

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

196

Wien, am 2. Juli 1935

Neubau der Heiligenstädter Strasse.

Eine alte und nur zu sehr begründete Klage der Wiener soll nun endlich behoben werden; der schlechte Zustand der Heiligenstädter Strasse, die jetzt im Auftrage des Bürgermeisters Richard Schmitz von der Gunoldstrasse bis zur Grinzinger Strasse erneuert und dabei den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechend reguliert wird. Die Arbeiten sind bereits begonnen worden.

Die Heiligenstädter Strasse, die der Hauptausfallsweg im Zuge der Franz Josefs-Bahn ist, hat sich seit vielen Jahren in einem äusserst mangelhaften, weder den Verkehrsbedürfnissen, noch dem Stadtteil entsprechenden Zustand befunden; ihre Regulierung in der Länge von 1 1/2 Kilometern kommt demnach einem dringenden Verkehrs- wie städtebaulichen Bedürfnis nach.

Die Hauptfahrbahn wird auf 10 Meter verbreitert. Sie erhält eine dem starken Verkehr entsprechende dauerhafte Strassendecke aus Granitwürfel-pflaster mit Bitumen- und Pechmörtelfugenverguss auf Stampfbetonunterlage. Die Regulierung erfolgt derart, dass in Hinkunft bei gesteigertem Verkehrsbedarf eine Verbreiterung der Hauptfahrbahn auf 12 Meter leicht durchführbar ist.

Auf der Seite zur Hohen Warte wird neben der Fahrbahn ein rund 800 Meter langer, etwa 2 Meter breiter Radfahrerweg angelegt und an diesen anschliessend auf einer Länge von 500 Metern noch eine Baumreihe angeordnet. Zwischen den Häusern Nr. 123 und 135 wird eine Allee und Gartenanlage in der Breite von rund 200 Metern mit genügendem Platz zur Aufstellung von Gartenbänken errichtet. Entlang der ganzen ungeraden Häusernummernseite werden die Gehsteige durchlaufend neu hergestellt und zwischen Baumzeile und Gehweg ausserdem, soweit dies erforderlich ist, eine etwa 2 1/5 Meter breite Seitenfahrbahn für Zufahrtzwecke zu den einzelnen Häusern ausgeführt. Von Or. Nr. 123 bis Or. Nr. 135 wird diese Seitenfahrbahn auf einer Länge von etwa 250 Metern als reine Betonstrasse in der Breite von 6 bis 8 Metern ausgestattet, um den Kraftfahrzeugen eine verkehrseinwandfreie Benützung einer Benzinzapfstelle zu ermöglichen und zugleich für einen grösseren Autobusstand- und Parkplatz Vorsorge zu treffen.

Auf der Seite der Franz Josefs-Bahn werden entlang der städtischer Wohnhausanlage drei zusammen 270 Meter lange Teilstrecken der bisher noch nicht voll ausgebauten Seitenfahrbahn in Asphaltbeton ausgeführt. Da auf der selben Seite Baumreihen bereits bestehen, wird die Heiligenstädter Strasse nach der Regulierung in diesem Teil an beiden Seiten von Baumalleen eingefasst und infolge der Anordnung moderner Fahrbahn- und Gehsteigdecken und der Ausführung der übrigen Nebenanlagen praktisch staubfrei sein. Damit wird wieder ein den Wienern wie dem Fremdenverkehr zugute kommendes sichtbares Werk im Zeichen des Auf- und Ausbaues unserer Stadt geschaffen.

Gesamtkosten rund eine Million Schilling.

Die Gesamtkosten dieses Strassenbaues, der bereits im Herbst d. J. fertiggestellt sein soll, werden sich auf rund eine Million Schilling belaufen. Bemerkenswert ist, dass während eines Grossteiles der Bauzeit der Durchzugsverkehr auf der Heiligenstädter Strasse nicht unterbrochen wird.

Die gesamte Menge der für den Strassenbau notwendigen Baustoffe beträgt in Gewicht umgerechnet ungefähr 17 Millionen Kilogramm oder 1.700 Eisenbahnwaggons oder etwa 28 Eisenbahnzüge mit je 60 Waggons. Beim Neubau der Heiligenstädter Strasse werden verwendet rund 7.500 Portlandzement, 5.400

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Zweites Blatt

Wien, am 2. Juli 1935

Kubikmeter Betonschotter, Brechschotter, Riesel und Sand, 12.000 Geviertmeter Granitpflastersteine, 2.000 Geviertmeter altes Granitpflaster, 3.800 Meter Granitrandsteine zur Fahrbahn- und Gehsteigbegrenzung, 1.000 Geviertmeter Asphaltbeton, 1.600 Geviertmeter Betonstrasse, 600 Geviertmeter Gehsteig-Gussasfalt, 4.000 Geviertmeter makadamisierte Gehsteig- und Radfahrwegflächen mit Oberflächenteerung, rund 10.000 Materialfahren, etwa 5.000 Kubikmeter Erdabgrabung, ungefähr 600 Meter Betonrohre, 150 eiserne Schachtgitter, 150 Kubikmeter Betonmauerwerk für Schächte usw. Rund 100 Bäume werden neu versetzt.

Bei einem Arbeitsbedarf von etwa 10.000 Arbeitstagen auf der Baustelle allein werden rund 80 bis 120 Arbeiter und Angestellte drei bis vier Monate hindurch beschäftigt werden. Nicht eingerechnet ist der Arbeitsbedarf für die Beschaffung und Erzeugung der Baustoffe wie von Zement, der Steine, des Schotters, des Sandes usw., wofür die Arbeits- und Lohnquote auch mit einer annähernd gleich grossen Zahl von Arbeitern und Angestellten als auf der Baustelle selbst angenommen werden muss.

.....