

## Der Münchner Radentscheid **Reichenbachbrücke**

### Grundzüge der Planung

Rad- und Fußverkehr erhalten mehr Fläche. Stadtauswärts fahren Kfz- und Tramverkehr gemeinsam auf der verbleibenden Fahrspur. Insbesondere die Sperrmarkierung für die Tram im Zulauf zur Eduard-Schmid-Straße und die dortige Haltestellensituation müssen in der Planung betrachtet werden.

### Steckbrief

<b>Straße</b>	Reichenbachbrücke
<b>Anzahl Fahrstreifen</b>	2x2 (stadtauswärts Gleisbefahrung)
<b>Verkehrsstärke Kfz/24h</b>	ca. 16.000
<b>Verkehrsstärke Rad</b>	ca. 3.500 in 8h
<b>Streckenlänge in km</b>	0,2 km
<b>Radverkehrsinfrastruktur Bestand</b>	nicht richtlinienkonformer getrennter F+R-Weg
<b>Stadtratsbeschluss</b>	Dezember 2019

### Bemerkung

wichtige Radverkehrsverbindung und Anschluss an Fraunhoferstraße, hohe Bedeutung auch für den Fußverkehr, ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen