

Anlage 1

Projektname	MoA geplant	Projektstand*	Unfallgeschehen (alle Verkehrsarten)	Radverkehrsaufkommen	Radinfrastruktur Handlungsbedarf	Planungskomplexität (+=schwer; +++=leicht)	Netzbedeutung	Zusammenhang Baumaßnahmen Dritter	Anmerkung (siehe Steckbriefe)
Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring	Q1 2024	6	+++	+	++	+++	+++		tödlicher Unfall, Priorität für Umsetzung der Vision Zero (Rückbauprogramm freilaufender Rechtsabbieger) mit Eigensignalisierung Rechtsabbieger Kfz-Verkehr, hohe Netzbedeutung (Radschnellverbindung München-Dachau), barrierefreier Ausbau Bushaltestellen, Vergrößerung Aufstellflächen Fußgänger*innen neben Tramgleisen.
Stiglmaierplatz	Q2 2024	4	++	+++	+++	+	+++		Konflikte durch Kombination aus sehr hohem Rad- und Fußverkehrsaufkommen mit schmalen Rad- und Fußverkehrsanlagen, hohe Netzbedeutung (mehrere beschilderte Fahrradhaupttrouten: Marienplatz - Aubing, Marienplatz – Allach, Marienplatz – Feldmoching), Planungen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zur Erweiterung der Buslinie 134 Richtung Rotkreuzplatz, enge Fuß- und Radweg auf Höhe der Kindertagesstätte in der Dachauer Straße 61.
Werinherstraße zwischen Tegernseer Landstraße und Balanstraße	Q2 2024	3	+++	++	+++	++	+++	X	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege, abschnittsweise ungünstige Kombination von schmalen Fuß- und Radwegen, hohes Unfallgeschehen für alle Verkehrsteilnehmer*innen beim Vergleich aller beauftragten REM-Maßnahmen, Anschlussprojekt für die bereits laufende Umsetzung des Abschnitts zwischen Ungsteiner Straße und Eintrachtstraße / Schlierseestraße zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung, hohe Netzbedeutung (beschilderte Fahrradhaupttrouten „Äußerer Radlring Süd“ und „Marienplatz-Harlaching“); mehrere Anträge Anliegerstraße
Ridlerstraße	Q2 2024	3	++	++	+++	++	+++		Kombination aus teilweise sehr schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und ruhendem Kfz-Verkehr, hohe Netzbedeutung (beschilderte Fahrradhaupttroute „Marienplatz-Pasing und Teil des Ammersee Radwegs“)
Ungererstraße Süd zwischen Münchner Freiheit und Mittlerer Ring	Q2 2024	3	+++	++	+++	+	++		hohes Unfallgeschehen für alle Verkehrsteilnehmer*innen beim Vergleich aller beauftragten REM-Maßnahmen, abschnittsweise sehr schmale Radwege, hohe Netzbedeutung (beschilderte Fahrradhaupttroute „Marienplatz-Allianz Arena“ sowie nach Garching); stark untermaßig, nicht ERA konform

Projektname	MoA geplant	Projektstand*	Unfallgeschehen (alle Verkehrsarten)	Radverkehrsaufkommen	Radinfrastruktur Handlungsbedarf	Planungskomplexität (+=schwer; +++=leicht)	Netzbedeutung	Zusammenhang Baumaßnahmen Dritter	Anmerkung (siehe Steckbriefe)
Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (westlicher Abschnitt)	Q2 2024	6	+	+	+++	+	++	X	T50 und großteils keine Radinfrastruktur, streckenweise ungeordnetes Parken inhaltlicher Zusammenhang mit Bebauung "Truderinger Acker" (Wohnbebauung und Kita), bauliche Radwege sind in diesem Abschnitt vorgesehen, diese würden sonst im "Nichts" enden
Engschalkinger Straße zwischen Freischütz-/ Ostpreußenstraße und Marienburger Straße / Barlowstraße	Q2 2024	4	+	+	+	+++	++		hohe Netzbedeutung (beschilderte Fahrradhaupttroute „Äußerer Radring“), geringe Komplexität der Planung => schnelle Planung und Umsetzung möglich
Nederlinger Straße / Baldurstraße zwischen Wintrichring und Knotenpunkt Dantestraße	Q3 2024	2	+	+	+++	++	+		Unstrukturierter Straßenraum mit unterschiedlichsten Nutzungen, kein durchgehendes Angebot für den Radverkehr (Schulwegsicherheit), teilweise keine Gehwege vorhanden, gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen von Fuß-, Rad- und Parkverkehr (wildes Parken mit Abstellung von Wohnwägen und -anhängern sowie gewerblichen Kfz)
Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Pettenkoferstraße	Q3 2024	2	+++	+++	+++	++	++		Zwischen Schwanthalerstraße und Bayerstraße keine Radverkehrsanlagen bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg; sehr hohes Radverkehrsaufkommen
Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße	Q3 2024	2	+++	+++	+++	+	+++		keine Radverkehrsanlagen, hohe Netzbedeutung (wichtige Radverkehrsverbindung vom Münchner Westen Richtung Innenstadt, Teil der Radschnellverbindung Richtung Starnberg)
Gebattelstraße / Schweigerstraße zwischen Zeppelinstraße und Regerstraße (Gebattelberg)	Q3 2024	2	+	+	++	+++	+++		stadteinwärts (bergab) keine Radverkehrsanlagen; Gefälle, Innerer Radring
Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz	Q3 2024	2	++	+++	+++	++	+++		Kombination aus teilweise sehr schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und ruhendem Kfz-Verkehr, hohe Netzbedeutung (beschilderte Fahrradhaupttroute „Marienplatz-Aubing“)
Lagerhausstraße	Q3 2024	2	+	+++	++	+++	+		abschnittsweise nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege bzw. keine Radverkehrsanlagen, hohes Radverkehrsaufkommen
Marsstraße zwischen Pappenheimstraße und Arnulfstraße	Q3 2024	2	++	+	+++	+++	++		abschnittsweise sehr schmale bauliche Radwege bzw. auf Gehweg abmarkierter Radweg, letztes Teilstück der Radverkehrsverbindungen Marsstraße/Elisenstraße zwischen Arnulfstraße und Altstadtring ohne angemessene Radverkehrsanlagen sowie Teil der Radverkehrsverbindung Maillingerstraße-Arnulfsteg

Projektname	MoA geplant	Projektstand*	Unfallgeschehen (alle Verkehrsarten)	Radverkehrsaufkommen	Radinfrastruktur Handlungsbedarf	Planungskomplexität (+=schwer; +++=leicht)	Netzbedeutung	Zusammenhang Bau-maßnahmen Dritter	Anmerkung (siehe Steckbriefe)
St.-Veit-Straße zwischen Kreillerstraße und Heinrich-Wieland-Straße	Q3 2024	1	++	+	+++	++	+	X	Abschnittsweise keine Radverkehrsinfrastruktur bzw. nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege, Anbindung Michaeli-Gymnasium, zeitliche Abhängigkeit mit Umbau Unterführung Heidenau-platz wegen S-Bahn Stammstrecke (Trasperrung)
Hofmannstraße	Q3 2024	1	++	++	++	+++	+		Sehr schmale bauliche Radwege mit fehlendem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, im südlichen Abschnitt Thema Schulwegsicherheit, aus Schulwegsicherheit sollte KP Kistlerhof-/ Hofmannstr umgeplant werden
Lindwurmstraße	**	4	+++	+++	+++	+++	+++		Konflikte durch Kombination aus sehr hohem Rad- und Fußverkehrsaufkommen mit schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie intensiver Erdgeschossnutzung, hohes Unfallgeschehen zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen, sehr hohe Netzbedeutung; barrierefreier Ausbau Bushaltestellen

*Übersicht wesentliche Planungsschritte

- 1 In Planung
- 2 Variantenerstellung abgeschlossen
- 3 Öffentlichkeitsveranstaltung hat stattgefunden und Beschlussvorlage wurde erstellt
- 4 Mitzeichnung Fremdreferate
- 5 BA-Anhörung
- 6 Bereit für MoA

** Zeitangabe der Stadtratsbefassung wegen noch zu führender Gespräche mit den Gewerbetreibenden noch nicht möglich.