

Die ganze Gestaltung des Projectes für das neue Wien, namentlich für den Anschluss der jetzigen inneren Stadt und deren Vereinigung mit den Vorstädten, welche als solche dann aufhören, hängt von der Lage ab, die dem künftigen Boulevard angewiesen wird.

Dieser ist, im Anschlusse an den Quai längs dem Donaukanale rings um die innere Stadt, mit Fuss- und Reitwegen zu beiden Seiten, durch das Programm bedungen.

Daran reiht sich zugleich die theilweise Verbauung des Glacis.

Der Übersichtsplan A zeigt, dass der Boulevard hier zum grösseren Theile über und entlang dem dermaligen Stadtgraben angelegt ist: vorzüglich wo letzterer eine bedeutende Tiefe hat, wie vom Neuthor zum Schotten- und Franzensthor, ebenso bei dem Kärnthner- und Carolinenthor. Von weniger Belang ist die Tiefe des Stadtgrabens zwischen dem Fischer- und Neuthor, da sie bei ersterem in das Strassenniveau ausläuft.

Der Boulevard, wir legen demselben die deutsche Bezeichnung „Wall“ bei, bildet 6 Seiten eines ziemlich regelmässigen Polygons; er ist eine 40 Klafter breite Gürtelstrasse, der erste geschlossene Ring um die innere Stadt, und soll mit dem 22 Klafter breiten Quai am

Donaukanal, welcher die beiden Wall-Enden verbindet, die reichste, eleganteste Communication und Promenade unserer Hauptstadt werden.

Begründet wird diese Anlage damit:

1) ^d Dass hiernach der Bau bedeutend erleichtert ist, weil auf den Stadtgraben keine Baustellen fallen, oder ausnahmsweise nur da, wo es die Regulierungslinie mit sich bringt; während sonst, wenn viele Baustellen auf den Graben kämen, die Fundamente sehr tief in die Erde gezogen werden müssten, mithin das Bauen äusserst kostspielig wäre;

2) dass an der inneren Seite des Walles ein grosser Theil der Stadtmauer als Fundament für die Neubauten verwendet werden kann, welche auf dieselbe Linie zu stehen kommen, und durch deren Ablösung von Seite des Käufers, der Bauarea nach, ein pecuniärer Vortheil erzielt wird.

Dabei sind jedoch besondere Vorsichten nöthig, damit eine gleichmässige Setzung erfolge.

Man würde die Stadtmauern jedenfalls nur bis unter das Niveau der neu entstehenden Strassen abtragen, da die weitere Demolirung nicht nur mehr kosten würde, als das gewonnene Materiale werth ist, sondern sogar, durch die Beseitigung in der ganzen Tiefe, das Nachrutschen der zunächst gelegenen Häuserpartien der inneren Stadt zu befürchten wäre, besonders in Anbetracht der älteren Construction derselben.

Zugleich wird erreicht:

3) dass bei Erhaltung der Mauern unter dem Erdniveau nicht die Nothwendigkeit eintritt, die abzutragenden Gebäude am Anschlusse an die innere Stadt sogleich einzulösen.

Es erwachsen daraus Ersparungen an Miethzinsen und Ablösungen in ökonomischer Beziehung, sowie überhaupt der Vorthail, erst die unbebauten freien Plätze herstellen und bewohnbar machen zu können, bevor ein grösserer Theil der Stadtbewohner zu delogiren ist.

Hiezu kommt:

4) dass die Casematten von den Inhabern der angrenzenden Gebäude abgelöst und zu den Kellern mit einbezogen werden können, wodurch abermals ein pecuniärer Gewinn erreicht wird;

ferner:

5) dass der Wiener-Boulevard mit den frequentesten Theilen der Stadt, der Umgebung der k. k. Hofburg, dem Michaeler-Platze, Kohlmarkt und der Herrengasse, als dem Sammelpunkte der hohen Aristokratie und des alten Hofadels, in allernächster Verbindung steht, vielmehr mit diesen bevorzugten und beliebtesten Quartieren zu einem selbstständigen Ganzen verschmilzt; was mit Zuversicht hoffen lässt, dieser mit reichen Kaufläden, Cafés und stetigen Luxus-Ausstellungen geschmückte Boulevard, des Abends in einem Lichtmeer strahlend, werde hinter den berühmten Pariser-Boulevards in keiner Weise zurückstehen; dann

6) dass eben diese Lage des Walls unter allen die günstigste ist, um der innern Stadt selbst die zahlreichsten Eröffnungen von Ausgängen mit Luft und Licht, eine verbesserte und vermehrte Communication zu verschaffen, wohin sich der dort überall bewegte Verkehr, gerade der Nähe wegen, aufs bequemste ergiessen kann.

Der besprochene 40 Klafter Breite messende Wall, rings um die innere Stadt, besteht:

- a) aus einem Trottoir beiderseits mit
3 1/2 Klfr. Breite zusammen . . . 7 Klfr. Breite
- b) an die Trottoirs anschliessend aus
den 2 Reitalleen, jede mit 2 Reihen
schöner grosser Bäume zu beiden
Seiten, somit 4 Baumreihen à 4 Klaf-
ter zusammen 8 " "
- c) aus der eigentlichen Fahrbahn in
der Mitte pr. 25 " "
gibt im Ganzen obige 40 Klfr. Breite

Diese Fahrbahn ist in der Mitte durch Gascandela-
ber, durch Brunnen, Monumente, Votivsäulen u. dgl.
geschieden, so dass rechts und links wenigstens 10 Klfr.
Carossenweg erübrigen, wornach eine Bahn zum Auf-, die
andere zum Abfahren zu bestimmen wäre.

Es darf hiebei wohl behauptet werden, dass keine
andere Stadt der Welt einen solchen Boulevard wird auf-
zuweisen haben. Der Pariser-Boulevard hat 20, und nur
an einigen Stellen 30 Klfr. Breite, die Avenues haben
gewöhnlich bloss zwei Reihen Bäume: nachdem nun diess
schon einen grossartigen Effect auf den Beschauer macht,
so muss der Eindruck, den der hiesige Wall gewähren
wird, in noch höherem Masse überraschend sein.

Der Quai, welcher den Boulevard ergänzt, erhält
22 Klfr. Breite, ein Trottoir links und rechts, jedes mit
3 Klafter, zusammen 6 Klafter, mit doppelter Baumreihe,
deren jede dazu dient, das Trottoir von der 16 Klafter
breiten Fahrbahn zu trennen.

Wir bezeichnen den Wall als den Boulevard der
inneren Stadt.

Einen weiteren Boulevard, wir nennen ihn den Boule-
vard der Vorstädte, bildet die zweite Gürtelstrasse, ent-

lang der dormaligen Esplanade, mit einer Breite von 12 bis 15 Klaftern.

Dieser Gürtel, ebenfalls mit Alleen besetzt, ist schon durch das Glacis bedingt, und reicht vom Donaukanal mit angemessener Wendung um die ganze Ausdehnung der nächst gelegenen Vorstädte. Er ist von der einen Seite durch die bereits bestehenden, sogenannten Glacishäuser, worunter viele grosse öffentliche Gebäude, von der andern Seite durch die neuen Zwischenbauten, die sich bis an den innern Stadtwall erstrecken, mit imposanter Abwechslung eingerahmt.

Die Fortsetzung, beziehungsweise Verbindung dieses Gürtels soll jenseits des Donaukanals der Quai, entlang der Leopoldstadt, bilden, und demselben gleichfalls eine durchgängige Breite von 12 Klaftern bemessen werden.

In gleicher Richtung der Peripherie — die innere Stadt als Mittelpunkt gedacht — soll ein dritter Gürtel mit Baumpflanzungen, durch die Mitte der Vorstädte gelegt, die ringartige Hauptverbindung unter denselben herstellen, und ebenfalls 12 Klafter Breite erhalten. Die gedachte mittlere Gürtelstrasse theilt somit die ausgedehnten Vorstadtbezirke dem Umfange nach in zwei Hälften, und geht auf der Wieden nächst dem Südbahnhofe, wo dieser Bezirk fast nur die halbe Ausdehnung der übrigen hat, in die daselbst ausmündende vierte Gürtelstrasse über, welche die Vorstädte entlang ihrer äusseren Peripherie einzuschliessen bestimmt ist.

Diese vierte Gürtelstrasse erscheint als der äusserste Boulevard behandelt, mit der Gesamtbreite zu 23 Klaftern, von denen 15 Klafter mit vierfacher Baumreihe für die äussere, und 8 Klafter für die innere Verbindungsstrasse entfallen: die Unterscheidung der innern und äussern Strasse ergibt sich dadurch, dass zwischen selbe die

für die Verzehrungssteuerlinien bestimmten Schranken, Barrieren, situirt sind, daher auch die innere und äussere Communication durch ein Gitter oder in sonst geeigneter, sichtlicher Form genau begrenzt sein muss.

An letzteren Gürtel lehnen sich die ausser den Vorstädten gelegenen Ortschaften, wie Döbling, Währing, Sechshaus, Hernals, Neulerchenfeld, Braunhirschen, Rustendorf, Meidling, Gaudenzdorf u. s. w. und es ist in der Verbauung der noch im Mittel liegenden Felder die weitere Vergrösserung angezeigt, wenn diess, wie es in London der Fall war, durch die Verhältnisse für spätere Generationen einmal nöthig wird.

Es bedarf also auch, und zwar schon jetzt, die ganze Gruppe der äusseren Ortschaften einer gleichen, d. i. der fünften Gürtelstrasse entlang dem weiten Umfange, um den Anschluss derselben unter einander in zusammenhängender Weise zu vermitteln; dieser fünfte Gürtel erscheint jedoch, der beschränkten, vor uns liegenden Aufgabe gemäss, auf dem Plane nur zum Theile angezeigt.

Von analoger Wichtigkeit, wie diese fünf Gürtelstrassen, als Vermittler der Bewegung in der Peripherie des unübersehbaren Häuserknäuels, sind, gleichsam ihr Gegensatz, die Radial-Verbindungen, nämlich jene Hauptstrassen, welche vom Centrum der inneren Stadt, oder der Stadttheile am ersten Wall, ausgehend, bis an die äussersten Punkte führen, soweit die Grossstadt das flache Land mit ihrem Riesenleib bedeckt; insbesondere zu den sogenannten Linien mit den sich weiter hinziehenden Heerstrassen, und zu den Bahnhöfen.

Die Radialstrassen sind, wo sie bestehen, so viel möglich zu erweitern, in den neuen Fortsetzungen jedoch überall nicht unter 12 Klafter Breite zu halten; die parallel laufenden Nebenstrassen sollen nicht unter 10,

nach Umständen 8 Klafter Breite gestattet werden, und wo noch Strassen in wichtigen Richtungen fehlen, sind selbe durchzubrechen oder neu anzulegen.

Einige der Hauptrichtungen sind schon gegenwärtig stellenweise breiter als 12 Klafter, wie die Jägerzeile, die Wiedner-, die Mariahilfer-, Alser-Hauptstrasse und andere.

Um die wesentlichsten Strassenrichtungen in ihrer angemessenen Breite zu bestimmen, welche die eigentliche Haupteintheilung des neuen Strassennetzes bilden, dazu gehört ein inniges Vertrautsein mit den socialen und baulichen Verhältnissen und mit dem Volksleben unserer Hauptstadt, mit der Bewegung der verschiedenen Schichten der Einwohner, sowie die Beurtheilung des Einflusses der künftigen Vergrösserung, welche genaue Localkenntniss nur durch langjährigen Aufenthalt am Orte selbst, und durch aufmerksame Beobachtung zu erlangen möglich sein dürfte.

In dieser Hinsicht zweifle ich nicht, durch die präcise Anlage der fünffachen Gürtel- und der sie durchschneidenden Radial-Strassen, die den regsamen Verkehr nicht bloss in sich aufnehmen, sondern vielmehr theilen und lenken, den Bedürfnissen vollkommen zu entsprechen, und es ist hiebei auf die stetige Verbindung aus der inneren Stadt, entlang den neuen Bauanlagen mit den bestehenden Strassenzügen der Vorstädte der allseitige Bedacht genommen, endlich von Erweiterungen und Durchbrechungen alles und jedes angetragen, was immer das gegenwärtige, gleichwie das künftige sich immer ruhiger entwickelnde öffentliche Leben bedingt.

Einen gleich beachtenswerthen Vorthail des Systems der Gürtel- und Radialstrassen erlaube ich mir hervorzuheben: ich meine die Erleichterung der Orientirung,

die so zu sagen von selbst darliegende politische und administrative Eintheilung.

Die Orientirung ist ohne Widerrede ein national-ökonomisches Moment für eine Grossstadt, und der Satz: *time is money* — darauf mit vollem Rechte anzuwenden.

Ist es schon den in Wien Aufgewachsenen in hundert Fällen schwierig, in dem Labyrinthe der hie und da absurdesten Gassenbenennungen und der rösselsprungartig verworrenen Hausnummern sich glücklich zurecht zu finden, ohne dabei kostbare Stunden oder am Ende die Zeit der Bestellung selbst einzubüssen; um wie viel mehr steigert sich erst das Unheil beim Zuwachs so vieler neuer Häuser und Häuserreihen, um wie unüberwindlicher gähnt dann noch der Drache der Verwirrung den armen Fremden an!

Es stellt sich also geradezu als ein unabweisbares Erforderniss dar, mit der Regulirung der Stadt auch an die Regulirung der Strassen-Nomenclatur⁵⁾ und der Hausnummern zu gehen, wozu, wie ich glaube, das von mir gewählte Communications-Sistem ganz vorzüglich die Hand bietet.

Es ermöglicht und fördert endlich nebstbei die in Paris äusserst beliebte und bequeme Einrichtung der Omnibusfahrten mit *Correspondance*⁶⁾. Alle Omnibuslinien stehen dort in genauer Wechselverbindung; so zwar, dass jeder Omnibus, indem er seine bestimmte Richtung verfolgt, zugleich die Fahrt von einem oder mehreren Omnibus kreuzt, die in einer anderen Richtung verkehren. An den Kreuzungspunkten der Omnibus sind kleine Bureaux, in welchen man die *Correspondance*-karte auswechselt und versichert sein kann, fast den nächsten

Augenblick in der gewünschten Richtung weiter zu fahren.

Dieses billige Communicationsmittel — es wird nämlich nur die einfache Bezahlung für eine solche Correspondancekarte geleistet, daher auch das öftere Geldsuchen u. s. w. gänzlich vermieden — kommt in Paris, sowie in London selbst dem dürftigsten Blousenmann wohl zu statten, der out-side oder auf der Impériale nach seinem Werkplatz fährt; — es ist für den in rastlosem Ortswechsel begriffenen Geschäftsmann von unschätzbarem Werthe, und verdient im Allgemeinen wegen der schönen Regelmässigkeit, der Bequemlichkeit, vorzüglich in Anbetracht der Gesundheitspflege, der Schonung der Lungen und Füsse, für die gesammte Bevölkerung die erhöhte Aufmerksamkeit der Behörden.

Die fernere Betrachtung des Uebersichtsplanes zeigt, dass noch viele Stellen der bestehenden Vorstädte unbebaut sind, deren Anzahl sich durch die Regulirung der Linienwälle vermehrt und für weitaus zuwachsende Einwohnermengen genügenden Raum gibt. Ja selbst in den ansehnlichsten und ganz nahe liegenden Theilen der Vorstädte, als der Währingerstrasse, der Mariahilfer-Strasse, am Spittelberg, auf der Wieden u. s. w. gibt es theils Baustellen, theils ebenerdige oder einstöckige, meist mit Schindeln gedeckte, schmutzige Baraken, ganz reif, stattlichen Bauwerken zu weichen, und es können bei alldem bestehende grosse Höfe und Gärten, trotz des Umbaues, erhalten bleiben, oder sonst zweckmässigere Eintheilungen getroffen und hierdurch viele alte Häuser zugänglicher, dann durch Aufbau von Stockwerken räumlicher gemacht werden.

Es wäre zu weitläufig, im Wege der Beschreibung ausführen zu wollen, was nur aus dem Grundrisse zu

den Augen spricht; wesshalb ich hier bloss bemerke, dass im Plane die Höfe der Wohnhäuser nicht ausgespart erscheinen, um die Strassenrichtungen desto deutlicher gegen die ganzen Häusercomplexe heraustreten zu lassen. Denn jedenfalls würde das Anlegen der kleinen Fleckchen zur Markirung der Höfe die Auffassung eher verwirren oder mindestens erschweren.