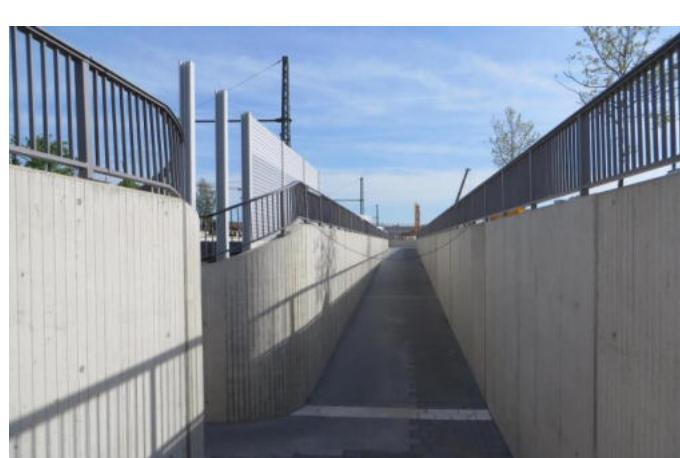




Moderne Radabstellmöglichkeit Wien

Quelle: <https://www.google.com/search?q=radabstellanlagen+wien&rlz>

Modular Filter als Diagonalsperre Münster, Deutschland

Quelle: <https://www.google.com/search?q=modularfilter+m%C3%BCnster&rlz>

Fahrrad und Fußgängerunterführung

Baersdorf, Deutschland

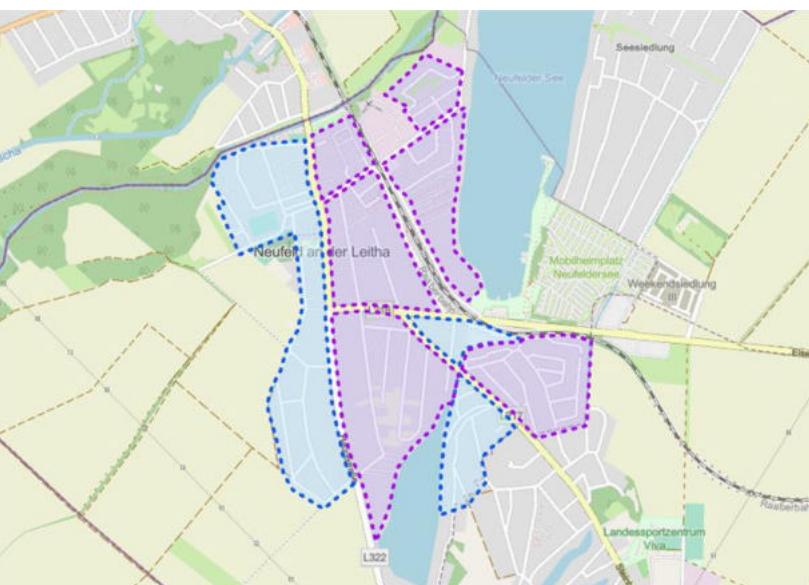
Quelle: <https://www.google.com/search?q=baersdorf+unterführung+verkehrswende&rlz>

Fahrradstraße Wien

Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fahrradwege/maste_rplan/fahrradstrassen.html

Quellenhinweis: Alle Bilder und Diagramme wurden, wenn nicht anders gekennzeichnet, von Gruppenmitgliedern aufgenommen / erstellt. Ausführliches Literaturverzeichnis siehe Poster 6.

Verkehrsberuhigung in den Nebenstraßen



RELEVANZ UND ZIEL

- Verkehrsberuhigte Zonen erhöhen die **subjektive und objektive Sicherheit** der Radfahrer:innen und tragen zu einer **Förderung für aktive Mobilität** bei.
- Komplexität der Regelungen wird reduziert** und leichter verständlich für alle Verkehrsteilnehmer:innen.
- Die Geschwindigkeiten sollten durch eine der folgenden Zonenbeschränkungen gesenkt werden und die Prioritäten der Verkehrsteilnehmer:innen umverteilt werden.
- Straßenverkehrsordnung: „Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes im öffentlichen Interesse gelegen ist, durch Verordnung Straßen oder Straßenabschnitte dauernd oder zeitweilig...“ zu Fahrradstraßen/Wohnstraßen/Begegnungszonen erklären.

BEGEGNUNGSZONEN



Abbildung 2: Begegnungszone Verkehrszeichen

BEGEGNUNGSZONEN (STRASSENVERKEHRSORDNUNG § 76c)

- „In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgesetzten Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer **Geschwindigkeit** von höchstens **20 km/h** fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.“
- „In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte **Fahrbahn** benutzen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht **mutwillig** behindern.“

VORTEILE

- Hohe Sicherheitserhöhung für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen
- Starke Verkehrsberuhigung, die zur Lärmreduzierung beiträgt
- Für Fußgänger:innen die gesamte Fahrbahn nutzbar

- niedrige Geschwindigkeiten für MIV und Radfahrer:innen



Abbildung 3: Fahrradstraße Symbol auf der Fahrbahn



Abbildung 4: Fahrradstraße Verkehrszeichen

FAHRRADSTRÄDEN (STRASSENVERKEHRSORDNUNG § 67)

- „In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten.“
- „Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten oder zu Zwecken der Durchfahrt befahren werden darf; das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.“
- „Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als **30 km/h** fahren. Radfahrer:innen dürfen weder gefährdet noch behindert werden.“

VORTEILE

- Förderung aktiver Mobilität
- Sicherheitserhöhung für Radfahrer:innen

- Nur kombinierbar mit modalen Filtern in der Dr.-Karl-Renner-Straße

WOHNSTRÄDEN



Abbildung 5: Wohnstraße Verkehrszeichen

WOHNSTRÄDEN (STRASSENVERKEHRSORDNUNG § 76b)

- „In Wohnstraßen ist das **Betreten der Fahrbahn und das Spielen** gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht **mutwillig** behindert werden.“
- „Die Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer **nicht behindern** oder gefährden, haben von ortsgesetzten Gegenständen oder Einrichtungen einer der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit **Schrittgeschwindigkeit** fahren. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem außerhalb der Wohnstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben.“

VORTEILE

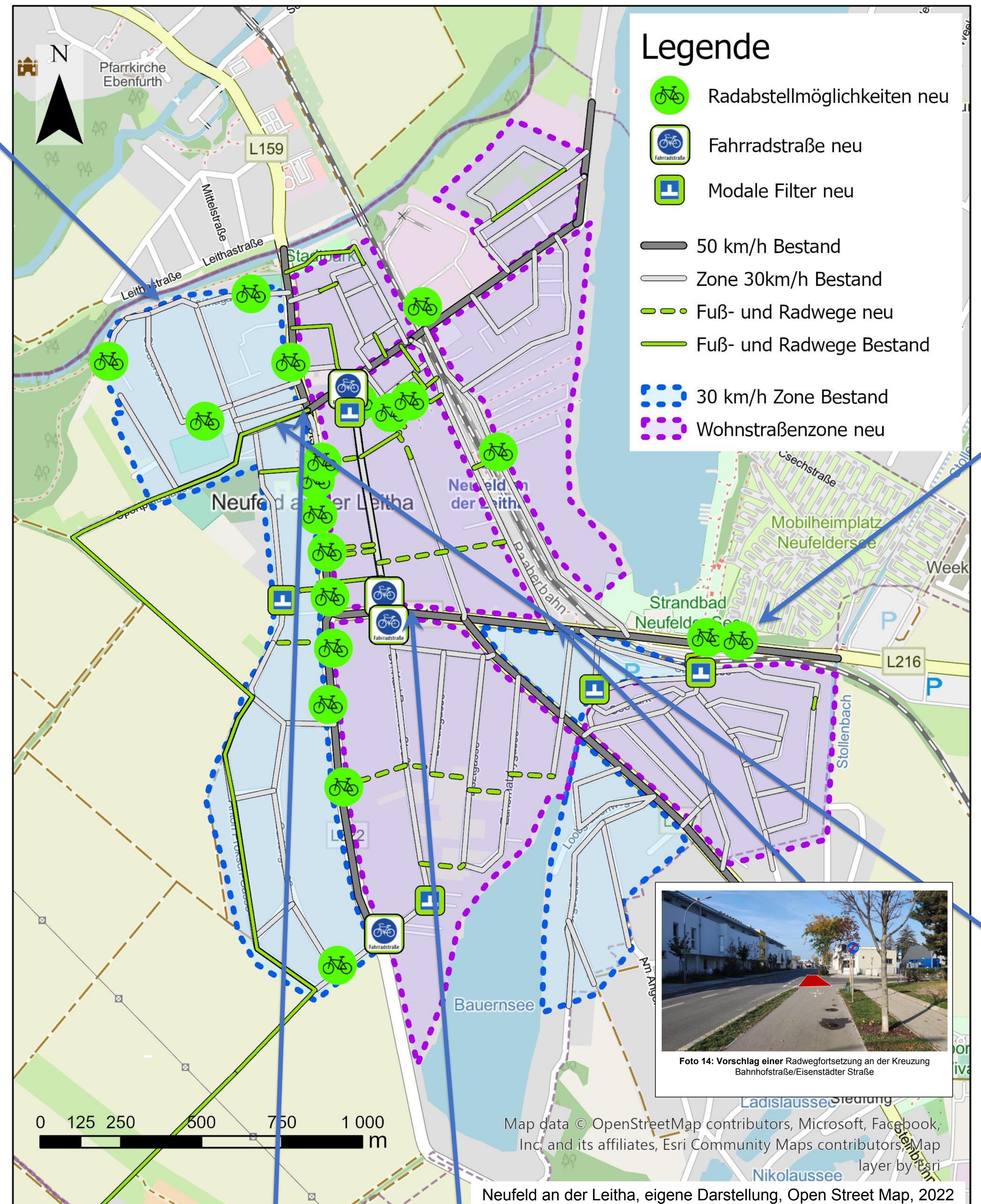
- Sicherheitserhöhung für Radfahrer:innen
- Starke Verkehrsberuhigung, die zur Lärmreduzierung beiträgt
- Zusätzlich nutzbarer öffentlicher Raum für Kinder

- Niedrige Geschwindigkeiten für MIV und Radfahrer:innen

EMPFERHLUNG

- Zur **Förderung der Radfahrer:innen**, sollte die Dr.-Karl-Renner-Straße als **Fahrradstraße** umgestaltet werden. Dies wäre eine sinnvolle Förderungsmaßnahme für den Radverkehr als neue zentrale Nord-Süd Verbindung.
- Zur **Förderung von Fußgänger:innen** sollten **Wohnstraßen als großflächige Zone** eingerichtet werden.
- Die Empfehlung um das **Ortszentrum zu beleben** wäre im Bereich von stark frequentierten Bereichen (z.B. Hauptplatz) die **Begegnungszone**.

Die Karte zeigt Vorschläge an Verbesserungen für den Radverkehr in Neufeld. Vor allem Radabstellanlagen, Querungsmöglichkeiten auf der Hauptstraße, Verkehrsberuhigung in den Nebenstraßen und neue Markierungen sind die wichtigsten Verbesserungsmöglichkeiten.



Querungsmöglichkeiten der Hauptstraßen

RELEVANZ UND ZIEL

- Ziel ist es, die **Erreichbarkeit** des Bahnhofs und Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Verkehrsteilnehmer:innen ohne Barrierefunktion zu ermöglichen. Dazu sind Radquerungen in Ost-West (Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße) und Nord-Süd (Kreuzung Dr.-Karl-Renner-Straße / Eisenstädter Straße) nötig.
- Die Querungshilfen sorgen auch für eine **erhöhte Sicherheit**. Vor allem für Kinder ist dies eine erforderliche Maßnahme um die Erreichbarkeit des Bahnhofes sicherzustellen.

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Die Hauptstraßen sind eine starke Barriere für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und den südlichen und westlichen Ortsbereichen in Neufeld.
- Fehlende Lichtsignalanlage an der Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße für Radfahrer:innen aus der Richtung Sportplatzgasse



MAßNAHMEN

- Lichtsignalanlage für Radfahrer:innen an der Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße für Radfahrer:innen aus der Richtung Sportplatzgasse
- Querungsmöglichkeit für Radfahrer:innen an der Kreuzung Dr.-Karl-Renner-Straße / Eisenstädter Straße



Radabstellmöglichkeiten



Foto 3: Radabstellplätze (Vorderradhalter) beim Badeeingang



Foto 4: Radabstellplätze (Vorderradhalter) Eisenstädter Straße: keine diebstahlsichere Abstellanlage



Abbildung 6: Anlehn-radabstell Wien: diebstahlsichere Abstellanlage



Abbildung 7: Cyclehoop: diebstahlsichere Abstellanlage

RELEVANZ UND ZIEL

- Durch **funktionelle und diebstahlsichere Abstellanlagen** wird der **Radverkehr gefördert**.
- Indirekt wird damit die **Lärmbelästigung reduziert**, die **Gesundheit gefördert** und die **Erreichbarkeit erhöht**.

GUTE DESIGNMERKMALER VON RADABSTELLANLAGEN

- Zwei Berührungspunkte zwischen Fahrrad und der Abstellmöglichkeit. Dies ermöglicht es, sowohl den Rahmen als auch mindestens ein Rad zu verriegeln und das Fahrrad zu stützen.
- Abstellsysteme sollten auf engem Raum einer größeren Anzahl von Fahrrädern Platz bieten. Platz zwischen den Abstellmöglichkeiten erleichtert das Einparken und Verriegeln.
- Das Design sollte sicherstellen, dass der Fahrradabstellplatz einfach zu erkennen ist (auch für seh-beinträchtigte oder blinde Menschen). Hierfür können zum Beispiel leicht erhöhte Linien am Boden um die Abstellsysteme herum angebracht werden, um die Erkennung mittels Blindenstocks zu ermöglichen.
- Das Netz der Radabstellanlagen sollte eine hohe Dichte haben. Orte sollten möglichst in der Nähe von Gebäudeeingängen platziert sein.
- Weitere wünschenswerte Verbesserungen an manchen Anlagen sind: Witterungsschutz, Beleuchtung und Rad-Reparaturmöglichkeiten.

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Keine sicheren Abstellmöglichkeiten in Neufeld außer am Bahnhof
- Sehr unregelmäßige Dichte an Abstellmöglichkeiten

MAßNAHMEN

- Ersatz ungeeigneter Abstellmöglichkeiten: Prioritäten sollten sein: Strandbad Neufeld außer am Bahnhof
- Die derzeitigen Abstellmöglichkeiten sollten entfernt werden (Betonstolperfallen für Fußgänger:innen)
- Sichtbarkeit der Radabstellanlagen erhöhen
- Anzahl von Fahrradabstellplätzen je Nutzungsart zu finden in „RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr“
- Angaben zu Qualität, Erschließung und Positionierung der Abstellanlagen in der neuen „RVS 03.02.13 Radverkehr“

Unklare Regelungen und fehlende Markierungen

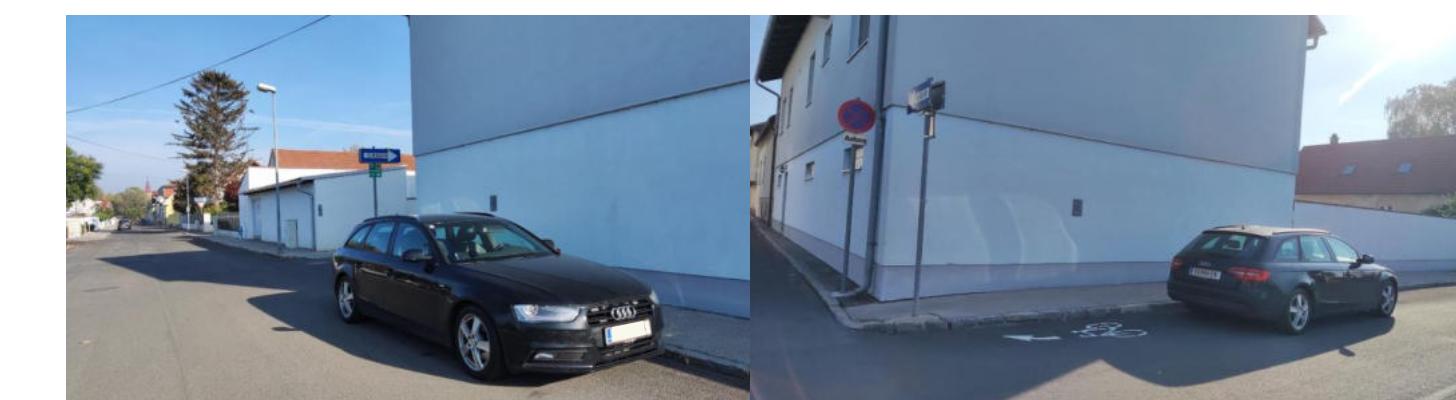


Foto 5 und 6: Verdecktes Radsymbol in der Doktor-Ludwig-Leser-Straße



Foto 7: Ende des Radwegs mit Benachrung der Radfahrer:innen (Kreuzung Bahnhofstraße / Eisenstädter-Straße)



Foto 8 und 9: Sportplatzgasse als Einbahn geführt, auch als Radweg in beide Richtungen angezeigt. In online Karten ebenfalls als Radweg in beide Richtungen gekennzeichnet



Foto 10: schwer sichtbares Straßenschild (Doktor-Ludwig-Leser-Straße)



Foto 11: Zugeparkter Radweg Eisenstädter-Straße aufgrund fehlender Stellplatzmarkierungen

RELEVANZ UND ZIEL

- Fahrbahnmarkierungen erleichtern das Zurechtfinden im Straßenverkehr und **fördern die Sicherheit** der Verkehrsteilnehmer:innen.

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR RADSYMBOLE

- Richtungspfeile und Schriftzeichen (Piktogramme) können auf ein Drittel der für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Größe reduziert werden. Dient diese Information auch für den Kfz-Verkehr, so sind die Symbole mindestens einen Meter hoch und 0,80 Meter breit auszuführen. <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/bodenmarkierung.html>
- In vielen Städten der Welt werden Radwege und Radstreifen eingefärbt, um sie besser sichtbar zu machen und dadurch die Verkehrssicherheit zu steigern. Es geht darum, allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern eindeutig zu signalisieren, dass die jeweilige Fläche für den Radverkehr vorgesehen ist.

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Verdeckte Radsymbole aufgrund fehlender MIV Stellplatzmarkierungen
- Zugeparkte Radwege
- Unklare Regelungen (z.B. Radwegmarkierung Sportplatzgasse auf einer Seite in beide Richtungen möglich – auf der anderen Seite als „Einfahrt verboten“; plötzliches Ende des Radweges südlich der Eisenstädterstraße vor dem Bahnübergang)

- Stellplatzmarkierungen für den MIV
- Erneuerung unlesbarer Verkehrszeichen
- Radwegfortsetzung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Eisenstädter Straße
- Einfärbung kritischer Radwegabschnitte, um sie besser sichtbar zu machen



Zustand, Mängel und Maßnahmen des ÖV

ZUSTAND

- Generell gute räumliche Verteilung der Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit (Abb. 1)
- 5 Buslinien (1A, 1B, 327, 902 und 907), die nach bzw. durch Neufeld an der Leitha verkehren (Stadtwerke Wiener Neustadt, VOR)
- Zufriedenstellende Versorgung an Wochentagen mit häufigen Bahn- und Busanbindungen nach Eisenstadt, Wiener Neustadt und Wien
- Bahnbindung (S4) an Wien im 20/40-Minuten-Takt, bzw. Stundentakt, je nach Tageszeit

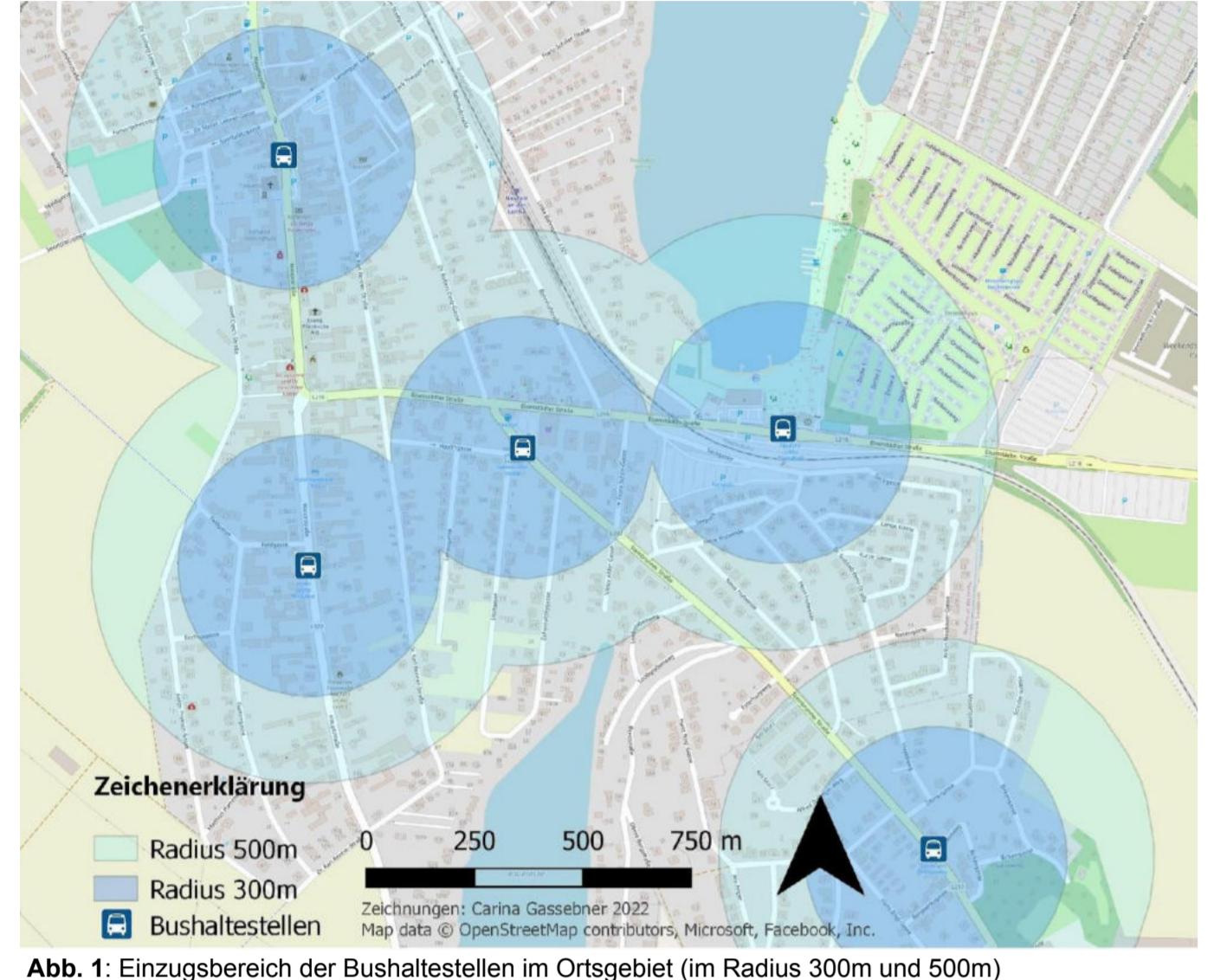


Abb. 1: Einzugsbereich der Bushaltestellen im Ortsgebiet (im Radius 300m und 500m)

- MÄNGEL**
- Barrierefreiheit der Haltestellen im Zugang und Wartebereich nicht überall gewährleistet. Weder Rampen, noch ideale Einstiegshöhe sind vorhanden (Abb. 5).
 - Haltestellenausstattung teilweise unvollständig (allg. Informationen siehe „Haltestellenausstattung“)
 - Keine Buslinie vom/zum Bahnhof
 - Das Siedlungsgebiet südlich des Gemeindeamtes ist schlechter mit Haltestellen erschlossen (Abb. 1).
 - Schlechtere Versorgung am Wochenende (zu verkehren die Buslinien nicht), v.a. Samstag Abend (Tab. 1)

LINIE	STRECKE	BETRIEB	KURSANZAHL PRO TAG	
			Werktag	Feiertage
B	REX 6 Wien Hbf – Neufeld/Leitha / Deutschkreuz Bhf	Mo – So & Feiertag	21	17
a	1A Wr. Neustadt – Neufeld/Leitha – Zillingdorf	Mo – Sa	14	
h	1B Zillingdorf – Neufeld/Leitha – Wr. Neustadt	Mo – Sa	14	
u	327 Felixdorf – Neufeld/Leitha – Hornstein	Mo – Fr	8	
s	902 Wr. Neustadt – Neufeld/Leitha – Eisenstadt	Mo – So & Feiertag	19	7
n	907 Neufeld/Leitha – Zillingtal	Mo – Fr (nur Schultage)	3	

Tab. 1: Die Kurszahl pro Tag der Bahn- und Buslinien, die Neufeld an der Leitha anbinden



Abb. 2: Bushaltestelle Spar mit Mittelinsel und vergrößertem Aufenthaltsbereich



Abb. 4: Bushaltestelle Spar Richtung Süden. Bus kann nicht parallel zum Bordstein fahren.



Abb. 5: Bushaltestelle Hauptstraße – Feldgasse. Weder Rampen noch ideale Einstiegshöhe sind vorhanden.



Abb. 6: Bushaltestelle Spar Richtung Norden. Schmaler Wartebereich.

Optimierung der Haltestelleninfrastruktur

HALTESTELLE Typ (Bucht- oder Kaphaltestelle) (Umbau, Neu)	MÄNGEL	MAßNAHMEN
HAUPTSTRASSE-KONDITOREI Kaphaltestelle Neu	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsgebiet südlich des Gemeindeamtes ist schlechter mit Haltestellen erschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> NEUE Haltestelle – Anpassung wegen Siedlungserschließung Mittelinsel zwischen Kaphaltestellen, um fahrlässige Überholaktionen zu vermeiden (Abb. 2) Zugang vom Gehsteig rollstuhlfreundlich gestalten (Rampen von 6%, ebenerdige Einstiegsmöglichkeit mit einer Bordsteinhöhe von 20 cm) Taktiles Bodenleitsystem zur Bushaltestelle anbringen Beleuchtung und Sitzgelegenheit schaffen
HAUPTSTRASSE-DR.KARL-RENNER-STR SSE Kaphaltestelle Neu	<ul style="list-style-type: none"> Kein barrierefreies Einsteigen wegen zu engem Radius bei der Buchthaltestelle möglich, da der Bus nicht parallel zum Bordstein fahren kann (Abb. 4) Bordsteinhöhe zu hoch (20 cm erforderlich) Schmaler Wartebereich bei der Route nach Norden (Abb. 6) Kein taktiles Bodenleitsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Buchthaltestelle in Kaphaltestelle umbauen - Platz für breiteren Aufenthaltsbereich verwenden Mittelinsel zw. Kaphaltestellen, um gefährliches Vorbeifahren zu vermeiden Zugang vom Gehsteig rollstuhlfreundlich gestalten (Rampen von 6%, ebenerdige Einstiegsmöglichkeit) Taktiles Bodenleitsystem zur Bushaltestelle anbringen Beleuchtung und Sitzgelegenheit in Fahrtrichtung nach Norden schaffen
SPAR Kaphaltestelle (Bestand – Buchthaltestelle) Umbau	<ul style="list-style-type: none"> Kein barrierefreies Einsteigen wegen zu engem Radius bei der Buchthaltestelle möglich, da der Bus nicht parallel zum Bordstein fahren kann (Abb. 4) Bordsteinhöhe zu hoch (20 cm erforderlich) Schmaler Wartebereich bei der Route nach Norden (Abb. 6) Kein taktiles Bodenleitsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Buchthaltestelle in Kaphaltestelle umbauen - Platz für breiteren Aufenthaltsbereich verwenden Mittelinsel zw. Kaphaltestellen, um gefährliches Vorbeifahren zu vermeiden Zugang vom Gehsteig rollstuhlfreundlich gestalten (Rampen von 6%, ebenerdige Einstiegsmöglichkeit) Taktiles Bodenleitsystem zur Bushaltestelle anbringen Beleuchtung und Sitzgelegenheit in Fahrtrichtung nach Norden schaffen

Haltestellenausstattung



Abb. 7: Fahrgastaufstellfläche (Wartebereich für Fahrgäste) (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

Abb. 8: Bushaltestellentafel (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

Abb. 9: Fahrplankarten (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

Abb. 10: Taktiles Bodenleitsystem für Blinde und Sehbehinderte (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

Abb. 11: Wartehäuschen (Sitz-Geländeplatz) (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

Abb. 12: Beleuchtung (NÖLKG, 2021) https://www.gv.at/noe/P8341_NOELRUT_Bushaltestellen_Broschüre_110221_BT_BFrei.pdf

*Quelle: Auskunft Gemeinde Neufeld a.d.L.



Zeichnerklärung: Carina Gassebner 2022
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc.

Ausgangslage MIV

ZUSTAND

- Straßenanlagen sind auf MIV ausgerichtet
- Kurzparkzone vorhanden, 90 Min maximale Parkdauer, nicht gebührenpflichtig (Hauptstraße)
- Park & Ride direkt am Bahnhofsgelände
- Aufgrund des Seetourismus Straßenennetz um Strandbad sehr gut ausgeprägt
- Tiefgaragenplätze und Wohnungsstellplätze völlig ausgelastet
- (Beispiel Hauptstraße 74 pro Wohnung zwei Autostellplätze, siehe Tabelle)

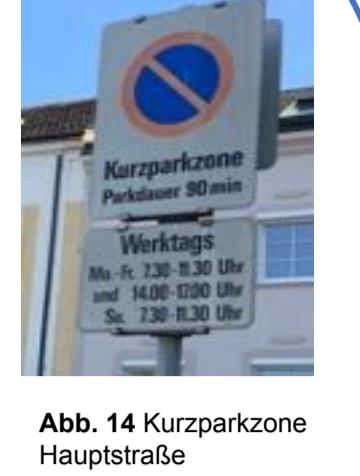


Abb. 14 Kurzparkzone Hauptstraße

- MÄNGEL**
- Halte- und Parkverbote werden oft nicht beachtet und nicht geahndet
 - Teilweise fehlende Markierungen der Stellplätze
 - Keine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung, auch nicht im Zentrum

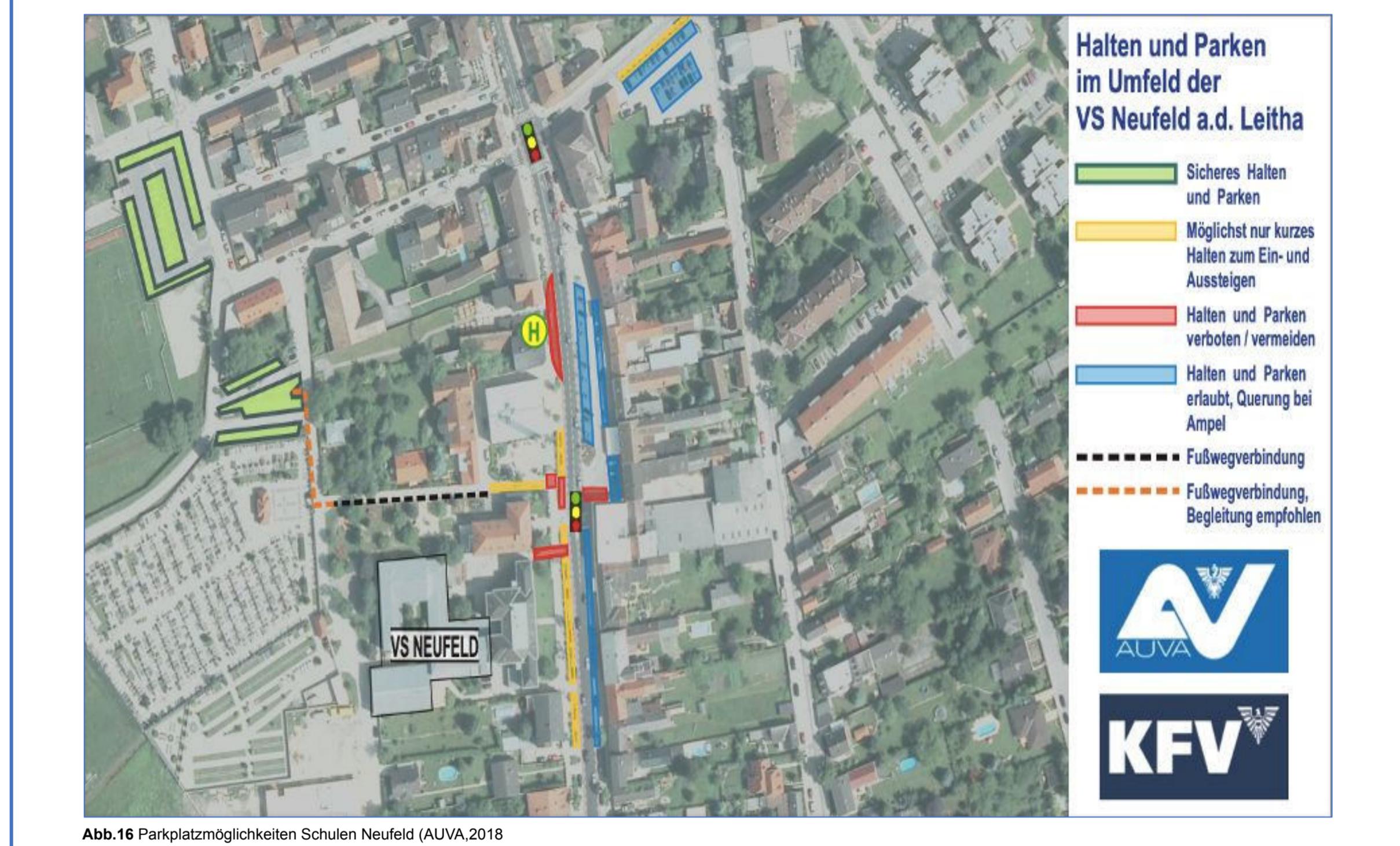


Abb. 15 Halte- und Parkverbot Bahnhofstraße

Elterntaxi-Problem

ZUSTAND

- Kindergarten, NMS und Volksschule direkt neben Hauptstraße
- Eltern bringen ihre Kinder hauptsächlich mit dem eigenen PKW zur Schule
- Erlaubte Parkmöglichkeiten sind die blau und grün hinterlegten Flächen (Abb. 14)
- Landesstraße Tempo 50



MÄNGEL

- Zu wenig schulnahe Parkplätze, um in den Stoßzeiten einen flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen
- Sichere Parkplätze sind weiter weg von den Bildungseinrichtungen und auch schwerer mit dem Pkw zu erreichen
- Keine Kontrolle des Einhaltens des Halte- und Parkverbots

MAßNAHMEN

- Um einen flüssigeren Verkehrsablauf zu gewähren, sollten die blau markierten Flächen zu den Stoßzeiten speziell vor dem Schulbeginn als Kiss & Ride Plätze verwendet werden. Kiss and Ride-Anlagen sind angeordnete Parkstände für Kurzzeitparken zum Absetzen oder Abholen von Personen in diesem Fall Schüler und Schülerinnen. Speziell die Stellplätze auf der Nebenfahrbahn Hauptstraße 11a bis 23 sollen vermehrt für einen sicheren Ablauf sorgen. Die Parkplätze direkt neben der Schule (gelbe Fläche Abb. 14) sollten nicht mehr genutzt werden, sondern eher die Parkplätze in der Sportplatzgasse. Diese könnten durch die Einstellung eines zusätzlichen Schülerlotsen einen Schulweg ohne Begleitperson ermöglichen.



Abb. 17 Konzept Kiss and Ride Bescildierung (CleanPng, 2020) <https://de.cleannpng.com/png-m90cz/>



Erschließung des Bahnhofs: Varianten

MÄNGEL

- Die bestehenden Buslinien fahren nicht zum Bahnhof (Bestand auf Plakat 4).
- Das Siedlungsgebiet östlich des Bahnhofs hat keinen direkten Zugang zum Bahnhof. Das führt zu unzulässigem Überqueren der Gleise. Legale Überquerungsmöglichkeiten der Gleise befinden sich in der Landeggerstraße oder in der Eisenstädterstraße (Abb. 6).

ZIEL

- Eine intermodale Verknüpfung des Bahnhofes an die Buslinien
- Anschluss des Siedlungsgebietes östlich des Bahnhofs



Abb. 1: Linienführung Variante 1A und Lage der Details



Abb. 2: Linienführung Variante 1B



Abb. 3: Linienführung Variante 2



Abb. 4: Kreuzung Landeggerstraße - Hauptstraße. Bereich der neuen Bushaltestellen für Variante 1A und 1B.



Abb. 5: Bahnhofzugang in der Bahnhofstraße. Standort der geplanten Wendeanlage für Variante 2.

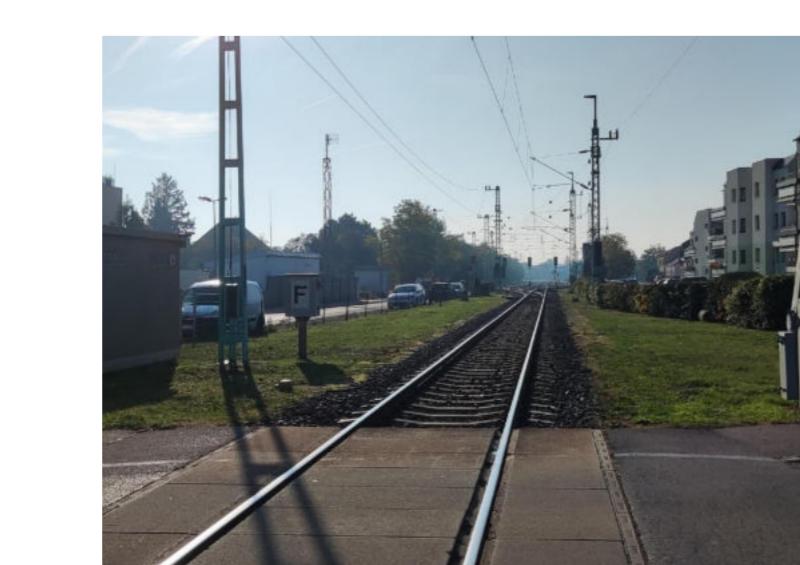


Abb. 6: Bahnhofsübergang in der Landeggerstraße. Überquerungsmöglichkeit der Gleise.

Gegenüberstellung der Fahrzeiten

ZIEL

- Da die vorgeschlagenen Linienführungen zum Bahnhof einen zusätzlichen Zeitbedarf erfordern, wird ein Vergleich der Fahrzeiten angestellt.

BERECHNUNG

- Für die Berechnung der jeweiligen Fahrzeiten wurde für die neuen Strecken eine Geschwindigkeit von 30 km/h angenommen, für jede Bushaltestelle, Lichtsignalanlage und Kreuzung eine Aufenthaltszeit von 30 Sekunden.
- Minimal = Fahrzeit der Buslinie, welche mit der Linienführung der angegebenen Variante am wenigsten Zeit benötigt (in Klammer wird der zeitliche Unterschied zum Bestand angegeben).
- Maximal = Fahrzeit der Buslinie, welche mit der Linienführung der angegebenen Variante am meisten Zeit benötigt (in Klammer wird der zeitliche Unterschied zum Bestand angegeben).

Variante	Bestand	1A	1B	2
Minimal	4,2 min	5,6 min (+1,4 min)	5,6 min (+1,4 min)	9,8 min (+5,6 min)
Maximal	4,4 min	7,5 min (+3,1 min)	8,4 min (+4,0 min)	11,6 min (+7,2 min)

Tab 1: Fahrzeitenvergleich

Vorzugsvariante

ERGEBNISSE

- Variante 1A
 - Intermodale Verknüpfung des Bahnhofes an die Buslinien
 - Schnellste Variante, zur Anbindung des Bahnhofs mittels Bussen
 - Durch einfache Routenführung, weniger Verwirrung bei Nutzer:innen
 - Bahnhofsunterführung ermöglicht Anbindung des Siedlungsgebiet östlich des Bahnhofes
 - Variante 1A wird für die Umsetzung vorgeschlagen.



Abb. 1: Linienführung Variante 1A

Pläne

Die Befahrbarkeit kritischer Bereiche wurde anhand von Schleppkurvennachweisen in Detailpläne nachgewiesen. Das Bemessungsfahrzeug ist ein Bus mit 15 m Länge.

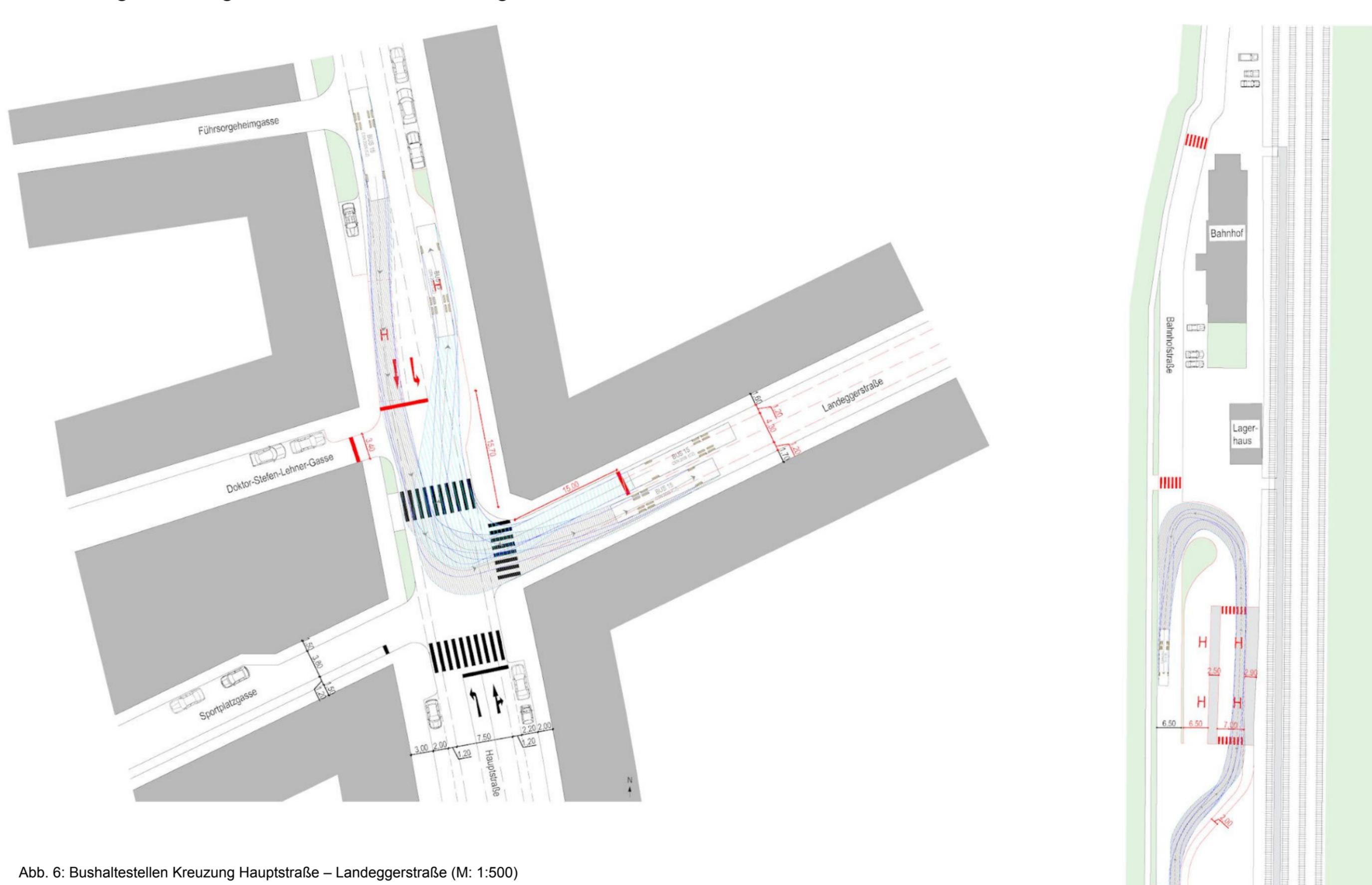


Abb. 6: Bushaltestellen Kreuzung Hauptstraße - Landeggerstraße (M: 1:500)

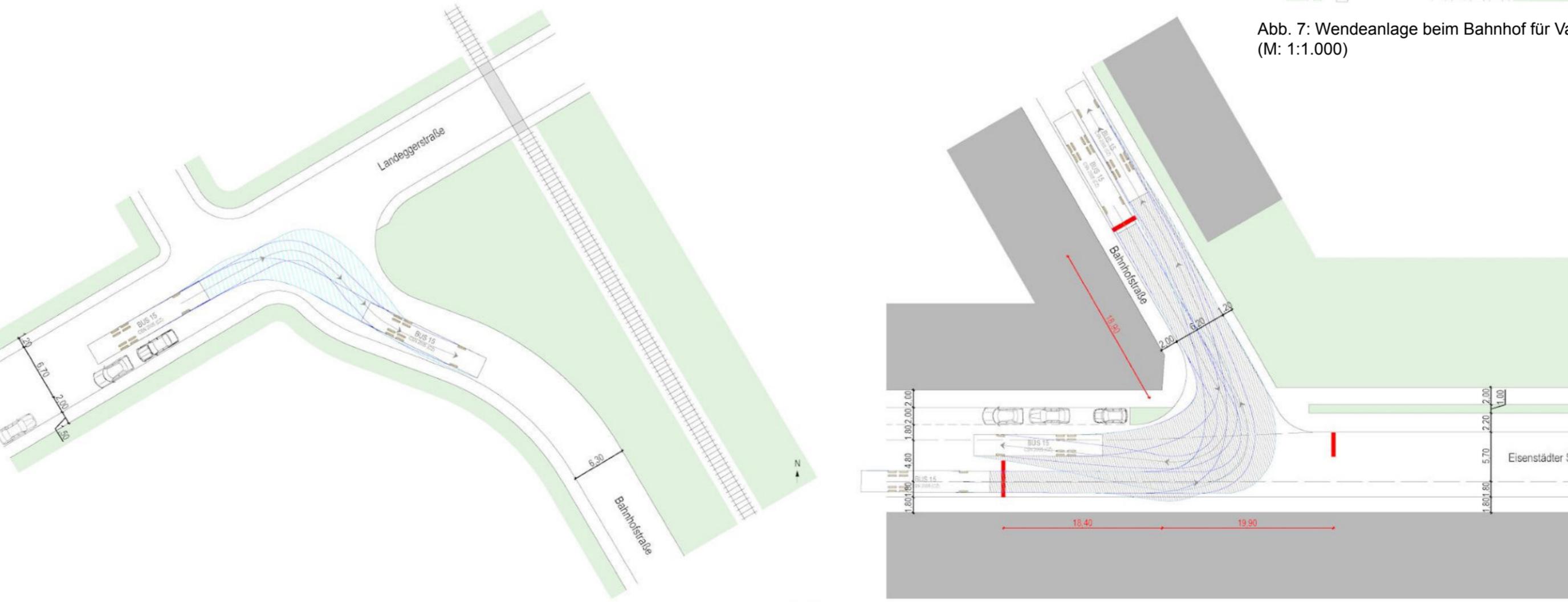


Abb. 8: Schleppkurvennachweis für die Kreuzung Landeggerstraße - Bahnhofstraße (M: 1:500)

Abb. 9: Schleppkurvennachweis für die Kreuzung Eisenstädterstraße - Bahnhofstraße (M: 1:500)

Bestand ■ Planung ■ Haltestellfläche ■ Grünfläche ■ Fahrläche / Gehfläche

Aufhebung der Einbahnregelung Bahnhofstraße

ZUSTAND

- Nördlicher Teil der Bahnhofstraße ist eine Einbahnstraße und ist nur in Richtung Bahnhof (Süden) befahrbar.
- Anrainer*innen parken trotz Halte- und Parkverbot auf der linken Fahrbahnseite.



Abb. 11: Bestand: Fahrverbot Bahnhofstraße in Richtung Landeggerstraße



Abb. 12: Google Maps Bild: Aufhebung der Einbahnregelung Bahnhofstraße

Park & Ride-Anlage

ZUSTAND

- Der Bahnhof Neufeld stellt eine kostenlose Park & Ride-Anlage zur Verfügung.
- Unter der Woche komplett ausgelastet



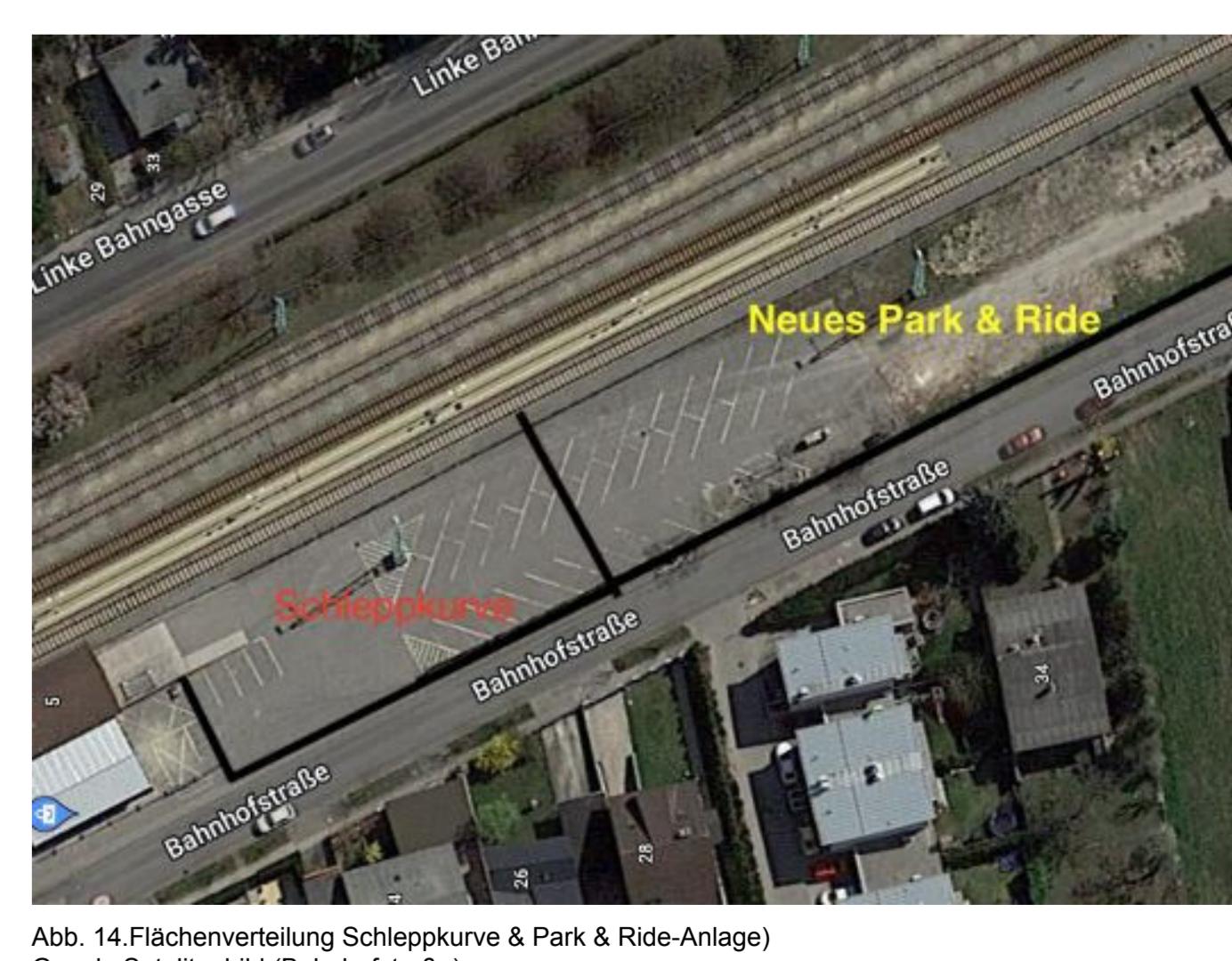
Abb. 13: Südseite Park & Ride-Anlage

MÄNGEL

- Für den Bedarf zu wenig Kapazität, da keine Busverbindung
- Nicht gebührenpflichtig

ZIEL

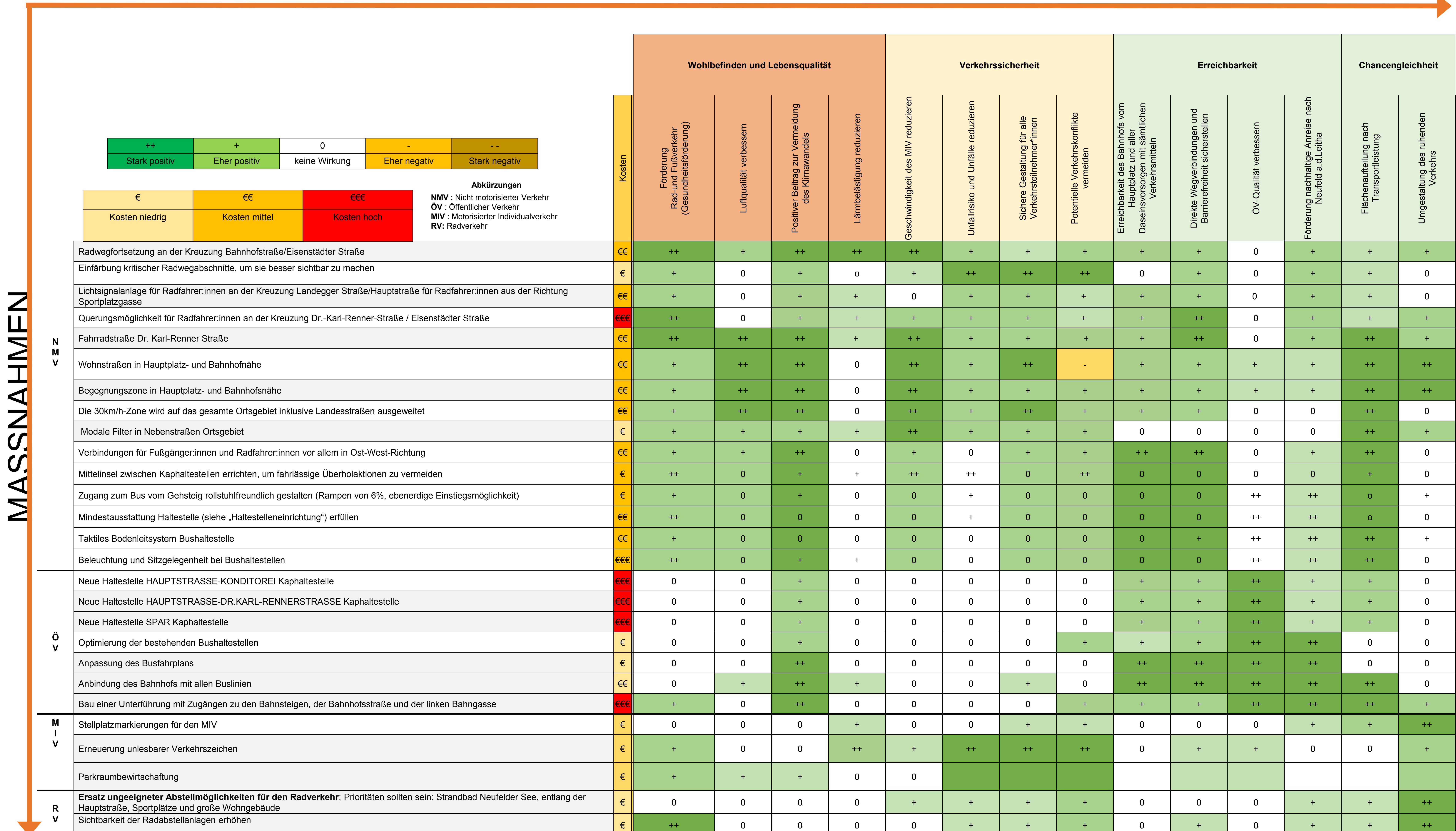
- Vergrößerung der Park & Ride Fläche
- Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung der Anlage

Abb. 14: Flächenverteilung Schleppkurve & Park & Ride-Anlage
Google Satellitenbild (Bahnhofstraße)

MAßNAHMEN

Die Anlage wird nach Süden vergrößert, um so Platz für die Bus-Wendeschleife zu schaffen. Die Parkplätze neben den Fahrradstellplätzen werden dafür nach Süden des Parkplatzes auf der unbebauten Fläche verlegt. Die Mehrkosten, die durch diese Vergrößerung verursacht werden, sollen mit kostenpflichtiger Nutzung des Park & Ride-Anlage finanziert werden.

ZIELE



						Wohlbefinden und Lebensqualität					Verkehrssicherheit			Erreichbarkeit		Chancengleichheit							
	Kosten		Förderung Rad- und Fußverkehr (Gesundheitsförderung)		Luftqualität verbessern	Positiver Beitrag zur Vermeidung des Klimawandels		Lärmbelästigung reduzieren	Geschwindigkeit des MIV reduzieren		Unfallrisiko und Unfälle reduzieren		Sichere Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmer*innen	Potentielle Verkehrs Konflikte vermeiden		Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Hauptplatz und aller Daseinsvorsorgen mit sämtlichen Verkehrsmitteln	Direkte Wegverbindungen und Barrierefreiheit sicherstellen		ÖV-Qualität verbessern	Forderung nachhaltige Anreise nach Neufeld a.d.Leitha		Flächenaufteilung nach Transportleistung	Umgestaltung des ruhenden Verkehrs
MASSNAHMEN	€	€€	€€€	Abkürzungen					NMV	ÖV	MIV	RV	WV	WV	WV	WV	WV	WV	WV	WV	WV	WV	WV
Radwegfortsetzung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Eisenstädter Straße	€€	++	+	++	++	++	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	
Einfärbung kritischer Radwegabschnitte, um sie besser sichtbar zu machen	€	+	0	+	0	+	0	+	++	++	++	++	0	+	0	+	+	+	+	+	+	0	
Lichtsignalanlage für Radfahrer:innen an der Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße für Radfahrer:innen aus der Richtung Sportplatzgasse	€€	+	0	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	0	
Querungsmöglichkeit für Radfahrer:innen an der Kreuzung Dr.-Karl-Renner-Straße / Eisenstädter Straße	€€€	++	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	
Fahrradstraße Dr. Karl-Renner Straße	€€	++	++	++	++	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++	0	+	++	+	
Wohnstraßen in Hauptplatz- und Bahnhofnähe	€€	+	++	++	++	0	++	+	++	-	+	+	+	+	+	+	+	++	0	+	++	++	
Begegnungszone in Hauptplatz- und Bahnhofnähe	€€	+	++	++	++	0	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++	++	
Die 30km/h-Zone wird auf das gesamte Ortsgebiet inklusive Landesstraßen ausgeweitet	€€	+	++	++	++	0	++	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	++	0	
Modale Filter in Nebenstraßen Ortsgebiet	€	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	++	+	
Verbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen vor allem in Ost-West-Richtung	€€	+	+	+	++	0	+	0	+	0	+	+	+	+	+	+	+	++	0	+	++	0	
Mittelinsel zwischen Kaphaltestellen errichten, um fahrlässige Überholaktionen zu vermeiden	€	++	0	+	+	+	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	
Zugang zum Bus vom Gehsteig rollstuhlfreundlich gestalten (Rampen von 6%, ebenerdige Einstiegsmöglichkeit)	€	+	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	0	+	
Mindestausstattung Haltestelle (siehe „Haltestelleinrichtung“) erfüllen	€€	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	
Taktiles Bodenleitsystem Bushaltestelle	€€	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	++	++	++	+	
Beleuchtung und Sitzgelegenheit bei Bushaltestellen	€€€	++	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	++	0	
Neue Haltestelle HAUPTSTRASSE-KONDITOREI Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
Neue Haltestelle HAUPTSTRASSE-DR.KARL-RENNERSTRASSE Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
Neue Haltestelle SPAR Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
Optimierung der bestehenden Bushaltestellen	€	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	++	++	0	0	
Anpassung des Busfahrplans	€	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	++	++	++	0	0	
Anbindung des Bahnhofs mit allen Buslinien	€€	0	+	++	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	++	0	
Bau einer Unterführung mit Zugängen zu den Bahnsteigen, der Bahnhofstraße und der linken Bahngasse	€€€	+	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	++	++	+	
Stellplatzmarkierungen für den MIV	€	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	
Erneuerung unlesbarer Verkehrszeichen	€	+	0	0	0	++	+	+	++	++	++	++	++	0	0	+	+	0	0	0	+	+	
Parkraumbewirtschaftung	€	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ersatz ungeeigneter Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr; Prioritäten sollten sein: Strandbad Neufelder See, entlang der Hauptstraße, Sportplätze und große Wohngebäude	€	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	+	+	++	++	
Sichtbarkeit der Radabstellanlagen erhöhen	€	++	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	0	+	0	+	+	+	+	++	