Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 5

Artikel: Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstrasse der Stadt Wien
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26135

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstrasse der Stadt Wien.[1]

Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstrasse der Stadt Wien verfolgen einen doppelten Zweck: vor allem soll dadurch der Stadt die Zufuhr reiner Luft gesichert, dann aber auch die Möglichkeit eines erfrischenden Aufenthaltes im Freien und ästhetischer Anregung den Bewohnern dauernd gewahrt oder in erhöhtem Masse neu geboten werden.

Die Art der Anlage ergibt sich aus der Bodengestaltung und aus der Entwicklung der Stadt. Der älteste Teil Wiens erhebt sich auf einem Hügel an einem Arm der Donau, ungefähr 5 *km* südlich von der Stelle, wo der grösste Strom des westlichen und mittlern Europas in die von Bergen umschlossene Ebene des sog. Wiener Bekkens eintritt. Um diesen, im Laufe der Zeit erweiterten, ursprünglichen Kern haben sich nach und nach zuerst die „Vorstädte" und darauf auch die „Vororte" in Form eines innern und äussern Ringes angeschlossen, durch die radial vom Zentrum die grossen Verkehrsadern an die Peripherie reichen, sodass es kaum eine andere Grosstadt gibt, bei der das allmähliche Wachsen vom Mittelpunkte aus so deutlich zu erkennen ist. Dabei musste die Stadt zum grossen Teile die Hügel der frühern Umgebung hinansteigen, und heute ist das Häusermeer an einzelnen Stellen schon ganz nahe an das Waldgebirge herangerückt, das sich im Norden und Westen der Stadt ausdehnt.

Aber nicht nur in der radialen Anordnung der Verkehrswege, sondern auch in der eigentümlich konzentrischen Anlage einiger Hauptstrassenzüge kann man noch die Entwicklung der alten Kaiserstadt aus einer Festung zur freien Grosstadt erkennen. An der Stelle der alten Festungswerke, welche die Innere Stadt umgaben, läuft ein breiter Strassenzug, die Ringstrasse und der Franz Josefs-Kai, mit einer Fülle anschliessender Gärten und Plätze. Etwa zwei bis drei *km* davon entfernt erstreckt sich an der Stelle der Umwallung der Vorstädte, die aus der Zeit Prinz Eugens stammte, eine Strasse von ausserordentlicher Länge (13,8 *km*) und Breite (75,86 *m*), die Gürtelstrasse, die zum Teil schon sehr hoch über dem Wasserspiegel der Donau liegt. Mit ihren Gartenanlagen und freien Plätzen kann die Gürtelstrasse, in deren Zug sich der Prater und der Augarten gewissermassen einfügen, gleich der Ringstrasse als eine Anlage aufgefasst werden, die nicht nur dem Verkehre dient, sondern auch alle einmündenden Strassen mit frischer Luft versorgt. Zugleich eröffnet sie eine Reihe anregender Blicke in die umgebenden Stadtteile und selbst ins Gebirge.

[1]) Wir entnehmen den kurzen Artikel über das grosszügige Projekt der Stadt Wien der von Jos. Aug. Lux begründeten und trefflich redigierten Zeitschrift «*Hohe Warte*». Verlag Hohe Warte. Wien und Leipzig.

Wettbewerb für eine evangelische Kirche in Arosa.

III. Preis. — Motto: «Der alten Eva».

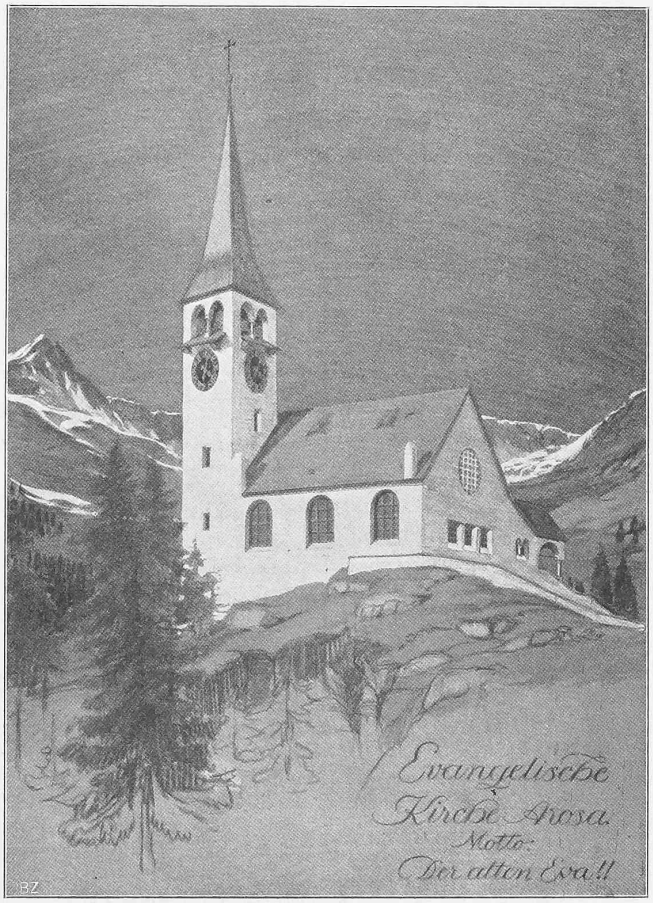


Schaubild der Kirche von Nordwesten.

Mit dem riesigen Wachsen der Stadt haben nun aber auch die äussern, ursprünglich ländlichen Bezirke einen mehr und mehr städtischen Charakter angenommen, und es ist nach der bisherigen Zunahme vorauszusehen, dass Wien um die Mitte unseres Jahrhunderts eine Bevölkerung von vier Millionen erreichen und der ländliche Charakter an der Peripherie des Stadtgebietes vollständig verschwunden sein wird.

Der natürlichen Gestaltung der äussern Stadtgebiete entsprechend, zerfällt der Wald- und Wiesengürtel in verschiedene Teile.

Im Westen und Nordwesten reicht das Gebirge bis in das Gemeindegebiet herein. Diese Strecke, vom Kahlengebirge an der Donau bis zum Eintritt des Wienflusses in die Stadt, umfasst die grössern Höhen und noch innerhalb des Gemeindegebietes bedeutende Waldungen, die auch fast vollständig in den Gürtel einbezogen werden sollen. Da der Wald- und Wiesengürtel als einen Hauptzweck die Sicherung der Zufuhr reiner Luft in die Stadt verfolgt, so war die Erhaltung der grünen Flächen an der westlichen und nördlichen Grenze auch wegen der in Wien vorherrschenden westlichen Windrichtung von besonderer Bedeutung. Im Südwesten ist der Wald durch den an die Grenze der Stadt anstossenden kaiserlichen Tiergarten ohnehin auf absehbare Zeit hin gesichert. Der breite, unverbaute Gürtel an der westlichen und nordwestlichen Stadtgrenze kann zugleich als ein Schutzdamm gegen das Uebergreifen der Bebauung auf die andere Seite des Waldes jenseits des Stadtgebietes angesehen werden. Eine selbständige Verbauung in grösserer Ausdehnung ist aber dort um so weniger zu befürchten, als die Bodengestaltungen immer bewegter und die Hänge immer steiler werden.

Wegen der hohen Lage des Gürtels in dieser Strecke und mit Rücksicht auf die ausserordentliche natürliche Schönheit der Landschaft, die schon bisher die Spaziergänge der Wiener hauptsächlich in diese Richtung gelenkt hat, erschien es doppelt angezeigt, gerade in diesem Gebiete auch für eine leichtere Zugänglichkeit zu sorgen, was durch die später zu besprechende „Höhenstrasse" in ganz besonderem Masse erreicht werden wird. Die Gesamtfläche der in diesem Teile für den Wald- und Wiesengürtel bestimmten Grundstücke beträgt 1720 *ha*, wovon 1174 *ha* auf Waldbestand, der Rest auf Wiesen entfallen.

Der Wald- und Wiesengürtel soll eine Erholungsstätte für alle Schichten der Bevölkerung sein, kein Ziergarten mit beschränkter Bewegungsfreiheit. Darum werden die grünen Flächen, soweit sie schon bestehen, nach Möglichkeit im natürlichen Zustand belassen; wo sie neu geschaffen werden müssen, ist eine Art Waldpark mit ausgedehnten Gehölzgruppen und grossen Wiesen beabsichtigt. Doch sollen einzelne Teile der vor dem Wald liegenden Flächen auch gärtnerisch ausgeschmückt werden; insbesondere ist dies aber bei jenen Strecken der Fall, die mitten

Wettbewerb für eine evangelische Kirche zu Arosa.

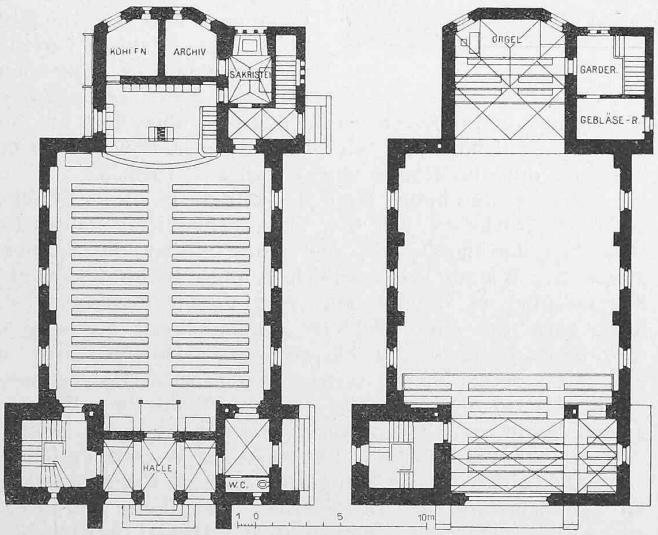
Z. A. e. Motto: «Unter einer First». — Arch. *Flügel & Widmer* in Basel.

Schaubild der Kirche von Nordwesten.

im dichter verbauten Stadtgebiet die einzelnen grossen Anlagen miteinander verbinden. Auch zur Errichtung von Spiel- und Sportplätzen wird reichlich Gelegenheit geboten sein.

Das Gesamtausmass der vom Wald- und Wiesengürtel bedeckten Bodenfläche beträgt mit Einschluss der Lobau rund 4400 *ha*. Die heute in Wien bestehenden öffentlichen Gartenanlagen haben ungefähr ein Ausmass von 917 *ha*.

Von der am rechten Ufer des Donaustromes gelegenen Bodenfläche der Stadt wird nach Durchführung des Projektes fast ein Achtel von den grünen Flächen des Wald- und Wiesengürtels bedeckt sein.



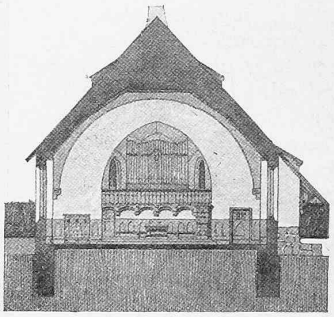
Grundrisse vom Erdgeschoss und den Emporen. — Masstab 1 : 400.

Einen wesentlichen Bestandteil des ganzen Projektes bildet die „Höhenstrasse". In der gewaltigen Ausdehnung von 29 *km* und in der mittlern Höhe von 183 *m* über dem Spiegel des Donaustromes (also höher als der Stephansturm) läuft sie hin an den Abhängen des Wienerwaldes, vom Donaustrom bis zum Wienfluss. Die Höhenstrasse hat den Zweck, den von ihr durchzogenen Teil des Wald- und Wiesengürtels leichter zugänglich zu machen, vor allem aber soll sie eine Aussichtsstrasse allergrössten Stiles sein.

Man könnte damit die Anlagen einiger anderer Städte vergleichen, so insbesondere in Italien, dem klassischen Lande des künstlerischen Städtebaues, die „Hügelstrasse" (Viale dei Colli) zu Florenz (1861 angelegt) und die Passeggiata Margherita zu Rom (1884 angelegt). Doch sind diese naturgemäss von viel geringerer Ausdehnung.

Die neue Höhenstrasse verläuft im allgemeinen so nahe dem Waldrande, dass von zahlreichen Punkten aus auf ihr der Ueberblick über ganz Wien und noch weit darüber hinaus möglich sein wird.

In dem von der Höhenstrasse durchzogenen Teil des Wald- und Wiesengürtels liegt längs der unregelmässigen Begrenzung der gegen die Stadt hin zungenartig auslaufenden Waldbestände ein Wiesenstreifen von ungleicher Breite, welcher derart ausgemittelt wurde, dass von jeder Stelle des obern Randes der freie Blick auf die Stadt gewahrt ist.

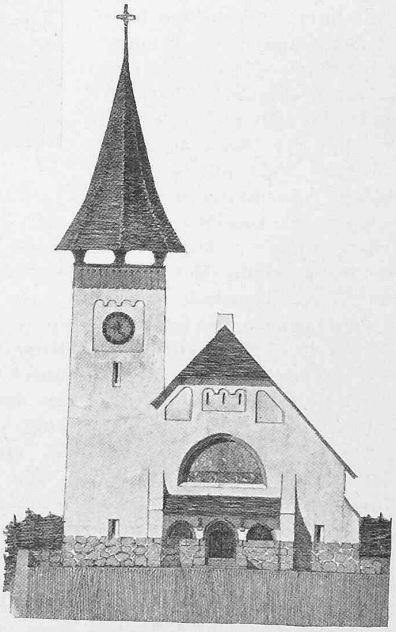


Querschnitt. — Masstab 1 : 400.

Vielfach geht jedoch der Strassenzug selbst auch mitten durch den Wald, wodurch dem Auge eine willkommene Abwechslung geboten wird.

Die Höhenstrasse ist als Fahrstrasse gedacht, ihre Steigungen sollen 60 ‰ nicht überschreiten, sodass Wagen noch in leichtem Trab fahren können. Die Breite der Fahrbahn wurde mit 8 *m* angenommen; stellenweise sollen zu beiden Seiten der Fahrbahn Alleen angelegt werden. Der Gehweg wird in selbständiger Ausbildung durch die anstossenden Wald- und Wiesenflächen, die an hiezu geeigneten Stellen auch gärtnerisch behandelt werden können, geführt werden.

Anfang und Ende der Höhenstrasse liegen einerseits in der Fortsetzung der vornehmen Villenstrasse der Hohen Warte, anderseits in der Fortsetzung der bedeutendsten radialen Verkehrsader, der Mariahilferstrasse. Im übrigen wird sie an vielen Punkten sowohl durch die bereits bestehenden Hauptstrassenzüge (Währingerstrasse, Gersthoferstrasse, Pötzleinsdorfer Allee, Alszeile, Hernalser Hauptstrasse, Ottakringerstrasse und Steinhofstrasse) mit der Stadt verbunden sein, als auch durch neu anzulegende Strassenzüge und Verbesserung bereits bestehender Fahrwege (dies insbesondere in der Richtung gegen den Kahlenberg). Dadurch wird es möglich sein, die Fahrt oder den Spaziergang nach Belieben auch auf einzelne Teilstrecken zu beschränken.



Ansicht der Nordfassade. — 1 : 400.

Auf der Höhe des 273 *m* über dem Donaustrom ge-

legenen Dreimarksteines bei Salmannsdorf, über den die Höhenstrasse führt und der schon von der Stelle, wo die Währingerstrasse in die Ringstrasse einmündet, aus sichtbar ist, soll ein Aussichtsturm von etwa 30 *m* Höhe errichtet werden, der nebenbei als Wasserturm für die höchstgelegenen Teile der Stadt benützt werden wird. Ausserdem wird sich wohl in Zukunft Gelegenheit ergeben, einzelne andere Punkte durch Architekturen, Denkmäler oder in anderer Art auch künstlerisch auszuschmücken. Die Höhenstrasse bietet schon an sich grosse landschaftliche Schönheiten in reichster Abwechslung, vor allem aber gewährt sie weite Ausblicke von der grössten landschaftlichen, geschichtlichen und auch naturwissenschaftlichen Bedeutung. Da unten liegt an dem mächtigen Strom die alte Kaiserstadt, umgeben von dem grünen Gürtel, wie ein wertvoller Edelstein in kostbarer Fassung. Hoch über das Häusermeer empor ragt Wiens Wahrzeichen, der Stephansturm, vielleicht der schönste gotische Turm der Welt. Ueber die wohlig gerundeten Kuppen des Wienerwaldes und das kulturreiche Wiener Becken schweift das Auge bis an die Grenzgebirge des Erzherzogtums, die sich im Schneeberg bis über 2000 *m* erheben, während jenseits der Donau die fruchtbare Ebene sich fast ins Endlose verliert.

Unwillkürlich verknüpft sich der Rundblick mit Erinnerungen an die grossen Ereignisse, die Wien mehr als einmal zum Mittel- und Wendepunkt der europäischen Geschichte gemacht haben. Die „Türkenschanze" und das Kahlengebirge, von dem herab die vereinigten christlichen Heere zum Entsatze Wiens von der zweiten Türkenbelagerung vordrangen, gemahnen an die Zeit, da Wien seine welthistorische Sendung dadurch erfüllt hat, dass es das ganze Abendland von der Gefahr des Islams endgültig befreite; das Marchfeld war wiederholt die Wahlstatt, auf der die Geschicke grosser Ländergebiete entschieden wurden, so im Kampfe Rudolfs von Habsburg mit Ottokar und in den Kriegen Napoleons, der hier bei Aspern — das heute ein Teil Wiens ist — seine erste Niederlage in offener Feldschlacht erlitt, und stromabwärts gewahrt man die Höhen, die über Carnuntum emporragten, der wichtigen Grenzfeste des Weltreiches der Römer. Ja, selbst in Zeiten, die aller menschlichen Erinnerung unendlich weit vorausliegen, erschliesst sich hier ein Ausblick: das geschulte Auge des Geologen erkennt mit voller Sicherheit (an einer Stelle zwischen Grinzing und dem Kahlenberg und dann an den Bergen bei der Mündung der March) die Ufer des Meeres, das vor ungezählten Jahrtausenden das Wiener Becken ausgefüllt hat.

Die Gemeinde Wien veröffentlicht in Form einer Broschüre, die im Kommissionsverlag von Gerlach & Wiedling erschienen ist, das ganze Projekt, dem fünf Pläne beiliegen. Eine Vergleichung mit London, Paris und Berlin ergibt, dass Wien verhältnismässig das grösste Gesamtausmass an Wald-, Garten- und Wiesenflächen besitzt. Die Idee des Wald- und Wiesengürtels ist gut zu heissen, insoferne sie die Erhaltung des Garten- und Waldgebietes sichert.

Ein- und zweispurige Alpentunnel.

Die von Professor Hennings in Nr. 24 des Bandes XLVII veröffentlichte Notiz, in der er einen Gedanken von Oberingenieur *R. Weber*, z. Z. Bauleiter der Bodensee-Toggenburg-Bahn in St. Gallen, über Bauausführung von zweigeleisigen Alpentunnels darlegte, hat Herrn Regierungsrat *C. J. Wagner* in Wien, einen der Experten für den Bau des Simplontunnels, zu einer Entgegnung veranlasst, die in Nr. 1 (Seite 5) des laufenden Bandes erschienen ist. Um einigen Einwendungen des Herrn Wagner zu begegnen, erschien es Herrn Weber zweckmässig seinen Gedanken näher zu begründen. Wir geben dieser Mitteilung mit Vergnügen Raum.

Herr Oberingenieur R. Weber schreibt:

«In Band XLVIII Nr. 1 der Schweizerischen Bauzeitung fügt Herr Ingenieur Wagner dem Artikel «Einspurige und Zweispurige Alpentunnel» von Professor Hennings Verschiedenes an, womit die Zweckmässigkeit und die Durchführbarkeit des neuen Bausystems bestritten wird. Ohne einer allfällig von Herrn Professor Hennings beabsichtigten Antwort vorzugreifen, beschränke ich mich auf folgende Entgegnung:

1. Wenn der Stollenausbruch langer Tunnel in hartem Gestein auch etwas billiger geworden ist, so kostet er auf die Arbeitseinheit berechnet immerhin noch sehr viel mehr, als der übrige Ausbruch. Alle bezüglichen Fortschritte werden diese Tatsache nie ändern, sie beruht im Wesentlichen auf der stärkern Verspannung des Gesteins beim ersten Einbruch ins Gebirge. Schon aus diesem Grunde wird das Bestreben berechtigt sein, mit *einem* Stollen auszukommen, wenn damit nicht andere grosse Erschwernisse verbunden sind.

2. Wenn Herr Thommen sagt, dass der Ausbruch eines so mächtigen Kanals in zweifelhaftem Gebirge die Standhaftigkeit der Tunnelwiderlager bedrohe, so denkt er dabei an die Anlage des Kanals nach Vollendung der Tunnelarbeiten, da er eine frühere Anlage von vorneherein aus Baubetriebsrücksichten als unmöglich erklärt. Dass etwa das Bestehen des Kanals unter dem Sohlengewölbe an und für sich schon eine Gefahr bedeute, sagt Herr Thommen nicht.

Es ist Herrn Thommen vollständig zuzustimmen, dass in druckhaftem Gebirge, namentlich unter Sohlengewölben, dieser Kanal sehr schwierig und nur mit grossen Kosten ausführbar wäre. Das Thommen'sche Gutachten passt aber gar nicht auf unsere konkreten Verhältnisse, da er ganz andere Vorgänge im Auge hat als sie von uns vorgesehen sind. Wir bauen den Richtstollen — den Unterstollen — zu allererst, nicht nachher; das ist natürlich möglich und geschieht namentlich im Interesse des Baubetriebes, und wir bauen nachher das Sohlengewölbe über diesem Kanal, wenigstens so lange wir uns in mittlerem und hartem Felsen befinden, nach dem mitgeteilten Tunnelprofil (S. 292 im Bd. XLVII). Profile für andere Verhältnisse, als die mit mittlern und harten Felsen verbundenen, wurden in fraglichem Artikel nicht skizziert. Es ist aber selbstverständlich, dass ein rationelles Tunnelbausystem nicht nur für mittlern und harten Felsen ausreichen muss, sondern für alle möglichen Fälle, also auch für starken Gebirgsdruck.

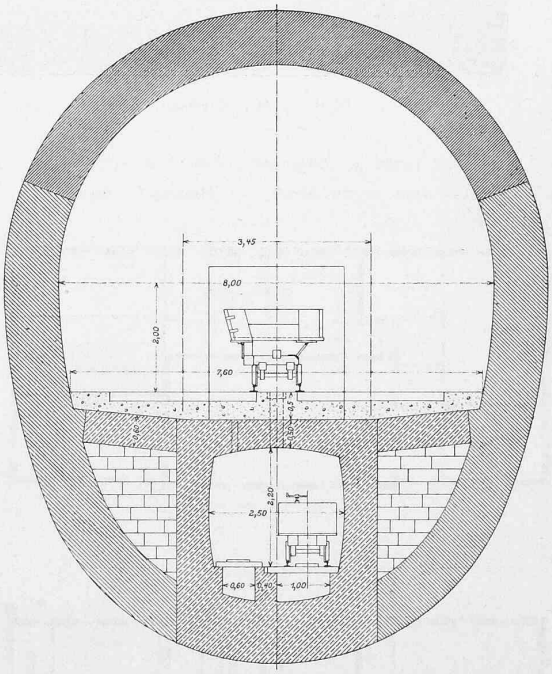


Abb. 1. — Masstab 1 : 125.

In vorstehender Abbildung teile ich nun einen Typ für druckhaftes Gebirge mit. Dieser Typ geht auf die einfachste Weise aus dem für mittlern und harten Felsen geltenden hervor. Das Profil hat nun die dem Kreis sich nähernde Form angenommen. Die Kanaldecke dient mit ihren Verlängerungen überall als Spanngewölbe, wo Druckverhältnisse überhaupt ein solches erfordern sollten; andernfalls können die Verlängerungen weggelassen werden und es ist augenscheinlich, dass die Tunnelmauerung mit dem Sohlengewölbe beginnen muss, da ein anderer Vorgang ganz unzweckmässig wäre. Die Abmessungen und die Qualität allen Mauerwerkes, allfällige Armierungen, sowie die Stärke des Einbaues richten sich nach den Druck-Verhältnissen des Gebirges, das angetroffen wird.

Das neue Bausystem für zweispurige Alpentunnel ist nichts anderes