzende
Christian Hartmann
Tobias Stephan

c/o CSU-Bürgerbüro
Apothekergasse 1
85221 Dachau
Tel. 08131/ 735 520
E-Mail: stadtratsfraktion@csu-dachau.de

Dachau, den 29.07.2026

Anfrage: Dachau, den 27.07.2026 Radfahrstreifen und Reduzierung der Geradeausfahrspuren in der Äußeren Münchner Straße

Vorlage UVA-0603, Aktenzeichen 6312.52, Beschluss des Umwelt- und Verkehrsausschusses vom 14.07.2026

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Beschluss zur Umgestaltung der Äußeren Münchner Straße ist gefasst.

Die Begründung der Beschlussvorlage beruht meines Erachtens in zentralen Punkten überwiegend auf wertenden Aussagen. Die bestehende Führung wird als „denkbar schlechteste Lösung“ und „unattraktiv“ bezeichnet, die Maßnahme als „einer der wichtigsten Lückenschlüsse“ bewertet und trotz des eingeräumten Kapazitätsverlustes eine mögliche Verbesserung des Verkehrsflusses angenommen. Solche Bewertungen können legitime verkehrspolitische Ziele beschreiben. Sie ersetzen jedoch keine nachvollziehbare Tatsachenermittlung und keine dokumentierte Prüfung der konkreten Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs. Das städtische Radverkehrskonzept kann die grundsätzliche Zielsetzung der Maßnahme stützen. Daraus folgt jedoch nicht automatisch, dass gerade die beschlossene Reduzierung von vier auf zwei Geradeausfahrstreifen bei einer der meistfrequentierten Verkehrsachsen Dachaus fachlich notwendig, verhältnismäßig, nachvollziehbar sowie unter den gegenwärtigen Haushaltsbedingungen wirtschaftlich vertretbar ist.

Die politische Grundsatzentscheidung ersetzt insbesondere nicht die eigenständige Prüfung und Begründung der späteren verkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO und der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften. Besonders deutlich ist die notwendige Trennung bei den in der Beschlussvorlage angeführten Wurzelaufbrüchen und verschobenen Gehwegplatten: Erkannte Gefahren für Fußgänger und Radfahrer sind als Unterhaltungs- und Verkehrssicherungsproblem unabhängig von der Neuaufteilung der Fahrbahn zu sichern und dauerhaft zu beseitigen.

Die Pflicht zur Beseitigung gefährlicher Gehwegschäden sollte meines Erachtens daher nicht als Begründung für die Aufgabe zweier Geradeausfahrstreifen einer Hauptverkehrsstraße dienen. Unabhängig hiervon bitte ich um Mitteilung, welche Sofortmaßnahmen zur Sicherung und Instandsetzung des Gehwegs veranlasst wurden und bis wann die Gefahrenstellen dauerhaft beseitigt werden.

Ich bitte weiter um Beantwortung folgender Fragen zu den verschiedenen Themenkomplexen:

Rechtliche und planerische Grundlage der konkreten Maßnahme

- Auf welche konkrete Rechtsgrundlage soll die spätere Anordnung der Radfahrstreifen, der Fahrstreifenbegrenzungen, des multifunktionalen Mittelstreifens, der Mittelinseln und der zeitweisen Geschwindigkeitsbeschränkung jeweils gestützt werden?
- Welche eigenständige Prüfung hat die Straßenverkehrsbehörde zur Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs vorgenommen? Wie wurden die Belange von Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr, Einsatzverkehr und Menschen mit Behinderung gewichtet?
- Welche konkrete Bindungswirkung misst die Verwaltung dem Radverkehrskonzept von 2019 bei? Ist die Äußere Münchner Straße darin lediglich als Hauptroute dargestellt oder wurde damals bereits die nun beschlossene Fahrstreifenreduzierung mit der konkreten Querschnittsaufteilung untersucht und beschlossen?

Wurzelaufbrüche, Gehwegzustand und sofortige Verkehrssicherung

- Welche weiteren Wurzelaufbrüche und verschobenen Gehwegplatten bestehen im gesamten Planungsabschnitt außer den in der Beschlussvorlage vom 14.07.2026 bereits beschriebenen noch?
- Welche Sicherungsmaßnahmen wurden seit Feststellung der als „erhebliche Unfallgefahr“ bezeichneten Schäden ergriffen und bis wann werden diese unabhängig von der Gesamtmaßnahme dauerhaft beseitigt?
- Welche weniger weitreichenden Möglichkeiten wurden geprüft, um die Gehwegschäden zu beheben und gleichzeitig eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten, etwa punktuelle Sanierungen, wurzelschonende Bauweisen, Neuordnung von Parkständen oder abschnittsweise Führungen?

Tatsachengrundlage und Widersprüche der Bestandsbeschreibung

- Welche objektiven Daten (z. B. Gehwegbreiten, Engstellen, Beschwerden, Unfallzahlen oder dokumentierte Konflikte etc.) belegen, dass die bestehende Gehwegfreigabe im konkreten Abschnitt die „denkbar schlechteste Lösung“ darstellt?
- Welche tatsächlichen oder prognostizierten Verbesserungen werden mit dem Begriff „attraktiver Radverkehr“ verbunden? Welche messbaren Ziele bestehen hinsichtlich Radverkehrsanteil, Fahrzeiten, Konfliktzahlen oder Nutzerzahlen?
- Die Vorlage nennt einerseits vorhandene Linksabbiegemöglichkeiten an der Johann-Pflügler-Straße und der Josef-Scheidl-Straße sowie einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen an der Hermann-Stockmann-Straße, erklärt später jedoch pauschal, es gebe aktuell keine eigenen Linksabbiegestreifen. Wie ist dieser Widerspruch zu erklären?

Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf

- Welche Verkehrsmengen und Wartezeiten wurden für die einzelnen Linksabbiegebeziehungen erhoben? Wie häufig wird der Geradeausverkehr im Bestand tatsächlich durch Linksabbieger behindert und welche Rückstaulängen wurden beobachtet?
- Ein wesentliches Argument für die Bewertung der verkehrstechnischen Auswirkungen der Maßnahme ist die Kfz-Verkehrszählung vom 28.10.2025. Ich bitte um Übermittlung der vollständigen Auswertung dieser Verkehrszählung. Aufgrund welcher Daten wird aus einer Belastung von 812 Kfz/h am Knoten Münchner Straße/Bahnhofstraße/Schillerstraße abgeleitet, dass ein Geradeausfahrstreifen stadteinwärts ausreicht?
- Welche Grundlagen wurden der Bewertung der Leistungsfähigkeit des Bestands und der Planung zugrunde gelegt? Wurden Linksabbieger, Bushaltestellen, Ein- und Ausparkvorgänge, Lieferverkehr, die Zufahrten zu MVZ, AOK, Agentur für Arbeit und Tankstellen, Unterbrechungen des Mittelstreifens sowie Rückstaus in die Leistungsfähigkeitsbewertung einbezogen?
- Welche Verkehrsverlagerungen (Ausweichverkehr, Lärm, Emissionen und Verkehrssicherheit) in Hermann-Stockmann-Straße, Goethestraße, Lessingstraße, Johann-Pflügler-Straße, Bürgermeister-Krebs-Straße, Josef-Scheidl-Straße und angrenzende Wohnstraßen werden erwartet?

Multifunktionaler Mittelstreifen, technische Planung und Verkehrssicherheit

- Die Vorlage nennt eine Mindestbreite des Radfahrstreifens von 1,85 Metern und an anderer Stelle Gesamtbreiten von 2,10 bis 2,19 Metern einschließlich eines 0,50 Meter breiten Sicherheitsabstands. Welche nutzbare Radfahrstreifenbreite verbleibt?
- Teilweise wird in der Vorlage von Schutzstreifen gesprochen, obwohl grundsätzlich Radfahrstreifen vorgesehen sind. Was ist tatsächlich gemeint?
- Wurde ein unabhängiges Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt? Welche Unfallzahlen liegen konkret in den letzten fünf Jahren vor?
- Polizei, Verkehrsbehörde und Bauhof verlangen am Beginn des stadteinwärts führenden Radfahrstreifens eine bauliche Absicherung; zugleich wird Tempo 40 nur für eine Einführungsphase vorgeschlagen. Beruht die Geschwindigkeitsreduzierung auf einem vorübergehenden Gewöhnungseffekt oder auf einer dauerhaften geometrischen Gefahr? Welche objektiven Kriterien gelten für Anordnung, Dauer und Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung?
- Welche Auswirkungen auf den Busverkehr, Feuerwehr, Rettungsdienst, Winterdienst, Straßenreinigung und Entwässerung wurden untersucht?

Fußgängerquerungen und Barrierefreiheit

- Auf welchen Fußgängerzählungen, Wegebeziehungen, Zielpunkten und Bedarfsanalysen beruhen Zahl und Lage der Mittelinseln? Welche Querungsfrequenzen bestehen an den vorgesehenen Standorten heute?
- Wie wird begründet, dass die vorgesehenen Querungsstellen teilweise nur etwa 70, 76, 95 beziehungsweise 100 Meter voneinander entfernt liegen? Welche eigenständige Funktion erfüllt jede Querung?
- Sind sämtliche Querungsstellen bereits bei Inbetriebnahme barrierefrei, sicher und dauerhaft erreichbar? Mittelinseln werden teilweise als vollwertige Querungshilfen bezeichnet, obwohl die Zuwegungen zunächst über Parkstände oder Grünflächen erfolgen bzw. erst bei einer späteren Deckensanierung hergestellt werden sollen.

- Sind weitere Aufstellflächen, Sichtfelder, taktilen Elemente, Bordabsenkungen und Beleuchtungsmaßnahmen vorgesehen, die in der bisherigen Kostenberechnung noch nicht enthalten sind?

Haushaltsrechtliche Einordnung, Kosten und Förderung

- Wie wird die Gesamtmaßnahme kommunal- und haushaltsrechtlich eingeordnet: als Pflichtaufgabe, freiwillige Aufgabe oder als notwendige Unterhaltungsmaßnahme?
- Wie wurde geprüft, dass die Maßnahme unter Berücksichtigung von Art. 61 GO notwendig, wirtschaftlich und gegenüber anderen Investitionen vertretbar ist?
- Umfasst die Kostenschätzung sämtliche Kosten für Demarkierung, Markierung, Beschilderung, Roteinfärbungen, provisorische und dauerhafte Mittelinseln, Betonleitwände, Entwässerung, bauliche Sicherung an der Unterführung, Anpassungen an der Josef-Scheidl-Straße, Planung, Bauüberwachung und Verkehrssicherung?
- Welche zusätzlichen Investitions- und Folgekosten entstehen durch den nach etwa einem Jahr vorgesehenen Ersatz provisorischer Elemente durch feste Einbauten sowie für Markierungserneuerung, Reinigung, Winterdienst, Unterhaltung und eine mögliche spätere Änderung oder Rücknahme?
- In der Vorlage wird auf Förderprogramme hingewiesen. Um welche Förderprogramme handelt es sich hierbei und welche Förderquoten und Eigenanteile sind zu erwarten? Könnten durch die Beantragung bzw. Genehmigung der Förderungsmaßnahmen Änderungen der Planung erforderlich werden?
- Wird vor Auftragsvergabe eine aktualisierte Gesamt- und Folgekostenberechnung einschließlich Förderentscheidung dem zuständigen Gremium vorgelegt?
- Falls keine dokumentierte Alternativenprüfung existiert: Auf welcher nachvollziehbaren Grundlage konnte die Verwaltung zu dem Ergebnis gelangen, die beschlossene Variante sei gegenüber weniger eingriffsintensiven Lösungen vorzuzugswürdig?

Evaluationmöglichkeiten

- Welche belastbaren Ausgangsdaten wurden bislang erhoben und dokumentiert, damit spätere Veränderungen überhaupt bewertet werden können?
- Wann, in welchen Zeitabständen und durch wen wird der Erfolg der Maßnahmen evaluiert?
- Bei welchen festgelegten Ergebnissen (Ziel-, Warn- und Abbruchwerte, Unfälle und Konflikte, Kfz-Rückstaus, Busverkehr, Ausweichverkehr, Park- und Liefervorgänge) wird die Maßnahme angepasst, teilweise zurückgenommen oder dem Stadtrat erneut zur Entscheidung vorgelegt?
- Wie wird sichergestellt, dass wertende Aussagen wie „unattraktiv“, „wichtiger Lückenschluss“ oder „Verbesserung des Verkehrsflusses“ künftig jeweils mit überprüfbaren Daten, Berechnungen oder dokumentierten fachlichen Erwägungen unterlegt werden?

Ich danke Ihnen im Voraus für die Beantwortung meiner Fragen. Als Mitglied des Stadtrates ist es mir wichtig, die Entscheidungsgrundlagen dieser Maßnahme nachvollziehen zu können.

Zugleich würde ich es begrüßen, wenn die gewonnenen Erkenntnisse dazu beitragen, zukünftige Vorlagen und Entscheidungen im Bereich der Verkehrsplanung noch transparenter und auf eine möglichst belastbare Tatsachengrundlage zu stützen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Hartmann
Stadtrat und Kreisrat
Vorsitzender der CSU-Stadtratsfraktion
Sprecher der CSU-Fraktion im Umwelt- und Verkehrsausschuss