

Die Charrette am Sonnenfelsplatz – Eine innovative Methode für ein radikales Konzept

»Shared thoughts, shared talks and shared ideas for a shared space project«

Helmut Koch

Eine neuartige integrative Methode, die auf beispielhafte Weise Stakeholder auch in einer städtischen Gemeinschaft anspricht und in den Prozess integriert, wurde beim Projekt »Shared Space Sonnenfelsplatz« in Graz umgesetzt. Neben der Einbeziehung der Bevölkerung, insbesondere der Projektnachbar/innen und –anrainer/innen, der Expert/innen aus den Fachabteilungen der Stadt Graz und des Landes Steiermark, von Interessensverbänden und der Politik wurden ganz intensiv auch Menschen mit besonderen Bedürfnissen, z. B. Rollstuhlfahrer/innen, Sehbehinderte, in allen Projektphasen einbezogen und eingeladen, aktiv ihre Interessen zu vertreten. Denn die Gestaltung öffentlichen Raums, der sich durch neue Qualitäten hinsichtlich »menschlicher Begegnung, Kommunikation und sozialen Umgangs« auszeichnen soll, sollte auch in der Planung selbst auf eben diese Qualitäten setzen.

Besonderer Innovationscharakter

An einem stark frequentierten Platz im Grazer Universitätsviertel wurde erstmals in einer österreichischen Landeshauptstadt ein Shared Space Projekt realisiert. Dabei handelt es sich um ein Konzept zur umfassenden Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes. Straßen, Wege und Plätze werden als ein gemeinsamer Mobilitätsraum aufgefasst, der von allen Verkehrsteilnehmer/innen gleichrangig geteilt wird. Als Raum für Menschen soll er so eingerichtet und gestaltet werden, dass er zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Miteinanders wird. Selbstverständlich muss bei aller Aufwertung des Aufenthaltsraums auch die Funktion als Verkehrsraum gewahrt bleiben.

Die Voraussetzungen beim Projekt Sonnenfelsplatz waren dabei durchaus eine Herausforderung, denn der Platz ist ein täglicher Kreuzungspunkt von ca. 16.000 Autos, ca. 8.000 Fahrradfahrer/innen, ca. 14.000 Fußgänger/innen und für vier städtische Buslinien. Das wesentliche Merkmal von Shared Space ist, Verkehrsregeln durch Sozialverhalten zu ersetzen. Daher musste eine diesbezügliche Änderung der mentalen Einstellung aller Verkehrsteilnehmer/innen am Sonnenfelsplatz erfolgen. Eine besondere Herausforderung war hierbei die Einbeziehung der Menschen mit besonderen Bedürfnissen Kindern, Älteren, Sehbehinderten etc.

Angesprochene Zielgruppen

Der Sonnenfelsplatz ist, wie viele innerstädtische Orte, ein Platz mit hoher Frequenz und nur relativ wenigen direkten Anrainer/innen. Es galt daher, eine Methode zu wählen, die es auch den Menschen, die in der Umgebung arbeiten, studieren, sich aufhalten, den Platz passieren, ermöglicht, sich aktiv in die Projektgestaltung einzubringen. Außerdem sollten auch die ökonomischen Interessen der benachbarten Geschäfte, Lokale und Wirtschaftsbetriebe Berücksichtigung finden. Selbstverständlich musste die Lösung auch den Anforderungen der Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel gerecht werden. Die herrschenden Straßenverkehrsregeln mussten nicht nur befolgt werden, sondern gemeinsam mit diversen Behörden musste auch eine sinnvolle und rechtliche haltbare Lösung gefunden werden, für ein Verkehrskonzept, das sehr vielen bisherigen Gewohnheiten widerspricht bzw. diese ganz bewusst hinterfragt (keine Gehwege, keine Schutzwege, fast keine Verkehrsschilder, keine Straßenmarkierungen).

Design des Prozesses

Das Projekt wurde im Rahmen eines kompakten, hochkonzentrierten fünftägigen kollaborativen Workshops bearbeitet. Das Vorbild für diese Methode stammt aus dem angloamerikanischen Raum und wurde von dem Planungsteam nach Österreich transferiert und auf hiesige Verhältnisse und an die speziellen Anforderungen des Projekts angepasst.

Diese ungewöhnliche Methode der Bürgerbeteiligung ermöglicht es, ein Projekt auf konzentrierte Art und in direktem Kontakt mit einer qualifizierten Öffentlichkeit durch ein Planerteam vor Ort zu entwickeln und auszuarbeiten. Daher eignet sich die Charrette ganz besonders für urbane Bereiche, in denen sich bekanntlich die Zusammensetzung der betroffenen und interessierten Bevölkerungsgruppen schnell ändern kann. Denn ein Studierendenviertel wie rund um den Sonnenfelsplatz hat eine große Dynamik und ein Potenzial zur Veränderung. Daher erscheint es gerade hier wichtig, auch bei Bürgerbeteiligungsprozessen schnell und nachvollziehbar auf den Punkt zu kommen.

Die Charrette Sonnenfelsplatz gliederte sich in vier Teile:

- Organisatorische Vorbereitung
- Inhaltliche Vorbereitung
- Charrette
- Nachbereitung

Ad 1 organisatorische Vorbereitung

Schon drei Monate vor der Charrette begann die detaillierte inhaltliche und terminliche Organisation: Der Raum für die Arbeit vor Ort und für die öffentlichen Veranstaltungen wurde gesucht und in einem leer stehenden Caféhaus, in nur 200m Entfernung vom Planungsgebiet auch gefunden. Die Öffentlichkeit wurde mittels Medieninformation, Plakaten, Inseraten und Postwurfsendungen informiert. Die Einrichtung der Räumlichkeit

ten musste im Detail geplant werden, denn zum einen mussten hier vollwertige Arbeitsräume aber auch professionelle Präsentationsflächen mit guter technischer Infrastruktur und beispielsweise ausreichend vielen Stühlen und Getränken bereitgestellt werden.

Ansprechpartner/innen für das Projekt mussten schon im Vorfeld identifiziert, vorinformiert und eingeladen werden. Ein detaillierter Zeitplan stellte sicher, dass alle Ansprechpartner/innen zum entscheidenden Zeitpunkt auch wirklich räumlich anwesend waren. Gerade, diese strikte Terminierung stellte sich als besonderer Erfolgsfaktor heraus: Schwierige und interdisziplinäre Fragestellungen, die teilweise seit Jahren auf eine Entscheidung warteten, konnten durch die gleichzeitige Anwesenheit aller betroffenen Anspruchsgruppen innerhalb weniger Stunden gemeinsam gelöst und auch gleich beschlossen werden. Hierfür war es erstens wichtig, alle Entscheidungsträger an einem Tisch zu bringen und zweitens, auch ein klar begrenztes Zeitfenster für die Entscheidungsfindung zu definieren.

Ad 2 inhaltliche Vorbereitung

Das Thema Shared Space ist in Österreich weitgehend neu und stößt in vielen Bereichen an die Grenzen der rechtlichen Möglichkeiten. Insofern war es wichtig, gemeinsam mit der Auftraggeberin, der Stadtbaudirektion der Stadt Graz, auch die entscheidenden Behörden von Beginn an einzubeziehen. Auch zu diesem Zweck wurde mit ca. 15 Teilnehmer/innen eine gemeinsame mehrtägige Exkursion nach Holland und Deutschland unternommen. Außerdem wurde schon in einer ganz frühen Projektphase der Kontakt zu Vertreter/innen von Sehbehinderten und Rollstuhlfahrer/innen gesucht. Die verantwortlichen Projektmitglieder irrten beispielsweise mit Blindenbrillen durch die Grazer Innenstadt. Ergänzend wurden wie bei derartigen Projekten üblich, alle verfügbaren Materialien, Unterlagen, Pläne etc. ausgehoben, gesichtet und bewertet. Der gesamte Platz wurde neu vermessen, die Verkehrsfrequenz im Detail erhoben. Eine Exkursion zu einer Charrette nach England ergänzte darüber hinaus den Erfahrungsschatz für diese spezielle Methode. Darauf aufbauend, wurde die Methode des konzentrierten Workshops entwickelt und vorbereitet.

Ad 3 Charette

Entlang des klar strukturierten Zeitplans lief die Arbeit am Entwurf parallel und überschneidend zu den Besprechungen mit unterschiedlichen Stakeholdern (Anwohner/innen, Passant/innen, Vertreter/innen der Interessenverbände (ÖH, Universität, Radfahrerlobby, Behindertenverbände...), Behörden, Auftraggeber/innen... Öffentliche Bürgerversammlungen am ersten, dritten und fünften Workshoptag wurden flankiert durch zahlreiche Besprechungen in Gruppen, durch Vieraugengespräche, durch Besuche bei den Anrainer/innen und den Nachbar/innen. Zahlreiche Interessierte schauten regelmäßig im Café vorbei und dem Planungsteam bei der Arbeit zu. So wuchs die Planung des Projekts unmittelbar neben dem Projektgebiet unter gleichsam und ständiger Beobachtung der Bevölkerung.

Bis zur Halbzeit des Workshops wurden drei unterschiedliche Varianten ausgearbeitet und die Vor- und Nachteile öffentlich und ergebnisoffen mit allen Anwesenden diskutiert. Daraus ergaben sich ganz klare Prioritäten und Wünsche. Soweit möglich wurden diese Anregungen in die Planung eingearbeitet, den Bürger/innen wurde über die Bearbeitung und Umsetzbarkeit der Wünsche Rechenschaft abgelegt. Die Leitung der Charrette

oblag der Projektmanagerin. Sie war zentrale Ansprechperson für die Stadt Graz und für alle Betroffenen während der Arbeit vor Ort. Die Funktion der/des Projektmanager/in war besonders wichtig, um in dem knappen Zeitrahmen ein zielgerichtetes, erfolgsorientiertes und effizientes Arbeiten zu ermöglichen.



© Helmut Koch

Ad 4 Nachbereitung

Die Nachbereitung beschränkte sich im Wesentlichen auf die Dokumentation des im Workshop erarbeiteten Projekts und seines Ablaufs. Von Mitte 2010 bis 11. Oktober 2011 erfolgte dann die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Umsetzung des Projekts. Im Zuge der Umsetzung gab es zahlreiche und bewährte Formen der Bürgerbeteiligung und -information (Broschüren, Meetings, Telefonhotline, Baustellenführungen etc.). Eröffnet wurde der Platz mit einem gemeinsamen Frühstücksfest. Bei der Eröffnung wurden Schulklassen und sehbehinderte Personen speziell in der Nutzung des neuartigen Konzepts geschult.

Spezifische Herausforderungen und ihre Lösung

Eine komplizierte und mit vielen Ängsten und Vorurteilen besetzte Verkehrslösung («Verkehrsführung ohne Regeln, ohne bekannte Sicherheiten»), die noch nie vorher in einer österreichischen Stadt realisiert wurde, wurde hier erstmals umgesetzt. Daher musste die Methode erklärt und auch das zukünftige Verkehrsverhalten beschrieben werden, um Bürger/innen gleichsam für das Verhalten am Platz zu schulen. Zum einen sah die Methode vor, an den ersten Workshoptagen die interessierten Bürger/innen aufzufordern, Wünsche und Anregungen, Ängste und Befürchtungen zu artikulieren. Alle diese Wortmeldungen wurden gewissenhaft gesammelt und vom Projektteam simultan aufgenommen und schriftlich und öffentlich sichtbar (in der PowerPoint Präsentation) festgehalten. Diese Listen dienten gleichsam auch als Lastenheft für das Projekt. Denn in den darauffolgenden Präsentationen wurde dann stets anhand dieser Listen die Umsetzbarkeit geprüft.

Zum anderen wurde sowohl in öffentlichen Präsentationen, in Projektgruppen z. B. mit den Sehbehinderten als auch in Vieraugengesprächen das Prinzip Shared Space im Detail erläutert und vergleichbare Projekte vorgestellt. Dabei wurde stets darauf geachtet, allen Gesprächspartner/innen auf Augenhöhe zu begegnen und sich keinesfalls auf ein »Expertentum« zurückzuziehen. Ein besonders schönes Erlebnis und zugleich Zeichen für den Erfolg der Vorgehensweise war, dass bei der Schlusspräsentation Betroffene aufstanden und an Stelle der Planenden Aspekte des Projekts den anderen Bürger/innen erläuterten und nahebrachten.

Kommunikation innerhalb des Projekts sowie der Projektanliegen und -aktivitäten nach außen

Alle Projektpartner/innen und –interessierten wurden durch speziell konzipierte Präsentationen, Besprechungstermine und Diskussionen laufend über den Fortschritt des Planungsprozesses informiert, in die Diskussion mit einbezogen und ihre Standpunkte wurden berücksichtigt. Diese Phase der Charrette erlaubte es, allen Vertreter/innen der interessierten Öffentlichkeit sich in den Planungsprozess aktiv einzubringen und sich zu jeder Zeit direkt mit den Planenden und Verantwortlichen auszutauschen. Gerade in der Planung eines Shared Space-Projekts liegt das besondere Gewicht auf der Kommunikation mit den vielen Beteiligten und Involvierten. »Shared Thoughts, Shared Talks and Shared Ideas«, wenn man so will.

Der entscheidende Vorteil dieses Verfahrens: Alle für diese Aufgabenstellung wichtigen Expert/innen und Akteure befanden sich in einem auf fünf Tage begrenzten Planungsverfahren unmittelbar vor Ort. Die interdisziplinären Lösungen wurden vor Ort ausgearbeitet und laufend der Öffentlichkeit präsentiert. Durch das Einbeziehen eines größeren Personenkreises in den unmittelbaren Planungsprozess erhielten Bürger/innen und Betroffene die Möglichkeit, sich in den öffentlichen Diskussionen als Alltagsexpert/innen einzubringen, sie bekamen ehrliche und direkte Antworten auf ALLE Fragen. Die Planer/innen bekamen ein direktes Feedback von den Bürger/innen, das sie unmittelbar berücksichtigen und in die Entwürfe einarbeiten konnten. Auf diese Weise hat das Projekt Sonnenfelsplatz eine sehr hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit gewonnen, da es in wechselseitigem Dialog entstanden ist.

Methoden der Aktivierung / Beteiligung von Betroffenen und Interessierten

Unmittelbar Betroffene bzw. identifizierbar Betroffene wurden direkt angeschrieben, ansonsten wurden sie über Medien, Veröffentlichungen in Grazer Zeitungen, Plakaten und Postwurfsendungen kontaktiert. Ein leerstehendes Caféhaus diente während des Workshops als Treffpunkt für alle am Projekt Beteiligten und Interessierten. Anrainer/innen wurden teilweise »zu Hause« besucht. Aktiv einbezogen wurden folgende Gruppen:

- Die Nachbar/innen und Anrainer/innen, Mieter/innen und Eigentümer/innen angrenzender Wohnungen und Häuser
- Geschäftsleute und Lokalbetreiber/innen
- Universität und Österreichische Hochschülerschaft (als Vertreterin der Studierenden)
- Mensa und Home4Students (ein Studierendenheim)
- Blindenverband, Blindenvertreter/innen der Universität und der Stadt Graz
- Radfahrer- und Fußgängervereine
- Vertreter/innen der Autofahrerclubs und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit
- Politische Vertreterinnen des Bezirks

- Last, but not least der hochbetagte Spender eines Rosenstocks, der im Zuge der Bauarbeiten versetzt werden musste. Für diesen Rosenstock wurde gemeinsam ein neuer Standort gefunden.



© Helmut Koch

Wichtige Ergebnisse und Erfahrungen

Das Projekt wurde im Sommer 2011 realisiert und ist seit dem 11. Oktober 2011 in Betrieb. Fußgänger/innen haben seither entscheidend mehr Raum zur Verfügung als bisher. Die Stadtmöblierung trägt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und damit einer erhöhten Verweildauer im öffentlichen Raum bei. Man kann daher davon ausgehen, dass diese Maßnahme zu einem erhöhten Umsatz der angrenzenden Geschäfte und Lokale beitragen wird (bei vergleichbaren Projekten in Holland konnte ein Mehrumsatz von bis zu 20% festgestellt werden). Eine Veränderung des Modal Split (Verkehrsmittelwahl) zugunsten des Fuß- und Radfahrverkehrs ist aufgrund des sehr stark verbesserten Raumangebots zu erwarten. Die Wartebereiche bei den Bushaltestellen wurden flächenmäßig verdreifacht, erstmals wurden dort Wartehäuschen montiert und die Haltestellen wurden barrierefrei ausgestaltet. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge wurde entsprechend ersten Beobachtungen um ca. 10km/h auf unter 20km/h gesenkt. Die Flüssigkeit des Verkehrs blieb aber erhalten. Das Projekt erfuhr sehr große regionale und nationale Aufmerksamkeit in der Presse. Im Zuge der Umbauarbeiten gab es laufenden Bürgertreffen. Es gab Informationsbroschüren und der Platz wurde mit einem öffentlichen Frühstück eröffnet.

Geplante Folgeaktivitäten

Die Ergebnisse des Projekts werden in den nächsten Monaten im Detail untersucht und evaluiert (Quantitative und qualitative Untersuchungen sollen Aufschluss über Frequenz, Modal Split, Aufenthaltsdauer, Risikozonen, Aufenthaltsqualität, Zufriedenheit etc. geben). Shared Space Projekt sind in mehreren österreichischen Bundesländern geplant. Unter anderem in Oberösterreich, Kärnten, Vorarlberg, Tirol und Wien.

Zusammenfassende Einschätzungen zum Planungsinstrument Charrette

- Durch die gemeinsame Arbeit kommt es zu einer starken Identifizierung aller Beteiligten mit dem Projekt.
- Die fachübergreifende Arbeitsweise zwischen Städtebauer/innen, Verkehrsplaner/innen und Freiraumplaner/innen, Soziolog/innen, Lichtplaner/innen und anderen Expert/innen führt zu einem ganzheitlichen Entwurf.
- Hohe Effizienz der Bearbeitung, da das Team für die Dauer der Charrette nicht mit anderen Projekten befasst ist und die Bearbeitung mit voller Konzentration erfolgt. Alle Wünsche und Anforderungen der Bevölkerung werden »volley« eingespielt und landen nicht auf der langen (Reserve-)Bank.
- Strukturiertes, effizientes Arbeiten vor Ort durch permanentes Interagieren zwischen den Planer/innen und Alltagsexpert/innen sowie Planer/innen und der Verwaltung/Politik
- Durch langfristig akkordierte Termine und Öffentlichkeitsmaßnahmen können die Verantwortlichen aus Politik, Stadtbaudirektion und den Fachabteilungen der Stadt effizient eingebunden werden.
- Durch die klar strukturierte Arbeit vor Ort treffen sich alle an einem Tisch und arbeiten an diesem auch gemeinsam. Informationsaustausch und Abstimmungen werden dadurch erheblich erleichtert, Verzögerungen und damit verbundene höhere Kosten im Planungsprozess weitgehend vermieden bzw. minimiert.
- Planung wird entmystifiziert. Laufende Einbindung der Bürger/innen in den Planungs- und Diskussionsprozess; Planung und Planende arbeiten in der Öffentlichkeit; jeder Bürger, jede Bürgerin kann sich laufend einen Eindruck über die Planungsfortschritte machen.
- Laufende, permanente Kommunikation zwischen allen Beteiligten des Planungsprozesses
- Effiziente Öffentlichkeitsarbeit durch Überschaubarkeit und klare Gliederung des Gesamtprozess; klarer »Stundenplan«
- Planungssicherheit durch die permanente Kontrolle und Transparenz, da Entwürfe sofort überprüft werden können und Kritik, Feedbacks etc. sofort in den Entwurf eingearbeitet werden können.

Für das innovative Bürgerbeteiligungsverfahren bekam das Planerteam den ÖGUT-Preis 2011 (www.oegut.at).

Finanzierung und Auftraggeber

Das gesamte Projekt wurde von der Stadt Graz finanziert. Einige Projektschritte wurden von der EU kofinanziert.

Auftraggeber ist die Stadtbaudirektion der Stadt Graz. Das interdisziplinäre Planungsteam (die Koop. Sonnenfelsplatz) bestand aus Mitarbeiter/innen folgender Büros / Fachdisziplinen:

- kleboth lindinger dollnig (Architekten, www.kld.as)
- komobile (Verkehrsplanung, www.komobile.at)

- Michael Sammer (Prozesssteuerung, www.michaelsammer.at)
- ZT-Büro Fritsch (Straßenbau und Entwässerung, www.zt-fritsch.at)
- a.b. zoufal's lightzone (Beleuchtungstechnik, www.lightzone.at)

Das Planerteam wird in Zukunft unter dem Namen »die Placemaker« an ähnlichen Projekten weiterarbeiten.

Autor

Helmut Koch ist ausgebildeter Raum- und Verkehrsplaner. Er war als Universitätsassistent an der TU Wien tätig und arbeitete drei Jahre in der öffentlichen Verwaltung (als Stadt- und Verkehrsplaner der Stadt Salzburg). Er ist seit rund 20 Jahren selbstständig als Verkehrsplaner tätig. Er ist Geschäftsführer des Planungsbüros komobile Gmunden GmbH.

Kontakt:

Helmut Koch
Geschäftsführer komobile Gmunden GmbH
Kirchengasse 3
A- 4810 Gmunden
Telefon: (+43 76 12) 7 09 11
Fax: (+43 76 12) 7 09 11
E-Mail: helmut.koch@komobile.at
www.komobile.at

Redaktion Newsletter

Stiftung MITARBEIT
Wegweiser Bürgergesellschaft
Redaktion Newsletter
Bornheimer Str. 37
53111 Bonn
E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de