

Der Münchner Radentscheid

Stiglmaierplatz

Grundzüge der Planung

Es müssen Lösungen für alle zulaufenden Straßen erarbeitet sowie die Radverkehrsführungen über den Stiglmaierplatz überprüft werden. In der Seidlstraße wird der Radverkehr im Bestand ungünstig im Seitenraum hinter dem Baumgraben geführt. In der Briener Straße wurden bereits Radfahrstreifen realisiert, allerdings im Zulauf zum Stiglmaierplatz wieder in den Seitenraum verschwenkt. Die Überprüfung der Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen ist, ebenso wie der Umgang mit dem Trambahnverkehr, Bestandteil der weiteren Planungen. Da nicht in allen Knotenpunktarmen Parkplätze vorhanden sind, werden Varianten mit einem Fahrstreifenentfall bzw. einer Neuordnung des Seitenraums untersucht.

Steckbrief

Straße	Stiglmaierplatz
Anzahl Fahrstreifen	2x2
Verkehrsstärke Kfz/24h	ca. 14.000 – 26.000 je Knotenpunktarm
Parkplatzangebot	ca. 5 + Taxistandplatz
Verkehrsstärke Rad	nur teilweise Daten vorhanden nördlicher Knotenpunktarm hoch, ca. 2.500 in 8h
Streckenlänge in km	-
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Stadtratsbeschluss	März 2020

Bemerkung

Teil mehrerer beschilterter Fahrradhaupttrouten (Marienplatz - Aubing, Marienplatz - Allach, Marienplatz - Feldmoching), Knotenpunktarme teilweise Bestandteil der Untersuchungen zur Radschnellverbindung München-Dachau