

DIE STRASSENANLAGEN BEI DEN STÄDTISCHEN WOHNHAUSBAUTEN.

VON OBERSTADTBAURAT ING. RUDOLF MÜNSTER.

Vor dem Krieg waren in Wien hauptsächlich zwei Arten der Straßenbefestigung üblich, die leichte Schotterstraße und das schwere Granitpflaster.

Die Schotterstraßen wurden fast ausschließlich aus billigem Kalkschotter hergestellt, der nur eine geringe Festigkeit besitzt und sich daher unter dem Einfluß des Verkehrs stark abnützt. Dabei werden die Schotterkörner zu feinem Pulver zermahlen, das bei Trockenheit als Staub in alle Windrichtungen getragen wird und bei nassem Wetter als Schlamm die ganze Straße bedeckt. Die Straßenreinigung wird hier zu einem unlösbaren Problem. Bei einigermaßen starkem Verkehr ist die ganze Straße bald von tiefen „Gleisen“ durchzogen oder von „Schlaglöchern“ übersät, die Behinderung des Verkehrs und die Belästigung der Anrainer steigt. Trotz diesen Untugenden haben diese Schotterstraßen in der Vorkriegszeit die größte Anwendung in Wien gefunden und rund die Hälfte der ganzen Wiener Straßenfläche von fast 11,000.0000 Quadratmetern, also 5,500.000 Quadratmeter, waren auf diese Weise hergestellt. Die Schotterstraße ist nämlich von allen Straßenbefestigungen die billigste Art, freilich nur in der Herstellung, denn in der Erhaltung verursacht sie durch die fortwährend notwendigen Ausbesserungen ununterbrochen Scherereien und hohe Kosten.

Das Granitpflaster hält dem schwersten Verkehr stand und erfordert wenig Ausbesserungsarbeiten, aber es ist in der Herstellung die kostspieligste aller Straßenbefestigungen. Seine zahlreichen Fugen erschweren die Reinigung. Der Verkehr darauf verursacht Lärm und Erschütterungen, die den Verkehr selbst und ganz besonders die Anwohner belästigen. 43 Prozent der ganzen Straßenfläche oder rund 4,700.000 Quadratmeter waren vor dem Kriege auf diese Art befestigt, ein Zustand, an dem sich auch heute noch nichts Wesentliches geändert hat.

Neben den Schotterstraßen und dem Granitpflaster kamen in der Vorkriegszeit die übrigen Straßenbefestigungen, nämlich der Stampfasphalt und das Holzstöckelpflaster, die zusammen nur 7 Prozent der ganzen Straßenfläche bedeckten, nur wenig in Betracht. Nur in der Inneren Stadt waren davon größere zusammenhängende Flächen vorhanden, der Rest lag in den Bezirken zerstreut vor einzelnen Anstalten und Schulen.

Diese Beläge sind in der Herstellung billiger als Granitpflaster, aber weitaus teurer als die Schotterstraße. Sie erfordern nur wenig Erhaltungsarbeiten. Ihr Hauptvorteil aber ist die Fugenlosigkeit, die das lästige Verkehrsgeräusch vermindert und eine leichte Reinigung der Straße ermöglicht. Diese Beläge waren daher mit Recht bei der Bevölkerung am meisten beliebt.

Aber die Stampfasphalt- und die Holzstraßen haben noch einen wichtigen Vorzug gegenüber den Granit- und Schotterstraßen der Vorkriegszeit, der freilich nicht unmittelbar sichtbar in Erscheinung tritt, sie besitzen einen eigenen Grundbau, der aus einer 20 cm starken Betonschicht besteht. Dieser solide Grundbau ist für die Haltbarkeit der Straßen von größter Wichtigkeit. Wie jedes Gebäude eines sicheren Fundamentes bedarf, das die schwere



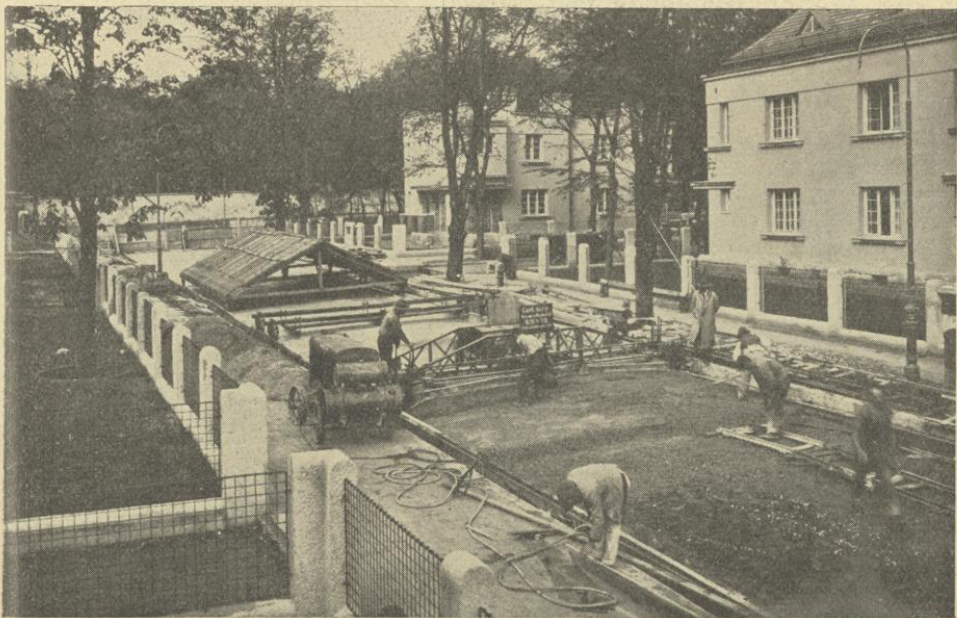
Herstellung von Walzasphalt.

Baulast auf den tragenden Grund überträgt, so müssen auch bei der Straße die Lasten und Stöße des Verkehrs sicher auf den Boden übertragen werden. Der Betonunterbau ist dazu vollkommen geeignet. Die Schotterunterlagen der Granitstraßen und Schotterstraßen der Vorkriegszeit hingegen konnten diesem Zweck nur in unvollkommener Weise entsprechen, so daß die Nachgiebigkeit des Untergrundes unvermeidliche Setzungen zur Folge hatte, die den Verkehr belästigen und die Haltbarkeit der Straße beeinträchtigen.

In den Kriegsjahren und unmittelbar nachher haben alle Wiener Straßen schweren Schaden gelitten, da oft kaum die notwendigsten Ausbesserungen rechtzeitig erfolgen konnten. Erst seit dem Jahre 1923 standen für den Straßenbau wieder größere Geldmittel zur Verfügung und seit 1926 wendet die Gemeinde jährlich rund 16,500.000 Schilling für diesen Zweck auf.

Gleichzeitig mit dem Wiederaufleben der Straßenbautätigkeit setzte aber der Wohnhausbau der Gemeinde in vollem Umfang ein, womit dem Straßenbau eine neue, schwierige und umfangreiche Aufgabe gestellt wurde: die Straßenherstellungen bei den neuen Wohnhausbauten. Zahlreiche gänzlich abgenützte Straßen mußten dort vollständig erneuert, ja viele Straßen erst neu hergestellt werden. Dabei wurde nach einem in grundlegender Weise geänderten System verfahren, das im folgenden kurz geschildert werden soll.

Alle Straßen erhalten jetzt ausnahmslos einen soliden, tragfähigen Unterbau, so daß die Gefahr der mit Recht gefürchteten Setzungen nach Möglichkeit eingeschränkt ist. Besonders bevorzugt wird dabei die Herstellung des Betonunterbaues, der am widerstandsfähigsten ist und die Straßendecke daher am sichersten trägt.



Herstellung einer Betonstraße. (Gartensiedlung Tivoli.)

Das Granitpflaster wird mit Pechmörtel vergossen. Dadurch werden die einzelnen Pflastersteine sicher gegeneinander festgehalten, dem Verkehr wird eine glatte Oberfläche geschaffen und die Straße ist infolge der gefüllten Fugen leichter zu reinigen.

Die meisten Straßen im Bereich der Wohnhausbauten aber werden mit Walzasphalt belegt, eine ganz neue Straßenbefestigung, die von Amerika ihren Ausgang genommen hat und sich erst in der Nachkriegszeit auf dem europäischen Festlande verbreitete. Das Ausgangsprodukt für den Walzasphalt stammt vom Erdöl her. Wird nämlich das aus den Bohrlöchern der Erdölfelder gewonnene Rohöl destilliert, so verdampft zunächst das Benzin, dann das Leuchtpetroleum, dann schwere Öle, wie die Maschinenöle; zuletzt bleibt ein dunkler, zähflüssiger Rückstand übrig, das Petrolpech. Bei einzelnen Erdölen, besonders jenen aus Mexiko, besteht er aus fast reinem Asphalt, der als Bindemittel der modernen Walzasphaltstraße

dient. In der Fabrik wird der Asphalt geschmolzen und in großen Mischanlagen mit erhitztem feinem Schotter und Sand innig vermengt. Das heiße Gemisch wird mit Autolastwagen auf die Straße gebracht, dort rasch auf dem Betonunterbau in gleichmiiger Schicht ausgebreitet und mit einer flinken und beweglichen Motorstraenwalze fest zusammengewalzt. Das so zusammengedruckte und erkaltende Gemisch erhärtet zum Asphaltbeton, der ganz ähnlich wie ein Zementbeton zusammengesetzt ist, nur daß die Sand- und Schotterkrner nicht durch Zement, sondern durch Asphalt miteinander verkettet sind.

Diese Walzasphaltstraen haben sich bisher bestens bewährt; sie haben alle Vorzüge der alten Stampfasphaltstraen, werden aber im Verkehr weniger glatt und schlüpfrig als diese und der Belag kostet nur die Hälfte des Stampfasphaltbelages. Bis 1928 wurden in den Wohnhausanlagen fast 140.000 Quadratmeter ausgeführt und Jahr für Jahr kommen neue große Ausführungen hinzu.



Fertige Wohnstraße einer Wohnhausanlage. (Sandleiten—Luxemburggasse.)

Auch der Begrenzung der Fahrbahn wurde erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet. Früher war dafür der sogenannte Wrfelsaum typisch, aufgestellte lange Steine auf Sandunterlage ruhend, stets in Gefahr sich zu setzen oder gar schräg zu stellen. Heute werden an Stelle der Wrfelsume ausschließlich lange glatte Randsteine oder Bordsteine verwendet und auf einem Betonunterbau verlegt, der ein sicheres Aufruhn verbürgt und Setzungen sicher verhindert.

Selbst in den Siedlungen, wo die verhältnismäßige Weiträumigkeit der Verkehrswege zu größter Sparsamkeit zwingt, ist die Gemeinde nach Möglichkeit von den alten Schotterstraßen abgegangen und hat statt ihrer an vielen Stellen moderne Betonstraßen hergestellt.

Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man hervorhebt, daß die Straßen bei den Wohnhausbauten eine wichtige Rolle bei der Reform des Wiener Straßenwesens spielen, denn bei ihnen wurden die neuen Verfahren vor allem erprobt und zum großen Teil zuerst angewendet. Sie schaffen ein neues kennzeichnendes Straßenbild. Die Fahrbahn ist vollkommen eben, glatt und fugenlos; sie bildet selbst keinen Staub und ist leicht zu reinigen, das Verkehrsgeräusch der Fuhrwerke klingt nur gedämpft. Schnurgerade und ohne Setzungen verlaufen zu beiden Seiten die Randsteine. Die blanke Asphaltfläche der Gehsteige endlich schließt die Oberfläche des Verkehrsweges gegen die Bauten ab. Von den Wohnhausbauten ausgehend, schließen sich allmählich ausbreitend andere Straßenzüge an, die moderne Straße dehnt sich weiter aus. Möge sie die Straße der Zukunft sein, die uns zu neuen Bauten führt, zur Verschönerung unserer Stadt und zur Hebung der Wohlfahrt aller.