

Wien, am Samstag, den 2. August 1930

Das Wiener Strassennetz.Der Werdegang der Wiener Strassen-Heutige Strassenlänge 1.100 Kilometer-
Umfangreiche Aufbauarbeiten der Gemeinde.

Im letzten Jahr hat die Gemeinde Wien zum Ausbau und zur Pflege ihrer Strassen Betrag von 32,116.400 Schilling ausgegeben. Davon entfallen 17,000.000 Schilling auf die Arbeiten zur reinen Strassenerhaltung, also zur Ausbesserung und Neuherstellung von Strassen, 1,196.400 Schilling auf die Strassenölung, 2,350.000 Schilling auf die Bekämpfung der Staubplage, 11,570.000 Schilling auf die Säuberung der Strassendecken, 1,650.000 Schilling auf die Schneesäuberung und 1,400.000 Schilling auf die Besprengung der Strassen. Das Strassennetz hat heute eine Länge von 1.100 Kilometer; es verfügt über 15 Millionen Geviertmeter Strassenfläche, nämlich 10 Millionen Geviertmeter Fahrbahnfläche und 5 Millionen Geviertmeter Gehsteige.

Um zu ermitteln, was die Gemeinde Wien für den Zustand der Wiener Strassen in den letzten zehn Jahren getan hat, muss man wissen, wie das Wiener Strassennetz vor dem Kriege beschaffen war, da der damalige Zustand der Wiener Strassen in hohem Masse für den Zustand und die Entwicklung der heutigen Strassen massgebend ist.

Die in den Jahren 1891 und 1905 vollzogenen Stadterweiterungen brachten einen ganz gewaltigen Zuwachs an Strassenflächen, die der Natur der Sache nach bei den alten ehemaligen Vorortgemeinden zum grossen Teil nur eine leichte Befestigung aufwiesen. Die Verarbeitung dieses grossen Zuwachses an Strassenflächen, die in der Vorkriegszeit den Anforderungen des Verkehrs und der Hygiene kaum entsprachen, gesteigert durch das ununterbrochene Wachstum des Strassennetzes der sich mehr und mehr ausbreitenden Stadt, hat die Wiener Gemeindeverwaltung vor dem Krieg vor eine Aufgabe gestellt, die sie trotz Aufwendung bedeutender Mittel nicht zu bewältigen vermochte.

Eine einzige Angabe genügt, um diese Tatsache zu erhärten. Bei einer Gesamtfahrbahnfläche von über 10 Millionen Geviertmeter wies im Jahre 1914 fast die Hälfte bloss eine Befestigung mit wassergebundenem Makadam auf, die überdies, von wenigen Fällen abgesehen, eines regelrechten Bruchsteinunterbaues entbehrte und bei den meisten Strassen nur aus Kalkschotter hergestellt war. Fast die Hälfte der Strassen war mit Granitwürfeln gepflastert, die wieder statt eines regelrechten Unterbaues nur eine Schichte von 15 Zentimeter Rundsotter als Unterlage aufwiesen und meist nur mit Sandfüllung der Fugen ausgeführt waren. Nur etwa 6 Prozent waren mit geräuschvermindernden und waschbaren Belägen ausgestattet, zum grössten Teil Holz- und Stampfasphalt auf zwanzig Zentimeter Betonbettung und einzelne Bitumenherstellungen.

Dass die Hälfte aller städtischen Strassen damals minderwertig ausgeführte Schotterstrassen waren, ist schon an sich eine erschreckende Tatsache. Dieser Misstand erscheint noch vergrössert, wenn man die Verteilung der verschiedenen Arten der Strassen im Stadtgebiet betrachtet. Die Granitstrassen sind innerhalb des Gürtels zusammengedrängt, neben Hauptverkehrsstrassen und Schwerfahrwerksstrassen liegen hier stille, kaum befahrene Wohnstrassen, die gleichfalls die kostspielige Steinpflasterung aufweisen; in einzelnen Bezirken sind alle Strassen ausgepflastert. Die Holz- und Asphaltstrassen liegen wieder hauptsächlich in den inneren Bezirken, aber zum grossen Teil zusammenhanglos über das Gebiet zerstreut. In den äusseren Bezirken ist die Schotterstrasse vorherrschend, aber keineswegs allein bei den wenig befahrenen Wohnstrassen, sondern auch bei Strassen mit schwerem Verkehr.

Die geschilderte Unzulänglichkeit der Strassenbefestigung ist durch die Revolutionierung des Verkehrs noch fühlbarer geworden, die durch das aufblühende Kraftfahrwesen angebahnt wurde. Während in den Jahren 1906 bis 1911 etwa 39.000 Pferde (ohne Militärpferde) in Wien gezählt wurden, sank ihre Zahl von 1912 bis 1930 allmählich auf etwa 6000 herab. Gleichzeitig stieg die Zahl der Kraftwagen trotz des Rückschlages der Kriegs- und Nachkriegszeit von etwa 1000 im Jahre 1906 auf rund 20.000 (darunter 8.200 Lastwagen) im Jahre 1930, die Zahl der Motorräder in der gleichen Zeit von 1.100 auf 17.300. Die Beanspruchung der Strassen wuchs infolge der vielfachen Geschwindigkeit und des zum Teil grösseren Raddruckes der neuen Fahrzeuge und der teils schleifenden, teils saugenden Wirkung ihrer Reifen derart, dass die alten wassergebundenen Makadamdecken rasch verschleissen und sich Schäden durch die unzulänglich gewordene Bettung einstellen.

Während der Kriegsjahre, als nur ganz unzulängliche Mittel für die Instandsetzung der Strassen zur Verfügung standen und die eisenbereiften Lastkraftwagen hemmungslos ihr Zerstörungswerk übten, haben die Wiener Strassen den allerschwersten Schaden genommen; die meisten Pflasterstrassen wiesen zahlreiche Schlaglöcher, ja selbst grössere Senkungen auf und fast alle Schotterstrassen waren vollständig abgefahren und von Gleisen und Schlaglöchern übersät, bei schönem Wetter staubend, bei Regen ein Schlammmeer. Mit dieser Erbschaft belastet ist die Gemeindeverwaltung in die Nachkriegszeit eingetreten.

In den Jahren 1921 bis 1922 begann die Wiederinstandsetzung der Strassendecken, die sich zunächst auf die Behebung der grössten Schäden beschränken musste, um die Strassen wieder in einen einigermaßen fahrbaren Zustand zu bringen. 1923 setzte die Verbesserung der Strassen in grossem Umfang ein und die aufgewendeten Beträge stiegen von Jahr zu Jahr. 1923 wurden rund 9 Millionen Schilling, 1924 schon 11'7 Millionen Schilling und 1925 sogar 12'4 Millionen Schilling für Strassenbau und Strassenerhaltung aufgewendet. Für 1926 und 1927 erhöhte sich das Strassenbudget durch ein ausserordentliches Arbeitsprogramm, das die Instandsetzung oder Neupflasterung von 60 Strassenzügen vorsah, auf durchschnittlich 16'5 Millionen Schilling für jedes der beiden Jahre. Seit 1928 werden jährlich mindestens 17 Millionen Schilling aufgewendet.

Der Wiederaufbau des Strassennetzes vollzieht sich nach wesentlich geänderten Methoden. Der Kalkschotter, früher das einzige und wenig haltbare und daher stark staubende Deckmaterial der Schotterstrassen, ist seit fünf Jahren vollständig durch den ungleich widerstandsfähigeren Hartschotter verdrängt. Der moderne Bitumenstrassenbau, der an Stelle der unzureichenden Wasserbindung die Bindung der Schotterteile durch Asphalt oder Teer und damit Staubfreiheit erreicht, wird in grossem Umfang angewendet. Nach diesen neuen Methoden werden in Wien bis Ende dieses Jahres 650.000 Geviertmeter (80 Kilometer Strassenlänge) Walzasphalt und 830.000 Geviertmeter (100 Kilometer Strassenlänge) Schotterstrassen mit doppeltem Bitumenüberzug hergestellt sein. Bei allen neuen Schotter- und Pflasterstrassen wird jetzt eine ausreichend starke Bettung, sei es als Bruchsteinunterbau, sei es als Betonunterlage, hergestellt. Bei den neuen Pflasterstrassen werden überdies die Fugen mit Pechmörtel vergossen, um Staubfreiheit und Waschbarkeit der Decke zu erreichen.

Von dem Umfang der 1919 bis 1930 geleisteten Arbeiten geben die verbrauchten Mengen der beiden wichtigsten Strassenbaustoffe (Granitwürfel und Schlägelschotter) ein anschauliches Bild. In diesen Jahren wurden über 17 Millionen Würfel oder 30.000 Waggon und 600.000 Kubikmeter Schlägelschotter oder 90.000 Waggon eingebaut. Die Menge der Pflastersteine entspricht einer Pflasterfläche von 650.000 Geviertmeter (80 Kilometer Strassenlänge). Am anschaulichsten aber tritt die angebahnte Aenderung bei den Makadamstrassen hervor. Anfang 1923 bestanden 5.080.000 Geviertmeter solcher Fahrbahnen, von denen nur 80.000 Geviertmeter oder 1'6 Prozent eine Asphaltmakadamdecke über den Krieg herübergerettet hatten; die Teerungen der Vorkriegszeit waren vollständig zerstört. Bis Ende 1930 wächst die Fläche um 220.000 Geviertmeter auf insgesamt 5.300.000 Geviertmeter; aber 380.000 Geviertmeter sind durch Pflasterung mit Holz, Granit oder Stämpfasphalt, 650.000 Geviertmeter als Walzasphalt umgebaut, 830.000 Geviertmeter neu makadamisiert und mit doppeltem Bitumenanstrich versehen, zusammen also 1.860.000 Geviertmeter oder 37 Prozent aus den ungeschützten Makadamdecken ausgeschieden und endgiltig umgebaut. Dieser Umbau schreitet jährlich um eine Fahrbahnfläche von etwa 250.000 bis 270.000 Geviertmeter weiter fort, wobei von den schadhafte Makadamflächen rund 50.000 Geviertmeter durch schwere Beläge, hauptsächlich Kleinpflaster, rund 110.000 Geviertmeter durch mittelschwere Beläge, hauptsächlich 5 Zentimeter Walzasphalt auf 20 Zentimeter Betonunterlage, und rund 100.000 Geviertmeter durch leichte Beläge, und zwar Hartschottermakadamisierung mit doppeltem Bitumenanstrich ersetzt werden. Gleichzeitig werden von den restlichen Makadamstrassen, die zusammen Ende dieses Jahres noch 3.440.000 Geviertmeter umfassen, mit Hilfe von besonderen Krediten durch die städtische Strassenpflege jährlich 2.200.000 Geviertmeter geölt und dadurch staubfrei gemacht. Überdies werden jährlich gegen 200.000 Geviertmeter Granitpflaster teils Instandgesetzt, teils mit Verwendung neuer Steine umgepflastert oder durch andere Pflastergattungen, besonders Holz und Asphalt, ersetzt. Es ist also bei systematischer Fortführung dieser Aufbauarbeit immerhin der Zeitpunkt abzusehen, in dem die ungeschützten Makadamstrassen im Wiener Gemeindegebiet verschwunden sein werden.