

Perspektiven für Graz: Endstation Andritz?

Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe

In sechs hochkarätigen Gruppen diskutierten rund 40 StadtplanerInnen, ArchitektInnen, weitere ExpertInnen und VertreterInnen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft in einer moderierten Dialogveranstaltung konstruktiv auf Augenhöhe brennende Fragen der Stadtentwicklung am Beispiel des Grazer Stadtbezirks Andritz. Neben der allgemeinen Verbesserung der Verkehrs- und Freiraumsituation wurden vor allem eine gemeinschaftliche Vision zur Stadtentwicklung, mehr und frühere Einbeziehung der BürgerInnen und Pilotprojekte der Multifunktionalität gefordert.

BEOBSACHTUNGEN ZUM STATUS QUO

Andritz ist der Grazer Stadtbezirk mit der größten Fläche, den meisten Gebäuden aber nur der sechstöchsten EinwohnerInnenzahl. Neben den wenigen verbliebenen tradierten Dorfkernen resultiert das stadtstrukturell in einem Konglomerat aus flächigen Siedlungsteppichen. Die Siedlungsentwicklung erfolgte jahrelang ohne vorausschauende Weiterentwicklung der Infrastruktur. Verdichtung ist eine Notwendigkeit, es mangelt aber an Freiflächen für Grünraum und Begegnungsbereichen im öffentlichen Raum.

Die hohe Verkehrsbelastung insbesondere durch motorisierten Individualverkehr sorgt für eine überreizte Grundstimmung und entsteht einerseits aus einer hohen Binnenmobilität und andererseits aus dem PendlerInnen- und Schwerverkehr. Die Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur ist lückenhaft. Insgesamt ist die Verkehrssituation nicht homogen. Es gibt Bereiche mit guter Anbindung, Bereiche im Abseits und solche, die unter dem Verkehrsaufkommen leiden. Die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs in einer Qualität, die auch angenommen wird, ist in großen Bereichen mangelhaft.

Gesellschaftliche Phänomene und Wandlungen wirken stark in die Stadtentwicklung ein, z.B. das steigende Sicherheitsbedürfnis in Form von strengeren Vorschriften und Haftungsfragen auf die Gestaltung des öffentlichen Raums. Wohnraum wird zunehmend als reines Anlageobjekt statt als Zuhause charakterisiert. Insgesamt fehlt es an positiven Visionen zur Stadt- und Quartiersentwicklung.

Die Beteiligung der StadtnutzerInnen an Änderungsprozessen ist von großer Wichtigkeit, zugleich ist es aber äußerst schwierig, Menschen zu aktivieren. Während die neu hinzugezogene Bevölkerung urbanes Leben fordert, denken die Alteingesessenen noch eher dörflich, was sich in einem gewissen Zusammenhalt ausdrückt.

Durch stärkere Einbindung und Ermächtigung der Bevölkerung könnten deren Kompetenzen vergrößert werden und konstruktivere Initiativen entstehen.

PERSPEKTIVEN, FORDERUNGEN UND GEMEINSCHAFTLICHE HALTUNGEN

VERKEHR

Ein zentrales Ergebnis der Veranstaltung ist: Die Verkehrssituation muss für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden, insbesondere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie der öffentliche Verkehr. Der Einpendlerverkehr sollte großräumig abgefangen werden, mit Schienenanbindung im Stadtbereich, mit Busanbindung weiter draußen. Hauptparameter für den Erfolg der Maßnahme sind die Qualität und Einfachheit der Anbindung. Der Bezirk braucht durchgängige Fußgänger- und Radfahrerqualität mit dem Ziel, die BewohnerInnen weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr zu bewegen.

WOHNEN UND GRÜNRAUM

Eine qualitätsvolle Verdichtung ist erforderlich. Dafür ist breite Meinungsbildung und politische Diskussion erforderlich, um einen Paradigmenwechsel weg von mehrheitlich gewinn- und eigentumsorientierten Kriterien, hin zur Gewichtung des „guten Lebens“ zu schaffen. Zur Umsetzung müssen die vorhandenen Steuerinstrumente angepasst bzw. aufgewertet werden.

Quartiersentwicklungen sollten durch eine anteilmäßige Widmung für alternative Wohnformen (z.B. Baugruppen) und eine Forcierung des öffentlichen Wohnbaus (Gemeindebau) aufgelockert werden. In den Einfamilienhaus- und Flächengebieten muss im Zuge der Nachverdichtung öffentlicher Freiraum geschaffen werden.

GEMEINSAME VISION

Für grundlegende Veränderungen ist eine positive Vision für die weitere Stadtentwicklung erforderlich, in deren Entwicklung die Bevölkerung frühzeitig eingebunden wird. Diese Vision darf ein großes Zukunftsbild zeichnen, das sich in machbare Schritte übersetzen lässt. Dass in vielen Bereichen die Gesellschaft oft eher zu einem Paradigmenwechsel bereit ist als die Politik, darf als Prämisse gelten.

Ein Beispiel einer positiven Vision für Andritz: autofreier Hauptplatz.

PILOTPROJEKTE

Als Einstieg in eine neue Planungs- und Stadtentwicklungskultur und zur Beweisführung, dass gemeinschaftliche, gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung möglich ist, wird angeregt, lokale Pilotprojekte der Multifunktionalität anzubahnen. Diese müssen soziale, modale, integrale und ökologische Aspekte mitbeachten.

PARTIZIPATION

Für eine erfolgreiche Stadtentwicklung sind Top-Down-Strategien und Bottom-Up-Prozesse erforderlich, die im öffentlichen Diskurs miteinander verwoben werden, um die Entwicklung von Zielvorstellungen aus der Bevölkerung heraus auch schon im Stadium der Visionsfindung zu forcieren und mehr Tragfähigkeit für Entscheidungen zu erlangen. Dabei kann auf vorhandene Stärken wie das vorhandene Gemeinschaftsdenken in Andritz aufgebaut werden und auf eine breitere Bevölkerung übertragen werden, um einen BürgerInnenbeteiligungsprozess unter Einbeziehung lokaler KommunikatorInnen und eines multiprofessionellen Teams zu etablieren. Konzepte sollten über Gemeindegrenzen hinaus entwickelt werden, z.B. gemeinsam mit Stattegg. Gefordert wird auch mehr Bereitschaft zu Risiko und Eigenverantwortung. Die Gründung einer BürgerInneninitiative „Pro Risiko“ wird angeregt.

PRIORITÄTENSETZUNG DURCH DIE TEILNEHMERINNEN

Am Ende der Veranstaltung wurden die TeilnehmerInnen aufgefordert, ihrer Meinung nach besonders wichtige Gesprächsergebnisse zu bewerten. Die Vorschläge, die dabei mit den meisten Punkten ausgezeichnet wurden waren:

Punkte	14	Pilotprojekte der Multifunktionalität
	9	BürgerInnenbeteiligungsprozesse unter Einbeziehung eines multiprofessionellen Teams
	8	Vision: im Sinne einer gut ausgearbeiteten Vision, die groß denkt, aber machbare Schritte zur Umsetzung präsentiert
	7	Bürgerinitiative „Pro Risiko“
	6	Durchgängige Fußgeher- und Radfahrer-Qualität für den Bezirk. Ziel: BewohnerInnen zum ÖPNV bewegen
	6	Siedlungen auflockern durch anteilmäßig alternative Wohnformen
	4	Autofreier Hauptplatz Andritz

Die Forderungen nach einer gemeinsamen Vision und einer Stärkung der BürgerInnenbeteiligung kommen wiederholt vor.

	20	Gesamtpunktezahl BürgerInnenbeteiligung
	10	Gesamtpunktezahl Vision