Interview mit Mag. Thomas Pilz zu Shared Space

Welche Angebote bietet die Forschungsgesellschaft Mobilität an?
Die FGM beschäftigt sich mit allen Aspekten der umweltverträglichen Abwicklung von Mobilität. Wichtige Themen sind Mobilitätstelematik, alternative Antriebssysteme, Mobilität und Gesundheit, Shared Space, Verkehrsmodellierung, Verkehrspädagogik, Verkehrssicherheit, Kommunikation und Design, Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte.

Wo gibt es bzw. werden derzeit Shared Space Projekte in Österreich entwickelt?
Das erste österreichische Projekt wurde im September 2010 Gleinstätten in der Steiermark der Öffentlichkeit übergeben. Hier ist es gelungen, eine neue Planungskultur zu etablieren: in einem einjährigen intensiven Partizipationsprozess wurde die Neugestaltung der Durchfahrtsstraße genutzt, um eine Neubelebung des zentralen Ortsbereichs zu erzielen. Weit fortgeschritten ist das Projekt für die Umgestaltung des Sonnenfelsplatzes in Graz. Weitere Projekte in Feldkirchen bei Graz und Gnas werden zurzeit entwickelt, weit fortgeschritten ist eine Projektentwicklung in Velden. In Vöcklabruck wurde in einem Bürgerbeteiligungsverfahren ein sehr integratives Projekt erarbeitet, das bisher baulich nicht realisiert wurde, Interesse gibt es in Tulln, Hausmannstätten und Kapfenberg.

Abbildung 1: SHARED SPACE GLEINSTÄTTEN

Wie hat sich diese/r Ort/Orte dafür entschieden?
Die Projekte entstehen da, wo es einen konkreten Anlass für Veränderungen gibt. Das kann eine gefahrenträchtige Situation sein, der technische Sanierungsbedarf eines Straßenzugs oder Platzes, oder auch das Bedürfnis, vor Ort die Verkehrsbelastung zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Lebensqualität zu heben.

Wie wird Shared Space angenommen, wo es schon entstanden ist, gibt es da Werte/Ergebnisse/Befragungen?
Aus den Projekten in Holland, England und der Schweiz weiß man: je intensiver und ausführlicher der Partizipationsprozess war, desto besser werden die Projekte angenommen. Unser Projekt in Gleinstätten wird intensiv wissenschaftlich begleitet, um die Veränderung qualitativ und quantitativ möglichst präzise zu erfassen. Aufgrund des kurzen Zeitraums seit der Eröffnung liegen die Ergebnisse natürlich noch nicht vor. – Was sich jedoch bereits jetzt sagen lässt: auf der Durchfahrtsstraße konnten aufgrund der neuen Gestaltung die Geschwindigkeiten deutlich gesenkt werden.

Passieren nicht mehr Unfälle, wenn niemand sich an Regeln halten muss?
Alle Erfahrungen zeigen, dass die Reduktion von Reglementierungen die Verantwortung stärkt, dass ein leichtes Maß an subjektiver Verunsicherung die Aufmerksamkeit vor Ort hebt, die Geschwindigkeiten dadurch senkt und das objektive Risiko senkt. Das findet seinen Niederschlag in der deutlichen Reduktion von Unfällen, vor allem von Unfällen mit Personenschaden.

Wäre Shared Space auch in St. Andrä-Wördern möglich?
Um dies sagen zu können, müsste ich die konkrete Situation vor Ort analysieren. Wichtig ist jedoch, dass Shared Space nicht eine fertige Lösung ist, sondern ein komplexes Bündel von Erfahrungen, Prinzipien und Strategien, mit denen Lösungen für jeden individuellen Standort entwickelt werden.

In welchen Größenordnungen fallen Kosten für die Umsetzung von Shared-Space Konzepten an?
Das hängt stark von der konkreten Situation vor Ort ab – und zwar sowohl von der baulichen Situation, der verkehrstechnischen Charakteristik als auch von den Potentialen der sozial motivierten Belebung des öffentlichen Raums. – Wir gliedern Shared Space Prozesse klar in mehrere Phasen: eine Informationsphase (in der die Ideen und prinzipiellen Möglichkeiten vorgestellt werden); eine Partizipationsphase, in der zunächst ein soziales Leitbild entwickelt wird (welches Leben wollen wir vor Ort führen), das dann in ein räumliches Leitbild (einen architektonischen Entwurf des öffentlichen Raums) übertragen wird. Erst dann werden (meist im Zuge der Detailplanung) die verkehrstechnischen Anforderungen integriert. – Es ist klar, dass dieser komplexe Prozess zunächst mehr Kosten verursacht als eine konventionelle, rein technisch orientierte Straßenplanung; dem muss man jedoch den Gewinn an Lebensqualität entgegenhalten und zahlreiche positive Effekte im volkswirtschaftlichen Maßstab (Reduktion von Unfällen, Modal-Shift-Effekte, Stärkung des Handels vor Ort, positive Umwelteinflüsse etc.).

In welchem Ausmaß werden die Kosten durch ein Landes- bzw. Gemeindebudget gedeckt? Gibt es zusätzliche Töpfe, aus denen Sonderförderungen für innovative Verkehrsprojekte lockergemacht werden können?

Mir sind keine fix dotierten Töpfe bekannt, es zeigt sich jedoch, dass z.B. das Verkehrsressort des Landes Steiermark die Pilotprojekte in der Steiermark unterstützt hat, in Velden wird die Projektentwicklung gemeinsam von der Stadtgemeinde und der Kärntner Landesregierung getragen. Sofern es bei Shared Space Projekten immer um eine umfassende Integration des Verkehrsgeschehens in eine sozial bestimmte Umwelt geht, wären neben den Verkehrsressorts in den Ländern und im Bund sicher auch Abteilungen für Gemeindeentwicklung, Ortserneuerung etc. für Unterstützung zuständig.

Das Interview führte Aida Maas-Al Sania