

## Der Münchner Radentscheid **St.-Magnus-Straße**

### Grundzüge der Planung

Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke ist die Ausarbeitung einer Variante mit einem Fahrstreifenentfall sinnvoll. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden zurückgebaut und die Flächen dem Gehweg zugeschlagen. Die neuen Radverkehrsanlagen werden zwischen Baumgraben und Parkplätzen situiert. Der sog. „frei laufende Rechtsabbieger“ für den Kfz-Verkehr von der St.-Magnus-Straße in die Grünwalder Straße wird nach Möglichkeit zurückgebaut und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr in die Signalisierung eingebunden.

### Steckbrief

<b>Straße</b>	St.-Magnus-Straße
<b>Anzahl Fahrstreifen</b>	2x2
<b>Verkehrsstärke Kfz/24h</b>	ca. 12.000
<b>Parkplatzangebot</b>	beide Straßenseiten insgesamt ca. 130
<b>Verkehrsstärke Rad</b>	keine Daten vorhanden
<b>Streckenlänge in km</b>	0,5 km
<b>Radverkehrsinfrastruktur Bestand</b>	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
<b>Stadtratsbeschluss</b>	Dezember 2019

### Bemerkung

wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhauptroute Marienplatz – Harlaching), schmale Radverkehrsanlagen neben dem Gehweg im Seitenraum