

Der Münchner Radentscheid **Lindwurmstraße**

Grundzüge der Planung

Hauptziele des Umbaus der Lindwurmstraße sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, sichere Verkehrsinfrastruktur und ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Bisher häufige Konflikte können reduziert werden, da Fuß- und Radverkehr nun jeweils auf unterschiedlichen Seiten der Baumreihen unterwegs sind, die dabei als grüne Infrastruktur und stadtbildprägendes Element selbstverständlich erhalten bleibt. An Kreuzungen und Einmündungen können Abbiegeunfälle reduziert werden, da der Radverkehr aus Sicht des Autoverkehrs nicht mehr „hinter“ den Bäumen unterwegs ist. Das macht die Verkehrssituation deutlich übersichtlicher und damit sicherer.

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastung wurde ein Fahrstreifenentfall im Vergleich mit einem durchgängigen Parkplatzentfall im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen günstiger bewertet. Dies ist mit der sehr hohen Parkplatzanzahl mit unterschiedlichsten Parkregelungen und der intensiven Erdgeschossnutzung zu begründen. Somit wird im Raum zwischen den beiden Baumreihen der neue, deutlich breitere Radweg größtenteils auf der Fläche der bisherigen Parkplätze angelegt, welche wiederum auf die bisherige äußere Fahrspur verschoben werden.

Im ersten Abschnitt wird der neue Radweg im Sommer 2025 als Zwischenlösung in Form einer „Protected Bike Lane“ ausgeführt, d. h. als Radfahrstreifen auf der Straße mit zusätzlichen vertikalen Protektionselementen. Voraussichtlich nach Abschluss der Sanierung der U-Bahnhöfe Goetheplatz und Poccistraße durch die Stadtwerke München beginnt anschließend die weitere Umgestaltung der Lindwurmstraße ab dem Goetheplatz bis zur Aberlestraße jenseits der Eisenbahnbrücke. Hier werden – im Unterschied zum ersten Teilabschnitt – baulich geschützte Radwege angelegt, die mit einem Hochbord vom Autoverkehr getrennt sind. Das ist eine erhebliche Verbesserung für den Radverkehr, da sie ebener sind und mit einer Regelbreite von 2,50 Metern nun auch das sichere Überholen anderer Radfahrender ermöglichen.

Durch den Rückbau der vorhandenen baulichen Radwege im Seitenraum wird zugleich auch hier eine wesentliche Verbesserung für den Fußverkehr und die Erdgeschossnutzung ermöglicht: Einkaufen und Spazieren wird künftig entspannter dank deutlich mehr Platz, weil die Flächen des bisherigen schmalen Radwegs genutzt werden können, um den Gehweg zu verbreitern. Auch die neuen Fahrradständer, die ebenfalls Teil der Planung sind, werden zukünftig die Zahl der auf dem Gehweg abgestellten Fahrräder deutlich reduzieren können. Gleichzeitig wird der Umbau genutzt, um neue Lieferzonen für die Gewerbetreibenden und andere, die be- und entladen, auszuweisen.

Steckbrief

Straße	Lindwurmstraße
Anzahl Fahrstreifen	2 je Fahrtrichtung
Verkehrsstärke Kfz/24h	ca. 12.000 – 24.000
Parkplatzangebot	ca. 400
Verkehrsstärke Rad	ca. 8.000 in 15h
Streckenlänge in km	2,3 km
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	bauliche Radwege sehr schmal und zahlreiche Konflikte mit dem Fußverkehr
Stadtratsbeschluss	Dezember 2019

Bemerkung

sehr hohe Fuß- und Radverkehrsmengen, bisher ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie intensiver Erdgeschossnutzung