

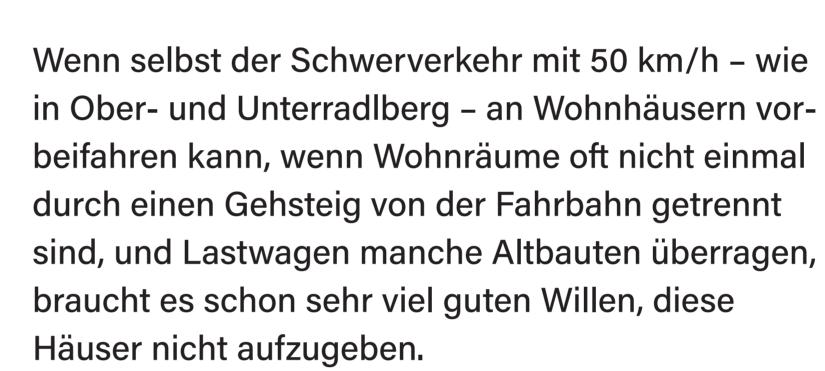
## Von Zentren zu Ein Charakteristikum St. Pöltens ist, dass es infolge großzügiger Eingemeindungen noch zahlreiche alte Ortskerne mit vielen siedlungs-

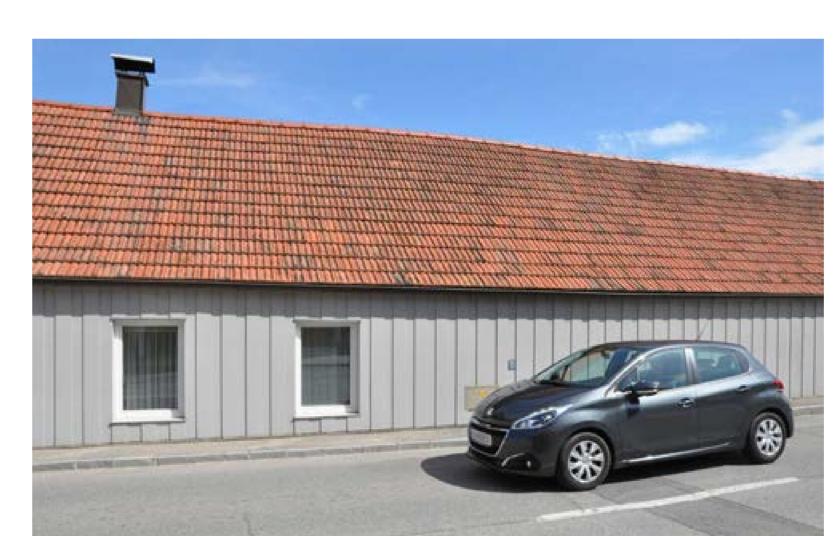
Ein Charakteristikum St. Pöltens ist, dass es infolge großzügiger Eingemeindungen noch zahlreiche alte Ortskerne mit vielen siedlungsgeschichtlich bedeutsamen Bauten und Ensembles im Stadtgebiet gibt. Diese sind, historisch gewachsen, zur jeweiligen Hauptstraße hin orientiert – weshalb die meisten Zentren einstiger Landgemeinden heute unter starkem Durchzugsverkehr leiden. Das macht die ohnehin schwierige Erhaltung von Ortskernen und ihrer Vitalität zu einer beinah unlösbaren Aufgabe.























Das Beispiel Ochsenburg zeigt, wie sehr die Dorfbewohner am Ort und ihren alten Häusern hängen. Trotz des Durchzugsverkehrs sieht man mehrere frisch sanierte Bauten. Doch wäre es verfehlt, allein darauf zu hoffen: Mindestens so viele Objekte zeigen untrügliche Verfallserscheinungen. Ihre Eigentümer brauchen Unterstützung – auch durch Eindämmung der platzgreifenden Dominanz des Verkehrs.

























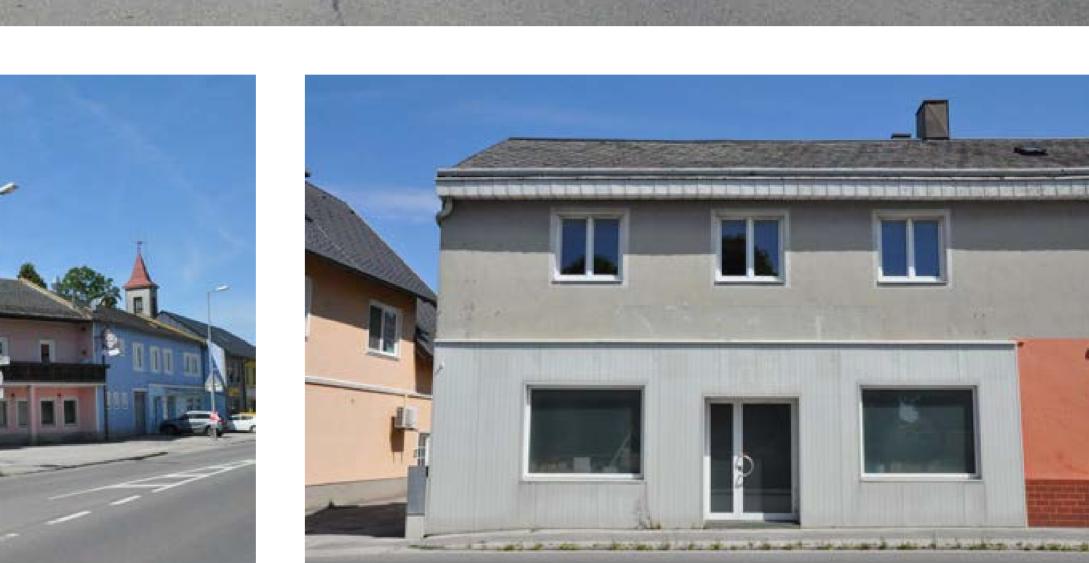


Ob Harland, Waitzendorf oder St. Georgen: Die Verkehrsbelastung der alten Dorfkerne führt unweigerlich zu Leerstand und Niedergang von Wohnhäusern, Bauernhöfen und Geschäftslokalen. Damit schwinden für jene, die noch bleiben, die dörfliche Nachbarschaft, die Nahversorgung und damit schließlich auch die Lebensqualität.



























Ein komplett anderes Bild bietet Ratzersdorf: Der Ort hatte das Glück, dass der Durchzugsverkehr nicht durch seine alte Hauptstraße strömt, sondern auf der Bundesstraße am Ortstrand vorbeifließt. Der eindrucksvolle Zustand des historischen Baubestands und der Charme von Dorfstraße und Hauptplatz zeigen, wie auch andere Ortskerne ohne Verkehrsbelastung aussehen könnten.



In anderen Teilen des historischen Orts hingegen nehmen die Verkehrsflä-chen mehr, ja offenbar zu viel Platz ein, um sie für andere Nutzungen attraktiv zu halten.



Ähnlich, wenn auch nicht vergleichbar, ist die

Situation in Pottenbrunn: Das alte Zentrum mit Kirche



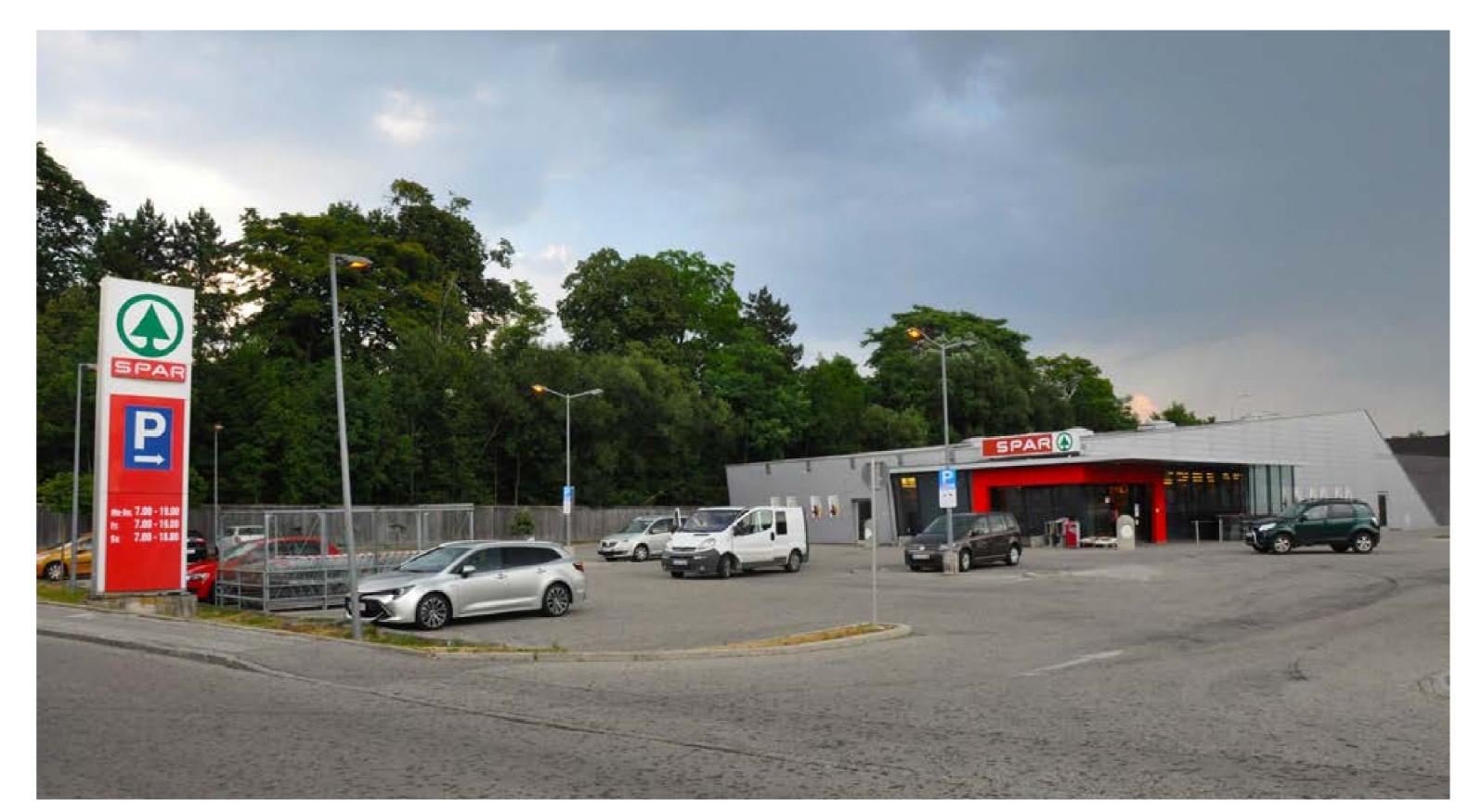








Vorbildlich ist ein Versuch zur Stärkung des Zentrums in Form eines multifunktionalen Neubaus direkt an der stark befahrenen Hauptstraße: Darin finden sich ein Café, eine Bankfiliale, eine Apotheke und ein Ärztezentrum, aber auch Büros sowie im hinteren, verkehrsabgewandten Bereich einige Wohnungen. Abgesehen von wenigen oberirdischen Stellplätzen stehen die Autos in der darunterliegenden Tiefgarage. Wie wenig solches nach wie vor selbstverständlich ist, zeigt das Nachbargrundstück, wo ein eingeschoßiger Supermarkt mit ebenerdigem Parkplatz die übliche Form der "Ortsentwicklung" repräsentiert.



Bauliche Maßnahmen zur Attraktivierung des Innenbereichs wären auch im Zentrum von Harland, das infolge der Industrialisierung des späteren Stadtteils von St. Pölten errichtet wurde, von Nöten. Derzeit wird die große Mitte, um die herum die gründerzeitlichen Gebäude von Amtshaus, Schule und einer Werkssiedlung sowie die Kirche und einige Wohnbauten aus jüngerer Zeit stehen, von einem unbefriedigend gestalteten Hauptplatz samt parkenden Autos eingenommen. Die Verkehrsflächen zu reduzieren, die verkehrsfreien Flächen neu zu gestalten und die derzeit zusammenhanglose Bebauung zu einem Ganzen zu verbinden, erscheint als Grundvoraussetzung für einen vitaleren Ort.

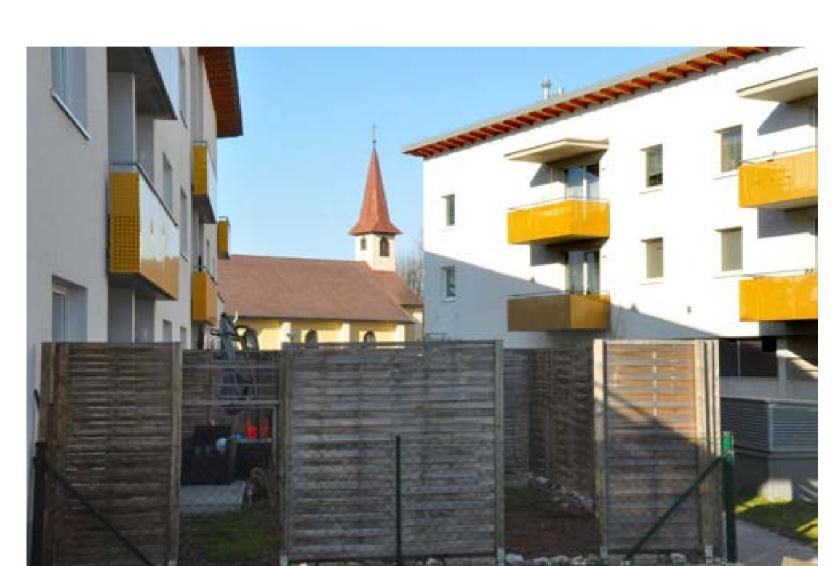






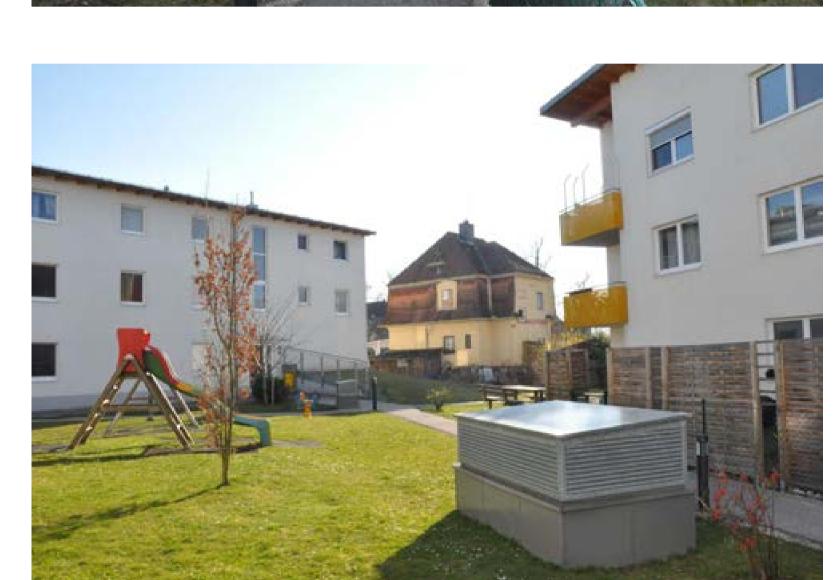


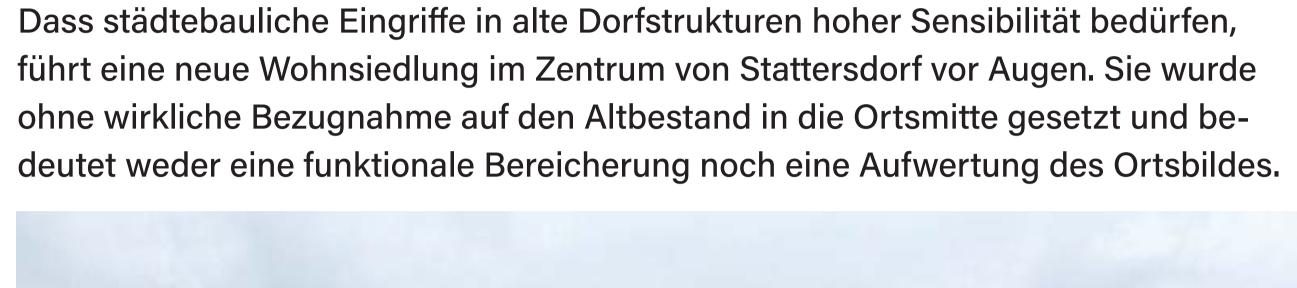


















Die ruinösen Effekte des Autoverkehrs auf die Substanz und die Vitalität der straßenbegleitenden Bebauung beschränkt sich freilich nicht auf die alten Ortskerne. Im dicht bebauten Stadtgebiet ist dieses Problem ebenso virulent wie entlang der Ausfallstraßen an der Peripherie. Zumal neue Umfahrungen nur selten möglich sind, ohne neue Betroffene zu schaffen, wird eine Besserung kurzfristig nur durch Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit – und langfristig nur durch Reduzierung der Verkehrsmenge in bebauten Gebieten möglich sein.

























Was passiert, wenn ein Quartier nur Erschließungsverkehr, aber keinen Durchgangsverkehr aufnehmen muss, zeigt die Bachgasse im Norden St. Pöltens. Sie ist, wie leider allzu oft üblich, beidseitig verparkt, weder verkehrsberuhigt, noch besonders begrünt oder gestaltet, und schon gar keine Spielstraße. Aber trotzdem sind die Altbauten hier in einem auffallend guten Zustand – und: Wie in vorautomobiler Zeit spielen die Kinder hier ganz selbstverständlich auf der Fahrbahn – weil die Bachgasse in diesem Abschnitt eine Sackgasse ist, und kein einziges Auto sie unnötig frequentiert.

