

**Arbeitsgruppe Mobilität: Fußgängerfreundliche Gemeinde – Beruhigung Ortskern
Workshop 2**

4. Dezember 2012

19.00-21.15 Uhr

Ratssaal Naturns



TeilnehmerInnen

Arbeitsgruppe Mobilität Naturns: Andreas Heidegger – Bürgermeister, Helmut Müller – Vize-Bgm., Zeno Christanell – Referent, Barbara Wieser Pratzner – Referentin, Margot Tschager Svaldi – Referentin, Marianna Holzeisen Bauer – Referentin, Valentin Stocker – Referent, Johann Unterthurner – Gemeinderat, Hermann Wenter – Gemeinderat, Thomas Lanthaler – Gemeinderat, Annelies Fliri – Gemeinderätin;
Vertreter Gemeindepolizei; Kral Stricker – Dienststellenleiter Verkehr Gemeinde Meran, Maria Spechtenhauser – Vertreterin Schulsprengel, Unterholzner, Wohlfarter – Vertreter Kaufleute, Leo Brunner – Vertreter Hotel- und Gastwirteverband; Urban Rinner – Gemeindesekretär, Maria Theresia Pernter – Architektin, Patrick Dejaco – Qnex, Martin Stifter – BZG BGA, Franziska Mair – BZG BGA

Die Sitzung beginnt um 19.10 Uhr. Bürgermeister Andreas Heidegger begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei der Arbeitsgruppe für die Bereitschaft zur Mitarbeit. Die Tagesordnung des zweiten Treffens lautet wie folgt:

1. Vorstellung Ergebnisse des Treffens vom 15. Oktober 2012.
2. Erarbeitung von konkreten Maßnahmen in drei Kleingruppen für die Themenbereiche: Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Parkplatzmanagement.
3. Vorstellung der Detailergebnisse im Plenum und Diskussion.

Als Ergebnis des Treffens entsteht eine Liste von Maßnahmen, die dann dem Gemeindevausschuss übergeben wird.

Ad 1. Vorstellung Ergebnisse des Treffens vom 15. Oktober 2012

Franziska Mair fasst mithilfe einer Präsentation die Ergebnisse des Workshops am 15. Oktober zusammen. In der Folge die Auflistung der Inhalte:

1. Thema Verkehrsberuhigung

Verkehr allgemein:

- Es sind zu viele Autos im Dorf; Autos sind Probleme; sie sollen aus dem Dorf draußen gehalten werden;
- In Vergangenheit wurde der Verkehr in Naturns auch gewollt, um das Dorf zu beleben.
- Schließung der Hauptstraße bei Abendveranstaltungen, mehr Platz für Menschen

Verkehrsberuhigung:

- Nichteinhalten Tempo 30
- weitere Beruhigung ist erwünscht; Verkehrsberuhigung vor der Schule; Entschärfung Schlossweg (Bereich Widum)

Gestaltung Gehsteig, Hauptstraße:

- Gehsteig wird als Parkstreifen missbraucht, niedriger Bordstein ist gefährlich, Trennung der Verkehrsteilnehmer soll bleiben.
- Niveaugleiche Ebenen sollen gefördert werden, Unterbrechung der Hauptstraße durch farbliche Markierung, keine Pflasterung der Hauptstraße (Kosten, Lärm, Instandhaltung), Einsatz mobile Elemente;

2. Verkehrssicherheit

In der Gemeinde:

- verstärkte Polizeipräsenz in der Schulzone
- Schülerlotsen zu Mittag (Probelauf)
- Vorbildwirkung Gemeinde, Polizei

In der Schule:

- wichtig ist Verkehrserziehung und Sensibilisierung der Kinder

In der Familie:

- Kinder müssen Eigenverantwortung übernehmen
- Vorbildwirkung Eltern

3. Parkplatzbewirtschaftung

Situation Parkplätze:

- Vorhandene Parkplätze aus Bequemlichkeit genutzt
- Neuer M-Preis mit Parkgarage und Stellplätzen vor dem Geschäft verursacht viel Verkehr
- Parkplätze im Ort sind wichtig
- Es fehlen Parkplätze im Westen

Vorschläge:

- Autos sollen draußen bleiben.
- Gratisparken bei Schulbeginn und -ende kommt gut an, darüber muss noch mehr informiert werden
- Parkplatzbewirtschaftung wäre sinnvoll.
- Bewirtschaftung nicht sinnvoll, weil gerade ältere und kranke Menschen dadurch belastet werden

Weiters wurde das Thema Radmobilität angesprochen, das im Masterplan Radmobilität des Ökoinstitutes behandelt wird (Fahrradabstellplätze, Radwege).

Ad 2. Erarbeitung von konkreten Maßnahmen in drei Kleingruppen für die Themenbereiche: Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Parkplatzmanagement.

Alle Teilnehmer werden in die Kleingruppen eingeteilt. Jede Gruppe wird von einem Experten begleitet:

Gruppe 1: Verkehrsberuhigung (Arch. Maria Theresia Pernter)

Gruppe 2: Verkehrssicherheit (Franziska Mair)

Gruppe 3: Parkplatzmanagement (Patrick Dejaco)

ad 3. Vorstellung der Detailergebnisse im Plenum und Diskussion.

Jede Arbeitsgruppe stellt die Ergebnisse vor. In der Gruppe werden die Ergebnisse ergänzt.

Gruppe 1 Verkehrsberuhigung

Diese Gruppe hat sich auf Maßnahmen in den Bereichen Hauptstraße und Dorfeinfahrt Ost und West konzentriert.

- Im zentralen Bereich der Hauptstraße zwischen Raiffeisenkassa und Kreuzung Bahnhofstraße könnte ein shared space Bereich umgesetzt werden. Die Gestaltung sieht dann vor, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den Straßenraum nutzen, die Abgrenzungen des Straßenraums werden aufgehoben.
- In der Tempo 30 Zone fehlt es an Kontrollen: Die Geschwindigkeiten werden nicht eingehalten. Neben den vermehrten Kontrollen durch die Gemeindepolizei kann hier auch das Projekt „Apfel/Zitrone“ unter Einbindung der Schulkinder angedacht werden. Bei diesem Projekt werden die Geschwindigkeitsmessungen von der Gemeindepolizei und den Schulkindern durchgeführt. Wer die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreitet, wird angehalten und erhält eine Zitrone bzw. den Hinweis, sich an die Vorgaben zu halten. Wer sich an die Vorgabe hält, bekommt einen Apfel als Dankeschön.
- Zu Verbessern ist auch die Anbindung Kompatsch an das Zentrum. Der Vorschlag diesbezüglich lautet, die Verbindung als „Flaniermeile“ zu gestalten, um den Weg für Fußgänger möglichst attraktiv zu gestalten.
- Bei der Kreuzung Kompatsch sind Maßnahmen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit notwendig.
- Im Streckenabschnitt Einfahrt West und dem Kreuzungsbereich mit der Kleebergstraße sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig (Zone Kompatsch).
- Die Gehsteigverbreiterung vom Hotel Prokolus soll bis in das Zentrum fortgeführt werden.
- Um die Fußgängermobilität zu fördern, kann eine Aktion mit Einkaufstrolleys durchgeführt werden. Man könnte hier die Aktion der Gemeinde St. Martin in Passeier als gutes Beispiel berücksichtigen. Diese Gemeinde hat 30 Stück angekauft und dann günstig an interessierte Personen abgegeben. Auch Fahrradkörbe gab es im Angebot.
- Abendveranstaltungen sollten vermehrt auch auf der Hauptstraße organisiert werden, wobei dann eine Schließung der Hauptstraße durchgeführt werden muss. Bereits durchgeführte Beispiele hierfür sind der FahrRadTag oder Nacht der Lichter.
- Auch für Großveranstaltungen, wie ein Kinderfest, kann der Straßenraum genutzt werden.
- Das zu Fußgehen sollte im Ort auch abends attraktiv sein. Entsprechende Fördermaßnahmen sollten angedacht werden.
- Im Schlossweg (speziell im Bereich Ausgang Widum) sind Maßnahmen nötig, um die chaotische Situation zu entschärfen.

Der Bürgermeister betont, dass in den vergangenen Jahren bereits viel umgesetzt wurde. Wichtig ist, dass sich das Mobilitätsverhalten in den Köpfen ändert. Damit die Geschwindigkeiten eingehalten werden, sind mehr Kontrollen notwendig. Im Zentrum sind auf der Hauptstraße nicht mehr viele Gestaltungsmaßnahmen möglich. In Kompatsch jedoch ist der Straßenraum sehr breit, sodass die Verbreiterung des Gehsteiges möglich wäre. Auf jedem Fall braucht es mehr Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer.

Zeno Christanell stellt die Frage, welche Maßnahmen im Bereich Kompatsch möglich sind. Architektin Maria Theresia Pernter antwortet, dass die Situation in Kompatsch sehr komplex ist. Es bräuchte auf jedem Fall Maßnahmen baulicher Natur um die Straße sicherer zu gestalten, die Geschwindigkeiten der Autoverkehrs zu regulieren (es gilt Tempo 50) und eine sichere Anbindung der Wohnzonen mit dem Zentrum zu garantieren. Aktuell sind besonders Fußgänger und Radfahrer gefährdet. Auch der Kreuzungsbereich Komaptscherstraße mit der Hauptstraße (Geschäft LD) ist sehr unübersichtlich. Auf jedem Fall muss dieses Thema noch vertieft und im Detail bearbeitet werden.

Von der Gemeindepolizei wird noch die Anmerkung eingebracht, dass bei Kontrollen kaum überhöhte Geschwindigkeiten festgestellt werden (Standort Ex-Tankstelle, Würstelstand). Verkehrsinseln bei Fußgängerübergänge bremsen den Verkehr und sollten auch kontinuierlich eingebaut werden.

Gruppe 2 Verkehrssicherheit

Valentin Stocker stellt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vor:

- Verkehrserziehung in Theorie und Praxis: So wie in der Schule das Ziel verfolgt wird, dass alle Kinder Schwimmen lernen, sollte auch das Radfahren so eingelernt werden. Möglich ist, dass jede Jahr zu Schulbeginn die Kinder klassenweise eine Befahrung im Dorf machen. Wichtig dabei ist, dass sie von der Gemeindepolizei und wenn möglich auf von Eltern begleitet werden. Dabei sollen auch Informationen über das richtige Verhalten an Kreuzungsbereichen oder gefährlichen Stellen besprochen werden. Die Kinder sollen den richtige Verhalten im Straßenverkehr und auch den richtigen Umgang mit gefährlichen Situationen erlernen. Ziel sollte es sein, dass sie sich sicher im Dorf, allein oder mit Begleitung, bewegen können.
- Information: Um auch die Eltern aktiv einzubinden kann die Ausarbeitung einer Informationsbroschüre oder eines Informationsblattes angedacht werden. Inhalte sollten sein: Richtiges Verhalten mit dem Fahrrad, Informationen über die sicheren Fahrradverbindungen im Ort, Aufzeigen von Gefahrenstellen und der richtige Umgang damit.
- In Naturns gibt es trotz vieler Bemühungen noch Gefahrenstellen. Diese sollten durch entsprechende Maßnahmen, auch baulicher Natur, entschärft werden. Besonders berücksichtigt werden sollen beispielsweise Zebrastreifen. Hier geht es zum einen darum, sie farblich gut sichtbar zu machen bzw. durch Beleuchtung die Überquerung sicherer zu gestalten.
- Auch das Thema Schülerlotse wird angesprochen. Diese Person ist nicht sinnvoll, wenn sie die Kinder nur über die Straße winkt. In einem Konzept sollten die Aufgaben und Kompetenzen der Person festgehalten werden. Wichtig ist auch hier, dass Kinder Eigenverantwortung lernen. Eltern müssen auch Vertrauen aufbauen, dass die Kinder alleine unterwegs sein können.
- In der Schulzone wird auf die Wichtigkeit einer vermehrten Polizeipräsenz hingewiesen.
- Allgemein sollten verkehrserzieherische Maßnahmen möglichst oft wiederholt werden, sodass die richtigen Verhaltensweisen in das Bewusstsein der Kinder übergehen kann. Nicht ungenannt bleibt die Bedeutung der Vorbilder (Eltern, Begleitpersonen,...), die sich selber sicher im Straßenverkehr bewegen und diese Sicherheit dann auch an die Kinder weitergeben können und sollen.

Vize-Bürgermeister Helmut Müller macht den Vorschlag, dass die Kleinbusse des Schülertransports bereits auf dem Rathausplatz (zentrale Bushaltestelle) anhalten und die Kinder dann über die Rathausstraße und Gasse zur Schule gelangen können. Möglich wäre dort auch eine bauliche Maßnahme, indem die Feldgasse untertunnelt wird und die Kinder so direkt in den Schulhof gelangen. Die Feldgasse kann so dem Verkehr wieder frei gegeben werden.

Gruppe 3 Parkplatzmanagement

Zeno Christianell stellt die Ergebnisse der Gruppe 3 vor.

- Als erste Maßnahme sollte eine Erhebung aller Parkplätze im Ort erfolgen, bzw. die bestehende Erhebung aktualisieren. Die Erhebung soll private und öffentliche Parkplätze beinhalten.
- In einem nächsten Schritt muss die Funktion der Parkplätze definiert werden: Besucherparkplätze (Kurzparker), Auffangparkplätze, Dauerparkplätze (z.B. Arbeitsplätze).
- Für öffentliche Parkplätze im Zentrum ist eine Reglementierung (zeitlich oder Tarif) vorstellbar. Als zeitliche Begrenzung scheint 1 Stunde ideal zu sein.
- Wichtig ist, dass alle Parkplätze eingezeichnet und klar ausgewiesen werden. Wenn sich jemand nicht daran hält, braucht es auch entsprechende Strafmaßnahmen.
- Notwendig ist auch eine klare Regelung der Auf- und Abladetätigkeit, wobei eine Absprache mit den Kaufleuten notwendig ist.
- Bei der Planung eines Parkplatzmanagements ist es ganz wichtig, die Privaten, insbesondere die Kaufleute, einzubinden. Als Beispiel kann Bruneck genannt werden, wo alle Parkplätze von der Stadtgemeinde bewirtschaftet werden. Anzudenken ist eine Exkursion nach Bruneck oder auch die Einladung eines kompetenten Referenten.
- Wenn man von Parkplatzbewirtschaftung spricht, sollte man auch das Thema Radabstellanlagen berücksichtigen und bei der Parkraumgestaltung integrieren.

Für die Vertreter der Kaufleute macht eine Regelung der Parkplätze im Zentrum Sinn; eine zeitliche Beschränkung sollte möglich sein, vorausgesetzt dass die Parkdauer auch kontrolliert wird. Auf jedem Fall sollte der Rathaus-Parkplatz neu geregelt werden, d.h. die Bezahlung sollte nicht im Vorhinein, sondern nach Beendigung des Parkaufenthalts erfolgen. Eine Bewirtschaftung mit Parktarifen wird eher schwierig. Wichtig ist, dass die Rotation gewährleistet ist.

Patrick Dejaco weist darauf hin, dass in Bruneck sogenannte „Park & go“-Geräte eingesetzt werden. Diese sind besonders für Einheimische interessant: mit diesem Gerät kann die Parkdauer minutengenau abgerechnet werden. Eine Vertiefung des Themas mit den Kaufleuten ist auf jedem Fall notwendig.

Weiters wird diskutiert, dass entsprechende Konventionen mit den Kaufleuten notwendig sind. Die Begrenzung der Parkzeit im Zentrum auf eine Stunde ist auf jedem Fall noch ein tolles Angebot. Wichtig ist eben die Kontrolle der Parkdauer. Ziel sollte es sein, dass alle Parkplätze als öffentliche Parkplätze angesehen werden.

Zum Abschluss schlägt Bürgermeister Heidegger folgende weitere Vorgehensweise vor:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Gemeindefachausschuss behandelt, die Umsetzungsmöglichkeit bewertet und ein Tätigkeitsprogramm (Zuständigkeiten, Zeitplan, Kosten) ausgearbeitet. Beispielsweise können auch weitere Arbeitsgruppen daraus entstehen, die

Themenbereiche vertiefen. Auf jedem Fall soll es in ca. 2 Monaten noch einmal ein Treffen mit dieser Arbeitsgruppe geben, bei dem dann das konkrete Arbeitsprogramm vorgestellt wird.

Vize-Bürgermeister Müller betont abschließend, dass für viele Maßnahmen Geld notwendig ist, jedoch diese zum Teil nicht so kostenintensiv sein werden. Wichtig ist, dass die Umsetzung ernsthaft angegangen wird, wobei ein Zeitplan und Kostenplan notwendig sind.

Die weitere Vorgehensweise wird in der Runde positiv aufgenommen. Bürgermeister Heidegger bedankt sich abschließend bei allen Anwesenden für ihre Mitarbeit und wünscht besinnliche Feiertage.

Die Sitzung endet um 21.15 Uhr.

Für das Protokoll,
Franziska Mair

Anhang: Fotodokumentation Ergebnisse der 3 Arbeitsgruppen

- ## 1. VERKEHRSBERUHIGUNG
- KLEINER ZENTRALE ABSCHNITT ALS STADTSTÄDTE
 - KONTROLLEN IN DER TEMPO 30-ZONE KOMBINIERT MIT AKTION "HÄFEL / ZITRUS"
 - FLANIERMETELLE KOMPATSCCH - ZENTRUM
 - MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER ÜBERSICHTLICHKEIT FREUZUNGS KOMPATSCCH
 - VERKEHRSBERUHIGUNG KOMPATSCCH VON DORFEINFAHRT BIS KLEEBERGSTR
 - GEFÄHRSVERBREITERUNG TROKULUS BIS ZENTRUM
 - AKTION "TROLLEY"
 - ABEEND VERANSTALTUNGEN AUF HAUPTSTRASSE MIT TEILSCHLIESSUNG
 - GROSS VERANSTALTUNGEN OR KINDETTAG
 - FÖRDERN DES ZUFUSSEHENS AM ABEEND
 - SICHERUNGSMASSNAHMEN SCHLOSSWEG

- ## 2. VERKEHRSSICHERHEIT
- VERKEHRSERZIEHUNG in Theorie und Praxis
 - praktische Übung Befahren der Schulwege mit dem Fahrrad
 - + Befähigung durch Polizei, ev Eltern
 - + zu Schulbeginn, jährliche Wiederholen
 - INFORMATION (Broschüre, Infoblatt):
 - richtiges Verhalten
 - sichere Radwege
 - Gefahrenstellen aufzeigen + richtiger Umgang
 - ENTSCHEIDUNG Gefahrenstellen:
 - Zebrastreifen: besser sichtbar malen (Farbe Licht)
 - bauliche Maßnahmen
 - SCHÜLERLOTSE:
 - verlässliche Person, 'Verkehrspädagoge'
 - verstärkte Präsenz Polizei mit Schulzone

3 Parkplatzmanagement

- * 1. Erhebung der Parkplätze, bzw. Abkennung
- * $\begin{matrix} \text{Privat} \\ \searrow \\ \text{öffentlich} \end{matrix} \rightarrow \text{öffentlich} \rightarrow \text{steigende Nachfrage}$

Definition \rightarrow $\begin{matrix} \nearrow \text{Besucherparkplätze} \\ \rightarrow \text{Anliegerparkplätze} \\ \searrow \text{Kesselparkplätze (z.B. Arbeitsplätze)} \end{matrix}$

- * öffentliche Parkplätze \rightarrow Verkehrszeichen
beschränken / weiß (ca 1h)
- * einzeichnen! \rightarrow auch Strafen \rightarrow "Park and go!"
- Geräte (Beweis)
- * Bedarf für Ad-Abkennungsfahrt
- * auch private im Boot haben \rightarrow vor allem
Kaufleute einbinden

* Fabrikantentestplätze

