



Belebung|durch|Begegnungszonen

**Was ist der Begegnungszonen-Check?**

**Arch. DI Ursula FAIX**

**Mehr als  
10 Jahre Erfahrung  
Gemeindeentwicklung**



**Gemeindeentwicklung / Städtebau**  
mehr als 10 Jahre Erfahrung



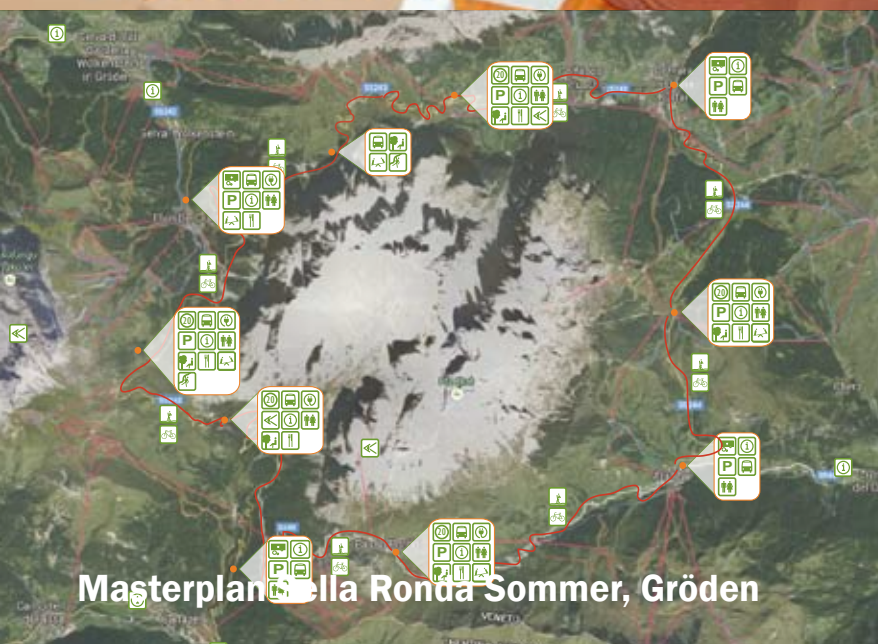
**Masterplan Postbauergrund Eilmau**



**Begegnungszone Wolkenstein in Gröden**



**Masterplan Stephaneum, Bad Goisern**



**Masterplan La Ronda Sommer, Gröden**



**Kooperatives Verfahren Waterfron Wien**



**Masterplan Marktanger und Salinenareal Hall**



**Begegnungszone / Zentrumsgestaltung Kundl**



**Begegnungszone B1, Stadt Salzburg-Gnigl**



**Masterplan Schwaz Phase 1 Wopfnerstraße**



**Die Exkursion  
ins Berner Oberland  
mit SIR / Robert Krasser**











www.sir.ch



# SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland

Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen,  
Koexistenzonen, Mischzonen und ihre Umsetzung

# **Vorteile einer Begegnungszone:**



# **Vorteile einer Begegnungszone:**

## **1. MEHR SICHERHEIT**

# **Vorteile einer Begegnungszone:**

**1. MEHR SICHERHEIT**

**2. MEHR LEBENSQUALITÄT**



# **Vorteile einer Begegnungszone:**

- 1. MEHR SICHERHEIT**
- 2. MEHR LEBENSQUALITÄT**
- 3. MEHR UMSATZ**

***„Eine Begegnungszone  
geht das bei uns auch?“***



# **Hauptziel des Begegnungszonenchecks:**

Erste Einschätzung ob  
es Bereiche in einer  
Gemeinde gibt, die sich als  
Begegnungszone eignen.

# Hauptinhalte des Begegnungszonenchecks:

1. Videoerhebung Gesamtverkehr
2. Stärken/Schwächenanalyse  
des Bestandes
3. Evaluierung /  
Handlungsempfehlungen



# **Vorteile eines Begegnungszonenchecks:**


Durch Datenerhebung und

Datenvisualisierung

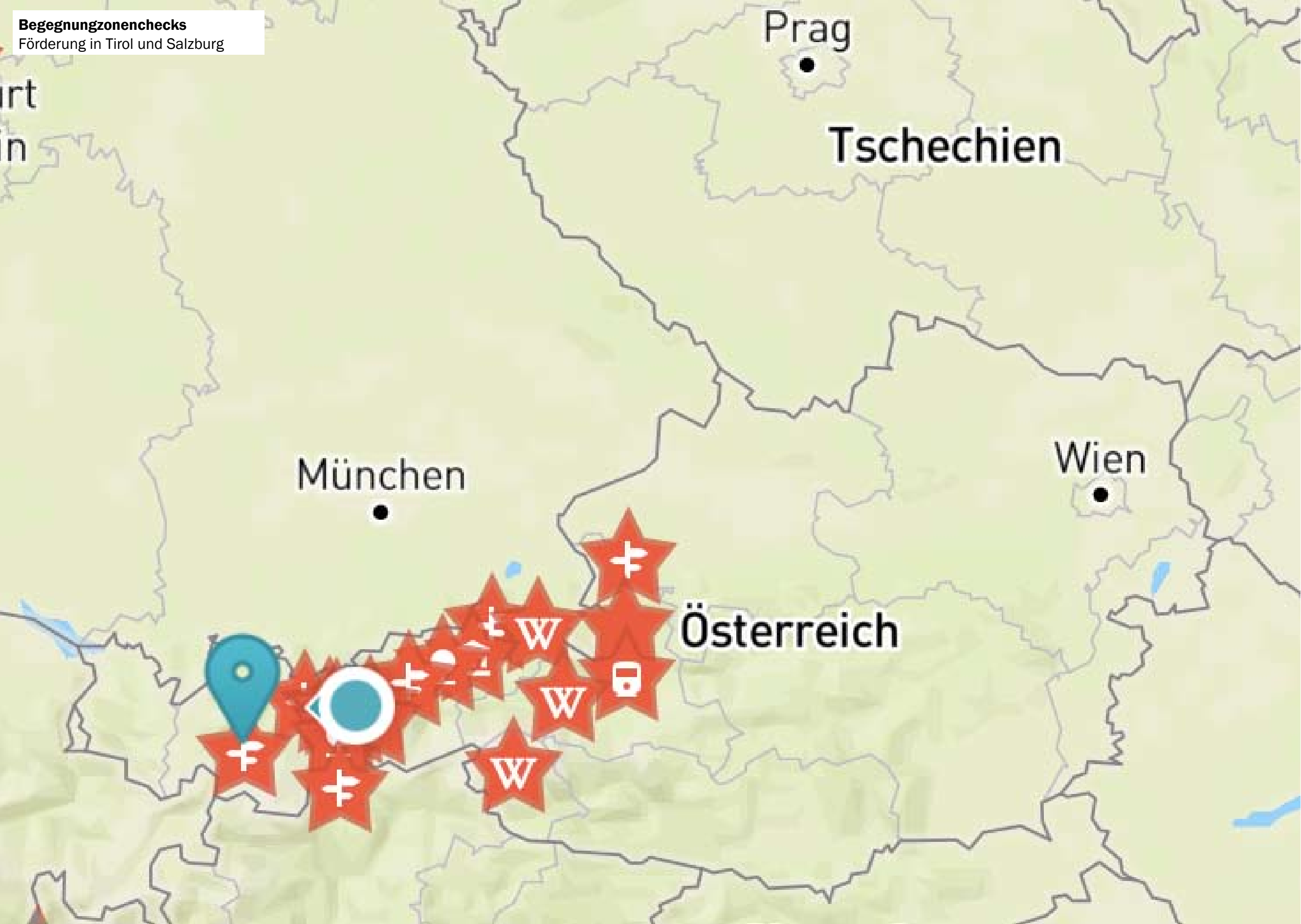
**Fakten schaffen und**

dadurch

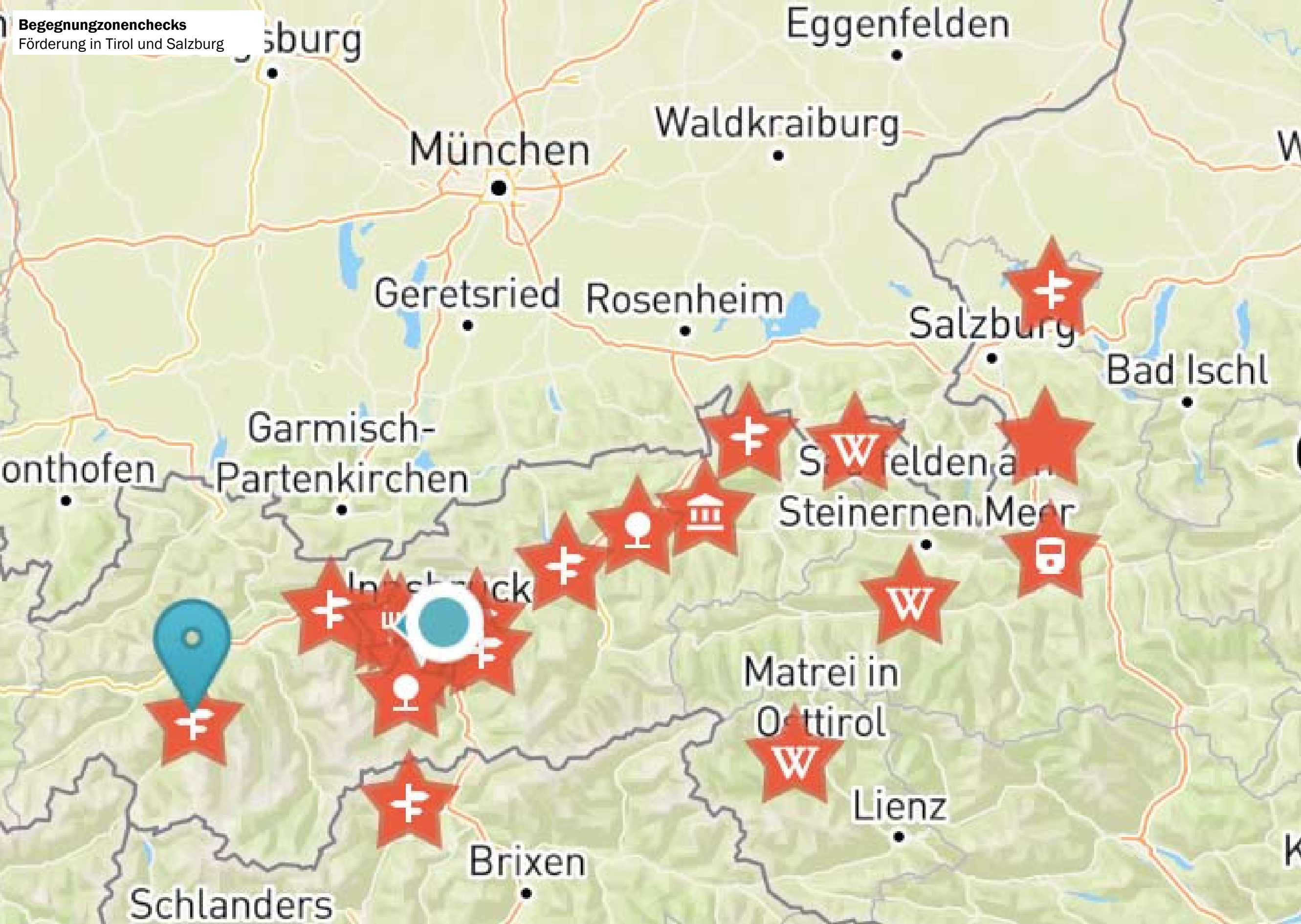
**Emotionen rausbringen.**



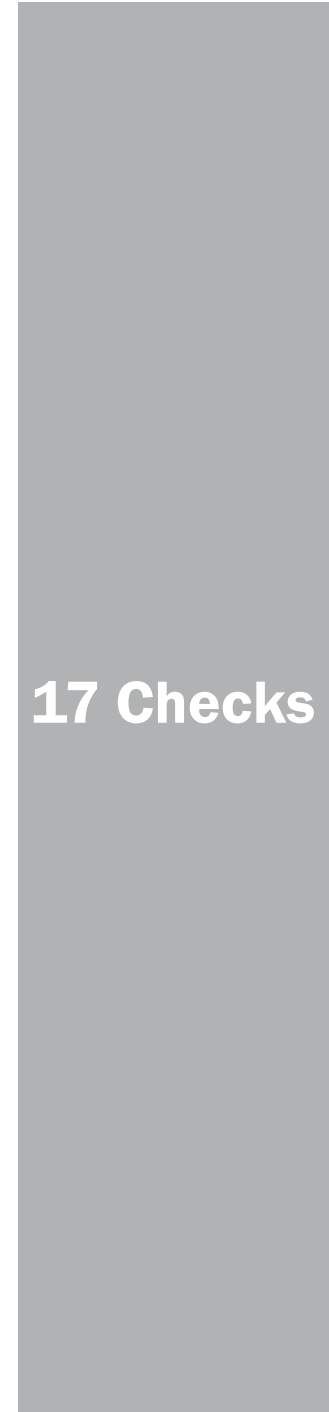
In 5 Jahren  
17 Begegnungszonenchecks  
in  
2 Bundesländern







**17 Checks**



**nicht empfohlen**

**teilweise empfohlen**

**empfohlen**





**Gemeinde Prutz**  
Begegnungszonencheck, Juni 2017

## **Inhaltsangabe:**

<b>1. Grundlagen</b>	<b>..04</b>
1.1. Begegnungszonencheck	..04
1.2. Untersuchungszeitraum	..05
1.3. Untersuchungsgebiet	..05
<b>2. Dokumentation Bestand</b>	<b>..07</b>
2.1. Recherche Internet	..07
2.2. Fotodokumentation	..07
2.3. Lokalisierung einzelner Nutzungsbereiche	..07
2.4. Firmen und Gewerbe im Untersuchungsgebiet	..07
<b>3. Videoerhebung Bestand</b>	<b>..28</b>
3.1. Standorte	..28
3.2. Dokumentation 1 - Kreuzungspunkt Landesstraße morgens	..30
3.2. Dokumentation 1 - Kreuzungspunkt Landesstraße nachmittags	..36
3.3. Dokumentation 2 - Kreuzungspunkt Schule morgens	..42
3.3. Dokumentation 2 - Kreuzungspunkt Schule nachmittags	..46
<b>4. SWOT Analyse</b>	<b>..50</b>
4.1. Stärkenanalyse des Bestandes	..50
4.2. Schwächenanalyse des Bestandes	..50
4.3. Chancenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone	..52
4.4. Risikenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone	..52
<b>5. Evaluierungsdokument</b>	<b>..52</b>
5.1. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien Bereich Landesstraße	..52
5.2. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien Bereich Schule	..53
5.3. Evaluierungsergebnisse	..54
5.4. Fördermöglichkeiten	..56

## 1. Grundlagen:

### 1.1. „Begegnungszonencheck“

Die Gemeinde Prutz beauftragte am 09.03.2017 FXA ursula faix architecture mit der Erstellung eines „Begegnungszonenchecks“. Die Grundlage für die angebotenen Leistungen bildet die Vorbesprechung in der Gemeinde Prutz vom 03.03.2017

Ziele:

Der beauftragte „Begegnungszonencheck“ dient einer ersten Einschätzung und Empfehlung, ob sich der Dorfkern von Prutz in Bereich zwischen Schule und Landesstraße als Begegnungszone eignet.

- Welche potentiellen Standorte sind in der Gemeinde zur Umgestaltung in eine Begegnungszone / Shared Space vorhanden.
- Evaluierung der einzelnen Standorte ob und in welchem Ausmaß bzw. Bereichen eine Umgestaltung sinnvoll realisierbar ist.
- Welcher Mehrwert ist für die GemeindebürgerInnen (Verkehrssicherheit) und Umwelt von der Umgestaltung zu erwarten.
- Wie hoch wäre der Umwelteffekt bei einer Umgestaltung
- Prozessempfehlungen der weiteren Vorgehensweise mit erster Einschätzung der Kosten und Förderungsmöglichkeiten.

Detaillierte Leistungsbeschreibung des „Begegnungszonenchecks“:

Neben der Begehung / Vororterhebung des Ortskerns in der Gemeinde Prutz beinhaltet der „Begegnungszonencheck“ auch diverse Vorarbeiten so wie das Erstellen von Dokumentationsunterlagen.

Vorarbeiten:

- Durchführung eines Erhebungsgesprächs hinsichtlich bestehender Planungen und Rahmenbedingungen.
- Zusammenstellung und Analyse der Planungsgrundlagen und Klärung der Rahmenbedingungen.

Begehung / Vororterhebungen, Stärken-/Schwächenanalyse:

- Begehung und Sichtung des Ortskerns und der angrenzenden Gegebenheiten
- Videoerhebungen von Bewegungslinien über max. 60 Minuten von ausgewählten Bereichen
- Vororterhebung und Dokumentation von einzelnen Detailbereichen des Bestandes: Straßenbeläge / Einbauten / Eingangssituationen / Parkplätze / bestehende Erdgeschossnutzungen / etc.
- Stärken-/Schwächenanalyse des Bestandes: lokale SWOT-Analyse der Flächen (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken-Analyse) nach verschiedenen Gesichtspunkten (Wirtschaftlichkeit, Verkehrssicherheit, Akzeptanz, Erdgeschossnutzungen, Querungsdruck, Mehrwert für die GemeindebürgerInnen, Umwelteffekt etc.) in Form von

Skizzen, Grafiken und textlichen Erläuterungen.

Nacharbeiten:

- Ausarbeitung der Stärken- / Schwächenanalyse des Bestandes unter Berücksichtigung des Potentials zur Umgestaltung in eine Begegnungszone / Shared Space und Einarbeitung der Ergebnisse der Videoerhebung
- Ableitung von entsprechenden Prozessempfehlungen zur weiteren Vorgehensweise mit Prioritätenreihung und erster Einschätzung der Kosten und Förderungsmöglichkeiten aufbauend auf die Vororterhebung
- Erstellung einer Evaluierungsdokumentation zu jeder dokumentierten Potentialfläche (ausgedruckt und in digitaler Form)
- Aufbereitung, Dokumentation und Präsentation der Ergebnisse, in anschaulichen Grafiken und textlichen Erläuterungen, sowie in digitaler Form; Präsentation der Ergebnisse

### 1.2. Untersuchungszeitraum:

Die Begehung / Vororterhebung wurde am Freitag den 19.05.2017 morgens und nachmittags durchgeführt.

- Standort 1 Videoerhebung: 19.05.2017, 07:15 - 08:14
- Standort 2 Videoerhebung: 19.05.2017, 07:15 - 08:14
- Standort 1 Videoerhebung: 19.05.2017, 14:30 - 15:30
- Standort 2 Videoerhebung: 19.05.2017, 14:30 - 15:30

### 1.3. Untersuchungsgebiet:

Das Untersuchungsgebiet unterteilt sich in ein primäres und in ein erweitertes Untersuchungsgebiet. Das primäre Untersuchungsgebiet umfasst den Straßenraum der Dorfstraße und der Obergasse zwischen Kirchgasse und Winkelweg mit einer Größe von ca. 0,2 Hektar. Das erweiterte Untersuchungsgebiet umfaßt eine Größe von ca. 0,5 Hektar.



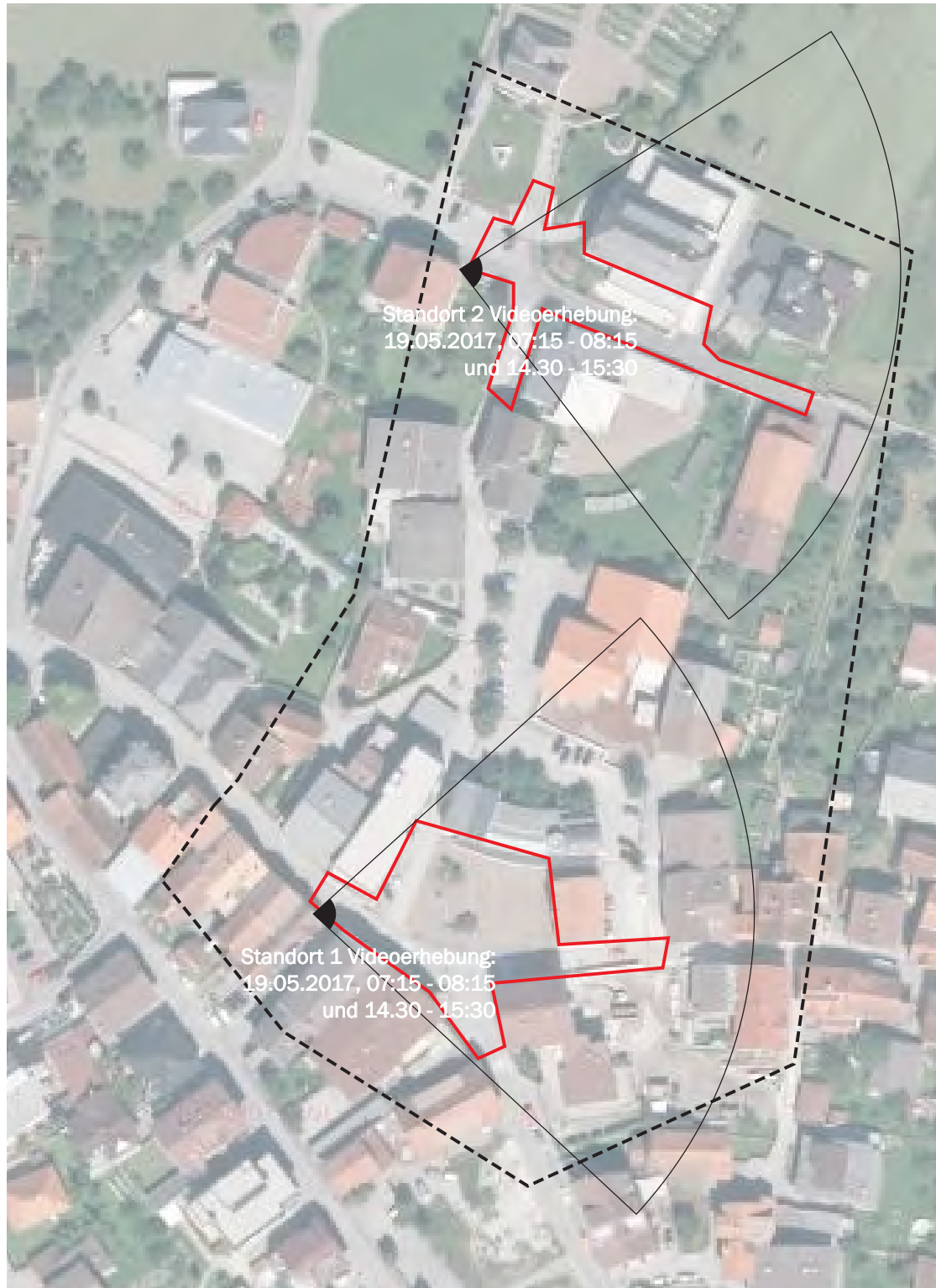


Abb. 1: Primäres und erweitertes Untersuchungsgebiet mit Standorten Videoerhebungen

**2. Dokumentation Bestand:**

**2.1. Recherche Internet:**

Recherche mit Hilfe von Suchmaschinen nach Aktivitäten im Straßenraum des Ortskerns (Feste, Prozessionen, Märkte, etc.).

**2.2. Fotodokumentation:**

- Fotodokumentation der Durchfahrtsituation der Dorfstraße/Obergasse von Osten nach Westen sowie Westen nach Osten
- Fotodokumentation der Durchfahrtsituation der Kirchgasse von Süden nach Norden
- Fotodokumentation der Durchfahrtsituation der Kugelgasse von Westen nach Osten
- Fotodokumentation der Bestandsbeläge; Dokumentation der Belagsvielfalt und der Ausführung von Belagwechselln und Einbauten; Dokumentation von ersichtlichen Schäden in der Belagsfläche
- Fotodokumentation von Einbauten und der bestehenden Stadtmöblierung
- Fotodokumentation von relevanten Detailbereichen und Detailpunkten (Eingangssituationen, Sitzgelegenheiten, Gastgärten, etc.)
- Fotodokumentation der Stellplatz- und Parksituation am Freitag den 19.05.2017 um ca. 14:30.

**2.3. Lokalisierung von einzelnen Nutzungsbereichen:**

- Darstellung der Stellplätze und der zentrumsnahen Parksituation (MIV)

Öffentliche Parkplätze:	87 Stück	
Busparkplätze:	0 Stück	
Kundenparkplätze:	12 Stück	
behindertengerechte Parkplätze:	2 Stück	
Parkplätze Insgesamt:	<u>101 Stück</u>	

- Darstellung der Haltestellen (ÖPNV - Bus) sofern das Gebiet betreffend

**2.4. Firmen und Gewerbe im Untersuchungsgebiet:**

- Analyse des Ortskerns nach Firmen und Gewerbe
- Nutzungstypen erhobener Einrichtungen
- Branchentypisierung der Einrichtungen



*Prutz mit Kaunsertal*  
*in Tirol, 863 m*

Jessasna

Jessasna

[www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

[www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)











Durchfahrt Landesstraße (Dorfstraße / Obergasse)  
Von Osten nach Westen





Durchfahrt Kirchgasse  
Von Süden nach Norden





Durchfahrt Kugelgasse  
Von Westen nach Osten

















# Darstellung der Nutzungsbereiche

Überlagerung der einzelnen Nutzungsbereiche (ohne Angaben des Maßstabes)



- 🚶‍♂️ ÖPNV Haltestelle
- ⊗ Kirche / Pavillon (temporär)
- 📍 Einzelhandel täglicher Bedarf
- 📍 Einzelhandel gehobener Bedarf
- 📍 Dienstleistungen gehobener Bedarf
- 📍 Öffentliche Einrichtungen
- 📍 Gastronomie und Fremdenverkehr
- ⊗ Leerstand
- 🚗 Öffentlicher Parkplatz
- ♿ behindertengerechter Parkplatz
- 🚗 Kundenparkplatz

Hintergrund: TIRIS

### 3. Videoerhebung Bestand:

#### 3.1. Standorte:

Für die Videoerhebung wurden zwei Standorte gewählt:

- Standort 1 Videoerhebung Landesstraße (Abb. 2):  
Als Standort wurde der Kreuzungsbereich gegenüber der Sparkasse in Blickrichtung Gemeinde (Osten) gewählt.
- Standort 2 Videoerhebung Schule (Abb. 3):  
Als Standort wurde der Kreuzungsbereich gegenüber der Schule mit Blickrichtung Osten gewählt. Durch die Videoerhebung konnte der gesamte Straßenraum erfasst werden.

Am Fr. 19.05.2017 von morgens von 07:15 - 08:15 (ca. 60 Minuten) und nachmittags von 14:30-15:30 (ca.60 Minuten) wurden folgende Elemente erfasst:

- MIV (PKW/Motorrad/Schwerverkehr inkl. ÖPNV-Bus) in alle Richtungen
- Fahrradnutzung in alle Richtungen
- Fußgängerquerungen (Anzahl, Wegelinien)

Um die Videoerhebung statistisch vergleichen zu können, ist der Zeitpunkt der Erhebung relevant. Daher wurden die einzelnen Standortdaten zu einem Datensatz zusammengefasst.

Für die Erfassung der zwei dokumentierten Hauptkreuzungspunkte waren zwei Kamerastandorte erforderlich.



Abb. 2: Screenshot, Standort 1 Videoerhebung



Abb. 3: Screenshot, Standort 2 Videoerhebung



### 3.2. Dokumentation 1 - Kreuzungspunkt Landesstraße morgens:

- Das Verkehrsaufkommen der PKW beträgt richtungsbezogen in Richtung West-Ost gesamt 81 PKW und in Richtung Ost-West mit 192 PKW mehr als doppelt so viel, wie in die West-Ost Richtung. Dies ist auf den morgendlichen PendlerInnenverkehr zurückzuführen.

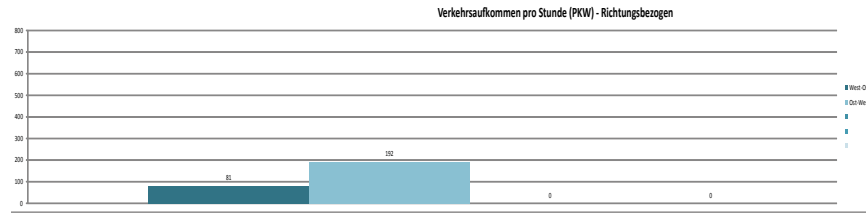


Abb. 4: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

- Beim PKW Verkehrsaufkommen gibt es keine nennenswerten Spitzen im Minutenverlauf, mit Ausnahme einer kleinen Spitze um 7:23

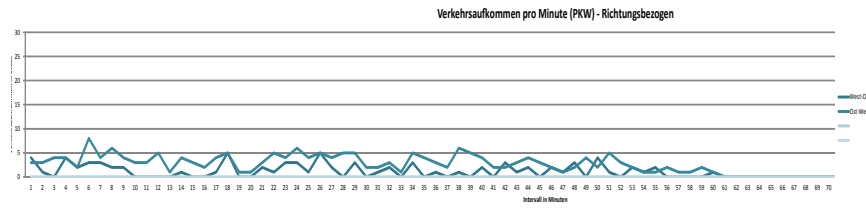


Abb. 5: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Minute, Videoerhebung

- Bei den FußgängerInnenquerungen gibt es eine Spitze um 7:42. Die FußgängerInnenquerungen flachen ab 7:55 besonders in Richtung Süd-Nord, ab was auf den reduzierten SchülerInnenverkehrs zurückzuführen ist.

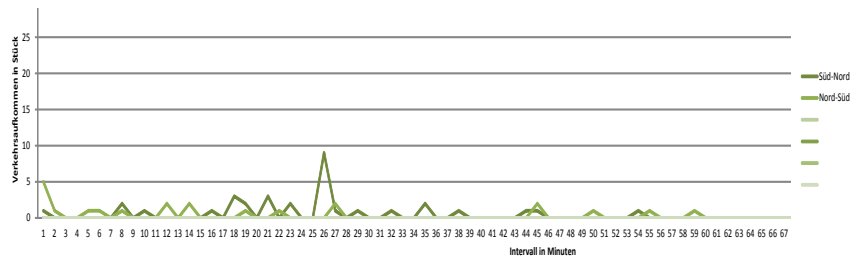


Abb. 6: Querungen FußgängerInnen pro Minute, Videoerhebung

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):  
Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 402 PKW, 6 LKW (darunter auch Traktoren), 4 Motorräder, 25 Fahrräder und 107 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

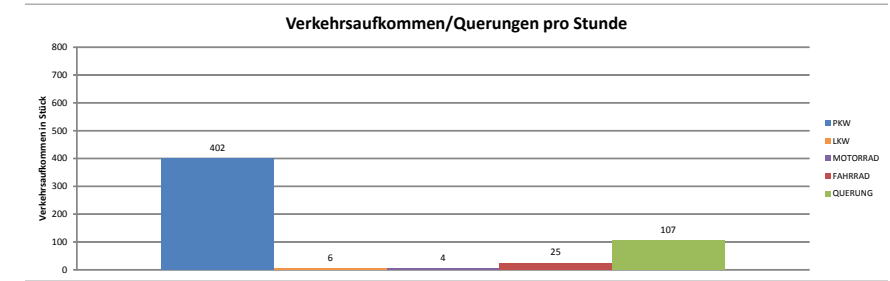


Abb. 7: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

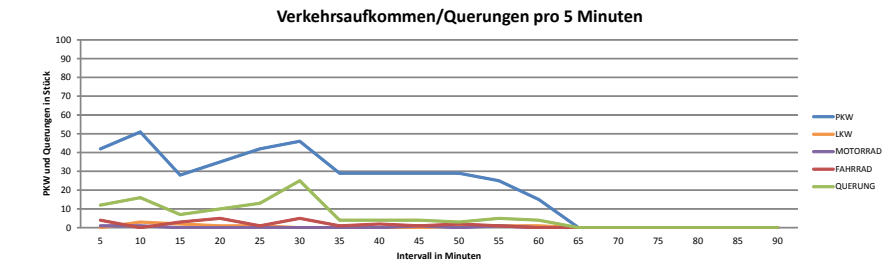


Abb. 8: Verkehrsaufkommen gesamt mit Querungen FußgängerInnen pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Besonders hervorzuheben ist der hohe Anteil an FußgängerInnen (107 Querungen bzw. 25% des PKW Verkehrs) und RadfahrerInnen (25 RadfahrerInnen oder 6% des PKW Verkehrs)

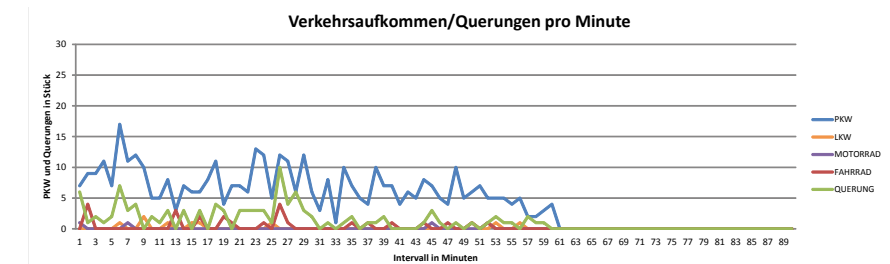


Abb. 9: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

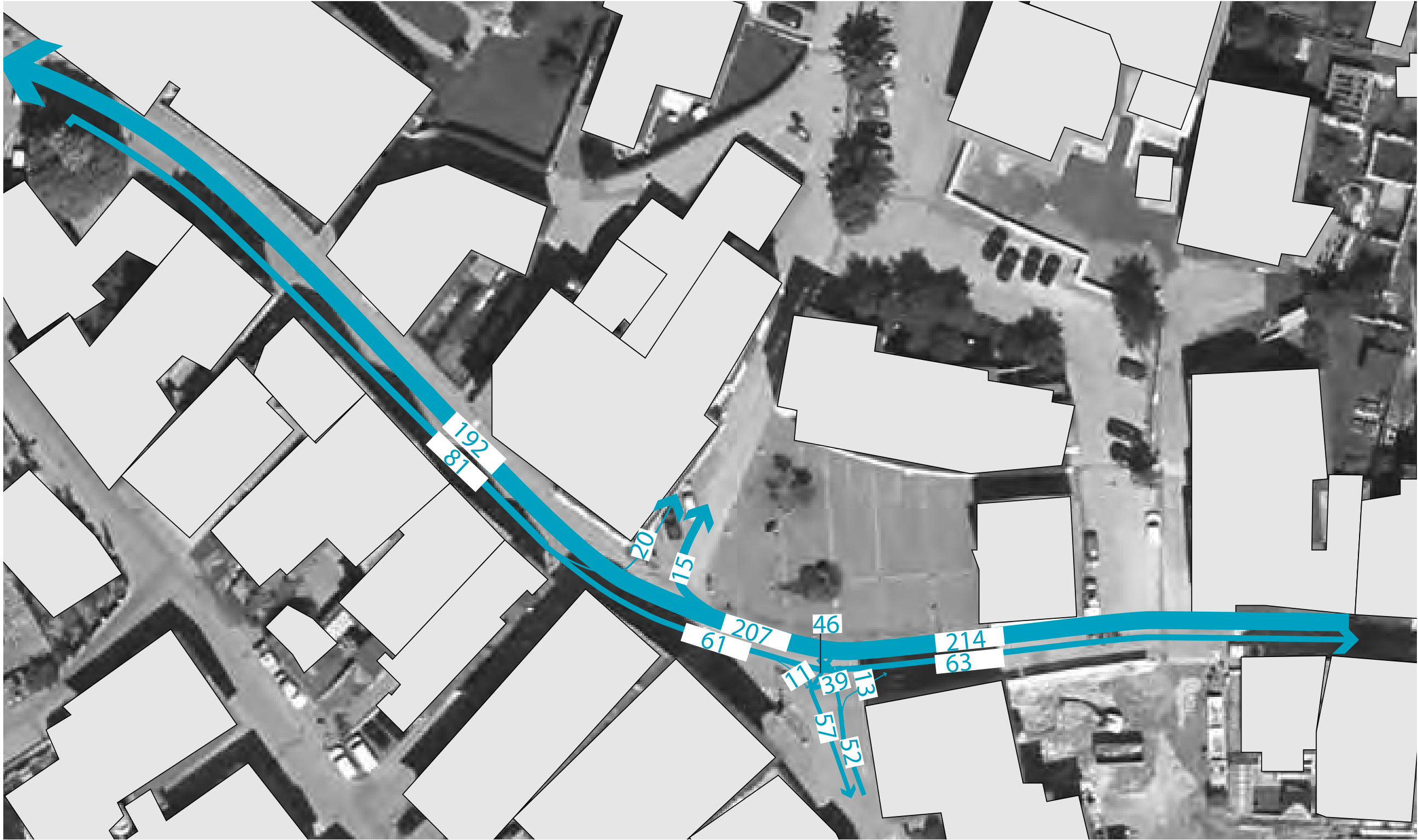


Abb. 10: Verkehrsaufkommen Landesstraße morgens, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung



Abb. 11: FußgängerInnenquerungen Landesstraße morgens, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung

### 3.3. Dokumentation Standort 1 - Landesstraße nachmittags:

- Das Verkehrsaufkommen der PKW beträgt richtungsbezogen in Richtung West-Ost gesamt 117 PKW und in Richtung Ost-West mit 17 PKW exakt gleich viel, wie in die West-Ost Richtung.

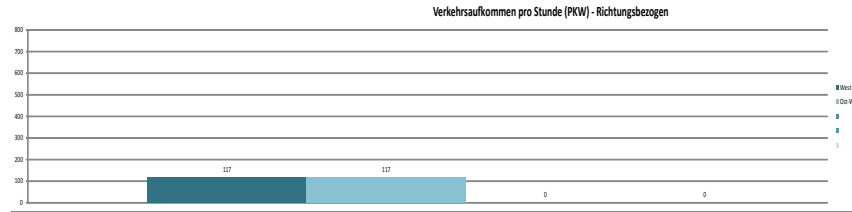


Abb. 12: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

- Beim PKW Verkehrsaufkommen gibt es keine nennenswerten Spitzen im Minutenverlauf.

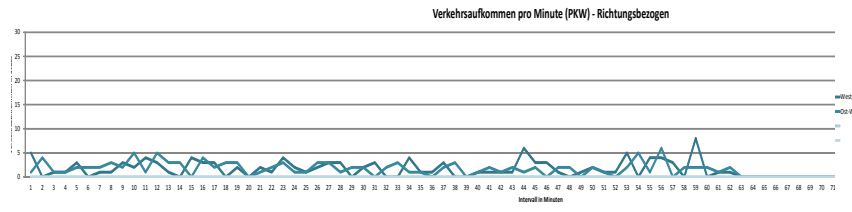


Abb. 13: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Minute, Videoerhebung

- Bei den FußgängerInnenquerungen gibt es keine nennenswerten Spitzen.

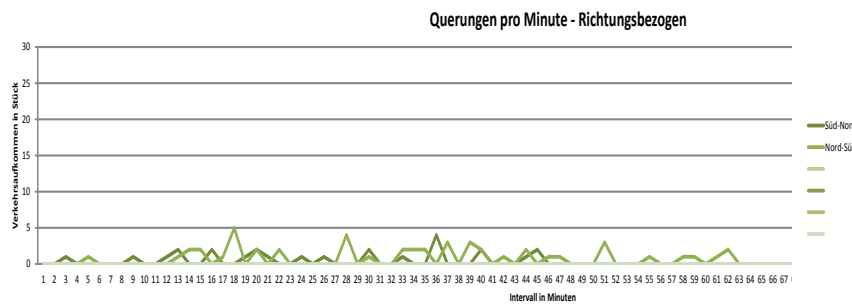


Abb. 14: Querungen FußgängerInnen pro Minute, Videoerhebung

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):  
Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 446 PKW, 10 LKW (darunter auch Traktoren), 10 Motorräder, 31 Fahrräder und 124 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

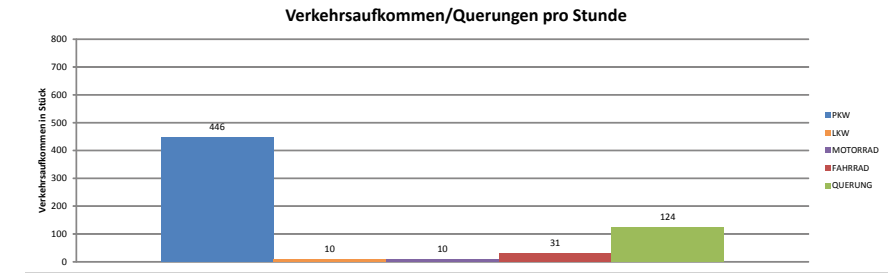


Abb. 15: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

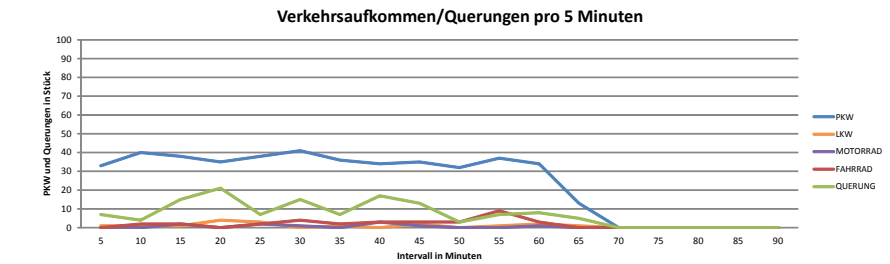


Abb. 16: Verkehrsaufkommen gesamt mit Querungen FußgängerInnen pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Besonders hervorzuheben ist der hohe Anteil an FußgängerInnen (124 Querungen bzw. 25% des PKW Verkehrs) und RadfahrerInnen (25 RadfahrerInnen oder 7% des PKW Verkehrs)

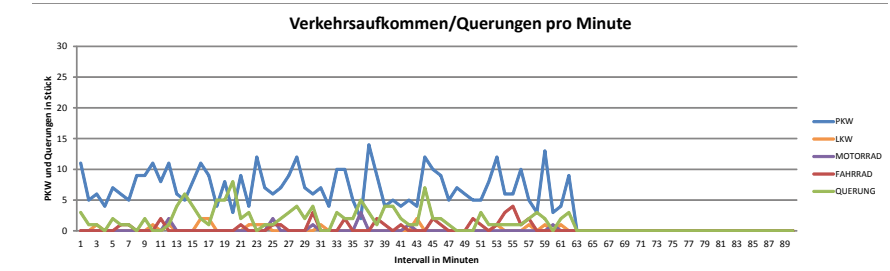


Abb. 17: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung



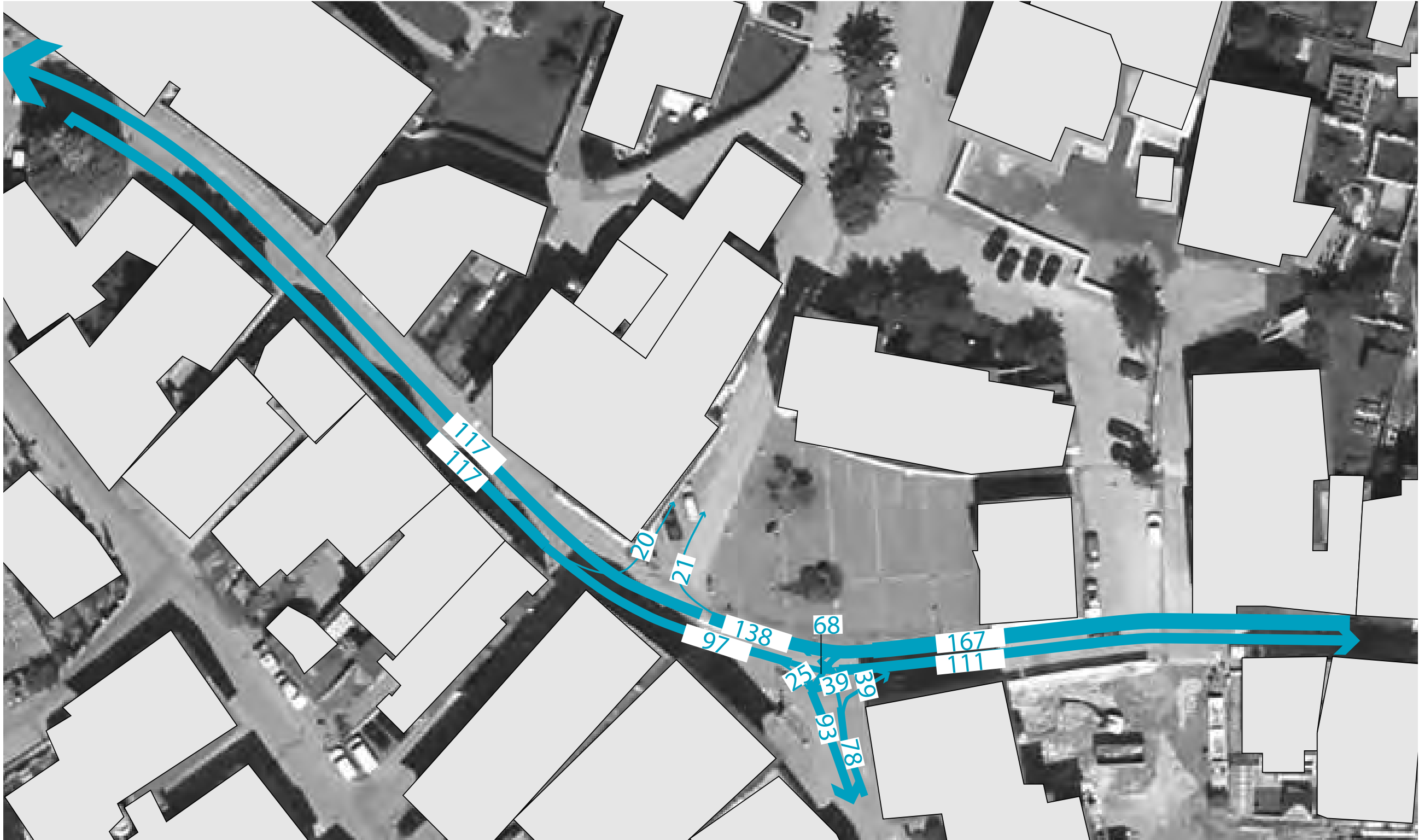


Abb. 18: Verkehrsaufkommen Landesstraße nachmittags, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung



Abb. 19: FußgängerInnenquerungen Landesstraße nachmittags, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung



### 3.4. Dokumentation 2 - Kreuzungspunkt Schule morgens:

- Das Verkehrsaufkommen der PKW beträgt richtungsbezogen in Richtung West-Ost gesamt 6 PKW und in Richtung Ost-West mit 17 PKW fast gleich viel, wie in die West-Ost Richtung und ist im Vergleich zur Landesstraße sehr gering.

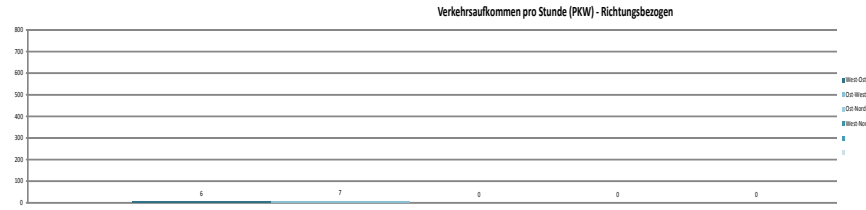


Abb. 20: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

- Beim PKW Verkehrsaufkommen gibt es keine nennenswerten Spitzen im Minutenverlauf.

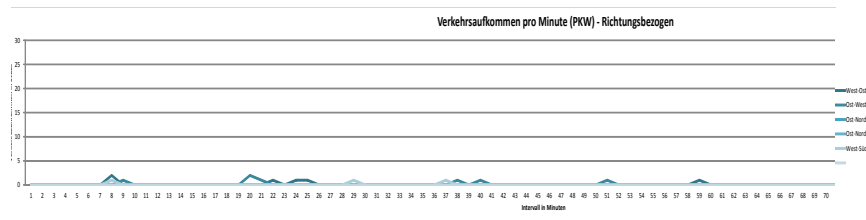


Abb. 21: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Minute, Videoerhebung

- Bei den FußgängerInnenquerungen gibt es mehrer Spitzen zwischen 7:30 und 7:40.

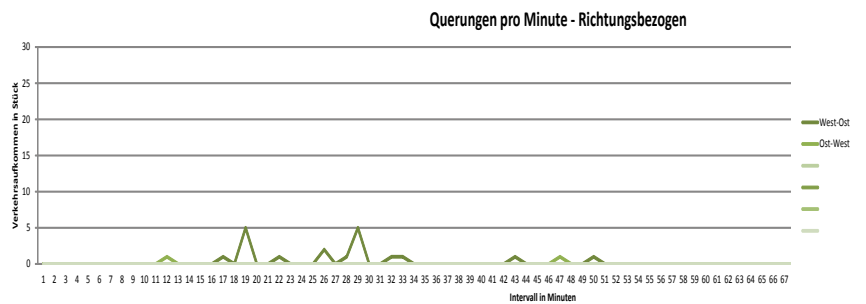


Abb. 22: Querungen FußgängerInnen pro Minute, Videoerhebung

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):  
Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 25 PKW, 0 LKW, 3 Motorräder, 44 Fahrräder und 109 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

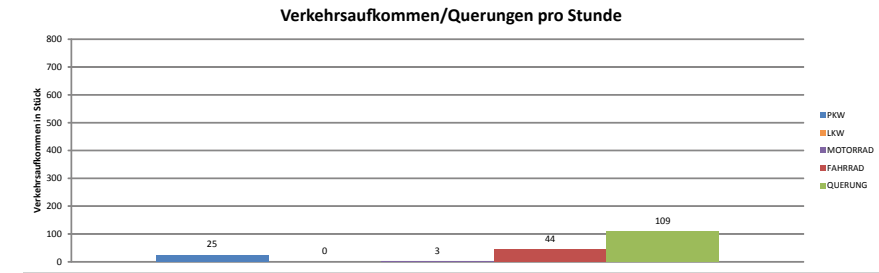


Abb. 23: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

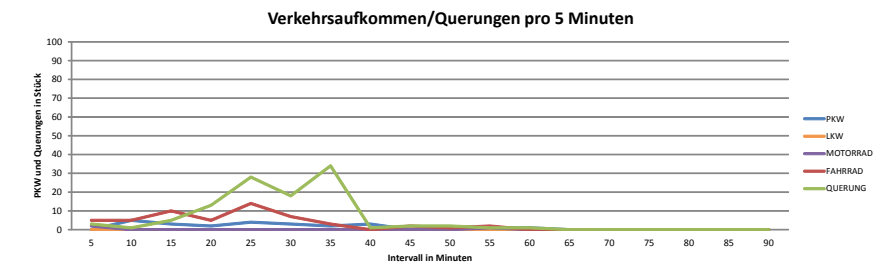


Abb. 24: Verkehrsaufkommen gesamt mit Querungen FußgängerInnen pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Besonders hervorzuheben ist der überwiegende Anteil an FußgängerInnen (mit 109 Querungen betragen die FußgängerInnenquerungen mehr als viermal so viel wie der PKW Verkehr) und RadfahrerInnen (mit 44 RadfahrerInnen beträgt der Fahrrad-Verkehr fast doppelt so viel wie der PKW Verkehr)

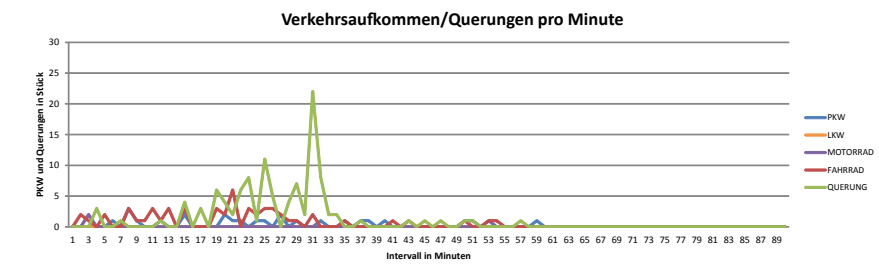


Abb. 25: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung



Abb. 26: Verkehrsaufkommen Schule morgens, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung



### 3.5. Dokumentation 2 - Kreuzungspunkt Schule nachmittags:

- Das Verkehrsaufkommen der PKW beträgt richtungsbezogen in Richtung West-Ost gesamt 6 PKW und in Richtung Ost-West mit 5 PKW fast gleich viel, wie in die West-Ost Richtung und ist im Vergleich zur Situation am Morgen in nochmals wesentlich geringer, besonders in Richtung West-Ost.

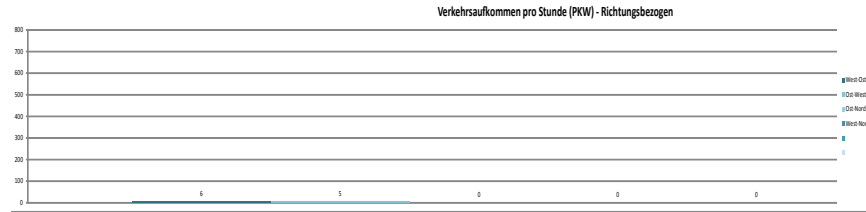


Abb. 27: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

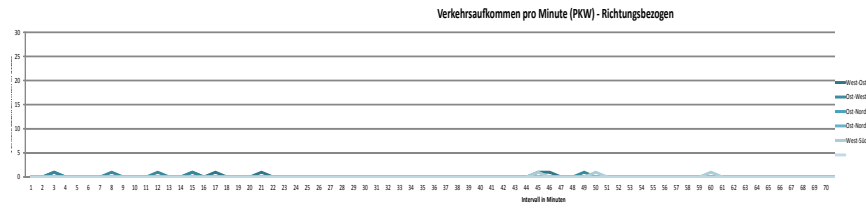


Abb. 28: Verkehrsaufkommen PKW richtungsbezogen pro Minute, Videoerhebung

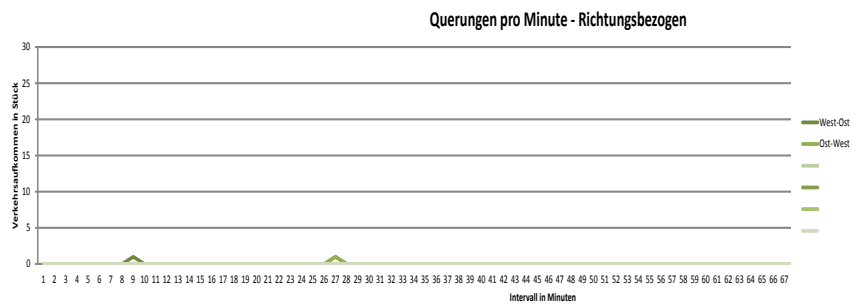


Abb. 29: Querungen FußgängerInnen pro Minute, Videoerhebung

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen): Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 20 PKW, 1 LKW, 2 Motorräder, 25 Fahrräder und 7 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

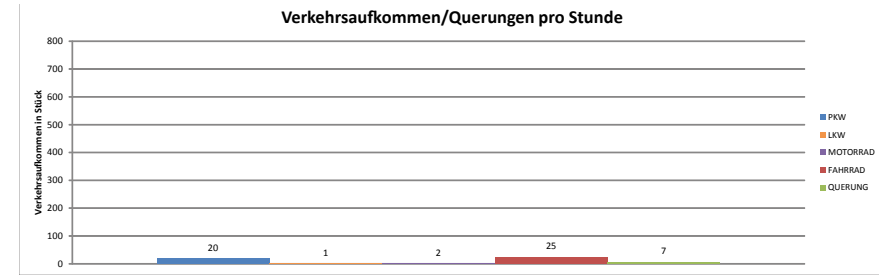


Abb. 30: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

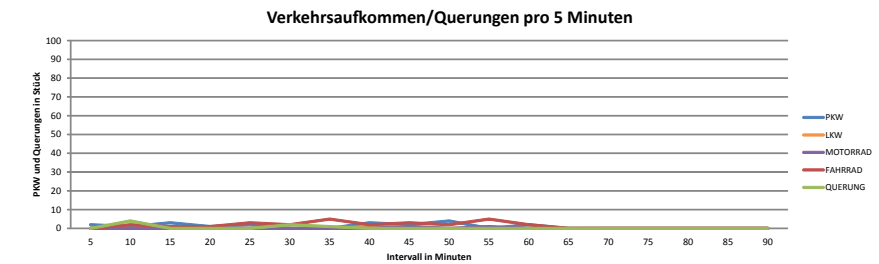


Abb. 31: Verkehrsaufkommen gesamt mit Querungen FußgängerInnen pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Besonders hervorzuheben ist der überwiegende Anteil an RadfahrerInnen. Mit 25 RadfahrerInnen beträgt der Fahrradverkehr fast genau soviel wie der PKW-Verkehr (20 PKW pro Stunde).

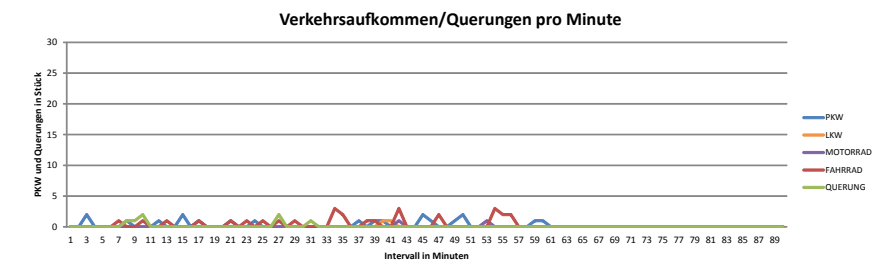


Abb. 32: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

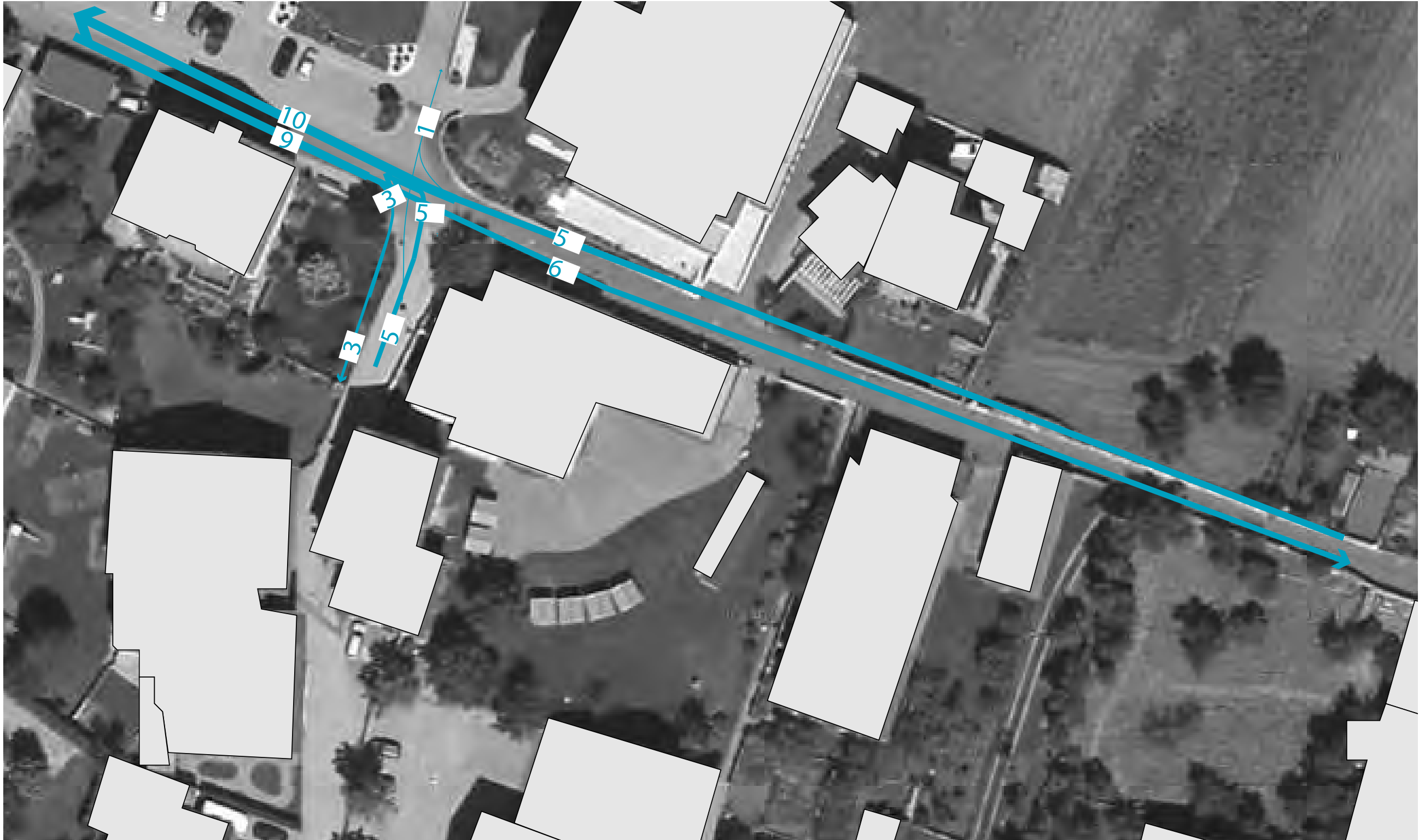


Abb. 33: Verkehrsaufkommen Schule morgens, gesamt pro Stunde richtungsbezogen, Videoerhebung



#### 4. SWOT Analyse:

##### 4.1. Stärkenanalyse des Bestandes:

Bereich Landesstraße:

- Durch eine leichte Verschwenkung im Bereich des Platzes und der relative engen Straßensituation östlich und westlich des Platzes ist eine automatische Geschwindigkeitsreduktion des MIV zu beobachten
- Großzügige Platzsituation im Ortszentrum
- Konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten am Platz mit Brunnen und Sitzgelegenheiten
- Trotz relativ hoher MIV Frequenz in der Bahnhofstraße, ist ein flächiges Queren im gesamten Bereich des Platzes und an den Zubringern zu beobachten. Der Schutzweg wird großteils nur von SchülerInnen und Kindern genutzt.
- Queren der Fahrbahn für den Langsamverkehr (FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen) ist übersichtlich und einsichtig und stellt somit ein nur geringes Gefahrenpotential dar.
- Ausreichend Parkmöglichkeiten im Zentrum
- Keine Parkflächen entlang der Landesstraße erhöhen das Querungspotenzial
- Im Vergleich mit anderen Gemeinden sehr hoher Anteil an Schulkindern, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß in die Schule gehen, dadurch auch kein nennenswerter MIV-Stau bei der Schule zu Unterrichtsbeginn

Bereich Schule:

- Geschwindigkeitsreduktion durch Aufpflasterungen („schlafender Polizist“) im Bereich des Schuleingangs
- Im Vergleich mit anderen Gemeinden sehr hoher Anteil an Schulkindern, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß in die Schule gehen, dadurch auch kein nennenswerter MIV-Stau bei der Schule zu Unterrichtsbeginn

##### 4.2. Schwächenanalyse des Bestandes:

Bereich Landesstraße:

- Parken auf nicht ausgewiesenen Stellplätzen in zweiter Spur im Bereich der Bäckerei und gegenüber
- Kein Durchgehendes Konzept bei der Beleuchtung, der Belagsgestaltung und der Stadtmöblierung im ganzen Ortszentrum
- Großzügige Platzsituation im Ortszentrum, die hinsichtlich der Gestaltung jedoch Schwächen aufweist und wenig genutzt wird
- Teilweise gravierende Belagsschäden
- Leerstehende Geschäftgebäude in der Dorfstrasse im Bereich Landesstraße
- Querparkplätze im Bereich der Bank stellen durch das Rückwärtsausparken ein Sicherheitsrisiko für den Langsamverkehr dar.

Bereich Schule:

- Die Mauer zwingt die Schüler entlang der Straße zu gehen, wäre sie durchlässiger könnten die SchülerInnen schon früher den Straßenraum verlassen-

##### 4.3. Chancenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone:

- Weiter Verbesserung der Zentrumsbildung: Durch die Neu- oder Umgestaltung des Straßenraumes und des Platzes könnte die Dorfstraße / Obergasse noch mehr attraktiviert werden (Aufenthaltsqualität).
- Verkehrssicherheit / Geschwindigkeitsreduktion: Eine Umgestaltung des Straßenraums (Straßenquerschnitt / Belagsart / Belagsfarbe) unterstützt eine selbstverständliche Geschwindigkeitsreduktion des MIV.
- Mehrwert für Gemeindegänger/innen: höhere Aufenthaltsqualität, höhere Verkehrssicherheit
- Mehrwert für die Kaufmannschaft: Die Neugestaltung des Platzes und der Dorfstraße / Obergasse sowie der angrenzenden Straßen könnte die Ansiedlung von weiteren Geschäften fördern
- Mehrwert für Umwelt: Attraktivierung des Zentrums (längere Verweildauer, Erhöhung der FußgängerInnenfrequenz)

##### 4.4. Risikolenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone:

- Geringer flächiger Querungsdruck: Durch einen geringen flächigen Querungsdruck im Bereich Schule mit Ausnahme zu Unterrichtbeginn und Unterrichtsende, könnte im Bereich Schule eine Begegnungszone geringe Auswirkungen auf das Fahrverhalten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen haben.
- Projektgegner: Bildung von Interessensgruppen gegen Veränderungen der derzeitigen Situation.

## 5. Evaluierungsdokument:

### 5.1. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien (Bereich Landesstraße):

Ausgefüllte Checkliste der Anwendungs- und Ausschlusskriterien (aus „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“) für das Untersuchungsgebiet in der Gemeinde Prutz.

Schwarz: Ergebnis Begehung / Videoerhebung

Grau: Bedarf einer Prüfung durch Fachkonsulenten (z.B. Verkehrsplanung)

ANWENDUNGSKRITERIEN	JA	NEIN	?
Die Straße befindet sich innerorts mit (Potential für) Geschäfte(n) auf beiden Straßenseiten.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße ist eine Ortsdurchfahrt, Geschäftsstraße oder hat platzähnliche Aufweitungen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße weist eine hohe Nutzungsmischung, insbesondere durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fußgänger- und Radfahrerfrequenz beträgt mehr als 100 pro 1.000 m <sup>2</sup> oder mehr als 100 pro Spitzenstunde.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein flächenhafter Querungsbedarf der Straße ist gegeben, da sich auf beiden Straßenseiten Geschäfte befinden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt maximal 25.000 Kfz, in Ausnahmefällen 40.000 Kfz.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Straße gibt es geringen Parkdruck und es gibt abseits der Straße ausreichend Parkmöglichkeiten.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EINSCHRÄNKENDE KRITERIEN	JA	NEIN	?
Der Straßenraum befindet sich außerorts und hat geringe FußgängerInnen und RadfahrerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum befindet sich in einem Gewerbe- oder Industriegebiet mit geringer FußgängerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum ist vom Kfz-Verkehr dominiert.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum hat wenig Potenzial, die Aufenthaltsqualität zu verbessern.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Querungsbedarf ist nur punktuell gegeben.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schwerverkehrsanteil in der Straße ist relativ hoch.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Parkdruck im Straßenraum ist sehr hoch und es gibt abseits keine Parkalternativen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abb. 34: Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien, Auszug „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“

### 5.2. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien (Bereich Schule):

Ausgefüllte Checkliste der Anwendungs- und Ausschlusskriterien (aus „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“) für das Untersuchungsgebiet in der Gemeinde Prutz.

Schwarz: Ergebnis Begehung / Videoerhebung

Grau: Bedarf einer Prüfung durch Fachkonsulenten (z.B. Verkehrsplanung)

ANWENDUNGSKRITERIEN	JA	NEIN	?
Die Straße befindet sich innerorts mit (Potential für) Geschäfte(n) auf beiden Straßenseiten.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße ist eine Ortsdurchfahrt, Geschäftsstraße oder hat platzähnliche Aufweitungen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße weist eine hohe Nutzungsmischung, insbesondere durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fußgänger- und Radfahrerfrequenz beträgt mehr als 100 pro 1.000 m <sup>2</sup> oder mehr als 100 pro Spitzenstunde.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein flächenhafter Querungsbedarf der Straße ist gegeben, da sich auf beiden Straßenseiten Geschäfte befinden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt maximal 25.000 Kfz, in Ausnahmefällen 40.000 Kfz.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Straße gibt es geringen Parkdruck und es gibt abseits der Straße ausreichend Parkmöglichkeiten.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EINSCHRÄNKENDE KRITERIEN	JA	NEIN	?
Der Straßenraum befindet sich außerorts und hat geringe FußgängerInnen und RadfahrerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum befindet sich in einem Gewerbe- oder Industriegebiet mit geringer FußgängerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum ist vom Kfz-Verkehr dominiert.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum hat wenig Potenzial, die Aufenthaltsqualität zu verbessern.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Querungsbedarf ist nur punktuell gegeben.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schwerverkehrsanteil in der Straße ist relativ hoch.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Parkdruck im Straßenraum ist sehr hoch und es gibt abseits keine Parkalternativen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abb. 35: Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien, Auszug „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“



### 5.3 Evaluierungsergebnisse:

#### **Untersuchungsgebiet:**

Gemeinde Prutz, Ortszentrum (siehe Plan Abb. 1: Primäres und erweitertes Untersuchungsgebiet)

#### **Allgemeine Ergebnisse:**

Das primäre Untersuchungsgebiet umfasst die Dorfstraße / Obergasse im Bereich der Kaunertal Landesstraße (L18) zwischen Sparkasse und Bäckerei, sowie die Kugelgasse im Bereich Schule. Das erweiterte Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten Bereich zwischen Schule und Landesstraße.

#### **FußgängerInnenquerungen:**

Die Erhebungen ergaben zu Spitzenzeiten im Bereich Ladestraße 107 und im Bereich Schule 109 Querungen. Generell finden die meisten FußgängerInnenquerungen in Süd-Nord-Richtung oder Nord Süd-Richtung statt. Mehr als 50% der FußgängerInnenquerungen über die Landesstraße wurden im abseits des Zebrastreifens beobachtet. Das Queren über die Landesstraße findet morgens und nachmittags flächig statt. Dies ist generell eine gute Voraussetzung für eine funktionierende Begegnungszone, da durch flächig querende FußgängerInnen die Geschwindigkeit des MIV automatisch reduziert wird.

#### **Verkehrssicherheit:**

Die Bedingungen für FußgängerInnen sind durch den beidseitigen Gehsteig im Bereich der Dorfstraße westlich des Platzes relativ gut. Östlich des Platzes entfällt der Gehsteig und stellt für FußgängerInnen eine Benachteiligung dar. Auffallend ist der hohe Anteil der SchülerInnen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen. Sie sind zur Sicherheit zu zweit oder in Gruppen unterwegs.

Die Verschwenkung im Bereich Landesstraße stellt eine automatische Geschwindigkeitsreduktion dar.

Die Aufpflasterung im Bereich der Schule reduziert die Geschwindigkeit des MIV merklich.

#### **Stellplatzsituation:**

Im Ortszentrum und beider Schule (Kirche) sind ausreichend Parkplätze vorhanden. Ein Parken in zweiter Spur wurde nur in Ausnahmefällen im Bereich der Bäckerei beobachtet.

Zu verbessern sind die Querparkplätze bei der Bank, da durch das Rückwärtsausparken für den Langsamverkehr ein Gefahrenpotenzial entsteht.

### **Eignung Begegnungszone:**

Bereich Landesstraße: Die Dorf- und Obergasse (Kaunertal Landesstraße L18) ist die Haupterschließungsstraße für Prutz und eine Geschäftsstraße mit Geschäften auf beiden Straßenseiten. Das Geschwindigkeitsregime beträgt derzeit Tempoanzeige 50km/h. Die Landesstraße weist im Zentrumsbereich einen Schutzweg auf. Die Nutzungsdichte im Erdgeschoss ist entlang der Landesstraße vor allem im westlich des Platzes relativ hoch und weist nur geringe Leerstände auf. Die Fußgängerdichte ist morgens wie nachmittags relativ hoch und die Einkäufe (Bäckerei etc.) werden nach Abstellen des Autos am Parkplatz im Dorfzentrum durchaus zu Fuß erledigt.

Bei einem Vergleich des MIV mit der FußgängerInnenquerungsanzahl im Bereich der Landesstraße ist ersichtlich, dass morgens nach Unterrichtsbeginn die FußgängerInnenquerungen zwar abnehmen, aber immer noch vorhanden sind. Nach Unterrichtsbeginn fällt die Anzahl der FußgängerInnenquerungen drastisch ab. Da der Straßenraum flächig gequert wird, der LKW-Anteil nicht sehr hoch ist und auch der RadfahrerInnenanteil gut ist, sind strukturellen Voraussetzungen für eine Begegnungszone generell erfüllt.

Eine Umgestaltung des gesamten Straßenraumes in eine Begegnungszone, um die Querungssituation und die Aufenthaltsqualität des Straßenraums zu verbessern und die Querungsbereiche der FußgängerInnen für den MIV besser wahrnehmbar zu machen, ist sehr zu empfehlen.

Bereich Schule: Die Kugelgasse weist morgens nur 5% des PKW-Verkehrs auf der Landesstraße auf. Dadurch ist der PKW in dieser Straße fast zu vernachlässigen. Zu den Spitzenzeiten überwiegt in der Straße entweder der FußgängerInnenverkehr (morgens) oder der Radverkehr (nachmittags). Durch die Aufpflasterung im Bereich der Schule wird die Geschwindigkeit des MIV reduziert. Da es sich jedoch nicht um eine Geschäftsstraße handelt und die Straße außer zu Schulbeginn und Schulende nur wenig gequert wird, würde eine Begegnungszone in diesem Bereich unwirksam sein und ist daher nicht zu empfehlen.

Zu verbessern wäre vielleicht die Eingangssituation für die SchülerInnen. Eine Durchlässigkeit der Umfassungsmauer würde hier ein Verbesserungspotenzial darstellen.

#### **Abschließende Empfehlung:**

**Im Bereich Dorfgasse / Obergasse kann eine Umgestaltung in eine Begegnungszone, die mit einer kompletten Neugestaltung des gesamten Platzes und seiner angrenzenden Bereich einhergeht, empfohlen werden.**

**Im Bereich Schule ist die Umgestaltung der Kugelgasse in eine Begegnungszone nicht zu empfehlen, da die strukturellen Voraussetzungen für eine Begegnungszone nicht gegeben sind.**

### **Prozessempfehlung zur Erlangung eines Gestaltungskonzeptes:**

Es ist generell zu empfehlen, Umplanungen im Straßenraum mit Hilfe eines partizipativen Prozesses zu entwickeln. Dies unterstützt im Sinne der Schaffung eines neu gestalteten sozialen Raumes den Zusammenhalt der Gemeinde.

Es wird empfohlen, die Grundlagen für ein Gestaltungskonzept in öffentlichen Workshops gemeinsam mit der Kaufmannschaft, der Bevölkerung, der Politik und FachplanerInnen zu erarbeiten. Die damit verbundene Miteinbeziehung aller Beteiligten führt durch eine Minimierung der Einsprüche zu einer Beschleunigung des Planungsverfahrens und einer wesentlichen Erhöhung der grundsätzlichen Akzeptanz einer Neuplanung/Umplanung.

### **Zu erwartender Mehrwert / Umwelteffekt einer Umgestaltung:**

- Verbesserung der Bedingungen für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders für FußgängerInnen und Kinder insbesondere für die FußgängerInnenquerungen
- Aufwertung des Ortskerns, Synergieeffekte für angrenzende Nutzungen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Zentrumsbildung
- Eine Umstrukturierung des Ortskerns und die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit kann zu einer Erhöhung der FußgängerInnenfrequenz und FahrradfahrerInnen führen und somit innerörtliche Autofahrten reduzieren (Einsparung an Treibstoff und Lärmreduktion).

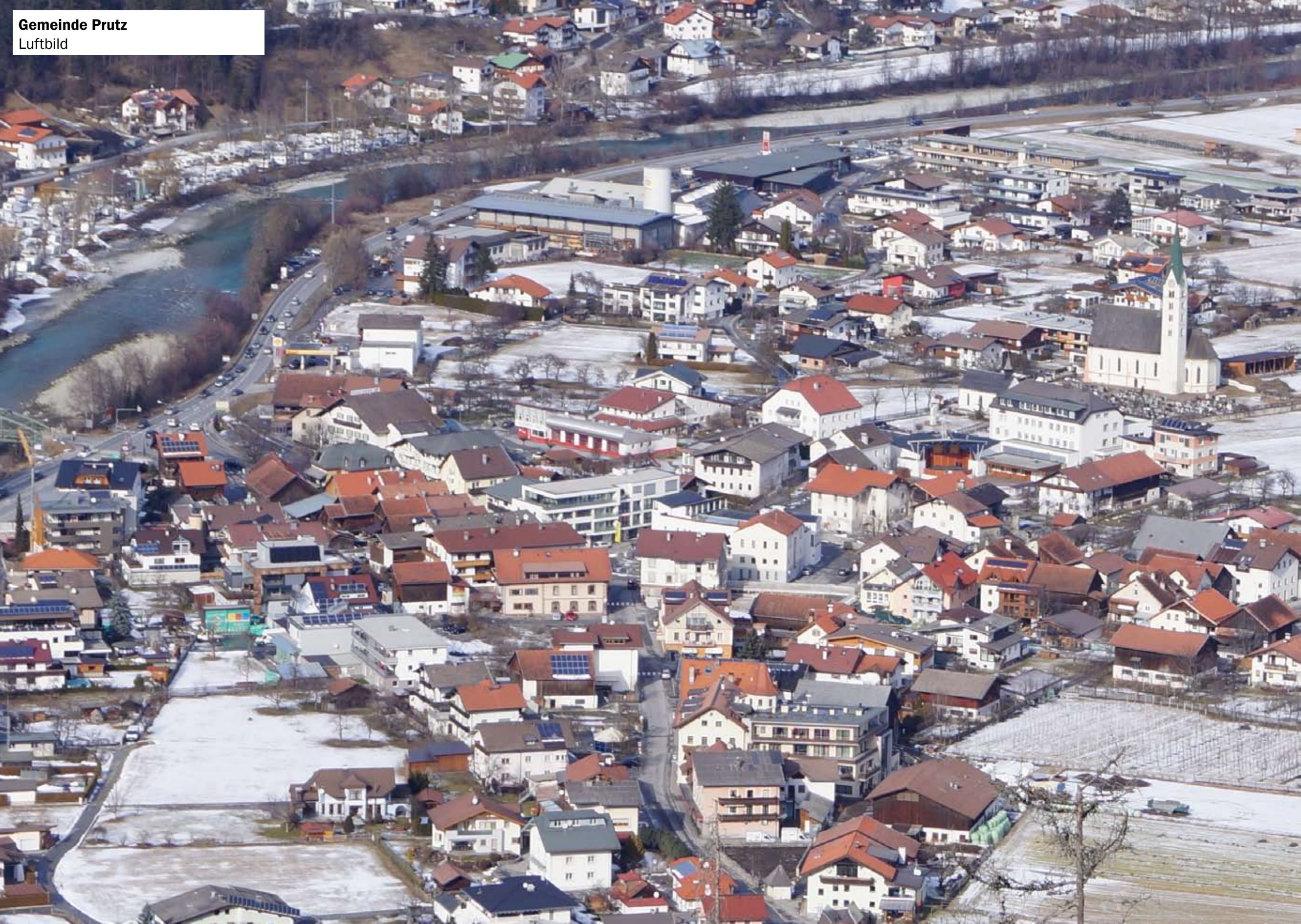
### **5.4. Förderungsmöglichkeiten:**

- Dorferneuerung & Lokale Agenda 21-Leitstelle:  
Herr Stefan Schöpf (Ortskernrevitalisierung)  
Heiliggeiststraße 7-9  
6020 Innsbruck  
Tel: +43 (512) 508 3849  
bodenordnung@tirol.gv.at
- Energie Tirol:  
Herr Gerald Flöck, MSc  
Südtiroler Platz 4  
6020 Innsbruck  
Tel: +43 (125) 589913-23  
gerald.floeck@energie-tirol.at  
www.energie-tirol.at

- Klimabündnis Tirol:  
Anichstraße 34  
6020 Innsbruck  
Tel: +43 (512) 583558-0  
tirol@klimabuendnis.at  
www.klimabuendnis.at



Gemeinde Prutz  
Luftbild





# 1. Begegnungszone entlang einer Landesstraße im Land Tirol





# 1. Begegnungszone entlang einer Landesstraße im Land Tirol

Ursula Faix 0699 / 11408636  
welcome@faix-architecture.com

Vielen  
Dank!