



# EINKAUFZENTREN, FACH- & SUPERMÄRKTE

## Drive-in-Shopping

Bereits ab dem 14. Jahrhundert pilgerten Menschen von St. Pölten aus auf der Mariazellerstraße zur berühmten Wallfahrtskirche im niederösterreichisch-steirischen Grenzgebiet. Heute reichen die Pilgerströme meist nur noch bis zur Stadtgrenze. Ihr Ziel sind die zahlreichen Konsumtempel am Weg gen Süden: Über mehrere Kilometer finden sich die Abholmärkte beiderseits der bis zu sechsspurigen Mariazellerstraße.



Warum so viele St. Pöltner hier herausfahren? Hoffentlich nicht wegen des stilvollen Ambientes oder des einzigartigen Einkaufserlebnisses! Vermutlich, weil manches an der Ausfallstraße etwas weniger kostet als in der Fußgängerzone – wenn man die Fahrzeit und die Fahrtkosten nicht mitberücksichtigt. Die neuen Märkte an der Peripherie sind allein schon deshalb günstiger als die alteingesessenen Anbieter, weil sie in der Regel billiges Betriebsbauland in Anspruch nehmen, auf dem sie sich endlos ausbreiten können. Während sich Innenstadtkaufleute mit Parkgebühren, teils über- oder unterwertigen Geschäftsmieten, manchmal auch mit Denkmalschutzauflagen oder Anrainerbeschwerden herumschlagen, gibt es im Gewerbegebiet keinerlei Einschränkungen, um den „geilsten Geizhalspreis“ offerieren zu können.



Unschlagbar billig sind nicht zuletzt die „Architektur“ und „Freiraumgestaltung“ dieser Märkte – großzügigst dagegen ihr Verbrauch an Boden sowie das Bemühen um visuelle Präsenz im Stadtbild.



Entlang der Mariazellerstraße entdeckt man so gut wie jede Spielart des „modernen“ Einzelhandels: Supermärkte, Kombinationen aus Supermärkten und Tankstellen oder aber aus Supermärkten und Fast Food-Restaurants, zusammenhanglose Fachmärkte ebenso wie Fachmarktzentren.

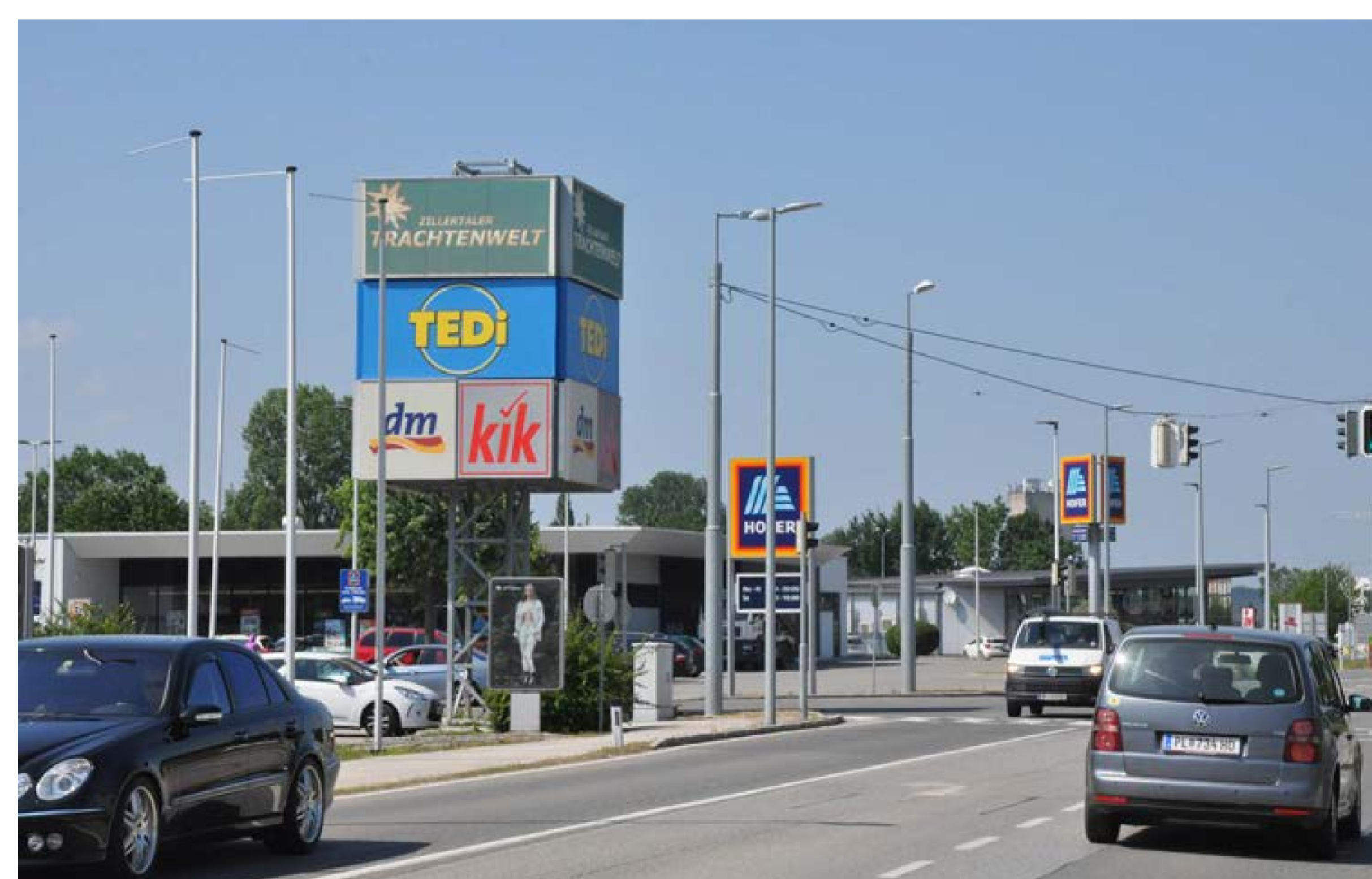


Gemeinsam ist ihnen allen: Ihre Kunden kommen fast ausschließlich per Auto, obwohl die jeweiligen Warenmengen nur selten einen Kombi erfordern – und problemlos in einem Einkaufskorb Platz fänden. Aber wozu sonst gibt es hier Parkplätze im Überfluss?!





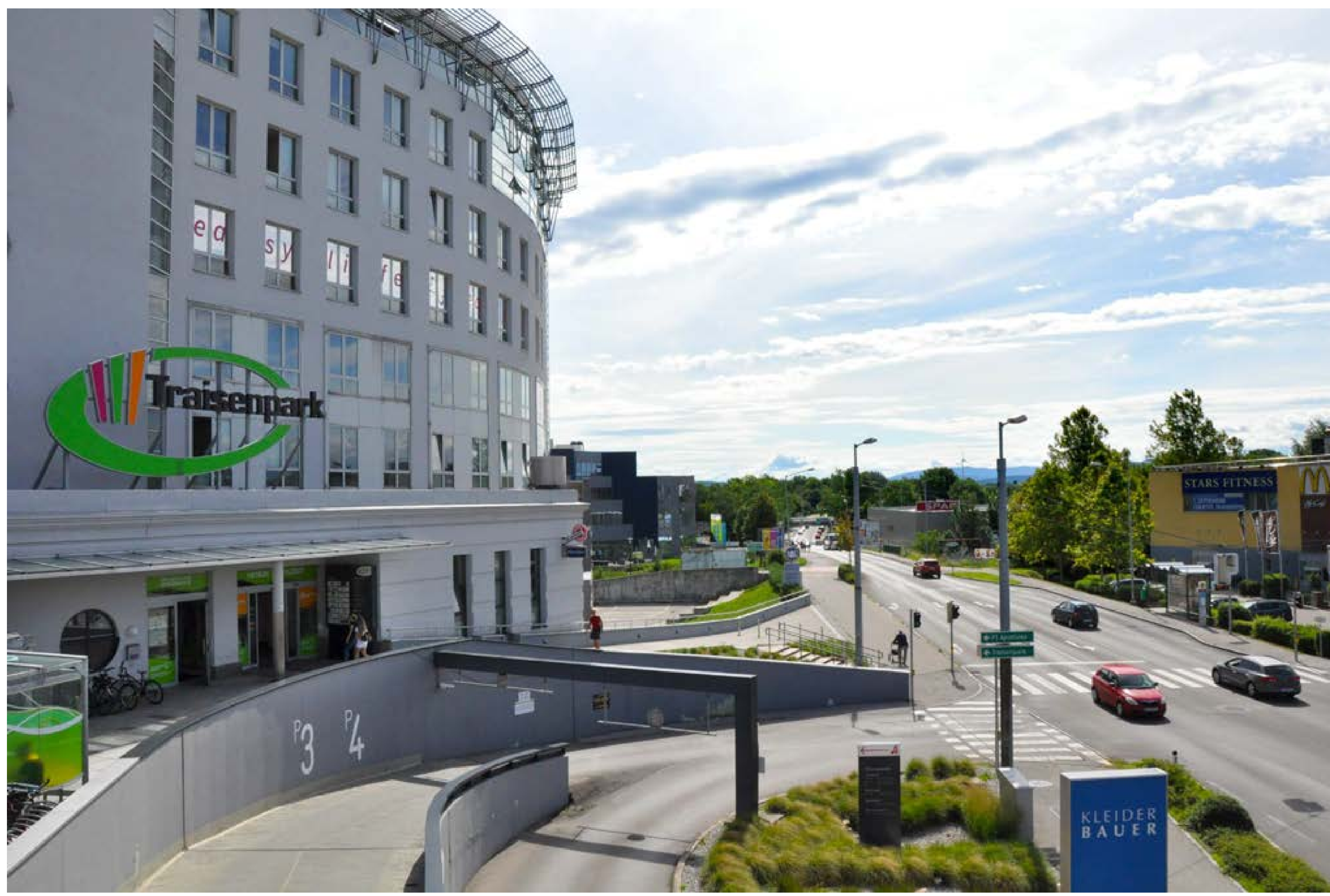
Abgesehen von Bau- und Gartenmärkten, findet man am Stadtrand keine anderen Warenarten, als es sie in urbaner Lage zu kaufen gibt – oder gab, ehe die Konkurrenz auf der „grünen Wiese“ auch in St. Pölten dem klassischen Einzelhandel das Wasser abgrub. Und die Aushöhlung der Kernstadt geht unvermindert weiter: Fuhr man in den Anfängen des suburbanen Konsums noch „hinaus“, um einen Wocheneinkauf an Lebensmitteln, Schuhe und Textilien, Sportartikel oder Unterhaltungselektronik zu besorgen, fährt man heute ganz alltäglich auch in die Apotheke, in die Drogerie oder zum Friseur, ins Kino oder zum Bowling an die Peripherie. Kann es aber Sinn und Zweck der Stadtentwicklung sein, dass alle Funktionen, die traditionell im Zentrum oder im Wohnumfeld angesiedelt sind, abwandern? Auch Banken und Versicherungen? Was folgt als nächstes? Ärzte? Kindergärten? Oder gar das Rathaus selbst?



Alles wäre nur halb so schlimm, wenn St. Pölten es bei diesem einen Raubbaugelände der Handelskonzerne belassen hätte. Doch sind mittlerweile an nahezu jeder Stadtausfahrt ähnliche Agglomerationen entstanden. Kaum ein größerer Kreisverkehr, kein einziger Autobahn- oder Schnellstraßenzubringer, an dem sich nicht die oft selben Märkte wie an der Mariazellstraße angesiedelt hätten: sei es der Kreisverkehr in der Stattersdorfer Hauptstraße, sei es jener in der Ratzersdorfer Hauptstraße.



Symptomatisch ist, dass an manchen Kreisverkehren, wie jenem in der Kremser Landstraße, Supermarkt und Autohändler 'Seit' an 'Seit' das anbieten, was Nahversorgung heute auch für viele St. Pöltner ausmacht: einen Kofferraum und einen Parkplatz. Umso zynischer die Behauptung des Lebensmitteldiscounters mit seinem überdimensionierten Kundenparkplatz, ein Einkauf bei ihm würde zum Klimaschutz beitragen.

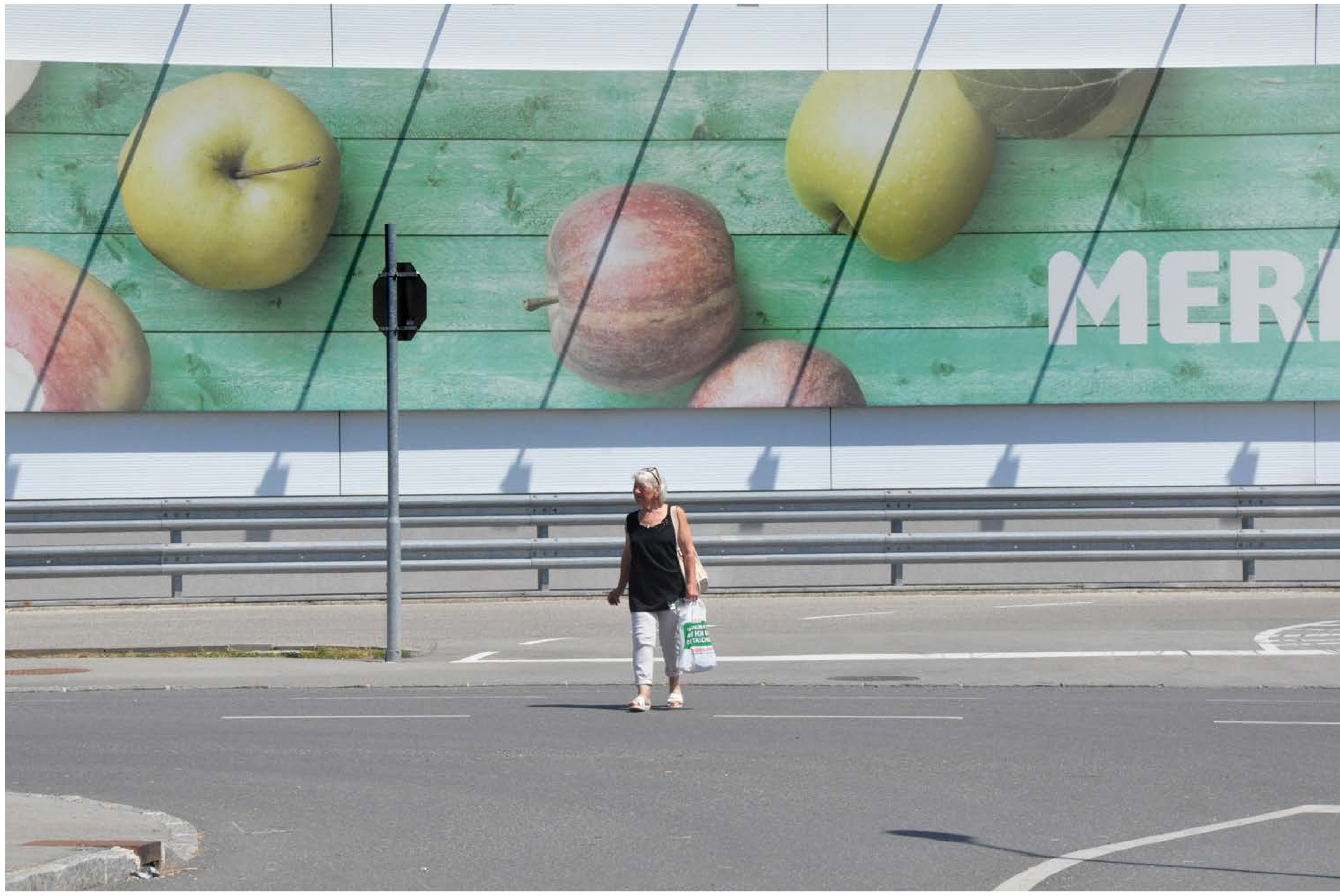


Irrationalitäten sind im heutigen Einzelhandel freilich nichts Ungewöhnliches. Das Beispiel des Traisentparks, des größten Einkaufszentrums St. Pöltens, und des unmittelbar daneben, auf der anderen Straßenseite entstandenen Traisencenters, des größten Fachmarktzenters der Stadt, zeigt, dass der freie Markt in keiner Weise in der Lage ist, sich im Sinne der Allgemeinheit selbst zu regulieren. Denn die ruinöse Strategie der großen Ketten lautet: neue Handelsstandorte besetzen, auch wenn man einen Steinwurf davon entfernt bereits präsent ist – einzig, damit nicht die Konkurrenz zum Zuge kommt. So gibt es im mehrgeschossigen Traisentpark mit seiner Hochgarage eine riesengroße SPAR-Filiale – und 200 Meter weiter zu ebener Erde den nächsten SPAR, hier mit weitläufigem Parkplatz.



Wenn die Politik nicht endlich steuernd eingreift, wird dieses Überangebot noch weiter wachsen – auf Kosten der Gesellschaft. Man bedenke: Jeder dieser Märkte nimmt viel knappes Bauland und teure öffentliche Infrastruktur in Anspruch. Schon jetzt verfügt Österreich über die mit Abstand höchste Handelsflächendichte in der gesamten Europäischen Union.





In Zahlen heißt das: Auf jede St. Pöltnerin, auf jeden St. Pöltner entfallen statistisch gesehen knapp 2 Quadratmeter Einzelhandelsfläche, während die Deutschen mit 1,4 Quadratmeter und die Briten gar mit nur 0,7 Quadratmeter pro Kopf das Auslangen finden. Vermutlich gibt es im Vereinigten Königreich aber auch keine Wirtschaftsförderung für Handelsansiedlungen – im Unterschied zu Niederösterreich, wo oft selbst Einkaufszentren von der öffentlichen Hand subventioniert werden. Und vielleicht können ja deutsche Kommunen bauwillige Handelsketten zurückweisen, wenn ihre Planungsämter befinden, dass ein Stadtteil bereits übersorgt ist.



Auch das heimische Parkplatzangebot ist rekordverdächtig: Rund 600.000 Stellplätze warten allein bei Niederösterreichs Handelseinrichtungen auf Kunden. Dazu passt: Rund 3 Millionen Kilometer legen die Niederösterreicher täglich allein zum Einkaufen mit ihren Autos zurück. Das sind umgerechnet etwa 75 Erdumrundungen, Tag für Tag – für Erledigungen, die überwiegend auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten.



Die Ignoranz der Handelskonzerne gegenüber den Interessen der Allgemeinheit manifestiert sich auch städtebaulich. Da man es ihnen erlaubt, realisieren sie ihr Siedlungsmodell, entwickelt für die „grüne Wiese“, inzwischen auch inmitten der Stadt: banale Verkaufsbauten mit einer Öffnung zur vorgelagerten, meist völlig überdimensionierten Asphaltfläche, dafür aber mit hermetischer Abschottung nach allen drei anderen Seiten; im Bedarfsfall zusätzliche Abschirmung benachbarter Wohnbauten durch grotesk hohe Mauern; Freiraumgestaltung durch armseliges Abstandsgrün.



Bedenkt man neben den Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, dem immensen Flächenfraß und der Ausdünnung der kleinstrukturierten Nahversorgung auch noch die Folgen unseres Drive-in-Konsums für Umwelt und Klima, dann ist der Irrglaube, man erspare sich in den Fachmarkt- und Einkaufszentren etwas, nicht mehr aufrecht zu erhalten. Im Gegenteil: Statt „Kost' fast nix!“ müsste es heißen: „Kost' unsere Zukunft!“

Insofern sind St. Pöltns Stadtväter aufgerufen, nicht nur einen sofortigen Stopp dieser Art von Einzelhandelsentwicklung zu verfügen, sondern gemeinsam mit der Landespolitik auch den Rückbau dieser für die Stadt so schädlichen Struktur in Angriff zu nehmen. Die Handelskonzerne würden es verschmerzen – und an besseren Standorten, in urbaneren Gebäuden mindestens so viel Gewinn erzielen. Ihre heutigen Verkaufshallen sind ohnehin wenig wert, und für viele ihrer übergroßen Grundstücke würden Wohnbauträger bestimmt gutes Geld zahlen.



Rascher ginge dies freilich, wenn die Bürger aus ihrem verantwortungslosen Konsumtaumel erwachen würden. Für eine Packung Zigaretten ins Auto zu steigen oder auf ein Schnitzel mit Pommes ins Möbelhaus zu fahren, sollte sich heute eigentlich von selbst verbieten.

