1 NEUFELD AN DER LEITHA. IST-ZUSTAND.

VERKEHRSKONZEPT
Neufeld an der Leitha
aktiv mobil

Inhaltsverzeichnis der Poster:

2 **Ziele und Indikatoren**

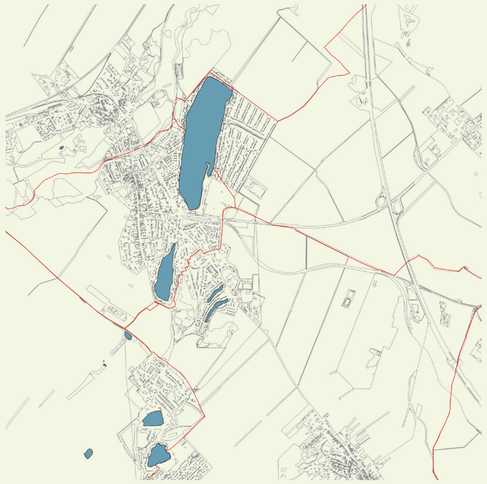
3 **Problemanalyse & Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr**

4 **Problemanalyse & Maßnahmen im MIV, Schwerverkehr und ÖV**

5 **Spezialgebiet Landeggerstrasse Abschnitt I**

6 **Spezialgebiet Landeggerstrasse Abschnitt II**

ÖPNV Verbindungen stadtauswärts			
Linie 1B Wiener Neustadt	Mo - Sa	05:42 - 18:42	stündlich
Linie 327 Felixdorf	Mo - Fr	07:08 - 15:09	Schulbus
Linie 902 Wiener Neustadt	Mo - Fr	05:17 - 20:52	stündlich
	Sa	05:52 - 19:52	alle 2 Std.
	So	07:52 - 19:52	alle 2 Std.
Zug (Linie 512) Wien Hbf	Mo - So	05:54 - 20:54	stündlich



3.587 Einwohner:innen
(Statistik Austria 2021)

1.704 Erwerbstätige Personen
(Statistik Austria 2020)

Anbindung an Autobahn A3
(Hornstein) 2,4 km
(Leithaland 2023)

3 Allgemeinärzt:innen
12 Fachärzt:innen
1 Tierärztin
(Leithaland 2023)

874 Arbeitsplätze
davon 686 unselbstständig Beschäftigte
(Statistik Austria 2011)

599 Schüler:innen, Auszubildende,
Studierende
(Statistik Austria 2020b)

445 Einpendler:innen
(Statistik Austria 2020c)

1.405 Auspendler:innen
(Statistik Austria 2020c)

ÖPNV Verbindungen stadtauswärts			
Zug (Linie 512) Deutschkreutz	Mo - So	07:05 - 23:06	stündlich
Linie 327 Hornstein	Mo - Fr	06:36 - 18:16	Schulbus

ÖPNV Verbindungen stadtauswärts			
Linie 902 Eisenstadt	Mo - Fr	05:28 - 21:06	stündlich
	Sa	06:06 - 20:06	alle 2 Std.
	So	08:06 - 20:06	alle 2 Std.

ÖPNV Verbindungen stadtauswärts			
Linie 1A Zillingdorf Bgw	Mo - Sa	06:06 - 19:06	stündlich
Linie 907 Zillingtal	Mo - Fr	13:05 - 15:05	stündlich

Abb. 1: Übersichtskarte über POI, ÖPNV und Radverkehrliche Anbindung von Neufeld an der Leitha

Neufeld an der Leitha ist eine Stadt mit 3.587 Einwohner:innen im Burgenland. Von diesen Einwohner:innen sind 1.704 erwerbstätig. Laut Erwerbsstatistik der Statistik Austria von 2020 pendeln 1.405 aus. 445 Menschen pendeln nach Neufeld an der Leitha. Dies wird durch die gute öffentliche Anbindung nach Wien per Zugverbindung am zentral gelegenen Bahnhof begünstigt. Der Bahnhof weist jedoch keine Haltestelle für den Linienbusverkehr auf und die Anbindung per aktiver Mobilität ist, auch durch fehlende Ost-Westverbindungen, mangelhaft.
Neben der Anbindung an den Schienenverkehr, gibt es auch die Regionalbusverbindungen 327, 902 und 907, sowie die Linien 1A und 1B. Der Linienbusverkehr verkehrt unter der Woche stündlich und am Wochenende im zwei Stunden Takt. Neben der öffentlichen Verkehrsanbindung besteht auch eine Anbindung an die Autobahn A3.

Quellen

Leithaland. (2023). Neufeld an der Leitha - Ärzte - Fachärzte. Von https://www.neufeld-leitha.at/gesundheit-soziales/arzte-gesundheitspersonal/arzte-facharzte abgerufen am 10.12.2022

Leithaland. (2023). Neufeld an der Leitha - Gemeindeamt. Von https://www.neufeld-leitha.at/burgerservice/verwaltung-gemeindeamt/gemeindeamt abgerufen am 17.01.2023

Statistik Austria . (2020a). Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 - Bevölkerung nach Erwerbsstatus; Erwerbstätige nach Stellung im Beruf und wirtschaftlicher Zugehörigkeit. Von https://www.statistik.at/blickgem/ae1/g10309.pdf abgerufen am 10.12.2022

Statistik Austria. (2011). Registerzählung vom 31.10.2011 Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 2008 und groben Beschäftigtengrößengruppen. Von https://www.statistik.at/blickgem/rg10/g10309.pdf abgerufen am 10.12.2022

Statistik Austria. (2020b). Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 - Bildungsstand und laufende Ausbildung. Von https://www.statistik.at/blickgem/ae5/g10309.pdf abgerufen am 10.12.2022

Statistik Austria. (2020c). Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. Von https://www.statistik.at/blickgem/ae3/g10309.pdf abgerufen am 10.12.2022

Statistik Austria. (2021). Statistik des Bevölkerungsstandes, Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung, Wanderungsstatistik. Von https://www.statistik.at/blickgem/pr1/g10309.pdf abgerufen am 10.12.2022

Institut für Verkehrswesen
856304 Erstellung eines Verkehrskonzeptes (SE) - 2022W

Projektteam Neufeld an der Leitha - aktiv mobil
Marvin Böhnke | Alexander Freyer | Fanny Kaiser | Eva Mader | Kimberly Roth | Lena Schwarz | Igor Woloschtschuk

Betreuung
Dr. Juliane Stark | Dr. Michael Meschik

2 ZIELE UND INDIKATOREN.

Lebensqualität & Aufenthaltsqualität

Unterziele

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit in Neufeld
2. Verringerung von Schadstoff- und Lärmemissionen
3. Attraktivierung des öffentlichen Raums[1] für den NMV[2] und zum Verweilen
4. Erhöhung der sozialen Sicherheit[3] im öffentlichen Raum

Indikatoren

1. - Verkehrsunfälle pro Jahr in Neufeld
   - Kfz-Geschwindigkeiten im Ort
   - Verkehrsmittelwahl, besonders im Binnenverkehr[4]
   - Anzahl an Querungshilfen[5] an hoch frequentieren Kreuzungen und bei POI[6]
   - Übersichtlichkeit der Straßenführung und Gewährleistung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen
2. - Emissionswerte und Lärmpegel im Ort
3. - Anzahl und Lage von Sitzmöglichkeiten
   - Begrünung des öffentlichen Raums
   - Qualität und Zustand des öffentlichen Raums (Beleuchtung, Sauberkeit, etc.)
4. - Ausleuchtung der Straßen im Ort bei Nacht und Dämmerung
   - Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit aller Wege für den NMV

Umweltauswirkungen

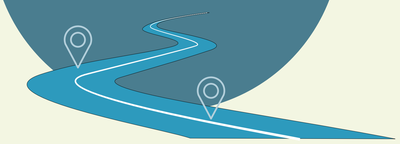
Unterziele

1. Förderung des Umweltverbundes[7]
2. Verringerung von Schadstoff- und Lärmemissionen
3. Begrünung von Straßenfreiräumen
4. Erreichung der Klimaziele 2030

Indikatoren

1. - ausreichende Anlagendimensionierung der Fuß- und Radwege gem. RVS 03.02.12 & 03.02.13[8]
   - Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen an POI
   - Gekennzeichnetes, flächendeckendes Fuß- und Radwegenetz mit Übersichtlichkeit an Knotenpunkten
   - Barrierefreiheit gem. RVS 02.02.36
   - ÖPNV[9] Taktung und Entfernung zwischen Haltestellen und POI
2. - Emissionswerte und Lärmpegel im Ort
3. - Begrünung des öffentlichen Raums
4. - Klimaauswirkungen des MIV[10]

Erreichbarkeit



Unterziele

1. Faire Aufteilung der Verkehrsflächen im Ort für alle Verkehrsmittel
2. Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes
3. Erhöhung der Barrierefreiheit
4. Ausbau des ÖPNV Netzes

Indikatoren

1. - ausreichende Anlagendimensionierung der Fuß- und Radwege gem. RVS 03.02.12 & 03.02.13
   - Platzanspruch des ruhenden Verkehrs
   - Länge des Fuß- und Radwegenetzes im Verhältnis zum gesamten Verkehrswegenetz
2. - Flächendeckendes Fuß- und Radwegenetz und Übersichtlichkeit an Kreuzungen
3. - Barrierefreiheit gem. RVS 02.02.36
4. - ÖPNV Taktung und Entfernung zwischen Haltestellen und POI

Kosteneffizienz

Unterziele

1. Geringhaltung der Investitionskosten
2. Geringhaltung der Betriebskosten

Indikatoren

1. - Ausgaben für Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen
2. - Laufende Kosten für Betrieb und Erhalt der umgesetzen Maßnahmen

Quellen

Berding, U.; Selle, K. (2018) : Öffentlicher Raum, In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Ed.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, ISBN 978-3-88838-559-9, ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 1639-1653,
Greiffenhagen, S. (2002). Soziale Sicherheit. In: Greiffenhagen, M., Greiffenhagen, S., Neller, K. (eds) Handwörterbuch zur politischen Kultur der Bundesrepublik Deutschland. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
FSV (2015). RVS 03.03.12 Fußgängerverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2022). RVS 03.02.13 Radverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).

Begriffsbestimmungen

[1] öffentlicher Raum: Gesamtheit aller Stadträume, die für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind (Berding und Selle, 2018).

[2] NMV: Nicht motorisierter Verkehr (z.B. Fuß- und Radverkehr).

[3] soziale Sicherheit: Schutz vor den Folgen verschiedener Lebenssituationen oder Ereignisse (Greiffenhagen, 2022).

[4] Binnenverkehr: Verkehr mit Start und Ziel innerhalb der Gemeinde.

[5] Querungshilfen: Maßnahmen, die die Überquerbarkeit von Fahrbahnen für Gehende und den Radverkehr verbessern.

[6] POI: Points of Interest - Orte, die wichtige Ziele darstellen.

[7] Umweltverbund: Alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel: öffentliche Verkehrsmittel und nicht motorisierte Verkehrsmittel.

[8] RVS: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.

[9] ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr.

[10] MIV: Motorisierter Individualverkehr.

3 PROBLEMANALYSE & MASSNAHMEN - RAD- & FUSSVERKEHR.

RAD-verkehr

Radroutennetz und Anlagendimensionierung.

Foto 1: Ist-Zustand - Radroute im Mischverkehr in der Landegger Straße bei T50 und teils 4,30 m schmaler Fahrbahn.

Foto 2: Soll-Zustand - ausreichend dimensionierter baulich getrennter Radweg bei T50 oder T30 am Beispiel Wiens.

Probleme:
- Fehlende bzw. mangelhafte Radinfrastruktur (z.B. Hauptstraße, Eisenstädter Straße, Steinbrunner Straße).
- Auf Radroute B11 zu hohe Geschwindigkeit (T50) für Mischverkehr (Landegger Straße ab Bahnübergang ortsauswärts) - widerspricht KFZ-Kriterium der RVS[1] 03.02.13 (Foto 1).
- Trotz hoher Kfz-Geschwindigkeit (T50) auf Hauptstraße und Eisenstädter Straße steht nur ein Mehrzweckstreifen zur Verfügung.

Maßnahmen:
- Ausweitung des Radroutennetzes (Karte):
  - Errichtung eines baulich getrennten Geh- und Radwegs auf der Hauptstraße ab Doktor-Karl-Renner-Straße stadtauswärts und Steinbrunner Straße mit Mindestbreite 2,30 m gem. RVS 03.02.13 (Foto 2).
  - Etablierung des Radfahrens in parallelen Straßen (T30) zu stark befahrenen Straßen durch Ausschilderung gem. RVS 03.02.13.
  - Einführung von T30 auf der Landegger Straße, da getrennte Radfahranlagen aus Platzgründen nicht möglich sind und Hauptradroute im Mischverkehr T30 erfordert, gem. RVS 03.02.13.
  - Öffnung der Einbahnen Leithagasse und Sportplatzgasse für Radfahrende.
  - Errichtung eines Durchgangs für Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhofstraße und Dr.-Robert-Davy-Gasse um eine Alternative zur stark befahrenen Eisenstädter Straße zu schaffen.

Radabstellanlagen.

Problem:
- Ungeeignete und zu wenige Radabstellanlagen bei POI[2] (z.B. beim Kulturzentrum und entlang der Hauptstraße) (Foto 3).

Foto 3: Ist-Zustand - ungeeignete Radabstellanlagen z.B. bei Landegger Straße/Hauptstraße.

Foto 4: Vorschlag für gebrandete Radabstellanlagen mit Anlehnbügel und Vorderradhaltung (Wien).

Maßnahmen:
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl gem. RVS 03.07.11 und hoher Qualität (z.B. Anlehnbügel) gem. RVS 03.02.13 (Foto 4).
- Erweiterung des Angebots bei allen POI (vor Geschäften, Ärzten, Gemeindeamt, Kulturzentrum, Bank, Kindergarten, in der Nähe von Bushaltestellen etc.).
- Errichtung/Sponsoring von hochwertigen Fahrradabstellanlagen (z.B. Pharmazeutika Werk, Bara Sport)

Bikesharing.

Foto 5: Vorschlag - Bikesharing nach dem Beispiel von Ljubljana.

Problem:
- Kein Bikesharing[3] Angebot.

Maßnahme:
- Einführung eines Bikesharing-Angebots (Foto 5) in Kooperation mit der Bahn/nextbike und Pharmazeutika Werk, Beispiele für mögliche Standorte: Karte.

Querungshilfen für Radverkehr.

Foto 6: Vorschlag - Sichere Querungshilfen für Radfahrende am Beispiel Schloß Holte-Stukenbrock. (c) Monika Schönfeld

Problem:
- Fehlende sichere Querungshilfen[4] für Radfahrende.

Maßnahme:
- Schaffung von Querungshilfen an den in der Karte ausgewiesenen Kreuzungen (Foto 6).

Ortspläne und Routenbeschilderung.

Foto 7 und 8: Vorschlag - li: öffentliche Rad- und Fußwegpläne (c) Burgstadt Schlitz; re: Radroutenbeschilderung in Wien.

Problem:
- Fehlende Überblickspläne des Rad- und Fußwegenetzes.
- Fehlende Beschilderung der Radrouten.

Maßnahmen:
- Etablierung von Fuß- und Radwegplänen an POI (Foto 7).
- Radroutenbeschilderung auf den in der Karte dargestellten Strecken (Foto 8).

Abb. 1: Übersichtskarte des Radwegenetzes in Neufeld a.d.L. im Ist-Zustand, inklusive Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur.

Bewusstseinsbildungskampagnen.

Problem:
- Hoher Emissionsausstoß durch MIV[5] verhindert Erreichung der Klimaziele.

Maßnahmen:
- "Bürgermeister radelt zur Arbeit" als Vorbild.
- Promotion von "Österreich radelt".
- Information über Möglichkeiten und positive Auswirkungen aktiver Mobilität.
- Gratis "Rad-Checks".

Foto 19: Beispiel - Teil einer Bewusstseinsbildungskampagne in Fürstenfeld.

Platz für Begegnungen.

Problem:
- Geringe Aufenthaltsqualität am Hauptplatz (Foto 7 am Poster 4).

Maßnahmen:
- Neugestaltung des Parkplatzes am Hauptplatz (Foto 18):
  - Reduktion der Pkw-Stellplätze schafft Platz zum Verweilen.
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Baum-Pflanzungen und Schaffen von Sitzgelegenheiten.

Foto 18: Soll-Zustand: Hauptplatz als sozialer Treffpunkt mit Sitzgelegenheiten und Begrünung. (c) ZOOMVP.AT

Quellen
FSV (2008). RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV)
FSV (2010). RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2016). RVS 02.02.37 Geschwindigkeitsbeschränkungen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2020). RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2022). RVS 03.02.13 Radverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV)

FUß-verkehr

Rahmenbedingungen.

Problem:
- Generell zu wenig Platz für Gehende aufgrund enger Gehsteige und ungerechter Flächenverteilung (Foto 9).

Maßnahme:
- Ausführung einer Gehsteigbreite ab 2,0 m gemäß RVS 03.04.12.

Foto 9: Ist-Zustand - Ungerechte Flächenverteilung zu Ungunsten des Fuß- und Radverkehrs in der Landegger Straße (Minimalbreite 0,80 m).

Problem:
- Straßenabschnitte ohne Bäume als Schattenspender im Sommer machen das Zu-Fuß-Gehen unattraktiv (Foto 10).

Maßnahmen:
- Pflanzung von Bäumen an bestehenden Straßen.
- Berücksichtigung von Baumpflanzungen bei Straßenneu- bzw. -umbauprojekten.

Foto 10: Ist-Zustand - Fehlende Begrünung durch Bäume in der Landegger Straße.

Problem:
- Unterbrechungen des Gehsteigs (z.B. am äußeren Teil der Landegger Straße) (Foto 11).

Maßnahme:
- Ergänzung fehlender Gehsteige (Poster 5).

Foto 11: Ist-Zustand - Gehsteigunterbrechung in der Landegger Straße.

Problem:
- Hohe MIV-Geschwindigkeiten machen das Zu-Fuß-ehen unattraktiv und gefährlich (Lärm, Schadstoffe, Unfälle).

Maßnahmen:
- Einführung von T30 auf der Landegger Straße gemäß RVS 02.02.37.
- Deutlichere Kennzeichnung der geltenden Tempolimits, u.a. durch Piktogramme auf der Fahrbahn (Foto 12; Poster 4).

Foto 12: Vorschlag - deutliche Kennzeichnung der geltenden Tempolimits. (c) Canva

Querungshilfen für Fußgänger.

Problem:
- Fehlende sichere Querungshilfen (Schutzwege, Lichtsignalanlagen) (z.B. beim Bahnübergang Landegger Straße, Trafik, Spielplatz, Jutesiedlung, äußerer Teil der Landegger Straße, Eisenstädter Straße/Hauptstraße) (Foto 13).

Maßnahme:
- Errichtung von Querungshilfen.

Foto 13: Ist-Zustand - Fehlende Querungshilfe bei Kreuzung Landegger Straße/Linke Bahngasse.

Problem:
- Hohe Geschwindigkeiten führen zu mangelnder Verkehrssicherheit v.a. für Kinder beim Spielplatz Landegger Straße (Fotos 14 und 15).

Maßnahmen:
- Geschwindigkeitsüberwachung.
- Fahrbahnanhebung (Poster 5).

Foto 14 und 15: Ist-Zustand - schwer erkennbares Hinweisschild in Spielplatznähe auf Landegger Straße.

Barrierefreiheit.

Problem:
- Generell zu enge Gehsteige und fehlende Barrierefreiheit bei nicht abgesenkten Bordsteinkanten im Ortsgebiet (Foto 16).

Maßnahmen:
- Absenkung von Bordsteinkanten bzw. barrierefreie Gestaltung neuer Gehsteige gemäß RVS 02.02.36 (Foto 17).
- Errichtung neuer Gehsteige mit mind. 2,00 m Breite gemäß RVS 03.04.12.

Foto 16 (oben): Ist-Zustand - Bordsteinkanten in der Landegger Straße nicht barrierefrei ausgeführt.
Foto 17 (unten): Soll-Zustand - Barrierefreiheit am Beispiel Ljubljana.

Begriffsbestimmungen
[1] RVS Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen für den Radverkehr.
[2] POI: Points of Interest - Orte, die wichtige Ziele darstellen.
[3] Bikesharing: Form der Fahrradvermietung, bei der Fahrräder im öffentlichen Raum, oder an öffentl. Stationen zugänglich sind.
[4] Querungshilfen: Maßnahmen, die die Überquerbarkeit von Fahrbahnen für Gehende und den Radverkehr verbessern.
[5] MIV: Motorisierter Individualverkehr.

Institut für Verkehrswesen
856304 Erstellung eines Verkehrskonzeptes (SE) - 2022W

Projektteam Neufeld an der Leitha - aktiv mobil
Marvin Böhnke | Alexander Freyer | Fanny Kaiser | Eva Mader | Kimberly Roth | Lena Schwarz | Igor Woloschtschuk

Betreuung
Dr. Juliane Stark | Dr. Michael Meschik

4

PROBLEMANALYSE & MAßNAHMEN - MIV, SCHWERVERKEHR & ÖV.

VERKEHRSKONZEPT
Neufeld an der Leitha
aktiv mobil

MIV
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Verkehrssicherheit.

Foto 1: Ist-Zustand Landegger Straße - gerade Straßenführung und mangelhafte Tempo-Kennzeichnung führen zu hohen Geschwindigkeiten.

Foto 2: Vorschlag: deutlich sichtbare Piktogramme auf der Fahrbahn zur besseren Erkennbarkeit des geltenden Tempolimits. (c) Pascal Grothe

Foto 3: Vorschlag - Fahrbahnanhebung zur Temporeduktion. (c) ACADEMIC

Problem:
- Mangelhafte Kennzeichnung der geltenden Tempolimits in Kombination mit fehlenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen führen zu erhöhten Geschwindigkeiten, besonders bei geringem Parkdruck (z.B. Landegger Straße).

Maßnahmen:
- Deutlichere Kennzeichnung der geltenden Tempolimits, u.a durch Piktogramme auf der Fahrbahn (Foto 2).
- Geschwindigkeitsüberwachung.
- Bauliche Maßnahmen wie Fahrstreifenversätze oder Fahrbahnanhebungen (Foto 3).

Problem:
- Teils zu geringe Breiten der Fahrbahnen gem. RVS[1] 03.04.12 (Tab. 1), um Begegnungen mit anderen Fahrzeugen sicher gewährleisten zu können (Foto 4).
  - Ausweichen der Fahrzeuge auf Gehsteig als Folge (z.B. Landegger Straße).

Maßnahme:
- Schaffen von Ausweichmöglichkeiten durch Verringerung der Pkw-Abstellflächen (Poster 5).

Foto 4: Ist-Zustand Landegger Straße - Fahrbahnbreite von abschnittsweise 4,3 Metern entspricht gemäß RVS nicht der Mindestbreite bei ≤30km/h für sichere Fahrzeugbegegnungen (vgl. Tab. 1). (c) Google Maps

Tabelle 1: Erforderliche Breite (m) der Fahrbahn für Begegnungsfälle in Abhängigkeit der Begegnungsgeschwindigkeit gem. RVS 03.04.12

Begegnungsfälle	v ≤ 30 km/h	30 < v ≤ 50 km/h
Lkw/Bus und Lkw/Bus Lkw/Bus und Pkw Pkw und Pkw	6,25 m 5,25 m 4,50 m	6,50 m 5,50 m 4,80 m

Flächeninanspruchnahme.

Foto 5: Ist-Zustand - unbewirtschaftete Parkflächen verleiten zum Pkw-Besitz.

Foto 6: Ist-Zustand Bahnhofsstraße - unbewirtschaftete Parkstreifen.

Problem:
- Hoher Anteil der Verkehrsflächen für Kfz-Verkehr vorgesehen, der für nachhaltigere Mobilitätsformen genutzt werden kann.
  - Viel Raum für öffentliche Pkw-Abstellplätze und private Stellplätze zu günstigen Tarifen (ab 9 Euro pro Monat) motiviert zum Pkw-Besitz.

Maßnahmen:
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung[2]:
  - z.B. Kurzparkzonen bei POI[3].
- Einführung von Carsharing[4], um privaten Pkw-Besitz zu verringern.
- Förderung des Umweltverbunds[5] (Poster 3 und 5).

schafft Raum für anderweitige Gestaltungsoptionen der Straßenräume, mit denen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität einhergeht (Begrünung, Sitzgelegenheiten, Gastgärten, Begegnungszonen uvm.) (Foto 8 und 9).

Foto 7: Ist-Zustand - Hauptplatz mit wenig Aufenthaltsqualität durch hohe Pkw-Flächeninanspruchnahme. (c) Meschik

Foto 8: Weniger Raum für Pkw schafft Platz für mehr Aufenthaltsqualität. (c) Stadt Schwerte

Foto 9: Umnutzung von Parkstreifen ermöglicht Platz für Begegnung. (c) GreenCity e.V.

Umweltauswirkungen.

Foto 10: Vorschlag - Entsiegelung von Stellflächen lässt Wasser versickern und ermöglicht einen Gasaustausch, was sich positiv auf das Mikroklima der Gemeinde auswirkt. (c) VSR-Gewässerschutz e.V.

Problem:
- Lärm- und Schadstoffemissionen durch hohes MIV-Aufkommen und hohe Kfz-Geschwindigkeiten.
- MIV-orientierte Gestaltung des Orts führt zu hoher Flächenversiegelung[6]:
  - Entstehung von Hitzeinseln[7].
  - Kein Gasaustausch und Versickerung von Regenwasser in den Boden möglich.

Maßnahmen:
- Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens im Ort:
  - Förderung des Umweltverbunds (siehe Poster 3 und 5).
  - Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, um Pendeln vom MIV auf den ÖV zu verlagern.
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen (siehe oben).
- Stellflächen entsiegeln (Foto 10).

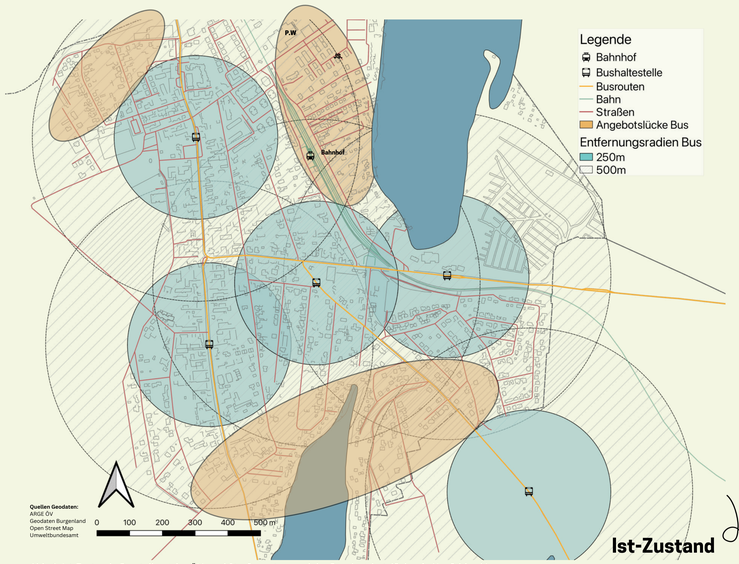


Abb. 1: Ist-Zustand - Darstellung des ÖV- und Straßennetzes und der Bus-Angebotslücken in Neufeld a.d.L.

Ist-Zustand

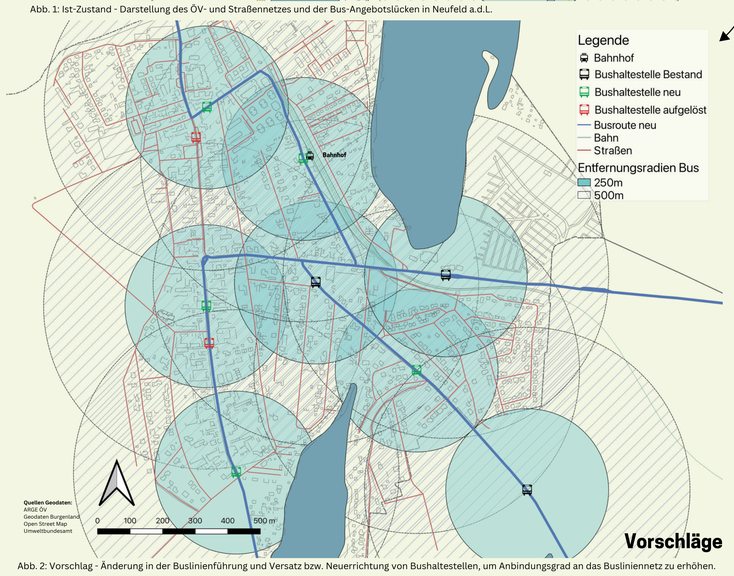


Abb. 2: Vorschlag - Änderung in der Buslinienführung und Versatz bzw. Neuerrichtung von Bushaltestellen, um Anbindungsgrad an das Buslinniennetz zu erhöhen.

Vorschläge

Schwer verkehr

Platzmangel.

Problem:
- Vorhandene Fahrbahnbreite (5,80 m) in Kombination mit T50 gem. RVS 03.04.12 auf Landegger Straße ab dem Bahnübergang stadtauswärts (Landesstraße) zu gering, um Lkw-Lkw-Begegnungen durchgehend gewährleisten zu können (Tab. 1).

Maßnahmen:
- Siehe Poster 5.

Foto 16: Schwerverkehr auf der Landegger Straße.

ÖV
ÖFFENTLICHER VERKEHR

Erreichbarkeit Haltestellen.

Problem:
- Bahnhof wird nicht von Bussen angefahren:
  - Fußweg von der Bushaltestelle am Hauptplatz über Landegger Straße bis zum Bahnhof (Abb. 3).
    - Fußweg über Landegger Straße aufgrund schmaler Gehsteige und mangelhafter Barrierefreiheit unattraktiv.
  - Fehlende Anbindung des Pharmazeutika Werks (P.W.) (fungiert als großer Arbeitgeber im Ort) an das Buslinniennetz (Abb. 1).
  - Anbindung der Jutesiedlung (JS.), der Siedlung rund um die Siedlungsstraße (oranges Oval links oben) und der Siedlung zwischen Hauptstraße und Steinbrunner Straße (oranges Oval unten) an das Buslinniennetz verbesserungswürdig (Abb. 1).

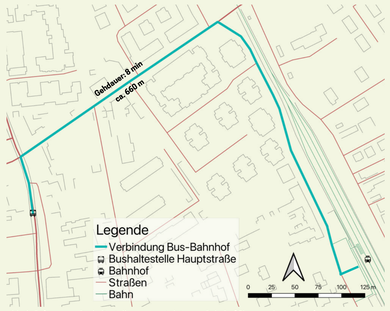


Abb. 3: Fußweg von Bushaltestelle am Hauptplatz zum Bahnhof über Landegger Straße: Gehdauer 8 Minuten bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 5km/h.

Maßnahmen:
- Alle fünf Buslinien werden über den Bahnhof geführt, um Umstieg von Bus auf Bahn bequemer ermöglichen zu können.
  - Führung der bestehenden Busrouten über Bahnhofstraße und Landegger Straße statt über die Hauptstraße.
  - Auflösen der Bushaltestellen am Hauptplatz und Neuerrichtung in Landegger Straße für jeweils beide Fahrtrichtungen (Abb. 2; siehe auch Poster 6).
  - Nach hinten versetzen der Haltelinie in Landegger Straße, um das Einbiegen von der Hauptstraße in die Landegger Straße für Busse zu ermöglichen.
- Errichtung neuer Bushaltestelle auf der Hauptstraße; Auflösung der Bushaltestelle "Feldgase" und Neuerrichtung ca. 125 m weiter nördlich; Errichtung neuer Bushaltestelle auf der Steinbrunner Straße, um Anbindungsgrad der Siedlung rund um den Bauernsee zu erhöhen (Errichtung der Bushaltestellen für jeweils beide Fahrtrichtungen) (Abb. 2).

Bedienhäufigkeit.

Problem:
- An- und Abreise nach/aus Neufeld an Werktagen mit dem Bus hauptsächlich nur im Stundentakt möglich, teilweise dichtere Taktung bei Frühverbindungen (Poster 1).
  - Verleitet zu An- und Abreise mit dem Pkw.
- An und Abreise nach/aus Neufeld a.d.L. am Wochenende mit dem Bus aufgrund unregelmäßiger und langer Intervalle nur eingeschränkt möglich / keine Bedienung in den späteren Abendstunden (Poster 1).

Maßnahmen:
- Dichtere Busintervalle zu stark frequentierten Zeiten, um Pendeln mit dem Pkw zu vermeiden.
- Häufigere Bedienzeiten am Wochenende, um Unabhängigkeit vom Pkw zu fördern.

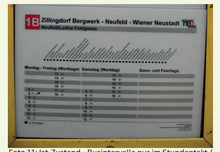


Foto 11: Ist-Zustand - Busintervalle nur im Stundentakt / keine bzw. unregelmäßige Bedienung an Sonn- und Feiertagen. (c) Meschik

Foto 12: Ist-Zustand Steinbrunnerstraße - Bushaltestelle auf schmalem Gehsteig, fehlender Wetterschutz und Sitzgelegenheit. (c) Google Maps

Foto 13: Vorschlag - Ausstattung der Bushaltestellen mit Sitzgelegenheit und Wetterschutz mit Dachbegrünung. (c) Brightvibes

Ausstattung Bushaltestellen.

Problem:
- Haltestellenausstattung teilweise mangelhaft:
  - Teils geringe Breiten der Fahrgastaufstellflächen (z.B. Bushaltestelle der Linien 902/907 auf Steinbrunnerstr.) (Foto 12).
  - Fehlende Wetterschutzeinrichtung, keine Sitzgelegenheit (Bushaltestelle der Linien 902/907 auf Steinbrunner Str. Richtung Wr. Neustadt; Bushaltestelle Neufeld/Leitha Feldgasse der Linien 1A /1B (Foto 14); Bushaltestelle Neufeld/Leitha Strandbad der Linie 327 in Richtung Hornstein).
  - Mangelnde Beleuchtung im Haltestellenbereich erschwert Lesbarkeit der Fahrgastinformationen.
- Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen nur mangelhaft erfüllt:
  - Barrierefreier Zugang zu Haltestellenbereich nicht überall gewährleistet (z.B. Bushaltestelle Neufeld/Leitha Feldgasse: Zugang über Grünfläche - Foto 13).
  - Taktiles Bodenleitsystem für seheingeschränkte Personen fehlt.
  - Niedrige Bussteigkanten verhindern niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug.

Foto 14: Ist-Zustand Feldgasse - Bushaltestelle ohne barrierefreiem Zu- bzw. Abgang, sowie fehlendem Wetterschutz und Sitzgelegenheit (c) Google Maps

Maßnahmen:
- Umwandlung von Busbuchten[8] in Kaphaltestellen[9], um Auftrittsfläche für Wartende zu vergrößern und mehr Platz für Vorbeigehende zu ermöglichen (Abb. 4).
- Aufrüstung oben genannter Haltestellen mit geeignetem Wetterschutz.
- Aufrüstung oben genannter Haltestellen mit Sitzgelegenheiten.
- Zu- und Abgang zum/vom Haltestellenbereich durch Absenkung der Gehsteigkanten für alle Fahrgäste ermöglichen.
- Ausreichend helle Beleuchtung sicherstellen, um soziale Sicherheit zu erhöhen und Lesbarkeit der Fahrgastinformationen zu verbessern.
- Erhöhung des Wartebereichs gegenüber der Fahrfläche gemäß RVS 02.03.11 (ca. 20 cm), um einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.
- Gestaltung taktiler Bodenelemente gem. RVS 02.02.36 (siehe Foto 15).

Abb. 4: Vorschlag - Kaphaltestellen ermöglichen eine Vergrößerung der Auftrittsfläche im Haltestellenbereich. (c) Amt der NÖ Landesregierung

Foto 15: Vorschlag - taktile Bodeninformation zur Erleichterung der Orientierung gem. RVS 02.02.36. (c) Gemeinde Baindt

Begriffsbestimmungen

[1] RVS: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.
[2] Parkraumbewirtschaftung: Organisation und Steuerung des verfügbaren Parkraums (z.B. mittels Parkgebühren).
[3] POI: Points of Interest - Orte, die wichtige Ziele darstellen.
[4] Carsharing-System: gemeinschaftliche, meist gebührenpflichtige Nutzung eines Pkw.
[5] Umweltverbund: Alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel: öffentliche- und nicht motorisierte Verkehrsmittel.
[6] Flächenversiegelung: Bedecken des natürlichen Bodens durch eine wasserundurchlässige Schicht (z.B. Asphalt).
[7] Hitzeinsel: Fläche, die sich stärker erhitzt als ihre Umgebung.
[8] Busbucht: Bushaltestellengestaltung, bei der der Bus nicht auf der Fahrbahn, sondern durch eine Fahrbahnaufweitung im Straßenseitenraum anhält.
[9] Kaphaltestelle: Bushaltestellen mit vorgezogener Gehsteigkante.

Quellen

FSV (2010). RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2019). RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2020). RVS 03.04.12 Planung und Entwurfvon Innerortsstraßen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).

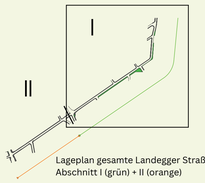
Institut für Verkehrswesen
856304 Erstellung eines Verkehrskonzeptes (SE) - 2022W

Projektteam Neufeld an der Leitha - aktiv mobil
Marvin Böhnke | Alexander Freyer | Fanny Kaiser | Eva Mader | Kimberly Roth | Lena Schwarz | Igor Woloschtschuk

Betreuung
Dr. Juliane Stark | Dr. Michael Meschik

5

Neugestaltung Landegger Straße Abschnitt I.



Lageplan gesamte Landegger Straße: Abschnitt I (grün) + II (orange)

→ Durchschnittsquerschnitt der Landegger Str. zu schmal für Radfahr/Mehrzweckstreifen (siehe Abb. rechts)

→ (30) ermöglicht Radfahren im Mischverkehr

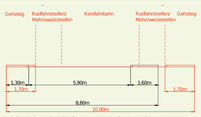


Abb. 1: Durchschnittsquerschnitt Landegger Straße (schwarz) vs. soll-Querschnitt bei Radfahrstreifen (rot), eigene Darstellung

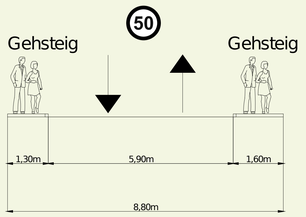
Allgemeine Maßnahmen für die Landegger Straße

- Aus Platzgründen **keine eigene Anlage für Radfahrende.**
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei (30) gemäß RVS 03.02.13. (Abb. 1)
- Begegnungsmöglichkeiten für Bemessungsfahrzeuge.
- **Geschwindigkeitsüberwachung:** Vermeiden von zu hohen Geschwindigkeiten und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- **Fahrbahnanhebungen** (z.B. Teilaufpflasterung) reduziert die Geschwindigkeit für Pkw/Lkw-Lenkende und stellt für Radfahrende kein Hindernis dar.
- Zusätzliche **Fahrbahnverengungen** erzielen höhere Verkehrssicherheit bei reduzierter Geschwindigkeit von Pkw und Lkw.
- **Querungshilfen** verbessern die Verkehrssicherheit für Gehende, in **Kombination mit Fahrbahnanhebungen** wirken diese zusätzlich geschwindigkeitsdämpfend.

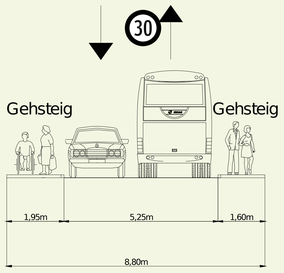
Foto 1: 2 Berliner Kissen, Rue Albert Camus Saint-Malo, (c) Anna Mayrhofer

Foto 2: Querungsmöglichkeit mit Aufpflasterung (c) Meschik

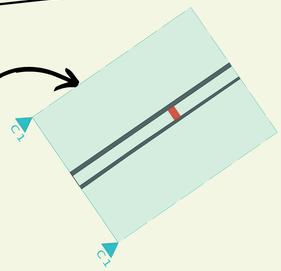
C- Ist Zustand: **schmaler Gehsteig**



Variante **C1 + C2**:
Gehsteigverbreiterung



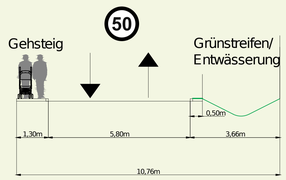
- Verbreiterung des linken Gehsteiges auf 1,95 m (stadtauswärts)
- Begegnung T30 Pkw-Lkw
- Mehr Platz für Gehende
- Querungshilfe für Gehende



→ In diesem Bereich ist Platz für **allgemeine Maßnahmen** (z.B (Teil)-Aufpflasterungen, Geschwindigkeitsüberwachungen, Querungshilfen,..)

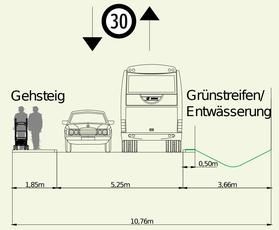
→ Empfehlung: **mind. zwei Maßnahmen** pro Abschnitt

D+D* - Ist-Zustand

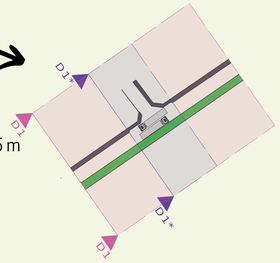


- gerade und breite Fahrbahn verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten
- T50 nicht sicher für Radfahrende im Mischverkehr
- Fußgängeranlage von 1,30 m erschwert Begegnung mit Gehende, Kinderwagen und/oder Rollstuhl
- Grünstreifen entlang des Abschnitts (Entwässerungsanlage)

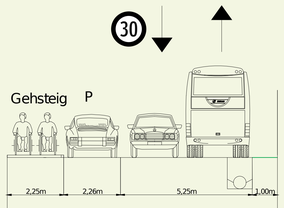
Variante D1 **Pkw - Lkw, Verbreiterung Gehsteig**



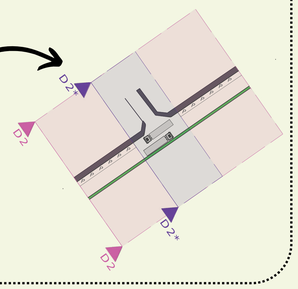
- Verbreiterung des Gehsteiges auf 1,85 m
- Verschmälerung der Fahrbahn als "Bremse" für Pkw und Lkw
- Höchstgeschw. und Begegnungsgeschw. T30
- Geschwindigkeitsüberwachung wird empfohlen

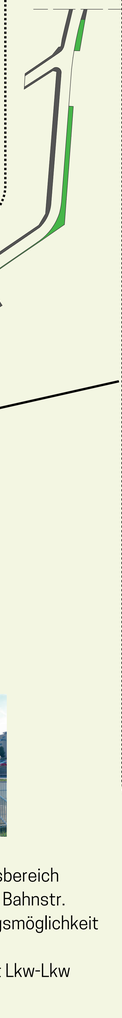


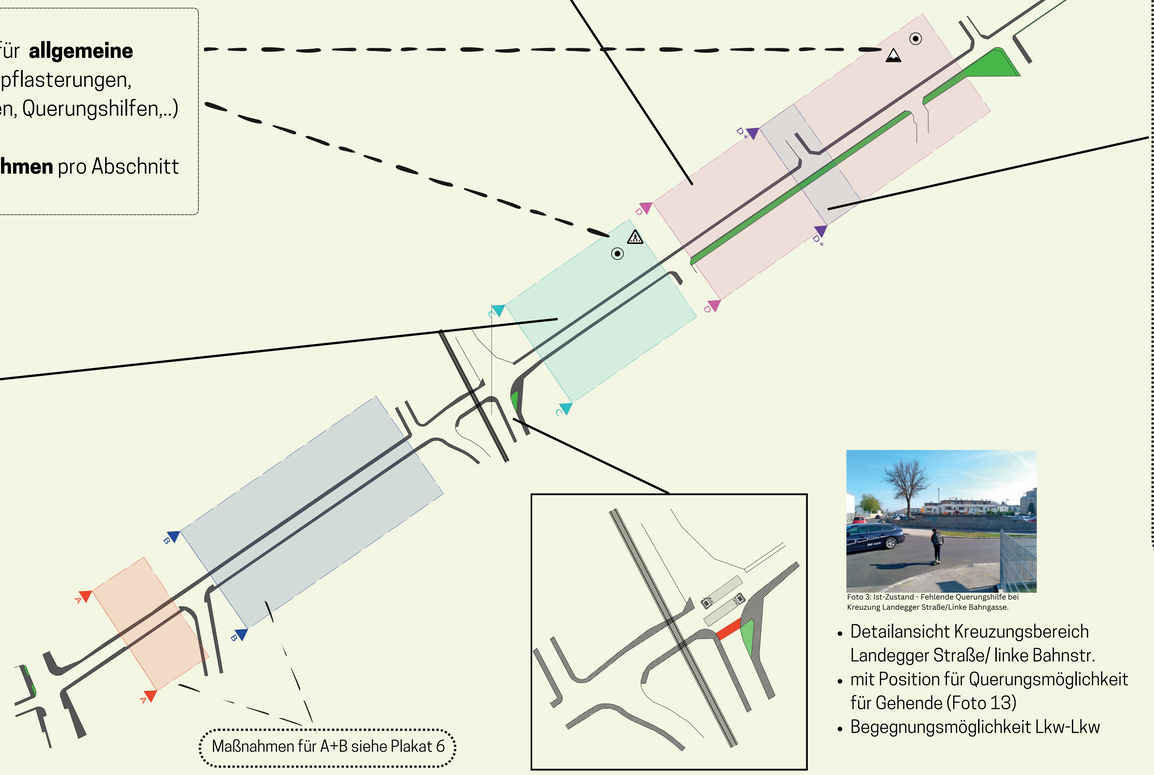
Variante D2 **Pkw - Lkw, mit Abstellstreifen**



- Errichtung von Pkw-Abstellstreifen
- Befestigung des Grünstreifens um Begegnungsfall Pkw-Lkw zu ermöglichen
- Höchstgeschw. und Begegnung T30
- Gehsteigverbreiterung auf 2,25 m







Maßnahmen für A+B siehe Plakat 6

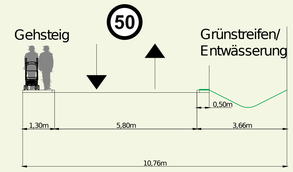
Foto 3: Ist-Zustand - Fehlende Querungshilfe bei Kreuzung Landegger Straße/Linke Bahngasse.

- Detailansicht Kreuzungsbereich Landegger Straße/ linke Bahnstr.
- mit Position für Querungsmöglichkeit für Gehende (Foto 13)
- Begegnungsmöglichkeit Lkw-Lkw

VERKEHRSKONZEPT

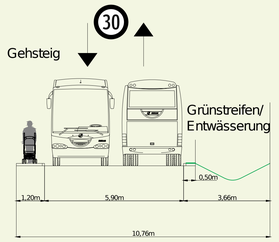
Neufeld an der Leitha
aktiv mobil

D+D* - Ist-Zustand



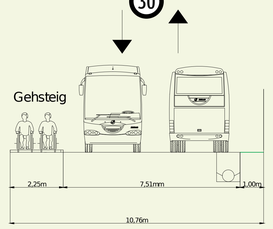
- gerade und breite Fahrbahn verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten
- T50 nicht sicher für Radfahrende im Mischverkehr
- Fußgängeranlage erschwert Begegnung mit Gehenden, Kinderwagen und/oder Rollstuhl

Variante D1* **Begegnung punktuell Lkw - Lkw** bei **Schrittgeschwindigkeit**



- Lkw-Lkw Begegnungngsmöglichkeit im Bereich der Ausfahrt (D*)
- Begegnung T10
- Gehsteig wird punktuell zum Nachteil der Gehenden auf 1,20 m verschmälert
- Verbreiterung der Fahrbahn auf 5,90 m.

Variante D2*- **Begegnung Lkw - Lkw punktuell Befestigung des Grünstreifens**



- Befestigung des Entwässerungsgrabens
- Verbreiterung der Fahrbahn auf 7,50 m
- Lkw-Lkw Begegnung möglich
- Höchstgeschw. T30
- Gehsteigverbreiterung auf 2,25 m

Legende
- Geschwindigkeitsüberwachung ("Radar")
- Querungshilfe
- Fahrbahnanhebung
- Fahrbahnverschmälerung
- (50) Höchst zulässige Geschwindigkeit 50 km/h
- (30) Höchst zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

Quellen
FSV (2015). RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2020). RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV).
FSV (2022). RVS 03.02.13 Radverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -Verkehr (FSV)

Institut für Verkehrswesen
856304 Erstellung eines Verkehrskonzeptes (SE) - 2022W

Projektteam Neufeld an der Leitha - aktiv mobil
Marvin Böhnke | Alexander Freyer | Fanny Kaiser | Eva Mader | Kimberly Roth | Lena Schwarz | Igor Woloschtschuk

Betreuung
Dr. Juliane Stark | Dr. Michael Meschik

6 Neugestaltung Landegger Straße Abschnitt II.

VERKEHRSKONZEPT
Neufeld an der Leitha
aktiv mobil

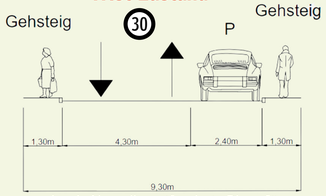
Allgemeine Maßnahmen für die Landegger Straße

- Aus Platzgründen **keine eigene Anlage für Radfahrende.**
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 30 gemäß RVS 03.02.13. (Abb. 1; Poster 5)
- Begegnungsmöglichkeiten für Bemessungsfahrzeuge.
- **Geschwindigkeitsüberwachung:** Vermeiden von zu hohen Geschwindigkeiten und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- **Fahrbahnanhebungen** (z.B. Teilaufpflasterung) reduziert die Geschwindigkeit für Pkw/Lkw-Lenkende und stellt für Radfahrende kein Hindernis dar.
- Zusätzliche **Fahrbahnverengungen** erzielen höhere Verkehrssicherheit bei reduzierter Geschwindigkeit von Pkw und Lkw.
- **Querungshilfen** verbessern die Verkehrssicherheit für Gehende, in **Kombination mit Fahrbahnanhebungen** wirken diese zusätzlich geschwindigkeitsdämpfend.

Foto 1: 2 Berliner Kissen, Rue Albert Camus Saint-Malo, (c) Anna Mayrhofer

Foto 2: Querungsmöglichkeit mit Aufpflasterung (c) Meschik

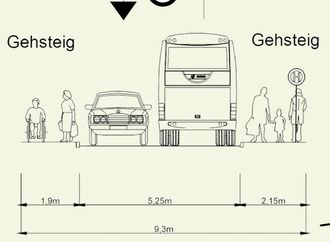
A Ist-Zustand



- durch Abstellstreifen kein Platz für Begegnung Pkw-Lkw/Bus
- Gehsteige nicht RVS-konform (RVS 03.02.12 Mindestanforderung 2 m)

A1 Bus in eine Richtung

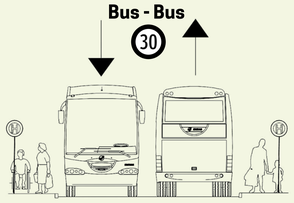
Pkw - Lkw/Bus



- Busführung in eine Fahrtrichtung
- Errichtung von Bushaltestelle
- Pkw-Lkw Begegnungsgeschw.≤30 km/h
- Verbreiterung der Gehsteige auf 1,9 m und 2,15 m

A2.1 Bus in beide Richtungen

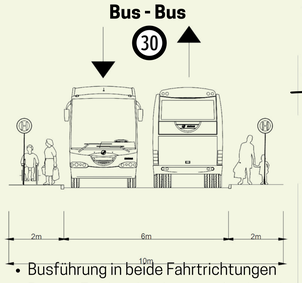
Bus - Bus



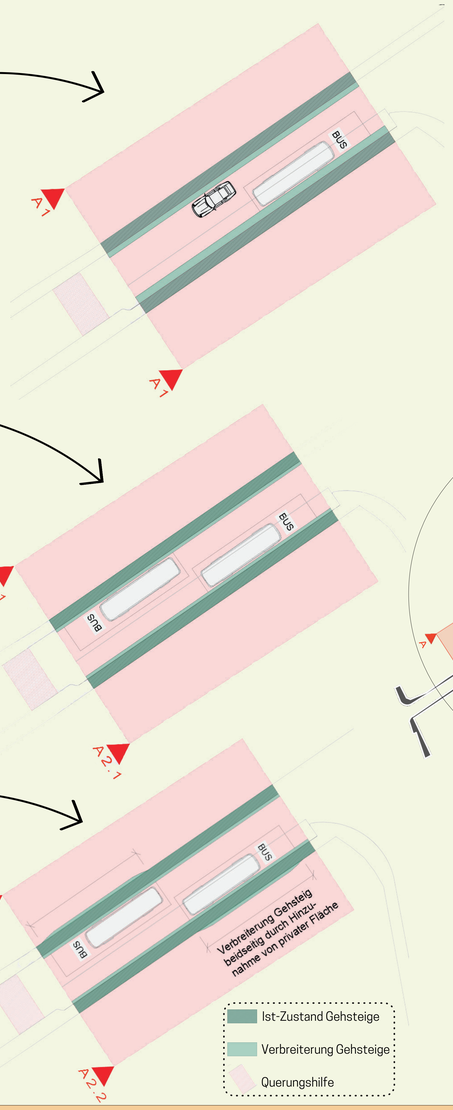
- Busführung in beide Fahrtrichtungen
- Errichtung von zwei gegenüberliegenden Bushaltestellen
- Bus-Bus Begegnungsgeschw. ≤10 km/h
- Verbreiterung der Gehsteige auf 1,65 m und 1,63 m

A2.2 Grundstück

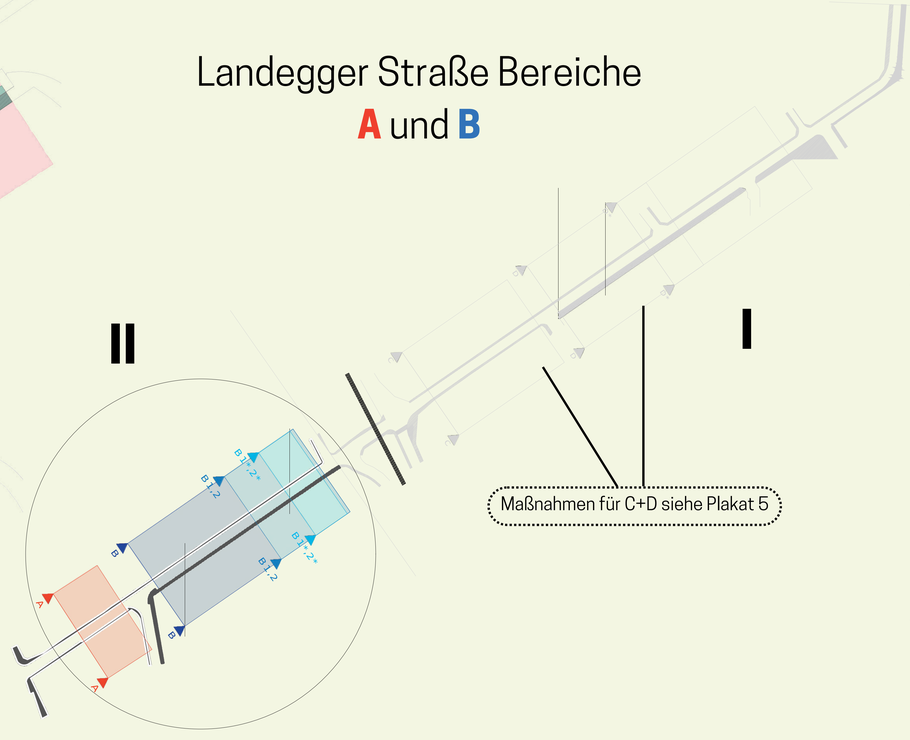
Bus - Bus



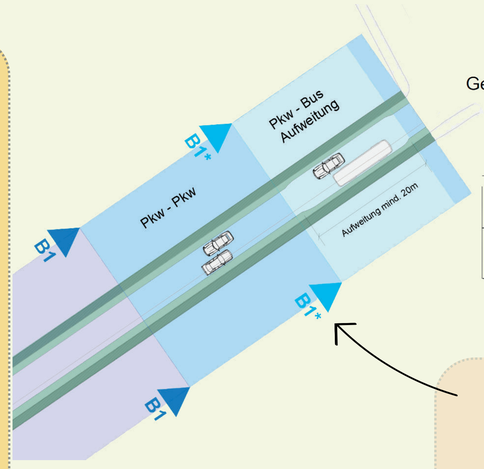
- Busführung in beide Fahrtrichtungen
- Private Flächen beidseitig erforderlich
- Bus-Bus Begegnungsgeschw. ≤10 km/h
- Verbreiterung der Gehsteige auf jeweils 2,00 m



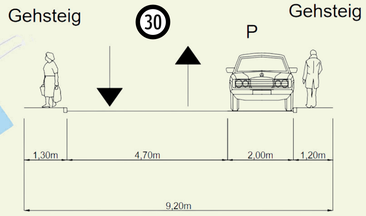
Landegger Straße Bereiche **A** und **B**

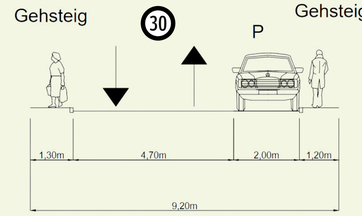


Maßnahmen für C+D siehe Plakat 5



B Ist-Zustand

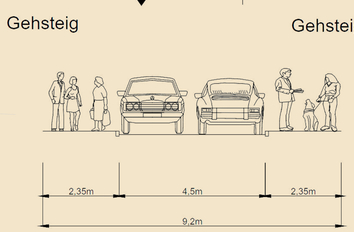




- durch Abstellstreifen kein Platz für Begegnung Pkw-Lkw/Bus
- wird auf Gehsteig ausgewichen
- Gehsteige nicht RVS-konform (RVS 03.02.12 Mindestanforderung 2 m)

B1 Verbesserung Fußverkehr

Pkw - Pkw

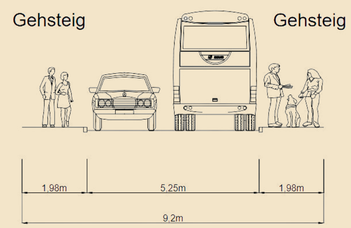


- Pkw-Pkw Begegnung bei ≤30 km/h
- Verbreiterung der Gehsteige auf jeweils 2,35 m
- Pkw-Bus Begegnung nur in Bereich **B1*** möglich

B1* Begegnungsabschnitt

Pkw - Bus

V1 Bus in eine Richtung

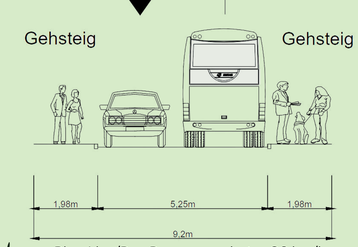


- Pkw-Lkw/Bus Begegnung bei ≤30 km/h
- Verbreiterung der Gehsteige auf jeweils ca. 2 m

B2 Verbreiterung Straße

Pkw - Bus

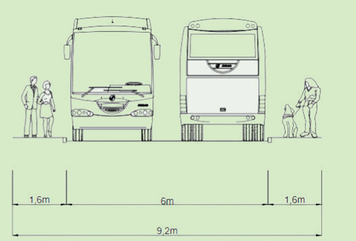
V2 Bus in beide Richtungen



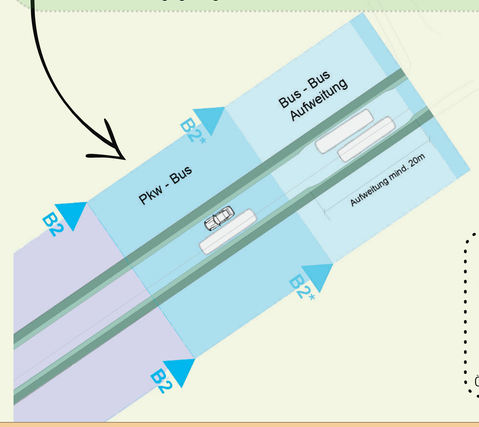
- Pkw-Lkw/Bus Begegnung bei ≤30 km/h
- Bus-Bus Begegnung in Bereich **B2***

B2* Begegnungsabschnitt

Bus - Bus



- Bus-Bus Begegnung bei ≤30 km/h
- schmale Gehsteige



Zur Gestaltung der möglichen Varianten wird die Landegger Straße in mehrere Bereiche gegliedert.
Im oben gezeigten Lageplan werden die Bereiche **A** und **B** farblich hervorgehoben.
Es werden zwei ausgearbeitete Varianten mit folgenden **Schwerpunkten** gezeigt:

- **Variante 1** (**A1**, **B1**, **B1***): Bus/Lkw in **eine Fahrtrichtung** möglich (mit Pkw-Begegnung)
- **Variante 2** (**A2.1**, **A2.2**, **B2**, **B2***): Bus/Lkw in **beide Fahrtrichtungen** möglich (Bus/Lkw-Begegnung

Zur Veranschaulichung werden diese Bereiche anhand von Querschnitten und Draufsichten dargestellt, die jeweils mit Pfeilen verknüpft sind.

Legende
- Geschwindigkeitsüberwachung (“Radar”)
- Querungshilfe
- Fahrbahnanhebung
- Fahrbahnverschmälerung
- 30 Höchst zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

Quellen
FSV (2015). RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV).
FSV (2020). RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV).
FSV (2022). RVS 03.02.13 Radverkehr. In: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV).

Institut für Verkehrswesen
856304 Erstellung eines Verkehrskonzeptes (SE) - 2022W

Projektteam Neufeld an der Leitha - aktiv mobil
Marvin Böhnke | Alexander Freyer | Fanny Kaiser | Eva Mader | Kimberly Roth | Lena Schwarz | Igor Woloschtschuk

Betreuung
Dr. Juliane Stark | Dr. Michael Meschik

EVALUIERUNG DER MAßNAHMEN.

Legende

- stark positiv
- leicht positiv
- neutral
- negativ

- geringe Kosten
- mittlere Kosten
- hohe Kosten

		Lebensqualität & Aufenthaltsqualität					Umweltauswirkungen				Erreichbarkeit			Kosten		Individueller Nutzen			
	Maßnahmen	Verkehrssicherheit	Aufenthaltsqualität	Attraktives Wohnumfeld	Geschwindigkeitsreduktion	Soziale Sicherheit	Schadstoffemissionen	Lärmemission	Flächenverbrauch	Flächenversiegelung	Faire Aufteilung der Verkehrsflächen	Qualität und Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur	Erreichbarkeit der POI innerhalb Neufeld an der Leitha	Höhe der Investitionskosten	Höhe der Betriebskosten	Fußverkehr	Radverkehr	MIV	ÖV
Allgemeine Maßnahmen Neufeld an der Leitha	Ausweitung des Radroutennetzes																		
	Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr																		
	Neue Fahrradabstellanlagen bei POI																		
	Durchgang zw. Bahnhofstraße und Dr.-Robert-Davy-Gasse																		
	Bikesharing einführen																		
	Wegweisung im Radverkehr mit Zielen und Entfernungen																		
	Fuß- und Radwegpläne an POI																		
	Bewusstseinsbildungsmaßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren																		
	Sichere Querungsmöglichkeiten für Gehende und Radfahrende																		
	Barrierefreiheit z.B. Bordsteinkanten bei Kreuzungen und Überquerungsmöglichkeiten																		
	Neugestaltung des sozialen Treffpunkts "Hauptplatz" durch Reduktion der Pkw-Stellplätze und Errichtung von Bänken und Pflanzung von Bäumen																		
	Begrünung durch Baumpflanzungen entlang von Straßen																		
	Deutliche Kennzeichnug der geltenden Tempolimits (T30), z.B. durch Piktogramme																		
	Geschwindigkeitsüberwachung																		
	Einführung von (e)Carsharing																		
	Flächendeckend gebührenpflichtige Kurzparkzone																		
	Entsiegelung von Pkw-Stellflächen																		
	Buslinienführung zum Bahnhof																		
	Errichtung neuer Bushaltestellen																		
	Dichtere Bedienhäufigkeit ÖV																		
	Aufrüstung der Bushaltestellen mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit und Beleuchtung																		
	Taktiles Bodenleitsystem an Bushaltestellen																		
Maßnahmen Landegger Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h																		
	Gehsteigverbreiterung																		
	Begegnungs-/Ausweichmöglichkeiten schaffen für Lkw/Bus/Pkw Begegnungen																		
	Fahrbahnanhebungen (z.B. Teilaufpflasterung)																		
	Neuordnung von Pkw-Abstellstreifen																		
	Befestigung des Grünstreifens																		
	Ergänzung fehlender Gehsteige am äußeren Teil der Landegger Straße																		
	Errichtung einer Bushaltestelle Nähe Hauptstraße																		