

MARIA- TROSTER STRASSE

eine Grazer Einfahrtsstraße!

Eine Dokumentation
zusammengestellt von
DI Heinz Rosmann
Stand 7. Februar 2014

Bis auf die gesondert ausgewiesenen,
wurden alle Bilder 2013/2014
von dem Verfasser aufgenommen.



Einfahrtsstraßen als Visitenkarten einer Stadt

Einfahrtstraßen werden täglich von tausenden Menschen frequentiert – von Berufspendlern, Schülern, Studierenden, etc. und vor allem von Gästen, die sich dem Stadtzentrum mit einer gewissermaßen positiven Erwartungshaltung nähern – sie sind daher **ein wichtiger Imagerträger für die Stadt** und können städtebauliche Qualitäten, aber auch das Gegenteil davon vermitteln.

Diese für das Stadtbild bedeutenden Straßen haben durchaus einen **eigenständigen (unverwechselbaren) Charakter**, der noch stark von der historischen Entwicklung geprägt wird, **der aber zunehmend durch Überformungen, wie schlecht eingefügte (überdimensionierte) Bauten, Lärmschutzeinrichtungen, Nebengebäude und Garagen oder Altstoff-Sammelstellen, aber auch durch den rapiden Verlust an Grünsubstanz beeinträchtigt wird.**

Ein attraktives Straßenbild entsteht durch das Zusammenwirken aller Gestaltungselemente zu einer erkennbaren Gesamtqualität. Es liegt am Bemühen aller dafür Verantwortlichen, die für einen gesamten Straßenraum relevanten Gestaltungsziele und die für die Umsetzung notwendigen Planungsinstrumente – **Räumliches Leitbild und Bebauungspläne** – zu entwickeln und einzusetzen. Nur so können sich die vielen Einzelentscheidungen in ein Gesamtbild einfügen.

4.0. Stadtentwicklungskonzept

am 28. Feb. 2013 vom Grazer Gemeinderat einstimmig beschlossen:

§ 27 – Siedlungsraum und Bevölkerung

die dafür erforderlichen Ziele und Maßnahmen verordnet:

(4) Weitere Aufwertung des öffentlichen Raumes und des Wohnumfeldes durch:

- *Gestaltung der öffentlichen Straßen, ...*
- *Schutz, Pflege und Erweiterung der vorhandenen Stadtvegetation*
- *..., Baumpflanzungen entlang von Straßenzügen*
- *Begleitgrün an Verkehrsbändern.*

*(7) Intensivierung der **Bebauungsplanung** zur Sicherung der städtebaulichen Qualität und des Landschaftsbildes:*

- *In für die Wahrnehmung der Stadt wichtigen Bereichen (z.B: an **Einfallstraßen**)...*

Beispiel Mariatrosterstraße: Baumpflanzungen

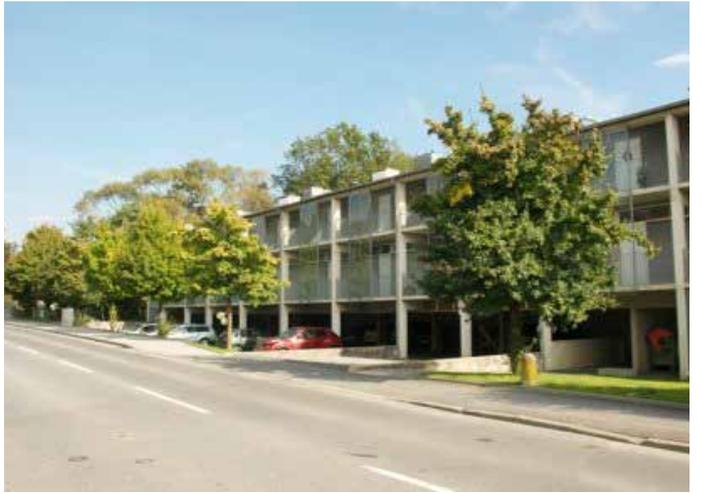
Am Beispiel der Mariatrosterstraße sollen im Folgenden die (noch) vorhandenen Qualitäten aber auch die gravierendsten Problemfelder dargestellt werden:

Mit wenigen Ausnahmen wird der Straßenraum durch frei stehende Gebäude bestimmt, die von der Straßengrundgrenze zurückgesetzt und von intensiver Begrünung umgeben sind. Da die zu geringe Straßenbreite Alleepflanzungen auf öffentlichem Gut nicht ermöglicht, markieren den Straßenraum in vielen Bereichen straßenbegleitende Baumreihen auf Privatgrund.

Idealtypisch sind für die Mariatrosterstraße:

- **Hecken** oder transparente Zäune mit dahinter gepflanzten Hecken an der Straßengrundgrenze und entlang der Gehsteige,
- **Vorgärten** mit intensiver Bepflanzung und straßenbegleitenden Baumreihen,
- **Grünstreifen** mit großkronigen Baumreihen vornehmlich bei Parkplätzen.





Bestehende Hecken, Bäume und neu bepflanzte Vorgärten

Intensivierung der Grünsubstanz entlang der Straße

Diese dokumentierte Grünsubstanz – Bäume, Hecken, Vorgärten, Parkplatzbegrünungen, etc. - entsteht nicht ohne Einsatz, sondern sie ist das Ergebnis konsequenter Verhandlungen der Stadtplanung mit den Bauwerbern und den daraus resultierenden Auflagen in den Behördenverfahren.

In Anbetracht der uneinheitlichen Baustrukturen an den Einfallstraßen kommt dem verbindenden „Grün“ eine städtebaulich erhöhte Bedeutung zu und sollte als Mindestanforderung bei allen Bauvorhaben im Sinne der verordneten Ziele im Stadtentwicklungskonzept durchgesetzt werden.



stattdessen: Plakatwände, Carports, Müllsammelstellen

Im Gegensatz dazu wurden in den letzten Jahren immer wieder Bauvorhaben realisiert, die auf das Straßenbild und die städtebaulichen Gesamtzusammenhänge wenig bis gar keine Rücksicht nahmen und somit die städtebauliche Qualität der Stadteinfahrt empfindlich stören und den Erlebniswert der Stadt herabsetzen.

Im Folgenden sollen dies einige Beispiele dokumentieren: Die stattliche Villa wurde durch Zu- und Umbauten intensiver genutzt und dem ist beinahe die gesamte umgebende Grünanlage zum Opfer gefallen. Das Straßenbild wird nunmehr von den „erhalten gebliebenen“ Plakatwänden, einem Flugdach für PKWs und einem für Abfallbehälter direkt an der Straßengrundgrenze bestimmt. Anstelle des ehemaligen Vorgartens befindet sich eine PKW-Abstellfläche. **Auf eine gärtnerische Gestaltung und auf Baumpflanzungen wurde verzichtet.**



Beispiel: Mariatrosterstraße 151

Folgen des Rechts „auf Ausnutzung der maximalen Bebauungsdichte“

Die Gesamtbebauung verdichtet den Raum bis zum Maximum und lässt keine städtebaulich-architektonische Qualität erkennen – ein weiteres Beispiel für „das Recht auf Ausnutzung der maximalen Bebauungsdichte. Sämtliche ehemalige Freiflächen wurden überbaut bzw. während der Bauzeit weitestgehend devastiert.



Beispiel: Mariatrosterstraße 151

dominante Lärmschutzwände und Garageneinfahrt

Der zweite Wohnkomplex tritt im Straßenraum dominant als Lärmschutzwand mit fix verglasten Belichtungsöffnungen in Erscheinung. Der Freibereich zwischen der Straße und dem Gebäude wirkt ungestaltet und wird lediglich als Tiefgaragenezufahrt, PKW-Abstellfläche und zur freien Unterbringung der Abfallbehälter verwendet.

Es erfolgte keine erkennbare Gestaltung dieser Freiflächen:

- Es existieren **keine Baum- und Strauchpflanzungen**.
- In einem rudimentären Grünstreifen wurden lediglich einige niedrige Gewächse als Andeutung einer Hecke gesetzt.
- An der nordostseitige Böschung, dies ist die einzige im Straßenraum erhaltene Grünfläche, die für eine Baumpflanzung geeignet wäre, wurde eine großformatige Plakatwand **neu errichtet, sodass diese Grünfläche für den Straßenraum keine Wirkung entfalten kann.**



Beispielswirkung? Zweigeschossige Lärmschutzwand.

Anstelle einer vorher intensiv bepflanzten Freifläche (siehe nebenstehendes Luftbild) entsteht gegenwärtig direkt an der Straßengrundgrenze eine zweigeschossige „Lärmschutzwand“, die im Bereich des Straßenniveaus offenbar als Garage dienen soll. Der Straßenraum und das Stadtbild werden durch diese brutal wirkende und ungegliederte Baumasse nachhaltig gestört.

Für eine solche Bauführung, die sicherlich **fatale „Beispielswirkungen“ nach sich ziehen wird**, dürfte es unter Anwendung der baugesetzlichen Bestimmungen und der städtebaulichen Beurteilungskriterien keine Baubewilligung geben.



der aktuelle Bau



Beispiel: Mariatrosterstraße 211

„Laubengänge“ zur Ausnutzung der Bebauungsdichte

Wie kann ein solches städtebauliches und architektonisches Missverständnis direkt an der Mariatrosterstraße überhaupt entstehen?

- Der Baukörper wurde ohne einen ausreichenden Abstand und ohne substanzielle Grünflächen unmittelbar an der Straße errichtet.
- Der Kubus zeigt nur die offenen Erschließungsflächen in dürtigster Materialität, Wohnungseingangstüren, Fenster von Nebenräumen und als Annex ein frei einzusehendes Gehäuse für die Abfallbehälter.

Bauten einer solch fragwürdigen Qualität sind das Resultat einer **Investorenhaltung**, die eine **Maximierung der Geschoßflächen** – offene Laubengänge und Stiegen werden nicht in die Bebauungsdichte eingerechnet (!) – zum alleinigen Ziel erheben. Eine architektonische Werthaltung oder ein Beitrag zum Stadtbild ist nicht zu erkennen.



Beispiel: Mariatrosterstraße 138b

Minimum an städtebaulich-architektonischer Qualität

Auf der Fläche einer ehemaligen Tankstelle entstand ein zweifelhafter Baukörper, der ebenfalls ein **Maximum an Ausnutzung** und ein **Minimum an städtebaulich-architektonischer Qualität** zeigt.

Mit Ausnahme eines **zu gering dimensionierten Grünstreifens** am Gehsteig, der für eine Bepflanzung kaum geeigneten ist, werden **sämtliche Frei- und Restflächen als Parkplätze** benutzt, auch direkt am Gehsteig, wo eine Verlängerung des Grünstreifens angezeigt wäre.



der aktuelle Bau



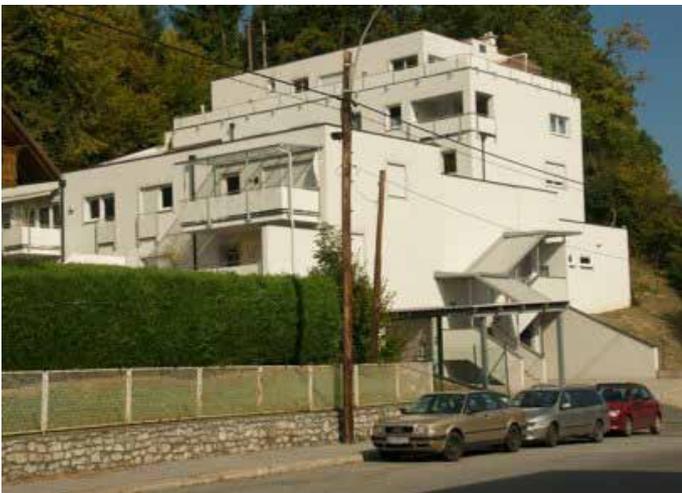
Beispiel: Mariatrosterstraße 11a

Landschaftsplanerische Gestaltung?

Der Bauplatz ist bis auf die Mindest-Nachbarabstände bebaut, eine landschaftsplanerische Gestaltung des Außenraumes zur besseren Einfügung in die Umgebung ist nicht erkennbar.

Der Freiraum zur Straße ist überwiegend befestigt und **für Kraftfahrzeuge bestimmt - als Zufahrt zur Tiefgarage und als Abstellfläche unter einem Flugdach.**

Die geböschte Restfläche zum Gehsteig, die zumindest ein gewisses Gestaltungspotential hätte, wurde **mit Betonsteinen besonders „pflegeleicht“** ausgebildet.



Beispiel: Mariatrosterstraße 205

Gewerbezone? ohne Außengestaltung

Der straßenbegleitenden Wohnbebauung mit Vorgärten und intensivem Bewuchs wurde ohne Rücksichtnahme auf den städtebaulichen Kontext ein KFZ-Reparaturbetrieb mit einer großen befestigten KFZ-Abstellfläche und einem Erscheinungsbild, wie es für Gewerbebezonen typisch ist, „aufgezwungen“.

Es fehlt sowohl eine auf den Straßenraum höhenbezogene Bearbeitung des Geländes als auch eine landschaftsplanerische bzw. gärtnerische Gestaltung des Bauplatzes.

Das Luftbild aus der Zeit vor Errichtung des Neubaus verdeutlicht den Verlust an Grünsubstanz und an straßenräumlicher Prägnanz.



Luftbild Vorzustand



Beispiel: Mariatrosterstraße 115

eng begrenzter Weitblick

Lärmschutzwände haben die Funktion den Straßenlärm von den privaten Grundstücken abzuschirmen. Sie haben jedoch für die Öffentlichkeit den negativen Effekt, dass sie das Straßenbild total versteinern, den Blick begrenzen und bei konsequenter Anwendung eine radikale Änderung des Charakters einer Einfahrtsstraße und der räumlichen Bezüge zur Folge haben.

Um einen individuellen Wildwuchs zu vermeiden und das durch seine Grünsubstanz geprägte Straßenbild zu erhalten, müssten **klare Richtlinien für den Einsatz von Lärmschutzwänden** beschlossen werden, z.B: Begrünung der Wände durch Vorschalten von Hecken, Höhenbeschränkungen um die Erlebbarkeit des Gesamtraumes zu erhalten etc..



Beispiel: Mariatrosterstraße 62



Beispiel: Mariatrosterstraße 64

Die dokumentierten Beispiele zeigen, **wie in kurzer Zeit ein relativ unversehrtes Straßenbild einer Einfahrtsstraße**, das auch das (historisch) gelebte Bewusstsein an einem qualitätvollen Straßenraum zum Ausdruck bringt, durch die Haltung von wenigen Unternehmern, Bauherren und Grundeigentümern, die sich nicht an Zielen einer möglichst hohen Qualität des Stadtbildes orientieren, **auf Dauer Schaden nimmt**.

Es wäre die **Aufgabe der Stadt** für diese wichtigen Straßenräume - die das Wohlbefinden und die Stimmung der Bewohner und der vielen täglichen Pendlern prägen, aber auch quasi ein Aushängeschild der Stadt sind und bei Besuchern unserer Stadt einen ersten Eindruck erwecken - klare Regelwerke, wie: **Räumliches Leitbild, Bebauungspläne** etc. zu beschließen und mit allen Konsequenzen anzuwenden.

Nachdem solche Verordnungen eine längere Vorlaufzeit haben, müssten zur Vermeidung weiterer Eingriffe in die Substanz sehr rasch die Mindeststandards für die Gestaltung der wichtigsten Einfahrtsstraßen entwickelt, in der Öffentlichkeit diskutiert und über interne Richtlinien in den Behördenverfahren angewendet werden. 15