

Radweg-Radweg Altmannsdorfer Straße zwischen Sagedergasse und Biedermannngasse

Stephan Bösch-Plepelits

skunk@xover.mud.at - <https://wien.plepe.at>

In diesem Dokument möchte ich auf den Bereich bei der Sagedergasse eingehen, einem der kritischen Punkte für einen möglichen Radweg entlang der Altmannsdorfer Straße.

Bei Restaurant Otto

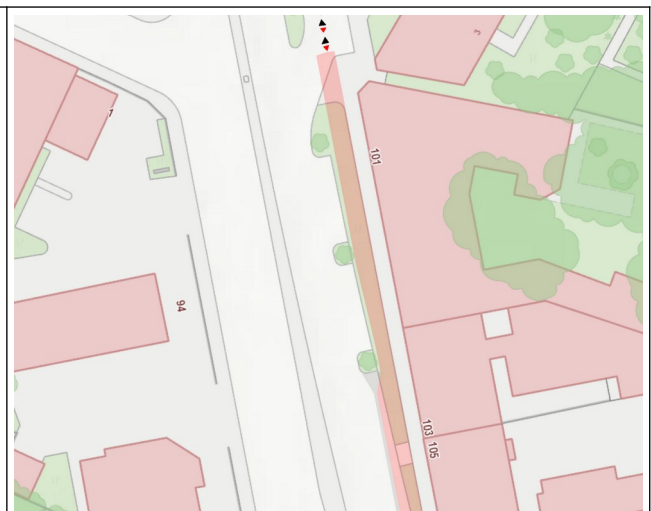
Vor der Altmannsdorfer Straße 101 bis 105 (etwas nördlich der Sagedergasse) gibt es Gehsteig, Grünstreifen und Parkspur mit Baumscheiben. Direkt vor dem Haus Sagedergasse 101 (Restaurant „Otto“) haben Gehsteig und Grünstreifen eine Breite von 5,20m brutto. Aktuell ist der Gehsteig 2,20m breit, d.h. es bleiben knappe 2,50m für einen Radweg plus 0,50m Schutzstreifen.

Bei Haus 103 ist ein letzter Baum in der Reihe wo sich der Grünstreifen noch weiter verjüngt (Gehsteig plus Grünstreifen haben 4,60m brutto). Man könnte hier Radweg und Gehsteig etwas verschmälern: 2,00m Gehsteig + 2,10m Radweg + 0,50m Schutzstreifen.

Daran angrenzend (Richtung Sagedergasse) müsste man entweder den Parkstreifen auflassen oder die Fahrspuren verschwenken (was möglicherweise sowieso notwendig ist).



Foto bei Hnr. 107 nach Norden mit Mockup des Radweges



Kreuzung Sagedergasse

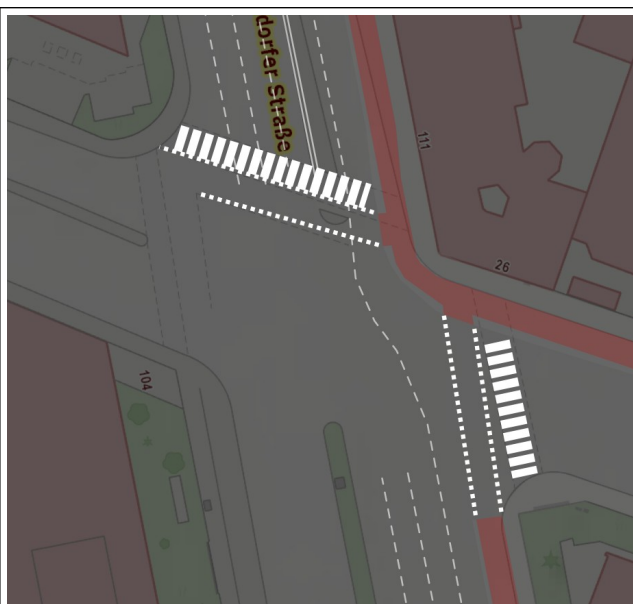
Die Kreuzung Sagedergasse ist meiner Ansicht nach der schwierigste Bereich der gesamten Strecke, da hier großer Nutzungsdruck herrscht.

Die Mittelinsel ist 3m breit, d.h. wenn man diese auflässt könnte man einen schmalen 2,00m breiten Radweg plus 1,00m Aufstellflächen unterbringen.

Besser wäre es wohl, die wenig genutzte Abbiegespur von Norden kommend zur Sagedergasse/Ost aufzulassen (Kfz-Fahrende müssen dann einen Umweg via Breitenfurter Straße – Sagedergasse fahren).



Kreuzung Sagedergasse, Blickrichtung Süden.



Die Haltestellen

Als letzten Punkt wollte ich noch auf die Haltestellen eingehen, derer gibt es ja vier: Breitenfurter Straße (N8), Sagedergasse (64B), Jungnickelweg (64B), Steinsee (64B).

Klar wäre es wünschenswert, den Radweg hinter der Haltestelle durchzuführen. Ich denke, ein Haltestellenkap mit guter Markierung (Haltelinie für den Radverkehr) und Aufstellfläche wäre ein guter Kompromiss. Man darf nicht vergessen, dass es sich um wenig frequentierte Haltestellen von unbedeutenden Linien handelt (64B verkehrt im 30-Minuten Takt).

An anderer Stelle werden Hauptradrouten (Basisnetz) mitten durch den Haltestellenbereich wichtiger Umsteigestationen geführt. Das funktioniert zwar nicht besonders gut, aber die Stadt Wien sieht nicht die Notwendigkeit daran etwas zu ändern, siehe mein [Blog-Post zur Philadelphiabrücke](#).

Quellen:

Ausschnitte Radinfrastruktur: Stadt Wien, basemap.at

Kartenhintergrund: basemap.at

Fotos: (c) Stephan Bösch-Plepelits (wenn nicht anders angegeben)