



# GEWERBE

# Der Zeit ihre Wirtschaft, der Wirtschaft ihre Freiheit

In keinem Bereich erfolgt die heutige Stadtentwicklung so unreguliert wie im Gewerbebau. Es scheint, als sei es ohnehin nicht von Belang, was sich in den Betriebsgebieten abspielt - oder als dürfe man „der Wirtschaft“ nichts in den Weg legen, um zu wachsen. Daher werden ihr große Areale, bevorzugt am Stadtrand sowie in unmittelbarer Nähe von Autobahn- oder Schnellstraßenabfahrten, feilgeboten - und ihr freigestellt, in welcher Dichte, Form und Gestalt sie diese bebaut. Die Folgen sind ein unvergleichbar sorgloser Umgang mit Grund und Boden sowie die hundertprozentige Verlagerung des Lieferverkehrs wie auch der Arbeitswege der Beschäftigten auf die Straße. Doch wird dies als quasi natürliche Begleiterscheinung modernen Wirtschaftens hingenommen.

Ein Paradebeispiel für derartige „Goldgräbersiedlungen“ ist jene bei Ratzersdorf im Nordosten St. Pöltens. Diese Art von Betriebsstandort mag noch zu rechtfertigen sein, wenn es sich um produzierendes Gewerbe oder um Unternehmen mit hohem Anteil an regionalem Schwerverkehr handelt. Aber was hat ein Getränkeabholmarkt hier verloren? Und ein Supermarkt? Immerhin: Der wie immer übergroße Kundenparkplatz des „Nahversorgers“ dient Lastwagenfahrern als ungestörter Pausenplatz ...



Ein Paradebeispiel für derartige „Goldgräbersiedlungen“ ist jene bei Ratzersdorf im Nordosten St. Pöltens. Diese Art von Betriebsstandort mag noch zu rechtfertigen sein, wenn es sich um produzierendes Gewerbe oder um Unternehmen mit hohem Anteil an regionalem Schwerverkehr handelt. Aber was hat ein Getränkeabholmarkt hier verloren? Und ein Supermarkt? Immerhin: Der wie immer übergroße Kundenparkplatz des „Nahversorgers“ dient Lastwagenfahrern als ungestörter Pausenplatz ...



Dass hier in „bester Lage“ noch Betriebsflächen frei sind, bedeutet nicht, dass nicht anderswo an der Peripherie gleichzeitig neue Gewerbegebiete erschlossen werden. St. Pölten würde mit einer konsequenteren Planungspolitik seinen Ruf als wirtschaftsfreundlicher Standort keineswegs gefährden, dafür aber seinem Ziel, eine zukunftstaugliche Stadt zu sein, einen wichtigen Schritt näherkommen.



Glücklich schätzen kann sich St. Pölten, nach wie vor ein international agierendes Traditionsunternehmen in zentraler Lage zu haben - im Sinne einer funktionalen Durchmischung der Stadt wie auch einer nachhaltigen Mobilität. Denn hier können beziehungsweise könnten die Beschäftigten problemlos zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Arbeit gelangen - und große Teile des Gütertransports über die Schiene erfolgen.



Faktisch aber ist auch bei Voith der Straßenverkehr federführend geworden, wofür nicht zuletzt beträchtliche Flächen am Firmengelände bereitgestellt werden. Dieses effizienter zu nutzen, sprich nachzuverdichten und im Zuge dessen auch städtebaulich aufzuwerten, würde - Hand in Hand mit einem zeitgemäßen Mobilitäts- und Logistikkonzept - sowohl dem Unternehmen als auch der Stadt Vorteile bringen.



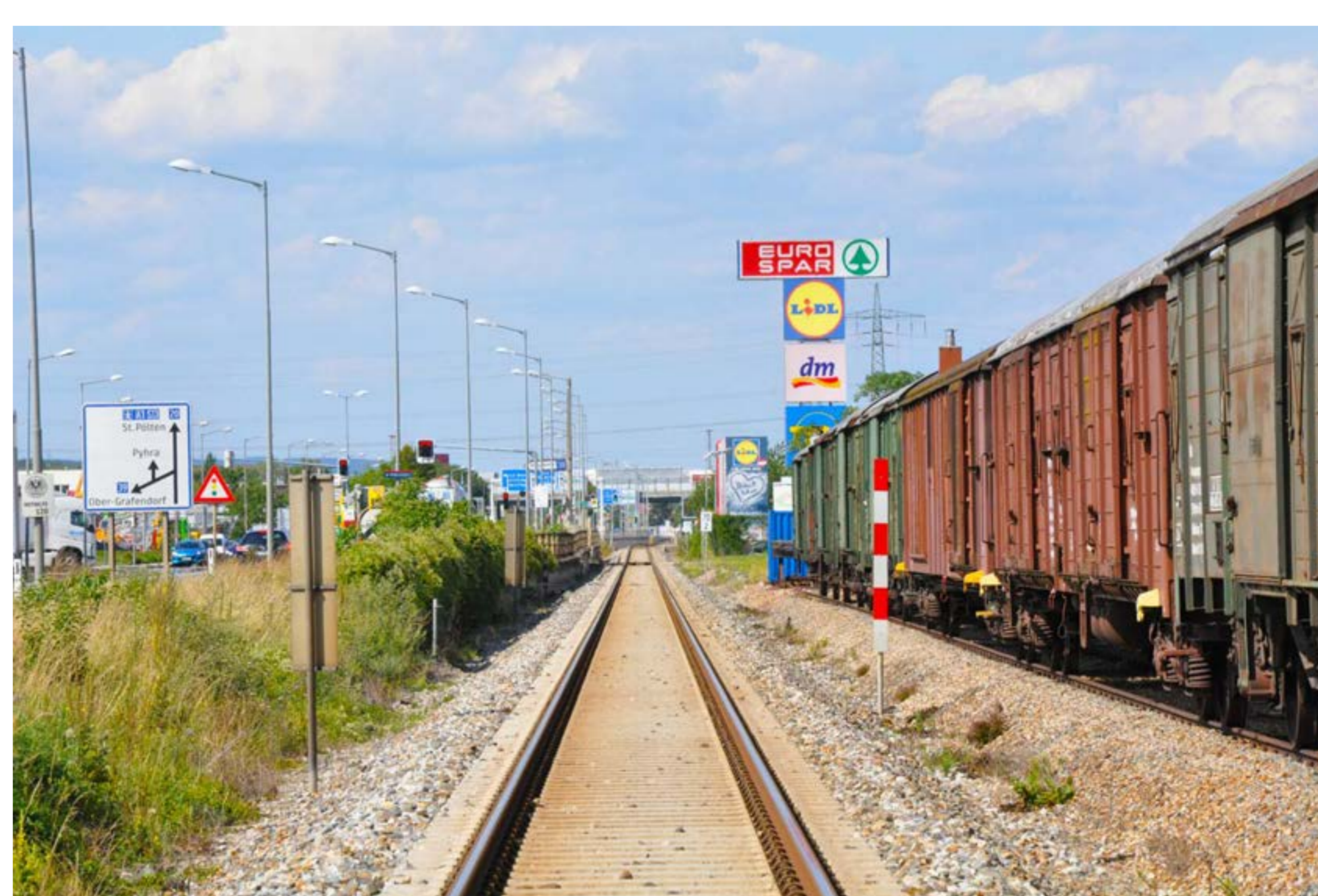




Noch deutlich größer ist das Nachverdichtungspotential am EVN-Standort in Wagram. Keine 500 Meter vom Landhausviertel entfernt, residiert der landeseigene Energieversorger hier in einer wahren Parklandschaft, während sich an der Peripherie neue Betriebe in vollständiger Autoabhängigkeit ansiedeln.



Der größte heimische Arbeitgeber, SPAR, hat eine seiner Zentralen in St. Pölten, in Spratzern, direkt an der Bahn. Zumal der Einzelhandel aber sowohl hinsichtlich Waren- als auch Kundenverkehr seit langem schon autogerechte Standorte präferiert, spielt die Schiene so gut wie keine Rolle mehr.



Erst jüngst wurde die Straßenerschließung für das wachsende Gewerbegebiet in Spratzern ausgebaut. Und noch weitere Infrastrukturinvestitionen für den LKW-Verkehr werden folgen.



Dass die Wirtschaft sich nicht nur von der Schiene abgekoppelt hat, sondern auch von ihr abgekoppelt wurde, zeigt die Mariazellerbahn. An ihr entwickelten sich über 100 Jahre hinweg Industrie- und Gewerbebetriebe, die die Bahn ganz selbstverständlich zum Gütertransport nutzten. Und natürlich konnten auch die Mitarbeiter ihre Arbeitsstätten per Zug erreichen. Heute sind die Werksgleise der Firmen entlang der Strecke stillgelegt. Der Güterverkehr auf der Mariazellerbahn wurde 1998 eingestellt – wodurch die betroffenen Unternehmen einen wichtigen Standortfaktor eingebüßt haben.



Warum müssen Gewerbehallen eigentlich hässlich sein? Oder anders gefragt: Können Sie sich vorstellen, dass die zeitgenössischen Bauten in unseren Gewerbegebieten dereinst denselben Charme verströmen, wie die backsteinernen Industriebauten der Gründerzeit? Und dass sich Kulturinitiativen und Eventmanager irgendwann einmal darum reißen, eine leerstehende Halle der Firma Leiner aus dem frühen 21. Jahrhundert zu bespielen – worauf hin sich das St. Pöltner Festspielpublikum begeistert zeigt von diesem ungewöhnlichen Ort?



Welchen architektonischen Spielraum es selbst bei Branchen gibt, deren Betrieb scheint fast zwangsläufig eine Veranstaltung bedeutet, zeigt der Vergleich zweier St. Pöltner Autohändler. Während sich der eine in gewohnter Manier am Stadtrand breit macht, sitzt der andere – effizienter, schöner und urbaner – in der Kremser Landstraße.

