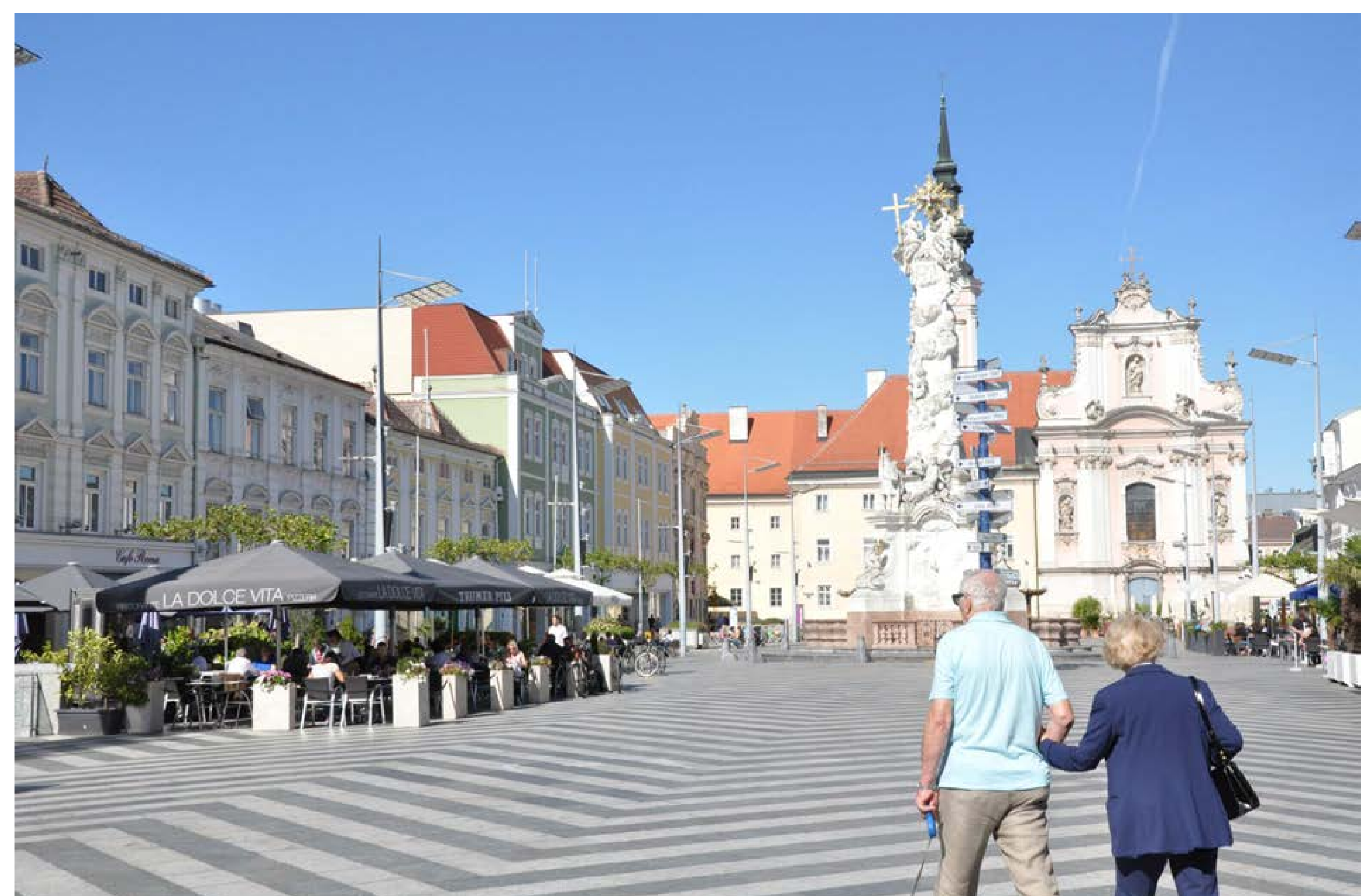




# HISTORISCHES ZENTRUM

Die Altstadt von St. Pölten offenbart in vielen Bereichen, was eine nachhaltige Stadtentwicklung, was eine lebenswerte Stadt heute ausmacht. Ihre zeitlosen Qualitäten sollten durchaus als Maßstab für das Bauen und Gestalten auch in den übrigen, jüngeren Stadtteilen gesehen werden. Augenfällig ist etwa die Hochwertigkeit des öffentlichen Raums – überall dort, wo der Autoverkehr zurückgedrängt wurde.

# Modell für den Rest der Stadt



Wo die Straßen und Plätze nicht bloß als Verkehrsräume dienen, sind auch die historischen Gebäude in mehrheitlich gutem Zustand und die traditionelle Geschäftsstruktur noch weitgehend intakt – nur ein Faktor des urbanen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Kultur, Soziales und Freizeit, der das Zentrum kennzeichnet.



Allen voran der Innenstadthandel profitiert von der Nähe des Hauptbahnhofs und der dadurch guten Vernetzung mit dem näheren und weiteren Umland. Während der Bahnhof in anderen Städten oft relativ weit außerhalb des Zentrums liegt, schließt er in St. Pölten direkt an die Altstadt an. So wird man hier von der Schallerhalle aus auch nicht durch eine neue Shopping Mall gelotst, sondern betritt unmittelbar die Fußgängerzone der Kremser Gasse.



Auffallend ist das relativ hohe Niveau der meisten Althausanierungen in der Innenstadt – vergleicht man mit anderen Städten oder auch mit den Außenbereichen St. Pöltens. Die Geschäftsportale und Werbesignets des Einzelhandels sind hier halbwegs zurückhaltend, sodass nach wie vor die Gebäudefassaden den Straßenraum bilden – auch das keine Selbstverständlichkeit, wie man aus anderen, autogerechten „Geschäftsstraßen“ außerhalb des Zentrums nur zu gut weiß. Nicht zuletzt trägt die dezente Freiraumgestaltung, beginnend bei der Straßenpflasterung bis hin zur „Stadtmöblierung“, zur Attraktivität der gesamten Fußgängerzone bei.





Dass Einkaufszentren nicht zwingend einen urbanistischen Störfaktor darstellen, zeigt die „Promenade“. Sie beweist, dass moderner Einzelhandel auch auf mehreren Geschossen und ohne ebenerdige Parkplätze funktionieren kann – und ist zu Fuß, per Rad und dank der Bahnhofsnahe auch mit öffentlichem Verkehr optimal erreichbar. Ihre städtebauliche Einbindung in die umgebende historische Struktur ist vorbildlich. Selbst die seitlichen und rückwärtigen Fassaden sind darum bemüht, mehr als nur Anlieferungs- oder abweisende Fronten zu sein. Auch das durchaus eine Best Practice, die St. Pölten auf sein restliches Stadtgebiet übertragen sollte.

Natürlich gibt es auch Problemzonen in der Altstadt. Da ist etwa der unübersehbare Leerstand von Erdgeschossen in der Wiener und der Linzer Straße, der sich über kurz oder lang auch auf die Substanz der Gebäude niederschlägt. Viele Kaufleute machen dafür den Mangel an Parkplätzen mitverantwortlich. Doch sind die vitalsten Geschäftsstraßen der Altstadt ausgerechnet jene, die von Autos befreit wurden. Eher liegt die Chance beider kriselnder Straßen also in ihrer weitgehenden Verkehrsberuhigung.



In der Linzer Straße ist der Unterschied zwischen dem autoverkehrsfreien inneren und dem nach wie vor autoverkehrsbelasteten äußeren Abschnitt offensichtlich: Hier ein attraktiver Stadtraum mit intakten Gebäuden und hoher Aufenthaltsqualität, dort ein verödeten Straßenzug, in dem das Auto den Menschen an den Rand drängt.





Wie sehr das Auto selbst hochwertigste Bereiche der Altstadt in Beschlag nimmt, zeigt das Domviertel. Zwar soll zumindest der Domplatz bis 2024 autofrei sein, doch scheint dies politisch nur um den Preis einer neuen Tiefgarage unter dem Klostersgarten mit 270 Stellplätzen möglich zu sein. Verkehrsplanerisch wäre das ein Rückfall um viele Jahrzehnte! Man erinnere sich: 1961 war St. Pölten die zweite Stadt Österreichs, die eine Fußgängerzone geschaffen hat, weil man erkannt hatte, dass Autos das historische Zentrum zerstören. Und nun will man den Verkehr 60 Jahre später wieder hereinholen? Zudem: Das große Parkhaus am Hauptbahnhof ist nur gut 100 Meter vom Klostersgarten entfernt. Angesichts solcher Planungen, scheint es noch völlig offen, ob und wann auch die anderen Freiräume des Domviertels umgestaltet, gegebenenfalls begrünt und als Lebensräume zurückgewonnen werden.



Der Konflikt zwischen menschengerechter und autogerechter Stadt zeigt sich auch in den Durchgängen und Höfen der St. Pöltner Altstadt. Während die einen als Einkaufspassagen, Gastgärten oder gemeinschaftliche Grünanlagen dienen, werden andere als Abstellplätze feilgeboten und der Verödung preisgegeben.



Wie groß das Potential der für St. Pölten so charakteristischen Altstadtthöfe ist, zeigt – trotz eines gewissen Sanierungsbedarfs und auch hier parkender Fahrzeuge – der Löwenhof: Auf engstem Raum finden Wohnungen, Geschäfte, Dienstleister, ein Gasthaus, Kunst- und Kulturinitiativen sowie ein Grünhof Platz – und bilden beinahe ein kleines Dorf inmitten der Stadt. Kleinräumige Nutzungsdurchmischung als städtebauliche Maxime im Neubau auch außerhalb des Zentrums vorzugeben, würde einen Quantensprung in der urbanistischen Entwicklung ganz St. Pöltens ermöglichen.



Geradezu als Wunde in der Altstadt muss der gesamte Bereich um das Möbelhaus Leiner bezeichnet werden. In weiten Teilen mutet dieses Viertel wie ein schäbiges Gewerbegebiet an, mancherorts ist man sogar an Bilder von Kriegszerstörungen erinnert. Es ist des historischen Zentrums von St. Pölten absolut unwürdig, dass einige Firmen es wie ihren Hinterhof missbrauchen. Seit der Übernahme von Leiner durch die Signa Holding hat St. Pölten als Hauptsprechpartner für eine tiefgreifende Neugestaltung dieses Quartiers kein in der Stadt verwurzelter Unternehmen mehr, sondern einen internationalen Real Estate-Player. Dies wird zur Nagelprobe für die Stadtregerung, wie sehr es ihr gelingt, urbanistische Qualitäten gegen immobilienwirtschaftliche Interessen durchzusetzen.

