

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 194

FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien am 31. Juli 1937.

Die Wientalautostrasse - betriebsbereit.

Die rasche Zunahme des Verkehrs von Autos, Motor- und Fahrrädern, stellte die Stadtverwaltung von Wien in den letzten Jahren vor unabweisliche Notwendigkeiten. Vor allem galt es diejenigen Strassen, die diesem zeitweise überaus dichten Verkehr zu dienen haben, dafür instandzusetzen, wie z. B. soeben hinsichtlich der südlichen Ausfallstrasse, die sich aus Wiedner-Hauptstrasse und Triesterstrasse zusammensetzt, geschah. Dort aber, wo die Ausrichtung der bestehenden Strasse nach Breite und Uebersichtlichkeit gemäss den Bedürfnissen des modernen Schnellverkehrs auf kaum überwindliche Hindernisse stiess, musste der Gedanke des Baues einer ganz neuen modernen Autostrasse erwogen werden. Dies war und ist der Fall hinsichtlich der Linzerstrasse. So tauchte die Idee einer Wientalstrasse auf. Nach mehrjähriger Arbeit, die leider vor allem durch die unvermeidlichen Schwierigkeiten der Grundeinlösung wiederholt gehemmt wurde, steht nun der grössere Teil der neuen Einfallsstrasse im Wiental ab Hütteldorf für den gerade hier zeitweise gewaltigen Verkehr bereit. Wer die unerträglichen Stauungen in der Linzerstrasse insbesondere an Sommer-Sonntagenabenden beobachtet hat, wird sich über die Bedeutung der neuen Strasse im klaren sein. War es doch äusserst störend, wenn die vielen zur Stadt strebenden Kraftwagen vor der Hütteldorfkirche noch mit den elektrischen Strassenbahnwagen zusammentrafen und nunmehr bei den verschiedenen Engpässen der Linzerstrasse jede Uebersicht und geordnete Verkehrsabwicklung verloren ging. Zwar wurden in Wien seit dem Jahre 1934 dank der Auswirkung des Assanierungsfonds der Stadt schon mehrere Dutzend höchst störender Verkehrshindernisse weggeräumt, doch hätte auf diesem Wege die Ausweitung der Linzerstrasse viel zu lange gedauert. Diese Auffassung teilten Kanzler Dollfuss und sein Handelsminister Stockinger mit Bürgermeister Richard Schmitz, dessen zähe Energie nach Ablehnung interessanter, jedoch undurchführbarer Projekte, wie Einwölbung u. s. w., die Voraussetzungen für die heutige neue Wientalstrasse zu schaffen wusste.

Die Wientalstrasse besteht teils in der Verbindung modern umgebauter schon bestehender Strassenzüge, teils ist sie völlig neu. Ganz neu ist die Wientalstrasse von der Zufferbrücke an, von der Stelle, wo die Stadtbahn auf einer Brücke den Wienfluss übersetzt. Von hier also verläuft die neue Strasse am rechten Wienflussufer als Zweibahnstrasse vielfach an die Tiergartenmauer und das Hochwasserbecken des Wienflusses angeschmiegt, bis über die Stadtgrenze hinaus, noch in einer Länge von etwa 2 Kilometer auf niederösterreichischem Boden liegend, bis zur Kielmanseggbrücke.

Bei dieser Brücke übersetzt die Linzer-Bundesstrasse den Wienfluss und hier lenkt die neue Wientalstrasse ab. Diese Linienführung hat den grossen Wert, auch die scharfen Windungen in Hadersdorf-Weidlingau zu vermeiden, die allen Kraftfahrern unliebsam bekannt sind, insbesondere die höchst unübersichtliche S-Kurve vor der Maria-Brunnerkirche. Wohl das erste und letzte Mal ist es, dass die Stadt Wien auf niederösterreichischem Boden eine Bundesstrasse baut. Für dieses Strassenstück hat die Stadt allerdings eine Förderung aus Bundesmitteln erfahren und es wird auch dieses Strassenstück in die Verwaltung des Bundes übernommen werden.

Die neue Wientalstrasse besitzt im zweibahnigen Teil eine Fahrbreite von 8 - 9 Meter. Von der St. Veiterbrücke stadtwärts sind die beiden Fahrtrichtungen zu und aus der Stadt in zwei Einbahnstrassen getrennt, deren eine in der Richtung aus der Stadt am Hietzinger-Kai verläuft, während die Richtung zur Stadt in der Hadikgasse, die nunmehr Einbahnstrasse wird,

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt.

Wien am

untergebracht ist. Auch diese Einbahnstrassen haben eine reichliche Breite von mindestens 6 Meter und im Häuserbereich, wo das Parken von Fahrzeugen erwartet werden muss, eine Breite von 8 Meter, so dass neben einem haltenden Fahrzeug noch immer zwei Fahrspuren verbleiben.

Die zu überwindenden baulichen Schwierigkeiten waren nicht gering. So musste der Damm der Verbindungsbahn zweimal durchbohrt und die Bahn selbst auf neuen Brückentragwerken überführt werden. Die vorbereitenden Verhandlungen für diese Bauten gestalteten sich ziemlich schwierig und langwierig. Zwischen dem Bahnhof Hütteldorf und der eingangs erwähnten Zufferrbrücke musste der fehlende Raum künstlich durch die Schaffung von Eisenbetonkonstruktionen gewonnen werden, die über den Wienflussböschungen errichtet, die Fusswege auf Eisenbetonkonsolen tragen.

Während der ganzen Baudauer musste der Strassenbahnverkehr zwischen der Stadt und Hietzing zweigleisig aufrecht erhalten werden, ohne dass mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse die Möglichkeit bestand, ausserhalb des Brückenbereiches Hilfsbrücken anzulegen. Auch die vielen Versorgungsleitungen, die im Zuge der Hietzinger Brücke und des Hietzinger-Kai verlegt waren, mussten der Anlage eines im Schnittpunkt dieser beiden Strassenzüge herzustellenden Tunnels erhebliche Erschwernisse bringen. Alle diese für das grossstädtische Leben unentbehrlichen Leitungen durften in ihrem Betrieb nicht unterbrochen werden und es waren vorerst umfangreiche Umlegungen und weitgehende Sicherungsmaassnahme zu treffen, ehe mit dem Brückenbau begonnen werden konnte. Schliesslich zeigten sich auch die Bodenverhältnisse als recht ungünstig. Das Ufergelände des Wienflusses hat sich seinerzeit bis gegen Schönbrunn erstreckt und die gesamten Verkehrsflächen im Bereich der Hietzinger Brücke liegen durchwegs auf alten Anschüttungen und Anschwemmungen. Da die vorgenommenen Probebohrungen auch in einer Tiefe von 11 Meter unter dem Strassenniveau noch keinen genügend tragfähigen Untergrund erkennen liessen, wurde eine Flachgründung ausgeführt und eine über 1 Meter starke Eisenbetonplatte in der ganzen Breite der Unterfahung eingebaut, auf der die Brückenwiderlager aufruhren. Der Einbau dieser Platte musste unter ständiger Wasserhaltung im Grundwasser durchgeführt werden!

Mehrere aus dem Tiergarten herausführende Bachgerinne mussten auf neuzuschaffenden Brücken übersetzt werden. Ein Fussgängertunnel, knapp vor dem Auhof gelegen, führt die Fussgänger von der Seite des Wienflusses ohne Berührung der Strassenoberfläche zur Tiergartenmauer, woselbst der Weg sich fortsetzt.

Auch auf niederösterreichischem Boden war die Gewinnung des für die Strasse benötigten Raumes nicht immer einfach. Ein erhebliches Stück der Tiergartenmauer musste rückverlegt werden und im Wienflussgerinne war die Ausführung von Stützmauern notwendig.

Das Glanzstück der neuen Wientalstrasse ist die Unterfahung der Hietzinger Hauptstrasse neben der Stadtbahnstation. Da die neue Strasse vorwiegend dem Kraftfahrzeugverkehr dienen wird, der die rasche Ausfahrt aus der Stadt anstrebt, erschien es untunlich, an dieser verkehrsüberlasteten Stelle eine Kreuzung der Verkehrsstrassen in gleicher Höhe vorzusehen. So kam es unter sehr bedeutenden Geldopfern zur Ausführung eines 35'5 Meter langen Tunnels, dem sich beiderseits Rampen von 67 und 100 Meter Länge anschliessen. Die Durchfahrthöhe beträgt 4'10 Meter. Das neue Betonbauwerk ist sorgfältig in die Umgebung hineingebettet und es wurde kein Opfer gescheut, um dieses Objekt so ansprechend als nur möglich, zu gestalten.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt.

Wien, am.....

Die einfache Linienführung der Betonbauten zusammen mit den sorgfältig angelegten Grünflächen geben ein befriedigendes Bild. Gleichzeitig wurde auch die wünschenswerte Neuordnung der gesamten Verkehrsflächen in Strassenhöhe durchgeführt. Erinnern wir uns daran, dass an dieser Oertlichkeit vor Baubeginn ein altes Gasthaus mit Garten stand, das fallen musste und dass auch die Gleise der elektrischen Strassenbahn vom Hietzinger Kai in die Eduard Kleingasse verlegt werden mussten.

Eine ähnliche vorteilhafte Umgestaltung wie die Strassen- und Grünanlagen bei der Hietzingerbrücke erfuhren, ergab sich auch in der Hadikgasse, wo die alte Strassenbahn-Wagenhalle beseitigt wurde und einer Grünfläche Platz macht.

In diesem Strassenteil ist auch das Problem der Führung einer zweigleisigen, also nach beiden Richtungen verkehrenden Strassenbahnlinie in einer nicht übermässig breiten Einbahnstrasse dadurch gelöst worden, dass das im Sinne des Einbahnverkehrs zu befahrende Gleis an der Fahrbahn liegt, also beim Ueberholen und Vorfahren mitbenützt werden kann, während das in der Gegenrichtung zu befahrende Gleis auf einem erhöhten Bankett liegt, also durch eine bauliche Massnahme vom übrigen Verkehr getrennt ist.

Der Radfahrverkehr ist unter bedeutenden Kosten bei diesem Strassenbau voll berücksichtigt worden. Von der Schönbrunner-Schlossbrücke an steht für die Richtung aus der Stadt ein, durch eine lebende Hecke vom Gesteig begrenzter, Radfahrweg zur Verfügung, der bis zum Tunnelleingang geführt ist. Man wird versuchen, den Radfahrverkehr durch den Tunnel zu leiten. Vom Hietzinger Amtshaus weg, ist in der neuen Asphaltfahrbahn für die Radfahrer ein Streifen als Fahrweg gekennzeichnet. Von der Testarellogasse ab wird der Radfahrverkehr in die Auhofstrasse abgelenkt. Neben der Tiergartenmauer steht wieder ein eigener Radfahrweg bis zur Stadtgrenze zur Verfügung. Das sinngemäss Gleiche gilt in den Fahrbahnstrecken in der Richtung zur Stadt; wo der Platz ausreichte, wurde in der Hadikgasse der unabhängige Radfahrweg angelegt, im übrigen aber ein Radfahrweg gekennzeichnet.

Auch der Fussgeher wurde bei der Anlage der Strasse nicht vergessen. Nicht nur die von Hietzing bis zum Auhof durchlaufende Promenade entlang des Wienflusses hat ihre Ausgestaltung gefunden, auch die längs des Tiergartens führende, alte schöne Hofjagdallee bleibt ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten und der längs der Tiergartenmauer führende Weg wird entlang der Strasse bis zur Kiolmannsogg-Brücke fortgesetzt.

Von manchen anderen Einzelheiten, die noch hervorzuheben wären, sei beispielsweise erwähnt, dass im Franz Schimon Park eine bedeutende Anzahl grösserer Bäume ausgegraben und an die sich ergebende neue Stelle erfolgreich verpflanzt wurden.

Die neue Strasse bedeutet eine wesentliche Verschönerung der Einfahrt nach Wien. An Stelle der Einfahrt durch eine verkehrstechnisch ungünstige, von schmucklosen Häuserreihen begrenzte Strasse grüssen nun den aus dem Westen kommenden Autofahrer schon von weitem die Ausläufer des Hügelgeländes der Stadt Wien, führt ihn sein Weg unmittelbar entlang des alten Waldbestandes des Tiergartens und bietet ihm schliesslich eine zwischen Grünanlagen und dem Wienfluss liegende Uferstrasse den Anschluss an das grossstädtische Verkehrsnetz.

Die neue Wientalstrasse ist in ihrem ganzen Verlauf elektrisch beleuchtet. Die Hietzinger Unterfahrt erhält eine Beleuchtung, die tagsüber im erhöhten Ausmass zerstreutes Licht spendet.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

IV. Blatt.

Wien, am

Wie schon erwähnt hat die Grundeinlösung erhebliche Schwierigkeiten bereitet und Zeitverlust zur Folge gehabt. Darauf ist es auch zurückzuführen, dass der ausserhalb Hütteldorfs gelegene Strassenteil weniger rasch gefördert werden konnte wie der in Wien gelegene Teil. Um nun die Benützung der Strasse nicht bis zu der im Frühjahr zu erwartenden Vollen- dung und feierlichen Eröffnung der gesamten Wientalstrasse hinausschieben zu müssen, hat sich Bürgermeister Schmitz entschlossen, die Inbetriebnahme des neuen Strassenzuges zunächst im Abschnitt von der Brauhausbrücke, ge- genüber dem Hütteldorfer Brauhaus, bis zur Schönbrunnerschlossbrücke zu gestatten. Die Ausfahrt aus Wien wird daher auf einige Monate über die Brau- hausbrücke in die Bergmillergasse, die Einfahrt nach Wien über diese Stras- se zur Hütteldorferbrücke vollziehen.

Der zweibahnige Teil der neuen Strasse erreicht eine Länge von 5'5 Kilometer, die beiden Einbahnen zusammen eine Länge von 6 Kilometer. Im Hinblick auf die erstklassige und für den stärksten Verkehr berechnete Ausgestaltung sowie die erwähnten Kunstbauten sind die gesamten Strassen- baukosten bedeutend und dürften rund 6'5 Millionen Schilling erreichen.

Dementsprechend gross ist auch die Materialbewegung und der Materialverbrauch. An Abgrabungen wurden 25.000 m³ geleistet, der Verbrauch an Zement betrug 4.500 t, an Schotter 25.000 m³ und an Eisen 100 t. Neue Strassendecken wurden in einem Ausmass von 60.000 m² hergestellt, zu deren Begrenzung 15 km Randsteine verlegt wurden.

Das Ausmass der Gohsteigbeläge beträgt 35.000 m².

.....