



Inhaltsverzeichnis:

1. Grundlagen	..04
1.1. Begegnungszonencheck	..04
1.2. Untersuchungszeitraum	..05
1.3. Untersuchungsgebiet	..05
2. Dokumentation Bestand	..07
2.1. Recherche Internet	..07
2.2. Fotodokumentation	..07
2.3. Firmen und Gewerbe im Untersuchungsgebiet	..25
3. Videoerhebung Bestand	..26
3.1. Standorte	..26
3.2. Dokumentation - CAM01 Schultag	..28
3.3. Dokumentation - CAM01 Samstag	..29
3.4. Dokumentation - CAM02 Schultag	..32
3.5. Dokumentation - CAM02 Samstag	..33
3.6. Dokumentation - CAM04 Schultag	..36
3.7. Dokumentation - CAM04 Samstag	..37
3.8. Dokumentation - CAM03 Schultag	..40
3.9. Dokumentation - CAM03 Samstag	..41
4. SWOT Analyse	..48
4.1. Stärkenanalyse des Bestandes	..48
4.2. Schwächenanalyse des Bestandes	..48
4.3. Chancenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone	..49
4.4. Risikenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone	..49
5. Evaluierungsdokument	..50
5.1. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien	..50
5.2. Evaluierungsergebnisse	..51
5.3. Fördermöglichkeiten	..53

1. Grundlagen:

1.1. „Begegnungszonencheck“

Die Gemeinde Münster beauftragte am 12.09.2023 FXA ursula faix architecture mit der Erstellung eines „Begegnungszonenchecks“. Die Grundlage für die angebotenen Leistungen ist das Angebot vom 21.02.2023.

Ziele:

Der beauftragte „Begegnungszonencheck“ dient einer ersten Einschätzung und Empfehlung, ob sich das Dorfzentrum in Münster als Begegnungszone eignet.

- Welche potenziellen 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 Förderungsmöglichkeiten.

Detaillierte Leistungsbeschreibung des „Begegnungszonenchecks“:

Neben der Begehung / Vororterhebung des Ortskerns in der Gemeinde Münster 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 Bereichs und der angrenzenden Gegebenheiten
- Videoerhebungen von Bewegungslinien über 90 Minuten von ausgewählten Bereichen
- 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 Potenzials zur Umgestaltung in eine Begegnungszone / Shared Space und Einarbeitung der Ergebnisse der Videoerhebung
- Ableitung von entsprechenden Prozessempfehlungen zur weiteren Vorgehensweise mit Prioritätenreihung und Förderungsmöglichkeiten aufbauend auf die Vororterhebung
- Erstellung einer Evaluierungsdokumentation zu jeder dokumentierten Potenzialfläche (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:

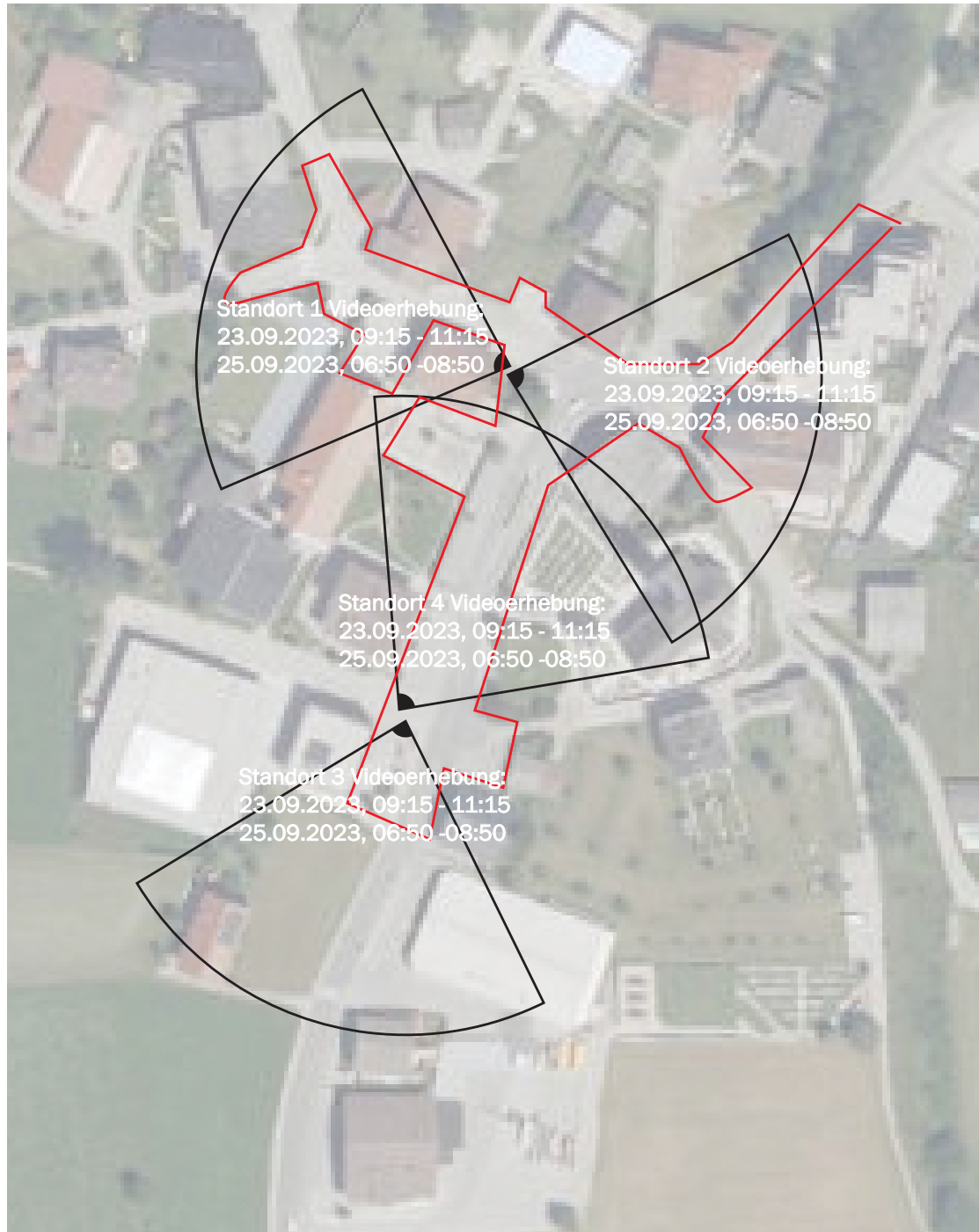
Die Begehung / Vororterhebung wurde am Samstag, den 23.09.2023 und am Montag, den 25.09.2023 durchgeführt.

- Videoerhebung CAM 01: 23.09.2023, 09:15 - 11:15
- Videoerhebung CAM 02: 23.09.2023, 09:15 - 11:15
- Videoerhebung CAM 03: 23.09.2023, 09:15 - 11:15
- Videoerhebung CAM 04: 23.09.2023, 09:15 - 11:15
- Videoerhebung CAM 01: 25.09.2023, 06:50 - 09:00
- Videoerhebung CAM 02: 25.09.2023, 06:50 - 09:00
- Videoerhebung CAM 03: 25.09.2023, 06:50 - 09:00
- Videoerhebung CAM 04: 25.09.2023, 06:50 - 09:00

1.3. Untersuchungsgebiet:

Das Untersuchungsgebiet unterteilt sich in ein primäres und in ein erweitertes Untersuchungsgebiet.

Das primäre Untersuchungsgebiet umfasst den Straßenraum der Dorfstraße zwischen Spar und Wohnanlage Kirchenwirt, Apotheke, sowie zwischen Sparkasse und Denggalahof. Das erweiterte Untersuchungsgebiet umfasst die daran angrenzenden Bereiche (städtebaulicher Umgriff).



2. Dokumentation Bestand:

2.1. Recherche Internet:

Recherche mithilfe von Suchmaschinen nach historischen Aufnahmen oder Luftbildern, Aktivitäten im Straßenraum des Ortskerns (Feste, Prozessionen, Märkte, etc.).

- Historische Postkarten
- Historische Orthofotos

2.2. Fotodokumentation

- Durchfahrt Dorfstraße

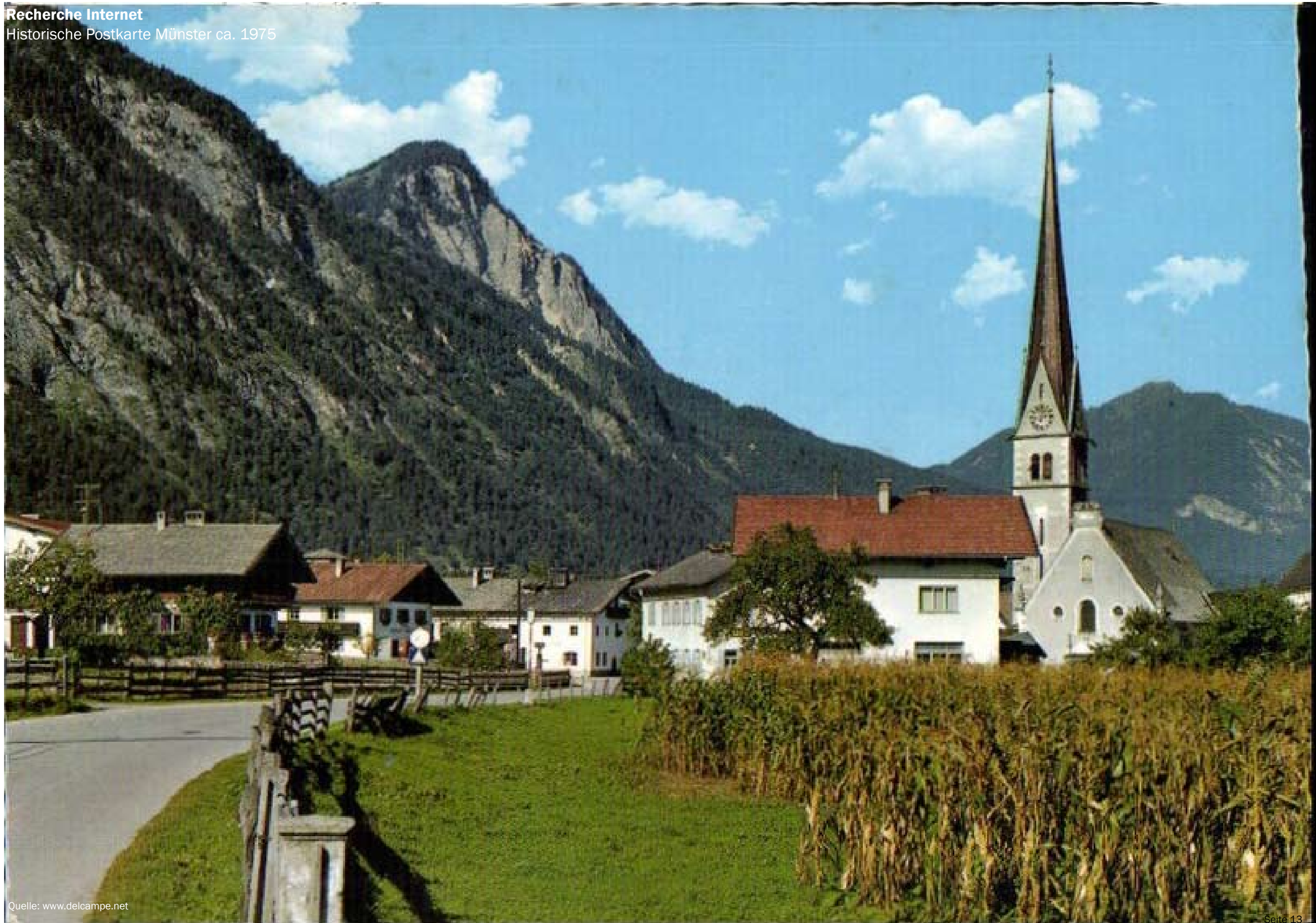
2.3. Firmen und Gewerbe im Untersuchungsgebiet:

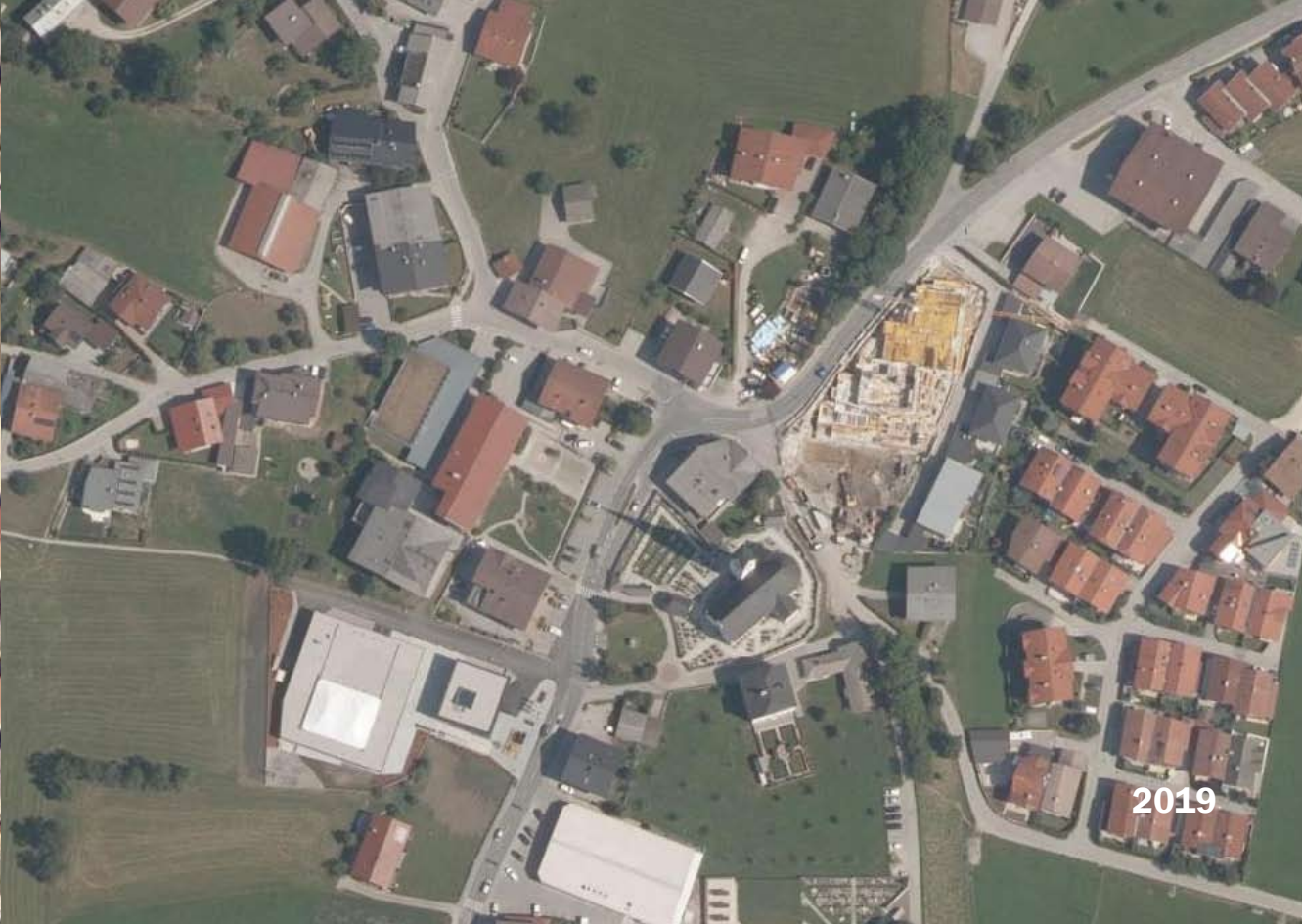
- Analyse des Bereichs nach Firmen und Gewerbe
- Nutzungstypen erhobener Einrichtungen
- Branchentypisierung der Einrichtungen

Abb. 1: Primäres (rote Linie) und erweitertes Untersuchungsgebiet (schwarz strichlierte Linie) mit Standorten der Videoerhebungen

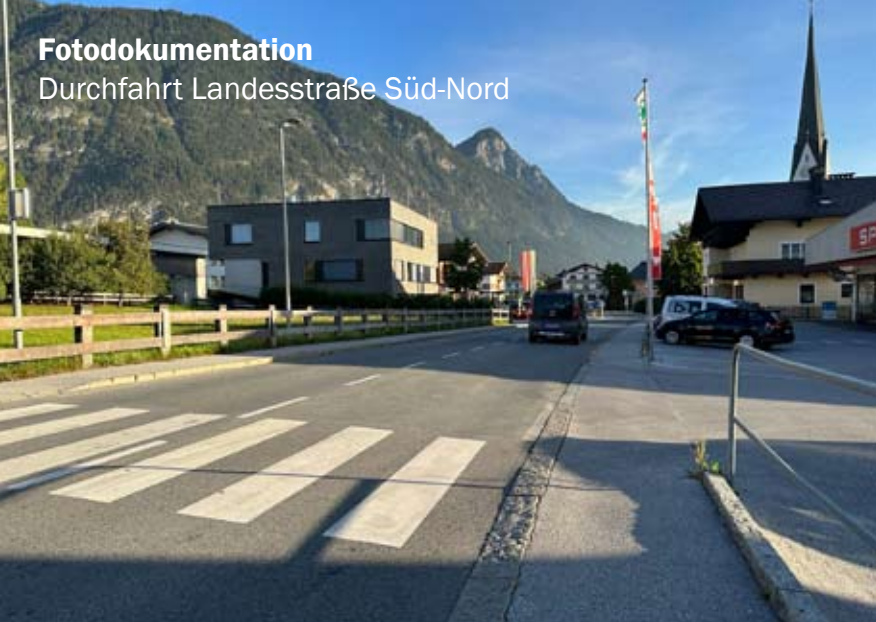








Fotodokumentation
Durchfahrt Landesstraße Süd-Nord



Fotodokumentation
Durchfahrt Dorfstraße West-Ost



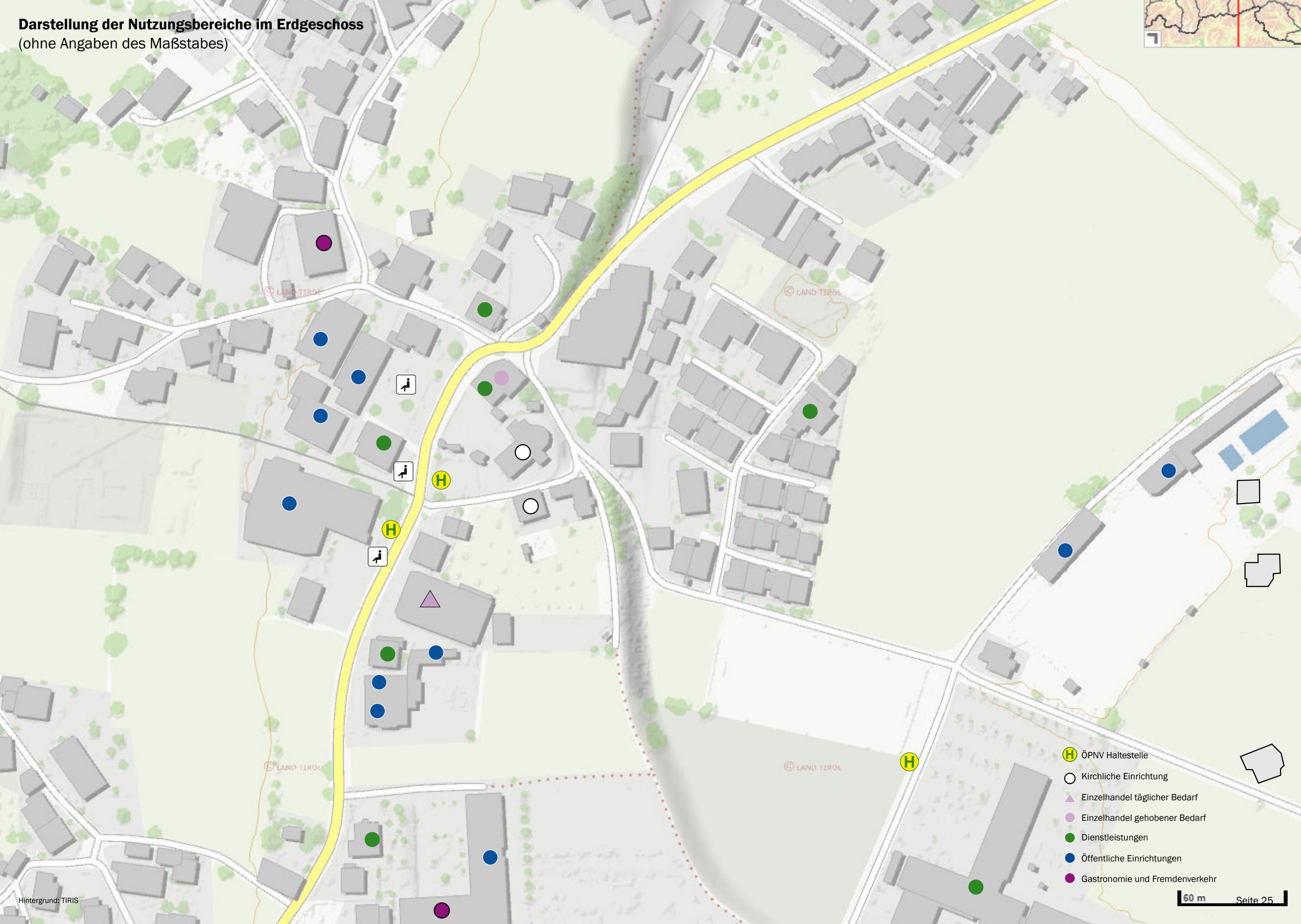
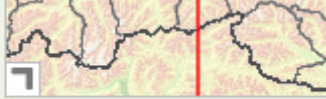
Fotodokumentation
Durchfahrt Landesstraße Nord-Süd



Fotodokumentation
Durchfahrt Dorfstraße Ost-West



Darstellung der Nutzungsbereiche im Erdgeschoss
(ohne Angaben des Maßstabes)



-  ÖPNV Haltestelle
-  Kirchliche Einrichtung
-  Einzelhandel täglicher Bedarf
-  Einzelhandel gehobener Bedarf
-  Dienstleistungen
-  Öffentliche Einrichtungen
-  Gastronomie und Fremdenverkehr

3. Videoerhebung Bestand:

3.1. Standorte:

Für die Videoerhebung wurden fünf Standorte gewählt:

- Standort 1 Videoerhebung (Abb. 2): Sparkasse Richtung Denggalahof
- Standort 2 Videoerhebung (Abb. 3): Sparkasse Richtung Apotheke
- Standort 3 Videoerhebung (Abb. 4): Gemeindeamt Richtung Feuerwehr
- Standort 4 Videoerhebung (Abb. 5): Gemeindeamt Richtung Kirche

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 des Untersuchungsbereichs waren vier Kamerastandorte erforderlich.



Abb. 2: Screenshot, Standort 1 Videoerhebung



Abb. 3: Screenshot, Standort 2 Videoerhebung



Abb. 4: Screenshot, Standort 4 Videoerhebung



Abb. 5: Screenshot, Standort 3 Videoerhebung

3.2. Dokumentation - CAM01 SCHULTAG MONTAG (Kreuzung Denggalahof)

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

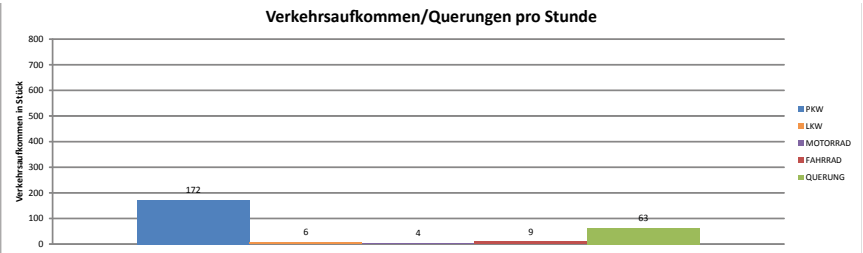


Abb. 6: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 172 PKW, 6 LKW, 2 Motorräder, 9 Fahrräder und 63 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

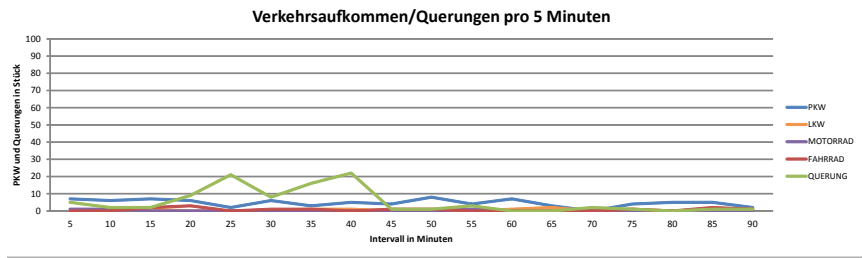


Abb. 7: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es mehrere nicht stark ausgeprägte Spitzen. Bei den Querungen sind zwei Spitzen zu verzeichnen, die auf eine quernede Schulkinder zurückgehen.

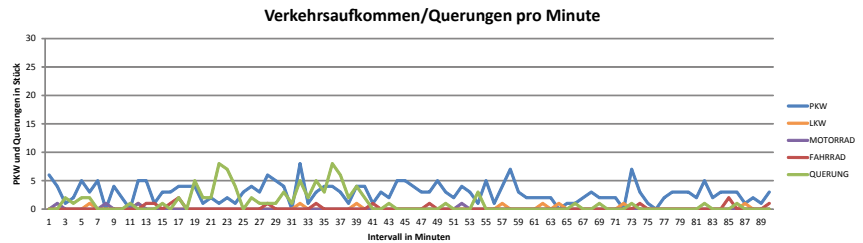


Abb. 8: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

3.3. Dokumentation - CAM01 SAMSTAG (Kreuzung Denggalahof)

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

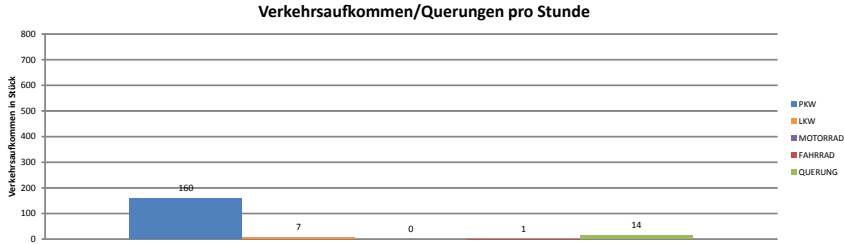


Abb. 9: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 160 PKW, 7 LKW, kein Motorrad, 1 Fahrrad und 14 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

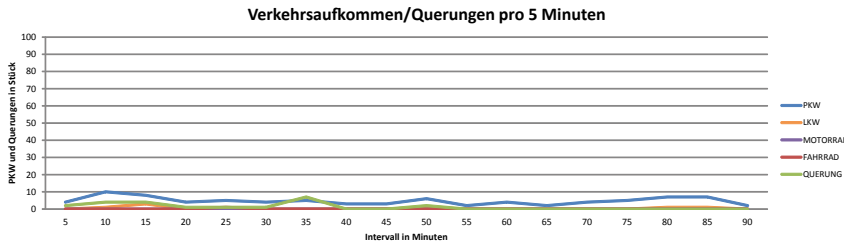


Abb. 10: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es mehrere nicht stark ausgeprägte Spitzen.

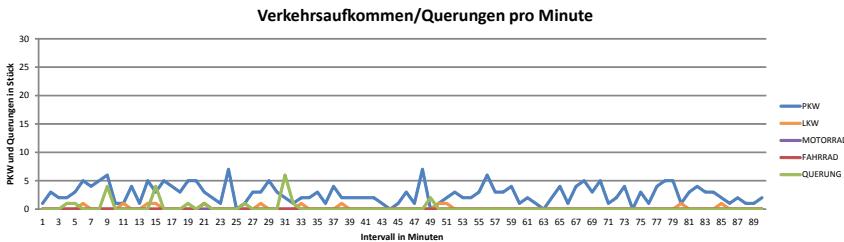


Abb. 11: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

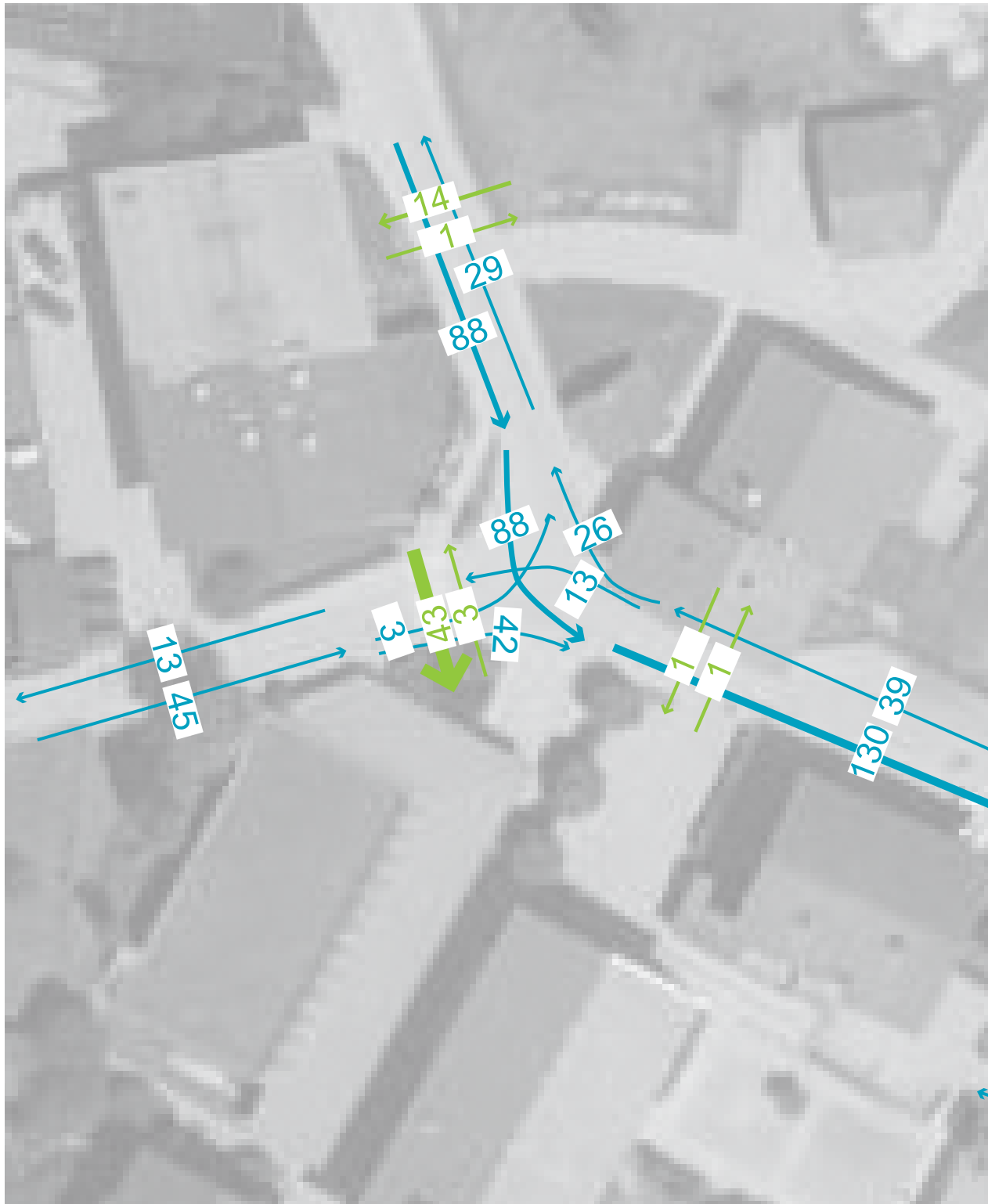


Abb. 12: Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 01 - Kreuzung Denggalauf - Schultag

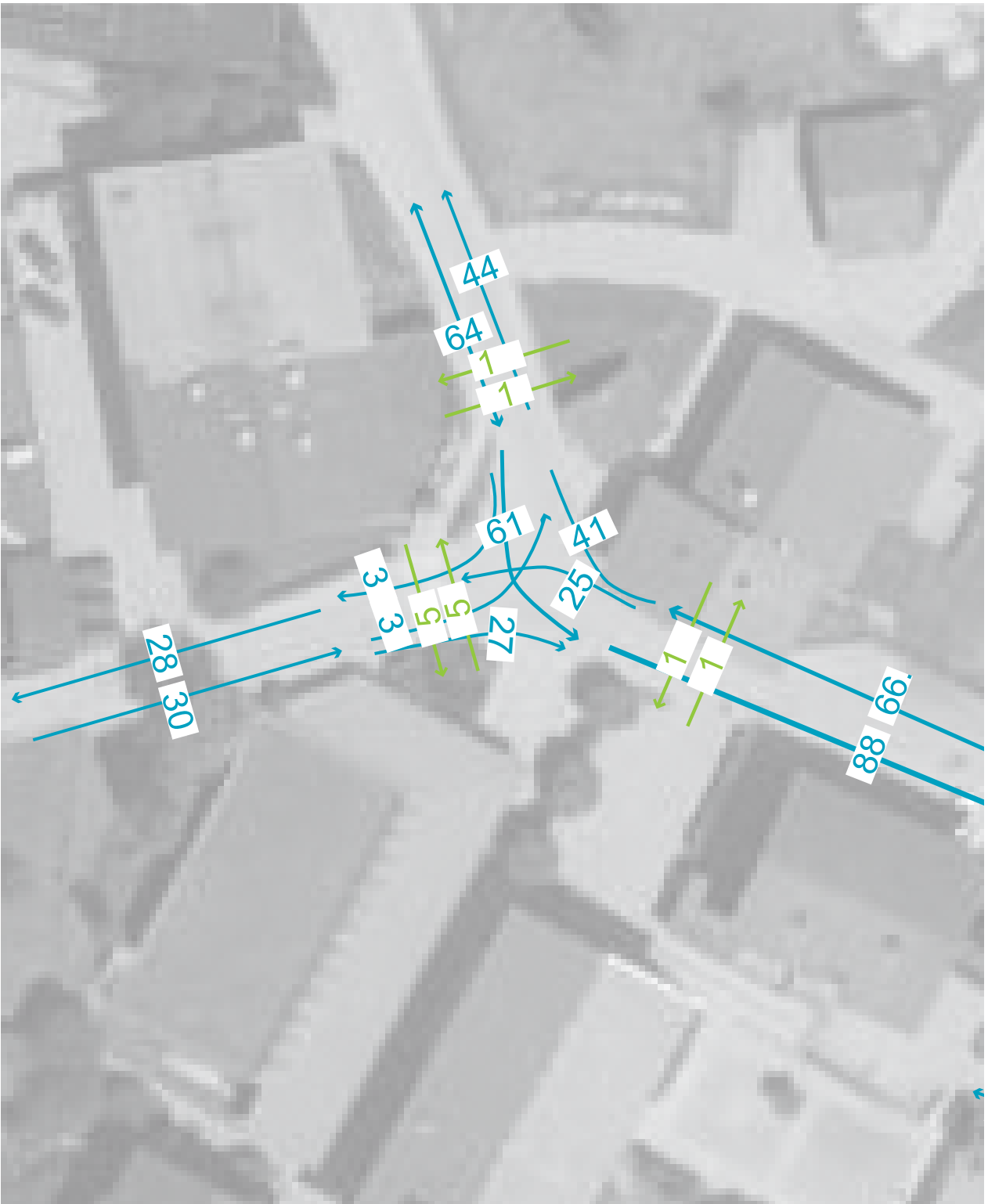


Abb. 13: Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 01 - Kreuzung Denggalauf - Samstag

3.4. Dokumentation - CAM02 SCHULTAG MONTAG (Kreuzung Sparkasse-Apotheke)

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

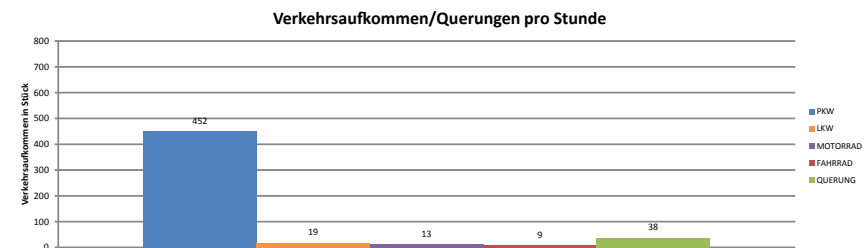


Abb. 14: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 452 PKW, 19 LKW, 13 Motorräder, 9 Fahrräder und 38 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

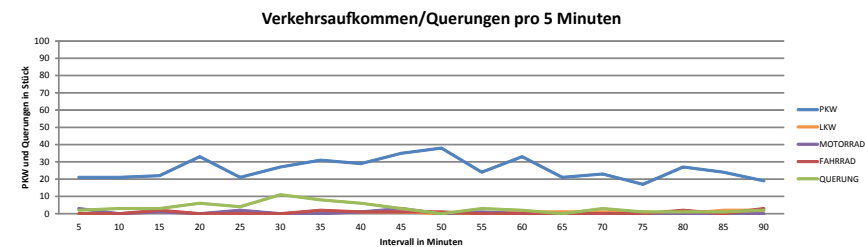


Abb. 15: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es mehrere nicht stark ausgeprägte Spitzen. Bei den Querungen sind zwei Spitzen zu verzeichnen, die auf zu Fuß in Schule gehende Kinder zurückgehen.

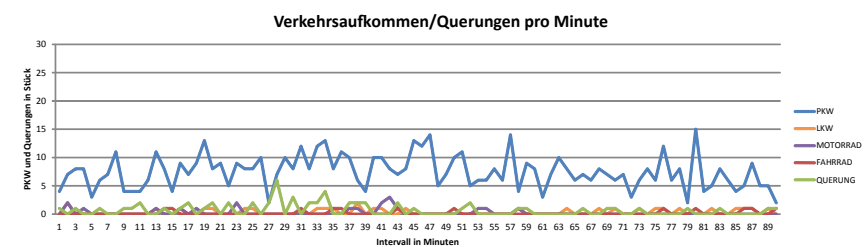


Abb. 16: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

3.5. Dokumentation - CAM02 SAMSTAG (Kreuzung Sparkasse-Apotheke)

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

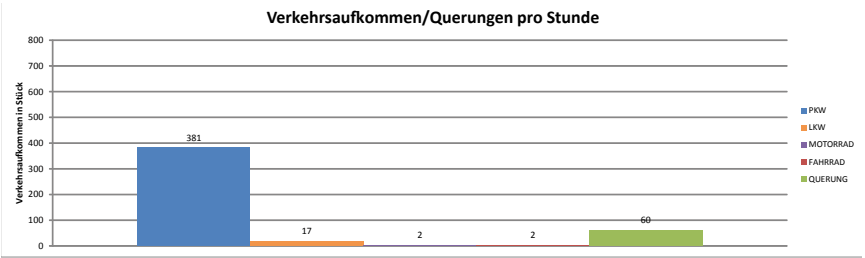


Abb. 17: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 381 PKW, 17 LKW, 2 Motorräder, 2 Fahrräder und 60 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

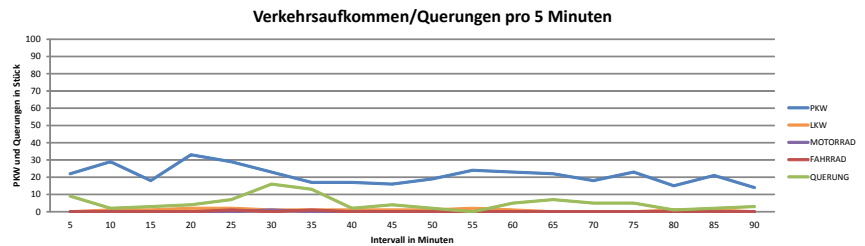


Abb. 18: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es zwei relativ stark ausgeprägte Spitzen zwischen 9:25 und 10:05. Danach bleibt der PKW-Verkehr ab jedoch auf einem starken Niveau.

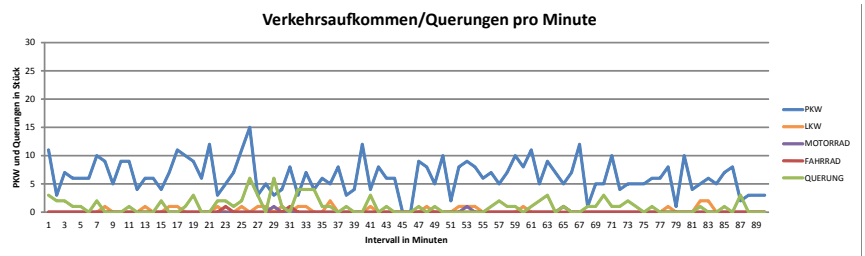
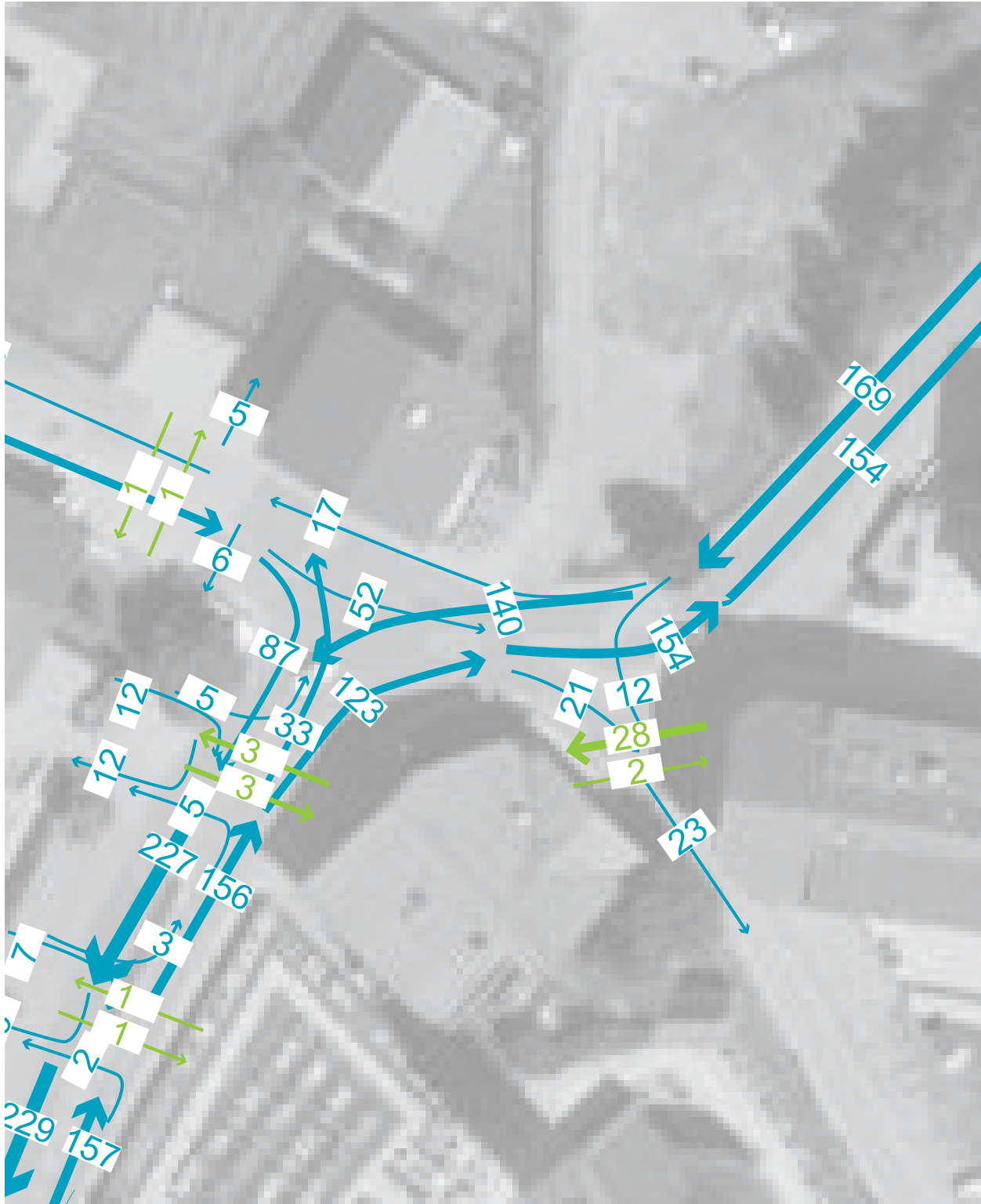


Abb. 19: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung



3.7. Dokumentation - CAM04 SCHULTAG (Kreuzung Schulen - Kirche):

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

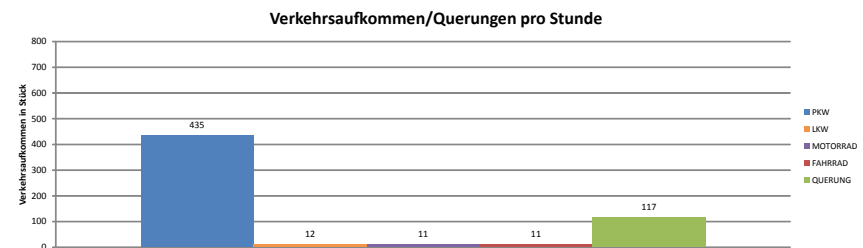


Abb. 22: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 435 PKW, 12 LKW, 11 Motorräder, 11 Fahrräder und 117 FußgängerInnenquerungen beobachtet, wovon 67 auf die Querung der Landesstraße fallen.

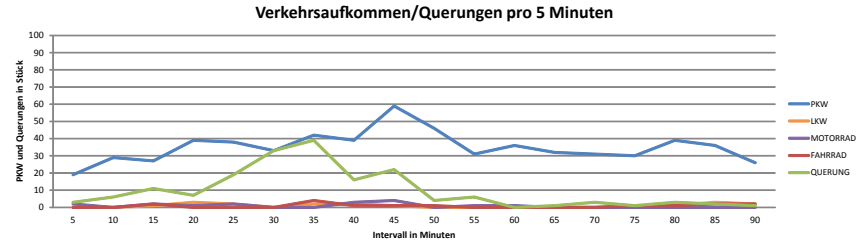


Abb.23: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es eine relativ stark ausgeprägte Spitze um 07:45, bei den FußgängerInnenquerungen um 7:35-

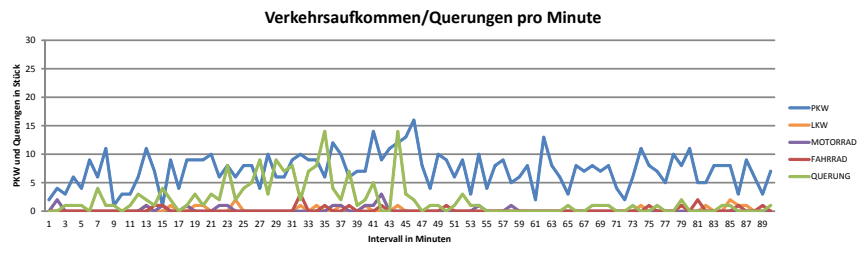


Abb.24: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

3.8. Dokumentation - CAM04 SAMSTAG (Kreuzung Schulen - Kirche):

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

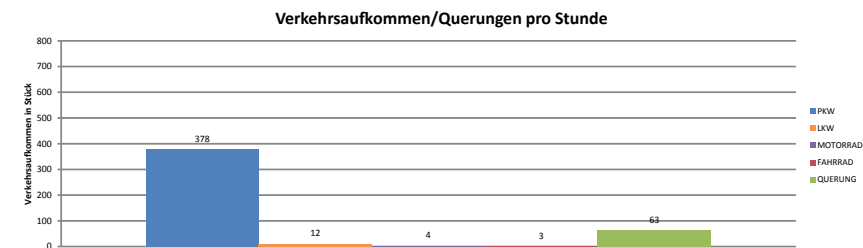


Abb. 25: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 378 PKW, 12 LKW, 4 Motorräder, 3 Fahrräder und 63 FußgängerInnenquerungen beobachtet, wovon 50 auf die Querung der Landesstraße fallen.

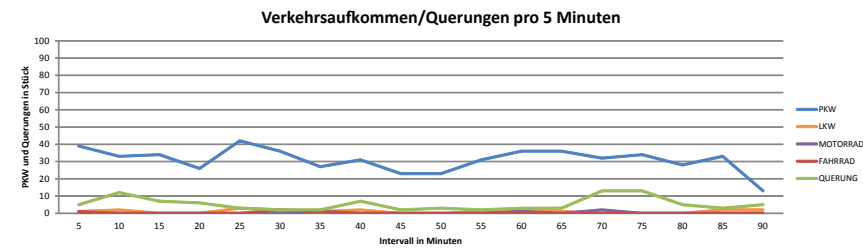


Abb.26: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es mehrere nicht stark ausgeprägte Spitzen.

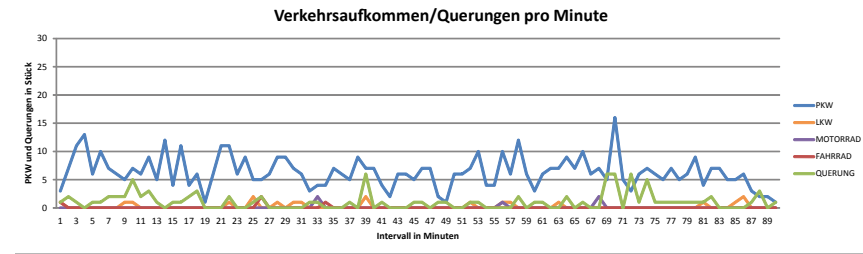


Abb. 27: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung



Abb.28:Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 04 - Schulen-Kirche - Schultag



Abb. 29: Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 04 - Schulen-Kirche - Samstag

3.9. Dokumentation - CAM03 SCHULTAG (Kreuzung Gemeinde - Spar):

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

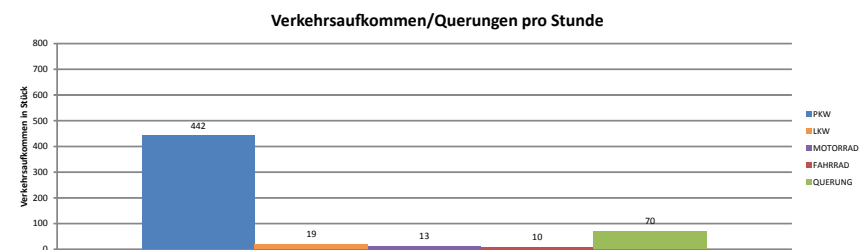


Abb. 29: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 442 PKW, 19 LKW, 13 Motorräder, 10 Fahrräder und 70 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

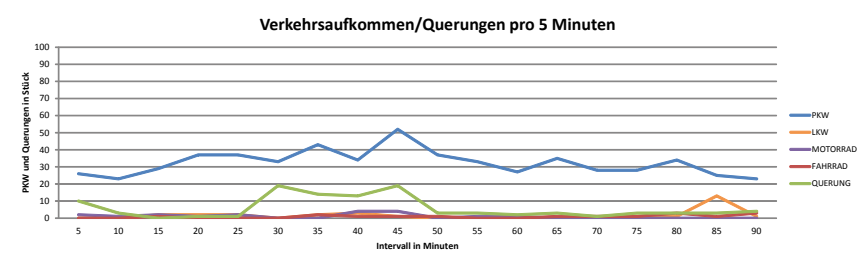


Abb. 30: Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es eine relativ stark ausgeprägte Spitze um ca. 7:35. Das Niveau der FußgängerInnenquerungen bleibt zwischen 7:20 und 7:35 sehr hoch und ist auf Schulkinder zurückzuführen.

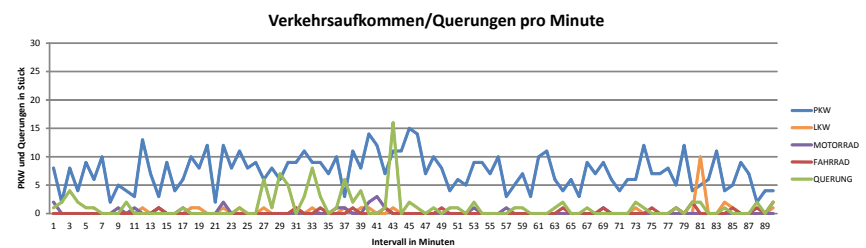


Abb.31: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

3.10. Dokumentation - CAM03 SAMSTAG (Kreuzung Gemeinde - Spar):

- Gesamtverkehrsaufkommen (PKW, LKW, Motorrad, Fahrrad, Querungen in alle Richtungen):

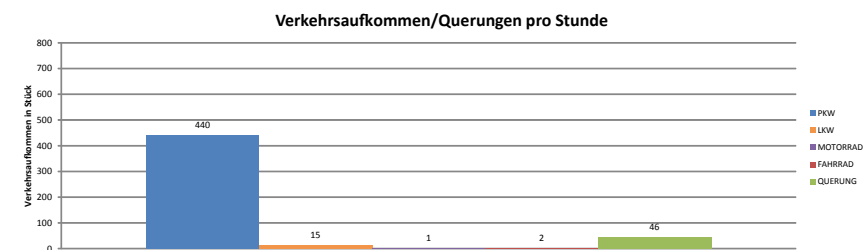


Abb. 32: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Im Erhebungszeitraum wurden pro Stunde insgesamt 440 PKW, 15 LKW, 1 Motorrad, 2 Fahrräder und 46 FußgängerInnenquerungen beobachtet.

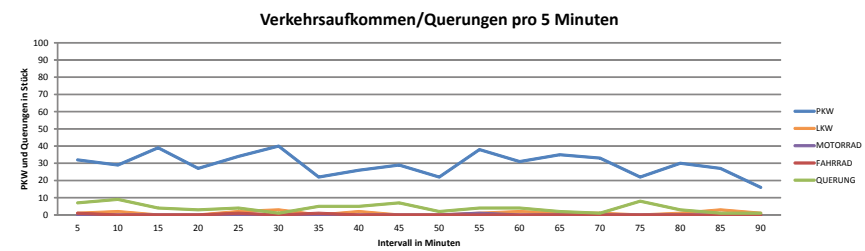


Abb. 33 Verkehrsaufkommen gesamt pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Beim PKW-Verkehr gibt es keine ausgeprägten Spitzen.

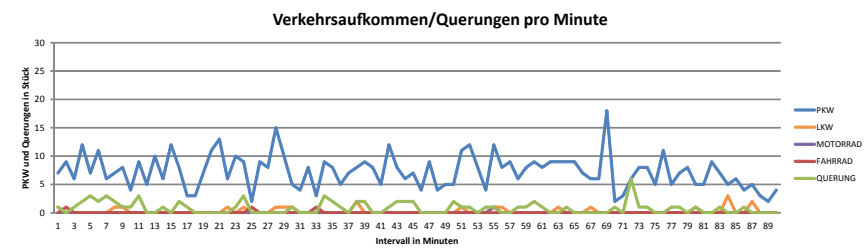


Abb. 34: Verkehrsaufkommen gesamt pro Minute, Videoerhebung

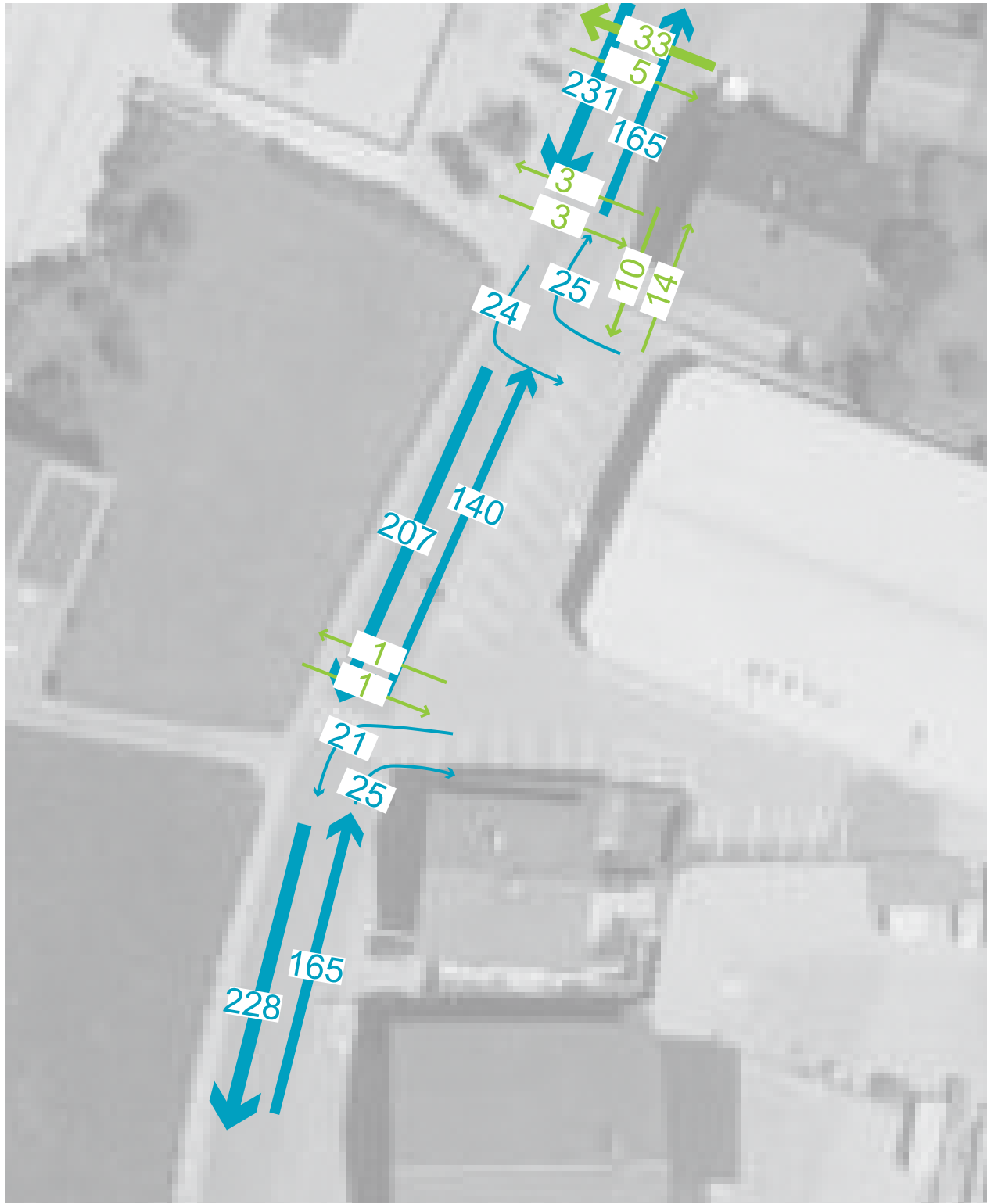


Abb.35:Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 03 - Kreuzung Gemeinde-Spar - Schultag

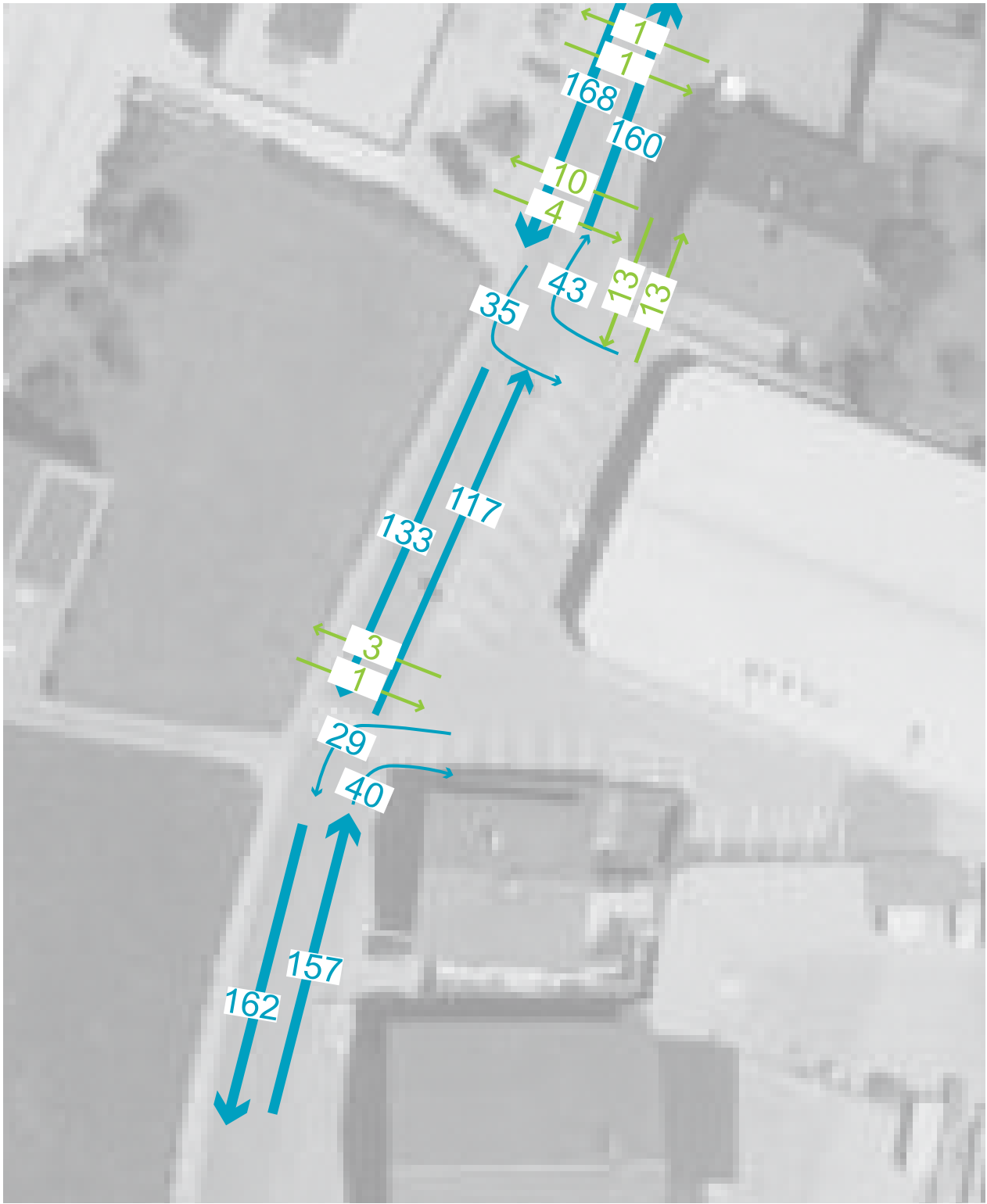


Abb. 36: Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch, Detailausschnitt Bereich CAM 03 - Kreuzung Gemeinde-Spar - Samstag



Abb. 38 Verkehrsaufkommen MIV und FußgängerInnenquerungen topgraphisch - Samstag

4. SWOT Analyse:

4.1. Stärkenanalyse des Bestandes:

- Das Erscheinungsbild des Dorfes ist in weiten Teilen sehr gepflegt.
- Die Steigung der Landesstraße sowie die leichte Kurve reduziert vor der Kreuzung Apotheke / Sparkasse die Geschwindigkeit in zumindest in südlicher Richtung
- Es gibt mehrere kleinere Platzräume als Aufenthaltsorte sowie Sitzbänke.
- Der Vorbereich des Gemeindeamtes mit integrierter Bushaltestelle ist sehr ansprechend gestaltet und weist für die wartenden Schulkinder auch zu Stoßzeiten eine ausreichende und gesicherte Wartefläche auf
- Der untersuchte Straßenbereich ist relativ gut erhalten und weist nur geringe Mängel auf.
- Für das Gemeindeamt, die Apotheke und die Dienstleistungsbetriebe rund um den zentralen Dorfbereich sind ausreichend Parkplätze, vorhanden.
- Entlang der Landesstraße (L21) ist ab dem Gemeindeamt ortsausträts entlang der Straße auf beiden Seiten ein durchgehender Gehsteig angelegt. Zwischen Sparkasse und Gemeindeamt wird der Gehsteig hinter den Parkplätzen geführt.

4.2. Schwächenanalyse des Bestandes:

- Die Verkehrsbelastung der Landesstraße ist vor allem an Werktagen relativ hoch.
- Der Wartebereich für die Schulkinder an der Bushaltestelle an der Ostseite, die in der Früh stärker frequentiert ist, als die Bushaltestelle an der Westseite der Landesstraße, ist zu Stoßzeiten zu klein und blockiert den Gehsteig für den restlichen Fußverkehr.
- Die Querparker vor der Raiffeisenbank und den Schulen sind beim Rückwärtsausparken eine Gefahrenquelle für PKW und Fußverkehr gleichermaßen. Im Beobachtungszeitraum wurden einige Beinaheunfälle beobachtet.
- Die Parkplätze für die Apotheke und die Post liegen auf der gegenüberliegenden Straßenseite, daher wurden oft „Gehsteigparker“ direkt vor der Post und auch der Apotheke, die den Fußverkehr am Gehsteig behindern, beobachtet.

4.3. Chancenanalyse einer Umgestaltung in eine Begegnungszone:

- Neugestaltung des Straßenraums: Durch die Umgestaltung und der Aufwertung der Dorfstraße und der Landesstraße im Zentrumsbereich könnten diese Bereiche hinsichtlich Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert und attraktiviert werden (Aufenthaltsqualität).
- Verkehrssicherheit / Geschwindigkeitsreduktion: Eine Umgestaltung der Dorfstraße und der Landesstraße (Straßenquerschnitt / Belagssart / Belagsfarbe) in eine Begegnungszone könnte die Geschwindigkeit des MIV reduzieren
- Mehrwert für Gemeindebürger/innen: höhere Aufenthaltsqualität, höhere Verkehrssicherheit
- Mehrwert für die Kaufmannschaft: Die Neugestaltung des untersuchten Bereiches könnte die KundInnenfrequenz erhöhen.
- Mehrwert für Umwelt: Attraktivierung des Bereichs (längere Verweildauer, Erhöhung der FußgängerInnenfrequenz)

4.4. Risikenanalyse einer Umgestaltung in eine Begegnungszone:

- Geringer flächiger Querungsdruck: Durch einen geringen flächigen Querungsdruck, könnte im untersuchten Bereich eine Begegnungszone geringe Auswirkungen auf das Fahrverhalten, insbesondere der Reduktion der Geschwindigkeit, der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen haben.
- ProjektgegnerInnen: Bildung von Interessensgruppen gegen Veränderungen der derzeitigen Situation.

5. Evaluierungsdokument:

5.1. Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien:

Ausgefüllte Checkliste der Anwendungs- und Ausschlusskriterien (aus „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“) für das Untersuchungsgebiet in der Gemeinde Münster.
Schwarz: Ergebnis Begehung / Videoerhebung

ANWENDUNGSKRITERIEN	JA	NEIN	?
Die Straße befindet sich innerorts mit (Potential für) Geschäfte(n) auf beiden Straßenseiten.	☒	☐	☐
Die Straße ist eine Ortsdurchfahrt, Geschäftsstraße oder hat platzähnliche Aufweitungen.	☒	☐	☐
Die Straße weist eine hohe Nutzungsmischung, insbesondere durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf.	☐	☒	☐
Die Fußgänger- und Radfahrerfrequenz beträgt mehr als 100 pro 1.000 m² oder mehr als 100 pro Spitzenstunde.	☒	☒	☐
Ein flächenhafter Querungsbedarf der Straße ist gegeben, da sich auf beiden Straßenseiten Geschäfte befinden.	☒	☐	☐
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt maximal 25.000 Kfz, in Ausnahmefällen 40.000 Kfz.	☒	☐	☐
In der Straße gibt es geringen Parkdruck und es gibt in der Tiefgarage ausreichend Parkmöglichkeiten.	☒	☒	☐
EINSCHRÄNKENDE KRITERIEN	JA	NEIN	?
Der Straßenraum befindet sich außerorts und hat geringe FußgängerInnen und RadfahrerInnenfrequenz.	☐	☒	☐
Der Straßenraum befindet sich in einem Gewerbe- oder Industriegebiet mit geringer FußgängerInnenfrequenz.	☐	☒	☐
Der Straßenraum ist vom Kfz-Verkehr dominiert.	☒	☐	☐
Der Straßenraum hat wenig Potenzial, die Aufenthaltsqualität zu verbessern.	☐	☒	☐
Der Querungsbedarf ist nur punktuell gegeben.	☐	☒	☐
Der Schwerverkehrsanteil in der Straße ist relativ hoch.	☐	☒	☐
Der Parkdruck im Straßenraum ist sehr hoch und es gibt abseits keine Parkalternativen.	☐	☒	☐

5.2. Evaluierungsergebnisse:

Untersuchungsgebiet:

Dorfzentrum der Gemeinde Münster (siehe Plan Abb. 1)

FußgängerInnenquerungen:

Die für eine Begegnungszone erforderliche FußgängerInnenquerungsanzahl von mindestens 100 Querungen pro Stunde wurden, im erhobenen Bereich, mit 117 Querungen pro Stunde an einem Werktag in der Früh, zu den Stoßzeiten, erreicht. An einem Samstag, der allerdings regnerisch war, wurden vormittags 63 Querungen erreicht, was zeigt, dass Querungsbedarf im Ortszentrum nicht nur für die Schulkinder, sondern auch zum Einkaufen besteht. Dass an einem sonnigen Tag mehr Querungen erreicht worden wären, soll hier nicht unerwähnt bleiben. Die Marke von 100 Querungen pro Stunde ist für die Beurteilung, ob eine Begegnungszone die gewünschte Wirkung zeigen wird, zwar eine wichtige Zahl, jedoch nicht der einzige Parameter.

Durch die neue Wohnanlage direkt am Ortszentrum ist von einer Erhöhung der FußgängerInnenquerungen auszugehen, da auch viele Schulkinder zu Fuß in die Schule gehen und den Schutzweg benützen. Das Queren findet vor allem im Bereich zwischen Sparkasse und Sparmarkt flächig statt. Dies ist grundsätzlich eine sehr gute Voraussetzung für eine funktionierende Begegnungszone, da durch die flächig querenden FußgängerInnen die Geschwindigkeit des MIV automatisch reduziert wird.

Fahrradverkehr:

Der Anteil des Fahrradverkehrs ist sehr gering. Dies ist jedoch wahrscheinlich auf die Jahreszeit und den regnerischen Samstag zurückzuführen. Ansätze zur Attraktivierung des Fahrradverkehrs könnten durch eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, aber auch mit Radständen und E-Bike Ladestationen erreicht werden.

Verkehrssicherheit:

Die Bedingungen für den Fußverkehr sind durch den beidseitig angelegten Gehsteig entlang der Landesstraße grundsätzlich gut, allerdings stellen die Parkplätze, die als Querparker angelegt sind, eine große Gefahrenquelle dar. Die Behebung dieser Schwachstellen können im Zuge einer Neugestaltung des Dorfzentrums entlang der Landesstraße relativ einfach beseitigt werden und sollte im Falle eine Planung berücksichtigt werden.

Stellplatzsituation:

Durch die Querparker zwischen Sparkasse und Gemeindeamt und zwei weiteren Parkflächen sind im untersuchten Bereich ausreichend Parkplätze vorhanden. Allerdings stellen, wie schon erwähnt, die rückwärts ausparkenden Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial dar. Hier könnte eine Umplanung des Straßenquerschnitts, die auch die Parksituation bei der Apotheke und der Post verbessert, positiv wirken.

Eignung Begegnungszone:

Für den Bereich des Dorfzentrums ist die Situation differenziert zu betrachten. Die Landesstraße hat zwar, mit Ausnahme der Stoßzeiten in der Früh, zu wenige FußgängerInnenquerungen, um eine Begegnungszone empfehlen zu können. Allerdings merkt man besonders am Samstagvormittag, dass die Landesstraße das Ortszentrum zerschneidet und ein sehr hoher Querungsbedarf gegeben ist. Die fußläufige Erreichbarkeit des Sparmarktes und die neue Wohnsiedlung in Zentrumsnähe verstärken hier auch den Querungsbedarf. Das bedeutet, dass das Zentrum als sozialer Treffpunkt funktioniert und eine Neugestaltung der Landesstraße auf jeden Fall vorteilhaft für die Entwicklung des Dorfzentrums von Münster wäre.

Da die Landesstraßenverwaltung mit der Ausweisung von Begegnungszonen entlang von Landesstraßen, zu Recht, sehr streng ist, ist die Verordnung einer Begegnungszone vorerst nicht zu empfehlen. Vielmehr ist jedoch das Potenzial der Umgestaltung des kompletten Straßenraums in Verbindung mit der Umgestaltung der Parkmöglichkeiten eine Riesenchance für Münster. Erste Ansätze dafür sieht man beim Gemeindeamt, wo es keine Querparker gibt und der Platz im Bereich der Bushaltestelle mit Sitzmöglichkeiten auch abseits des Wartehäuschens von der Bevölkerung gut angenommen wird. An dieser Stelle ist auch die Landesstraße nur so breit, wie sie lt. technischen Erfordernissen sein muss. Ebenso wichtig ist auch die Gestaltung der Bereiche für den Fußverkehr und der Aufenthaltsbereiche mit hochwertigen Materialien, wie beim Vorplatz des Gemeindeamtes.

Abschließende Empfehlung:

Die Verordnung einer Begegnungszone ist für den Bereich des Dorfzentrums entlang der Landesstraße L21 aufgrund der Querungszahlen aus heutiger Sicht nicht zu empfehlen. Allerdings besteht durch die komplette Umgestaltung des Straßenquerschnitts die Chance, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, wie auch die Parksituation wesentlich zu verbessern, besonders dann, wenn die Neugestaltung zwischen Sparkasse und Gemeindeamt umgesetzt wird. Damit könnte die Landesstraße zwischen Sparmarkt und der Einfahrt der neuen Siedlung als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden und der Bereich in Anlehnung an eine Begegnungszone gestaltet werden. Essenziell ist bei der Umgestaltung auch ein gesamtheitliches Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum.

Prozessempfehlung zur Erlangung eines Gestaltungskonzeptes:

Es ist generell zu empfehlen, Umplanungen im Straßenraum bzw. im öffentlichen Raum mithilfe eines partizipativen Prozesses zu entwickeln. Dies unterstützt im Sinne der Schaffung eines neu gestalteten sozialen Raumes auch den Zusammenhalt der Gemeinde.

Es wird empfohlen, das Gestaltungskonzept in einem öffentlichen Workshop gemeinsam mit den AnrainerInnen, den Wirtschaftstreibenden, 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 Fußverkehr und Radverkehr
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und Kinder
- Aufwertung des Dorfzentrums für Synergieeffekte der angrenzenden Nutzungen z.B. Tourismusbetriebe
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den gesamten Bereich

5.3. Förderungsmöglichkeiten:

- Dorferneuerung & Lokale Agenda 21-Leitstelle:
Herr Stefan Schöpf (Ortskernrevitalisierung)
Innrain 1
6020 Innsbruck
Tel: +43 (512) 508 3849
bodenordnung@tirol.gv.at
- Land Tirol
Abteilung Landesstraßen und Radwege
DI Christian Molzer
Herrengasse 3
6020 Innsbruck
Tel +43 512 508 4048
landesstrasse@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

