



ZEITGENÖSSISCHER WOHNBAU

Partizipativer Wohnbau, selbstbestimmte Bau-gruppenprojekte, nachbarschaftliches Wohnen, autofreies Wohnen, gemeinschaftliches Gärtnern: Innovationen quer durch ganz Österreich zeigen, dass der Wohnbau in den letzten Jahren gehörig in Bewegung gekommen ist. Blickt man freilich auf das aktuelle Wohnbaugeschehen St. Pöltens, stellt man fest, dass die hiesigen Wohnbauträger von diesen Entwicklungen bis dato mehrheitlich unbeeindruckt geblieben sind. Ob nahe der Innenstadt, ob am Stadtrand: Viele zeitgenössische Wohnanlagen sind – ungeachtet ihrer gefälligen Fassaden – nach wie vor recht banale Stapelungen von Wohnraum mit knapp bemessenen, lieblosen Freiflächen dazwischen. Wichtiger als Gemeinschaftseinrichtungen oder eine entsprechende Nahversorgung erscheint die Unterbringung der Autos – zumal sie den Bewohnern ermöglichen, all das, was am Wohnort fehlt, in anderen Teilen der Stadt bequem zu erreichen. Was also hat sich in den letzten 50 Jahren Wesentliches verändert?

Mehr als nur vier Wände?



Unverändert gilt: Schlechter Wohnbau ist und bleibt eine Triebfeder für Verkehr sowie für die Auflösung der kleinteilig durchmischten Stadt in separierte Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitviertel. Und nicht zuletzt ist er ein Hauptgrund dafür, dass viele Menschen ihr Wohnglück weiterhin im Einfamilienhaus am Stadtrand suchen. Wenn St. Pölten diesen Entwicklungen gegenübersteht, ist es gut beraten, den Wohnbau durch verbindliche Qualitätskriterien, taugliche Wettbewerbe oder auch engagierte Beiräte auf ein höheres Niveau zu heben.



Eine neu errichtete Siedlung unweit des Voith-Platzes offenbart die Stagnation im heutigen Wohnbau. Wie in der benachbarten Wohnanlage aus den 1970er Jahren wird der Freiraum überwiegend zum Abstellen von Autos genutzt – obwohl die Neubauesiedlung über eine Tiefgarage verfügt!



Wenig verwunderlich, verwildern viele der winzigen Gärten vor den Erdgeschoßwohnungen: Wer legt sich schon auf einem Parkplatz in die Sonne?

Von den genutzten Gärten oder Loggien sind viele geradezu verbarrikiert, fast so, als ob die Bewohner ihr Wohnumfeld ausblenden möchten. Zumindest der gemeinschaftliche Grünraum über der Tiefgarage lohnt den Anblick tatsächlich nicht.



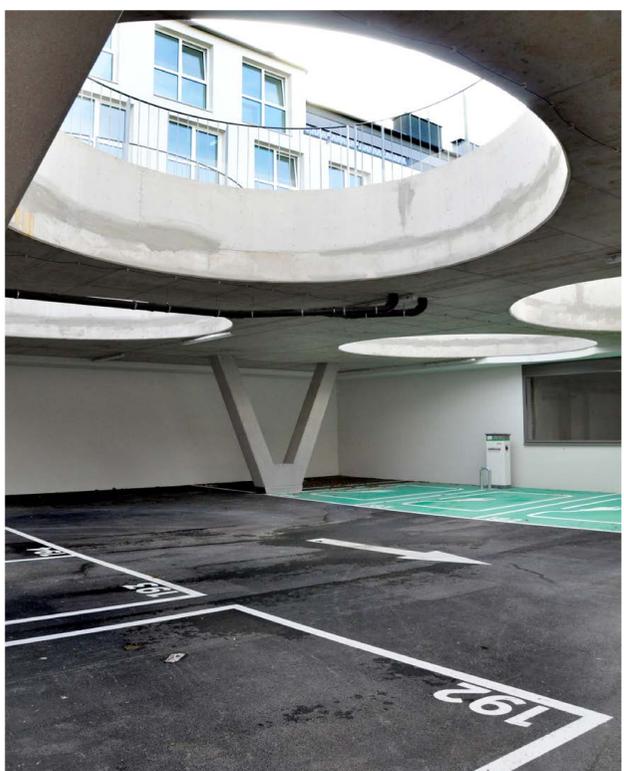
In Spratzern entstand jüngst eine vergleichsweise ambitionierte Wohnanlage, in der das gemeinschaftliche Grün merklich großzügiger ausfällt. Unverständlicherweise gibt es aber auch hier trotz dreier Tiefgaragen größere Parkplätze – und das nicht nur am Rande, sondern auch inmitten der Siedlung.



Ebenfalls befremdend ist, dass die wuchtigen Einfahrten zu den Garagen zwischen die Wohnbauten hineingezwängt wurden – als ob der Platz hier nicht besser für größere Privatgärten Verwendung finden hätte können.

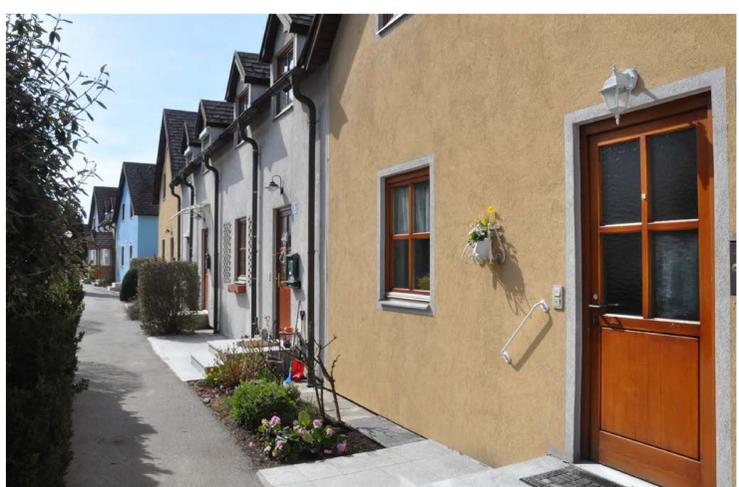


Eher die Regel als die Ausnahme: Auch der Wohnbau in Wagram zeigt trotz einer Tiefgarage – offensichtlich ungenutzte – Parkplätze, auf Kosten des Grünraums für die Bewohner.



Selbst in zentraler Lage, wie hier, wenige Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt, meinen Bauträger, nicht ohne zusätzliche ebenerdige Stellplätze auszukommen: in diesem Fall für Kunden eines Geschäftslokals, das die Wohnbaugenossenschaft – löblicherweise – im Erdgeschoß errichtet hat, aber bisher nicht vermieten konnte. Der Preis dafür: eine stadträumlich unattraktive Einfahrtssituation – und damit die Parkplätze auch natürliches Licht bekommen, wurde der darüberliegende Dachgarten durch mehrere „Sonnenfenster“ zerstückt.

Ursprünglich sollte die Wohnbaugenossenschaft die danebenstehende alte Straßenbahnremise, ein denkmalgeschütztes Stück St. Pöltner Stadtgeschichte, sanieren und mit einer attraktiven Nutzung, etwa Gastronomie, in das Gesamtprojekt integrieren. Tatsächlich blieb die Ruine aber unangetastet und wurde durch einen Zaun fein säuberlich vom Wohnbau getrennt. Inzwischen hat sie erneut den Eigentümer gewechselt – was aus ihr wird, ist weiterhin unklar.



St. Pölten verfügt sehr wohl auch über gelungene Wohnanlagen aus jüngerer Zeit, doch scheinen sie nur von geringer Vorbildwirkung zu sein. Ein positives Beispiel ist die Siedlung in Stattersdorf, westlich des Harlander Bachs. Ihre postmoderne Architektur mag von heutigen Geschmacksvorstellungen inzwischen überholt sein. Doch überzeugen die Qualität der privaten und gemeinschaftlichen Grünräume, der nachbarschaftsfördernde Charakter der Anlage sowie die konsequente Verfrachtung der Autos unter die Erde nach wie vor.





Mit hohem Anspruch traten der Bauträger und die Architekten der vier freifinanzierten Wohnhäuser in der Maximilianstraße an: Sie sollten innovativ und dank einer neuen, kostensparenden Bauweise leistungsfähig sein. Ein Jahr nach ihrer Fertigstellung stehen jedoch auffallend viele Wohnungen leer. Was an mitunter schwer zu möblierenden Räumen liegen mag, die dem „Innovationsanspruch“ der Baukünstler geschuldet sind, oder vielleicht auch daran, dass der Bauträger die Einsparungen bei der Konstruktion am Ende doch nicht an die Mieter weitergegeben hat.



Tatsächlich augenfällig – und preistreibend – ist der hohe Anteil an Erschließungsflächen, die offenbar von niemandem genutzt, aber von allen mitbezahlt werden. Qualitätsmindernd wiederum erscheinen die Betonsäulen, die partout vor den Fenstern zahlreicher Wohnungen angeordnet wurden.



An den Laubengängen vor den Wohnungen fällt auf, dass hier fast vollständig jene Blumentöpfe, Klappsessel, Kinderspielsachen und sonstigen Versatzstücke fehlen, die bei anderen Wohnbauten aus einem solchen Erschließungsweg eine Art zweiten Balkon, einen bunten, nachbarschaftlichen Freiraum unmittelbar vor der Wohnungstür machen. Recht wenig Lebendigkeit vermitteln auch die an sich großzügigen, aber streng gestalteten Höfe.



Größere Projekte, selbst aus der Feder namhafter Architekten, der Begutachtung eines unabhängigen Gestaltungs- oder Planungsbeirats zu unterziehen, könnte St. Pölten, seiner Baubehörde und im Endeffekt auch den privaten Bauherren künftig helfen, architektonische, stadtgesterische und auch wirtschaftliche Fehlentscheidungen besser zu vermeiden.



Mit einer ernsthaften Qualitätssicherung im sozialen Wohnbau wäre die Neubausiedlung in Pottenbrunn garantiert nicht so realisiert worden. Auf eine Tiefgarage hat man hier gänzlich verzichtet – und den Parkplatz sozusagen zum Zentrum der Anlage gemacht. Rings herum sind die Wohnungen angeordnet, die mitunter auf drei Seiten (!) von fahrenden oder abgestellten Autos umgeben werden.



Weniger Platz blieb für die Gärten der Erdgeschosswohnungen, die mitunter aberwitzige „Größen“ und Zuschnitte aufweisen. Ähnlich „liebepoll“ geplant wirkt der Kinderspielplatz ...



Unterschieden wird dieses Qualitätsniveau noch von den Studentenwohnhäusern zwischen der Herzogenburgstraße und der Tullnerfelderbahn. Obwohl ihre Quadratmeter-Mieten deutlich höher als die durchschnittlichen Wohnpreise in solchen Lagen sind, bieten sie kaum mehr als Baracken- oder Containersiedlungen – weder baulich, noch hinsichtlich ihrer Freiraumgestaltung.

