

## Der Münchner Radentscheid **Schwanthalerstraße**

### Grundzüge der Planung

Eine Variante mit einem einseitigen Parkplatzentfall in Kombination mit einem Fahrstreifenentfall Richtung Innenstadt generiert voraussichtlich ausreichende Flächen zur Realisierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen. Ein solcher Fahrstreifenentfall ist gemäß Verkehrsuntersuchung zum Umfeld des Hauptbahnhofs leistungsfähig im umliegenden Straßennetz abwickelbar. Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze mit der Parkregelung Kurzzeitparken, Lieferzonen, vier Hotelanfahrtszonen sowie zwei Taxistandplätze vorhanden. Es wird eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs durchgeführt, um auf dessen Grundlage eine optimale Anordnung und Ausweisung der verbliebenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum zu erarbeiten. Aufgrund der Funktion als Geschäftsstraße und der intensiven Erdgeschossnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein. Insbesondere die Sicherstellung der Freihaltung der Radverkehrsanlagen von rechtswidrigen Haltevorgängen wird eine der wichtigsten Planungsaufgaben darstellen.

### Steckbrief

<b>Straße</b>	Schwanthalerstraße
<b>Anzahl Fahrstreifen</b>	richtungsabhängig 1x2 und 1x1
<b>Verkehrsstärke Kfz/24h</b>	ca. 16.000
<b>Parkplatzangebot</b>	beide Straßenseiten insgesamt ca. 150
<b>Verkehrsstärke Rad</b>	ca. 1.200 in 8h
<b>Streckenlänge in km</b>	0,6 km
<b>Radverkehrsinfrastruktur Bestand</b>	keine Radverkehrsanlagen
<b>Stadtratsbeschluss</b>	Dezember 2019

### Bemerkung

wichtige Radverkehrsverbindung vom Münchner Westen Richtung Innenstadt, aufgrund der derzeit ungesicherten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr hoher Handlungsdruck, Geschäftsstraße / Lieferverkehr