SPD
Stadt
Dachau

Die Stadtratsfraktion



Stadtrat Volker C. Koch
Referent für Mobilität und Verkehr
Herzog-Albrecht-Str.22
85221 Dachau

Stadtrat
David Gierke

Augsburgerstr. 103
85221 Dachau

Stadträtin Anke Drexler
Fraktionsvorsitzende
Referentin für Familie und Soziales
Karlmax-Küppers-Weg 27
85221 Dachau

An die Große Kreisstadt Dachau
Herrn Oberbürgermeister Florian Hartmann
Konrad-Adenauer-Str. 2-6
85221 Dachau

Dachau, den 16.10.2026

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Die SPD-Fraktion stellt folgenden

ANTRAG:

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss möge beschließen:
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Mittermayerstraße im Abschnitt zwischen Augsburger und Ludwig-Thoma-Straße Radverkehr-Piktogrammketten auf der Fahrbahn zu markieren,
3. Die Markierung soll sich an den Empfehlungen der Studie **(Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit)** orientieren:
   - Abstand der Piktogramme 25 bis 50 m, zusätzlich je eines an jeder Einmündung und Kreuzung,
   - bei Parkplätzen ein Abstand des rechten Piktogrammrandes von mindestens 1,00 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, ohne Parkstände 1,25 m vom Fahrbahnrand (Schutz vor Dooring),
   - Ergänzung durch einen Winkelpfeil, soweit rechtlich zulässig,
   - sichere Übergänge zu angrenzenden Abschnitten mit Radführung im Seitenraum.
4. Die Maßnahme wird durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet (Presse, Information von Anwohnenden, Gewerbe und Verbänden), die Gründe und Vorteile auch für den Fußverkehr erklärt.
5. Die Verwaltung evaluiert die Maßnahme (Fahrbahnnutzung, Überholabstände, Geschwindigkeiten, Konflikte, Unfälle) vorher/nachher und berichtet nach 12 Monaten.

BEGRÜNDUNG:

Auf der Mittermayerstraße reicht der Straßenraum nicht für eine regelkonforme Radverkehrsanlage. Dazu müsste ein massiver Umbau und der Wegfall von vielen Parkplätzen erfolgen.
Diese Straße ist aber eine der Hauptrouten in unserem Radverkehrsnetz. Der oben angesprochene Umbau ist auch mittelfristig nicht zu erwarten. Es gibt dort sehr viel Autoverkehr. Radfahrende weichen deshalb häufig auf den Gehweg aus, das wiederum führt zu Konflikten mit den Fußgängern. Oft fühlen sich die Radfahrer auf der Fahrbahn unsicher. Hier schaffen Piktogramme Abhilfe.

Das vom Bund geförderte Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen“ (Koppers, Ruf, Gerlach, Leven & Hagemeister; Bergische Universität Wuppertal und TU Dresden, 2021) hat genau diese Situation untersucht. Ausgewertet wurden 20 Strecken in 15 deutschen Kommunen mit Vorher-/Nachher-Videoanalysen, Unfallauswertungen und Befragungen von über 7.000 Personen. Die wichtigsten Ergebnisse:

- **Weniger Unfälle:** Die Unfallrate Radfahrender sank im Durchschnitt um etwa die Hälfte. Die AutorInnen weisen darauf hin, dass die Fallzahlen klein waren.
- **Mehr Sicherheitsgefühl:** Die Befragten fühlten sich nach der Markierung signifikant sicherer und empfanden die Interaktionen im Mischverkehr als angenehmer.
- **Weniger Konflikte:** Die Konfliktrate auf der Fahrbahn sank von 16,9 auf 9,9, im Seitenraum von 48,4 auf 33,9.
- **Mehr Fahrbahnnutzung, weniger Gehwegradeln:** Auf Strecken ohne Seitenraumfreigabe nahm die Seitenraumnutzung um 22 % ab. Die Interaktionen zwischen Rad- und Fußverkehr gingen um 22 % zurück. Das nützt auch zu Fuß Gehenden.
- **Rücksichtsvolleres Kfz-Verhalten:** Der mittlere Überholabstand ohne Gegenverkehr stieg von 1,27 auf 1,35 m, Überholungen je Radfahrendem gingen zurück, die Kfz-Geschwindigkeit sank im Mittel um 2 km/h.
- **Besseres Regelwissen:** Nach der Maßnahme wussten mehr Befragte, wo Radfahren erlaubt ist.

Die Studie benennt auch Grenzen, die dieser Antrag berücksichtigt:

- **Einsatzbereich:** Piktogrammketten sollen nur auf Hauptverkehrsstraßen im Basis- und Vorrangnetz markiert werden, wo keine alternative Radinfrastruktur umsetzbar ist.
- **Dooring:** Radfahrende fuhren nicht mittig über den Piktogrammen, sondern rechts daneben.
  Die Studie empfiehlt daher ausreichend Abstand zu Parkplätzen. Dazu dienen die Maße in Nr. 2.

- **Enge Überholungen:** Der Anteil sehr enger Überholungen unter 0,5 m (4 %) blieb unverändert. Piktogramme sind ein Hinweis, keine bauliche Trennung.
- **Kommunikation:** Die Gründe der Maßnahme sollten erklärt werden, und Verbände und Anwohnende sollten rechtzeitig informiert werden.

Die Maßnahme ist kostengünstig, schnell umsetzbar und stärkt die Verkehrssicherheit für alle.

Quelle: Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, J., Leven, T. & Hagemeister, C. (2021): Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Kurzbericht. Mobilitätsforum Bund / Bergische Universität Wuppertal.

Haushaltsmäßige Auswirkungen:
Kosten der Markierung

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Volker C. Koch David Gierke Anke Drexler