

## Der Münchner Radentscheid **Isartalstraße**

### Grundzüge der Planung

Bereits ein einseitiger Parkplatzenfall würde eine Verbesserung der Bestandssituation für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen, allerdings wären dann keine Radentscheids-konformen Radverkehrsanlagen möglich. Der südöstlich der Isartalstraße vorhandene parallele Fußweg wird in die Planungen miteinbezogen.

### Steckbrief

|   |   |
|---|---|
| <b>Straße</b>                           | Isartalstraße   |
| <b>Anzahl Fahrstreifen</b>              | 2x1   |
| <b>Verkehrsstärke Kfz/24h</b>           | ca. 15.000  |
| <b>Parkplatzangebot</b>                 | ca. 80  |
| <b>Verkehrsstärke Rad</b>               | ca. 2.100 in 8h   |
| <b>Streckenlänge in km</b>              | 0,4 km  |
| <b>Radverkehrsinfrastruktur Bestand</b> | nicht richtlinienkonformer baulicher Radweg<br>bzw. gemeinsamer Fuß- und Radweg |
| <b>Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung</b> | 2   |
| <b>Stadtratsbeschluss</b>               | September 2020  |

### Bemerkung

Buslinienverkehr, Behindertenparkplätze, Eisenbahnüberführungsbauwerk