

## Der Münchner Radentscheid **Domagkstraße**

### Grundzüge der Planung

Der Umbau wertet den Verkehrsraum für Zufußgehende und Radfahrer\*innen auf. Größtenteils baulich vom Autoverkehr getrennte Radwege mit 2,30 Metern Breite sorgen für mehr Sicherheit und Komfort in der Domagkstraße. Dabei erfolgt auch in Fahrtrichtung Westen die bisher fehlende Trennung vom Fußverkehr.

Auf den Brücken werden Radfahrstreifen auf der Straße markiert, da eine komplette Anpassung des Straßenquerschnitts aus statischen Gründen nicht möglich ist.

Die Querung über die Leopoldstraße für den Fuß- und Radverkehr verbessert sich: An der Kreuzung mit der Ungererstraße wird wegen der Nähe zum Schulcampus Ungererstraße die Schulwegsicherheit in der Planung besonders berücksichtigt, indem dort breitere Gehwege und dafür etwas schmalere Radwege entstehen. Im Bereich der Einmündung Zaunweg wird eine neue Mittelinsel umgesetzt, um das Queren der Domagkstraße bequemer und sicherer zu machen.

Der öffentliche Nahverkehr profitiert ebenfalls vom Umbau: Alle fünf Bushaltestellen der Linien 50 und 150 (Domagkstraße West, Domagkstraße, Gertrud-Grunow-Straße, Zaunweg, Alte Heide) erhalten in beide Richtungen barrierefreie Haltestellen mit Wartehäuschen - insgesamt werden also zehn Haltepositionen umgebaut. An den Kreuzungen bleiben die Linksabbiegespuren erhalten, um Rückstau zu vermeiden.

Auch der Taxistand kann erhalten bleiben: Er befindet sich zukünftig in der Alfred-Arndt-Straße und damit nur etwa 100 Meter vom bisherigen Standort entfernt, weiterhin in unmittelbarer Nähe zum Hotel.

### Steckbrief

<b>Straße</b>	Domagkstraße
<b>Anzahl Fahrstreifen</b>	Einer je Fahrtrichtung
<b>Verkehrsstärke Kfz/24h</b>	zirka 10.000 bis 14.000
<b>Verkehrsstärke Rad</b>	zirka 1.300 in acht Stunden
<b>Streckenlänge in km</b>	1,5 km
<b>Radverkehrsinfrastruktur Bestand</b>	Abschnittsweise Materialtest Protected Bike Lane oder schmale Fuß- und Radwege

### Bemerkung

Wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Äußerer Radlring), vor dem Umbau abschnittsweise ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitsabstand für den Radverkehr zu sich öffnenden Pkw-Türen. Seit 2022 Pilotstrecke für Protected Bike Lanes.