

19. 4. 2017

Antworten auf Fragen aus der Bevölkerung und der Gemeinderäte durch die Planer Thomas Pilz und Christoph Schwarz

Im Vorfeld der heutigen Gemeinderatssitzung sind einige Fragen an unser Büro herangetragen worden, die die Wirkungsweise und die zu erwartende Effekte der Neugestaltung betreffen.

► Entfall von 10 Parkplätzen im Bereich Hauptplatz - ist das verkraftbar? Gibt es Ersatzplätze?

In Summe gibt es im Markt 117 Parkplätze, zuzüglich jener, die 'oben' beim Schloss vorhanden sind. Das Projekt hat im Bereich Hauptplatz 10 Stellplätze 'kassiert' - weil nur so überhaupt ein räumlicher Spielraum für die Neugestaltung entsteht. Wenn diese Parkplätze nicht zu Disposition gestellt werden, dann gibt es keinen nennenswerten Gestaltungsspielraum, und es ist nicht zu erwarten, dass sich auf einem Hauptplatz, der als Parkplatz maximiert ist, neues soziales Leben einstellen wird. - Bis es gelingt, Ersatzparkplätze zu schaffen, zum Beispiel im Bereich ehem. Schlosserei Gosch westlich der ehemaligen Mädchenschule, wird es an wenigen Stunden (!) in der Woche zu geringen (!) Verschiebungen kommen (erhöhte Weglängen). Die Erfahrung aus zahlreichen Projekten zeigt, dass die Fähigkeit der Bürgerinnen vor Ort sehr groß ist, wenn es darum geht, sich an eine minimal veränderte Situation zu gewöhnen. Dies wird auch für Wildon nicht anders zu erwarten sein. - Wie wir erfahren haben, sind die Bemühungen, die Ersatzparkplätze zu schaffen, bereits im Gange.

► Vorwurf: Tempo 30 - erzeugt Stau

Staus entstehen nicht durch langsame Geschwindigkeiten, sondern durch den abrupten Wechsel von unterschiedlichen Geschwindigkeiten, zB bei einem Zebrastreifen, wo von Tempo 50 auf Stillstand gebremst werden muss. Wenn es gelingt, die Geschwindigkeiten in bestimmten Bereichen real abzusenken, so dass zB im Schnitt Tempo 25 bis 35 gefahren wird, ist es Fußgängern viel besser möglich, die Straße in vorhandenen Lücken zu queren, wodurch das Totalbremsen der Autos in vielen Fällen nicht mehr erforderlich ist. Verkehrstechniker streben daher eine **Verstetigung der Geschwindigkeit auf niedrigem Temponiveau an**, weil dann eine harmonische Interaktion von Fußgängern und Autofahrern möglich wird und die Staubildung dadurch vermieden wird. Die Leistungsfähigkeit der Straße kann dadurch sogar erhöht werden.

► Vorwurf Tempo 30 - das bewirkt erhöhte Emissionen

Das ist schlicht Unsinn. Ab Tempo 30 steigen die Emissionen, und die meisten Emissionen erzeugt stop-and-go. Deshalb gilt auch hier das Ziel: **Verstetigung der Geschwindigkeit auf niedrigem Temponiveau.**

Das ist nachgewiesenermaßen das effektivste Mittel, um Emissionen zu reduzieren.

► Muss Tempo 30 (oder 20) verordnet werden?

Wenn eine Begegnungszone verordnet wird, muss definiert werden, ob im Bereich der 'Zone' Tempo 20 oder 30 gilt. Es muss jedoch nicht zwangsläufig eine Begegnungszone verordnet werden. Aus Studien ist bekannt, dass die reale Verhaltensänderung (= langsames, aufmerksames und angepassteres Fahren) hauptsächlich durch die Gestaltung ausgelöst wird, nicht durch die Verordnung bzw. das Verkehrstaferl. Deshalb wäre eine Umgestaltung ohne Verordnung auch eine effektive Methode, um die gewünschten Effekte zu bewirken. Aus Studien ist ebenfalls bekannt, dass die Rücksichtnahme aufeinander steigt, wenn durch kraftvolle Gestaltungen die Geschwindigkeiten real gesenkt werden. Da es sich jedoch um eine Landesstraße handelt, muss hier das Einvernehmen mit BBL und Behörde hergestellt werden. Die Baubezirksleitung befürwortet das Projekt ausdrücklich, die Lösung im Detail wird zurzeit mit den Sachverständigen erarbeitet.

► Sollen nicht zuerst die Erdgeschosszonen belebt werden?

Wir warnen davor, hier eine künstliche Henne-Ei-Problematik zu erzeugen. Es geht ja hier nicht um ein Entweder-Oder; Wildon braucht ein Sowohl-als-auch. Wir empfehlen, beides zu tun, und zwar möglichst schnell! Jede Möglichkeit einer Veränderung sollte ergriffen werden, damit sich beide Bemühungen ergänzen können. Dumm wäre ein Zustand, in dem man mit der Erdgeschosszonen-Belebung auf die Begegnungszone wartet und umgekehrt, weil dann der Stillstand fortgesetzt wird. Also: Überall da handeln, wo es möglich ist, und mit der Begegnungszone kann rasch begonnen werden.

Was eine Begegnungszone schaffen kann

Statement des Planers Mag. DI Thomas Pilz vom 11. November 2016

Straßenneubauten in Wildon haben in den vergangenen Jahren Situationen erzeugt, die von BürgerInnen, die als FußgängerInnen vor Ort unterwegs sind, als deutliche Benachteiligung wahrgenommen werden. Auch die Gefährdung für zu-Fuß-gehende Kinder wird kritisiert. Zu enge Gehwegbereiche, Zebrastreifen, die unter Berufung auf die RVS aufgelassen worden sind, und die dadurch zunehmende Dominanz des Autoverkehrs haben die Lebensqualität im Ort weiter eingeschränkt. Ein Blick auf die neu entstandene Situation bei Eisenbahnschranke, Bahnhof und Schule macht die Sorge der FußgängerInnen gut nachvollziehbar; auch die Situation im Alten Markt unterstützt vor allem den Autoverkehr, der deshalb unnötig schnell und rücksichtslos in Erscheinung tritt. Einzelne Gegenmaßnahmen (Schwellen, Hinweistafeln etc.) lösen jedoch das grundsätzliche Problem nicht, sondern verschieben die Problemstellungen nur oder leisten bestenfalls 'Symptombekämpfung'. Die Gefahrenquellen können damit nicht beseitigt werden, und auch eine spürbare Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kann so nicht bewirkt werden.

Eine grundlegende Veränderung kann hier erst erreicht werden, wenn der öffentliche Raum im Ortszentrum nicht mehr als Autostraße mit Nebenflächen aufgefasst und gestaltet wird, sondern wenn sich hier ein zeitgemäßes Verständnis ausbildet, in dem wir von einem Begegnungsraum ausgehen, in dem die Interessen aller Menschen im Raum gleichberechtigt berücksichtigt werden. Erst dann wird die Möglichkeit eröffnet, von einem feindlichen Gegeneinander zu einem lebendigen Miteinander zu kommen. Ausgehend von einem gemeinsam entwickelten Leitbild für das gewünschte Zusammenleben vor Ort kann dann eine Neugestaltung wichtiger Bereiche im Ortszentrum geplant werden, damit der neu gestaltete Ortsraum dann auch im Sinne einer Begegnungszone 'verordnet' werden kann.

Der Beschluss des Gemeinderates, das Atelier für Architektur aus Graz (Architekten Thomas Pilz und Christoph Schwarz) mit der Planung einer Begegnungszone zu beauftragen, ist daher ein wichtiger Schritt im Hinblick auf nachhaltige Veränderungen in Wildon. Die Planung für die Begegnungszone ist mit aktiver Beteiligung der BürgerInnen vor Ort konzipiert und wird in den nächsten Wochen beginnen. Einladungen zu den Planungsworkshops werden zeitgerecht an alle GemeindegängerInnen

ausgeschickt, und es ist wünschenswert, dass sich möglichst viele BürgerInnen aktiv an diesem Prozess beteiligen, damit es uns gemeinsam mit den Planern gelingt, das Zentrum von Wildon so zu gestalten, dass es ein lebendiger Ort mit hoher Aufenthaltsqualität wird, in dem sich auch Fußgänger und Radler wieder gerne und sicher bewegen können.