



NACHHALTIGE MOBILITÄT

Ob aus umwelt- und klimapolitischer Sicht, ob aus boden- und energiepolitischer oder auch planungs- und verkehrspolitischer Sicht: Wenn St. Pölten eine zukunftstaugliche Entwicklung nehmen will, führt kein Weg daran vorbei, dass die städtische Mobilität schon bald weitgehend von Bahn und Bus, Radfahrern und Fußgängern bestimmt wird.

Raus aus der Sackgasse!

St. Pölten hätte alle Voraussetzungen, um die notwendige „Verkehrswende“ zu schaffen. So ist die Stadt an das hochrangige europäische Schienennetz angeschlossen und mit Wien, Linz und Salzburg perfekt verbunden. Die Fahrzeiten auf der Westbahnstrecke sind jenen auf der Straße bei weitem überlegen – was St. Pölten vor allem für junge Menschen als Wohn-, Wirtschafts- und Bildungsstandort attraktiver gemacht hat. Der Hauptbahnhof ist heute eine leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe mit zentraler Busstation, Leihrädern und Car Sharing-Fahrzeugen.



Unbefriedigend bis dramatisch hingegen ist die Situation auf dem Regionalbahnnetz, das die Landeshauptstadt eigentlich sehr gut mit ihrem Umland verbunden hat – und auch heute verbinden könnte. Doch haben Streckenstilllegungen und Betriebseinstellungen sowie fehlende Investitionen insbesondere seit den 1990er Jahren dem niederösterreichischen Zentralraum und somit auch der alten Eisenbahnerstadt St. Pölten viel von ihrem großen Potential in Hinblick auf einen nachhaltigen Verkehr gekostet – woran auch punktuelle Verbesserungen in jüngster Zeit wenig ändern. Die gute Nachricht ist: Die Talfahrt der Bahn ist nach wie vor umkehrbar. Es bräuhete nur einen Gesinnungswandel der Bundes- und Landespolitik.



St. Pölten sollte sich nicht nur vehementer für die Wiederbelebung der Nebenbahnen einsetzen, sondern auch sein Baugeschehen wieder stärker als bisher an den bestehenden oder auch neu zu schaffenden Haltepunkten des Schienenverkehrs konzentrieren.



Gemessen an seiner Größe und Bebauungsdichte hat St. Pölten vermutlich das ambitionierteste Busnetz aller Landeshauptstädte. Selbst die entlegensten und dünnst besiedelten Teile des weitläufigen Stadtgebiets werden von ihm erschlossen. Der nächste logische Schritt wäre eine weitere Taktverdichtung, zumal „überzeugte“ Autofahrer an der Peripherie kaum durch einen Bus alle 30 Minuten zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen sind.



Bei der Ausstattung der Haltestellen gibt es durchaus noch Verbesserungspotential. Wichtig wäre auch, dass die Busse nicht an der Stadtgrenze enden, wofür freilich die Umlandgemeinden und das Land Niederösterreich in der Verantwortung stehen. Der wohl bedeutendste Beitrag zur Attraktivierung des flächendeckenden öffentlichen Verkehrs wäre freilich, wenn die nach wie vor paradiesischen Bedingungen für den – fließenden wie ruhenden – Autoverkehr ebenfalls flächendeckend „verschärft“ werden würden.





Bei weitem nicht ausgeschöpft ist das Potential des Radverkehrs, zumal das geschlossen besiedelte Stadtgebiet St. Pöltns nicht allzu groß, überwiegend flach und somit ideal zum Radfahren ist. Aber auch entlegene oder hügeligere Siedlungsgebiete können mit E-Bikes problemlos erreicht werden.

Selbst die Witterung ist neun Monate im Jahr keine ausreichende Begründung, für Wege innerhalb St. Pöltns ins Auto zu steigen. Und für die Beförderung kleiner Kinder gibt es ebenso Vorrichtungen wie für den Transport von Lasten. Was alles möglich ist, zeigen die Vorarlberger mit einem landesweiten (!) Fahrradanteil von 17 Prozent am gesamten Verkehr eindrucksvoll vor.



Dem Anschein nach wären die St. Pöltner durchaus gewillt, öfter in die Pedale zu treten. Doch nehmen viele das Unfallrisiko, das der Radverkehr auf stark befahrenen Straßen heute birgt, verständlicherweise nicht auf sich. Radwege in Form schmaler, sich durch Autokolonnen schlängelnder Bodenmarkierungen sind höchstens für sportliche Radler von Nutzen. Kindern oder alten Menschen bieten sie nicht die nötige Sicherheit.



Die Grundvoraussetzung für eine urbanistisch wie ökologisch höchst wünschenswerte Zunahme des Radverkehrs ist daher ein flächendeckend ausgebautes Netz an attraktiven Radwegen - wobei sich St. Pöltn zuerst international umsehen sollte, was tatsächlich unter einem zeitgemäßen Radweg zu verstehen ist. Ziel sollte sein, dass mindestens 90 Prozent der St. Pöltner Kinder ihren Schulweg gefahrlos allein mit dem Rad bewältigen können. Oder, dass sich 90 Prozent der (sportlichen) Pensionisten selbst in die Supermärkte und Fachmarktzentren am Stadtrand radeln trauen.



Ihnen dafür Gehsteige anzubieten, führt in den meisten Fällen zu einer Verknappung des ohnehin eng bemessenen Raums für Fußgänger - und zu unnötigen Konfliktsituationen.





Der Berliner Philosoph und Stadtforscher Dieter Hoffmann-Axthelm meinte einmal sinngemäß: Wie sehr einer Stadt ihre Bürger am Herzen liegen, zeige sich an der Breite ihrer Fußwege – denn Fußgänger seien schließlich alle, und sei es nur am Weg zum Auto. In diesem Sinn bezeichnend sei, so Hoffmann-Axthelm weiter, dass die extrem breiten Trottoirs in Berlin „Bürgersteige“ heißen, während sie in Österreich – deutlich schmaler – „Gehsteige“ genannt werden.



Noch bedenklicher wird der schmale Streifen, den man hierzulande allen nicht-motorisierten Menschen einräumt, wenn man im Vergleich dazu sieht, welchen Anteil die Fahrbahn am städtischen Straßenraum einnimmt. Mancherorts wird der Fußgängerbereich auch vom motorisierten Verkehr mitgenutzt – „Begegnungszone Gehsteig“, sozusagen – oder aber gleich ganz eingespart.



Dass Fußgänger oft minutenlang warten müssen, ehe sie die Fahrbahn überqueren können, oder – mitten in der Stadt – gezwungen werden, hinauf- oder hinabzusteigen, damit der motorisierte Verkehr zu ebener Erde ungehindert fließen kann, ist eine verkehrsplanerische Perversion: Nicht Autofahrer, sondern Fußgänger sollten ein Anrecht auf den kürzeren, attraktiveren Weg haben! Im Kraftfahrzeug sitzend, kostet die Überwindung einer Über- oder Unterführung bloß einen kurzen Tritt aufs Gaspedal. Für mobilitäts-eingeschränkte Personen dagegen können solche Querungen schnell zu Barrieren werden.



Wenn St. Pölten tatsächlich eine nachhaltige Entwicklung anstrebt, muss es den Menschen wieder zum Maßstab für die Stadt nehmen – und den Fußgänger als Richtschnur im Verkehr. Eine „Stadt der kurzen Wege“ kann, ernst gemeint, nur eine fußläufig attraktive Stadt sein, in der monofunktionale, großmaßstäbliche, flächenintensive und somit autoabhängige Strukturen sukzessive wieder zu kleinteiligen, kompakten, Nutzungsdurchmischten Quartieren umgebaut werden. Da dieser Prozess wohl Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird, fangen wir am besten noch heute damit an.



Nicht zuletzt ist die stadträumliche Qualität mitentscheidend, ob Menschen wieder bereit sind, längere Strecken zu gehen. Gegenwärtig sind die Straßenräume außerhalb des historischen Zentrums vielerorts ästhetisch dermaßen unbefriedigend, dass es mitunter eine Zumutung ist, darin zu Fuß unterwegs zu sein. Diese Situation zu verbessern, wäre nicht nur der Förderung des sogenannten Langsamverkehrs dienlich – es würde St. Pölten auch ein Stadtbild beschaffen, das seiner angestrebten Rolle als Kulturstadt würdig ist.

