

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 181  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am 1. Juli 1936.

## Die Unterföhrung der Hietzinger Hauptstrasse.

Bekanntlich wird die Wiental-Autostrasse in ihrer Hauptstrecke zu beiden Seiten des Wienflusses als Einbahnstrasse ausgebildet. Die besonderen Verkehrsverhältnisse bei der Kreuzung der rechtsufrigen Trasse, die den Verkehr in westlicher Richtung aufnehmen soll, mit der Hietzinger Hauptstrasse machen es notwendig, die sich hier kreuzenden Fahrbahnen in verschiedenen Höhenlagen zu föhren. So wird die Wientalstrasse 5'50 Meter tiefer und unterhalb der Hietzinger Hauptstrasse durchgeleitet. Die notwendigen Rampen werden ein Gefälle von nur 5 Prozent haben, weshalb die östliche Rampe 90 Meter vor der Hietzinger Hauptstrasse beginnt und die westliche bis 120 Meter nach der Hietzinger Hauptstrasse reichen wird. Wegen der Beengtheit des Raumes müssen beiderseits dieser Rampen Stützmauern aus Eisenbeton errichtet werden. Die Durchfahrt wird 7'50 Meter breit sein und erfordert daher eine ziemlich starke Tragkonstruktion als Ueberdeckung, die den Strassenbahn- und Fuhrwerksverkehr der Hietzinger Hauptstrasse aufnehmen muss. 40 Zentimeter hohe Walzeisenträger, sogenannte Traversen, werden hier in Abständen von je einem halben Meter nebeneinander verlegt und durch Eisenbeton miteinander verbunden.

Vor Beginn dieser Bauarbeiten mussten verschiedene Vorarbeiten durchgeführt werden. Vor allem war es notwendig, die Gastwirtschaft Klein mit allen zugehörigen Baulichkeiten, die den Verkehr am Hietzinger Kai bekanntlich sehr stark beengten, zu beseitigen. Der Wienfluss-Sammelkanal musste seitlich verschoben werden, weil die Trasse der Autostrasse im Zuge seiner früheren Lage verläuft. Ausserdem mussten verschiedene Versorgungsleitungen der städtischen Wasserwerke und Gaswerke aus dem gleichen Grunde verlegt werden. Nachdem nun alle diese Arbeiten beendet sind, kann mit dem Bau der Unterföhrung selbst begonnen werden. Dieser Tage hat Bürgermeister Richard Schmitz die Vergebung der Erd-, Baumeister- und Eisenbetonarbeiten, die einschliesslich der stählernen Tragkonstruktionen einen Kostenaufwand von 400.000 Schilling erforderlich machen, genehmigt.

Die grosse Verkehrsdichte an der Oertlichkeit dieser Baustelle erfordert die Durchführung der Arbeiten nach einem wohl überlegten Plane, damit die Verkehrsbehinderungen, die mit jedem derartigen Bau unvermeidlich verbunden sind, auf ein möglichstes Mindestmass eingeschränkt werden. Der Strassenbahnverkehr wird während der ganzen Dauer des Baues <sup>aufrecht</sup> ungehindert erhalten. Ebenso wichtig war es, dafür zu sorgen, dass auch alle durch diesen Bau beröhrten Versorgungsleitungen ununterbrochen benützt werden können. Für die Erfordernisse des an dieser wichtigen Umsteigstelle äusserst lebhaften Personenverkehrs wird während der ganzen Dauer des Baues durch Errichtung von provisorischen Notbrücken vorgesorgt werden.

Der Bau wird in drei Abschnitten durchgeführt. Zuerst werden die Ostrampe, die östliche Gehwegbrücke und ein daran anschliessender 3'50 Meter breiter Streifen der Strassenbrücke hergestellt. Währenddessen fährt die Strassenbahn ungehindert über die alte Brücke und auch die Wagen der Strassenbahnlinie 60 können ihre alten Gleise befahren. Der zweite Abschnitt des Baues umfasst den restlichen Teil der Strassenbrücke und den westlichen Gehsteig. Bei diesen Arbeiten werden die Strassenbahnzüge in der Richtung gegen Hietzing provisorisch über die fertige Hälfte der neuen Brücke geführt, während in der Richtung zur Stadt durch Benützung der Gleise der Linie 60 die Baustelle umfahren wird. Da inzwischen schon die neuen Gleise in der Eduard Kleingasse fertiggestellt sein werden, kann gleichzeitig die Linie 60 über ihre neue definitive Trasse geführt werden.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am.....

Der letzte Bauabschnitt betrifft die Herstellung der Westrampe. In diesem Abschnitt können die Strassenbahnen im Zuge der Hietzinger Hauptstrasse schon auf der neuen Brücke fahren.

Der Fuhrwerksverkehr muss allerdings auf die ganze Dauer des Baues von der Hietzinger Brücke abgelenkt werden. Dies war schon während der Kanalbauarbeiten der Fall und hat zu keinen besonderen Schwierigkeiten Anlass gegeben. Die Fahrzeuge müssen den Wienfluss auf der Schönbrunner Schlossbrücke kreuzen und können über die Schönbrunner Allee die Hietzinger Hauptstrasse erreichen.

Der Bau verspricht nicht nur vom technischen Standpunkte das Interesse der Fachwelt zu wecken, sondern auch den Laien in seinen einzelnen Abschnitten selten gesehene Bilder einer modernen Grossbaustelle zu bieten. Nach Fertigstellung des Bauwerkes, das ein ununterbrochenes Fluten der Fahrzeuge in beiden sich kreuzenden Richtungen ermöglicht, wird das Verkehrsbild unserer Stadt um einen weiteren neuzeitlichen Abschnitt bereichert sein.

## Weitere Bauarbeiten an der Wiental-Autostrasse.

Wie schon bekannt, bezweckt die Anlage der Wiental-Autostrasse eine Verbesserung der Einfahrt aus dem Westen nach Wien und eine Ablenkung des Durchzugsverkehrs von der verkehrstechnisch sehr ungünstigen Linzer-Strasse. Die Abzweigung von der Linzer Strasse erfolgt bei der Kielmannsegg-Brücke in Hadersdorf-Weidlingau, der Anschluss an das innerstädtische Strassennetz bei der Schönbrunner Schlossbrücke. Durch die Wahl der Abzweigestelle werden auch die ungünstigen Verkehrspunkte in Hadersdorf-Weidlingau, wie zum Beispiel bei der Kirche Mariabrunn, ausgeschaltet. In der Strecke zwischen Schönbrunner Schlossbrücke und St. Veitbrücke nächst der Stadtbahnhaltestelle Ober St. Veit werden die an beiden Ufern des Wienflusses liegenden Strassenzüge als Einbahnstrassen ausgestaltet, und zwar dienen der Hietzinger Kai dem Verkehr aus der Stadt und die Hadikgasse der Einfahrt in die Stadt. Von der St. Veitbrücke bis zur Auhofbrücke, wo sich die Stadtgrenze befindet, wird der Verkehr am rechten Wienflussufer zweibahnig geführt; das Strassenstück zwischen Auhofbrücke und Kielmannsegg Brücke wird gleichfalls zweibahnig befahren. An der Kreuzung der Wientalstrasse am rechten Ufer mit der Hietzinger Hauptstrasse wird eine Unterfahung, über die wir an anderer Stelle berichten, hergestellt, um eine Behinderung des an dieser Stelle ausserordentlich starken Fussgängerverkehrs durch den Ueberlandverkehr hintanzuhalten. Bei der Anlage der Wiental-Autostrasse wird im Interesse der Verkehrssicherheit für den Radfahrverkehr soweit als möglich durch gesonderte Fahrstreifen vorgesorgt.

Der anschliessende Teil der Wiental-Autostrasse bis zur Kreuzung mit der Verbindungsbahn ist fertiggestellt. Anschliessend an die bestehende Brücke der Verbindungsbahn wird eine neue Brückenöffnung für die Durchführung der Wientalstrasse hergestellt. Das Stahltragwerk ist bereits in den Konstruktionswerkstätten in Arbeit. Die nächste Teilstrecke bis zur Zufferbrücke ist ebenfalls fertig. Von der Zufferbrücke gegen Westen führt die Strasse dann am Hackinger Kai und in dessen Fortsetzung entlang des Wienflusses. Die notwendigen umfangreichen Anschüttungen sind bis zur Brauhaus-

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt

Wien, am.....

Brücke bereits durchgeführt; dort wird noch im heurigen Sommer die Strassendecke hergestellt.

Die Querschnittsgestaltung der Strasse von der Zuffer-Brücke bis zur Auhofbrücke erfolgt derart, dass unmittelbar entlang des Wienflusses ein vier Meter breiter Fussgängerweg führt, an den sich die acht Meter breite Fahrbahn anschliesst. Zwischen der Fahrbahn und der Tiergartenmauer wird unter Einbeziehung der Hofjagdstrasse ein zweiter Fussgängerweg angelegt. Von der Auhofbrücke bis Weidlingau führt der Hauptweg für die Fussgänger an der südlichen Seite der Fahrbahn. Im engeren Ortsgebiet von Weidlingau ist auch auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse ein Fussweg vorgesehen.

Die Einbahnstrecke in der Richtung zur Stadt beginnt bei der St. Veiter Brücke und ist mit Ausnahme der Strecke im Bereiche der Verbindungsbahnkreuzung fertiggestellt. Bei der Kreuzung mit der Verbindungsbahn wird ebenso wie am gegenüberliegenden Wienflussufer eine neue Brückenöffnung eingebaut. Von der Hietzinger Brücke bis zur Schönbrunner Schlossbrücke sind die Arbeiten in der Hadikgasse schon weit vorgeschritten. In dieser Teilstrecke wurden die Strassenbahngleise gegen den Park zu verschoben, wobei das unmittelbar an den Park anschliessende Gleis auf ein erhöhtes Bankett verlegt ist, während das zweite Gleis in der Fahrbahn liegt. Diese Ausbildung war mit Rücksicht auf den Einbahnverkehr erforderlich, um die eigentliche Fahrtfläche von den entgegenkommenden Strassenbahnzügen freizuhalten. Die dortige alte Strassenbahnremise wird abgetragen und die so gewonnene Fläche in den schon bestehenden Park einbezogen.

## Der Umbau der Cobenzlgasse.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Wiener Höhenstrasse werden auch die Zubringerstrassen aus Grinzing, nämlich die Cobenzlgasse ab Reisenbergweg und die Serpentinenstrasse auf den Cobenzl vollkommen umgebaut. In der Cobenzlgasse erstreckt sich der Umbau auf eine Länge von 900 Meter. Hier wird die Fahrbahn auf 8 $\frac{1}{4}$  Meter verbreitert und mit Kleinsteinen gepflastert. Die etwa 1 Kilometer lange Serpentinenstrasse zum Cobenzl, die bisher nur eine Fahrbahnbreite von 5 $\frac{1}{4}$  Meter hatte und in den Kurven keine Ueberhöhung aufwies, wird in einer den modernsten Verkehrsanforderungen entsprechenden Weise ausgebaut. Die Fahrbahn erhält in den geraden Strecken eine Breite von acht Meter, die sich in den Kurven auf 11 Meter erhöht. Die Kurven werden überhöht, wobei auch die Höhenlage der Strasse auf grössere Strecken abgeändert wird. Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt mit Kleinsteinpflaster. Trotz der Schwierigkeiten, die sich infolge der teilweise sehr ungünstigen Witterung bei den notwendigen Fahrbahnabsenkungen der Aufrechterhaltung des Verkehrs entgegenstellen, konnte sich dieser reibungslos abwickeln.

## Der Bauteil II der Wiener Höhenstrasse.

Der Bauteil II der Wiener Höhenstrasse ist 7 $\frac{1}{2}$  Kilometer lang und erstreckt sich vom Cobenzl bis Neustift am Walde. Dieser Strassenteil zweigt von der Krapfenwaldgasse vor der Meierei Cobenzl ab, führt südlich dieser zur Himmelstrasse und erreicht nach deren Uebersetzung den Sattel zwischen Latisberg und Pfaffenberg. Von hier verläuft dann die Höhenstrasse fast ständig durch Wald zur Rohrerwiese und weiter gegen die Sievringer Strasse, die mit einer Eisenbetonbrücke übersetzt wird. Die Brücke hat vier Oeffnungen mit Lichtweiten von je 12 Meter; die Fahrbahn liegt etwa 9 Meter

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

IV. Blatt

Wien, am.....

über dem Talgrund.

Im weiteren Verlaufe erreicht die Strasse den Rücken des Dreimarksteines, dem sie, reiche Aussicht bietend, auf einer Länge von etwa 400 Meter folgt. Anschliessend daran senkt sich die Strasse durch dichten Waldbestand zum Westrand der Hügelwiese und führt im offenen Gelände zur Artarierstrasse, die sie in der Höhe des Sommerhaidenweges erreicht.

Im Abschnitte vom Cobenzl bis zum Sattel zwischen Latisberg und Pfaffenberg wird gegenwärtig die Fahrbahndecke hergestellt und bereits an der Pflasterung gearbeitet. Im anschliessenden Teil bis zur Sievringer Strasse ergab sich die Notwendigkeit zur Herstellung von vier Ueberbrückungen stark eingeschnittener Wasserrisse und Geländegräben sowie von Wegen. Alle diese Brücken sind aus Eisenbeton; zwei sind schon fast fertig, die anderen zwei gehen ihrer Vollendung entgegen. Anschliessend an die vollständige Fertigstellung der Brücken werden dann die Fahrbahnunterlage und die Pflasterung ausgeführt.

Bei der Ueberbrückung der Sievringer Strasse sind die Fundierungsarbeiten fertig und wird bereits am eigentlichen Brückentragwerk gearbeitet.

Von der Sievringer Strasse bis zum Rücken des Dreimarksteines sind die Erdarbeiten fast zu Ende. Im weiteren Verlaufe der Trasse wird geschlägert.

Die Höhenstrasse vom Cobenzl bis zur Artariastrasse wird in einer befestigten Breite von 6 Meter ausgeführt. Zu beiden Seiten der befestigten Fahrbahn liegen je 1,50 Meter breite Bankette. Für die Fussgänger wird neben der Strasse ein eigener Weg angelegt, an dessen Herstellung ebenfalls schon gearbeitet wird.

-----