



**Konzept  
Freizeit-Radroute  
Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark „Drei Anger“)**

---

**Datum**      Version 1.0 Juni 2022

---





<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
<b>Freizeit-Radrouten statt vierspurige Hochleistungsstraße</b> .....	<b>3</b>
<b>Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien</b> .....	<b>4</b>
<b>Maßnahmen zur Umsetzung</b> .....	<b>5</b>
A. Lückenschluss Freizeit-Radweg Marchfeldkanal-Nikolsburger Gasse .....	6
B. Neuer Schotterbelag Abschnitt Draugasse – Lavantgasse .....	7
C. Neuer Radweg Verlängerung Tauschekgasse - Draugasse .....	7
D. Beidseitig Radwege Richard-Neutra-Gasse .....	8
E. Einmündung Theresa-Tauscher-Park in den Satzingerweg .....	8
F. Beidseitige Radwege Hans-Czermak-Gasse (bereits umgesetzt) .....	9
G. Neuer Geh- und Radweg Verlängerung Hans-Czermak-Gasse .....	9
H. Neue Querung Donaufelder Straße.....	10
I. Quartier „An der Schanze“ .....	10
<b>Radverkehrs-Verbesserungen im Umfeld</b> .....	<b>11</b>
1. Beidseitig Radwege Ruthner Gasse.....	11
2. Einrichtungsradweg Gerasdorfer Straße Fahrtrichtung Jedlersdorf.....	12
3. Radweg Thayagasse Fahrtrichtung Leopoldau.....	12
4. Beidseitig Radwege Siemensstraße.....	14
5. Beidseitig Radwege Leopoldauer Straße .....	14
6. Beidseitig Radwege Donaufelder Straße.....	15
7. Beidseitig Radwege Gerasdorfer Straße .....	16
8. Beidseitig Radwege Felmayergasse / Schererstraße .....	16
9. Tempo 30 km/h Dopschstraße .....	17
<b>Baukostenschätzung</b> .....	<b>17</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>18</b>
<b>Anhang</b> .....	<b>19</b>
Übersichtsliste der Maßnahmen inkl. Baukostenschätzung .....	19
Abbildungsverzeichnis .....	20



## Einleitung

Die geplante vierspurige Hochleistungsstraße B232 führt durch wertvolle Naherholungsgebiete in Wien Floridsdorf. Der Streckenverlauf der B232 bietet sich an, statt einer vierspurigen Hochleistungsstraße, eine Freizeit-Radverbindung vom Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld zum Marchfeldkanal in den Regionalpark „Drei Anger“ zu errichten.

Mit diesem Konzept einer Freizeit-Radroute - vom Donaufeld zum Marchfeldkanal - legt die Bürgerinitiative „NEIN zur B232“ gemeinsam mit der Radlobby Floridsdorf einen Diskussionsvorschlag für eine klare Alternative zur Hochleistungsstraße B232 vor. Die Maßnahmvorschläge wurden von einem Verkehrsplaner gemeinsam mit der Bürgerinitiative und der Radlobby erstellt und können um weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes in Transdanubien ergänzt werden.

## Freizeit-Radroute statt vierspurige Hochleistungsstraße

Mit dem Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld (1.500 Wohneinheiten ab 2021) und Neu-Leopoldau (1.400 Wohneinheiten bis 2021) sowie den bestehenden Bewohnenden im Einzugsbereich von zwei Kilometer am Streckenverlauf der geplanten Hochleistungsstraße, wohnen geschätzt rund 80.000 Menschen. Für die Erholungsfunktion der Bevölkerung im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk bietet sich die klimafreundliche Verkehrsanbindung der bestehenden Erholungsgebiete Marchfeldkanal bzw. Regionalpark „Drei Anger“ an. Zusätzlich werden durch eine Freizeit-Radroute auch die Naherholungsgebiete, Therese-Tauscher-Park und Wald der jungen WienerInnen bei der Katharina-Scheiter-Gasse, erschlossen.

Im Gegensatz zu einer Hauptstraße B zieht eine Freizeit-Radroute keinen Lkw und Pkw Durchzugsverkehr an und ist auch vom Flächenverbrauch und der Bodenversiegelung deutlich naturschutzfreundlicher. Die Ausführung der Freizeit-Radroute – dort wo es noch nicht bestehende Radwege gibt, sollte als wassergebundenen Decke mit einer Verkehrsraumbreite von 3,5 Meter erfolgen. Damit kann diese Route auch von Spaziergehenden genutzt werden und ermöglicht auch einen Zweirichtungsradverkehr. Für die zunehmenden Temperaturen durch den Klimawandel und um die Route frei von Hitzeinseln zu halten, sollte als Schattenspender westlich oder südlich der Freizeit-Radroute eine routenbegleitende Laubbaumreihe gepflanzt werden.

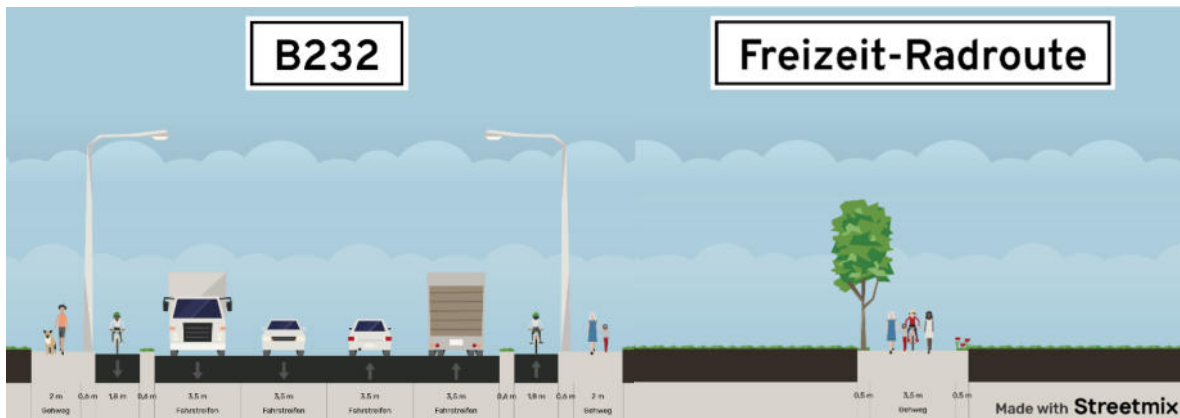


Abbildung 1: die Standardquerschnitte einer vierspurigen Hochleistungsstraße (24 Meter) und einer Freizeit-Radroute (4,5 Meter) zeigen klar den Vorteil der geringeren Flächenversiegelung.

Im Gegensatz dazu benötigt eine vierspurige Hauptstraße B eine Straßenbreite von mindestens 21 Meter und erzeugt durch die Asphaltoberfläche Hitzeinseln. Daher spricht das Gebiet eindeutig mehr für eine Freizeit-Radroute als für eine vierspurige Hochleistungsstraße mitten durch Wohn- und Naherholungsgebiete.

### Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien

Die Stadt Wien unterscheidet in ihrem Hauptradverkehrsnetz zwischen

- Basisrouten - die wichtigen Verbindungen vergleichbar mit den Hauptstraßen B (wie der B232)
- Grundnetz – Verbindungen zwischen den Basisrouten und vergleichbar mit den Hauptstraßen A (wie beispielsweise der Leopoldauer Straße)
- Erweitertes Grundnetz - zusätzliche, bezirksinterne Verbindungen

Demnach sind die 27 Basisrouten – auch wenn der Name das nicht vermuten lässt – die wichtigsten Radwege. Im Bereich der Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal sind dies die Basisrouten entlang der U1 (Wagramer Straße-Leopoldau-Gerasdorf), entlang der Brünner Straße, der Angyalföldstraße sowie entlang der S-Bahn von der Bahnhaltestelle Leopoldau bis zum Siemensplatz und weiter zur Brünner Straße. Besonders bei der letzten Basisroute ist die Routenführung südlich nicht nachvollziehbar, weil eine Routenführung nördlich in der Thayagasse direkter und schneller wäre.





#### Zeichenerklärung:

##### Bestand

- Basisnetz (Priorität 1)
- Grundnetz (Priorität 2)
- Erweitertes Grundnetz (Priorität 3)

##### Planung

- Basisnetz (Priorität 1)
- Grundnetz (Priorität 2)
- Erweitertes Grundnetz (Priorität 3)

##### Radwege in NÖ

- Bestand
- Planung

□ Wiener Stadtgrenze

□ Bezirksgrenzen

— Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger)

Abbildung 2: Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien mit Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger)

Im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien ist die Streckenführung der Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal bis auf den Abschnitt Nikolsburger Gasse und Tauschekgasse mit unterschiedlichen Prioritäten (Basisnetz, Grundnetz, Erweitertes Grundnetz) schon berücksichtigt.

### Maßnahmen zur Umsetzung

Um die Freizeit-Radroute auf einer Länge von 6,5 Kilometer zu errichten und auch das umliegende Radverkehrsnetz als Zubringer zur Freizeit-Radroute zu verbessern, werden sechs Maßnahmen an der Streckenführung der Freizeit-Radroute (A-F) sowie neun Maßnahmen (1-9) zur Verbesserung des Radverkehrs im Umfeld vorgeschlagen. Grundsätzlich wird bei Hauptstraßen A und Hauptstraßen B aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen ein baulich getrennter Radweg vorgeschlagen. Im untergeordneten Straßennetz ist bei Tempo 30 km/h das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr, bei entsprechender Geschwindigkeitsüberwachung und geringem Schwerverkehrsanteil, grundsätzlich auch für Kinder sicher und komfortabel möglich.



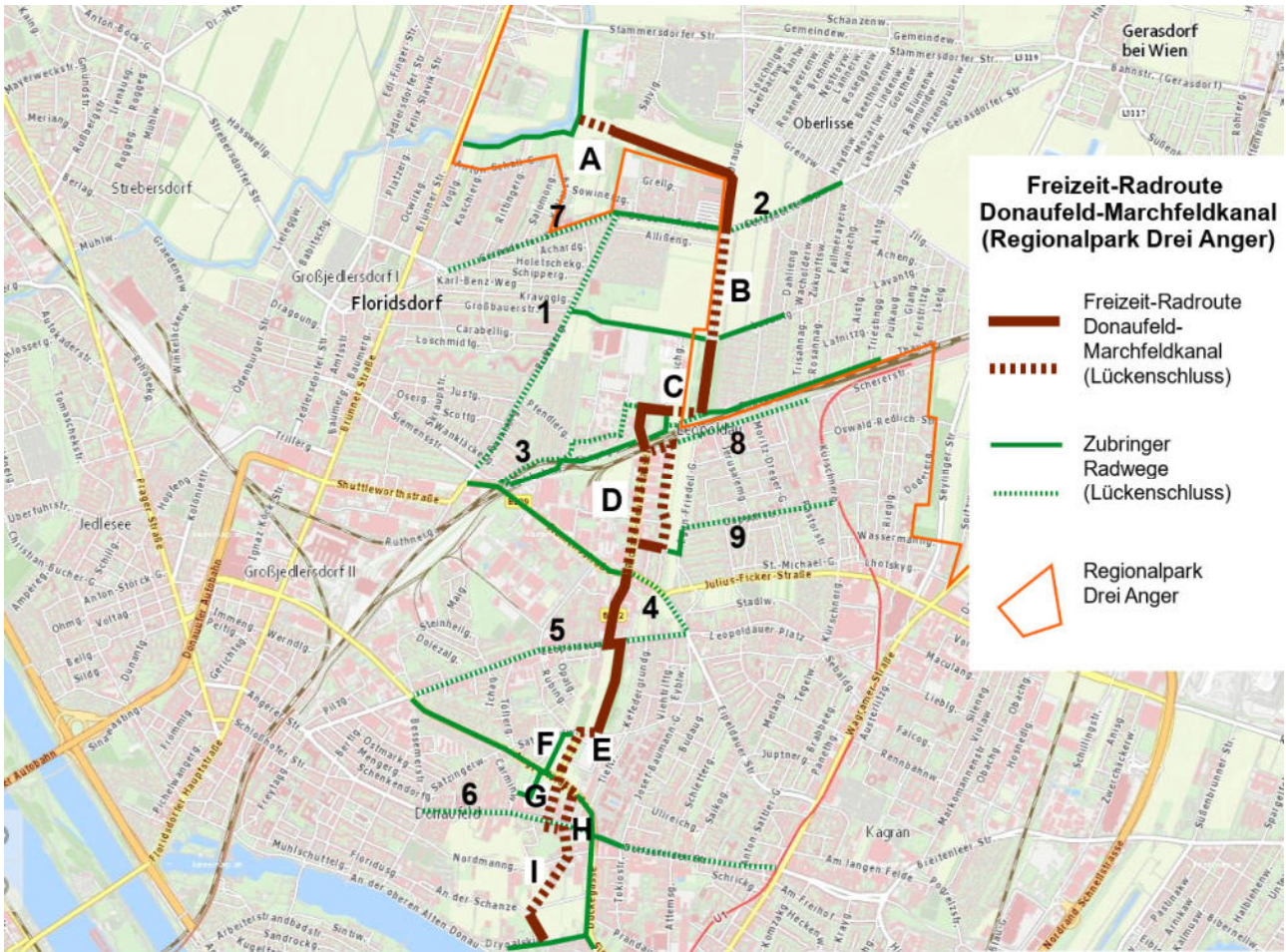


Abbildung 3: Übersichtskarte mit den 19 Maßnahmen zur Umsetzung der Freizeit-Radrout  
Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger)

### A. Lückenschluss Freizeit-Radweg Marchfeldkanal-Nikolsburger Gasse



Abbildung 4: Nikolsburger Gasse Blick Richtung Westen zum  
Marchfeldkanal

Mit der Errichtung des Freizeit-Radwegs zwischen der Draugasse und der Nikolsburger Gasse (Regionalpark Drei Anger) wurde eine attraktive Naherholungsrout sowie ein wichtiger Lückenschluss für Rad fahrende Schulkinder aus Gerasdorf zum Gymnasium Gerasdorfer Straße geschaffen. Damit dieser neue Radweg sein volles Potential ausschöpfen kann, ist noch in der Verlängerung der letzte Lückenschluss von 200 Meter zwischen der Nikolsburger Gasse und dem Marchfeldkanal notwendig.





### **B. Neuer Schotterbelag Abschnitt Draugasse – Lavantgasse**



Für den Abschnitt von der Alließengasse bis zum Radweg Katharina-Scheiter-Gasse / Lavantgasse ist die wassergebundenen Decke (Makadam) auf 600 Meter zu erneuern, um die Fahrqualität zu verbessern. Aufgrund der durch den Klimawandel zunehmenden Hitzetage in Wien ist die Pflanzung einer Baumreihe als Schattenspendler am westlichen Rand der Draugasse zu empfehlen.

*Abbildung 5: Draugasse bei der Kreuzung Lavantgasse Blick Richtung Norden*

### **C. Neuer Radweg Verlängerung Tauschekgasse - Draugasse**



*Abbildung 6: Kreuzung Tauschekgasse Petritschgasse mit der möglichen Radwegverlängerung zwischen Betriebsgebäuden (links Bild, Blick Richtung Osten) zur Draugasse (rechts Bild, Blick Richtung Westen)*

Als Alternative zur Petritschgasse soll ein Geh- und Radweg in der Verlängerung der Tauschekgasse zwischen den Betriebsgebäuden zum bestehenden Radweg mit Schotterdecke „Draugasse“ bei der Einmündung Thayagasse geführt werden. Dies ermöglicht vor allem den Bewohnenden von Neu-Leopoldau ein sicheres Gehen und Radfahren zum Grünzug Marchfeldkanal-Donaufeld.



#### **D. Beidseitig Radwege Richard-Neutra-Gasse**



*Abbildung 7: Richard-Neutra-Gasse Höhe Felmayergasse (linkes Bild, Blick Richtung Süden) sowie neuer Radweg von der Schönthalergasse (rechtes Bild, Blick Richtung Norden) bis zur Felmayergasse*

Im Abschnitt durch die Richard-Neutra-Gasse sind die derzeitigen Mehrzweckstreifen in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts auf 700 Meter durch baulich getrennte Radwege zu ersetzen.

Alternativ könnte die Freizeit-Radroute auch zusätzlich noch mit einem neuen schottergebundenen Radweg zwischen Felmayergasse und Schönthalergasse parallel zur Richard-Neutra-Gasse hinter den Gewerbegebäuden im Grünland geführt werden. Dazu ist, aber auf dem kurzen Stück Felmayergasse von der Richard-Neutra-Gasse südlich, ein Zweirichtungsradweg zu errichten.

#### **E. Einmündung Theresa-Tauscher-Park in den Satzingerweg**



*Abbildung 8: Einmündung Theresa-Tauscher-Park beim Satzingerweg Blick Richtung Norden.*

Die Einmündung des Wegs aus Theresa-Tauscher-Park auf den Gehsteig am Satzingerweg und der asphaltierten Abschrägung ist für Radfahrenden vom Fahrkomfort sehr schlecht. Aus diesem Grund hat sich daneben auch eine Abzweigung gebildet. Ein verkehrssicheres Einordnen auf die Fahrbahn des Satzingerwegs ist mit der derzeitigen Einmündung nicht möglich, daher sollte hier der Gehsteig im Bereich der Einmündung abgesenkt werden, um eine rechtwinklige Kreuzungssituation zu schaffen.

Um das Einmünden vom Satzingerweg in Fahrtrichtung Osten in den Theresa-Tauscher Park für Radfahrende zu erleichtern, wären am Satzingerweg zwei kissenartige





Bremsschwellen westlich und östlich der Einmündung als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme notwendig.

#### **F. Beidseitige Radwege Hans-Czermak-Gasse (bereits umgesetzt)**

Im Zuge des Straßenausbaus in der Hans-Czermak-Gasse wurde im Herbst für diesen Abschnitt schon beidseitig ein Einrichtungsradweg errichtet. Die Erstellung des Konzepts erfolgte im Laufe des Jahres 2021, so dass die zwischenzeitliche Verbesserung hier dokumentiert wird.

#### **G. Neuer Geh- und Radweg Verlängerung Hans-Czermak-Gasse**



*Abbildung 9: Verlängerung der Hans-Czermak-Gasse mit einem gemischtem Geh- und Radweg bis zur Donaufelder Straße in der Variante Ost oder West (beide Bilder Blick Richtung Süden).*

Zur direkten und attraktiveren Anbindung der Freizeitradroute ins Donaufeld sollen neben den bestehenden Radwegen in der Angyalföldstraße und Duckegasse in der Verlängerung der Hans-Czermak-Gasse ein neuer gemischter Geh- und Radweg zwischen der Angyalföldstraße und der Donaufelder Straße errichtet werden. Die Variante Ost entlang der Gewerbeimmobilien würde an der Donaufelder Straße auf Höhe der westlichen Baugrenzen des Quartiers „An der Schanze“ ankommen, was eine direkte Weiterführung erleichtert. Die Variante West wäre auch für Fußgehende attraktiver und würde mehr Platz für die Routenführung anbieten.



## H. Neue Querung Donaufelder Straße



Abbildung 10: Neu Rad- und Fußgehende Querung auf Höhe Donaufelder Straße 121 bzw. 133 (linkes Bild, Blick Richtung Westen, rechtes Bild Blick Richtung Osten).

Ob für die Querung der Schienenstraße Donaufelder Straße (Straßenbahnlinien 25 und 26) auf freier Strecke zwischen den Haltestellen Carminweg und Josef-Baumann-Gasse eine Verkehrslichtsignalanlage notwendig ist, muss in einer eigenen detaillierten Untersuchung analysiert werden. Mit durchschnittlich 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag in der Donaufelder Straße (Straßenverkehrszählung 2015) sind die Nettozeitlücken für Querungen ohne einer Lichtsignalanlagen zu gering. Zur Sicherung einer hohen Verkehrsflussqualität für den Radverkehr ist bei einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage auf eine sehr kurze Umlaufzeit und damit auf sehr kurze Wartezeiten für den Radverkehr zu achten.

## I. Quartier „An der Schanze“



Für den weiteren Verlauf ins Donaufeld wird eine Führung der Freizeitradroute als gemischter Geh- und Radweg an der westlichen Bebauungsgrenzen im Donaufeld (Quartier „An der Schanze“) bis zur bestehenden Straße „An der Schanze“ empfohlen. Die genaue Routenführung und bauliche Ausführung ist im Zuge der Bebauungsplanung für das Donaufeld fest zu legen.





Abbildung 11: Bebauungsplan Donauefeld mit möglicher Führung der Freizeitradroute zwischen Donauefelder Straße und An der Schanze.

## Radverkehrs-Verbesserungen im Umfeld

Neben der direkten Freizeit-Radroute Donauefeld – Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger) ist auch im Zulauf zur Freizeit Radroute die Radinfrastruktur vor allem entlang der Hauptstraßen zu verbessern. Aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten und des Schwerverkehrsanteils ist aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Hauptstraßen immer ein baulich getrennter Radweg notwendig.

### 1. Beidseitig Radwege Ruthner Gasse



Abbildung 12: Ruthnergasse auf Höhe Katharina-Scheiter-Gasse mit Mehrzweckstreifen (linkes Bild, Blick Richtung Norden), die in einem einseitigen gemischten Geh- und Radweg übergeht (rechts Bild Blick Richtung Süden).

Im Abschnitt Ruthnergasse zwischen Gerasdorfer Straße und Siemens Platz, bestehen im nördlichen Abschnitt Mehrzweckstreifen. Zwischen der Katharina-Scheiter-Gasse und der Justgasse gibt es einen benutzungspflichtigen Geh- und Zweirichtungsradweg östlich der Fahrbahn. Zwischen Justgasse und Siemensplatz existiert dann wieder einen Mehrzweckstreifen bzw. in Fahrtrichtung Gerasdorfer Straße ist das Radfahren auf der Nebenfahrbahn möglich. Der Geh- und Zweirichtungsradweg ist von seiner Verkehrsraumbreite nicht richtlinienkonform, auch sind die zweimalige Querungen der Ruthnergasse für Radfahrende in Fahrtrichtung Siemensplatz eine Gefahr und Komfortverlust. Daher wird die Errichtung eines durchgehenden Einrichtungsradswegs über eine Strecke von 1.800 Meter in Fahrtrichtung Siemensplatz empfohlen, sowie in der Gegenrichtung die Errichtung ein Einrichtungsradsweg bei bestehenden Gehsteigen bzw. sonst die Errichtung eines Geh- und Radwegs.





## 2. **Einrichtungsrادweg Gerasdorfer Straße Fahrtrichtung Jedlersdorf**



Abbildung 13: Gerasdorfer Straße Höhe Dahliengasse Blick Richtung Westen

Auf der Gerasdorfer Straße im Abschnitt zwischen der Dahliengasse und der Draugasse fehlt in Fahrtrichtung Jedlersdorf, über eine Strecke von 500 Meter ein Einrichtungsrادweg. In die Gegenrichtung besteht ein Einrichtungsrادweg, aus Gründen der subjektiven Verkehrssicherheit ist jedoch auf einer Hauptstraße A ein baulich getrennter Radweg zu empfehlen. Daher ist

diese Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen.

## 3. **Radweg Thayagasse Fahrtrichtung Leopoldau**



Abbildung 14: Gemischter einseitiger Geh- und Radweg mit Nutzungskonflikten in der Thayagasse zwischen Pfendlergasse (linkes Bild Blick Richtung Westen) und Siemensstraßen (rechtes Bild Blick Richtung Osten)

Die Thayagasse ist in der Netzhierarchie nicht als Hauptstraße aufgeführt, doch aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zur Petritschgasse und dem relativ hohen Schwerverkehrsanteil ist eine getrennte Führung für Radfahrende notwendig. Im Abschnitt Siemensstraße bis Petritschgasse besteht ein Geh- und Zweirichtungsrادweg nördlich der Thayagasse. Dieser ist aber aufgrund der hohen Fußgeher- und Radfahrerfrequenzen, im Bereich der S-Bahn Haltestelle Siemensstraße ,nicht breit genug, so dass eine Verbreiterung um einen Meter für den Abschnitt bis zur Pfendlergasse notwendig ist.



Abbildung 15: Einfahrt Hochbahngasse (links Bild, Blick Richtung Osten) sowie Radfahren gegen die Einbahn in der Hochbahngasse (rechts Bild, Blick Richtung Westen)

Zusätzlich ist bei der Kreuzung Thayagasse Hochbahngasse bei der S-Bahn Station, die Einmündung des Radwegs von der Siemensstraße in die Hochbahngasse zu verbessern. Zur besseren Anbindung von Neu-Leopoldau sollte zusätzlich zum Schutzweg in der Thayagasse auf Höhe der Pfendlergasse auch eine Radfahrerüberfahrt für die Einfahrt in die Hochbahngasse errichtet werden. Die weitere Radfahranbindung über die Pfendlergasse und die Marischkapromenade wird gerade umgesetzt.

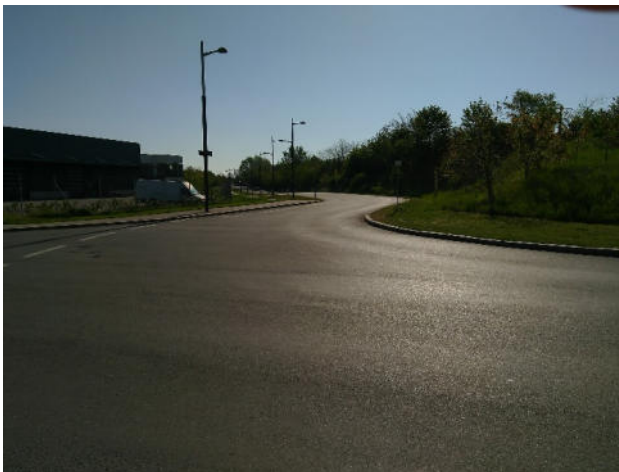


Abbildung 16: Mehrzweckstreifen in der Thayagasse bei der Kreuzung Thayagasse Petritschgasse Blick Richtung Osten

Östlich der Petritschgasse sind die Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn, aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, nur bedingt geeignet. Die Einmündung in den geschotterten Radweg „Draugasse“ bei Beginn der Tempo 30 km/h Zone sollte für eine sichere Querung genutzt und eine kissenartige Bremsschwelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme umgesetzt werden.



#### **4. Beidseitig Radwege Siemensstraße**



*Abbildung 17: Siemensstraße aus Sicht der Richard-Neutra-Gasse (linkes Bild, Blick Richtung Osten) und aus Sicht des Leopoldauer Platzes (rechtes Bild, Blick Richtung Westen)*

Die Siemensstraße als Hauptstraße B weist westlich der Richard-Neutra-Gasse baulich getrennte Radwege auf. Der Abschnitt östlich der Richard-Neutra-Gasse bis zum Leopoldauer Platz weist aber keinerlei Radinfrastruktur auf. Ob die, im Bebauungsplan freigehaltene, neuen Trasse und Einmündung in die Julius-Ficker-Straße vom Verkehrsaufkommen und den Klimaschutzziele im Verkehr her überhaupt notwendig ist, sollte in einer eigenen Verkehrsuntersuchung analysiert werden. Um den Radfahrenden wie beispielsweise Mittelschulkinder das sichere Radfahren zu ermöglichen, ist eine getrennte Radinfrastruktur für diesen Abschnitt notwendig.

#### **5. Beidseitig Radwege Leopoldauer Straße**

Auch auf der Leopoldauerstraße fehlen zwischen dem Leopoldauer Platz und der Heinrich-von-Buol-Gasse Radwege, obwohl der Straßenraum mit 23 Meter Breite genügend Platz, für durchgehende beidseitige baulich getrennte Einrichtungradwege, bieten würde.





Abbildung 18: Kreuzung Leopoldauer Straße / Josef-Brazdovics-Straße mit Blick Richtung Westen (linkes Bild) und Blick Richtung Osten (rechtes Bild).

## 6. Beidseitig Radwege Donaufelder Straße

Analog zur Leopoldauer Straße fehlen auch in der Donaufelder Straße – mit Ausnahme auf den kurzen Abschnitt zwischen Dückegasse und Josef-Baumann-Gasse – baulich getrennte Radwege in beide Richtungen. In der Donaufelder Straße kommen für die Radfahrenden auch noch die besonders gefährlichen Straßenbahnschienen hinzu, so dass aus Gründen der Verkehrssicherheit hier starker Handlungsbedarf für eine durchgehend baulich getrennte Radinfrastruktur besteht.



Abbildung 19: Donaufelder Straße auf Höhe der Dückegasse mit Blick Richtung Westen (linkes Bild) und bei der Kreuzung Josef-Baumann-Gasse mit Blick Richtung Westen (rechtes Bild).



## 7. Beidseitig Radwege Gerasdorfer Straße



Abbildung 20: Gerasdorfer Straße auf Höhe der Ruthnergasse mit Blick Richtung Westen

Derzeit gibt es auf der Gerasdorfer Straße im Bereich zwischen der Ruthnergasse und der Schotterfeldgasse als Radinfrastruktur einen Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn. Als Vorrangstraße und Hauptstraße A sind die Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken auf der Gerasdorfer Straße für ein attraktives Radfahren nur bedingt geeignet. Besonders für Schulkinder am Ella-Linges-Gymnasium - Gerasdorfer Straße 103 ist das Radfahren in die Schule ohne baulich getrennten Radweg wenig attraktiv. Daher ist für diesen Bereich beidseitig durchgehend ein baulich getrennter Einrichtungsradweg notwendig und sinnvoll.

## 8. Beidseitig Radwege Felmayergasse / Schererstraße



Abbildung 21: Felmayergasse bei der Richard-Neutra-Gasse in Blick Richtung Osten (linkes Bild) und Schererstraße auf Höhe Kürschnergasse in Blick Richtung Westen (rechtes Bild)

Die Felmayergasse und in weiterer Folge die Schererstraße als Nebenstraße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist ohne baulich getrennte Radwege für Radfahrende nicht sicher genug. Alternativ könnte die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden, da aber das Straßenraumprofil genug Platz für beidseitige Einrichtungsradwege zulässt, ist für diesen Bereich beidseitig durchgehend ein baulich getrennter Einrichtungsradweg notwendig und sinnvoll.



## 9. Tempo 30 km/h Dopschstraße



Abbildung 22: Dopschstraße bei der Egon-Friedell-Gasse mit Blick Richtung Osten (linkes Bild) und bei der Kreuzung Moritz-Dreger-Gasse in Blick Richtung Westen (rechtes Bild)

Die Dopschstraße als Nebenstraße spielt, als Zubringer zur neuen Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal aus der Großfeldsiedlung, eine wichtige Rolle. Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit ist eine Reduktion der höchst zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h notwendig. Alternativ müssten beidseitig Einrichtungsradswege errichtet werden.

### Baukostenschätzung

Auf Basis der veröffentlichten Durchschnittswerte für den Straßenbau und dem Flächenbedarf werden die voraussichtlichen Baukosten für die Maßnahmen abgeschätzt.

Durchschnittliche Baukosten (Deutschland 2005) Quelle: www.voeb.de	EUR / m <sup>2</sup>
Hauptverkehrsstraße (z. B. Kreisstraße), Industriestraße II / III	84-79
Gehwege mit Asphaltdecke	25

Der Baukostenindex der Statistik Austria zeigt bei den Straßenbaukosten für den Zeitraum 2005-2020 eine Preissteigerung von 43%.

Durchschnittliche Baukosten (Preisstand 2020) Quelle: eigene Berechnungen	EUR / m <sup>2</sup>
Hauptverkehrsstraße (z. B. Kreisstraße), Industriestraße II / III	120-113
Gehwege mit Asphaltdecke	36

Andere Quellen sprechen eher von 60-100 Euro pro Quadratmeter Radweg ([tagesspiegel.de](http://tagesspiegel.de), 12.04.2016), so dass für schottergebundene Radwege mit 36 Euro / Quadratmeter und für asphaltierte Radwege mit 60 Euro / Quadratmeter gerechnet wird. Da Radwege für Schneeräumfahrzeuge vom Unterbau inzwischen wie normale Straßen





ausgeführt werden, sind die geschätzte Baukosten von rund 2,8 Mio. Euro eher als Untergrenze anzusehen.

Die im Regierungsprogramm der Stadt Wien 2020-2025 angekündigten 20 Millionen Radbudget pro Jahr würden – umgerechnet auf die Bevölkerung von Floridsdorf von rund 170.000 Einwohner ein jährliches Radbudget von 1,8 Mio. Euro für Radverkehrsprojekte in Floridsdorf bedeuten.

Somit wäre die Umsetzung der Maßnahmen für die Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger) auf einer Strecke von 13,5 Kilometer mit rund 2,8 Mio. Euro weniger als das Zweijahres-Radbudget für Floridsdorf.

Von den vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich 11,6 Kilometer mit geschätzten Baukosten von rd. 2,7 Mio. Euro auf dem Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien und können daher aus dem Zentralbudget der Stadt Wien finanziert werden.

## **Zusammenfassung**

Zusammenfassend gesehen ist die Freizeit-Radroute Donaufeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger) eine wichtige Ergänzung um das Potential der Naherholungsfunktion besser heben zu können und den geschätzten 80.000 Bewohnenden, im Einzugsbereich in Floridsdorf, eine gesunde und umweltfreundliche Freizeit-Radroute in die Grüngebiete zu ermöglichen. Das Kernstück der 6,5 Kilometer langen Freizeit-Radroute ist mit Verbesserungen auf weniger als der Hälfte der bestehenden Strecke (3,5 Kilometer) relativ kostengünstig - um geschätzte 0,75 Mio. Euro - realisierbar. Die weiteren 2,0 Mio. Euro für Maßnahmen (10 Kilometer) beziehen sich auf die Zubringer-Radwege, um das sichere Radfahren von den Wohngebieten zur Freizeit-Radroute zu ermöglichen.

Von den vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich 11,6 Kilometer mit geschätzten Baukosten von rd. 2,7 Mio. Euro auf dem Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien und können daher aus dem Zentralbudget der Stadt Wien finanziert werden.

Bei Umsetzung der Freizeit-Radroute hat diese aber auch das Potential, als Fahrrad-Pendlerverbindung zur Entlastung der Rad-Langstrecke Wagramer Straße sowie der Rad-Langstrecke Brünner Straße, beizutragen.



## Anhang

### Übersichtsliste der Maßnahmen inkl. Baukostenschätzung

Nr	Straße	Maßnahme	Länge (Meter)	Breite (Meter)	Baukosten (EUR/m <sup>2</sup> )	geschätzte Baukosten (EUR)	Hauptradverkehrsnetz
A	Nikolsburger Gasse	neuer Radweg mit Schotterdecke	200	3,5	36	25 000	Nein
B	Draugasse	Schotterdecke	600	3,5	36	76 000	Ja
C	Tauschekgasse	neuer Radweg mit Schotterdecke	200	3,5	36	25 000	Nein
D	Richard-Neutra-Gasse	beidseitige Einrichtungsradwege	700	4	60	168 000	Ja
D	Richard-Neutra-Gasse	Neuer Radweg mit Schotterdecke	650	3,5	36	82 000	Nein
E	Satzingerweg	Einmündung	20	12	120	29 000	Ja
F	Hans-Czermak-Gasse	beidseitige Einrichtungsradwege (bereits umgesetzt)	300	4	60	72 000	Ja
G	Hans-Czermak-Gasse	Verlängerung Neuer Geh- und Radweg	250	4	60	60 000	Ja
H	Querung Donaufelder Straße	neue Querung Donaufelder Straße	20	27	120	65 000	Ja
I	Quartier "An der Schanze"	Neuer Geh- und Radweg Donaufelder Straße-An der Schanze	600	4	60	144 000	Ja
1	Ruthner-Gasse	beidseitige Einrichtungsradwege	1 800	4	60	432 000	Ja
2	Gerasdorfer Straße	einseitiger Einrichtungsradweg (Lückenschluss)	500	2	60	60 000	Ja
3	Thayagasse West	Verbreiterung Zweirichtungsradweg (Lückenschluss)	400	1	60	24 000	Ja
3	Thayagasse Ost	Einmündung	10	12	120	14 000	Ja
4	Siemensstraße	beidseitige Einrichtungsradwege	500	4	60	120 000	Ja
5	Leopoldauer Straße	beidseitige Einrichtungsradwege	1 700	4	60	408 000	Ja
6	Donaufelder Straße	beidseitige Einrichtungsradwege	2 200	4	60	528 000	Ja
7	Gerasdorfer Straße	beidseitige Einrichtungsradwege	1 000	4	60	240 000	Ja
8	Felmayergasse / Schererstraße	beidseitige Einrichtungsradwege	1 000	4	60	240 000	Ja
9	Dopschstraße	Tempo 30 km/h	800	-	-	-	Nein
<b>Summe</b>			<b>13 450</b>			<b>2 812 000</b>	



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: die Standardquerschnitte einer vierspurigen Hochleistungsstraße (24 Meter) und einer Freizeit-Radroute (4,5 Meter) zeigen klar den Vorteil der geringeren Flächenversiegelung. ....	4
Abbildung 2: Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien mit Freizeit-Radroute Donauefeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger).....	5
Abbildung 3: Übersichtskarte mit den 19 Maßnahmen zur Umsetzung der Freizeit-Radroute Donauefeld-Marchfeldkanal (Regionalpark Drei Anger) .....	6
Abbildung 4: Nikolsburger Gasse Blick Richtung Westen zum Marchfeldkanal .....	6
Abbildung 5: Draugasse bei der Kreuzung Lavantgasse Blick Richtung Norden .....	7
Abbildung 6: Kreuzung Tauschekgasse Petritschgasse mit der möglichen Radwegverlängerung zwischen Betriebsgebäuden (links Bild, Blick Richtung Osten) zur Draugasse (rechts Bild, Blick Richtung Westen) .....	7
Abbildung 7: Richard-Neutra-Gasse Höhe Felmayergasse (linkes Bild, Blick Richtung Süden) sowie neuer Radweg von der Schönthalergasse (rechtes Bild, Blick Richtung Norden) bis zur Felmayergasse .....	8
Abbildung 8: Einmündung Theresa-Tauscher-Park beim Satzingerweg Blick Richtung Norden. ....	8
Abbildung 9: Verlängerung der Hans-Czermak-Gasse mit einem gemischtem Geh- und Radweg bis zur Donauefelder Straße in der Variante Ost oder West (beide Bilder Blick Richtung Süden). ....	9
Abbildung 10: Neu Rad- und Fußgehende Querung auf Höhe Donauefelder Straße 121 bzw. 133 (linkes Bild, Blick Richtung Westen, rechtes Bild Blick Richtung Osten).....	10
Abbildung 11: Bebauungsplan Donauefeld mit möglicher Führung der Freizeitradroute zwischen Donauefelder Straße und An der Schanze.....	11
Abbildung 12: Ruthnergasse auf Höhe Katharina-Scheiter-Gasse mit Mehrzweckstreifen (linkes Bild, Blick Richtung Norden), die in einem einseitigen gemischten Geh- und Radweg übergeht (rechts Bild Blick Richtung Süden). .....	11
Abbildung 13: Gerasdorfer Straße Höhe Dahliengasse Blick Richtung Westen .....	12
Abbildung 14: Gemischter einseitiger Geh- und Radweg mit Nutzungskonflikten in der Thayagasse zwischen Pfendlergasse (linkes Bild Blick Richtung Westen) und Siemensstraßen (rechtes Bild Blick Richtung Osten) .....	12
Abbildung 15: Einfahrt Hochbahngasse (links Bild, Blick Richtung Osten) sowie Radfahren gegen die Einbahn in der Hochbahngasse (rechts Bild, Blick Richtung Westen) .....	13
Abbildung 16: Mehrzweckstreifen in der Thayagasse bei der Kreuzung Thayagasse Petritschgasse Blick Richtung Osten.....	13
Abbildung 17: Siemensstraße aus Sicht der Richard-Neutra-Gasse (linkes Bild, Blick Richtung Osten) und aus Sicht des Leopoldauer Platzes (rechtes Bild, Blick Richtung Westen).....	14
Abbildung 18: Kreuzung Leopoldauer Straße / Josef-Brazdovics-Straße mit Blick Richtung Westen (linkes Bild) und Blick Richtung Osten (rechtes Bild).....	15
Abbildung 19: Donauefelder Straße auf Höhe der Dückegasse mit Blick Richtung Westen (linkes Bild) und bei der Kreuzung Josef-Baumann-Gasse mit Blick Richtung Westen (rechtes Bild).....	15
Abbildung 20: Gerasdorfer Straße auf Höhe der Ruthnergasse mit Blick Richtung Westen .....	16
Abbildung 21: Felmayergasse bei der Richard-Neutra-Gasse in Blick Richtung Osten (linkes Bild) und Schererstraße auf Höhe Kürschnergasse in Blick Richtung Westen (rechtes Bild).....	16
Abbildung 22: Dopschstraße bei der Egon-Friedell-Gasse mit Blick Richtung Osten (linkes Bild) und bei der Kreuzung Moritz-Dreger-Gasse in Blick Richtung Westen (rechtes Bild).....	17