

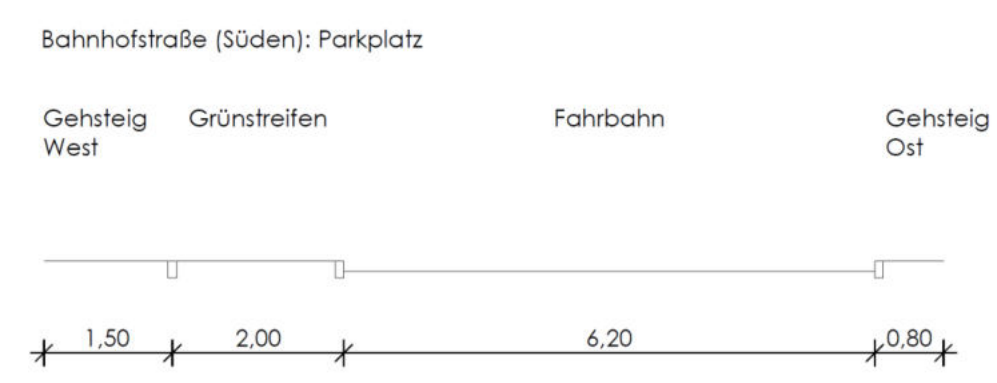
Barrierefreie, verkehrsberuhigte Nebenstraßen

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Die **30 km/h**-Beschränkung auf Nebenstraßen (z.B. Dr.-Karl-Renner-Straße) wird **nicht eingehalten**.
- Sie wird als Durchfahrtsstraßen genutzt werden, um die verkehrsberuhigte Hauptstraße mit der Fahrbahnanhebung im Bereich der Schule zu umgehen.
- Gehsteige sind oft nur einseitig** (z.B. Fürsorgeheim- und Dr.-Stefan-Lehner-Gasse) oder gar **nicht vorhanden** (z.B. Sportplatzgasse, südlicher Teil Dr.-Karl-Renner-Straße und Dr.-Ludwig-Leser-Straße).
- Gehsteige** auf einigen Nebenstraßen sind **zu eng** (z.B. Sportplatzstraße ca. 1,20 m, Bahnhofstraße 0,80 m). Nach ÖNORM B 1600 ist eine Mindestbreite von 1,50 m, an punktuellen Engstellen von 1,20 m, vorgeschrieben.
- Die **Beschilderung** „30 km/h-Beschränkung ausgenommen L216, L217, L321 und L322“ ist besonders für Nicht-Ortsansässige **kompliziert** und geht im Schilderwald der Ortseinfahrten unter.



Schmaler Gehsteig in der Sportplatzgasse (rechts 1,20 m)



Querschnitt der Bahnhofstraße südlich des Bahnhofs mit schmalem Gehsteig (rechts 0,80 m)



Verwirrende Geschwindigkeitsbegrenzung bei der Ortseinfahrt auf der Eisenstädterstraße

MAßNAHME 2: MODALE FILTER

- Als modale Filter werden Maßnahmen bezeichnet, die die Durchfahrt für mehrspurige Fahrzeuge verhindern, für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen ermöglichen. Je nach Bedarf, können sie von vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen wie entfernbaren Pollern, um die Durchfahrt für Müllabfuhr, Räumfahrzeuge usw. zu ermöglichen, zu aufwendigeren und dauerhaften Maßnahmen wie der Pflanzung von Bäumen reichen. Mit nur vier modalen Filter können
- alle Nebenstraßen im gesamten Ortsgebiet günstig und effektiv verkehrsberuhigt werden,
 - erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf Nebenstraßen verhindert werden,
 - teure Umbaumaßnahmen wie neue Gehsteige, Gehsteigverbreiterungen und -abschrägungen und Fahrbahnanhebungen vermieden werden und trotzdem eine flächendeckende Barrierefreiheit hergestellt werden.



Beispiel für modalen Filter in Hackney, UK (Linksverkehr)



Beispiel für modalen Filter in Hackney, UK (Linksverkehr)

Wir empfehlen die folgenden vier Standorte für modale Filter:

- w)** Als Abgrenzung des „Parkplatz 3 Neufeldersee“ zur Wohnsiedlung Seepark und zur Dr. Gottlieb-Benz-Straße z.B. durch Pflanzung von Bäumen und Fahrbahnverengung
- x)** Dr.-Karl-Renner-Straße auf Höhe des Kulturzentrums durch Poller
- y)** Am Südende der Dr.-Karl-Renner-Straße durch Poller
- z)** Dr.-Ludwig-Leser-Straße auf Höhe des Bauhofs durch Poller



Schema eines modalen Filters, wie er bei **w)** zur Anwendung kommen könnte

Quelle: A2/CFC: 1100/2020-Fachbereich 216 Modal Filter URL: <https://www.cyclingembassy.org.uk/dictionary/modal-filter> (Stand: 28.11.2022)



Zeichenerklärung

- Zone 30 km/h Bestand
- Zone 50 km/h Bestand
- Zone 30 km/h-neu (alle Straßen)
- Fuß- und Radverbindungen Bestand
- Fuß- und Radverbindungen neu
- Querungshilfe Bestand
- Querungshilfe neu
- Bahnunterführung neu
- Barrierefreie Zugänge neu
- Modale Filter neu

Fuß- und Rad-Verbindungen

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Haltestellen des ÖPNV und **Points-of-Interest** wie Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe sind nur **mit großen Umwegen erreichbar**. Das betrifft vor allem die **Ost-West-Verbindung** zwischen Bahnhof und Zentrum.
- Das führt zu erhöhtem MIV und verursacht Probleme im Bereich der Barrierefreiheit, da die Umwege besonders für körperlich eingeschränkte Personen beschwerlich sind.

MAßNAHMEN

Schaffung von Verbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen vor allem in Ost-West-Richtung in folgenden Bereichen (mehr Maßnahmen für Radverkehr auf dem Plakat 3):

- Zwischen Hauptstraße, Dr.-Karl-Renner-Straße und Bahnhofstraße über freie Baugründe und das Grundstück der Kirche
- Zwischen Hauptstraße und Dr.-Karl-Renner-Straße durch das Gasthaus Lamm (verbunden mit einer Attraktivierung des Gastgartens auf der Seite der Dr.-Karl-Renner-Straße) und zwischen Dr.-Karl-Renner- und Bahnhofstraße und Dr.-Robert-Davy-Gasse durch den Wohnpark Theodor Kay
- Zwischen Hauptstraße und Dr.-Ludwig-Leser-Straße über den Bauhof und durch die Brachfläche Hauptstraße 68
- Zwischen Haupt- und Dr.-Karl-Renner-Straße und Liszt-, Zahornatzky-, Lenau- und Viktor-Alder-Gasse über freie Baugründe und Baumanagement Grath

WEGVERKÜRZUNG

Wir gehen bei einem/r Rollstuhlfahrer:in von einer Geschwindigkeit von 2 km/h aus, dann verkürzt sich der Weg folgendermaßen:

Verbindung	vorher	nachher
1 Hauptplatz - Bahnhof	675 m / 20 min	475 m / 14 min
2 Kirche - Bahnhof	930 m / 28 min	560 m / 17 min
3 Gemeindeamt - Recyclinghof	730 m / 22 min	100 m / 3 min
4 Dr.-Karl-Renner-Straße 78 - Bushaltestelle	500 m / 15 min	175 m / 5 min



3 Verbindung durch Brachfläche



1 Verbindung durch Gasthaus Lamm und Wohnpark Theodor Kay



2 Verbindung über unbebaute Grundstücke und Grund der Kirche

Barrierefreie Bahnunterführung

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Weitere Taktverdichtungen auf der Strecke nach Fertigstellung der Pottendorfer Linie sind geplant.
- Keine Querungsmöglichkeit** des Gleiskörpers beim Bahnhof, deshalb schlechte Erschließung des Bahnhofs nach Osten
- Un erlaubt überqueren der Gleise** durch Anrainer:innen und Kund:innen der Bäckerei



Un erlaubt überqueren der Gleise

MAßNAHMEN

- Bau einer Unterführung mit Zugängen zu den Bahnsteigen, der Bahnhofstraße und der linken Bahngasse. Eine Unterführung ist einer Überführung zu bevorzugen, da der Höhenunterschied zum Straßenniveau geringer ausfällt und diese sich deshalb einfacher barrierefrei gestalten lässt.
- Rampen bieten bei einer maximalen Steigung von 6% eine barrierefreie Durchgangsmöglichkeit mit minimalen Laufenden und im Vergleich mit einem Lift geringeren Anschaffungskosten.
 - Durch die Unterführung wird die Sicherheit am Bahnhof erhöht und eine Verbindung zwischen linker Bahngasse, Haltestellen des ÖV und Zentrum geschaffen.



Beispiel für barrierefreie Unterführung beim Bahnhof Oestrich-Winkel in Hessen, Deutschland

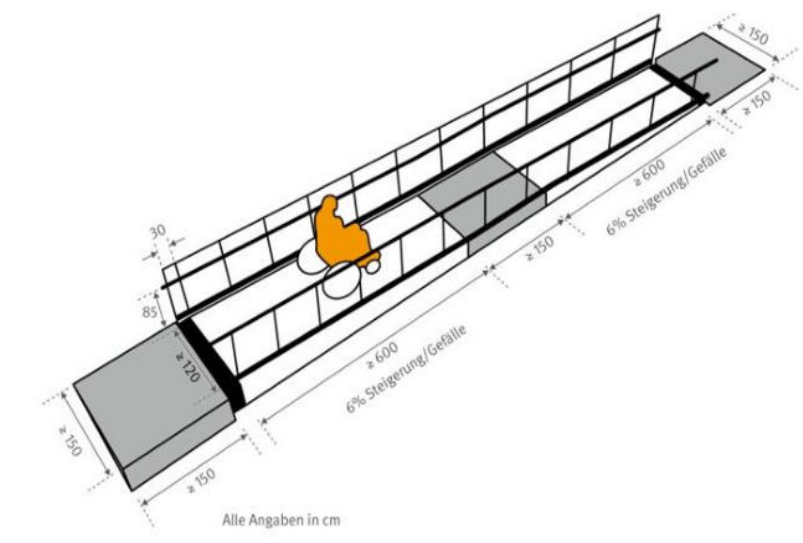
Barrierefreie Zugänge

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Viele Geschäfte und essentielle Betriebe der Daseinsvorsorge haben **keine barrierefreien Zugänge**. Dadurch verstoßen sie gegen das BGStG, wonach nach einer 10-jährigen Übergangsfrist nun seit 2016 **Diskriminierung durch Barrieren verboten** ist.
- Das führt einerseits zu einer Benachteiligung von körperlich eingeschränkten Personen und zu wirtschaftlichen Nachteilen für die Geschäfte und Dienstleister:innen.

MAßNAHMEN

- Barrierefreie Gestaltung der Zugänge zu allen Geschäftslokalen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge (im Bestand durch Rampen mit maximal 6% Gefälle, bei Neubauten stufenlose Planung).
- Das ermöglicht es Menschen, die körperlich eingeschränkt sind, Erledigungen selbstständig, ohne fremde Hilfe zu machen.



Beispiel für barrierefreie Rampe



Fehlender barrierefreier Zugang bei Kiwi Beauty Neufeld, Hauptstraße 24

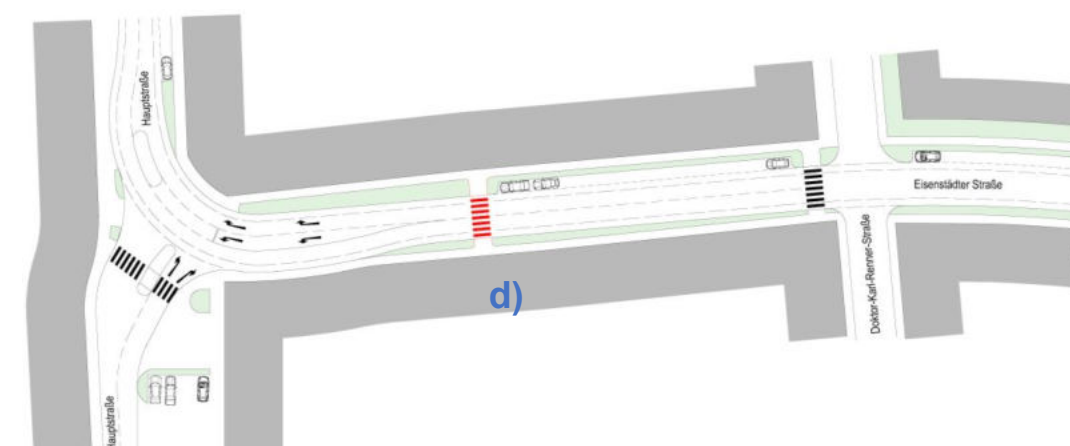
Barrierefreie Querungsmöglichkeiten

ZUSTAND UND MÄNGEL

- Es fehlen Querungshilfen** an Hauptverkehrsachsen und an wichtigen Kreuzungen.
- Dies führt zu Umwegen, Wartezeiten und Gefährdungen** für Fußgänger:innen und stellt besonders für körperlich eingeschränkte Personen ein Problem dar.



Beispiel für fehlende Querungsmöglichkeit: Kreuzung Hauptstraße/Eisenstädterstraße



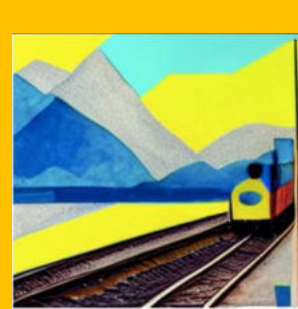
Vorschlag für Schutzweg an der Position **d)** an der Kreuzung der Eisenstädter- und der Hauptstraße

MAßNAHMEN

- Bau von Querungshilfen bei allen Bushaltestellen und an wichtigen Fußverkehrsrueten. Die Querungshilfen sollen, sofern es der Platz erlaubt, aus einem beleuchteten, barrierefreien Schutzweg mit Mittelinsel bestehen (**a, b, c, e, g**). An den Stellen **d, f** und **h** werden Schutzwege ohne Mittelinsel vorgeschlagen, da diese nach der RVS 03.02.12 zumindest 2 m breit sein sollte und das der Platz dort nicht erlaubt. Dadurch werden
- Wege verkürzt und sicherer gestaltet,
 - Fußverkehr und Barrierefreiheit gefördert
 - und körperlich eingeschränkte Personen und Kinder können selbstständig sicher unterwegs sein.

Barrierefreie Bushaltestellen

Barrierefreie Bushaltestellen und Zugänge zu und Querungshilfen bei diesen werden auf Plakat 3 und 4 behandelt.



Verkehrsberuhigung in den Nebenstraßen

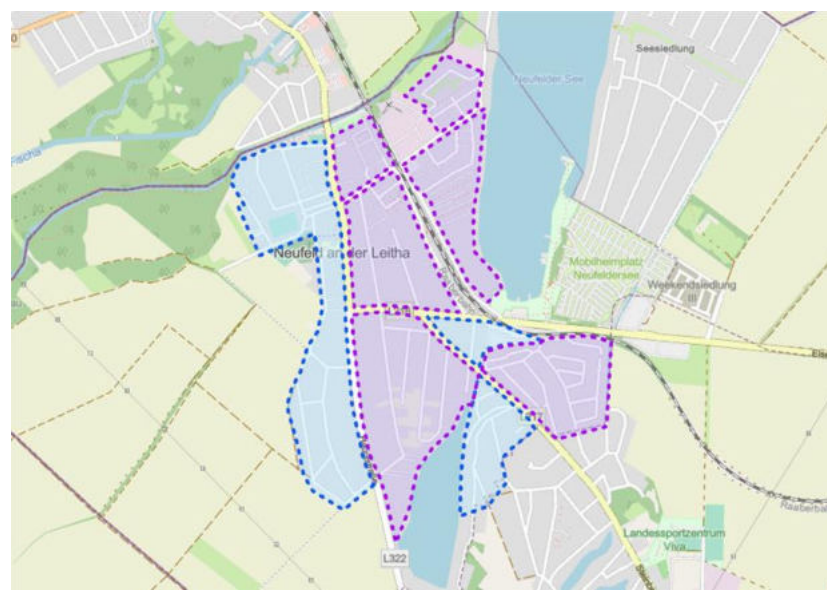


Abbildung 1: Zonenempfehlung Neufeld
Neuerung: flächendeckende Wohnstraßen



Foto 1: viele Schilder, die von der Tempo 30 Zone ablenken
Foto 2: derzeitige Ausfahrtstafel Neufeld Osten mit Tempo 30 in 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 unverteilt 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.



Abbildung 2: Begegnungszone Verkehrszeichen

BEGEGNUNGSZONEN

BEGEGNUNGSZONEN (STRAßENVERKEHRSORDNUNG § 76c)

- „In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen 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

NACHTEILE

- niedrige Geschwindigkeiten für MIV und Radfahrer:innen



Abbildung 3: Fahrradstraße Symbol auf der Fahrbahn

FAHRRADSTRAßEN



Abbildung 4: Fahrradstraße Verkehrszeichen

FAHRRADSTRAßEN (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

NACHTEILE

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

WOHNSTRAßEN



Abbildung 5: Wohnstraße Verkehrszeichen

WOHNSTRAßEN (STRAßENVERKEHRSORDNUNG § 76b)

- „In Wohnstraßen ist das **Betretten 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 ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen 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

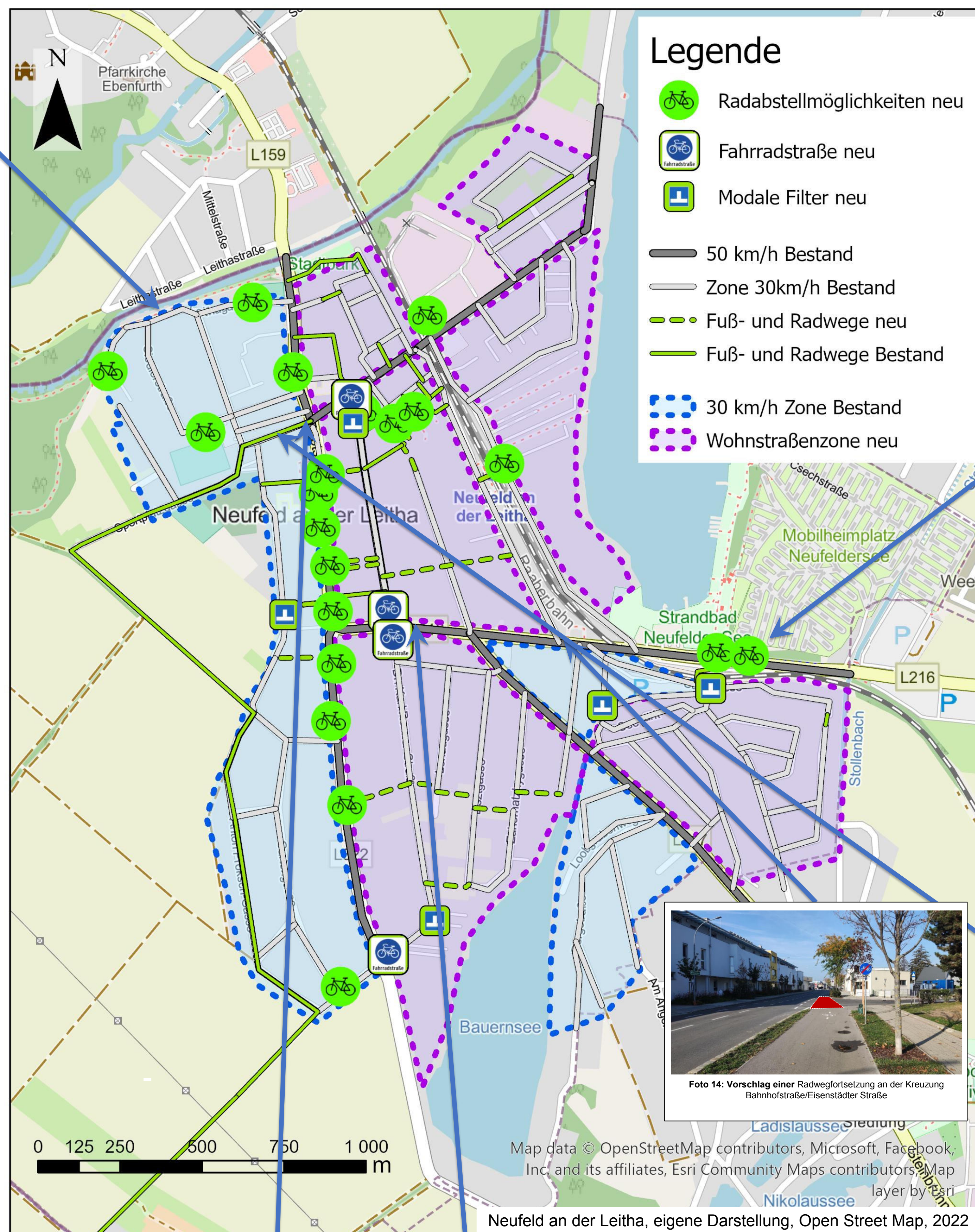
NACHTEILE

- Niedrige Geschwindigkeiten für MIV und Radfahrer:innen

EMPFEHLUNG

- 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 Bahnhofes und Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Verkehrsteilnehmer:innen ohne Barrierewirkung 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



Foto 12: Vorgeschlagene Radquerung (Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße)



Abbildung 8: Google Satellitenbild (Kreuzung Landegger Straße/Hauptstraße)

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

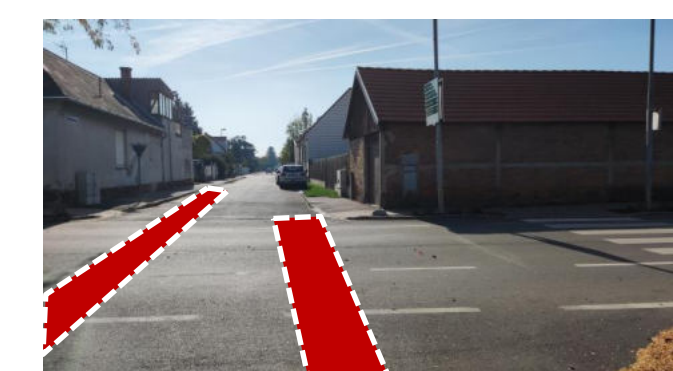


Foto 13: Vorgeschlagene Radquerungen in beide Richtungen (Kreuzung Dr.-Karl-Renner-Straße / Eisenstädter Straße)

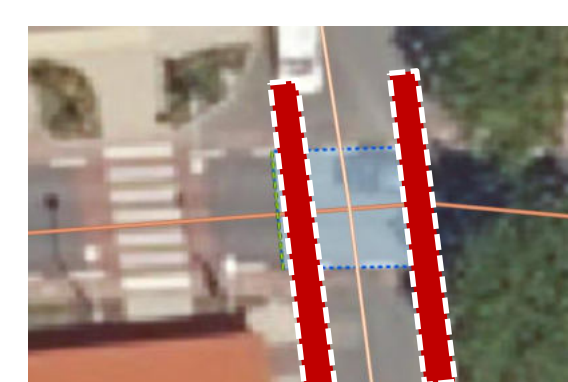


Abbildung 9: Google Satellitenbild (Kreuzung Dr.-Karl-Renner-Straße / Eisenstädter Straße)

Radabstellmöglichkeiten



Foto 3: Radabstellplätze (Vorderradhalter) beim Badeingang; keine diebstahlsichere Abstellanlage

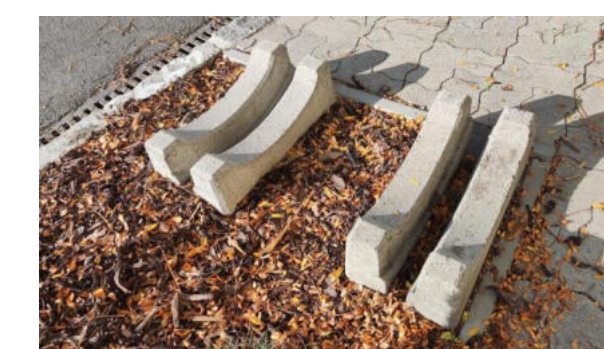


Foto 4: Radabstellplätze (Vorderradhalter) Eisenstädter Straße; keine diebstahlsichere Abstellanlage



Abbildung 6: Anlehnradbügel Wien; diebstahlsichere Abstellanlage



Abbildung 7: Cyclehoop; diebstahlsichere Abstellanlage

RELEVANZ UND ZIEL

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

GUTE DESIGNMERKMALE 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-beeinträchtigte oder blinde Menschen). Hierfür können zum Beispiel leicht erhöhte Linien am Boden um die Abstellsysteme herum angebracht werden, um die Erkennung mittels Blindenstöcke 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 Neufelder See, entlang der Hauptstraße, Sportplätze und große Wohngebäude
- 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

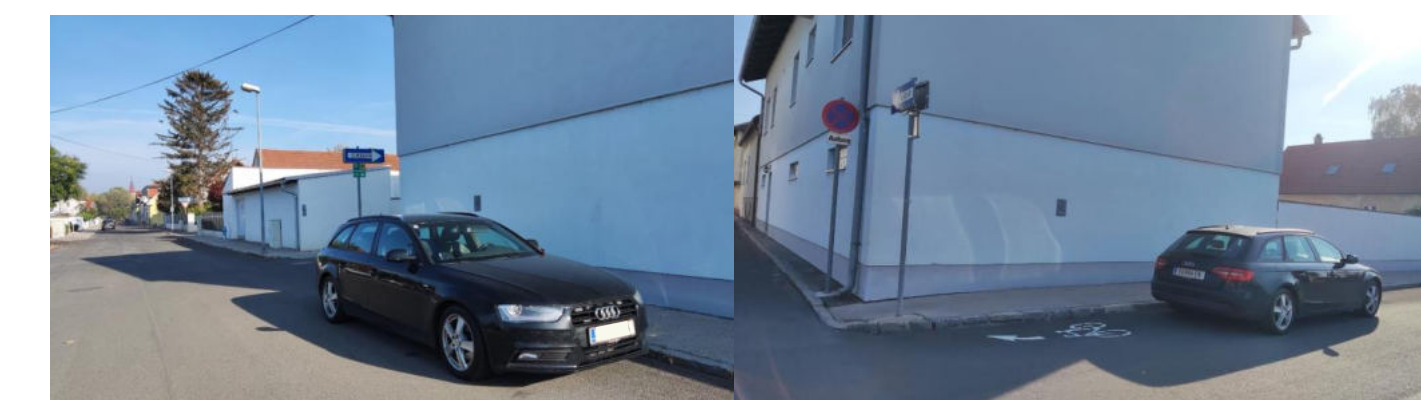


Foto 5 und 6: Verdecktes Radsymbol in der Doktor-Ludwig-Leser-Straße



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



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

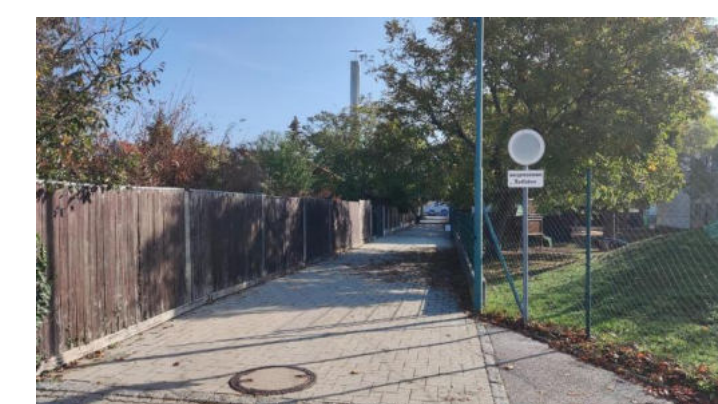


Foto 10: schwer sichtbares Straßenschild (Doktor-Ludwig-Leser-Straße)

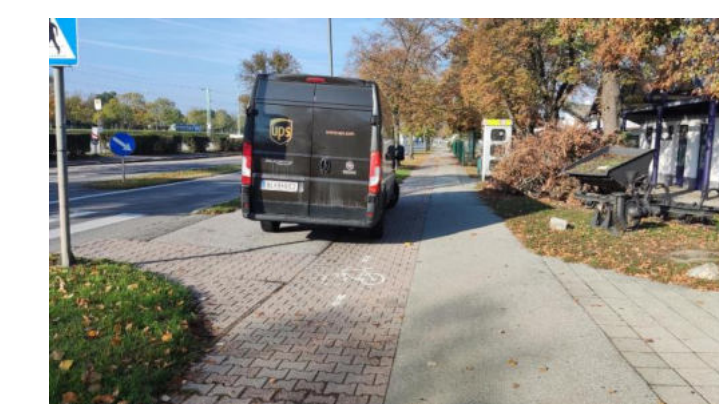


Foto 11: Zugesparkter Radweg Eisenstädter-Straße aufgrund fehlender Stellplatzmarkierungen

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/radfahrbau/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
- Zugesparkte Radwege
- Unklare Regelungen (z.B. Radwegmarkierung Sportplatzgasse auf einer Seite in beide Richtungen möglich – auf der anderen Seite als „Einbahn verboten“; plötzliches Ende des Radweges südlich der Eisenstädterstraße vor dem Bahnübergang)

MAßNAHMEN

- 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
- Bahnanbindung (S4) an Wien im 20/40-Minuten-Takt, bzw. Stundentakt, je nach Tageszeit

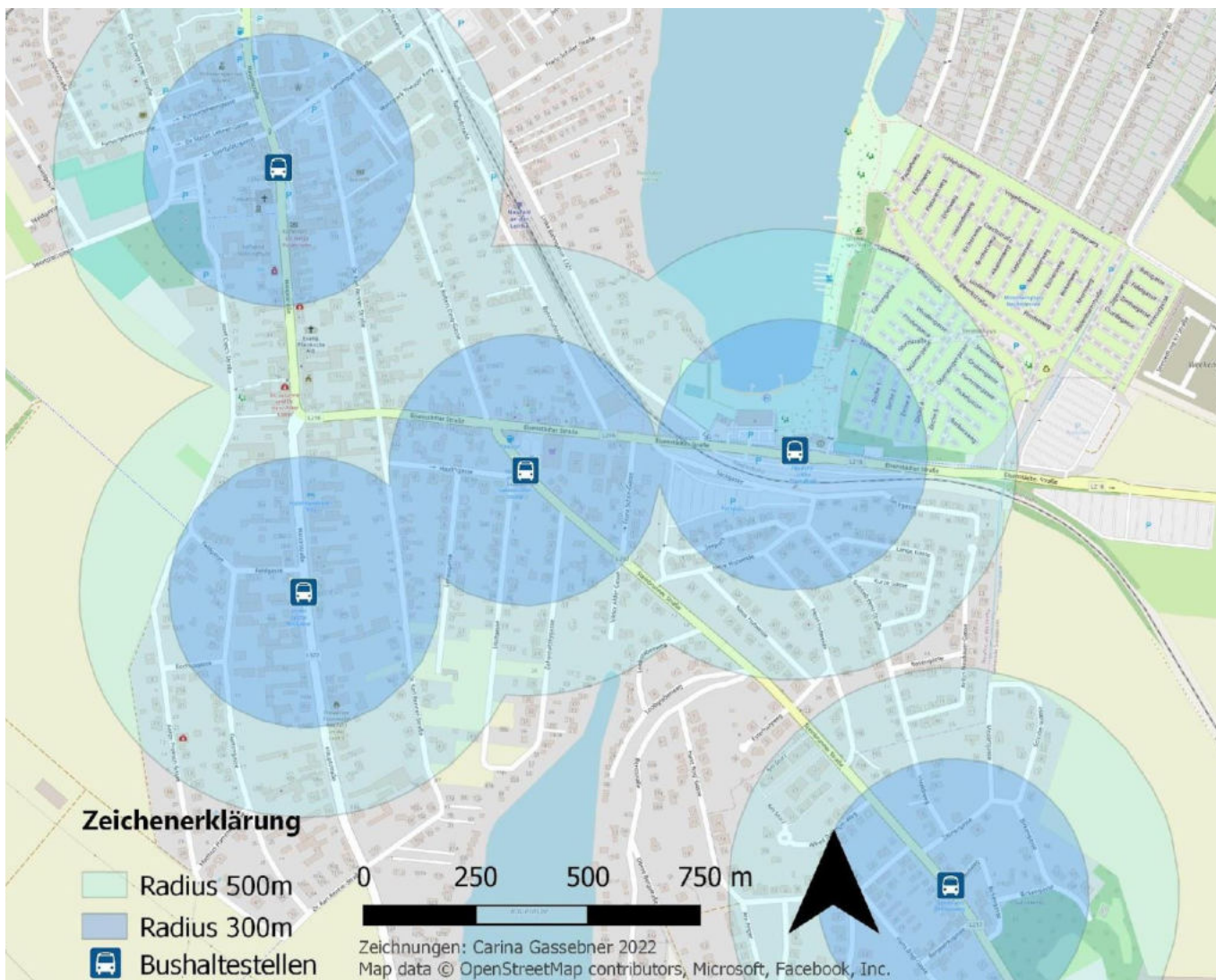


Abb. 1: Einzugsbereich der Bushaltestellen im Ortsgebiet (im Radius 300m und 500m)

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 (tw. verkehren die Buslinien nicht), v.a. Samstag Abend (Tab. 1)

LINIE	STRECKE	BETRIEB	KURSANZAHL PRO TAG	
			Werktage	Feiertage
Bahnhof	REX 6 Wien Hbf – Neufeld/Leitha / Deutschkreuz Bhf	Mo – So & Feiertag	21	17
Bus	1A Wr. Neustadt – Neufeld/Leitha – Zillingdorf	Mo – Sa	14	
	1B Zillingdorf – Neufeld/Leitha – Wr. Neustadt	Mo – Sa	14	
	327 Felixdorf – Neufeld/Leitha – Hornstein	Mo – Fr	8	
	902 Wr. Neustadt – Neufeld/Leitha – Eisenstadt	Mo – So & Feiertag	19	7
	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

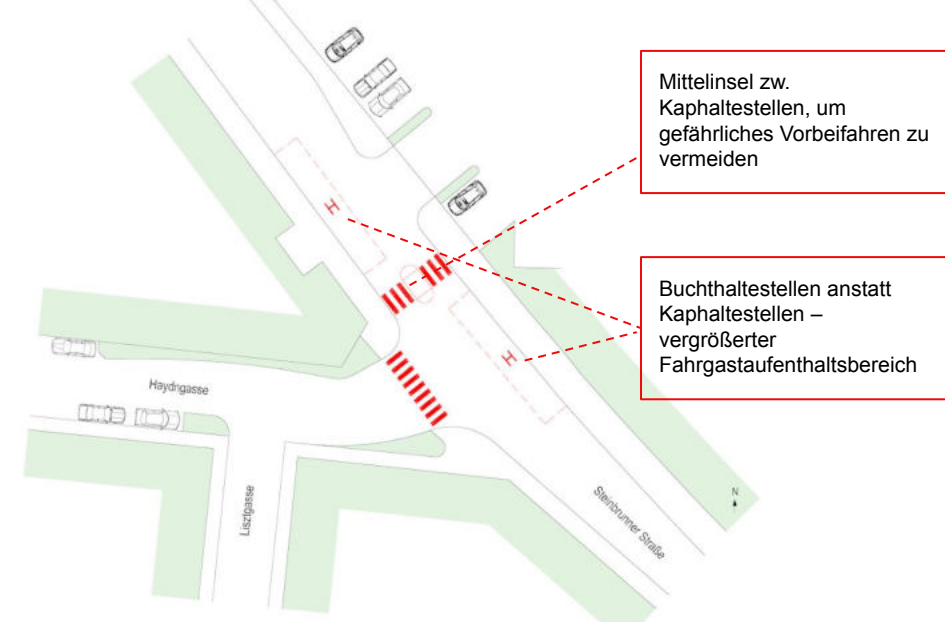


Abb. 2: Bushaltestelle Spar mit Mittelinsel und vergrößertem Aufenthaltsbereich



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



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



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

MASSNAHME 1: OPTIMIERUNG DER HALTESTELLEN

Die Haltestellen werden aktuellen Anforderungen angepasst. Busbuchten werden zu Kaphaltestellen umgestaltet. Der freiwerdende Platz der Haltestellenbereichen umgestaltet (Abb. 3). An geeigneten Stellen werden Mittelinseln errichtet. Genauere Beschreibung siehe „Optimierung der Haltestelleninfrastruktur“. Falls genügend Platz vorhanden, werden optionale Einrichtungen ergänzt („Haltestellenausstattung“).

- Die Barrierefreiheit wird durch Rampen zu den Haltestellen (max. 6%) und idealen Einstiegshöhen sichergestellt.
- Neue Mittelinseln ermöglichen eine sichere Querung der Fahrbahn (Abb. 2)
- Mit den Umbaumaßnahmen werden die Bedürfnisse der Bürger:innen erfüllt und der ÖV attraktiver, was den MIV reduziert und einen positiven Effekt auf die Nachhaltigkeit der Stadt hat.

MASSNAHME 2: ERSCHLISSUNG DER SIEDLUNGSBEREICHE SÜDLICH DES GEMEINDEAMTES

Die Bushaltestellen an der Feldgasse werden nach Norden verschoben und vor die Konditorei May platziert. Außerdem wird eine neue Haltestelle im südlichen Teil dieser Siedlung errichtet

- Dadurch wird die Siedlung südlich des Gemeindeamtes mittels Bushaltestellen besser erschlossen.

MASSNAHME 3: FAHRPLANANPASSUNG

Die werktäglichen Taktzeiten der Buslinie 902 werden auf die Wochenenden, Feiertage und Ferien übertragen. Außerdem sollen an Samstagen Nightliner eingesetzt werden, die nach Wien fahren.

- Jugendlichen wird unbeschwertes Ausgehen ermöglicht.
- Der generellen Problematik von „Alkohol am Steuer“ wird entgegengewirkt.
- Arbeitenden im Schichtbetrieb und am Wochenende wird das Erreichen des Arbeitsplatzes erleichtert.

Optimierung der Haltestelleninfrastruktur

HALTESTELLE Typ (Buchth- oder Kaphaltestelle) (Umbau, Neu)	MÄNGEL	MAßNAHMEN
HAUPTSTRASSE-KONDITOREI Kaphaltestelle Neu	1	NEUE Haltestelle – Anpassung wegen Siedlungerschließung
HAUPTSTRASSE-DR.KARL-RENNER-STRASSE Kaphaltestelle Neu	2	Mittelinsel zwischen Kaphaltestellen, um fahrlässige Überholaktionen zu vermeiden (Abb. 2)
SPAR Kaphaltestelle (Bestand – Buchthaltestelle) Umbau	3	Zugang vom Gehsteig rollstuhlfreundlich gestalten (Rampen von 6%, ebenerdige Einstiegsmöglichkeit mit einer Bordsteinhöhe von 20 cm)
		Taktils Bodenleitsystem zur Bushaltestelle anbringen
		Beleuchtung und Sitzgelegenheit schaffen
		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)
		Taktils Bodenleitsystem zur Bushaltestelle anbringen
		Beleuchtung und Sitzgelegenheit in Fahrtrichtung nach Norden schaffen

Haltestellenausstattung



Abb. 7: Fahrgastaufstellfläche (Wartebereich für Fahrgäste) (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)



Abb. 8: Haltestellentafel (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)



Abb. 9: Fahrplankasten (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)



Abb. 10: Taktils Bodenleitsystem für Blinde und Sehbehinderte (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)

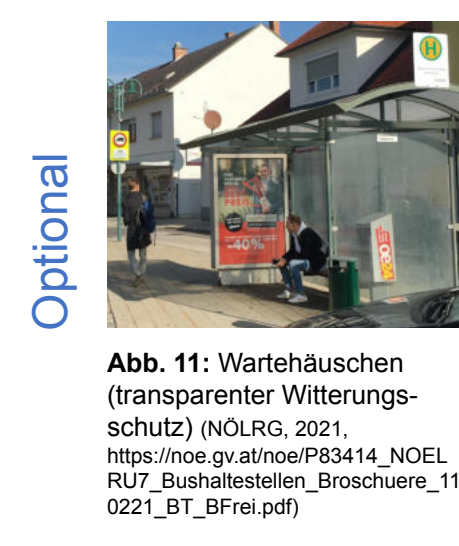


Abb. 11: Warthehäuschen (transparenter Witterungsschutz) (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)

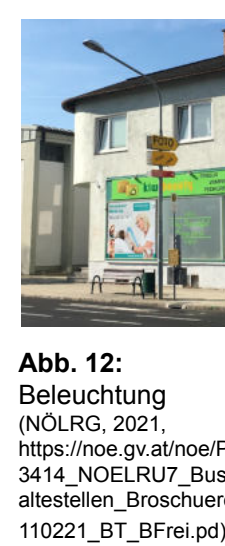


Abb. 12: Beleuchtung (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)



Abb. 13: Sitz-Gelegenheit (NÖLRS, 2021. https://nrs.gv.at/nrs/P33414_NÖLRS7_Bushaltestellen_Broschuere_110221_BT_BFrei.pdf)



Zeichenerklärung

- Linie 902 und 907
- Linie 1A und 1B
- Linie 327

- Bushaltestellen
- Bestand
- Auflassung
- Neu

Zeichnungen: 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 Straßennetz um Strandbad sehr gut ausgeprägt
- Tiefgaragenplätze und Stellplätze völlig ausgelastet
- (Beispiel Hauptstraße 74 pro Wohnung zwei Autostellplätze, siehe Tabelle)

Ort/Adresse	Garage pro Monat	Erdgeschoss/Außen pro Monat	Auslastung*
Steuerhof	54,42€	37,70€	Voll
Hauptstraße 74	n.v	26,00€	Voll
Hauptstraße 5	9,00€	17,00€	Voll

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

*Quelle: Auskunft Gemeinde Neufeld a.d.L

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



Abb. 16 Parkplatzmöglichkeiten Schulen Neufeld (AUVVA, 2018. http://www.kollip-p-v-neufeld.at/files/AUVVA_halterparken.pdf)

MÄNGEL

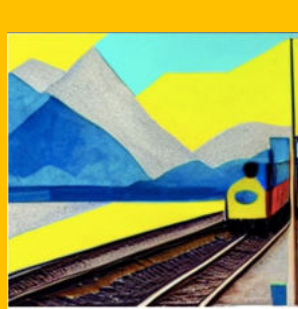
- Zu wenig schulnahe Parkplätze, um in den Stoßzeiten einen flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen
- Sichere Parkplätze sind weiter weg von den Bildungseinrichtungen und auch schwerer mit dem Pkw zu erreichen
- Keine Kontrolle des Einhaltens des Halte- und Parkverbots

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-Beschreibung (CleanPng, 2020. <https://de.cleanpng.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 Bahnhofs an die Buslinien
- Anschluss des Siedlungsgebietes östlich des Bahnhofs



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

VARIANTE 1A

Alle Buslinien werden über die Landeggerstraße und Bahnhofstraße zum Bahnhof geführt (Abb. 8). Südlich der Eisenstädterstraße (Abb. 9) und nördlich der Landeggerstraße werden die ursprünglichen Routen weitergeführt (Abb. 1).

Vorteile:

- + Schnellste Variante (siehe „Gegenüberstellung der Fahrzeiten“)
- + Eindeutige Linienführung
- + Nur zu Schulzeiten (in der Früh und zu Mittag) werden die bestehenden Bushaltestellen nahe der Schule angefahren.
- + Bahnstufenunterführung nicht notwendig, aber sinnvoll

Nachteile:

- Aufhebung der Einbahnregelung und der Parkmöglichkeiten in der nördlichen Hälfte der Bahnhofstraße. Als Sofortmaßnahme kann man die bestehende Einbahn auch mit einer „Baustellen VLSA“ wechselweise befahren lassen.
- Neue Bushaltestellen bei der Kreuzung Landeggerstraße - Hauptstraße (Abb. 7). und beim Bahnhof
- Hauptplatz nicht erschlossen

VARIANTE 1B

Die Verbindung nach Süden verläuft über die Landeggerstraße und die Bahnhofstraße (Abb. 8). Die Verbindung nach Norden verläuft über die Linke Bahnhofgasse und Landeggerstraße. Südlich der Eisenstädterstraße (Abb. 9) und nördlich der Landeggerstraße werden die ursprünglichen Routen weitergeführt (Abb. 2).

Vorteile:

- + Keine Änderung der Einbahnregelung
- + Anbindung der Schulen zu Schulzeiten mittels Bussen (siehe Variante 1A)
- + Anbindung der Bushaltestelle in der Linken Bahngasse und des Siedlungsgebiet östlich des Bahnhofs mittels Bahnstufenunterführung

Nachteile:

- Verlegung der Bushaltestelle am Hauptplatz zur Kreuzung Landeggerstraße - Hauptstraße (Abb. 7)
- Hauptplatz wird nicht erschlossen
- Linienführung im Gegensatz zu Variante 1A nicht einfach nachvollziehbar

VARIANTE 2

Alle Buslinien werden über die Eisenstädterstraße und Bahnhofstraße geführt (Abb. 9). Beim Bahnhof gibt es einen neuen Busterminal mit 4 Haltestellen und Wendebereich (Abb. 10). Die Busse werden über die gleiche Strecke auf die Eisenstädterstraße geführt.

Vorteile:

- + Hauptplatz bleibt erschlossen
- + Keine neue Haltestelle bei der Kreuzung Landeggerstraße-Hauptstraße
- + Keine extra Busanbindung zu Schulzeiten
- + Bahnstufenunterführung nicht notwendig, aber sinnvoll

Nachteile:

- Wegen Anfahrt des Bahnhofs in Nord- und Südfahrtrichtung - Fahrzeitverlängerungen (siehe „Gegenüberstellung der Fahrzeiten“)
- Nicht einfach nachvollziehbare Linienführung (z.B. Buslinie 1A, die Eisenstädterstraße muss hin und retour gefahren werden, um den Bahnhof zu erreichen)
- Verschieben der bestehenden Park & Ride-Anlage nach Süden (siehe „Park & Ride-Anlage“)



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



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



Abb. 6: Bahnhofübergang 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 Bahnhofs an die Buslinien
- Schnellste Variante, zur Anbindung des Bahnhofs mittels Bussen
- Durch einfache Routenführung, weniger Verwirrung bei Nutzer:innen
- Bahnstufenunterführung ermöglicht Anbindung des Siedlungsgebiet östlich des Bahnhofs
- Variante 1A wird für die Umsetzung vorgeschlagen.



Abb. 1: Linienführung Variante 1A

Pläne

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

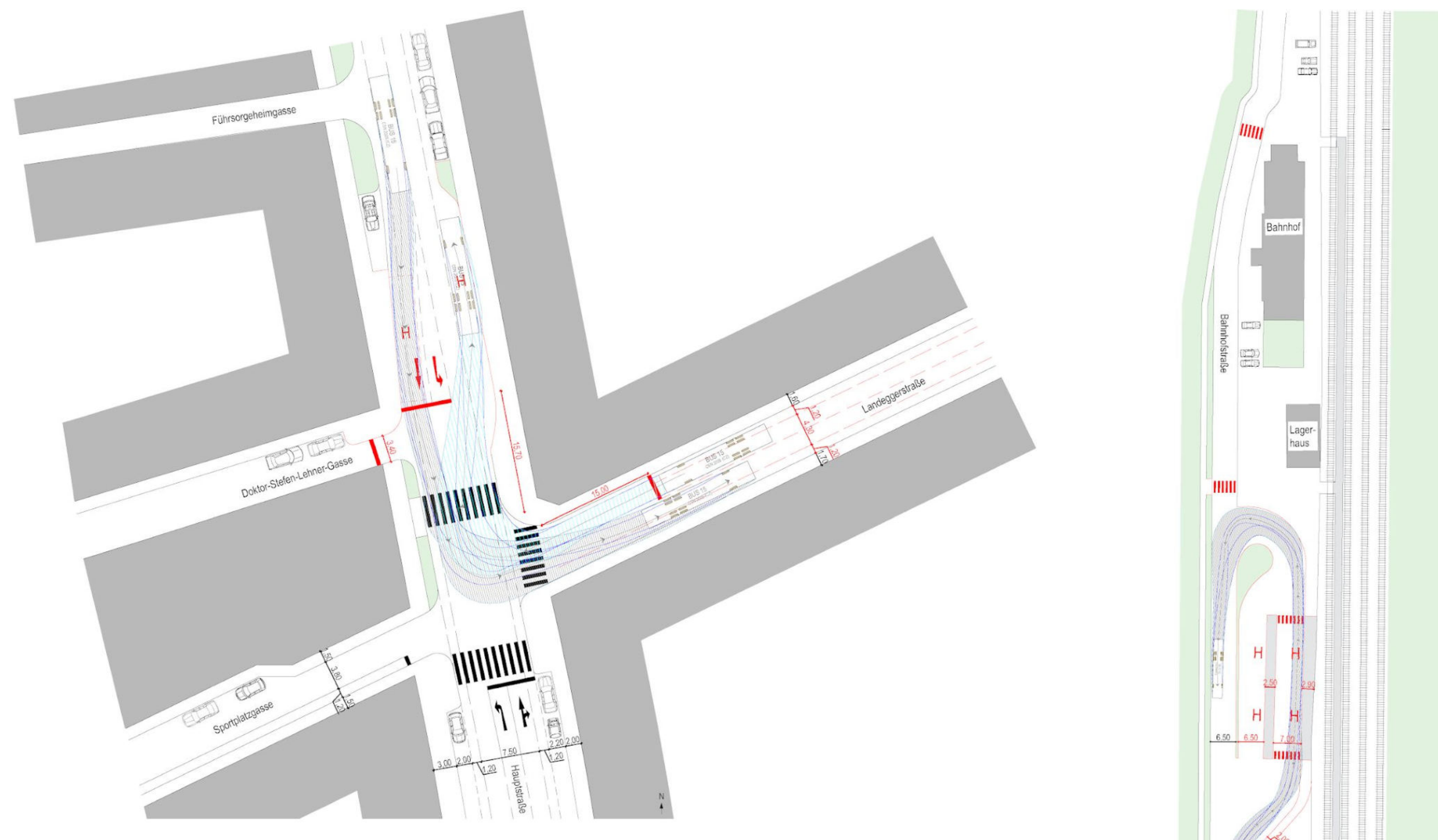


Abb. 6: Bushaltestellen Kreuzung Hauptstraße – Landeggerstraße (M: 1:500)

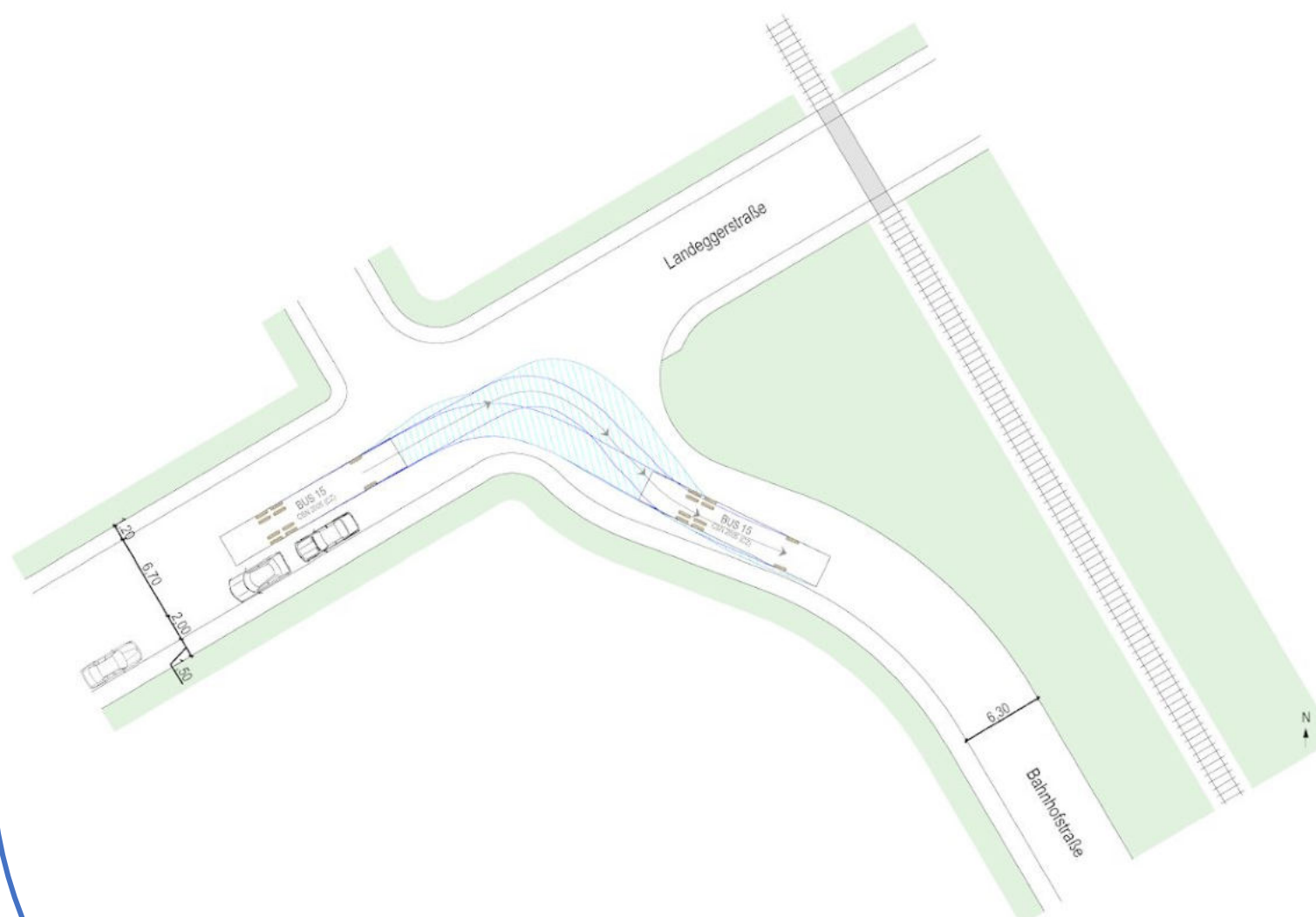


Abb. 8: Schleppkurvennachweis für die Kreuzung Landeggerstraße – Bahnhofstraße (M: 1:500)

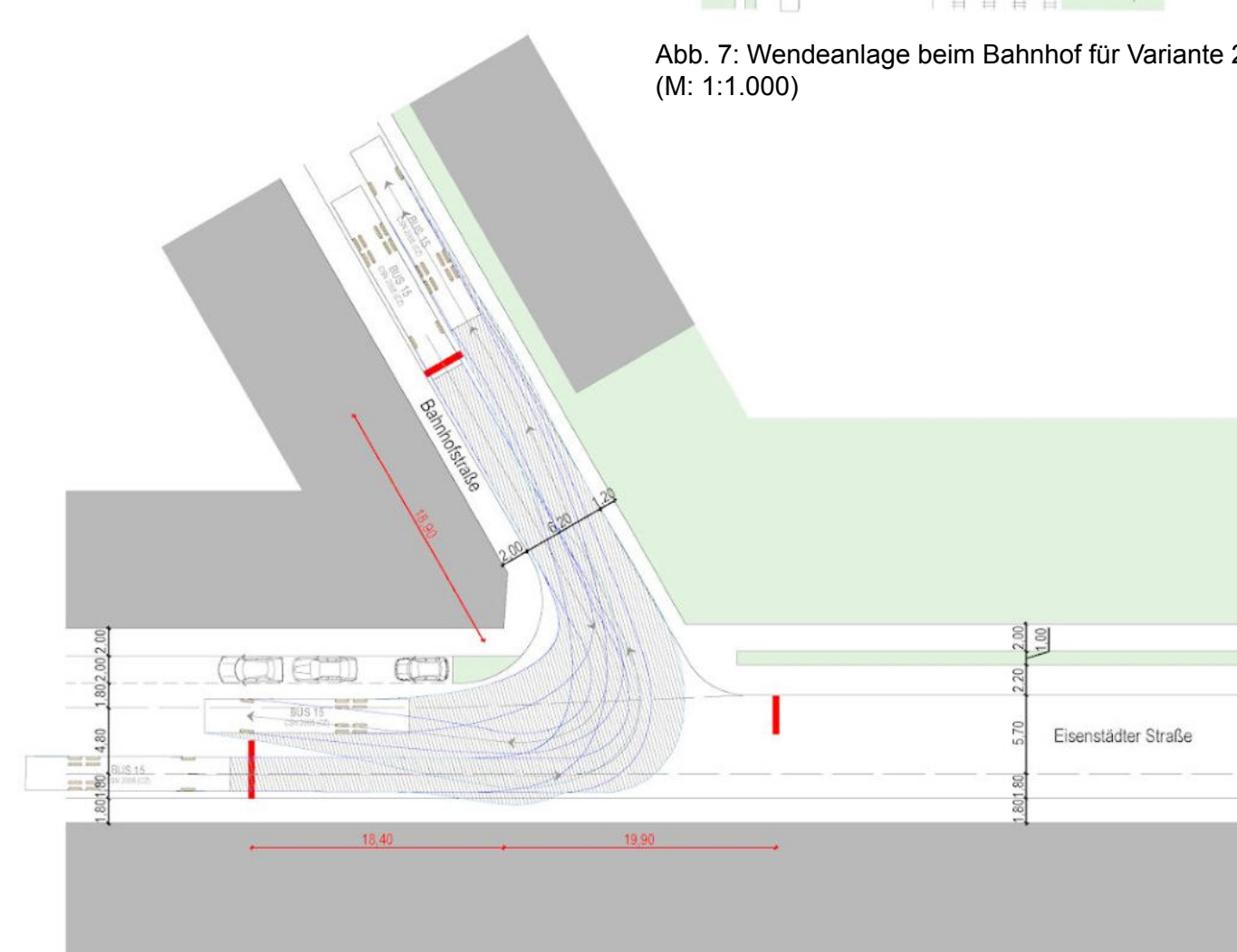


Abb. 9: Schleppkurvennachweis für die Kreuzung Eisenstädterstraße – Bahnhofstraße (M: 1:500)

Bestand Planung Haltestellenfläche Grünfläche Fahrfäche / 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

MÄNGEL

- Das Halte- und Parkverbot wird nicht eingehalten.
- Der Verstoß gegen das Verbot wird nicht kontrolliert und bestraft.

ZIEL

- Mithilfe einer Aufhebung der Einbahnregelung beide Fahrrichtungen zu ermöglichen
- Die Umsetzung der Variante 1A zu schaffen, die den Bahnhof für Busse erreichbar macht

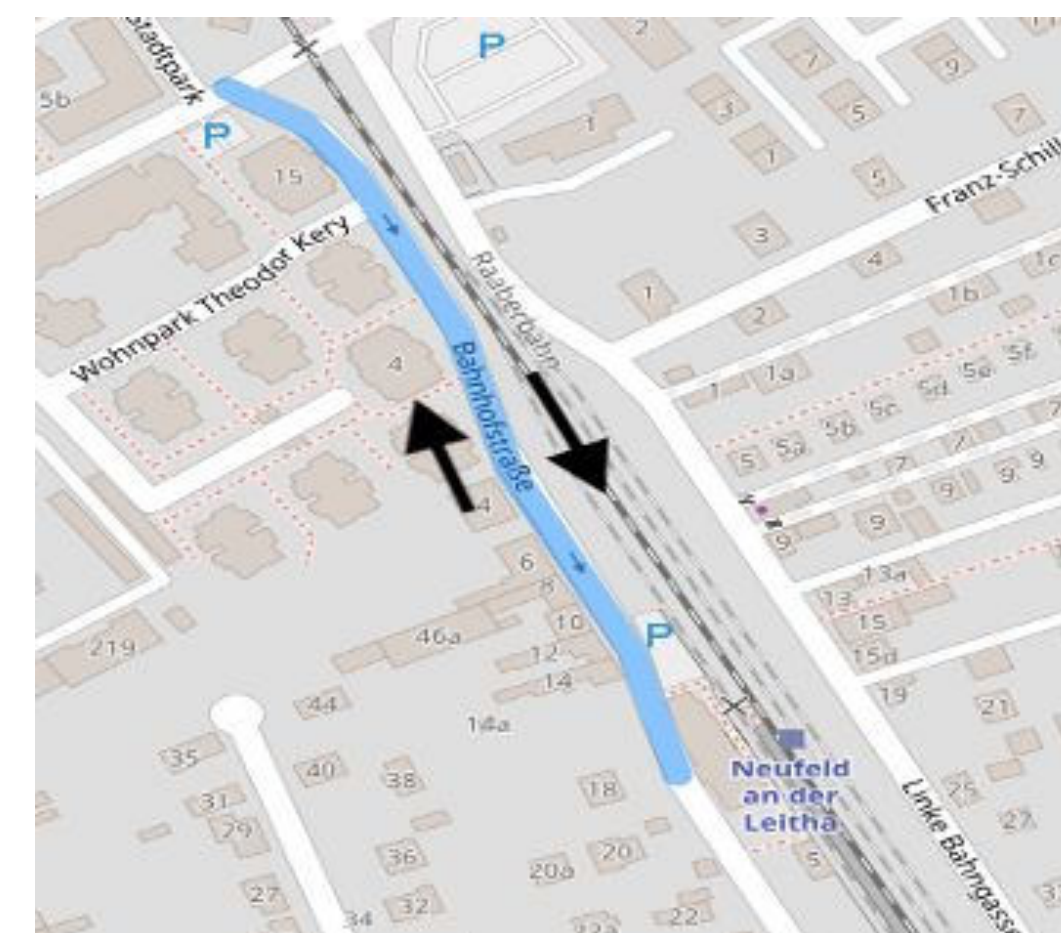


Abb. 12 Google Maps Bild: Aufhebung der Einbahnregelung Bahnhofstraße

MASSNAHMEN

- Die Einbahnstraße an der nördlichen Bahnhofstraße wird aufgehoben
- Eine Zufahrt ist in beide Richtungen möglich (Abb. 11).
- Kontrolle des Halten- und Parken Verbots

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

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.



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



ZIELE

MASSNAHMEN

++

Stark positiv

+

Eher positiv

0

keine Wirkung

-

Eher negativ

--

Stark negativ

Abkürzungen

NMV : Nicht motorisierter Verkehr

ÖV : Öffentlicher Verkehr

MIV : Motorisierter Individualverkehr

RV : Radverkehr

€

Kosten niedrig

€€

Kosten mittel

€€€

Kosten hoch

	Kosten	Wohlbefinden und Lebensqualität				Verkehrssicherheit				Erreichbarkeit				Chancengleichheit		
		Förderung Rad- und Fußverkehr (Gesundheitsförderung)	Luftqualität verbessern	Positiver Beitrag zur Vermeidung des Klimawandels	Lärmbelastung reduzieren	Geschwindigkeit des MIV reduzieren	Unfallrisiko und Unfälle reduzieren	Sichere Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmer*innen	Potentielle Verkehrskonflikte vermeiden	Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Hauptplatz und aller Daseinsvorsorgen mit sämtlichen Verkehrsmitteln	Direkte Wegverbindungen und Barrierefreiheit sicherstellen	ÖV-Qualität verbessern	Förderung nachhaltige Anreise nach Neufeld a.d.Leitha	Flächenaufteilung nach Transportleistung	Umgestaltung des ruhenden Verkehrs	
N M V	Radwegfortsetzung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Eisenstädter Straße	€€	++	+	++	++	++	+	+	+	+	0	+	+	+	
	Einfärbung kritischer Radwegabschnitte, um sie besser sichtbar zu machen	€	+	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	++	+	++	-	+	+	+	+	++	++
	Begegnungszone in Hauptplatz- und Bahnhofsnähe	€€	+	++	++	0	++	+	+	+	+	+	+	++	++	
	Die 30km/h-Zone wird auf das gesamte Ortsgebiet inklusive Landesstraßen ausgeweitet	€€	+	++	++	0	++	+	++	+	+	0	0	++	0	
	Modale Filter in Nebenstraßen Ortsgebiet	€	+	+	+	+	++	+	+	+	0	0	0	0	++	+
	Verbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen vor allem in Ost-West-Richtung	€€	+	+	++	0	+	0	+	+	++	++	0	+	++	0
	Mittelinsel zwischen Kaphaltestellen errichten, um fahrlässige Überholaktionen zu vermeiden	€	++	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	+
	Mindestausstattung Haltestelle (siehe „Haltestelleneinrichtung“) erfüllen	€€	++	0	0	0	0	+	0	0	0	0	++	++	0	0
	Taktilies Bodenleitsystem Bushaltestelle	€€	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	++	++	++	+
Beleuchtung und Sitzgelegenheit bei Bushaltestellen	€€€	++	0	+	+	0	0	0	0	0	0	++	++	++	0	
Ö V	Neue Haltestelle HAUPTSTRASSE-KONDITOREI Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
	Neue Haltestelle HAUPTSTRASSE-DR.KARL-RENNERSTRASSE Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
	Neue Haltestelle SPAR Kaphaltestelle	€€€	0	0	+	0	0	0	0	+	+	++	+	+	0	
	Optimierung der bestehenden Bushaltestellen	€	0	0	+	0	0	0	+	+	+	++	++	0	0	
	Anpassung des Busfahrplans	€	0	0	++	0	0	0	0	++	++	++	++	0	0	
	Anbindung des Bahnhofs mit allen Buslinien	€€	0	+	++	+	0	0	+	++	++	++	++	++	++	0
	Bau einer Unterführung mit Zugängen zu den Bahnsteigen, der Bahnhofsstraße und der linken Bahngasse	€€€	+	0	++	0	0	0	+	+	+	++	++	++	++	+
M I V	Stellplatzmarkierungen für den MIV	€	0	0	0	+	0	0	+	+	0	0	0	+	+	++
	Erneuerung unlesbarer Verkehrszeichen	€	+	0	0	++	+	++	++	0	+	+	0	0	+	
	Parkraumbewirtschaftung	€	+	+	+	0	0									
R V	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	+	+	++
	Sichtbarkeit der Radabstellanlagen erhöhen	€	++	0	0	0	0	+	+	+	0	+	0	+	+	++