



Bis in die 1950er Jahre fügte sich so gut wie jedes Haus, jeder Baublock, jede Siedlung in die bestehende Struktur St. Pöltns ein oder setzte diese „logisch“ fort – und wurde so zu einem Baustein am „Großprojekt Stadt“. Zudem war man damals, als der Fußgänger noch den städtebaulichen Maßstab bestimmte, um eine kleinteilige Nutzungsmischung und damit um kurze Wege bemüht. Infolge der Ablösung des Fußgängers durch den Autofahrer als Maxime des Städtebaus wuchsen nicht nur die Distanzen innerhalb der Stadt. Auch die einzelnen Bauvorhaben wurden immer größer, weitläufiger und zunehmend monofunktional. Gleichzeitig schwand der Zusammenhang zwischen den jeweiligen Projekten ebenso wie ihr Bezug zum öffentlichen Raum.

Bausteine statt Monolithen!



Auch wenn dies die Stadtentwicklungsgebiete der letzten 50 Jahre immer öder und den Freiraum dort immer unattraktiver gemacht hat, halten wir nach wie vor daran fest. Wir bauen „Inseln“, die allein sich selbst genügen und sich von ihrem Umfeld sowie vom Straßenraum abwenden, wenn nicht sogar abschotten. Erschlossen werden sie vom Auto – und offen gesagt ist es auch wenig attraktiv, sie zu Fuß oder per Rad anzusteuern. Für die Stadt als Zusammenspiel einzelner Gebäude, Quartiere und Freiräume stellt jedes dieser Projekte einen herben Verlust dar.



Das reine Büroquartier südlich des Landhausviertels erhebt sich auf einem künstlichen Sockel zwischen dem Hammerpark und dem Niederösterreichring – und öffnet sich weder zum einen noch zum anderen hin. Auch dem Freiraum zwischen den vier Baukörpern wird wenig Bedeutung geschenkt: Der Zugang zu den Büros erfolgt mehrheitlich über die Tiefgarage – und wer von einem Baukörper zum anderen möchte, braucht nicht vors Haus zu treten, sondern nutzt die gläsernen Verbindungsgänge.



Dieser urbanistischen Ödnis wird bemühte Architektur entgegengesetzt: Schräge Baukörper, eigenwillige, ums Eck gezogene Fenster oder auch „Kunst im öffentlichen Raum“ sollen dem Ensemble etwas Besonderes geben.



Die neue Landeszentrale von Arbeiterkammer und ÖGB unweit des St. Pöltner Hauptbahnhofs zeigt aufs erste mehr städtebauliche Ambition. Der kammartige Baukörper bildet zur Straße hin einen öffentlich zugänglichen Platz sowie drei mehrheitlich begrünte Höfe. Allerdings fehlt der „Piazza“ jegliche Lebendigkeit, zumal sich in den platzbildenden Trakten ausschließlich Büros befinden. Und die Grünhöfe bleiben meist menschenleer, da sie durch Zäune abgeriegelt sind.



Zur Verwaisung der Freiräume trägt wohl auch bei, dass die Anlage durch eine überdachte Brücke direkt mit einer großzügigen Hochgarage verbunden ist, über die die meisten Angestellten ihren Arbeitsplatz erreichen. Das Parkhaus soll sogar noch erweitert werden – und das obwohl die Stadt St. Pölten dem Bauherrn extra ein bahnhofsnahes Grundstück zur Verfügung gestellt hatte, um möglichst vielen Beschäftigten einen autofreien Arbeitsweg zu ermöglichen.





Der Bürokomplex an der Dr. Bruno Kreisky-Straße bemüht sich kaum um architektonische oder urbanistische Gefälligkeit, sondern bringt den Charme von Gewerbegebieten dicht an St. Pöltns Zentrum heran. Dementsprechend parken hier Autos im Freiraum, obwohl es eine Tiefgarage gibt.



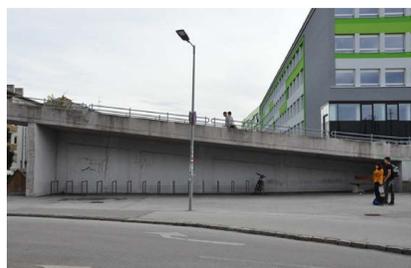
Abgesehen davon wiederholen sich aber die bereits bekannten städtebaulichen „Prinzipien“, allem voran die abweisende Haltung gegenüber dem Umfeld. Dabei zeigt die Front zur Defreggerstraße hin beinahe schon Festungscharakter. Ist es tatsächlich vermessen, von heutigen Bürobauten zu verlangen, Stadträume zu bilden, durch die man als Passant freiwillig schlendern würde?



Inmitten der Autoabstellfläche ist immerhin noch Platz für etwas Gartengestaltung. Da darunter allerdings die Tiefgarage liegt, fällt die „Begrünung“ eher spärlich aus.



Auch Bildungsbauten, die problemlos mit Wohn-, Büro- oder Geschäftsnutzungen verwoben werden könnten, folgen längst dem Trend, sich auf einem eigenen Campus von der umliegenden Stadt abzusondern. Das jüngst – leider recht unsensibel – sanierte und erweiterte Bundesschulzentrum am Schießstattring zeigt „modernen“ Städtebau in „Perfektion“: ein in sich gekehrter Gebäudekomplex, um ein Vielfaches größer als alle Bauten der Umgebung, entlang einer vier-spurigen Straße – und von dieser getrennt durch breites, nicht nutzbares Abstandsgrün. Mehr kann man nicht tun, um trotz der täglichen Frequenz von 2.500 Jugendlichen das Entstehen jeglicher Urbanität zu verhindern. Passend zu diesem Städtebau, müssen die Fußgänger hier, ganz in der verkehrsplanerischen Manier der 1960er Jahre, mittels einer Überführung die Straße queren.



Dass es auch anders geht, zeigt eine der größten heimischen Versicherungen, die geradezu musterträchtig ihre Bauherrenverantwortung gegenüber der Stadt wahrgenommen hat: Ihre Landesdirektion am Schießstattring ist kaum als Bürokomplex erkennbar und folgt der für St. Pöltn charakteristischen Blockrandbebauung – wobei Geschäftslokale in der Erdgeschoßzone sowie Wohnungen im Dachgeschoß für eine funktionale Durchmischung sorgen. Eine kaum wahrnehmbare Tiefgarage nimmt alle parkenden Fahrzeuge auf. Dafür wird der von der Straße abgeschirmte Innenbereich von einem großzügigen, öffentlich zugänglichen Park eingenommen – den die Bewohner der Nachbarschaft über Fußwege von allen Seiten erreichen können.



Projekte wie dieses, interessanterweise von einem privatwirtschaftlichen Unternehmen gebaut, schaffen einen urbanen Mehrwert – und demonstrieren, dass stadträumliche Qualität durchaus zumutbar und leistbar ist. St. Pöltn wäre gut beraten, von Investoren und Baurägern künftig einen ähnlich menschengerechten Städtebau einzufordern. Und umso mehr müssen öffentliche und halböffentliche Bauvorhaben wieder eindeutig stärker Bauherrenverantwortung für das „Gesamtkunstwerk Stadt“ zeigen als bisher.



Dass unser autodominiertes Städtebau freilich nicht allein in der Verantwortung der Bauherren liegt, sondern auch von jenen öffentlichen Stellen vorangetrieben wird, die hochrangige Straßen bis in die Stadtzentren hineinführen, zeigt sich am Siegfried Ludwig-Platz, dem Kreuzungsbereich von Schulring und Niederösterreichring: Beidseits der beiden Bundesstraßen verblieben als Baufelder nur noch verkehrsbelastete „Restflächen“ – und der Freiraum signalisiert allen nichtmotorisierten Menschen, dass sie eigentlich fehl am Platz sind.





Letztendlich ist die städtebauliche Situation aber auch ein Spiegel der Gesellschaft. In den Renaissancestädten Italiens war die Schönheit der Stadt ein zentrales Ziel der Ratsherren und der ganze Stolz ihrer Bürger. Auch hierzulande zeigen historische Städte, wie wichtig deren bauliche und gestalterische Qualität sowohl den Machthabern als auch der Bevölkerung jahrhundertlang war. Der modernen, automobilen Konsum- und Wegwerfgesellschaft hingegen scheint die Ästhetik der Stadt kein Anliegen mehr zu sein, oder aber sie hat das Sensorium dafür verloren. Denn anders ist nicht zu erklären, welche unglaubliche Stadtzerstörung und -verunstaltung wir in den vergangenen 50 Jahren mitverantworten oder zumindest zulassen konnten – und wie gut wir damit zu recht kommen, dass es unvermindert so weitergeht.

Der Kreuzungsbereich von Praterstraße, Goldegger Straße und Daniel Gran-Straße ist nur ein Beispiel für diesen baukulturellen Niedergang, wie er sich zigtausendfach in ganz Österreich und hundertfach in St. Pölten darstellt – nicht bloß am Stadtrand, sondern auch, wie hier, fünf Gehminuten vom Hauptbahnhof weg. Flankiert wird die Kreuzung, an der gründerzeitliche Häuser ebenso wie Bauten aus der Nachkriegszeit noch von einer ganz anderen Ära des Städtebaus zeugen, von zwei Autohändlern und zwei Tankstellen – wovon eine bereits aufgelassen ist.



Keine der Nutzungen hier wird dem Standort, nur einen Steinwurf von St. Pöltens Innenstadt entfernt, auch nur ansatzweise gerecht – weder hinsichtlich ihrer Funktion, noch in ihrer architektonischen Erscheinung. Vorsichtig formuliert, muss sowohl die Ansiedlung von Autohändlern als auch die Errichtung gleich zweier Tankstellen als großes stadtplanerisches Missverständnis bezeichnet werden. Die Rechtfertigung, es handle sich dabei um Relikte aus vergangenen Jahrzehnten, verfängt nur bedingt. Denn gleich neben einem der beiden Autohändler entstand vor nicht allzu langer Zeit ein Supermarkt in jener flächenvergeudenden Manier, wie er selbst am Stadtrand nicht mehr genehmigt werden sollte: mit viel Platz für das ebenerdige Abstellen der Kundenfahrzeuge – während in den Wohnbauten vis-à-vis Menschen auf sechs Etagen übereinander gestapelt werden. Während die Pendler in der Hochgarage dahinter bereitwillig mehrgeschoßig parken, scheint dies den Kunden des Supermarkts nicht zumutbar zu sein. Wie wird man in ferner Zukunft über uns urteilen, wenn dieser Städtebau als historisch gilt – und daraus Rückschlüsse auf unsere Gesellschaft gezogen werden?



Mit besonderer Sensibilität sollten städtebaulich relevante Maßnahmen im historischen Zentrum erfolgen – zumal hier nicht nur schlechte Strukturen neu geschaffen, sondern auch seit Jahrhunderten funktionierende Strukturen zerstört werden können. Umso größer ist somit die planungspolitische Verantwortung des Rathauses. Für das Großprojekt „Karmeliterhof“, das derzeit in der Dimension eines ganzen Baublocks unmittelbar neben dem hochbarocken ehemaligen Karmeliterinnenkloster entsteht, gab es zunächst Pläne für eine Neubebauung mit altstadtypischer Nutzungsmischung: mit Wohnungen, Geschäften, öffentlichen und kulturellen Einrichtungen – unter anderem einer Erweiterung des angrenzenden Stadtmuseums. Leider aber hat die Stadt das ursprünglich kommunale Grundstück an einen Immobilieninvestor verkauft, ehe das Bauvorhaben fixiert war, und so nahm es den Lauf vieler solcher Projekte: Die Kalkulationen und Intentionen des Bauherrn änderten sich – und so realisiert er nun quasi ein reines Wohnquartier.

