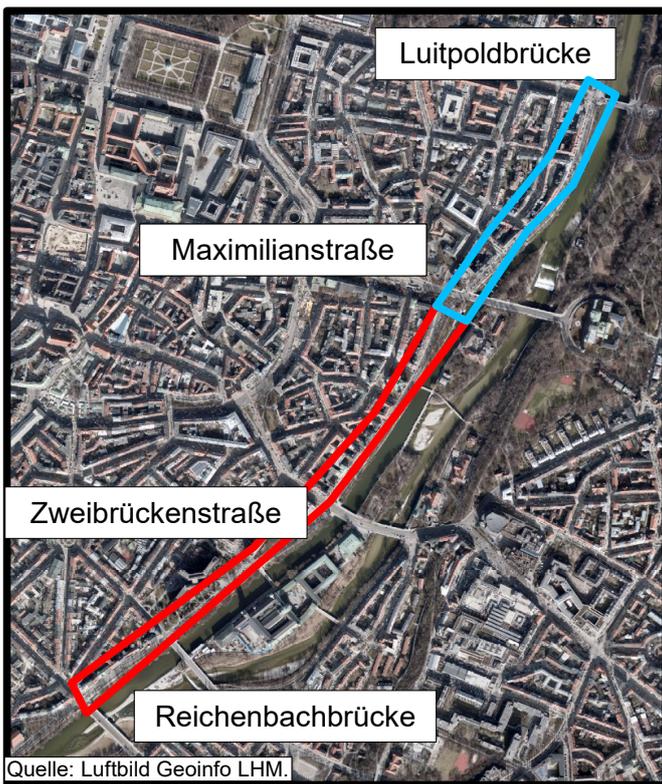


Widenmayerstraße zwischen Reichenbach- und Luitpoldbrücke

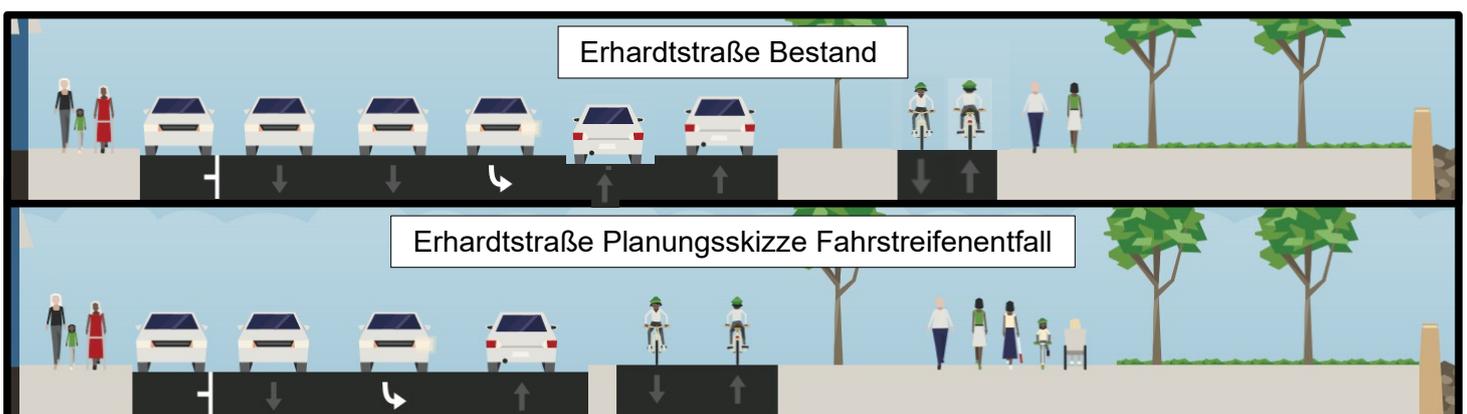
Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. 1x2 (Einbahnregelung) max. ca. 28.000
Parkplatzangebot	ca. 300
Verkehrsstärke Rad/24h	Erhebungen der Dauerzählstelle Erhardtstraße: durchschnittlich ca. 4.000 pro Tag Maximalwerte von bis zu ca. 12.000 pro Tag
Streckenlänge in km	2,1
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonformer baulicher Zweirichtungsradweg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen für den Radverkehr in München - beschilderte Fahrradhauptroute „Isarradweg Links“ - abschnittsweise Teil der Untersuchungen zu Radschnellverbindung - abschnittsweise Buslinienverkehr
Stufe Kommunikationskonzept	ggf. 3, in Abhängigkeit zum Projekt Innerstädtischer Isarraum und der „Flussrunde“



Grundzüge der weiteren Planungen

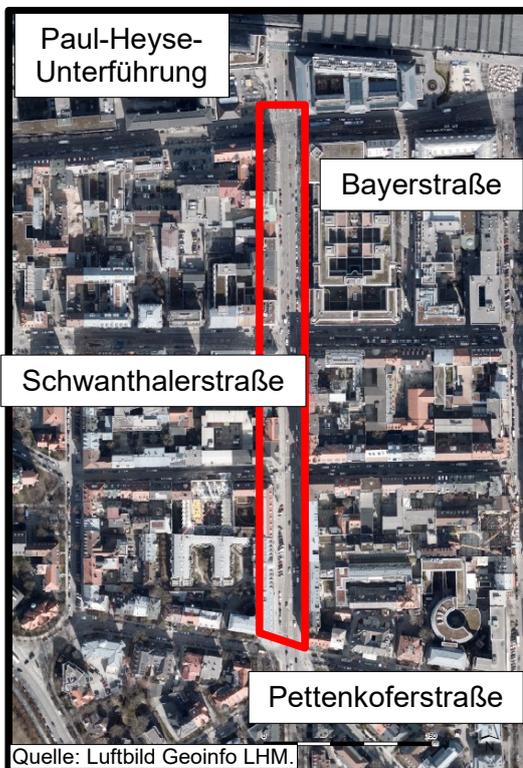
Für diesen Straßenzug existiert bereits durch den Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2019 zum Innerstädtischen Isarraum ein Stadtratsauftrag für die Ausarbeitung einer Planung u.a. für einen breiteren Zweirichtungsradweg. Aus Sicht der Vertreterinnen und Vertreter des Radentscheids besteht hier besonders dringender Handlungsbedarf und soll deshalb nochmals nachrichtlich in die aktuelle Beschlussvorlage aufgenommen werden, um die Bedeutung dieser Strecke nochmals hervorzuheben.

Für die Widenmayerstraße im Abschnitt zwischen Praterwehrbrücke und Luitpoldbrücke existiert auf Grundlage des Stadtratsantrages Nr. 14-20 / A 05896, „Isarradweg in der Widenmayerstraße zwischen der Praterwehrbrücke und Prinzregentenstraße verbreitern“ vom 12.09.2019 bereits ein Projekt zur Verbesserung des Radverkehrs beim Baureferat („blau“ markiert). Aktuell wird hier bereits die Bestandsvermessung für die folgende Vorplanung erarbeitet.



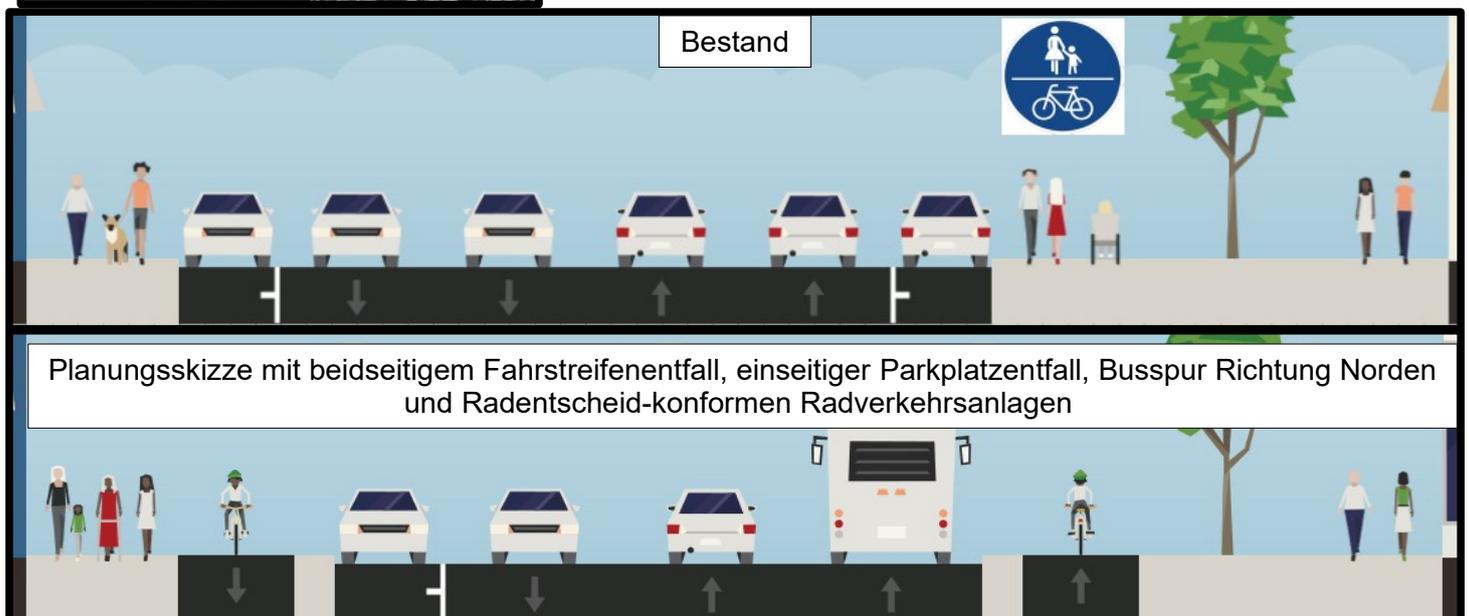
Steckbrief Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Pettenkoferstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 ca. 20.000
Parkplatzangebot	ca. 80
Verkehrsstärke Rad/8h	sehr hoch ca. 4.500
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege, keine Radverkehrsanlagen sowie gemeinsamer Fuß- und Radweg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - teilweise Geschäftsnutzung im Erdgeschoss - Buslinienverkehr - Planung „Elementum“ - Luftreinhaltung
Stufe Öffentlichkeitsarbeit	2



Grundzüge der weiteren Planungen

Insbesondere der Abschnitt zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße ist ein wiederkehrendes Thema in Bürgerschreiben, BA- und StR-Anträgen. In der Paul-Heyse-Straße gilt es mehrere Aufgabenstellungen zu lösen (siehe Bemerkung), zudem liegen nördlich und südlich der Schwanthalerstraße unterschiedliche Straßenquerschnitte vor. Für die Parkplätze gelten unterschiedliche Parkregelungen (eingeschränktes bzw. absolutes Haltverbot, Kurzzeit- bzw. Mischparken, Hotelanfahrtszone). Heute und auch in den nächsten Jahren finden mehrere Baustellen im direkten Umfeld des Untersuchungsbereiches statt. Die Paul-Heyse-Unterführung wurde deshalb zunächst für eine Überplanung ausgeklammert, da eine interne Abstimmung zu geplanten Maßnahmen und den damit verbundenen Zeithorizonten innerhalb der Verwaltung erfolgen muss.



Steckbrief Isartalstraße zwischen Roecklplatz und Schäftlarnstraße / Lagerhausstraße

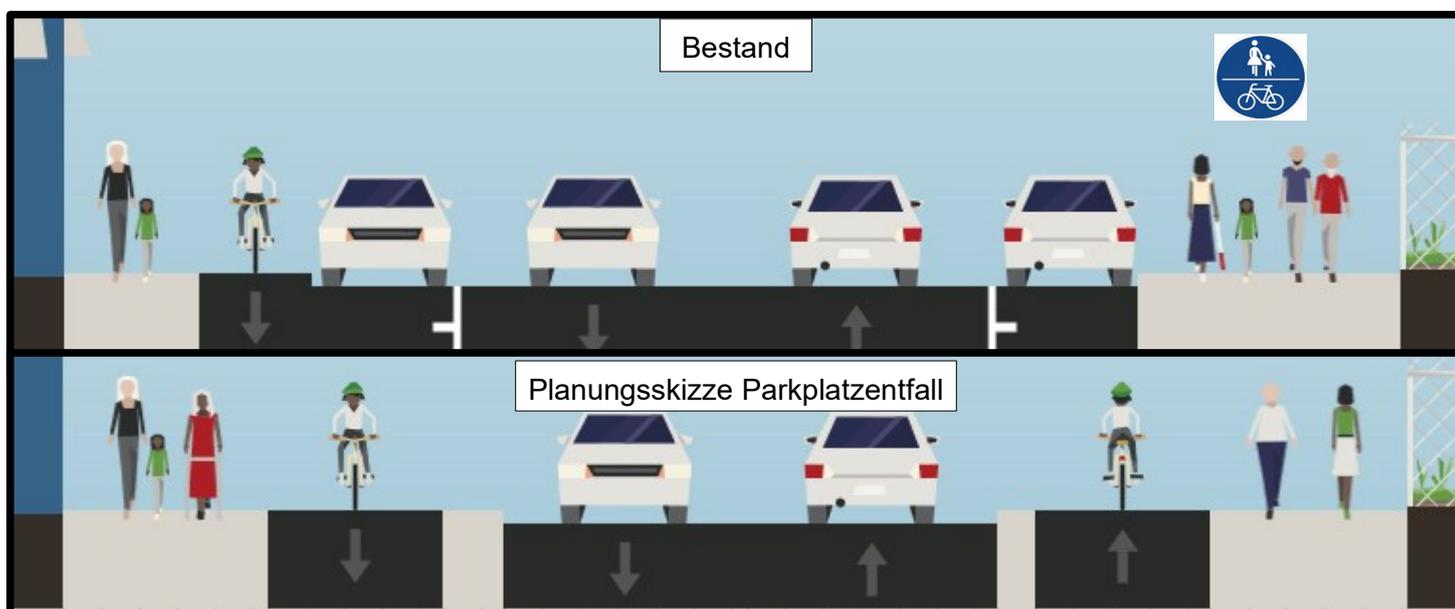
Anlage 2c

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 ca. 15.000
Parkplatzangebot	ca. 80
Verkehrsstärke Rad/8h	hoch ca. 2.100
Streckenlänge in km	0,4
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonformer baulicher Radweg bzw. gemeinsamer Fuß- und Radweg
Bemerkung	- Buslinienverkehr - Behindertenparkplätze - Eisenbahnüberführungsbauwerk
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



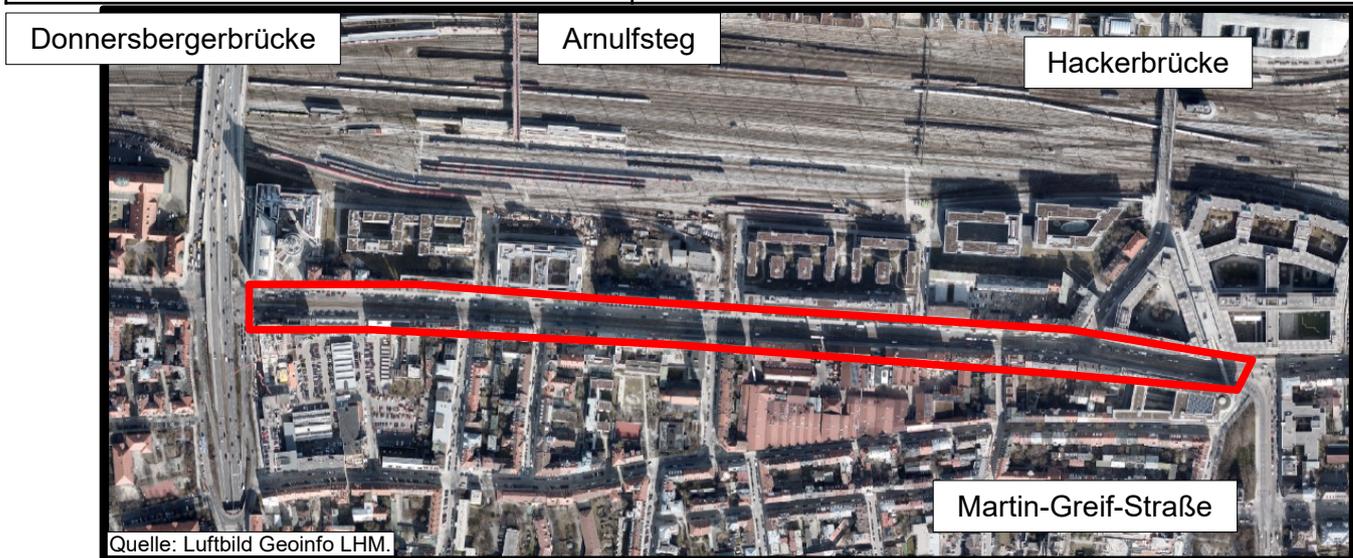
Grundzüge der weiteren Planungen

Bereits ein einseitiger Parkplatzentfall würde eine Verbesserung der Bestandssituation für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen, allerdings wären dann keine Radentscheids-konformen Radverkehrsanlagen möglich. Der südöstlich der Isartalstraße vorhandene parallele Fußweg wird in die Planungen miteinbezogen.



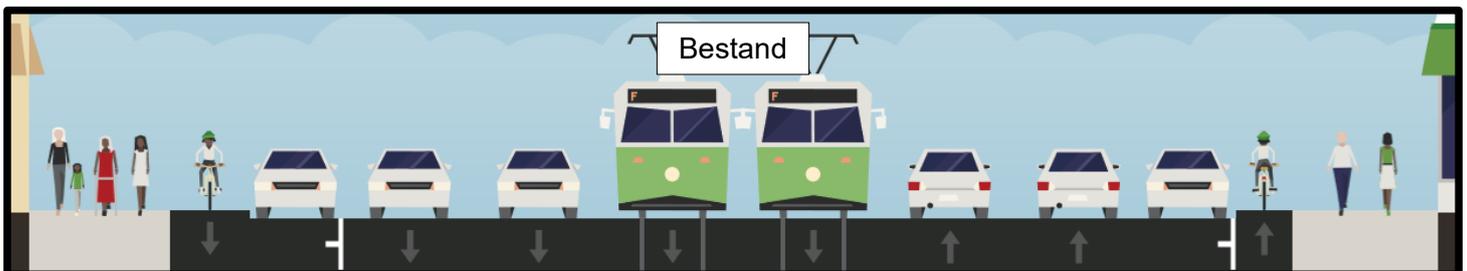
Steckbrief Landsberger Straße / Bayerstraße zwischen Anlage 2d Donnersbergerbrücke und Martin-Greif-Straße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. 2x1 überbreit ca. 25.000
Parkplatzangebot	ca. 150
Verkehrsstärke Rad/8h	sehr hoch ca. 3.000
Streckenlänge in km	1,1
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - abschnittsweise Geschäftsnutzung im Erdgeschoss - Fuß- und Radbrücke Arnulfsteg im Bau - abschnittsweise Teil der Untersuchungen Radschnellverbindung - bestehende Tramtrasse
Stufe Kommunikationskonzept	2



Grundzüge der weiteren Planungen

Der jeweils rechte Fahrstreifen wird abschnittsweise zum Liefern und Laden genutzt
 Parkregelung: absolutes Haltverbot 6:30-8:30 + 16-19 Uhr bzw. eingeschränktes Haltverbot 8:30-16 Uhr, in den regulären Parkplätzen gilt von 9-23 Uhr die Parkregelung Mischparken. Für den Kfz-Verkehr sind im Bestand abschnittsweise je Richtung 2 Fahrstreifen bzw. 1 überbreiter Fahrstreifen vorhanden. Der vom Kfz-Verkehr getrennte Gleisbereich der Tram soll erhalten bleiben.



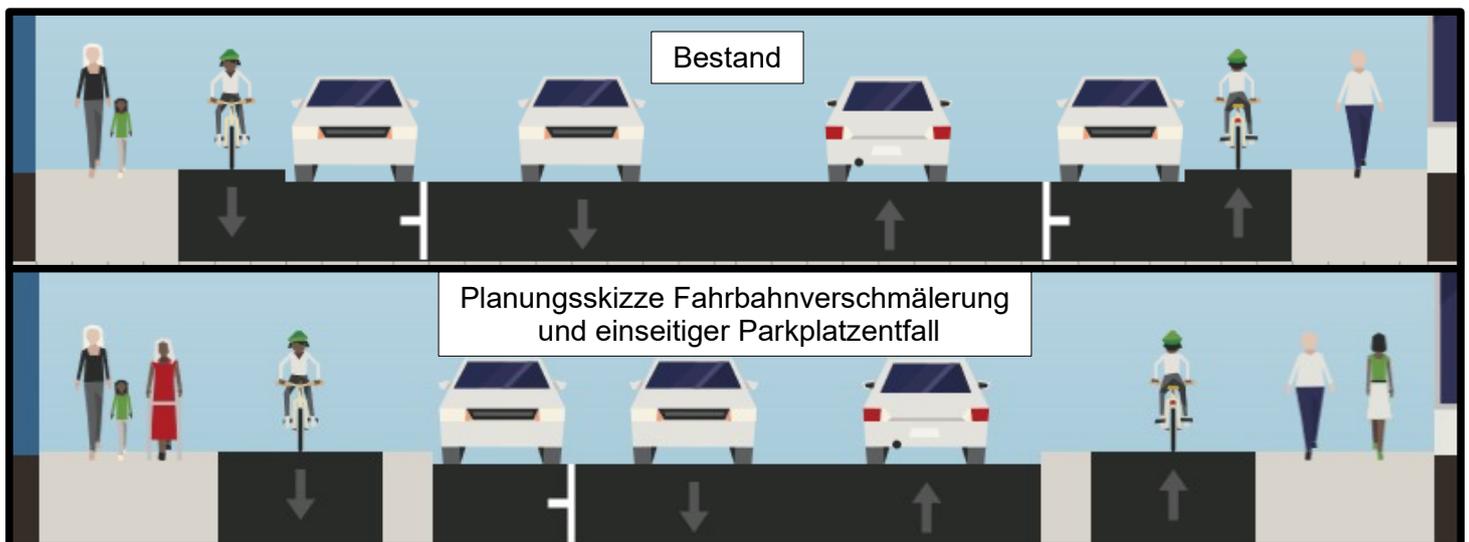
Steckbrief Rheinstraße zwischen Leopoldstraße und Bonner Platz

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 überbreit / ca. 12.000
Parkplatzangebot	ca. 130
Verkehrsstärke Rad/8h	mittel ca. 1.600
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	wiederkehrendes Thema bezüglich Schulwegsicherheit aufgrund schmaler Geh- und Radwege. Grund- und Mittelschule, Sportplatz sowie Kindertagesstätte angrenzend
Stufe Kommunikationskonzept	2



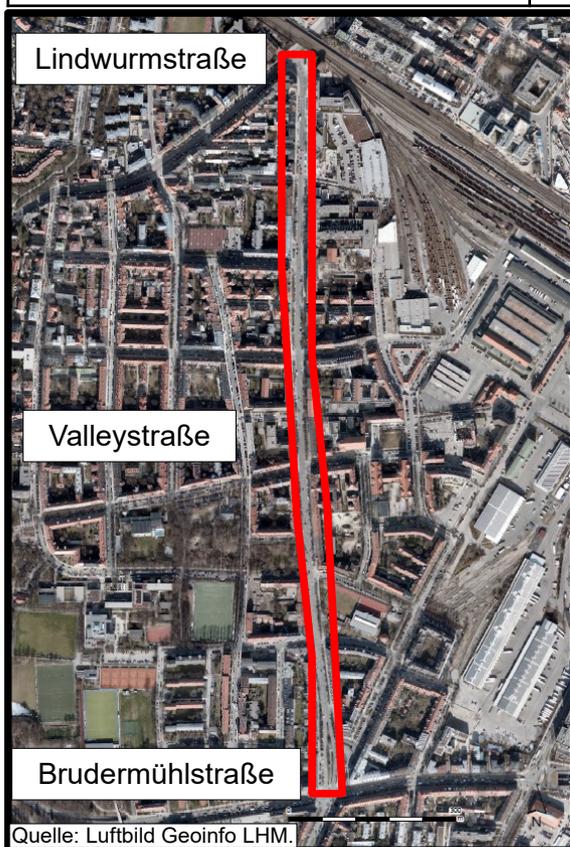
Grundzüge der weiteren Planungen

Durch einen einseitigen Entfall von Parkplätzen (Parkregelung Mischparken: 9-23 Uhr) und einer Verschmälerung der Fahrbahn könnten voraussichtlich Radentscheid-konforme Radverkehrsanlagen sowie ggf. eine Verbreiterung der Gehwege realisiert werden. Entlang der Rheinstraße ist die Einführung der Expressbuslinie X31 / Verlängerung MetroBus 63 (Waldfriedhof-Donnersbergerbrücke-Bonner Platz-Arabbellapark) geplant.



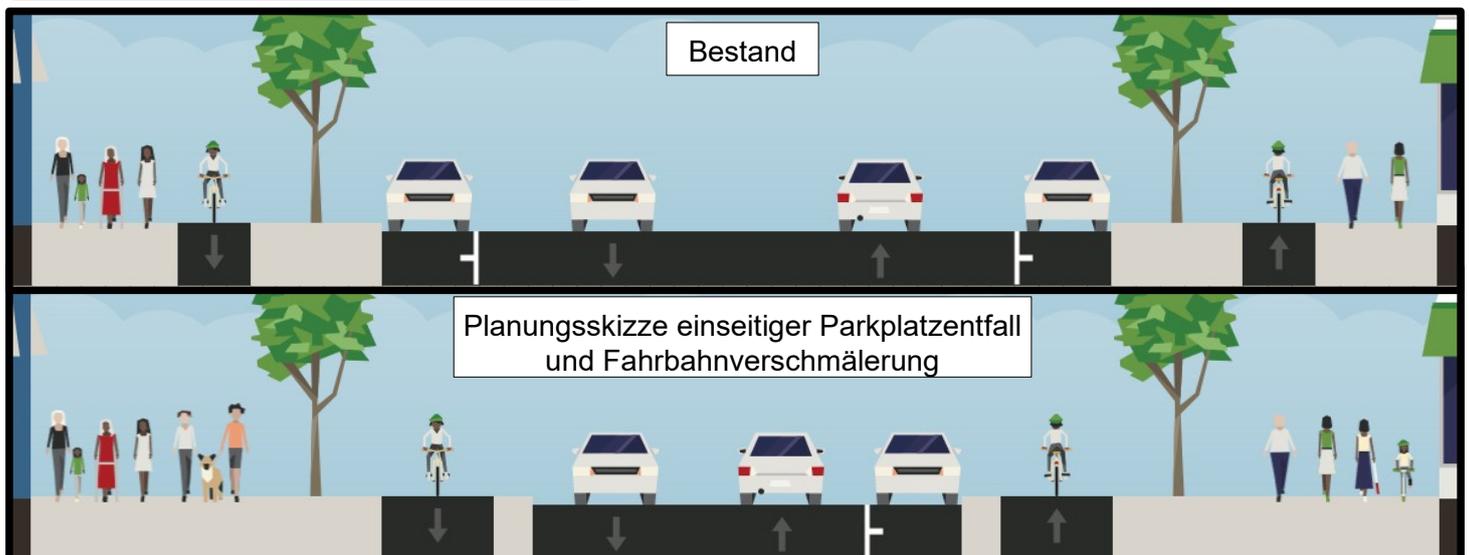
Steckbrief Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. 2x1 überbreit ca. 11.000 – 15.000
Parkplatzangebot	ca. 230
Verkehrsstärke Rad/8h	mittel ca. 1200
Streckenlänge in km	1,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege bzw. Radfahrstreifen
Bemerkung	- Buslinienverkehr - U-Bahn-Bauwerke - abschnittsweise Geschäftsnutzung im Erdgeschoss
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



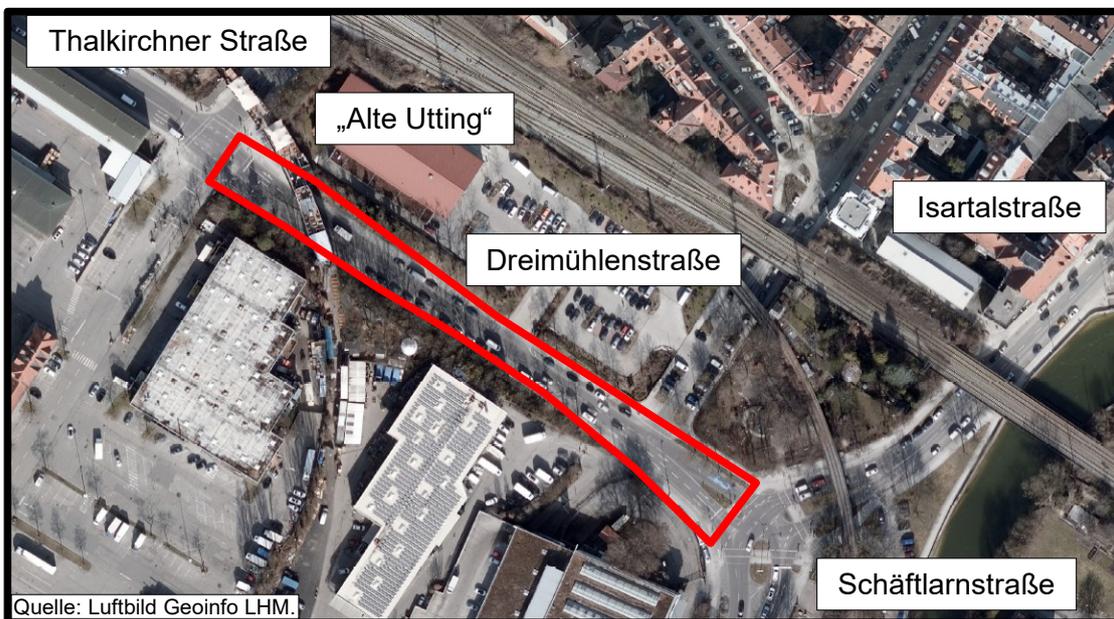
Grundzüge der weiteren Planungen

Zwischen Valleystraße und Brudermühlstraße können Radentscheid-konforme Radverkehrsanlagen voraussichtlich durch einen Fahrstreifenentfall geschaffen werden. Zwischen Valleystraße und Lindwurmstraße ist dies voraussichtlich durch einen einseitigen Parkplatzentfall und einer Verschmälerung der überbreiten Fahrbahn möglich. Vor allem durch die vorhandenen U-Bahnbauwerke können sich punktuelle Engstellen ergeben. Die Parkplätze sind teilweise baulich gefasst, deshalb sind voraussichtlich einzelne Baumfällungen notwendig. Durch den Rückbau der vorhandenen baulichen Radwege können die Gehwege im Seitenraum erheblich verbreitert werden. Davon profitiert vor allem der Bereich der nördlich der Valleystraße mit einer Geschäftsnutzung im Erdgeschoss. Im Zuge der Baumaßnahmen zur U9 bzw. der U-Bahnhaltstellen Implerstraße und Poccistraße sind perspektivisch größere Eingriffe in den Straßenraum zu erwarten.



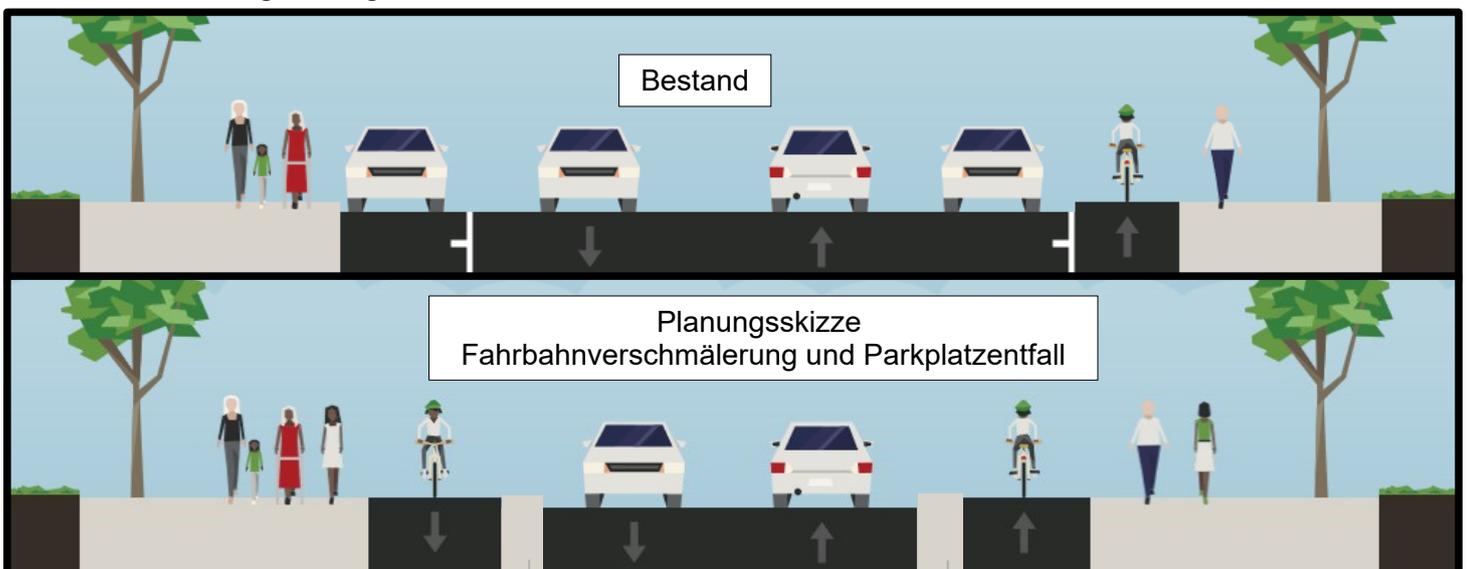
Steckbrief Lagerhausstraße zwischen Thalkirchner Straße und Isartalstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 13.000
Parkplatzangebot	ca. 35
Verkehrsstärke Rad/8h	sehr hoch ca. 3.600
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	keine Radverkehrsanlagen bzw. nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - Standort „Alte Utting“ - großes angrenzendes Entwicklungsgebiet (Schlachthof/Großmarkthalle) - Buslinienverkehr in der Thalkirchner Straße
Stufe Kommunikationskonzept	1



Grundzüge der weiteren Planungen

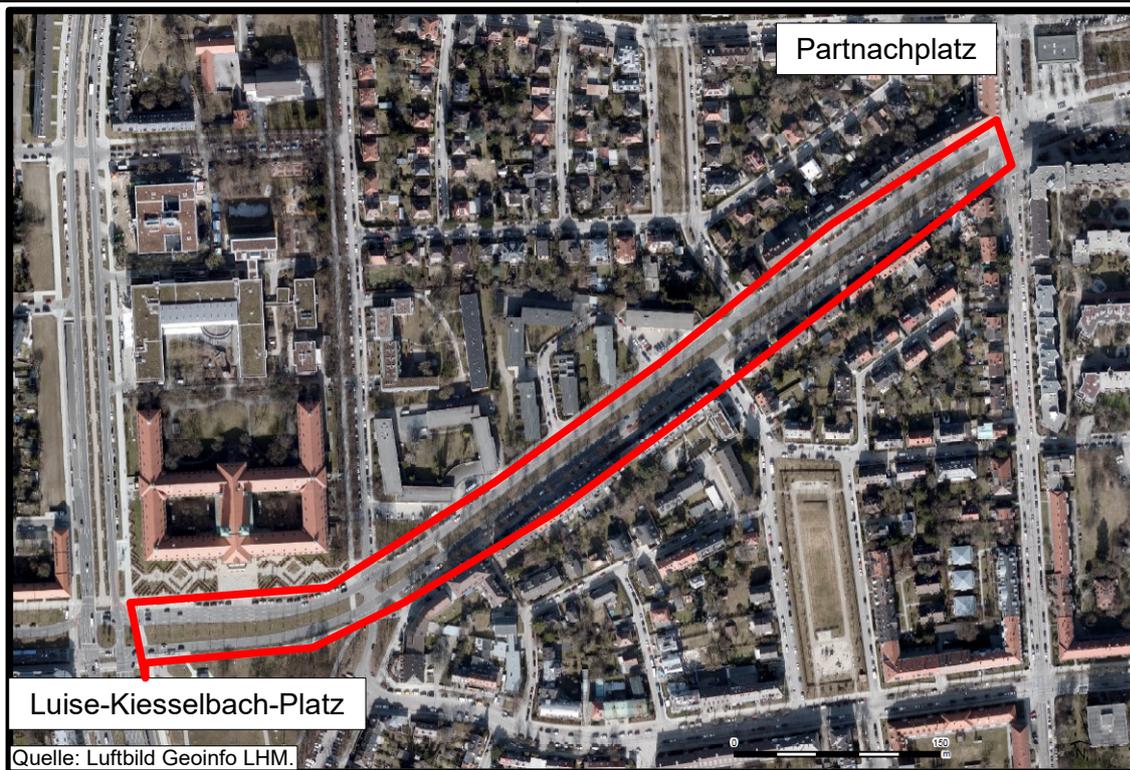
Durch einen Entfall der ca. 35 Parkplätze (Parkregelung Mischparken: Bewohnerinnen und Bewohner frei, für Nichtlizenzinhaber Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe auf 4h (Mo-Sa, 9-23h)) und einer Verschmälerung der Fahrbahn könnten voraussichtlich Radentscheid-konforme Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.



Steckbrief Albert-Roßhaupter-Straße zwischen Partnachplatz und Luise-Kiesselbach-Platz

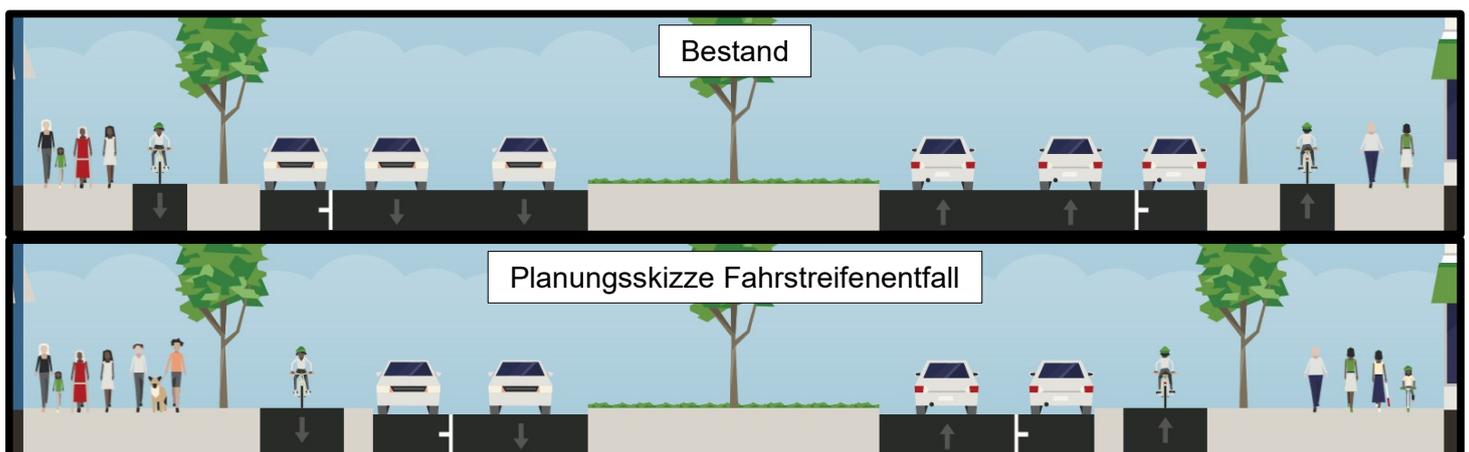
Anlage 2h

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 ca. 16.000 – 17.000
Parkplatzangebot	ca. 120
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 1.000
Streckenlänge in km	0,8
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - teilweise Geschäftsnutzung im Erdgeschoss - Buslinienverkehr - Mittelteiler
Stufe Kommunikationskonzept	1



Beschreibung

Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke bei zwei Fahrstreifen je Richtung wird eine Fahrstreifenreduktion vorgeschlagen. Der Mittelteiler ist mit Bäumen bepflanzt, deshalb wird von einem großflächigen baulichen Eingriff abgesehen. Die Parkregelungen der vorhandenen Parkplätze ist gemischt: Mischparken, Kurzzeitparken, freies Parken.



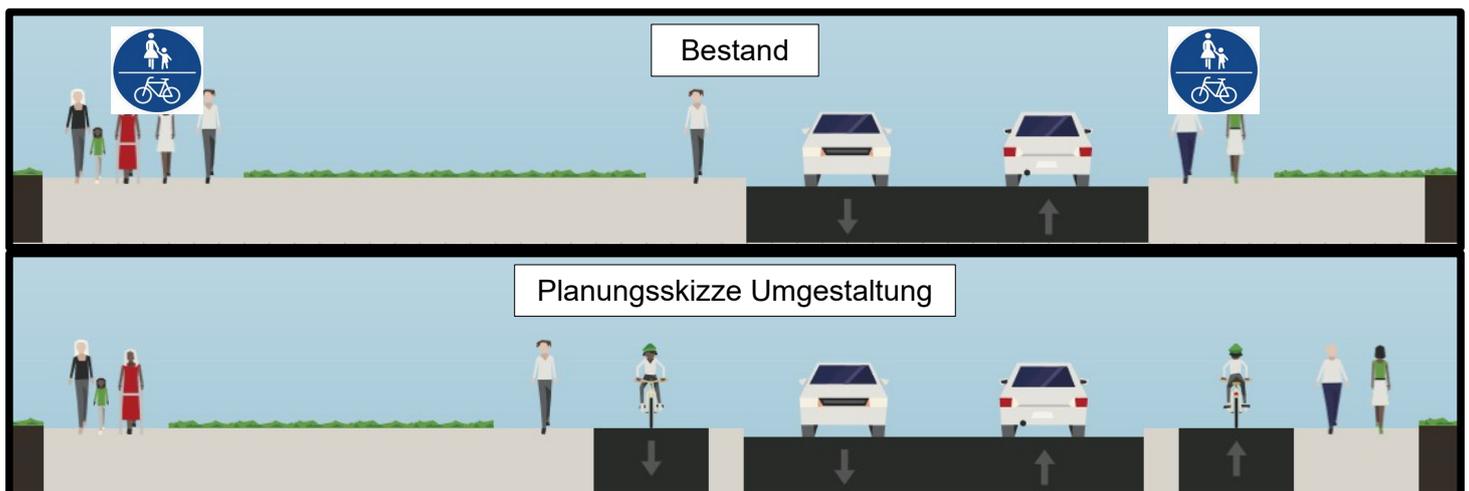
Steckbrief Nederlinger Straße zwischen Wintrichring – Baldurstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 ca. 13.000
Parkplatzangebot	0
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise gemeinsame Fuß- und Radwege bzw. nicht richtlinienkonformer baulicher Radweg
Bemerkung	- Buslinienverkehr - Anbindung an beschilderte Fahrradhaupttroute „Marienplatz – Feldmoching“, Haupttroute im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr - direktes Umfeld anbaufrei
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	1



Grundzüge der weiteren Planungen

Vor allem auf der Nordseite ist im Bestand lediglich ein schmaler gemeinsamer Fuß- und Radweg vorhanden.



Steckbrief Engelschalkinger Straße zwischen Freischütz-/ Ostpreußenstraße und Marienburger Straße / Barlowstraße

Anlage 2j

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 überbreit / ca. 3.000
Parkplatzangebot	ca. 90
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 400
Streckenlänge in km	0,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - beschilderte Fahrradhaupttroute „Äußerer Radring Nord“ - Planungen Verlängerungen Brodersenstraße - geringe Verkehrsstärke
Stufe Kommunikationskonzept	1



Grundzüge der weiteren Planungen

Aufgrund der niedrigen Verkehrsstärke kann auch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn eine Variante sein. Östlich angrenzend gibt es Planungen für die Querung der Eisenbahntrasse, die in den weiteren Überlegungen berücksichtigt wird.



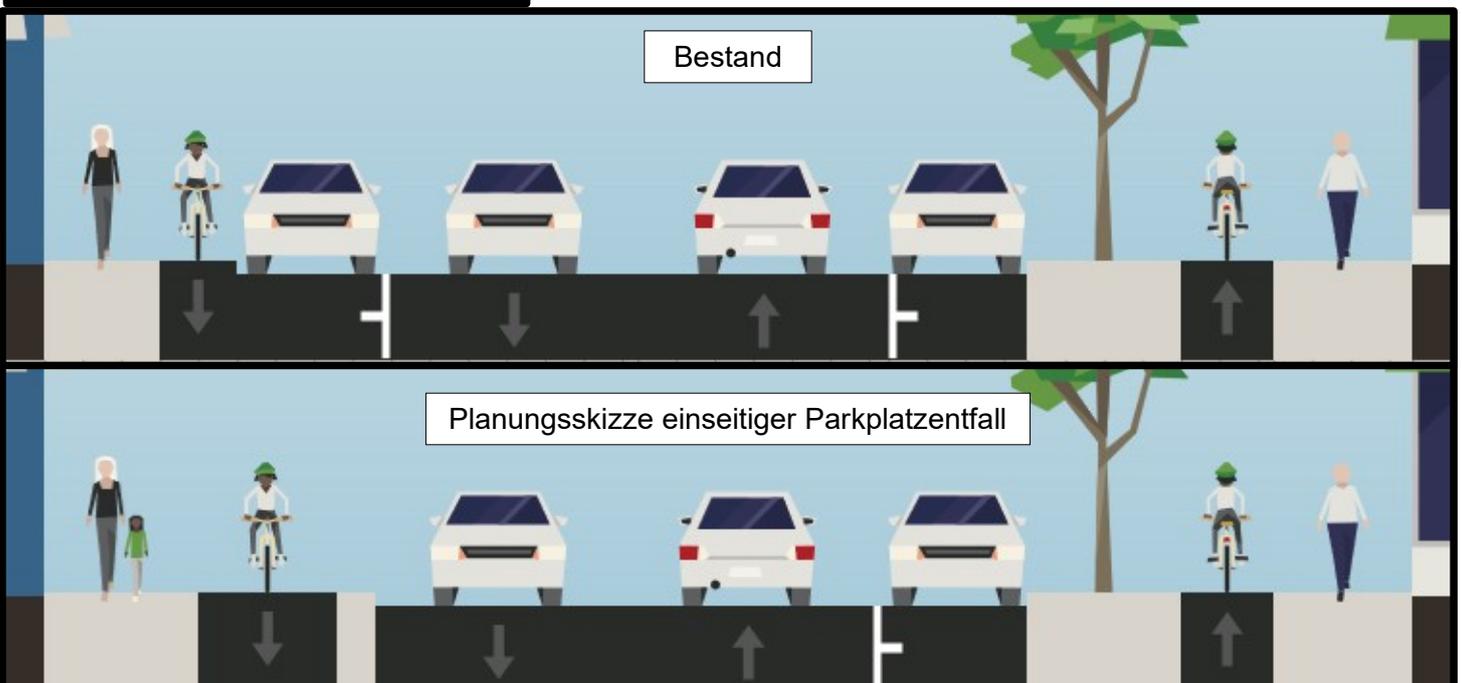
Steckbrief Vollmannstraße zwischen Denninger Straße und Engelschalkinger Straße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 ca. 10.000
Parkplatzangebot	ca. 130
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 500
Streckenlänge in km	0,7
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- sehr schmale Geh- und Radwege - z. T. Verparken des Radweges und des Baumgrabens - abschnittsweise Buslinienverkehr (X30)
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



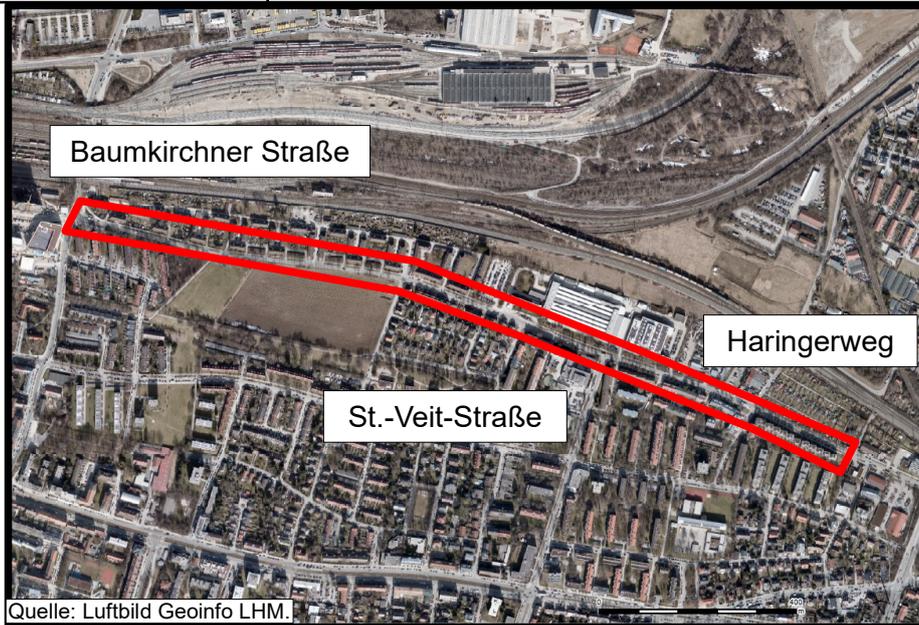
Grundzüge der weiteren Planungen

In diesem Abschnitt wäre ein Entfall der Stellplätze auf der Westseite denkbar. Dadurch könnte eine Verbreiterung des Fuß- und Radwegs auf der Westseite, eine Verbreiterung des Parkstreifens auf der Ostseite auf das Regellaß und ein Erhalt der Bäume erreicht werden. Der Alternativvorschlag zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in beide Richtungen bedingt einen beidseitigen Stellplatzentfall. Die Maße des Radentscheids können allerdings in beiden Varianten nicht realisiert werden. Trotzdem wäre eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation möglich.



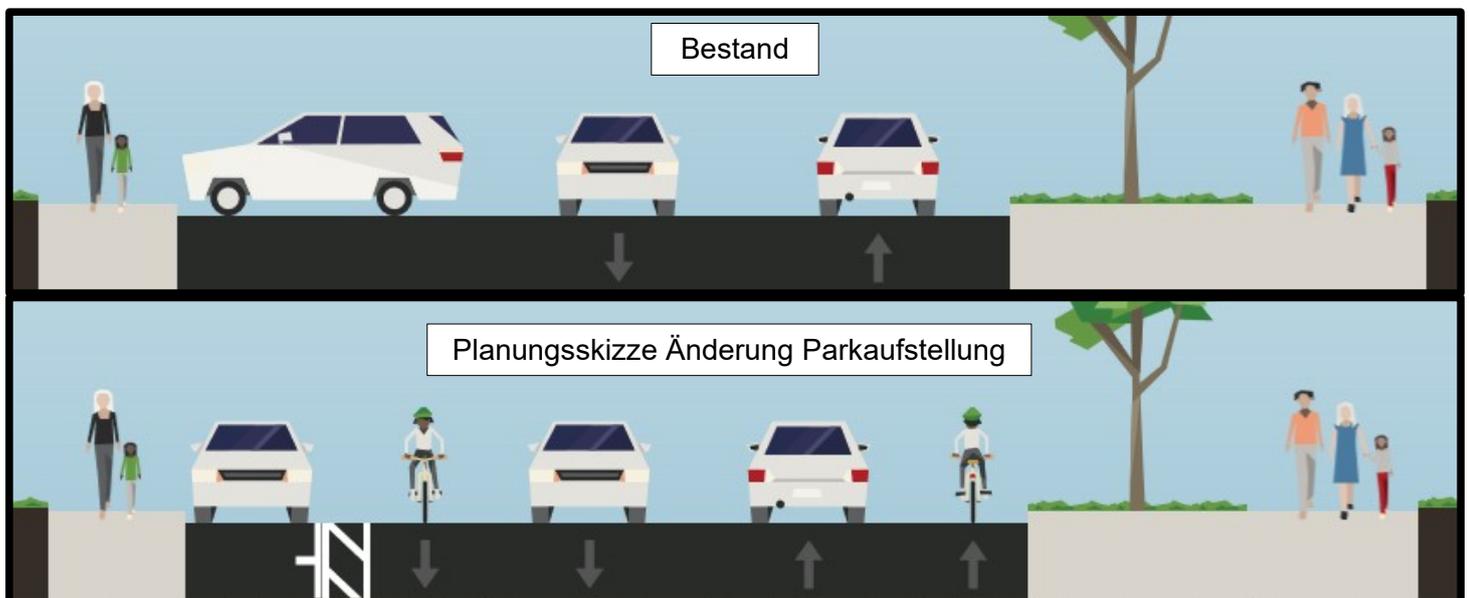
Steckbrief Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 ca. 9000 – 11.000 Kfz/24h
Parkplatzangebot	ca. 80
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 600
Streckenlänge in km	1,6
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	- Gehwege nur teilweise vorhanden - Buslinienverkehr
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



Grundzüge der weiteren Planungen

Auf der Länge des betrachteten Abschnitts unterscheiden sich die Querschnitte hinsichtlich der jeweiligen Rahmenbedingungen. Ziel für die weiteren Planungen ist ein weitgehender Erhalt des schützenswerten Baumbestands (hierfür ist ein genaues Aufmaß und eine Vitalitätsbeurteilung notwendig). Die Vorgaben können allerdings aufgrund vorhandener Breiten unter einer Aufrechterhaltung des Zweirichtungs-/ Busverkehrs nicht realisiert werden, es wird grundsätzlich eine Verbesserung im Vergleich zum Bestand angestrebt.



Steckbrief Bad-Schachener-Straße zwischen Aschheimer Straße / Melusinenstraße und St.-Michael-Straße

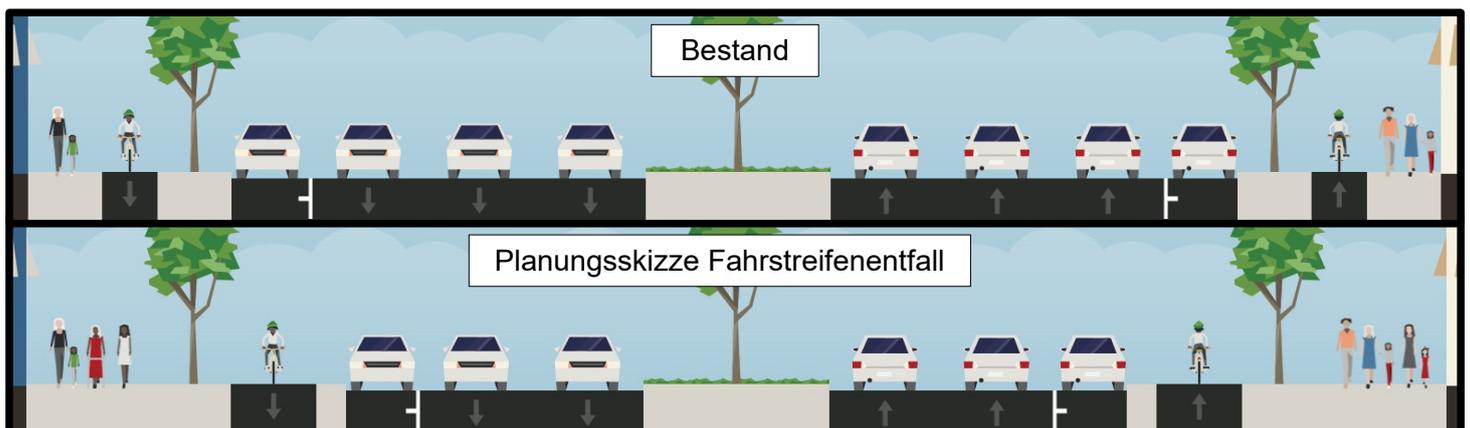
Anlage 2m

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. 2x3 ca. 18.000 – 19.000
Parkplatzangebot	ca. 320
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 1.000
Streckenlänge in km	1,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- für einen 4- bis 6-steifigen Querschnitt relativ geringe Verkehrsstärke - Buslinienverkehr - Mittelteiler
Stufe Kommunikationskonzept	2



Grundzüge der weiteren Planungen

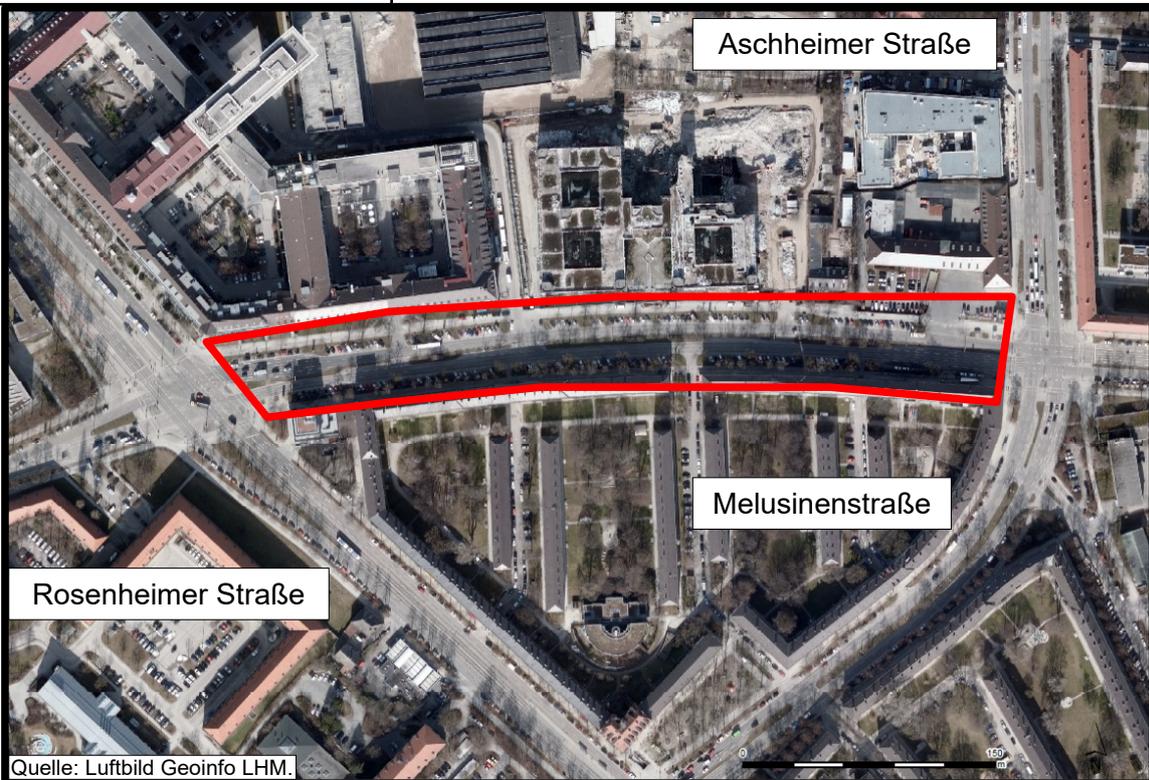
Abschnittsweise ist eine Kombination aus schmalen Fuß- und Radwegen vorhanden. Die Schrägparkplätze sind im Bestand teilweise mit Baumpflanzungen unterbrochen, weshalb bei einem baulichen Radweg auf der Seite der Fahrbahn voraussichtlich punktuelle Baumfällungen notwendig wären.



Steckbrief Anzinger Straße zwischen Rosenheimer Straße und Aschheimer Straße / Melusinenstraße

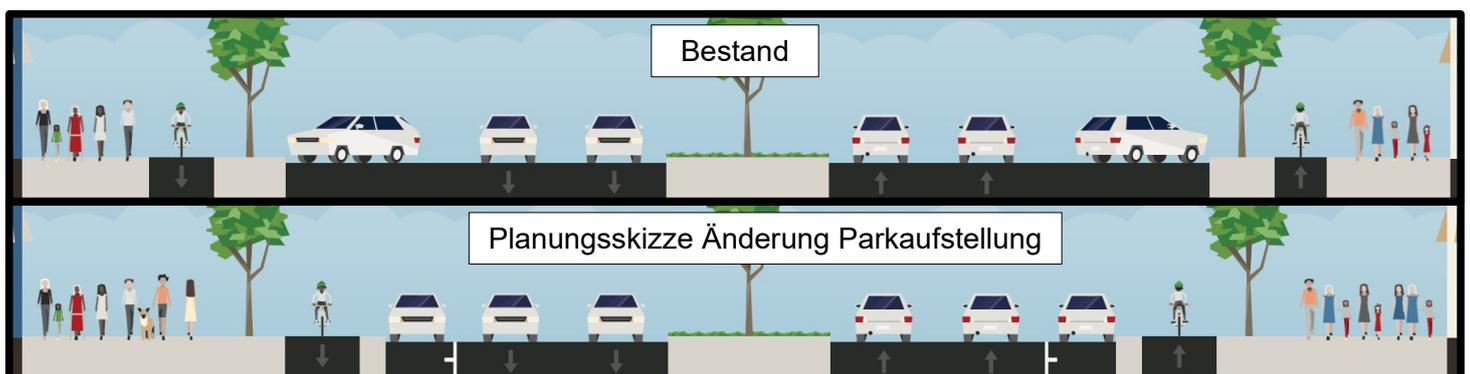
Anlage 2n

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 ca. 15.000
Parkplatzangebot	ca. 190
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 1.000
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- für einen 4-steifigen Querschnitt relativ geringe Verkehrsstärke - Mittelteiler
Stufe Kommunikationskonzept	2



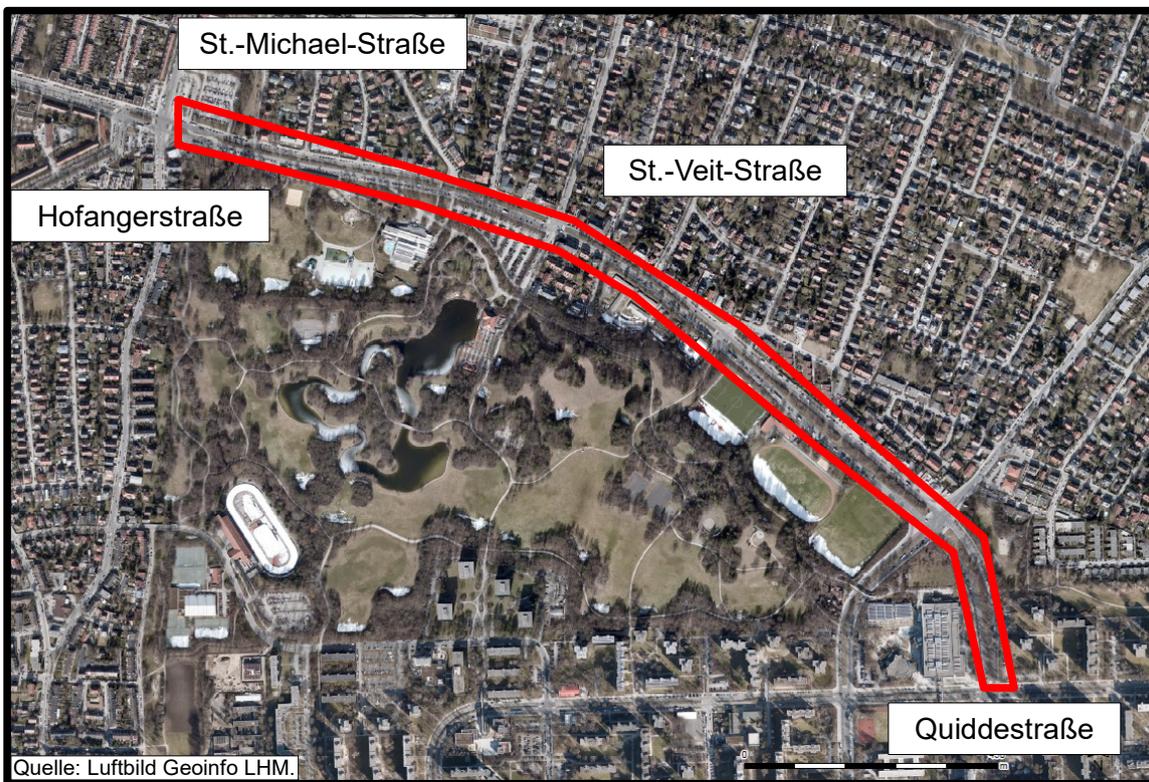
Grundzüge der weiteren Planungen

Handlungsbedarf besteht in der Anzinger Straße vordringlich auf der Südseite. Dabei müssen bestandsorientierte Varianten, ebenso wie Markierungslösungen oder fahrbahnseitige bauliche Radwege im Vergleich gegenübergestellt werden. Die Schrägparkplätze sind im Bestand teilweise mit Baumpflanzungen unterbrochen, weshalb bei einem baulichen Radweg auf der Seite der Fahrbahn voraussichtlich Baumfällungen notwendig wären.



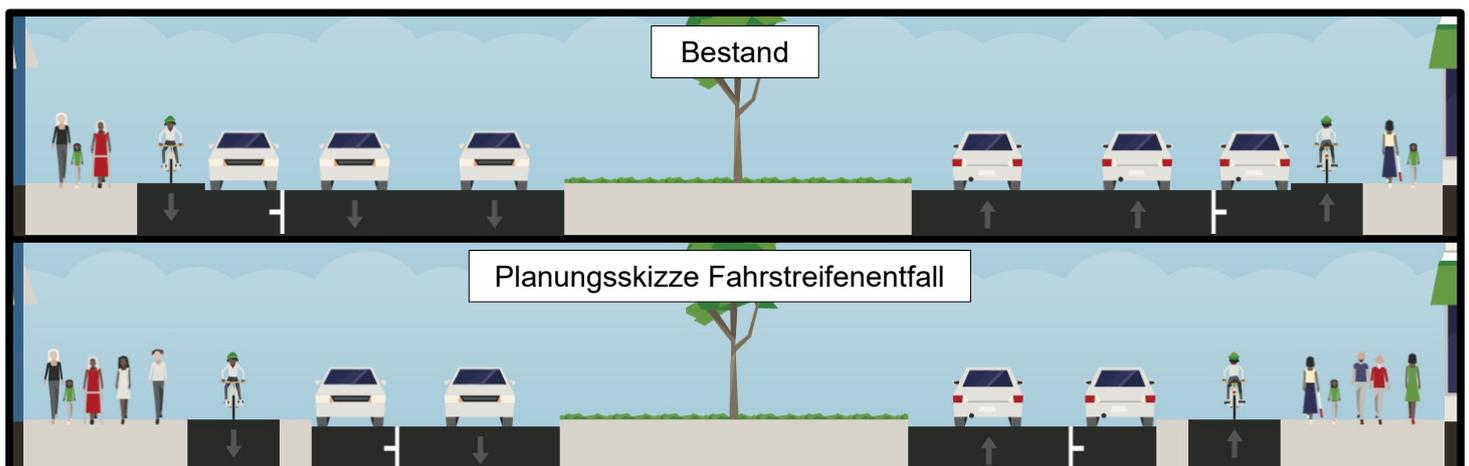
Steckbrief Heinrich-Wieland-Straße zwischen Hofangerstraße / St.-Michael-Straße und Quiddestraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 17.000 – 24.000
Parkplatzangebot	ca. 450
Verkehrsstärke Rad/13h	mittel ca. 2.000 (6-19 Uhr)
Streckenlänge in km	1,9
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- abschnittsweise Buslinienverkehr - Mittelteiler - Anschlussprojekt „Bad-Schachener-Straße“
Stufe Kommunikationskonzept	2



Grundzüge der weiteren Planungen

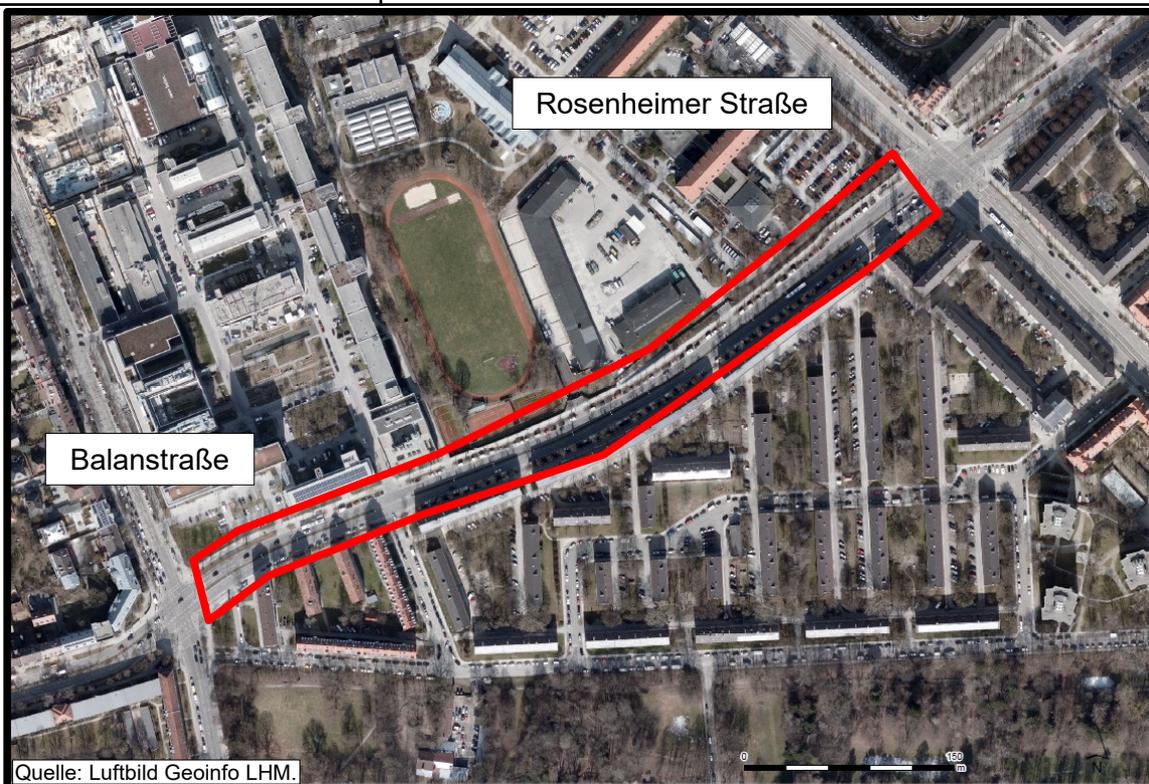
Abschnittsweise ist eine ungünstige Kombination aus Fuß- und Radwegbreiten vorhanden. Der Mittelteiler ist sehr breit und verstärkt die Trennwirkung der Straße.



Steckbrief Claudius-Keller-Straße zwischen Balanstraße und Rosenheimer Straße

Anlage 2p

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 ca. 23.000
Parkplatzangebot	ca. 160
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	0,6
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - Buslinienverkehr - Anbindung an Korridor möglicher Radschnellverbindung - Anschlussprojekte Werinherstraße / Melusinenstraße - Mittelteiler
Stufe Kommunikationskonzept	2



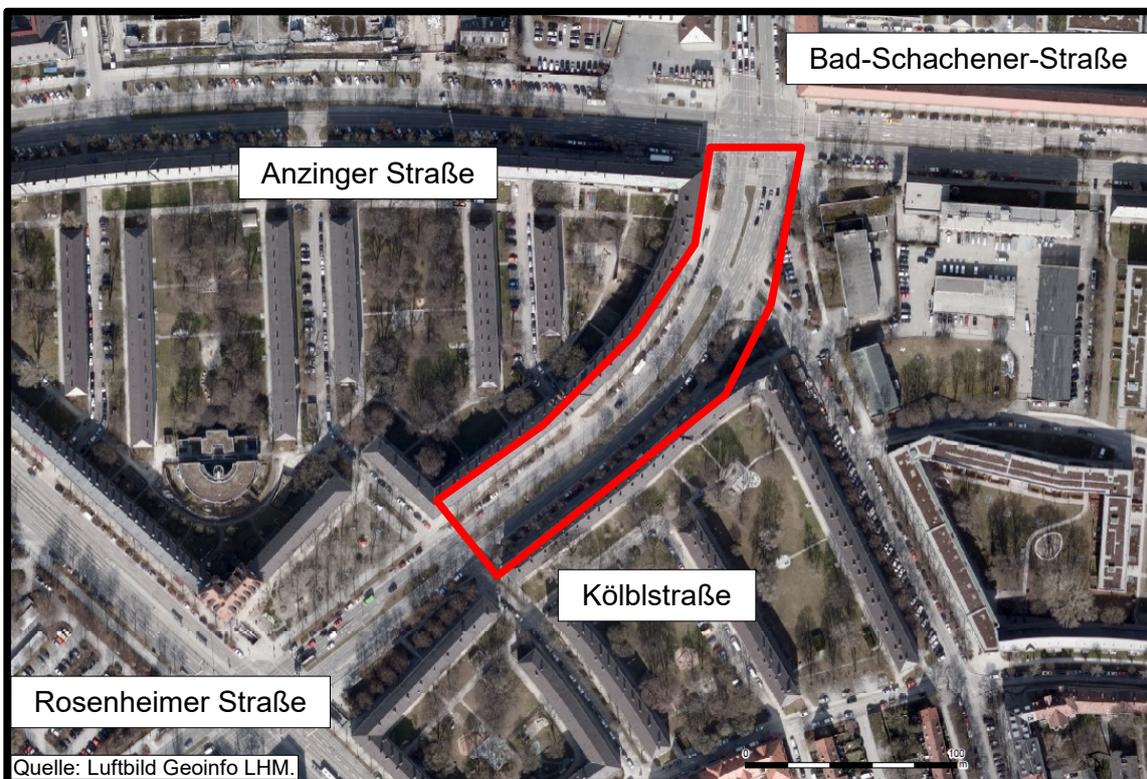
Grundzüge der weiteren Planungen

Abschnittsweise ist auf beiden Straßenseiten eine ungünstige Kombination von schmalen Fuß- und Radwegen vorhanden.



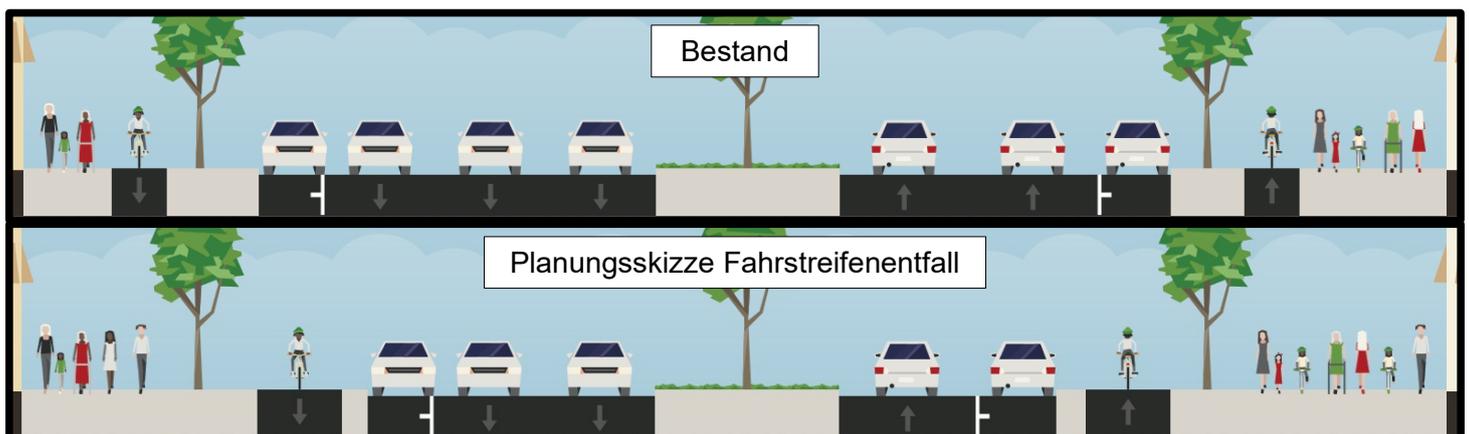
Steckbrief Melusinenstraße zwischen Kölblstraße und Bad-Schachener-Straße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. abschnittsweise 3 Fahrstreifen Richtung Süden ca. 23.000
Parkplatzangebot	ca. 60
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 1.000
Streckenlänge in km	0,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- Buslinienverkehr - Anschlussprojekte Bad-Schachener-Straße / Anzinger Straße / Karl-Preis-Platz - Mittelteiler
Stufe Kommunikationskonzept	2



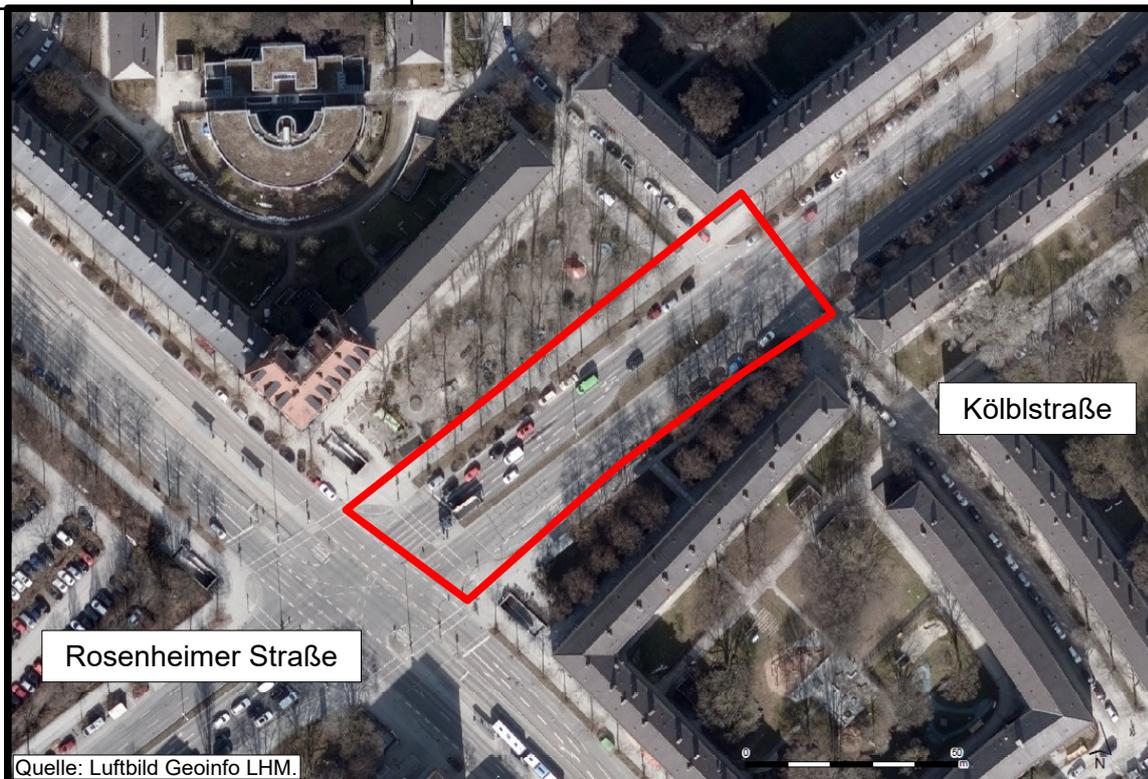
Grundzüge der weiteren Planungen

Vor allem auf der Nordseite ist im Bestand eine ungünstige Kombination von schmalen Fuß- und Radwegen vorhanden.



Steckbrief Karl-Preis-Platz zwischen Rosenheimer Straße und Kölblstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 ca. 21.000
Parkplatzangebot	ca. 20
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	0,1
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- Buslinienverkehr - Taxistandplatz - Anschlussprojekte Claudius-Keller-Straße / Melusinenstraße
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



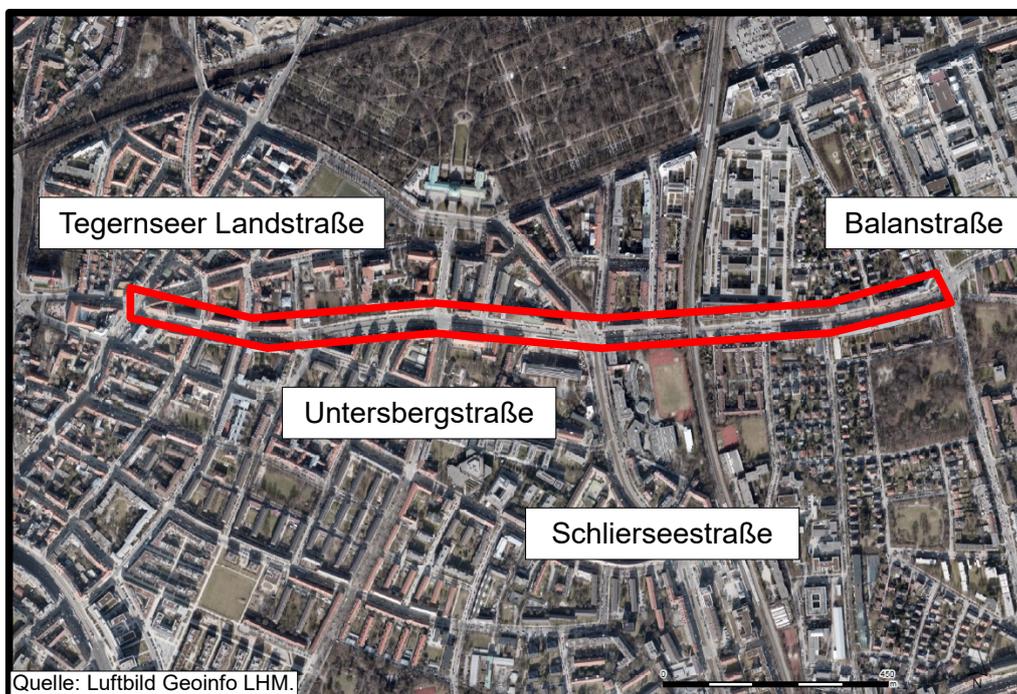
Grundzüge der weiteren Planungen

Der Karl-Preis-Platz als Ganzes ist nicht Teil der Planungen. Insbesondere die Bushaltestelle auf der südöstlichen Seite des Platzes ist bei der Erarbeitung von Varianten zu berücksichtigen.



Steckbrief Werinherstraße zwischen Tegernseer Landstraße und Balanstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 bzw. 1x2 (Einbahnregelung) ca. 8.000 – 25.000
Parkplatzangebot	ca. 300
Verkehrsstärke Rad/8h	mittel ca. 1.400
Streckenlänge in km	1,6
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - beschilderte Fahrradhaupttrouten „Äußerer Radring Süd“ und „Marienplatz-Harlaching“ - Buslinienverkehr - Eisenbahnüberführung
Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung	2



Grundzüge der weiteren Planungen

Vor allem auf der Nordseite ist im Bestand eine ungünstige Kombination von schmalen Fuß- und Radwegen vorhanden.



Steckbrief Hofmannstraße zwischen Kistlerhofstraße – Boschetsrieder Straße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 7.000
Parkplatzangebot	ca. 100
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 600
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - Kritikpunkt bei Befahrung ADFC-Radltour - Buslinienverkehr - ungünstige Bestandssituation am Knoten Hofmannstraße / Kistlerhofstraße (Schulwegsicherheit)
Stufe Kommunikationskonzept	2



Grundzüge der weiteren Planungen

Die Einrichtung von breiteren Radverkehrsanlagen ist zu Lasten der Parkplätze (außerhalb Bereich Parkraummanagement) möglich. Im südlichen Abschnitt der Hofmannstraße sind vor allem größere Gewerbebetriebe ansässig.

