

TECHNISCHE HOCHSCHULE WIEN
INSTITUT FÜR STADTEBAU
LANDESPLANUNG U. RAUMORDNUNG

INV. NR.: 2531 I 82

AV

SEP 19

INV. NR. 1
TECHNISCHE HOCHSCHULE WIEN
INSTITUT FÜR STADTEBAU
LANDESPLANUNG U. RAUMORDNUNG

Motto:

A. E. I. O. U.
(Austria erit in orbe ultima.)

EUGEN FASSBENDER
ARCHITECT

Erläuterung

zum Entwurfe eines

General-Regulierungsplanes

über das gesammte

Gemeindegebiet von Wien.



(Als Manuscript gedruckt.)

1893.

Druck von Rudolf Wittasek, Wien, IX., Universitätsstrasse 10.

Inhalt.

Seite

Einleitung 3

I. Abschnitt.

Allgemeine Gesichtspunkte.

Umfang und Art der Arbeit	8
Das Gebiet, auf welches sich die Regulirung erstrecken soll	9
Die Hauptfactoren der Regulirung	13
Verwerfliche Verbauungsart	14
Durchquerung alter Stadttheile	15
Cassirung alter Bauwerke	16
Conservatismus und Radicalismus	16
Zeitraum der Regulirung	18
Reservirung von Territorien	18

II. Abschnitt.

Der Verkehr.

Capitel I A.	Allgemeines und Programm	20
Capitel II	Der Verkehr auf Haupt- und Nebenstrassen und auf Plätzen	22
	Das System des Verkehrsnetzes	24
	Centralisation	27
	Verschiedene Systeme	27
Capitel III	Das Anpassen des Systemes in grossen Zügen auf das Stadtgebiet und Umgebung	28
	Eintheilung in Zonen	29
	Haupt-Radialstrassen	31
Capitel IV	Anpassen des Systems auf das Stadtgebiet im Allgemeinen und Besonderen	35
	Stadteintheilung in Zonen	35
	Haupt-Radialstrassen	37
	Brücken über die grosse Donau	42
	a) Innere Stadt, Ring und Stadterweiterungsgründe	43
	Die Hauptstrassenzüge der Inneren Stadt	47
	Der Stefansplatz	60
	Der Kaiserplatz	62
	Der Festplatz der Stadt Wien	64
	Vedouten	66
	Stadttheile am Wienflusse und Stubenviertel	67
	Wienthal-Boulevard	68
	Naschmarkt	68
	Stadtbad	68

	Seite
Ausstellungsgebäude und Theater	69
Künstlerplatz	70
Schwarzenbergplatz	71
Eislaufplatz	72
Stubenviertel	73
Verbauungs-Tabelle des Stadttheiles längs des Wienflusses und des Stubenviertels	75
b) Vorstädte mit Gürtel	77
Der Gürtel	80
c) Die Vororte	80
Der Prater	82
d) Der Volksring	83
e) Die Aussenorte	88
Brücken über den Donau-Canal	89
Capitel V Der Verkehr mit Strassenbahnen	90
Capitel VI B. Der Verkehr auf Eisenbahnen	91
Die Radial-Bahnlinien	93
Die Kreis-Bahnlinien	94
Capitel VII C. Der Verkehr auf Wasserstrassen	98
a) Anlagen am rechten Ufer der Donau	99
b) Anlagen am linken Ufer der Donau	101
III. Abschnitt.	
Die Verbauung	104
IV. Abschnitt.	
Die sanitären Anforderungen.	
Allgemeines und Besonderes	113
Die Wasserfrage	121
Allgemeine sanitäre Perspectives	122
V. Abschnitt.	
Die Schönheitsanforderungen	124
VI. Abschnitt.	
Einiges über die Durchführung eines Regulirungs-Planes	128

Anmerkung. Diesem Erläuterungsberichte sind behufs leichteren Verständnis die Reproductionen von vier Blättern unseres eingereichten Elaborates beigegeben.

- Blatt I **Schematische Darstellungen.**
- > II **Uebersichtskarte.**
- > III **Skizze des Verkehrsnetzes.**
- > IV **Die Regulirung der Inneren Stadt.**

Einleitung.

Austria erit in orbe ultima!

Durchdrungen von Patriotismus, durchdrungen von Liebe zu unserer herrlichen Kaiserstadt an der Donau, sind wir an den Entwurf eines General-Regulirungs-Planes über das gesammte Gemeindegebiet von Wien gegangen, an eine Aufgabe, welche, wie keine zweite dazu geschaffen ist, Ausserordentliches zur Entwicklung, Ausgestaltung und Verschönerung unseres lieben Wien beizutragen.

Die gestellte Aufgabe ist eine gewaltige und ihre Lösung unbedingt für die Zukunft Wien's eine folgeschwere, daher muss sie mit dem grössten Ernst, mit der grössten Gewissenhaftigkeit behandelt werden. Liebe und Begeisterung für die herrliche Stadt müssen den Griffel führen, der kühl abwägende Verstand muss den Griffel leiten.

Vor allem ist der Gesichtspunkt festzustellen, von welchem aus diese Aufgabe gelöst werden muss. Nicht vom Standpunkt des Maulwurfes, der im Erdreich blindlings seine Wege gräbt und jedem Steine, jeder Wurzel ausweicht, sondern vom Standpunkt des Adlers, der hoch im Aether schwebend, Raum und Zeit überblickt, ist diese Aufgabe zu betrachten.

Das gewaltige Anwachsen der Städte ist eine charakteristische Erscheinung unseres Jahrhunderts. Die Städte nahmen, besonders in dessen zweiter Hälfte, in einer Weise zu, wie die Geschichte vorher nicht ihresgleichen hatte.

Wir wollen nur auf das Anwachsen der europäischen Städte hinweisen, und gar nicht das riesige Vergrössern und aus dem Boden

Wachsen der amerikanischen Städte in Betracht ziehen, weil dies unter ganz besonderen Voraussetzungen und Verhältnissen geschah, die auf Europa nicht passen.

Wie enorm vergrösserte sich London, Paris, vor allem Berlin und nicht in letzter Linie unser Wien. Wir sehen ein Anwachsen der Städte in fast geometrischer Progression. Die Frage, wie weit dies gehen wird, wo die Grenzen sind, das kann heute der menschliche Geist nicht beantworten.

Heute sehen wir nur das Fortschreiten in der Progression und nehmen kein Symptom einer Aenderung wahr; an diese Thatsache müssen wir uns halten.

Wenn wir die Stadtpläne Wien's von den ältesten vorhandenen bis zu dem heutigen, der unser Wien in der enormen Ausdehnung vom Kahlenberge bis nach Kaiserebersdorf, von Hütteldorf bis zu den Kaisermühlen zeigt, vor unserem geistigen Auge ausbreiten, so sehen wir mit Staunen und mit gerechtem Stolze das Anwachsen unserer Kaiserstadt von kleinem Anfange zu einer gewaltigen Weltstadt.

Aus allen Anzeichen sehen wir und mit patriotischem Herzen wünschen wir es, dass Wien noch lange nicht an der Grenze seines Blühens und Gedeihens angelangt sei, sondern, dass es sich im Laufe der kommenden Jahrzehnte und Jahrhunderte noch weiter vergrössern und verschönern werde.

In diesem Sinne ist jedenfalls die Aufgabe des General-Regulierungs-Planes gedacht und auch auszuführen.

Nicht für den jetzigen Bestand der Stadt, nicht für die Bedürfnisse der kommenden Jahrzehnte, sondern für **die Bedürfnisse der kommenden Jahrhunderte** soll der General-Regulierungs-Plan zielbewusst vorsorgen, und der regelrechten, unbehinderten Entwicklung Wien's und seinem gewaltigen Verkehre die Wege ebnen und vorzeichnen.

Von diesem Standpunkte aus haben wir die Aufgabe zu lösen getrachtet.

Bei dem Entwurfe des General-Regulierungs-Planes muss man auf die Möglichkeit der seinerzeitigen Ausführung vor allem Bedacht nehmen.

Bei der Conception des Planes werden zwei einander diametral entgegengesetzte Factoren zu berücksichtigen sein; der erste Factor ist das von aller Rücksicht freie Bestreben, einen ausgezeichneten,

allen idealen Anforderungen entsprechenden Plan herzustellen, der sich weder an entgegenstehende Interessen, noch an die Kostenfrage kehrt und nur die Terrainhindernisse gelten lässt.

Der entgegengesetzte Factor ist die Kostenfrage und die Schonung der verschiedenen Interessen.

Wenn man nach erster Art vorgeht, so würde man allerdings einen ideal guten Regulierungsplan schaffen können, aber die Kosten, die er im Gefolge hätte, würden wohl seine Ausführung in Frage stellen.

Haussmann ging bei der Regulirung von Paris nach diesem Principe vor, aber er hatte auch unbeschränkte Macht- und Geldmittel hinter sich.

Würde man den zweiten Factor zu sehr berücksichtigen, und die grösstmögliche Billigkeit der Ausführung und die grösstmögliche Schonung tangirter Interessen allein und ausschliesslich im Auge haben, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass ein nach diesem Principe verfasster Regulierungs-Plan wohl sehr billig, aber auch sehr schlecht sein würde.

Wie bei allen Dingen, wird sich auch hier der goldene Mittelweg als der beste erweisen und diesen Mittelweg wollen wir auch einschlagen.

Jedenfalls soll man trachten, den Plan dergestalt zu concipiren, dass die kommenden Geschlechter uns nicht den Vorwurf machen können, wir seien einer solchen Aufgabe nicht gewachsen gewesen, wir haben nicht mit offenen Augen in die Zukunft blicken können. Weiters muss man sich auch davor hüten, keine solchen Massnahmen vorzuschlagen und durchzuführen, welche weitere Entwicklungen oder Verschönerungen für alle Zeiten unmöglich machen.

Es ist in der Natur der Sache gelegen, dass der Durchführung des Regulierungsplanes für die Haupt- und Residenzstadt Wien enorme Hindernisse sich entgegenstellen werden.

Die unvermeidliche Anlage von neuen Strassen, die Umlegung und Erweiterung von bestehenden Strassenzügen, die Anlage von Bahn-Tracén, die Herstellung von Plätzen, Parkanlagen etc. werden den öffentlichen und privaten Besitzstand mehr oder weniger tangiren. Das geht eben nicht anders. Ein gemeinnütziges Unternehmen fordert unbedingt Opfer und Unterordnung der einzelnen Interessen unter das Gesamtinteresse und bei einem so gewaltigen, auf das Wohl einer Weltstadt abzielenden Werke muss der höhere Stand-

punkt stets gewahrt werden, und müssen die Privat- und Sonderinteressen hinter dem Gesamtinteresse unbedingt zurücktreten.

Bei der Verfolgung des goldenen Mittelweges wollen wir versuchen, den idealen Anforderungen an einen Regulierungs-Plan nachzukommen und hiebei die Kostenfrage und die Schonung verschiedener Interessen insoweit berücksichtigen, als die Güte und Zweckmässigkeit des Planes darunter nicht leiden. Wir wollen daher auch in allen Fragen, wo die Zweckmässigkeit mit der Kostenfrage und den Sonderinteressen in Collision geräth, unentwegt das höhere Ziel, die Zweckmässigkeit und Güte im Auge behalten, sollten dadurch auch bedeutende Sonderinteressen tangirt werden.

Das Verkehrsnetz und die Verkehrsmittel Wien's sind solche, dass sie derzeit schon unzulänglich sind und bei weiterem Anwachsen der Stadt vollkommen ungenügend sein würden.

Diesen Mängeln soll der General-Regulierungs-Plan abhelfen. Er soll ein Versäumnis früherer Generationen gut machen.

Es ist ja einleuchtend, dass schon bei der ersten Erweiterung Wien's, als die Festungswälle und Basteien fielen, ein Regulierungs-Plan hätte geschaffen werden sollen, ja noch viel früher.

Wie leicht hätte ein — sagen wir — vor einem Jahrhundert aufgestellter Regulierungs-Plan ausgeführt werden können. Damals waren die Vorstädte noch nicht so eng verbaut und die Vororte zum grössten Theile noch grüner Anger; damals hätte die Ausführung eines Regulierungs-Planes nicht so grossen Hindernissen begegnet und hätte nicht so viel Opfer gekostet, wie heute.

Nun, was einmal geschehen ist, lässt sich nicht ändern, aber wir müssen aus dem Versäumnis unserer Vorfahren eine Lehre ziehen und bei der Aufstellung des jetzigen General-Regulierungs-Planes trachten, dass die kommenden Generationen nicht zur gleichen gerechten Klage berechtigt sein können.

Wir sind kommenden Generationen gegenüber in derselben Lage, wie unsere Vorfahren uns gegenüber, und wenn wir heute nicht gründlich und gut reguliren, so kostet es unseren Nachkommen noch mehr Opfer und Schwierigkeiten.

Wenn Opfer gebracht werden sollen für unser schönes Wien, so ist es von dem allgemeinen Standpunkte gewiss besser, dass jetzt verhältnismässig kleine gebracht werden, als dass man den kommenden Generationen die grösseren überlässt.

Das Leben eines Gemeinwesens, wie das der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, misst man nicht nach Jahrzehnten, es zählt nach Jahrtausenden und jeder Generation soll es heilige Pflicht sein, ernst und selbstlos an dem Ausbaue der von ihr bewohnten Stadt zu arbeiten, sowie die Eltern das Vaterhaus für die Kinder und Enkel erhalten und verschönern. Sie soll ja nicht dem verwerflichen Satze: »Après nous le déluge« huldigen. Die kommenden Geschlechter, die ja Fleisch und Blut der gegenwärtigen sind, würden unter den Folgen eines solchen Grundsatzes schrecklich leiden.

Das sind die Gesichtspunkte, welche uns leiteten, als wir an die Verfassung des General-Regulierungs-Planes schritten. — Unsere Absicht ist es, nach Kräften mitzuwirken an dem grossartigen Unternehmen des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien durch Herstellung eines General-Regulierungs-Planes ein grosses, ein herrliches, schönes, gesundes Wien mit dem bestmöglichen Verkehrsnetze, mit allen Anforderungen, die man an eine moderne Weltstadt stellen kann, zu schaffen.

Wir, gleich allen Oesterreichern, denen das Wohl des herrlichen Vaterlandes am Herzen liegt, wünschen, dass seine Hauptstadt fort und fort gedeihe und wachse, dass Wien eine Weltstadt ersten Ranges werde.

Austria erit in orbe ultima!

I. Abschnitt.

Allgemeine Gesichtspunkte.

(Umfang und Art der Arbeit.)

Bei Verfassung des Entwurfes haben wir uns an die Weisung der Preisausschreibung gehalten, welche besagt, dass der General-Regulierungs-Plan ausschliesslich nur Grundzüge für die künftige bauliche Entwicklung und Ausgestaltung Wien's schaffen und nicht eine in Einzelheiten eingehende Ausarbeitung des Stadtplanes sein soll; ferner, dass die Detailbestimmungen für die Ausgestaltung der Strassen, Plätze und sonstigen Anlagen durch den General-Baulinien-Plan getroffen werden, dessen Ausarbeitung erst nach Festsetzung des General-Regulierungs-Planes stattfinden wird.

Wir werden uns daher nach dieser Weisung nur mit Hauptsachen und nicht mit Nebensachen beschäftigen und letztere höchstens nur berühren, wenn sie zur Erläuterung der ersteren notwendig sind. Es ist dieser Vorgang auch aus dem Grunde zu empfehlen, um nicht die grosse Conception zu verlieren und sich im Detail zu verlaufen; auch muss man bei der Detailausarbeitung alle die vielen Factoren berücksichtigen, die hiefür massgebend sind und hier mit-sprechen müssen, auf welche im Rahmen eines General-Planes nicht eingegangen werden kann.

(Das Gebiet, auf welches sich die Regulierung erstrecken soll.)

Das Gebiet, auf welches sich die Regulierung erstrecken soll, ist das riesige Stadtgebiet von Gross-Wien, mit welcher vulgären Bezeichnung die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien nach ihrer Vereinigung mit den Vororten gemeint ist.

Dieses Stadtgebiet erstreckt sich vom Kahlenberge bis nach Kaiser-Ebersdorf und von Hütteldorf bis zu den Kaisermühlen in einem Ausmasse von 17.812 Hectaren.

Wenn man die Geschichte und bauliche Entwicklung Wien's verfolgt, so muss einem als Patriot das Herz vor Stolz und Freude höher schlagen, wenn man sieht, in welchem Masse unsere herrliche Kaiserstadt sich entwickelt und vergrössert hat und in dem unerschütterlichen Glauben an den fortwährenden Bestand unserer Monarchie, kann man mit Zuversicht auf eine weitere Vergrösserung seiner cisleithanischen Hauptstadt hoffen und von diesem höheren Standpunkte aus müssen wir die Regulierungsarbeit betrachten.

Um die Regulierung in diesem Sinne zweckmässig gestalten zu können, um den zukünftigen Anforderungen an einen wohlgeordneten Verkehr, an eine zweckmässige Verbauung vollauf zu genügen, muss man vor seinem geistigen Auge ein Bild der Stadt aufrollen, nicht wie sie in den nächsten Jahrzehnten, sondern wie sie sich in den nächsten Jahrhunderten voraussichtlich gestaltet haben wird.

Wien entwickelte sich von der kleinen Stadt der Babenberger bis zu dem heutigen Gross-Wien gleich den anderen Grossstädten des Continents durch fortwährendes Anwachsen um den bestehenden Stadtkern, so dass sich die Peripherie der Stadt allmählig erweiterte.

Das Anwachsen geschah aber nicht nach einem zielbewussten übersichtlichen Plane, sondern ziellos nach dem jeweiligen Bedarfe längs und zwischen den zu den Thoren der alten Stadt führenden Land- und Heeres-Strassen.

Es ist klar, dass hiedurch die mannigfachsten Uebelstände bei der Verbindung der einzelnen angewachsenen Glieder entstanden, die man nachträglich durch mehr oder minder gewaltsame Regulierungen zu beheben bemüht war.

Diese Regulierungen zeigten einen fallweisen Charakter und beschränkten sich meistens auf einzelne kleine Gebiete und schauten nicht zielbewusst in die Zukunft.

Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Regulierungen einen sprungweisen und gewaltsamen Charakter hatten. In unserem Jahrhundert haben wir für Wien deren zwei zu verzeichnen.

Bei der ersten Städterweiterung fielen durch das Anwachsen der Stadt die der Entwicklung höchst hinderlichen alten Festungswerke. Wien sprengte seine Fesseln und vereinigte sich zu einem

organischen Stadtgängen mit den vor seinen Thoren mächtig angewachsenen Vorstädten.

Das Terrain der Festungswerke wurde bei dieser Erweiterung und Regulirung zu einem schönen Verbindungsgliede der alten Stadt mit den Vorstädten.

Aber um diese vergrösserte Stadt ward ein einengender Gürtel gelegt, die Linienwälle.

Und abermals sprengt der mächtig anwachsende Stadtkörper diese Fesseln und vereinigt sich mit den vor den Linienwällen einstweilen enorm angewachsenen Vororten.

Eine solche sprungweise gewaltsame Entwicklung soll aber Wien nicht wieder durchmachen, es soll sich zwanglos nach einem wohl überlegten Verbauplans in Zukunft fort und fort entwickeln; dass dies möglich sei, soll und muss der General-Regulirungs-Plan bewirken.

Und wie wird sich Wien in den kommenden Jahrhunderten entwickeln?

Die geographische Lage Wien's ist derart, dass einer weitern grossartigen Entwicklung durch die Natur keine bedeutenden Hindernisse entgegenstehen.

Das einzige Hindernis ist das Kahlengebirge. In dieser Richtung werden auch der Entwicklung Wien's gewisse Grenzen gesetzt; aber dies kann nicht beklagt werden, im Gegentheil. Die Lage des Kahlengebirges mit seinen prächtigen ozonreichen Wäldern im Westen der Stadt, in der Richtung, von welcher jahraus, jahrein die vorherrschenden West- und Nord-West-Winde kommen, ist und wird immer für Wien eine segensreiche Quelle der Gesundheit bleiben. Gegen Südosten, Süden und den anderen Himmelsrichtungen, wo kein solches Hindernis vorhanden, kann sich die Stadt desto freier entwickeln.

Bei dem jetzigen Stande der der Menschheit zur Verfügung stehenden technischen Mitteln, kann der mächtige, an den Thoren Wien's vorüberziehende Donaustrom kein Hindernis für die Entwicklung der Stadt sein. Im Gegentheil, es wäre zu wünschen und zu hoffen, dass mit dem zunehmenden Verkehre an der Donau, welcher wohl zum Heile Wien's durch die Herstellung des Donau-Oder- und Donau-Elbe-Canales und durch Fertigstellung der Donau-Regulirung am eisernen Thore, sich ein mächtiges Verkehrs- und Handelsemporium an den Donau-Ufern bei Wien entwickeln und in Folge dessen die Stadt über den Strom hinüber auf dem linken Ufer sich ausbreiten werde.

Wie sich um die alte Stadt (Innere Stadt) ein Kranz, eine Zone von Vorstädten legte: Leopoldstadt, Landstrasse, Wieden, Margarethen, Mariahilf, Neubau, Josefstadt, Alservorstadt, so legt sich um diese Vorstädte wieder ein Kranz von Vororten: Simmering, Favoriten, Meidling—Gaudenzdorf, Sechshaus, Fünfhaus, Rudolfsheim—Penzing, Neulerchenfeld—Breitensee, Ottakring, Hernals, Währing—Neu-Gersthof, Ober-Döbling, Unter-Döbling, Brigittenau, Donaustadt—Zwischenbrücken. (Dieser Kranz wird durch den Prater geschlossen).

Aber um diese Vororte sehen wir wieder einen Kranz von Orten, welche wir kurzweg Aussenorte nennen wollen, sich ausbreiten; die einzelnen Theile sind noch nicht aneinander geschlossen wie die einzelnen Bezirke der Vorstädte und Vororte, aber wenn Wien wächst und sich vergrössert, so werden auch diese Aussenorte sich aneinander anschliessen. Dieser Aussenkranz besteht aus folgenden Theilen: Simmeringer Haide—Kaiser-Ebersdorf, das Gebiet bei Ober-Laa—Rothneusiedel; das Gebiet bei Inzersdorf; Altmansdorf, Hetzendorf, Speising, Lainz, Hietzing—Ober- und Unter-St.-Veit—Hacking, Baumgarten—Hütteldorf, das Gebiet am Galizinberg; Dornbach, Neuwaldegg, Gersthof—Pötzleinsdorf, Salmansdorf, Ober- und Unter-Sievering, Grinzing, Heiligenstadt, Nussdorf—Kahlenbergerdorf.

Die Donauinsel mit den Kaisermühlen schliesst nicht vollkommen diesen Kranz, sondern naturgemäss werden sich hoffentlich in nicht allzu ferner Zeit die am linken Donauufer liegenden Orte: Jedlersee, Gross-Jedlersdorf, Floridsdorf, Donauefeld, Leopoldau, Kagran, Hirschstetten, Stadlau und Aspern der Weltstadt organisch angliedern und damit den Kranz der Aussenorte um Wien schliessen.

Es ist daher die Regulirung nicht nur auf das heutige Gebiet von Gross-Wien, sondern auf das eben umschriebene vergrösserte Gebiet auszudehnen; ja sogar noch ein Stück weiter in's Land sind einer eventuellen Verbauplan in grossen Zügen zielbewusst die Wege vorzuzeichnen.

Gleich wie ein Baum mit seinen Haupt- und Nebenwurzeln im Erdreiche steht, so soll eine Stadt mit ihren Haupt- und Nebenverkehrsadern im Lande wurzeln.

Die Hauptverkehrsadern, mit denen eine Stadt mit dem Lande, mit der Welt verbunden ist, sind die Eisenbahnen und die grossen Wasserwege. Die Nebenverkehrsadern sind die von dem Lande in die Stadt mündenden Landstrassen. Je mehr Verkehrsadern, desto besser für die Stadt und deren Verkehr nach Aussen.

Wir huldigen da ganz dem amerikanischen Principe, welches besagt: »Nicht nur allein das Bedürfnis nach Verkehr schafft die Verkehrswege, sondern auch umgekehrt die Verkehrswege schaffen Bedürfnisse nach Verkehr.« Nach diesem Principe legen die Amerikaner neue Verkehrswege an, welche noch gar kein Bedürfnis sind und die rasch an ihnen entstehenden Ortschaften und Städte beweisen die Richtigkeit des aufgestellten Princips; natürlich können wir das letztere in Europa nur an der Peripherie der so grossartig rasch sich vergrössernden Grossstädte als geltend annehmen.

Man führe daher die Landstrassen nach einem überlegten System weit in's Land hinaus. Hiedurch werden nicht nur nahe und entfernte Orte und Städtchen in kürzeste Verbindung mit den Städten gebracht, sondern es bildet sich auch ein geordnetes Verkehrsnetz für die seinerzeitige, in den betreffenden Gegenden mögliche Vergrösserung der Stadt.

Heute, nachdem wir die Vororte und die Aussenorte in das Stadtgebiet Wien's einbezogen haben, können wir nicht mit Bestimmtheit sagen: das sind die Grenzen, welche der Erweiterung Wien's gesteckt sind.

Auf Grund der Erscheinung, dass sich gegenwärtig die Städte des Continents in rapid aufsteigender Progression vergrössern, können wir hoffen und annehmen, dass sich über kurz oder lang abermals ein Kranz von Orten, um die dann geschlossenen Aussenorte bilden wird.

Diese Eventualität muss auch der heute aufgestellte Regulierungs-Plan in's Auge fassen. Das ist keine Utopie, das ist keine Zukunfts-Phantasterei!

Haben sich unsere Vorfahren, als sie die Stadt Wien des Mittelalters in einer Ausdehnung von circa 250 Hektaren mit den Festungswerken umgaben, gedacht, dass in der Zeit von wenigen Jahrhunderten Wien ein Terrain von circa 5000 Hektaren bedecken würde? Haben sich die Erbauer der Linienwälle gedacht, dass in einer weit kürzeren Spanne Zeit das Gebiet von Wien eine Fläche von 17.812 Hektaren einnehmen würde? Kann man heute schon sagen, wie gross das Stadtgebiet von Wien in 1 oder 2 Jahrhunderten sein wird?

Wie lange wird es dauern, dass das linke Donauufer in den Stadtrayon einbezogen wird! Heute schon steht Wien längs der Südbahnstrecke in fast ununterbrochenem baulichen Zusammenhange mit Liesing. Wie lange wird es dauern, dass man von Wien nach Mödling nur zwischen Häuserreihen gehen kann!

Das alles ist ein Fingerzeig, dass man bei der Bestimmung des Gebietes, auf welches sich der General-Regulierungs-Plan erstrecken soll, in den Hauptzügen weit über die Grenzen des jetzigen Weichbildes von Gross-Wien gehen muss, um das Terrain rings um Wien für eine seinerzeitige Einbeziehung zur Hauptstadt zielbewusst vorzubereiten und einer möglichen Ausdehnung Wien's vorsorgend die Wege zu ebnen.

Nur auf diese Weise wird der General-Regulierungs-Plan ein Werk sein, welches seiner Aufgabe, eine gedeihliche und zweckentsprechende Entwicklung Wien's für Jahrhunderte hinaus zu sichern, gerecht wird.

(Die Hauptfactoren der Regulierung.)

Wir haben das Gebiet umschrieben, auf welches sich die Regulierung erstrecken soll.

Wir wollen nun in grossen Zügen unsere Vorschläge entwickeln, wie diese Regulierung durchzuführen wäre.

Der Gedanke, der uns hiebei leitet, ist der Wunsch, dass Wien, welches einen Weltruf als schöne gesunde Stadt geniesst, welche wir mit Stolz unsere herrliche Kaiserstadt an der Donau nennen, in Zukunft vollberechtigt diese Epitheta in erhöhtem Masse sich beilegen könne, — dass Wien eine Weltstadt ersten Ranges werde, mit vorzüglichst geordnetem Verkehr im Innern und nach Aussen, mit allen den hochwichtigen Einrichtungen und Vorkehrungen, welche die Hygiene verlangt.

Nach diesen principiellen Anforderungen werden folgende Factoren bei der Durchführung der Regulierung massgebend sein:

1. Der Verkehr.
2. Die Verbauung.
3. Die sanitären Anforderungen.
4. Die Schönheits-Anforderungen.

Diese Factoren werden in den nachfolgenden Capiteln des Eingehenden besprochen werden.

(Verwerfliche Verbauungsart)

Hier muss aber vor allem Front gemacht werden gegen eine Art von Verbauung des Stadterrains, welche nicht nur in anderen Grossstädten, sondern leider auch in Wien derzeit gang und gäbe ist, wie ein Gang durch die Stadt lehrt.

Wir meinen damit den Usus, dass man sowohl in den Vorstädten als auch in den Vororten und an der Peripherie der Stadt jedwedes Stückchen Erde mit fünf Stock hohen Gebäuden so dicht als möglich verbaut, was eine systematische Ausrottung alles Grünen, aller Vegetation im Stadtgebiete zur Folge hat.

Wir weisen nur auf die immer mehr in den Prater sich einmischende Verbauung hin, — wir ersuchen nur einen Blick auf die gegenwärtigen Regulierungslinien des Linienwall-Territoriums zu werfen.

Hier war ja die Möglichkeit, einen Streifen grünen Landes zwischen den breiten Häusermassen zur Erquickung der daselbst wohnenden Menschen zu lassen.

Es wurde die Gelegenheit nicht benützt, nur parcellirt und parcellirt, um nur recht viel finanziellen Gewinn aus den Linienwall-Gründen herauszuschlagen. Wir weisen weiters auf die Verbauungs-Pläne der ehemaligen selbständigen Vororte hin. Strassen an Strassen, Häuser-Block an Häuser-Block in dem höchst langweiligen und für den allgemeinen Verkehr auch unzulänglich amerikanischen Rechteck-System. Auch hier sehen wir das Princip: alles, alles auf das engste zu verbauen, nur um recht viel Gewinn aus den Baugründen herauszuschlagen, 3—4 Stock hohe Häuser mit recht viel verbauter Fläche und recht engen Höfen, nur um viel Zinsertrag zu erzielen.

Kaum ist hie und da ein Platz oder eine spärliche Gartenanlage eingestreut. Das kann vom Standpunkte der Bauspeculation recht angenehm und sehr einträglich sein, aber im Hinblick auf das Gesamtinteresse der Stadt ist dieses Princip kurzsichtig und in seinen Folgen unbedingt als höchst verderblich zu bezeichnen. Im Bergwesen heisst man ein solches System einfach Raub-Bau-System und das Wort ist im übertragenen Sinne auch hier sehr zutreffend.

Die Stadtvertretung und die Staatsverwaltung müssen aber weiter blicken, als die nur auf augenblickliches Verdienen sehenden Bauspeculanten und eine kurzsichtige Verbauung nicht gestatten, sondern ihr ein energisches Halt gebieten.

Stellen wir uns vor, wie die Stadt Wien, nach diesem Princip ausgebaut, ausschauen würde.

Von der Ringstrasse bis an die Peripherie der Stadt würde sich ununterbrochen Strasse um Strasse, Häuser um Häuser, in unabsehbarer trostloser Eintönigkeit, ein Häusermeer ausbreiten, in welchem mit Ausnahme des reducirten Praters, des Schönbrunnerparkes, des Augartens, des Centralfriedhofes, des Exercierplatzes auf der Schmelz und einigen steilen Geländen am Abhange des Kahlengebirges und vielleicht einiger eingestreuter kleiner Parks und öffentlicher Anlagen, alles Grüne in der Stadt verbaut sein und statt einer wohlangelegten, schönen, gesunden Stadt, eine geradezu ungesunde Häusermeer-Wüste sich ausdehnen würde mit himmelhoch ragenden Miethkasernen, ohne Licht und Luft, in welcher die Bevölkerung, eingepfercht in drückender Enge, ihr Dasein verbringen müsste, eine Stadt, die der Herd von Krankheiten, Seuchen und Epidemien, der Sitz der schrecklichen Geissel der Stadtbewohner, der decimirenden Tuberculose, der Herd von socialem Elend sein würde. Das wäre eine Stadt, in der die Bevölkerung in jeder Beziehung degeneriren, ja verderben müsste.

Wien soll und darf nicht in dieser Weise ausgebaut, d. h. verdorben werden; es muss Licht und Luft und Grünes in abwechslungsreicher, die Gesundheit erhaltender Weise im ausgiebigsten Masse erhalten und hiefür soll ein wohlüberlegter Stadtregulierungs-Plan die Wege und Mittel angeben. Die massgebenden Behörden sollen für die Durchführung desselben im Interesse der Stadt und ihrer Bewohner in energischer, unbeugsamer Weise Sorge tragen.

Die folgenden Capitel sollen Vorschläge bringen, wie der Gefahr einer schlechten Verbauung und Entwicklung der Stadt vorgebeugt, wie sie im Gegensatze dazu zur Freude und zum Heile der gegenwärtigen und zukünftigen Generationen, zum Stolze unseres Vaterlandes ausgebaut werden könne.

Hier sollen noch folgende allgemeine Fragen besprochen werden:

(Durchquerung alter Stadttheile.)

Darf man in bestehenden Stadtvierteln und Häuserblöken neue Strassen einschneiden?

Diese Frage ist unbedingt mit ja zu beantworten. Die Vergrösserung der Stadt und das damit im Zusammenhang stehende Anwachsen des Verkehrs erzwingen sich mit der Macht eines Natur-

gesetzes neue und vermehrte Wege in solchen Stadttheilen, welche kein geordnetes Verkehrsnetz besitzen.

Die Zeiten ändern sich.

Einst wohnte man eingeeengt in mit Mauern und Wällen umfriedeten Städten. Die Bevölkerung dieser alten Städte war aber auch sehr klein gegenüber der Bevölkerungszahl der enorm anwachsenden modernen Städte. Ein gewaltiger Ruf nach Licht, Luft und freiem Verkehr erhebt sich und diesem muss unweigerlich Folge gegeben werden, daher wird auch eine Stadtanlage von jetzt andere Principien verfolgen, als eine solche von einst.

Man macht den Städteanlagen der Neuzeit mit ihren langen und geraden Verkehrswegen den Vorwurf, dass sie langweilig, fad sind gegenüber den interessanten winkligen Anlagen der alten Städte. Das ist nur zum Theil richtig, denn man kann auch moderne Stadtanlagen interessant und schön gestalten.

Die Neuzeit verlangt vergrößerte Verhältnisse, sie räumt mit gewaltiger Hand mit den beschränkten Verkehrsanlagen der alten Städte auf. Es geht eben nicht anders.

Wie würde aber auch eine Riesenstadt der Neuzeit aussehen, wenn man sie nach dem alten Principe der Stadtanlagen herstellen würde, wenn z. B. Gross-Wien nach dem Muster der inneren Stadt ausgebaut würde?

Man würde ja, abgesehen von den unzähligen Verkehrsstockungen und Störungen bei einer Durchquerung der Stadt schwindlig, verwirrt und richtungslos werden durch das ewige Winkelwerk und durch die fortwährende Abbiegung von der Hauptrichtung; der kolossalste Zeitverlust würde eintreten.

(Cassirung alter Bauwerke.)

Eine weitere Frage ist die, ob man ein altes Bauwerk dem Verkehrsbedürfnisse opfern darf oder nicht, vorausgesetzt, dass die Verkehrsanforderung eine wirklich eminente ist.

Die Antwort darauf lautet: Bauwerke von historischem und Kunstwerthe ersten Ranges überhaupt nicht und solche zweiten Ranges nur dann, wenn für sie ein vollwerthiger oder besserer Ersatz geschaffen wird.

(Conservatismus und Radicalismus.)

Ein weitere Frage geht dahin: Wie weit soll man bei dem Entwürfe eines Regulierungs-Planes dem Conservatismus, wie weit dem Radicalismus Rechnung tragen?

Der Radicalismus hat nur in beschränktem Masse aufzutreten und insoferne sich zwingende Gründe hiefür ergeben; wir meinen dies vor Allem in den alten Stadttheilen. In den jüngeren Stadttheilen und gegenüber von Dutzend-Bauwerken kann er energischer auftreten und in neu anzulegenden Stadttheilen muss er ausschliesslich vorherrschen.

Der Conservatismus muss aber auch ein gewichtiges Wort mitreden, und zwar besonders zur Erhaltung historischer und Kunst-Denkmäler, vor allem zur Erhaltung des Gesamt-Charakters, zur Erhaltung der historischen Eigenart einer Stadt, welche sie im Laufe der Jahrhunderte erhalten hat. Würde man bei der Regulirung Wien's dem Radicalismus zu sehr freien Lauf lassen, so würde er nicht nur der Stadt ein ganz anderes Gepräge aufdrücken, er würde auch dem Oesterreicher, vor allem dem Wiener seine Liebe zur alten Kaiserstadt beeinträchtigen, wenn er alte Bau-Denkmäler, an welche sich ungezählte historische Erinnerungen knüpfen, etwa einfach beseitigte.

Er würde mit einem Worte dem Wiener in's Herz greifen und das darf nicht sein.

Wien soll Wien bleiben, wenn es auch allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend ausgebaut werde. Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch einer Sache das Wort reden, welche damit zusammenhängt, d. i., die Erhaltung der alten historischen Namen. Hier soll ebenfalls ein vollberechtigter Conservatismus platzgreifen.

Die alten Bezeichnungen von Plätzen, Strassen und anderen Oertlichkeiten sollen aufrecht erhalten bleiben; es knüpfen sich ja ebenfalls zahlreiche historische Erinnerungen an solche Namen. Man soll sie pietätvoll beibehalten und nicht willkürlich durch seichte banale Namen ersetzen. Wir wollen nur 2 Beispiele anführen.

Der Platz vor dem Freihause hiess seit undenklichen Zeiten der »Naschmarkt« und ist dieser Name in der Geschichte Wien's und im Volksmunde historisch geworden; da ging man plötzlich vor einigen Jahren daran, den Platz »Obstmarkt« zu nennen.

Das ist doch abgeschmackt und auch höchst verfehlt, denn trotz dieser willkürlichen Namensänderung ist und bleibt der Platz im Volksmunde »der Naschmarkt« und jedes Kind wird ihn zu finden wissen, aber der Zehnte weiss nicht, wo in Wien der »Obstmarkt« ist. Es gibt eben zahlreiche Märkte, wo Obst verkauft wird,

daher sie Obstmärkte sind, aber es gibt nur einen historischen »Naschmarkt«.

Ein weiterer historischer Name, der ohne zwingenden Grund willkürlich geändert wurde, ist die »Jägerzeile« in »Praterstrasse«. Der Name Jägerzeile erweckt sofort historische Erinnerungen, aber der Name Praterstrasse sagt nichts anderes, als dass dieser Verkehrsweg eine Strasse, nicht etwa, wie es logisch wäre, im Prater, sondern zum Prater ist. So ein Zerstören historischer Ortsbezeichnungen ist denn doch nicht richtig.

(Zeitraum der Regulirung.)

Ein Moment, welches bei der Regulirungsfrage von Belang ist, ist der Zeitraum, innerhalb welchem die vorgeschlagenen Regulirungen hergestellt werden sollen.

Das vorgeschlagene Verkehrsnetz der Strassen und Plätze kann ganz selbstverständlich nicht sofort durchgeführt werden, sondern successive im Laufe der Jahrzehnte, ja Jahrhunderte und verschlägt nichts, wenn dies Stück für Stück oder gruppenweise geschieht. Die Verkehrswege der Eisenbahnen und Wasserstrassen können aber nicht stückweise fertiggestellt werden, sondern entweder im Ganzen, oder in solchen Abtheilungen, welche für sich ein Ganzes bilden, daher wird man bei diesen letzteren auf die sofortige Ausführung bedacht sein und das Hauptmoment hiefür, die Kostenfrage berücksichtigen müssen. Beim Verkehrsnetz der Strassen und der Plätze werden sich die Kosten der Herstellung dagegen gleichfalls auf den obbezeichneten grossen Zeitraum vertheilen.

(Reservirung von Territorien.)

Ein weiteres beachtenswerthes Moment ist folgendes:

Es wird sich klug für die Zukunft Wien's erweisen, wenn man nicht schon derzeit alle Flächen des Stadtgebietes zur Verbauung vorschlägt, sondern gewisse Flächen reservirt für zukünftige, heutzutage noch unbekannte Einrichtungen oder Verkehrsanlagen; man weiss ja nicht, was noch Alles der geniale menschliche Geist auf dem Gebiete der Wissenschaft und Technik produciren wird. Wenn man heute schon für solche Eventualitäten vorsorgt, so werden unsere Nachkommen uns dafür sehr dankbar sein; treten solche nicht ein, so verschlägt es nichts, wenn in dem Stadtgebiete von Wien freie Flächen sind; sie sind sogar hochoberwünscht als Luftreservoirs.

Als Erläuterung dieses Vorschlages sei gesagt: Hätte man vor 50 Jahren geahnt, dass Wien eine Stadtbahn erhalten soll, so würde man sicherlich den nöthigen Raum hiefür reservirt haben und dadurch der jetzigen Generation enorme Kosten und Schwierigkeiten erspart haben; seien wir daher vorsorglicher als unsere Vorfahren und reserviren wir den Nachkommen Plätze für zukünftige Anlagen, sie werden uns Dank dafür wissen.

* * *

Wir behandeln unseren Erläuterungsbericht ausführlich, nicht nur, um den Anforderungen der Preisausschreibung zu genügen, nicht nur, weil es nothwendig ist, eine so grosse Gedankenarbeit ausführlich durch das Wort zu erläutern, sondern weil wir der Meinung sind, dass bei einem so gewaltigen Werke, von dem Umfange und der Tragweite eines General-Regulirungs-Planes für die Stadt Wien, es Pflicht der Projectanten sowohl, als auch aller jener ist, welche sich mit dieser grossartigen Aufgabe befassen, mit der grössten Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit den Gegenstand zu behandeln und keine Mühe und Arbeit zu scheuen.

II. Abschnitt.

Der Verkehr.

(Allgemeines und Programm.)

Die wichtigste Anforderung, die man an eine ausgebaute Stadt stellt, ist die eines wohlgeordneten, systematisch angelegten Verkehrsnetzes. Dies ist das Fundament, auf welches eine Stadtregulierung aufgebaut werden muss.

Der Gesamtverkehr theilt sich in zwei Kategorien:
in den Localverkehr und
in den Fernverkehr.

Der Localverkehr wird durch alle Verkehrswege innerhalb des Stadtgebietes bewältigt werden; der Fernverkehr durch alle von aussen in die Stadt mündenden Verkehrswege; beide Kategorien müssen bestens ineinander greifen.

Der Gesamtverkehr wird sich wieder theilen:

1. In den Verkehr auf Haupt- und Nebenstrassen und auf Plätzen;
2. in den Verkehr auf Eisenbahnen, sei es nun mit Dampf oder elektrischem Betriebe; und
3. in den Verkehr auf Wasserstrassen.

Diese drei Kategorien haben ihre eigenen, von den anderen gesonderten Wege, müssen aber eng ineinander greifen, damit ein organisches Verkehrsnetz entstehe.

Es ist nothwendig, dass für jede der drei Kategorien übersichtliche Programme aufgestellt werden, und zwar jedes für sich, mit Berücksichtigung der beiden anderen Kategorien. Auf diese Weise wird sich von selbst das Programm des Gesamtverkehrs herausbilden.

Und dieses lautet einfach:

Der Gesamtverkehr in der Haupt- und Residenzstadt Wien, d. i. also der Verkehr auf Strassen und Plätzen, auf Eisenbahnen und auf Wasserstrassen ist zu einem einheitlichen organischen System auszugestalten, das sowohl den Verkehr innerhalb der Stadt, als auch nach auswärts durch ein übersichtliches, wohlgeordnetes Verkehrsnetz regelt.

Dabei ist wieder getrennt auf den Personen- und Frachtenverkehr Bedacht zu nehmen und darauf zu sehen, dass die Provisionierung Wien's bequem vor sich gehen könne.

Im allgemeinen kann man den Verkehr in einer Grossstadt mit dem Blutlauf im menschlichen Körper vergleichen.

Wie das Blut von allen Theilen des Körpers in den Adern dem Herzen zurollt und von diesem wieder umgekehrt sich in den ganzen Körper vertheilt, so geht der Verkehr in der Grossstadt von aussen und von allen Stadttheilen in den Strassen dem Mittelpunkte der Altstadt zu und strömt umgekehrt wieder gegen die Peripherie und darüber hinaus. Wir können tagtäglich diesen Pulsschlag des Verkehrs (wie er ganz richtig genannt wird) Morgens und Abends in Wien wahrnehmen, besonders an den alten Thorstrassen, das sind solche, welche aus der Stadt einst durch die Stadthore führten, z. B. Kärnthnerthor, Stubenthor, Schottenthor. Dieses Moment muss man sehr berücksichtigen. Nicht nur in Wien, sondern in allen Weltstädten ist die Altstadt die City (in Wien die innere Stadt) das Herz und die dasselbe umgebenden Bezirke und Stadttheile sind der Körper der Stadt.

Der Verkehr zwischen beiden muss der denkbar beste sein, damit keine Verkehrseinengungen oder gar Stauungen erfolgen.

Der wichtigste und zugleich schwierigst einzutheilende Verkehr wird der Localverkehr auf den Haupt- und Nebenstrassen und auf Plätzen sein. Dieser gibt beim Entwurf des Gesamtverkehrsnetzes den Tenor an.

Wenn diese Aufgabe gut gelöst ist, so lassen sich leicht mit derselben die anderen Kategorien von Verkehrswegen in Verbindung bringen.

Bemerkt sei, dass auf die Punkte, wo die drei Kategorien der Verkehrswege, also Strassen, Eisenbahnen und Wasserstrassen, sich kreuzen, in technischer Beziehung bezüglich eines guten, ungehinderten Verkehrs die erhöhte Aufmerksamkeit gerichtet werden muss.

Capitel I.

A. Der Verkehr auf Haupt- und Nebenstrassen und auf Plätzen.

Das Programm hiefür lautet:

Die möglichst beste Verbindung zwischen den einzelnen Stadttheilen untereinander und in's Land hinaus, zweckmässigster Verkehr innerhalb der Stadttheile.

Ist diese Forderung gut erfüllt, so ist der Verkehr in der ganzen Stadt wohl geregelt.

Der Verkehr auf Strassen und Plätzen wird sich zertheilen auf Fussgänger, auf leichte und schwere Fuhrwerke und auf Strassenbahnen mit verschiedenen Motoren. Der Fussgängerverkehr ist der weitaus grösste und wichtigste, daher in erster Linie zu berücksichtigen. Die Gründe sind naheliegend. Der Fussgänger kommt am langsamsten vorwärts, für ihn ist daher der kürzeste Weg von ungleich grösserer Bedeutung, als für den Fahrenden; besonders für den armen Mann ist die möglichst kurze Verbindung zweier Orte von grösster Bedeutung, sie erspart ihm Zeit und Geld. Dieses letztere Moment ist hochwichtig, was durch Folgendes erwiesen werden soll.

Nehmen wir an, von den 1,342.000 Menschen, welche gegenwärtig Wien bevölkern, ist, sagen wir nur die Hälfte davon, genöthigt, täglich eine gewisse Strecke zurückzulegen, bei welcher in Folge eines mangelhaften Verkehrsnetzes verschiedentliche Umwege gemacht werden müssen. Nehmen wir an, nach einer gelungen durchgeführten Stadt-Regulierung erspare jede Person durchschnittlich, sagen wir nur 5 Minuten täglich an Umwegen, das macht im Jahre die enorme Summe 20,398.400 Stunden.

Was kann in dieser Zeit gearbeitet und geschaffen werden! Dies beweist zur Genüge, was für einen wirthschaftlichen Schaden viele und grosse Umwege in einer Grossstadt zur Folge haben und weist mit allem Nachdrucke darauf hin, dass der Regulierungs-Plan in erster Linie die möglichst beste, das heisst kürzeste Verbindung der einzelnen Stadttheile anstreben muss, und wenn es nicht überall für Vehikel angeht, so doch für Fussgänger.

Beim Entwurfe eines, obigen Anforderungen entsprechenden Verkehrsliniennetzes muss man systematisch zu Werke gehen; es gibt verschiedene Systeme von Stadtanlagen.

Man muss ein System wählen, welches sich ungezwungen wie von selbst ergibt und nicht etwa das Stadtgebiet in ein beliebiges System hineinpresst.

Auf die naturgemässeste Weise wird man zu einem passenden System gelangen, wenn man die bauhistorische Entwicklung Wien's von seinem Anfange bis heute verfolgt.

Wir haben bereits klargelegt, wie sich um den Kern der Stadt im Laufe der Zeiten in Zonen die Vorstädte, Vororte und Aussenorte legten.

Wie entstanden und entwickelten sich nun in baulicher Hinsicht diese Zonen?

Zu der alten befestigten Stadt Wien führten von allen Himmelsrichtungen her (wenn sie nicht Berge und Flüsse hinderten), Landstrassen und Heeresstrassen, concentrisch sich dem Stadtmittelpunkte nähernd oder umgekehrt radienförmig in das Land hinaus führend.

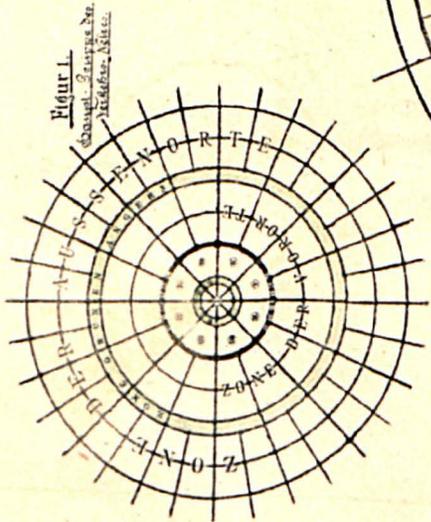
An diesen Radialstrassen entstanden Haus um Haus, und als längs den Strassen nicht mehr Platz war, wurden die zwischen den Radialen liegenden Flächen (gewissermassen Kreisabschnitte) verbaut. Für diese Art der Entstehung von Vorstädten aus successiven Ansiedlungen an der Landstrasse, gibt es kein drastischeres Beispiel als den III. Bezirk in Wien «die Landstrasse». Der Name des Bezirkes sagt schon, dass sein Anfang in einer Landstrasse zu suchen ist; das ist sicherlich die Landstrasser Hauptstrasse, eine ganz prononciert ausgesprochene Radialstrasse, welche in ihrer Verlängerung über Simmering und Schwechat als einstige Heerstrasse nach Ungarn führte. Wie anfänglich die Verbaue nur längs der Strasse stattfand, zeigt in vorzüglicher Exemplification der Ort Simmering, der beinahe nur aus zwei Häuserreihen rechts und links an der Strasse besteht.

Weitere Radialstrassen sind: Favoritenstrasse-Himbergerstrasse, Wiedener Hauptstrasse-Matzleinsdorferstrasse-Triesterstrasse (die ehemalige Heeresstrasse nach Italien); Mariahilferstrasse-Schönbrunnerstrasse, Lerchenfelderstrasse, Alserstrasse, Nussdorfer-Klosterneuburgerstrasse und viele andere.

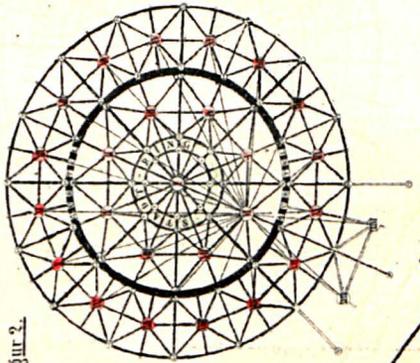
Ist einmal der Verkehr auf den Hauptstrassen und Plätzen geordnet, so schliesst sich leicht der Verkehr der Nebenstrassen an denselben an.

Bemerkt sei hier, dass sich die Arbeit des General-Regulierungs-Planes nur auf die Tracirung von Hauptstrassen beschränken kann;

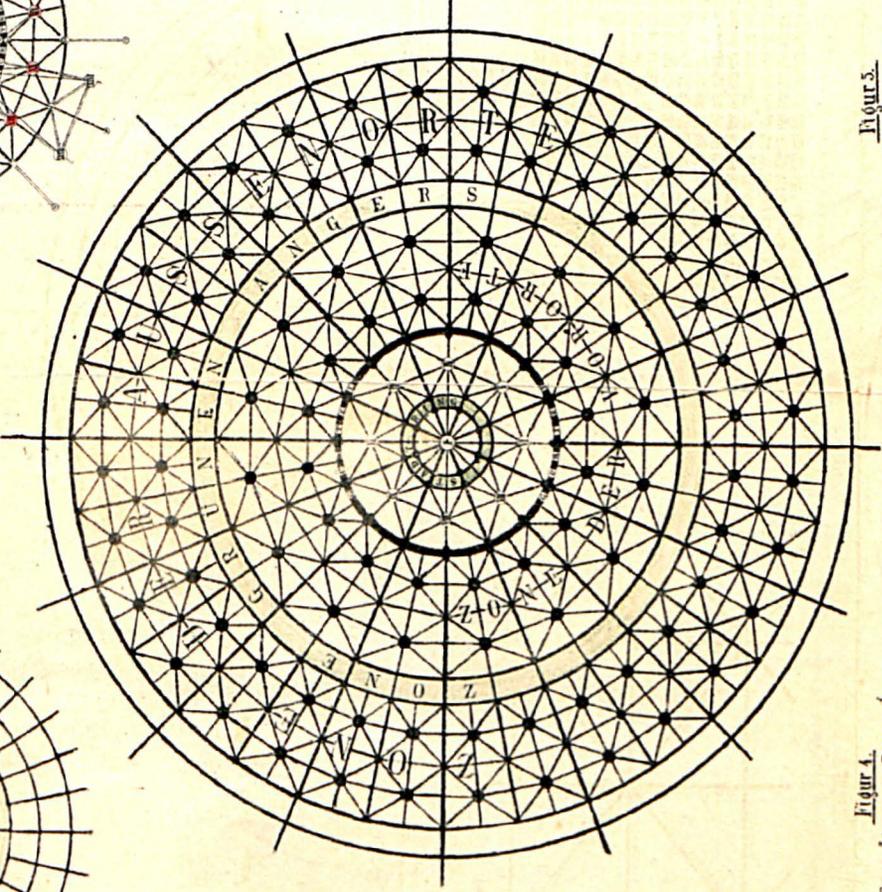
Schematische Darstellungen.



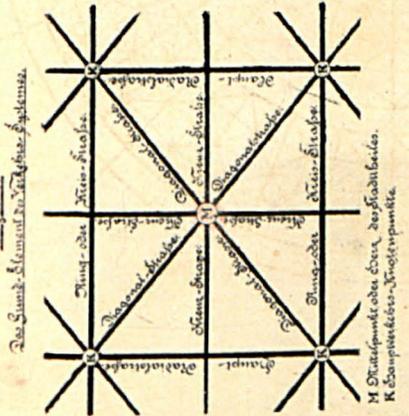
Figur 2.



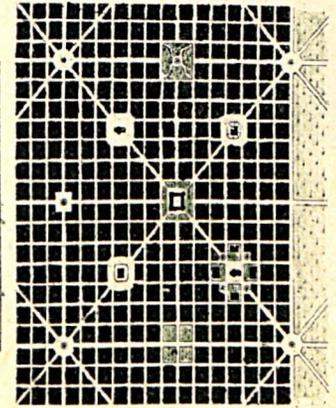
Figur 3.
Darstellung der Kreisstruktur



Figur 4.



Figur 5.



die Einfügung der Nebenstrassen und Gassen in letztern ist Sache des General-Baulinien-Planes.

Die Hauptstrassenzüge müssen sich unbedingt nach den Verkehrserfordernissen richten. Die Nebenstrassen im Wesentlichen nach den Anforderungen der Verbauung, d. h. nach dem jeweiligen Erfordernisse des betreffenden Stadttheiles als Wohn-, Fabriks-, Industrie-etc.-Viertel.

Capitel II.

Das System des Verkehrsnetzes.

Tragen wir (siehe Blatt Nr. I, Figur 1) die auf obige Weise gefundene bauliche Entwicklung Wien's nach Zonen und Radialen in freier schematischer Darstellung, bei welcher wir Terrainhindernisse nicht berücksichtigen, auf, so erhalten wir durch Kreislinien dargestellt, folgende Zonen:

1. Innere Stadt,
2. Ring mit Stadterweiterungsgründen,
3. Zone der Vorstädte,
4. Linienwall-Gürtel,
5. Doppelzone der Vororte,
6. Gürtel grünen Angers,
7. Doppelzone der Aussenorte.

Zu bemerken ist, dass alle diese Zonen mit breiten Strassen eingefasst sind, welche naturgemäss Hauptverkehrsadern sind, siehe Ringstrasse, Lastenstrasse, Gürtelstrasse; wir wollen diese als Ring- oder Kreisstrassen bezeichnen.

Zeichnen wir in gleicher freier schematischer Darstellung die Radialstrassen ein, und zwar so, dass sie die Zone der Vorstädte in 8, die der Vororte in 16 und schliesslich die Zone der Aussenorte in 32 Theile theilen, so haben wir in grossen Zügen ein schematisches Bild der Stadt Wien in Bezug auf ihre Gesamteintheilung, wie sie im Laufe der Jahrhunderte gewachsen ist; zugleich erhalten wir das Hauptgerippe ihres Verkehrsnetzes.

Die Punkte, wo sich die Radialstrassen mit den Kreisstrassen treffen, sind zugleich die Haupt- und Knotenpunkte des Strassenverkehrs.

Behufs weiterer Entwicklung des Systems haben wir denjenigen Theil der Stadt, welchen die Mittellinie der Vorortzone einschliesst (Blatt 1, Figur 2) in doppeltem Massstab von Figur 1 herausgezeichnet.

Wir sehen die innere Stadt (I) umschlossen von dem Ringe mit den Stadterweiterungsgründen; um diese Figur legt sich die Zone der alten 8 Bezirke (II—IX), eingeschlossen durch den Gürtel; um diesen wieder die benachbarten Theile der Vororte, welche wir (abweichend von der bestehenden Bezirkseinteilung) mit den Nummern X—XXVII bezeichnen wollen; die lateinischen Zahlen einschliessenden Kreise bezeichnen den Mittelpunkt oder das Herz des jeweiligen Stadttheiles; die arabischen Zahlen bezeichnen Hauptknotenpunkte des Verkehrs.

Wollte man eine ideal gute Verbindung dieser 27 in den Kreis der Betrachtung gezogenen Bezirke oder Stadttheile herstellen, so müsste man von jedem einzelnen Bezirke eine directe Verbindung mit jedem der anderen 26 Bezirke herstellen.

Im Blatte I, Figur 2, ist beispielsweise diese ideale Verbindung eines Bezirkes, und zwar des VI. mit allen übrigen Bezirken durch die rothen Richtungslinien angedeutet und in gleicher Weise hätte dies bei jedem der anderen 26 Punkte zu geschehen. Da wäre aber des Guten viel zu viel gethan, indem durch lauter directe Verbindungen der Stadtkörper arg zerschnitten würde. Wir müssen daher die ideale Anforderung modificiren.

Die liniare, schnurgerade Verbindung zweier Punkte im Stadtbilde ist ja auch nicht nothwendig; es genügt, wenn nur die Hauptrichtung beibehalten wird, Abweichungen von der Geraden werden sich naturgemäss von selbst ergeben und sind unvermeidlich; je weniger sie sich von der Hauptrichtung entfernen, desto besser.

In dem Beispiele des VI. Bezirkes gehen die Richtungslinien strahlenförmig auseinander und wir müssen, um nicht die Häusermassen zu sehr zu zerschneiden, nebeneinander liegende Strahlen gleichsam zu einer Resultirenden zusammenfassen; selbstredend ist es gut, diese, falls thunlich, über Verkehrsknotenpunkte zu führen. Die Richtungslinien VI nach I, II, XII und XIII lassen sich leicht auf die eine Richtungslinie VI-I zusammenziehen, auf welcher man direct nach I und II, und weiter über den Punkt 32 links nach XII und rechts nach XIII gelangt.

Die Richtungslinien VI nach III, XIV, XV und IV lassen sich auf die Resultirende VI, 14 zusammenfassen; man gelangt auf der-

selben zu III und XIV über die Linien VI, 14, 13, 12, III, 34, XIV, man gelangt ferner zu IV und XV über die Linie VI, 14, 13, IV, 21, 35, XV. Die Richtungslinien von VI nach XVI, V und XVII werden in die Resultirende VI, V zusammengezogen, auf welcher man direct nach V gelangt und nach XVI auf der Linie VI, V, 22, 36, XVI; nach XVII gelangt man über die Linie VI, V, 22, 37, XVII. — Endlich gelangt man von VI über 23, 38 nach XVIII und über 23, 34 nach XIX. Die Richtungslinien von VI nach XX, XXI, XXVI und XXVII wurden in der Resultirenden VI nach 40 zusammengefasst, welche über 41 verlängert in weiter ausserhalb gelegene Stadttheile führt. Die linkseitige Hälfte der Figur 2 zeigt die analogen Verhältnisse.

Wir sehen bei dieser Anordnung, dass die Hauptrichtungen von jedem einzelnen Stadttheile zum andern, entweder direct oder in geringen Abweichungen beibehalten wurden, so zwar, dass die Stadttheilmassen durch Strassenzüge nicht zu viel zerschnitten wurden. Wir können daher dieses System als ein den Anforderungen vollkommen entsprechendes ansehen und übertragen daher dieses durch das Studium der baulichen Entwicklung Wien's wie von selbst sich ergebende Strassenverkehrsnetz auf das ganze zu regulirende Gebiet der Stadt Wien, wie dies Blatt I, Figur 3 schematisch zeigt.

Je grösser die Kreise werden, desto mehr nähert sich die Form eines Stadttheiles dem Rechtecke oder Quadrate. Zeichnen wir uns zur Klarlegung des Systems einen Stadttheil heraus, so sehen wir, dass er in der einen Richtung von zwei Ring- oder Kreisstrassen, in der andern Richtung von zwei Radialstrassen eingeschlossen wird. Wo sich diese beiden Strassen-Kategorien treffen, entstehen Hauptknotenpunkte des Verkehrs. (Siehe Figur 4 auf Blatt I, welche das Grundelement unseres Systems darstellt.)

Aus der vorhergehenden Ausführung ergibt sich, dass behufs Herstellung eines organischen Verkehrs-Netzes innerhalb der Stadt von dem Mittelpunkte oder Herzen der Stadttheile Strassenzüge ausgehen müssen und zwar vom Mittelpunkt zu den Verkehrsknotenpunkten an den Ecken, welche wie man sieht, Diagonalen der den Stadttheil bildenden Figuren sind, daher wir sie Diagonalstrassen benennen wollen, und aus Strassen, welche parallel zu den Seiten der Figuren durch die Mitte gehen und gewissermassen ein Kreuz bilden und nichts anderes sind, als Radial- und Ringstrassen zweiter Ordnung; wir können sie wegen ihrer ausgeprägten Form Kreuzstrassen nennen.

Aus dem oben Gesagten wird sich daher folgende Regel ableiten lassen:

Ein durch Radial- und Kreisstrassen eingeschlossener Stadttheil wird dann ein wohl geordnetes Netz von Hauptverkehrslinien besitzen, wenn er von Strassenzügen durchzogen ist, welche durch die Mitte zu den 4 Ecken und senkrecht zu den 4 Seiten gehen, d. h. einfach, der Stadttheil wird dann ordentlich in das allgemeine Verkehrssystem eingepasst sein, wenn er von den Hauptverkehrsadern, den Radial- und Ringstrassen eingesäumt ist und wenn er durch passende Strassenzüge in seinem Innern in der besten Verbindung mit den Nachbarstadttheilen steht und auch auf diese Weise gestattet, dass der Verkehr durch ihn hindurch leicht stattfinden kann. Ist der Verkehr innerhalb der einzelnen Theile einer Stadt ein guter, so wird er es auch in der ganzen Stadt sein.

(Centralisation.)

Wir haben die Entwicklung der Stadt aus dem Centrum gegen die Peripherie verfolgt und auch unser System derart ausgebildet, dass Alles auf das Centrum der Stadt Bezug hat. Es ist somit die Centralisation der Stadt geplant und eine solche ist sicherlich die gesündeste Anlage einer Weltstadt.

(Verschiedene Systeme.)

Es ist behufs Orientirung in einer Stadt von grösster Wichtigkeit, dass die Hauptstrassenzüge eine entschiedene und eine ausgesprochene Richtung nach einem bestimmten Ziel haben; es erleichtert dies ungemein den Verkehr. Das Radialsystem in Verbindung mit Ringstrassen hat diesen Vorzug vor andern Systemen.

Das sogenannte Dreieck-System, d. h. ein System, bei welchem vorhandene oder projectirte Verkehrsknotenpunkte durch Hauptstrassenzüge verbunden werden und dergestalt ein System von einander liegenden Dreiecken entsteht, hat keine entschiedenen Richtungslinien, daher man sich leicht verirren kann. Man fühlt sich in einer auf diese Weise regulirten oder angelegten Stadt ebenso ungemüthlich, wie in den nach dem sogenannten amerikanischen System gebauten Städten, wo alle Strassen rechtwinkelig wie die Linien eines Schachbrettes aufeinander treffen und man, wenn man die Stadt durchqueren will, bis zur Bewusstlosigkeit im Zickzack gehen muss (siehe New-York).

Bei einer alten Stadt und so auch bei Wien, wird es nicht möglich sein, alle Stadttheile nach demselben System zu reguliren. Natur-Hindernisse oder eigenartige Stadttheilanlagen lassen dies nicht zu. — Man wird daher in jedem speciellen Falle der Oertlichkeit entsprechend, von der strengen Regel abgehen, um eine andere zweckmässigere Regulirungsart zu wählen.

Wir haben angestrebt, das Verkehrsnetz so einfach und übersichtlich als möglich zu gestalten, so dass selbst ein Laie sich auf den ersten Blick darin klar wird. Wir sind dabei von der Ansicht ausgegangen, dass bei allen Dingen das einfachste und klarste auch das beste sei.

Die Prüfung eines Verkehrsnetzsystems auf seine Güte wird sich leicht dadurch ergeben, wenn man die Verbindung der verschiedentlich gelegenen Punkte im Stadtgebiete auf dem Plane versucht.

Capitel III.

Das Anpassen des Systems in grossen Zügen auf das Stadtgebiet und die Umgebung.

Das in den vorhergehenden Zeilen erklärte Princip, welches sozusagen wie von selbst aus der nach und nach entwickelten Stadt Wien herausgewachsen ist, muss in seiner Wesenheit strikte eingehalten werden; selbstredend werden Natur-Hindernisse oder Localverhältnisse in einzelnen Theilen Modificationen erheischen, keineswegs aber können willkürliche menschliche Annahmen, wie z. B. die Catastraleintheilung der Bezirke dem natürlich entwickelten Systeme Grenzen setzen.

Wie durch einen Blick auf die Figur des Blattes Nr. 1 ersichtlich, wurde auf die Eintheilung Wien's in 19 Bezirke in keinerlei Weise Rücksicht genommen und kann dies auch ein organisch entwickelter Plan nicht thun. Für ihn ist nur die zweckentsprechende Austertheilung der Massen im Raume massgebend.

Wie der Architekt beim Entwurfe eines grossen Gebäudes von den Skizzen in kleinstem Massstabe bis zu den Natur-Details in immer grösser werdenden Massstäben seine Ideen zu Papier bringt, so werden auch wir, um die Uebersicht nicht zu verlieren, zuerst auf Karten kleineren Massstabes die Grundzüge der Regulirung auftragen, um schliesslich zu den Massstabem 1 : 2880 und 1 : 1440 zu gelangen.

(Eintheilung in Zonen.)

Auf der Umgebungskarte von Wien im Massstabe von 1 : 75.000 (Blatt II) wollen wir in grossen Zügen die im vorigen Capitel gefundene organische Gestaltung der Stadt nach Verbauungszonen und Hauptradialstrassen auftragen. Hiebei ergibt sich folgende Zoneneintheilung:

1) Zone der inneren Stadt.

Diese bildet den Kern Wien's. Der Stefansplatz mit dem grossartigen altherwürdigen Bau-Denkmal der Stefanskirche und dem grandiosen Wahrzeichen von Wien, dem Stefansthurme, ist und bleibt für alle Zeiten der Mittelpunkt Wien's, auf den jeder Wiener mit Stolz und Ehrfurcht hinweist. Das Gebiet dieser Zone bildet die innere Stadt innerhalb der Ringstrasse und dem Franz-Josefs-Kai.

2) Ringstrasse sammt den Stadterweiterungsgründen.

Die innere Stadt einerseits und der Donaukanal und die sogenannte Lastenstrasse andererseits, bilden die Grenze, wobei die Schwarzspaniergasse und die Berggasse von der Landesgerichtsstrasse bis zum Donaukanal den Kranz schliessen.

3) Zone der Vorstädte,

umfassend die 8 Vorstädte Wien's.

Die Grenzen dieser Zone wurden derart angenommen, dass am rechten Ufer des Donaukanales der Gürtel, also die Gürtelstrasse und die Linienwallgründe genommen wurden. Am linken Donauufer wurde die Wallensteinstrasse, Nordwestbahnstrasse, Nordbahnstrasse und Franzensbrückenstrasse als Grenze genommen, weil diese im Verein mit dem Donaukanal de facto den Kern des II. Bezirkes umschliessen. Das ausserhalb dieser Begrenzungslinie liegende Gebiet der Donauinsel wurde in die Zone der Vororte einbezogen.

4) Der Linienwall-Gürtel.

Dieser auf der Träçe des alten Wallgürtels gehend, ist eigentlich eine grosse breite Strasse zwischen den Vorstädten und den Vororten und wollen wir ihn kurzweg Gürtel nennen.

5) Doppelzone der Vororte.

Zieht man um die Vororte herum eine dieselben einschliessende Peripherielinie, welche am linken Donauufer ihre Fortsetzung und Ergänzung in dem bogenförmigen alten Donaubette findet, so erhält man zwischen dieser Linie und dem Gürtel eine Stadtgebietzone von durchschnittlich annähernd doppelter Breite, wie die Zone der Vorstädte.

Da es für eine Stadt von grösstem Vortheile ist, wenn sie in gewissen Abständen von Kreis- oder Ringlinien durchzogen wird, so theilen wir die Vororte durch eine Ringlinie und erhalten somit 2 Vororte-Zonen, eine innere und eine äussere, weshalb wir sie auch als Doppelzone bezeichnen.

Wir ziehen in die Vororte-Doppelzone die Brigittenua, die Donauregulierungsgründe und die von dem alten und neuen Donaustrombette gebildete Donau-Insel ein.

Dass diese und weitere Begrenzungslinien der Continuität halber über den Schönbrunnerpark und über den Prater gezogen sind, hat keinen Belang, weil es eben nur schematische Linien sind.

6) Gürtel grünen Angers.

Ausserhalb der von uns bestimmten Grenze der Vororte-Doppelzone sehen wir ein mit kurzer Unterbrechung an den Radialstrassen noch grünes unverbautes Land sich erstrecken (am besten zeigt dies der vom Wiener Stadtbauamte herausgegebene colorirte Lageplan im Massstabe von 1 : 10.000).

Wir begrünnen diese Thatsache als einen für Wien besonders glücklichen Umstand und ziehen längs der Vorortegrenzen einen Streifen von ungefähr 750 Meter Breite um die ganze Stadt herum, wobei wir am linken Donauufer den alten Donauarm mit seinen beiderseitigen Ufern (ungefähr) in diesen Streifen einbeziehen.

Auf das Schaffen eines solchen Streifens grünen Angers legen wir das grösste Gewicht und behalten uns die Begründung in weiteren Ausführungen vor.

7) Doppelzone der Aussenorte.

Ausserhalb des Gürtels grünen Angers legt sich der früher beschriebene Kranz der Aussenorte um die Stadt, welchen wir in einer Breite von ungefähr 3000 Meter annehmen, mit Kreislinien begrenzen, gleichfalls eine Mittelkreislinie einlegen und somit wieder eine Doppelzone schaffen.

Sollte seinerzeit Wien die Begrenzungslinien dieser Doppelzone überschreiten, so ist es (aus weiter unten angeführten Gründen) ebenfalls nothwendig, einen Streifen grünen Angers um diese Doppelzone rings um die Stadt zu legen, welcher von Mauer bis zur Donau bei Nussdorf in natürlicher Weise durch das Kahleugebirge gebildet würde. Ausserhalb dieses Streifens könnte sich am flachen Lande sowohl am rechten, als auch am linken Ufer abermals eine Doppelzone von verbauten Territorien oder Stadttheilen organisch angliedern, was, wie wir schon erwähnt, keine Utopie, sondern im Bereiche der Möglichkeit liegt.

Wir wollen ja, dass sich unser Wien für alle Zeiten und in unabsehbarer Grösse frei und organisch ausbreiten könne. Das ist nur möglich, wenn man weit in's Land hinein in grossen Zügen die organische Vergrösserung vorbereitet und das kann nur auf die hier angegebene Weise geschehen.

(Haupt-Radialstrassen.)

Wenn wir in den vorhergehenden Zeilen die Zoneneintheilung der Stadt besprochen haben, so sind nun die Haupt-Radialstrassen zu bezeichnen.

Betrachtet man Blatt II, so sieht man von allen Himmelsrichtungen, nebst den Eisenbahnen, grosse und kleine Strassen aus dem Lande gegen Wien zulaufen, welche durch die Aussenorte, Vororte und Vorstädte in das Herz der Stadt führen. Wir wollen einige der wichtigsten aufzählen:

Am rechten Donauufer:

Die Strasse von Fischamend und Schwadorf über Schwechat und Simmering auf die Landstrasse;

die Strasse von Himberg über Leopoldsdorf, Rothneusiedel, Favoriten auf die Wieden;

die Strasse von Laxenburg über Biedermansdorf, Vösendorf und Favoriten auf die Wieden;

die Strasse von Mödling-Neudorf über Siebenhirten, Inzersdorf, Spinnerin am Kreuz auf die Wieden;

die Strasse von Brunn am Gebirge, Perchtoldsdorf über Liesing, Atzgersdorf, Altmannsdorf, Meidling in die Bezirke Margarethen, Mariahilf, Sechshaus, Rudolphsheim;

die Strasse im Wienthal von Pressbaum über Purkersdorf, Hütteldorf, Baumgarten, Penzing nach Mariahilf;

die Strasse von Klosterneuburg, Kahlenbergdorf über Nussdorf in die Alservorstadt.

Am linken Donauufer concentriren sich mit Ausnahme der Eisenbahnen die aus dem Lande kommenden Strassen auf zwei Uebergänge über die Donau, d. i., auf die Kaiser Franz Josef-Brücke und auf die Kronprinz Rudolf-Brücke. Wir sehen hier folgende Strassenzüge:

Die Strasse von Korneuburg über Langenzersdorf, Jedlersee, Floridsdorf, Brigittenau nach der Leopoldstadt und Alservorstadt;

die Strasse von Gross-Ebersdorf, Pillichsdorf über Stammersdorf, Gross-Jedlersdorf, Floridsdorf, Brigittenau nach der Leopoldstadt und Alservorstadt, ebenso die Strasse von Deutsch-Wagram über Süssenbrunn und Leopoldau nach Floridsdorf und weiter, und von Leopoldau nach Kagran, Kaisermühlen, Kronprinz Rudolf-Brücke in die Leopoldstadt;

die Strasse von Glinzendorf, Raasdorf, Breitensee über Kagran in die Leopoldstadt;

die Strasse über Gross-Enzersdorf, über Esslingen, Aspern, Stadlau, Kaisermühlen, Kronprinz Rudolf-Brücke in die Leopoldstadt.

Wie die Karte zeigt, führen eine Menge von Radiallinien in die Stadt, aber wir können nur die wichtigsten und die in gewissen Abständen von einander liegenden Linien als Hauptverkehrslinien bezeichnen, und zwar sind das die oben genannten in vollstem Masse.

Wir wollen dieses bestehende System von Radialstrassen derart erweitern und reguliren, dass hiedurch das ganze Land um Wien systematisch aufgeschlossen wird und auf diese Weise die Verbindung aller Orte um Wien die möglichst directeste mit der Hauptstadt wird.

Eine ordentliche Eintheilung dieser Strassen ist umso mehr wichtig, weil diese in dem zu regulirenden Stadtgebiete die Haupt-Verkehrsadern, respective Haupt-Radialstrassen bilden werden.

Wir werden uns selbstverständlich bei Anlage dieses Haupt-Radialstrassen-Systems an die bestehenden Strassenzüge anschmiegen, soweit dies möglich ist. Am rechten Donauufer geht dies sehr leicht, am linken jedoch nicht. Hier müssen unbedingt noch mehrere Brücken über die Donau gebaut werden; daher werden sich hier die Strassenzüge auch ändern.

Das Princip, das wir bei der Anlage des Haupt-Radialstrassen-Systems einhalten, ist folgendes:

Wir legen nach allen Richtungen der Windrose (mit Ausnahme über das Gebirge) in gewisser Entfernung von einander Strassenzüge nach dem Mittelpunkt der Stadt Wien, also direct auf den Stefansthurm gehend. Hiebei ist Bedacht genommen, dass diese Strassenzüge über wichtige Orte der Umgebung führen und sich soviel als möglich mit vorhandenen Strassenzügen decken oder wenigstens deren Hauptrichtungen folgen. Es ergibt sich hiebei als zweckmässig, die Haupt-Radiallinien in solcher Entfernung von einander zu legen, dass sie die äussere Grenze der Aussenorten-Zone in Abständen von ungefähr 2100^m treffen.

Blatt II zeigt dieses Princip durchgeführt. Da es sich hier nur um die Demonstration eines Principes handelt, so wurden die Strassenzüge einfach in geraden Linien als Richtungslinien gezeichnet.

Wir erhalten also Richtungslinien für Haupt-Radialstrassen, und zwar am rechten Donauufer: von Fischamend—Mannswörth in die Stadt; von Schwadorf—Schwechat in die Stadt; von Zwölfaxing; von Maria-Lanzendorf; von Achau; von Biedermansdorf; von Mödling; endlich von Perchtoldsdorf in die Stadt.

Von Perchtoldsdorf bis an die Donau bei Klosterneuburg legt sich im Dreieck das Gebirge um die Stadt und werden aus diesen Gründen nur wenige Hauptstrassenzüge zu legen sein. Wir werden daher nebst den Radiallinien zweiter Ordnung von Grinzing, vom Gallizinberg, von Pötzleinsdorf und von Lainz—Hietzing in die Stadt, 3 Haupt-Radiallinien erhalten und zwar eine aus dem Wienthal in die Stadt, eine von Tulln direct über das Gebirge, eine von Klosterneuburg in die Stadt. Die von Tulln wird selbstredend nur von secundärer Bedeutung sein und nur zum besseren Anschluss der kleineren Orte am Gebirge dienen.

Am linken Donauufer haben wir folgende Hauptrichtungslinien: Von Korneuburg in die Stadt; von Enzersfeld—Hagen-

brunn; von Gross-Ebersdorf—Eibesbrunn; von Pilschsdorf; von Deutsch-Wagram; von Markgrafeneusiedl; von Glinzendorf (weiterher von Marchegg); von Gross-Enzersdorf; von Probstdorf—Schönau (weiterher von Orth) in die Stadt.

Zwischen diesen Haupt-Radialstrassen werden sich noch weitere Radialstrassen von minderer Bedeutung ergeben.

Wo alle diese Radiallinien, die die verschiedenen Zonen einschliessenden Kreis- oder Ringlinien treffen, entstehen Hauptknotenpunkte des Verkehrs. Ganz von selbst ergibt sich für das gesammte Bild der Stadt die Kreisform, welche somit als die natürliche Form der zukünftigen, vergrösserten Stadt zu bezeichnen wäre, wie überhaupt für alle mitten im Lande liegenden Städte.

Wir haben somit auf Blatt II in grossen Zügen die Grundzüge für eine gross angelegte, weit ausgreifende Regulierung der Stadt Wien angegeben. Wir haben nicht bloss auf die Entwicklung Wien's in dem gegenwärtigen Umfange des Stadtgebietes gedacht, sondern auch die Directiven für eine weitere, heute noch nicht absehbare Entwicklung unserer Kaiserstadt gegeben.

Durch das gezeigte System der ringsum in's Land gehenden Haupt-Radialstrassen ist das Verkehrsnetz vollkommen in's Land eingebunden worden.

Durch die Eintheilung eines grossen Terrains um Wien in Zonen, welche von Hauptverkehrsadern durchschnitten werden, ist das Gerippe für eine systematische Anlage von Stadttheilen gegeben und zwar derart, dass jeder zukünftige Stadttheil vortrefflich in das Gefüge des Gesamtverkehrsnetzes einbezogen werden kann.

Nur durch eine so gross angelegte, weit in die Zukunft schauende Anlage wird es zu verhindern sein, dass seinerzeit solche Hindernisse einer fortschreitenden Entwicklung der Stadt im Wege stehen, wie es gegenwärtig der Fall ist. Wenn man auf eine solche Entwicklung der Stadt vorbedacht ist, so wird man leicht in der Lage sein, unzuweckmässige Anlagen irgend welcher Art, welche einer seinerzeitigen Entwicklung der Stadt im Wege stehen könnten, zu verhindern oder auf ihre Disponirung derart einzuwirken, dass sie eben nicht mehr als Hindernisse erscheinen.

Man wird dann begreiflicherweise Eisenbahntracén nur so legen, dass sie für die seinerzeit entstehenden Stadttheile und deren Strassenzüge kein Hindernis bilden etc.

Man wird endlich, und das ist von grosser Wichtigkeit, durch die Anlage von grossen Verkehrslinien die Verbaugung der betreffenden Stadttheile ausserordentlich erleichtern, ja geradezu fördern und schliesslich werden unsere Nachkommen nicht mehr bemüssigt sein, Anlagen und Stadttheile, die wir mit Fleiss, Mühe und Kosten erbaut haben, aus dem Grunde wieder theilweise niederzureissen, weil das mächtige Verkehrsbedürfnis unerbittlich dazu zwingt.

Auch was unsere Nachkommen schaffen werden, soll dann für bestehen bleiben können.

Capitel IV.

Anpassen des Systems auf das Stadtgebiet im Allgemeinen und Besonderen.

Im vorigen Capitel haben wir in grossen Zügen die Hauptlinien des Verkehrsnetz-Systemes angegeben; nun wollen wir das selbst Klargelegte im Massstabe von 1:20.000 (siehe Blatt III) verwerthen. Wie Blatt II nur Richtungslinien zeigt, so sind die auf Blatt III angegebenen Strassenzüge ebenfalls nur als Richtungslinien anzusehen, was hiermit besonders betont wird. Dieses Blatt ist gewissermassen nur als Skizze zu betrachten, jedoch erlaubt dessen Massstab das System schon mehr den thatsächlichen Ortsverhältnissen anzupassen.

(Stadteintheilung in Zonen.)

Die **Innere Stadt** umschlossen vom Ring und dem Franz Josef-Kai.

Die **Stadterweiterungsgründe** begrenzt vom Ring einerseits, und von der Lastenstrasse, der Schwarzspanierstrasse, der Berggasse, dem Donaucanale und dem Areale des Hauptzollamtes andererseits.

Die **Vorstädte** begrenzt am rechten Donaucanal-Ufer von der äusseren Peripherie der Stadterweiterungsgründe einerseits, andererseits durch den Gürtel; am linken Donaucanal-Ufer durch die Wallensteinstrasse, Nordwestbahnstrasse, Nordbahnstrasse, Franzensbrückenstrasse und Donaucanal bis zur Kaiser Josef-Brücke.

Der **Gürtel**, ein breiter Strassenzug, welcher von der Kaiser Josef-Brücke an, die Vorstädte umschliesst und, an dem Franz Josef-Bahnhofs vorbei, bei der Brigitta-Brücke wieder den Donaucanal trifft. Eine Fortsetzung findet der Gürtel einerseits durch einen grossen Strassenzug, welcher von der Brigitta-Brücke durch die Wallensteinstrasse, über Zwischenbrücken durch neu anzulegende Strassen und Brücken auf das linke Donau-Ufer geführt wird, andererseits durch einen grossen Strassenzug von der Kaiser Josef-Brücke über den Prater und die Donau aufs linke Donau-Ufer.

Die **Vororte**, eine Doppelzone, innerhalb von der genannten Gürtellinie am linken und rechten Donaucanal-Ufer begrenzt und ausserhalb eine Kreislinie um sämtliche Vororte bildend, wie es Blatt III zeigt, und zwar beginnt diese Begrenzungslinie bei der vom linken Donauufer über den Strom in den Prater führenden Staats-eisenbahn-Brücke, geht längst der Trace der Staats-eisenbahn durch den Prater bis nach Simmering, umfasst im Bogen den Wienerberg, übersetzt die Südbahn bei der Meidlinger-Bahnbrücke, geht über das Gatterholz, über den Schönbrunnerpark, durch die Pfarrgasse in Penzing und läuft hier ausserhalb der Vororte im grossen Bogen bis zur Donau bei der Nordwestbahnbrücke. Längs dieser Linie ist (den Terrain-Verhältnissen sich anpassend und den Schönbrunnerpark umfahrend) eine grosse breite Strasse anzulegen, welche gleich der Gürtelstrasse die ganze Stadt umfasst, und über eine neben der Staatsbahnbrücke zu erbauende Brücke im Prater und über eine neben der Nordwestbahnbrücke in der Brigittenau auf das linke Donauufer führt, somit ein mächtiger Strassenzug. Den Kreis, den diese Strasse um die Stadt zieht, schliesst das rechte Ufer des alten Donauarmes, so zwar, dass die Kaisermühlen auch in die Vororte einbezogen erscheinen. Die Doppelzone der Vororte scheidet eine Kreis- oder Ringlinie in zwei Theile. Diese Linie prägt sich in den südlichen Vororten in Folge der Configuration derselben nicht so deutlich aus, wie in den westlichen Vororten.

Der **Gürtel grünen Angers**, den wir Volkering nennen wollen (die Erklärung hiefür folgt bei der Besprechung desselben), im Prater beginnend, zieht sich in einer Breite von durchschnittlich 750^m, gemessen von der oben beschriebenen äusseren Grenze der Vororte, um die 10 Bezirke herum bis zum Schönbrunnerpark, beginnt wieder hinter

Penzing, zieht sich um die Vororte bis zur Donau und findet gleichsam seine Ergänzung zum vollständigen Ring durch das alte Donaubett mit seinen beiderseitigen Ufern.

Die **Aussenorte** legen sich in zwei Zonen von je circa 1500^m Breite um den Volkering herum, wie schon oben näher in Capitel III, Seite 30, angegeben wurde.

Gegenwärtig kommt nur jenes Territorium dieser Doppelzone in Betracht, welches innerhalb der heutigen Grenzen des Wiener Stadtgebietes liegt. Also zumeist nur die innere Zone; bei Kaiser-Ebersdorf jedoch auch schon die zweite Zone. Der Uebersichtlichkeit halber ziehen wir die erste Zone auch im Nordosten auf dem linken Donauufer um die Stadt.

(Haupt-Radialstrassen.)

Nachdem wir so die Zoneneintheilung ersichtlich gemacht haben, gehen wir nun auf die Bezeichnung der Haupt-Radialstrassen, welche wir auf Blatt II angedeutet haben, über. Hiebei wurden auf Blatt III schon die bestehenden Haupt-Strassenzüge berücksichtigt. Wir sehen die nachfolgend bezeichneten Haupt-Radialstrassen in die Stadt führen. Bei der Aufzählung derselben werden wir gleich die dazwischen liegenden, auf Blatt II noch nicht genannten Radialen anführen.

Wir haben also: Strassenzug von Albern kommend, über die Simmeringer Haide führend, hinter dem Central-Viehmarkt durch die Baumgasse auf die Landstrasser Hauptstrasse einmündend und im Verfolge desselben durch die Wollzeile in die Innere Stadt führend.

Strasse, in der Richtung von Fischamend kommend, über Kaiser-Ebersdorf führend, weiter über die Simmeringer Haide und durch die Felbergasse auf die Simmeringer Hauptstrasse einbiegend. Hier trifft sie zusammen mit der Strasse in der Richtung von Schwadorf kommend, welche durch Schwachat führt, weiter beim Central-Friedhof vorbei und durch die Simmeringer Hauptstrasse einestheils in die Landstrasser Hauptstrasse, anderentheils auf den Rennweg, den Verkehr in die Innere Stadt lenkt.

Die Strasse in der Richtung von Zwölfaxing führt längs der Trace der Staatsbahn bis zum Staatsbahnhof und führt hier den Verkehr entweder über die Heugasse oder über die Fasangasse in die Stadt.

Die Strasse in der Richtung von Maria-Lanzendorf führt über den Laaerberg, vorbei beim Laaerwald, links durch die Laaerstrasse auf die Himbergerstrasse, rechts hinter dem Arsenal gegen Erdberg zu.

Die Strasse in der Richtung von Achau führt über Neu-Laa in die Himbergerstrasse in Favoriten und von da durch die Favoritenstrasse in die Stadt.

Die Strasse in der Richtung von Biedermannsdorf führt über den Wienerberg in die Laxenburgerstrasse in Favoriten und von da über die Favoritenstrasse in die Stadt.

Die Strasse in der Richtung von Mödling führt durch Inzersdorf, über die Spinnerin am Kreuz, durch die Matzleinsdorferstrasse und Wiedener Hauptstrasse in die Stadt.

Die Strasse in der Richtung nach Perchtoldsdorf führt über Altmannsdorf, über die Meidlinger Bahnbrücke und von hier einestheils durch die Meidlinger Hauptstrasse nach Sechshaus, Rudolfsheim und weiter in die westlichen Vororte und über andere im Plane ersichtlichen Strassenzüge nach Margarethen und Mariahilf und von hier weiter in die Stadt.

Zwischen den genannten Strassenzügen in der Richtung von Fischamend und in der Richtung nach Perchtoldsdorf sind in ungefähr halber Distanz gleichfalls Radialstrassen zweiter Ordnung eingeschaltet, welche das bezügliche Territorium aufzuschliessen haben.

Als weitere Haupt-Radialstrasse ist der Strassenzug zu bezeichnen, welcher von dem Rosenberg nach Hetzendorf und von hier längs des Schönbrunnerparkes durch die Maria Theresienstrasse nach Rudolfsheim und weiter führt.

Der nächste Hauptstrassenzug ist die Hauptstrasse in Speising, Hauptstrasse in Lainz, Lainzerstrasse bis zum Kaiserstöckel führend. Hier trifft er die von Hacking, Ober- und Unter St.-Veit kommenden Strassenzüge und führt längs des Schönbrunnenschlosses zur Schlossbrücke daselbst, wo einestheils der Verkehr über die Schönbrunnerstrasse und Mariahilferstrasse, anderentheils längs der Wien in die Stadt führt.

Von Hütteldorf führt eine Haupt-Radialstrasse: die Hütteldorferstrasse bis zum Gürtel und von da durch die Westbahnstrasse und Siebensterngasse in die Stadt;

die nächste ist die von dem Gallizinberg kommende, durch die Thaliastrasse und die Lerchenfelderstrasse in die Stadt führende;

weilers die Haupt-Radialstrasse von Dornbach: Dornbacher Hauptstrasse, Hernalser Hauptstrasse, Alserstrasse, Universitätsstrasse;

ferner Pötzleinsdorfer Hauptstrasse, Währinger Hauptstrasse, Währingerstrasse;

ferner bilden die von Ober-Sievering, Grinzing, Ober- und Unter-Döbling kommenden Strassenzüge gleichsam eine Hauptradiale, welche in Verbindung mit dem auf der Haupt-radiale Nussdorferstrasse kommenden Verkehr, die Richtung über den IX. Bezirk durch die Liechtensteinstrasse nimmt.

Zwischen diesen Haupt-Radialstrassen liegen weitere Radialen, wie der Plan zeigt. Eine besonders wichtige ist die Schönbrunnerstrasse.

Am linken Donau-Ufer:

Die Strasse in der Richtung nach und von Lang-Enzersdorf und Korneuburg trifft bei der schwarzen Lackenau den Inundationsdamm und wäre hier eine Verkehrsbrücke (d. h. eine solche für Fussgänger und Fuhrwerke zum Unterschied zu einer Eisenbahnbrücke) zu bauen, um den Verkehr einestheils von Korneuburg direct über die Donau und über Nussdorf und Nussdorferstrasse in die Stadt zu leiten, anderentheils die nächste feste Verbindung zwischen Korneuburg und Klosterneuburg zu bilden, wie auch von letzterer Stadt den Verkehr auf das linke Donauufer in der Richtung Jedlersee und weiter zu besorgen;

die Strasse in der Richtung von Hagenbrunn und Enzersfeld führt über Jedlersee zum Brückenkopf der Nordwestbahnbrücke.

Hier wäre neben der Eisenbahnbrücke auch eine Verkehrsbrücke zu schaffen. Darüber würde der Strassenzug mit der äusseren Begrenzungslinie der Vororte anschliessen;

die Strasse in der Richtung von Gross-Ebersdorf und Eibesbrunn geht über Floridsdorf und über die Kaiser Franz Josef-Brücke und führt durch die Brigittenau bis zu dem Donaucanal, woselbst Brücken zu schlagen und die

directe Verbindung mit der Mittelringlinie der Vororte und dem Gürtel herzustellen ist.

Durch verschiedene Strassenzüge führt die Radiale über die Franz-Josef-Brücke in die Stadt und in die Vorstadt. Wie wir sehen, ist dieser Strassenzug ein solcher allererster Ordnung;

die Strasse in der Richtung von Pillichsdorf ist über Brücken und über die grosse Donauinsel nach Zwischenbrücken zu führen. Dieselbe bildet einmal die Verbindung über die Wallensteinstrasse zum Gürtel, andererseits durch die Nordbahnstrasse und Ferdinandsbrückenstrasse eine grossartige Verbindung zu der Lastenstrasse. Dieser Strassenzug ist also auch von enormer Bedeutung. (Zur Erklärung wollen wir vorgreifend sagen, dass wir uns den Nordwestbahnhof aus weiter unten zu erörternden Gründen aufgelassen denken);

die Strasse in der Richtung von Deutsch-Wagram (die ja bereits in der Nähe Wien's besteht) führt über die Kronprinz Rudolfbrücke, Praterstrasse in die Stadt;

die Strasse in der Richtung von Markgrafen-Neusiedl ist über Brücken, und die Kaisermühlen mit Wien direct verbindend, über die grosse Donau zu führen, und zwar dorthin, wo die Ausstellungsstrasse das rechte Donauufer trifft. Von diesem Punkte soll sie zu dem städtischen Lagerhaus und zu dem permanenten Ausstellungsbezirk der Stadt Wien, zu der Rotunde gehen, d. h. diese nicht etwa durchschneidend, sondern nur Zufuhr bildend, geradeso, wie vom III. Bezirk zwei Zufahrtstrassen zur Rotunde als nothwendig sich ergeben werden;

die Strasse in der Richtung von Glinzendorf ist ebenfalls mit Brücken über die Donau zu führen und soll über den Prater (nicht im Strassen-Niveau, sondern auf Bogenstellungen) führend, eine directe Verbindung mit dem Gürtel bilden, also ebenfalls eine hochwichtige Verkehrslinie;

die Strasse in der Richtung von Gross-Enzersdorf trifft die Trasse der Staatsbahn bei deren Kreuzung mit dem Inundationsdamme. Sie wird neben der Staatsbahnbrücke auf einer eigenen Verkehrsbrücke längs der Trasse der Staatsbahn durch den Prater bis zum Wiener-Neustädter Canal geführt und ist die Fortsetzung der schon oben beschriebenen Strasse, welche die Vororte gegen aussen abgrenzt. Sie ist von Wichtigkeit, denn sie bildet am linken Donauufer die innere Begrenzungslinie der hier projectirten Aussenorte-Zone;

die Strasse in der Richtung von Probstdorf und Schönau ist von dem Inundationsdamme mittelst einer Brücke über die Donau zu führen. Sie führt unterhalb der Freudenuau neben dem hier angelegten Winterhafen über den Donau canal auf das rechte Donauufer. Ebenfalls eine Linie von grosser Bedeutung, denn sie bildet die Fortsetzung der Mittelkreislinie der Aussenorte-Zone am linken Donauufer.

Schliesslich ist am abwärts gelegenen Spitz der Donauinsel eine Brücke zu schlagen, welche die äussere Linie der rings um Wien gehenden Doppelzone der Aussenorte verbindet. Sicherlich wird hier auch neben der Fahrbrücke eine Eisenbahnbrücke nothwendig werden.

Unser Richtungslinienplan hebt jene Strassen hervor, welche in erster Linie als Haupt-Verkehrsstrassen bezeichnet werden müssen. Er bezeichnet sowohl bereits bestehende Strassen, als er auch Vorschläge macht für neu zu errichtende. Selbstverständlich sollen alle übrigen Haupt- und Nebenstrassen im ganzen Stadtgebiete bleiben.

Ebenso selbstverständlich werden verschiedene Hauptstrassen, welche Blatt III nicht hervorhebt, d. h. nicht in die Systemdarstellung einbezieht, wie z. B. die Josefstädterstrasse, die Burggasse, die Matzleinsdorferstrasse in Meidling etc. keineswegs von ihrer Bedeutung verlieren.

Sie wurden nur nicht in die Darstellung des Systems aufgenommen, weil sie, wie die Josefstädterstrasse, zu nahe anderen, besser in das System passenden Strassen liegen und deren Betonung im Plan nur die Uebersichtlichkeit des Systems stören würde.

Wo die Haupt-Radiallinien, die die Zonen einschliessenden Kreis- oder Ringlinien schneiden, gibt es, wie schon öfters erwähnt, Hauptverkehrs-knotenpunkte, die wir im Plan mit einem kleinen Kreis bezeichnen.

Sind Haupt-Radiallinien, Haupt-Kreis- und Ring-Linien, sowie die Hauptknotenpunkte fixirt, so lässt sich leicht das gesammte Strassennetz nach unserem im Capitel II aufgestellten Verkehrssystem durchführen. Wo die Radialstrassen mit den Ringstrassen rechteckige Figuren bilden, entstehen Stadttheile, welche wir nach Blatt I, Fig. 4, behandeln. Wir nehmen einen idealen Mittelpunkt dieses Stadttheiles an (den wir mit einem grösseren Kreis bezeichnen) und führen nun

die schon erwähnten Diagonalstrassen an die durch die Hauptknotenpunkte markirten Ecken und die Kreuzstrassen in senkrechter Richtung auf die Begrenzungsstrassen; senkrecht, wo es angeht, sonst in die Mitte der Begrenzungsstrassen.

Wo die Radial- und Kreis-Strassen kein Rechteck bilden, ist das sicherste Kennzeichen, dass das obige System hier nicht angewendet werden kann, und man zu einem anderen greifen muss; hiezu ist keines geeigneter als das Dreieck-System. Daher man sich in dem betreffenden Stadttheil in annähernd gleicher Entfernung Verkehrsknotenpunkte aufsucht und sie mit Verkehrslinien verbindet.

Wie der Plan zeigt, ist dieses beispielsweise in den Stadttheilen längs der Wien durchgeführt.

An manchen Stellen wird man, gezwungen durch die örtlichen Verhältnisse, gar keines der erwähnten Systeme ausgesprochen in Anwendung bringen können. Hier müssen specielle, den Oertlichkeiten entsprechende Anordnungen getroffen werden.

Auf diese Weise haben wir über das ganze Stadtgebiet von Wien ein übersichtliches Verkehrsnetz gezogen. Blatt III zeigt dies besser, als Worte es erklären können, in welcher Weise dies geschah.

Betrachtet man das System aufmerksam, so wird man finden, dass in der That das Stadtgebiet durch dasselbe dem Verkehr nach allen Richtungen in vorzüglichster Weise aufgeschlossen ist.

Zahlreiche Radial-Strassen führen nach allen Richtungen der Windrose in und aus der Stadt. Kreis- und Ringstrassen in genügender Anzahl vermitteln den Verkehr der Nachbarstadttheile und die Diagonalstrassen ermöglichen die Durchquerung der Stadt sozusagen in schrägen Richtungen.

(Brücken über die grosse Donau.)

Durch Anlage neuer Brücken über den Donau canal, die grosse Donau und den alten Donauarm wird das linke Donauufer mit dem rechten in beste Verbindung gebracht; die Donau ist dann kein Hindernis mehr, dass Wien sich in der Richtung nach dem Marchfelde ausbreite.

Die weit in's Land führenden Radialstrassen schliessen das Land für eine weitere Entwicklung Wien's auf. Die Radialen am linken Donauufer sind so in die Stadt geführt, dass sie auf Hauptstrassen-Züge treffen.

Bisher führen zwei Verkehrsbrücken, das ist die Kaiser Franz Josef-Brücke (im Plan mit III bezeichnet), die Kronprinz Rudolfbrücke (VI) und drei Eisenbahnbrücken: die Nordwestbahnbrücke (II), die Kaiser Ferdinand-Nordbahnbrücke (IV) und die Staatsbahnbrücke (IX) über die grosse Donau. Das reicht für den Eisenbahnverkehr aus, aber keineswegs für den übrigen Verkehr, sobald sich Wien über die Donau hinüber ausbreitet.

Unser Plan zeigt, wo seinerzeit logischerweise neue Brücken gebaut werden müssen. Wir haben auf der Strasse von Nussdorf bis Kaiser-Ebersdorf, d. i. eine Strecke von 13.500^m uns im Ganzen 11 Brücken gedacht und wird dies keineswegs zu viel sein, wenn seinerzeit Wien sich auf das linke Donauufer ausbreitet und durch den Einfluss des vermehrten Verkehrs auf der Donau, dem Donau-Elbe- und dem Donau-Oder canal hier hoffentlich ein grosses Handelsemporium sich aufthut.

Wir haben zu den zwei bestehenden Verkehrsbrücken (III und VI) noch weitere sechs neue Verkehrsbrücken proponirt (I, V, VII, VIII, X, XI) und nebstbei die bestehenden Eisenbahnbrücken II und IX für Eisenbahn und Verkehr benützend, erweitert gedacht. Die Nordbahnbrücke (IV) soll nur für den Eisenbahnverkehr bleiben, weil ohnedies die Kaiser Franz Josef-Brücke für den Verkehr in der Nähe ist.

In den folgenden Zeilen wollen wir die durch unser System bezweckte Regulirung des gesammten Gebietes der Stadt Wien, nach Zonen geordnet, besprechen.

a) Innere Stadt, Ring und Stadterweiterungsgründe.

Die Innere Stadt ist der älteste Theil, die »Altstadt« von Wien, es ist der Kern, um den sich das heutige »Gross-Wien« bildete, gleich wie sich Crystalle um einen Mittelpunkt ansetzen; es ist der Sitz der Centralgewalten des Staates und der Stadt, es ist der Mittelpunkt des Handels und Verkehrs. Die Innere Stadt ist somit das »Herz« von Wien, in ihm kann man tagtäglich den Pulsschlag des grossstädtischen Verkehrs wahrnehmen. Hier ist kein Fleckchen Erde, das nicht historische Bedeutung hätte; zahlreiche Gebäude und Denkmale geben hiefür beredtes Zeugnis.

Aus diesen Gründen ist die Innere Stadt bei der Regulirung mit besonderer Rücksicht zu behandeln. Da ist das Gebiet, wo der Conservatismus in erster Linie seine Ansprüche erheben kann und muss.

Die Innere Stadt, einst an und für sich allein die Stadt Wien bildend, gab seit Jahrhunderten unserer Kaiserstadt die Physiognomie, ihre historische Eigenart und diese soll bei der Regulirung gewahrt bleiben.

Ein Blick auf unser Blatt I zeigt, dass es an und für sich nicht angeht, dass man den Kern einer Stadt, gleich den anderen Stadtheilen, dem strikten Einhalten eines Systems zuliebe mit directen, breit angelegten Strassenzügen durchquert. Es würde zu viel kostbares Terrain auf Strassenzüge aufgehen und schliesslich ist es unsere Ansicht, dass man die Altstadt nicht als Durchzugsstadttheil ansehen soll, sondern gleichsam als ein Reservoir, in welches alle Verkehrsströme aus den Vorstädten und Vororten einmünden, aber nicht voll durchfliessen. Wir werden uns daher darauf beschränken, nur die nothwendigsten Strassenzüge in der Altstadt zu reguliren, beziehungsweise neue zu projectiren, hiebei einzig und allein den mächtigen Anforderungen des Weltstadtverkehrs Folge gebend. Treffen zwei diametral entgegengesetzte Strassenzüge im Centrum der Stadt aufeinander, desto besser. Sie bilden dann die beste Verbindung der durch die Altstadt getrennten Stadttheile. Bei der Regulirung der Nebenstrassen und Gassen werden wir uns an die Linien des bestehenden Baulinien-Planes des Wiener Stadtbauamtes halten, der diese Aufgabe trefflich löst.

Auf die Altstadt soll das schon im Vorhergehenden angewendete Bild des Herzens und des Blutlaufes im menschlichen Körper gelten. Damit das Herz frei und kräftig pulsiren könne, müssen seine Hauptarterien nach allen Richtungen hin voll functioniren können, das heisst, die Verbindungen aus der Stadt in die umgebenden Vorstädte und durch diese in die dahinter gelegenen Stadttheile müssen die denkbar besten sein. Bisher ist dies noch nicht der Fall.

Untersuchen wir den Verkehr aus der Inneren Stadt, so finden wir: Von der Innern Stadt führen nur vier Brücken über den Donaukanal in die Leopoldstadt; das ist wenig. Beweis dafür geben schon die Ueberfuhren.

Von der Landstrasse mit ihrem immer mehr anwachsenden Hintergebiete bei Simmering führen ebenfalls nur vier Fahrbrücken in die Stadt, wovon die Schwarzenbergbrücke noch dazu den Verkehr von dem Nachbarbezirk Wieden aufnimmt; das ist ebenfalls zu wenig.

Für das riesige Gebiet, bestehend aus der Wieden mit dem Süd- und Staatsbahnhöfen, Margarethen, Favoriten,

Motto: A. E. I. O. U.

Die Regulierung der Innern Stadt.

Blatt IV.



Wienerberg, sind gar nur zwei Brücken zum directen Verkehr in die Stadt vorhanden und führt der riesige Verkehr aus den genannten Gebieten zumeist durch die Kärnthnerstrasse und Spiegelgasse in die Stadt. Jedenfalls ist diese Verbindung nicht genügend. Und nun gar die Verbindung auf der langen Strecke zwischen der Oper und dem Schottenthore! Zwischen der Oper und dem neuen Burgtheater haben wir mit Ausnahme der Strasse durch des Kaisers Burg keine directe Verbindung aus der Inneren Stadt in die Vorstädte. Und auch die Strasse durch die Hofburg kann keine directe Verbindung genannt werden, weil sich am Ring beim äusseren Burgthor der Verkehr in die Vorstädte gabelt, einerseits links zur Babenbergerstrasse, andererseits rechts zur Bellariastrasse. Es existirt daher von der Operngasse bis zur Bankgasse beim neuen Burgtheater, das ist eine Strecke von 1100^m keine directe Wagenverbindung von der Inneren Stadt hinaus. Das ist eine gewaltige Verkehrshemmung, die ganz bedeutende Umwege für die Wagen verursacht; für Fussgänger ist es auch nicht besser, denn diese haben nur zwei Wege mehr, und zwar durch die Albrechtsgasse und durch das Nebenthor in den äusseren Burgplatz beim Volksgarten.

Man erwäge einmal, wie dieses sich hier ergebende 1100^m lange Hindernis den Verkehr behemmt!

Die Magdalenenstrasse führt noch direct durch die Operngasse in die Stadt. Die Gumpendorferstrasse, welche in einer Länge von 4 Kilometer das Stadtgebiet von Mariahilf, Fünfhaus, Sechshaus und Rudolfsheim aufschliesst, stösst an die Mauer des Kaisergartens; die Fuhrwerke müssen den Umweg durch die Operngasse nehmen; die Fussgänger den Umweg durch die Albrechtsgasse.

Für die Mariahilferstrasse, welche ein Gebiet von 6 und noch mehr Kilometer aufschliesst, bestehen dieselben Verhältnisse. Die Burggasse, welche ebenfalls ein Territorium von 4 Kilometer Tiefe in den westlichen Vorstädten und Vororten aufschliesst, stösst gleich der ähnlichen Lerchenfelderstrasse auf das Gitter des Volksgartens. Desgleichen die Josefstädterstrasse. Eine directe ordentliche Verbindung aus dem Kern der Inneren Stadt mit dem Rathhause und dem dahinter gelegenen Stadttheil ist ebenfalls nicht vorhanden, und erst die

Alserstrasse führt durch die Schottengasse direct in die Stadt. Wenn man bedenkt, dass die Entfernung von der Operngasse bis zum Schottenthor längs der Ringstrasse 1600 m beträgt, und hinter diesem Kreissegment von circa 85 Bogengraden das ungeheuerere Gebiet der westlichen Vorstädte, Vororte und Aussenorte bis nach Hütteldorf liegt, wenn man bedenkt, dass erst nach 85 Bogengraden wieder eine Hauptradialstrasse das Stadtgebiet aufschliesst, so muss man die Verbindung der Inneren Stadt mit dem eben genannten Stadtgebiete, welches mehr als den vierten Theil der Grossstadt beträgt, als entschieden ungenügend bezeichnen.

Sicherlich ist es auch dieser schlechten Verbindung zu verdanken, dass sich um das Rathhaus, dem Centralsitze der städtischen Behörden das sogenannte »todte Viertel« gebildet hat, trotzdem, dass dort das Rathhaus, das Parlament und der Justizpalast sich befinden. Es ist dies gewiss eine höchst eigenthümliche Erscheinung, die von ungesunden Verhältnissen zeugt, und der Grund ist nur allein in der schlechten Verbindung zur Inneren Stadt zu suchen. Würden directe Verbindungen zwischen dem genannten Stadttheile und der Inneren Stadt bestehen, so ist als ganz sicher anzunehmen, dass die Bevölkerung der Vorstädte und Vororte diese Wege zur Inneren Stadt benützen würde und zwar in erhöhtem Masse, wenn die verkehrstörenden Linienwälle gänzlich beseitigt sind. Dem hier sicherlich sehr regen Verkehre würden unbedingt die Geschäftsleute nachfolgen, sich in den mehr belebten Strassen ansiedeln und das »todte Viertel« hätte aufgehört, ein solches zu sein.

Am besten ist noch der Verkehr zwischen der Stadt und der Alservorstadt.

Das Resultat dieser Betrachtungen ist unbedingt dieses, dass der Verkehr des Herzens mit dem übrigen Körper der Stadt nicht der richtige ist und der Pulsschlag an vielen Stellen Störungen erleidet. Wenn derzeit schon der Verkehr ungenügend ist, wie wird es dann erst werden, wenn Wien sich vergrössert, wie wird es in ein oder zwei Jahrhunderten sein?

Die Vergrösserung der Weltstadt und das damit gleichen Schritt haltende enorme Anwachsen der Bevölkerung, das Zunehmen des Verkehres weist mit unerbittlichem Nachdrucke darauf hin, dass hier Abhilfe geschaffen werden muss, wenn auch gar bedeutende Hindernisse im Wege stehen. Diese Hindernisse sind keineswegs technischer, sie sind anderer Art.

Die Haupthindernisse eines geordneten Verkehres zwischen Stadt und Vorstadt sind der Stadtpark, der Volksgarten, und schliesslich — das Besitzthum unseres allgeliebten erhabenen Kaiserhauses.

Der Ruf, den die Stadt Wien an alle Architekten und Ingenieure des In- und Auslandes für Lieferung eines General-Regulirungs-Planes für die Haupt- und Residenzstadt ergehen liess, involvirt sicherlich die Annahme, dass die Aufgeforderten offen und ehrlich nur im Interesse und zum Wohle der Stadt ihre Ansichten kundgeben würden. Nun, wir sind der unerschütterlichen Meinung, und glauben es auch nachgewiesen zu haben, dass die genannten Territorien bedeutende Hindernisse für den Verkehr der Stadt Wien sind, und wir wollen auch offen und ehrlich diese Ansicht hier aussprechen und ganz objectiv unsere Vorschläge zur Beseitigung der Uebelstände machen; unsere Ueberzeugung zwingt uns hiezu, wir können nicht anders.

(Die Hauptstrassenzüge der Inneren Stadt.)

Nachfolgend seien die wichtigsten Strassenzüge in und durch die Innere Stadt besprochen. (Siehe Blatt III). Bemerket sei hier, dass dieses Blatt nur übersichtlich, in Form einer Skizze die Richtungslinien der zu besprechenden Strassenzüge zeigt. Deutlicher sind Strassen und Plätze in dem Lageplan 1:10.000 und ausführlicher in dem General-Stadt-Plan 1:2880 und schliesslich in den Plänen 1:1440 dargestellt.

Einer der wichtigsten Strassenzüge wird der durch die Kärnthnerstrasse, Stefansplatz und Rothenthurmstrasse gebildete sein. Die Kärnthnerstrasse, einst durchwegs ein Engpass, wird, Dank der seit Jahren durchgeführten Regulirung in absehbarer Zeit eine ganz vortreffliche Verkehrslinie in das Herz Wien's bilden. Die zielbewusste, ganz vorzügliche Regulirung dieser Strasse gibt der Mitwelt das beste Beispiel, wie die Regulirungen in der Inneren Stadt durchgeführt werden sollen.

Man wird sich noch zu erinnern wissen, wie abfällig erstere bei ihrem Beginn von verschiedenen Seiten beurtheilt wurde. Allerdings sprang der grosse Zweck derselben nicht gleich in die Augen, als man die Neubauten merkwürdigerweise von der alten Baulinie weit zurückrückte und sich riesige Ecken in der Strasse bildeten. Heute, wo die Regulirung halbfertig ist und die Form der neuen Strasse schon immer

mehr und mehr deutlich zu Tage tritt, sieht man die Nothwendigkeit der Regulirung schon allgemein ein; erst die Zukunft wird sie ganz begreifen und — ihre Wohlthat ernten.

Kärnthnerstrasse und Rothenthurmstrasse bilden die directeste Verbindung zwischen dem II. Bezirke einerseits und dem IV. und V. Bezirke andererseits. Diese directe Verbindung wird aber gehemmt, indem die Rothenthurmstrasse keine Verbindung über den Donaucanal in den II. Bezirk hat. Diese Verbindung ist aber nothwendig.

Wir projectiren daher eine Brücke über den Donaucanal auf die Lilienbrunnngasse zu. Diese muss erweitert werden, um den Verkehr ordentlich in die Leopoldstadt zu führen.

Der Verkehr in der Richtung, welchen die Kärnthnerstrasse und Rothenthurmstrasse angibt, ist aber so mächtig, und wird bei Vergrößerung Wien's voraussichtlich so gross werden, dass für die Bewältigung der eine Strassenzug nicht genügen wird. Da man im Inneren der Stadt die Strassenzüge nicht zu breit annehmen kann, weil sie die Stadt zu sehr zerschneiden und auch viel zu theuer kommen würden, so suchen wir mittelst eines zweiten, parallel zum Genannten gehenden Strassenzuges der Anforderung des Verkehrs Genüge zu leisten, und zwar hätte dieser bei der Karlskirche den Verkehr der Alleegasse und theilweise den Verkehr der Favoritenstrasse durch die Karlsgasse aufzunehmen und beim Künstlerhaus vorbei über den Ring in die Stadt eintretend, ungefähr parallel mit der Kärnthnerstrasse auf den rückwärtigen Theil des Stefansplatzes, respective in die Blutgasse zu führen. Bei der Kreuzung mit der Annagasse hat er den über den Schwarzenbergplatz kommenden Verkehr aus der Heugasse und dem Rennweg aufzunehmen. Hier wird sich ein Platz ergeben, weil die Verlängerungen der Academiestrasse und der Schwarzenbergstrasse in ihrem Zusammentreffen die Häusergruppe daselbst zu sehr zerschneiden, als dass Theile derselben als Baublöcke stehen bleiben könnten. Hier sei gleich bemerkt, dass der Riesenverkehr von den südlichen Bezirken, der zumeist über die Favoritenstrasse und die Wiedener Hauptstrasse kommt, nicht mehr länger durch den Engpass in der Wiedener Hauptstrasse bei den Paulanern geführt werden kann, sondern dass auch hier eine parallele Strassenanlage geschaffen werden muss, und zwar Favoritenstrasse—Karlsgasse.

Die in der Leopoldstadt gegen die Stadt zu führenden Hauptstrassen, das ist die Praterstrasse und Taborstrasse, geben ebenfalls einen Fingerzeig, dass dort, wo ihre Richtungslinien am Donaucanal zusammentreffen, also bei der Ferdinandsbrücke, eine directe Verbindung in die Stadt geschaffen werden müsse. Wir projectiren eine solche über Laurenzerberg, Drachengasse, Schönlaterngasse, Sternwarte-gasse (zu einem Platz erweitert), Essiggasse, Stroblgasse, Blutgasse. Eine Lösung, welche bereits das treffliche Project zur Regulirung des Stubenviertels der Gebrüder Mayröder vorschlägt. Es wird vollkommen genügen, wenn Praterstrasse und Taborstrasse zusammengezogen über eine Brücke über den Donaucanal geführt werden. Eine Doppelbrücke wäre unserer Meinung nach Verschwendung, und selbe gar mit Kaufläden etc. zu einer Art geschlossenen Strasse zu gestalten, wäre nur dem freien Ausblick auf den Canal auf- und abwärts hinderlich, was schade wäre, denn der regulirte Donaucanal, einmal an beiden Ufern ausgebaut, wird ein prächtiges, abwechslungsreiches Bild geben, und gerade auf den Brücken wird man am schönsten den Ausblick geniessen können.

Eine weitere parallele Linie zur Kärnthnerstrasse wird die Linie Operngasse, Tegetthoffstrasse, Neuer Markt, Seilergasse sein, welche den Verkehr der Strassenzüge längs des Wienufers aufzunehmen oder in die Stadt zu führen hat. Bemerkt sei hier, dass wir die vom Stadtbauamte vorgeschlagene Regulirung des Neuen Marktes nur vollkommen gutheissen können und nur die Correctur uns erlauben, den Strassenzug Himmelpfortgasse—Plankengasse aufrecht zu erhalten.

Nun kommen wir aber auf ein Gebiet, wo wahrscheinlich der Kampf zwischen den mächtigen Forderungen des Verkehrs und den bestehenden Verhältnissen heiss entbrennen wird.

Die Gumpendorferstrasse—Eschenbachgasse, sowie Wien's verkehrsreichste Vorstadtstrasse, die Mariahilfer Hauptstrasse—Babenbergerstrasse stossen am Ring direct an die Mauer des kaiserlichen Privatgartens.

Die Richtungen beider Strassen, welche hier annähernd zusammenfallen, sowie der jetzige und seinerzeit entschieden noch grössere Verkehr weisen unweigerlich darauf hin, dass hier eine Verkehrslinie in die Stadt eröffnet werden müsse.

Leider liegt hier kaiserlicher Besitz als Hindernis im Wege. Wir sagen leider, denn nichts wäre uns lieber, als wenn es ein anderer als der Besitz unseres Allerhöchsten Kaiserhauses wäre; nichts wäre uns lieber, als nicht constatiren zu müssen, dass hier der Verkehr unbedingt eine Verkehrslinie fordert. Wie selbe zu führen ist, sei in Folgendem gezeigt:

Die vom allgemeinen Standpunkte naturgemässeste und auch schönste Lösung wäre die, den Verkehr der Babenbergerstrasse und der Eschenbachgasse in einem kleinen Platze am Kreuzungspunkte mit der Ringstrasse zusammenzufassen und in einer Strasse, längs der Längsfaçade der neuen Hofburg und parallel zu ihr in der im Plane gezeichneten Weise auf die Dorotheergasse zu führen. Diese Gasse müsste erweitert werden. Auf diese Weise würde der riesige Verkehr aus der Mariahilferstrasse und der Gumpendorferstrasse am zweckmässigsten in die Innere Stadt geführt werden. Ein Hindernis dieser Strassenführung besteht darin, dass der kaiserliche Hofgarten mit einer breiten, lebhaften Verkehrsstrasse durchquert werden soll und nur mehr ein grosser Vorgarten beim Burgbau bliebe, der grössere Theil aber abgetrennt und nur durch die Verbindung im Inneren der Hofburg bei der Augustinerkirche erreichbar bliebe. Ein weiteres Hindernis liegt in dem Bestande der Augustinerkirche. Diese müsste nicht etwa dieser Strasse zum Opfer fallen, sondern dieses historische Denkmal müsste umgebaut werden. Als Kunstwerk ist diese Kirche keineswegs bedeutend, wohl aber als historisches Bau- und in diesem Falle kann man vorschlagen, dass man dieses Bauwerk dem dringenden Verkehrsbedürfnisse zuliebe abtrage und in neuer, grossartigerer Form wieder erstehen lasse. Solche Erneuerungen historischer Denkmale gereichen keineswegs der Stadt zum Nachtheile, auch verletzen sie nicht den historischen Sinn. Wenn Rudolf der Stifter und seine Nachfolger die alte romanische Stefanskirche hätten bestehen lassen, so hätten wir allerdings einen höchst interessanten alten Bau, aber wir hätten nicht unseren prächtigen, gothischen Stefansdom, das Wahrzeichen und den Stolz Wien's erhalten; das wäre doch zu bedauern. In gleichem Falle sind wir jetzt bei der alten Augustinerkirche, an deren Stelle wieder eine neue, prächtige Augustinerkirche erstehen könnte. Wir denken uns den Verkehr unter der Kirche hindurchgeführt, geradeso, wie nicht weit davon in des Kaisers Burg der

Verkehr unter dem Leopoldinischen Trakt hindurch anstandslos geführt wird. Die Kirche würde dann gewissermassen im ersten Stock sich befinden, eine Idee, die vielleicht im ersten Augenblicke befremdet, mit der man sich aber bald leicht befreunden würde. Dass es bereits solche Kirchen im ersten Stocke gibt, zeigt die alte gothische Kirche in der Militär-Akademie zu Wr.-Neustadt. In diesem Falle wäre analog vorzugehen. Unter prächtigen Schwibbögen würde die Strasse unter der Kirche dahinziehen, mehrere Stiegenanlagen würden zur Kirche führen, die in gothischer Form hoch in die Lüfte strebend, alle umgebenden Profanbauten überragen könnte. Der directe Zugang zur Kirche von den kaiserlichen Gebäuden rechts und links könnte natürlich aufrecht erhalten bleiben.

Eine zweite Lösung der Frage wäre die, die Strasse von dem vor der Babenberger- und Eschenbachstrasse gebildeten Platz durch den kaiserlichen Hofgarten direct auf den Lobkowitzplatz zu führen; eine Lösung, die die Augustinerkirche erhalten würde, aber keineswegs den Hofgarten. In den alten Theil der ehemaligen Augustinerbastei würde sie eine Bresche schiessen. Dass diese einmal fallen wird, ist wohl nur eine Frage der Zeit. Ein Nachtheil dieser Lösung ist vom allgemeinen Standpunkte der, dass der riesige Verkehr der Mariahilferstrasse und der Gumpendorferstrasse in die Spiegelgasse geführt würde, welche ohnehin durch den Verkehr von Mariahilf, von der Wieden und den dahinter liegenden Stadttheilen bereits sehr überlastet ist und seinerzeit noch mehr sein wird.

Eine dritte Lösung ist endlich die, dass man von der Durchquerung des Hofgartens absieht, und die von dem Schillerplatz kommende Albrechtgasse neben dem Palais des Erzherzogs Albrecht in gleicher Breite fort und durch die Augustinerbastei durch auf den Lobkowitzplatz führt. Bei dieser Traçenführung wird der Hofgarten geschont, aber die hiedurch erzielte Verbindung ist als eine keineswegs vorzügliche zu bezeichnen, weil der Verkehr von der Babenbergerstrasse und Eschenbachstrasse um die Ecke des Hofgartens herum mehrfache Biegungen machen muss, und weil, wie bei der zweiten Lösung, der Verkehr in die Spiegelgasse geleitet wird. Der stets zunehmende Verkehr wird es erfordern, dass unbedingt eine der drei Lösungen durchgeführt werden muss. Dass der jetzige Umweg des Verkehrs durch die Operngasse nicht aufrecht erhalten bleiben kann, das ist sicher.

Eine weitere Hauptverbindung von der Stadt in die Vorstadt wäre folgende:

Die Siebensterngasse und die Westbahnstrasse finden ihre Verlängerung in der Märzstrasse und in der Hütteldorferstrasse bis nach Hütteldorf und ist dies ein Strassenzug von 8, sage acht Kilometer Länge. Diese enorme Verkehrslinie trifft in der Breitengasse auf ein Verkehrshindernis, welches sie zwingt, im rechten Winkel abzubiegen und zwar nach links in die Bellariastrasse. Die Niveauverhältnisse rechtfertigen diese Abbiegung für Fuhrwerke, es wäre aber praktisch, wenn sie nicht nur links, sondern auch rechts stattfinden könnte; wir projectiren daher eine solche in die Mariahilferstrasse. Auf diese Weise gabelt sich hier der Verkehr für Wagen; aber für Fussgänger wäre dies nicht nur nicht nothwendig, sondern eine directe Verbindung höchst erwünscht. Eine grosse Verkehrslinie geht ja bereits direct aus der Stadt heraus in der Richtung auf die Gabelungsstelle der Siebensterngasse zu. Es ist dies der Weg durch die Hofburg, den Wienern geöffnet durch die Allerhöchste Munificenz unseres Kaisers. Der Verbindungslinie dieser beiden Strassen steht nur ein Gebäude entgegen, und das sind die k. k. Hofstallungen. Im Falle einer Neugestaltung dieses Gebäudes (wovon weiter unten gesprochen werden soll) wäre hier eine Passage für Fussgänger zu schaffen, wodurch Tausenden und aber Tausenden ein täglicher Umweg erspart würde. Wenn unser Allerhöchstes Kaiserhaus den Durchgang und die Durchfahrt durch seine alte und ehrwürdige Burg gestattet, so wird es auch den Durchgang durch das Stallgebäude gestatten, welches letzteres dadurch ja keinen Nachtheil erleidet. Aber hiedurch würde, wie der Plan zeigt, für den Verkehr eine höchst wichtige Verbindung geschaffen werden. Man verfolge nur einmal die Linie: Westbahnstrasse, Siebensterngasse, Rampe durch das Stallgebäude, Fusswegstrasse über den Maria Theresienplatz, Strasse durch den äusseren Burgplatz und durch die Hofburg auf den Michaelerplatz, Kohlmarkt, Tuchlauben, Marc Aurelstrasse, Morzinplatz, und abweigend Vorlaufstrasse, Salzthorgasse, Stefaniebrücke, Stefaniestrasse. — Der Kohlmarkt ist ein so frequentirter Strassenzug (und wird es immer bleiben), dass seine jetzige Breite unbedingt zu schmal ist. Er ist auf mindestens 20^m zu erbreitern. Die Kreuzung der Strassenzüge Kohlmarkt-Tuch-

lauben und Graben-Bognnergasse ist ein Verkehrsknotenpunkt allerersten Ranges und herrscht hier geradezu eine Ueberfülle des Verkehrs. Diese Kreuzungsstelle ist daher unweigerlich zu erweitern, indem sie zu einem Art Platz gestaltet wird, sowie unser Plan zeigt.

Die linke Gabelung der Siebensterngasse führt auf die Bellariastrasse. Diese, gleich der verlängerten Lerchenfelderstrasse stösst auf das Gitter des Volksgartens und der ganze Strom der Passanten wird hier durch ein (sage und schreibe) nur 230^{em} breites Gartenthor des äusseren Burgplatzes geleitet. Fuhrwerke haben aber bedeutende Umwege zu machen, wenn sie in die Stadt gelangen wollen. Entweder rechts über den Burgring bis zum äusseren Burgthor, oder links gar bis zum neuen Burgtheater. Das ist jetzt schon ein riesiger Uebelstand und bei gesteigertem Verkehre einfach unhaltbar. Es muss hier eine Verkehrsader in die Stadt angelegt werden. Leider steht auch hier wieder ein kostbares Hindernis entgegen: Das ist der Volksgarten.

Hier seien einige allgemeine Bemerkungen erlaubt. Als eine Hauptregel für die Regulirung einer Grossstadt muss die Erhaltung der vorhandenen und Schaffung von neuen Gärten und Parkanlagen gelten und nur die allmächtige Forderung des Verkehrs kann in einzelnen Fällen ein Abgehen von dieser Regel gestatten. Zwingt der Verkehr die Auflassung oder Verkleinerung von Gärten und Parkanlagen an einzelnen Stellen, so muss anderwärts Ersatz dafür geschaffen werden. Hier sind wir in einem solchem Falle. Das Verkehrserfordernis verlangt hier unweigerlich die Schaffung eines directen Verkehrsweges für den aus der Gabelung der Siebensterngasse, aus der Burggasse und aus der Lerchenfelderstrasse von den Vorstädten und Vororten kommenden riesigen Verkehr. Es ist ganz unthunlich, dass dieser Verkehr ein solches Verkehrshindernis, wie die lange Mauer des Volksgartens, duldet. Das Ergebnis dieser Erwägung ist klar: es ist durch den Volksgarten eine Strasse zu legen und wir müssen, so leid es uns thut, dieses Project, welches die Verkleinerung dieses herrlichen Stückchens Erde involvirt, beantragen. Eine weitere Erwägung bekräftigt unsere Ansicht. In solchen Fällen, wo der Widerstreit zwischen Erhaltung des Bestehenden und Projectirung von etwas Neuem herrscht, muss entschieden die Erwägung, was für das allgemeine Wohl von grösserem Vortheil ist, entscheiden.

Hier handelt es sich um die Frage: Was ist für das Allgemeine der Bewohner der Stadt wichtiger, die Beseitigung eines Verkehrs-

hindernisses, welches Tausende täglich zwingt, grosse Umwege zu machen, oder die Verkleinerung des Gartens. Von dem national-ökonomischen Standpunkte lautet die Antwort: Entschieden die Beseitigung des Verkehrshindernisses, insbesondere, wenn für den Verlust an Gartenfläche ein Ersatz geschaffen wird. Und Ersatz für die zum nothwendigem Strassenzuge genommene Gartenfläche wollen wir auch im reichlichsten Masse schaffen, wie des Weiteren ersichtlich sein wird. Wir führen daher eine Strasse in der Verlängerung der Bellariastrasse längs der Façade des seinerzeit hier zu errichtenden Burgbaues, so zwar, dass auch hier correspondirend mit der südöstlichen Burgfront ein breiter Vorgarten bleibt und führen diese Strasse, wie der Plan zeigt, über den Ballhausplatz, kreuzen die Herrengasse und Wallnerstrasse und führen diesen Strassenzug über den Haarhof und die Irigasse auf den Hof. Hier haben wir die Baulinie für einen eventuellen Umbau des Kriegsministeriums derart projectirt, dass das Radetzky-Denkmal in Bezug damit stehe. Denkmäler so ganz ohne Bezug auf die Umgebung aufzustellen, dünkt uns nicht richtig.

Dieser neue Strassenzug bringt gleichzeitig Ordnung in das Winkelwerk um den Ballplatz herum. Die Minoritenkirche stellen wir frei, projectiren zugleich die Baulinien für die umgebenden Gebäude und stellen zwischen Minoritenkirche und ehemaligem Ballplatz einen Baublock zu beliebiger Verwendung, vielleicht zum Neubau des Ministeriums des Aeussern, welches Gebäude fallen muss. Gegenüber am Ballplatz gewinnen wir aber reichlich Ersatz an Baugrund für die Demolirungen. Es genügt nicht, dass wir nur einen Strassenzug durch den Volksgarten führen; ein weiterer Strassenzug verlangt dasselbe und das ist die Josefstädterstrasse, welche in ihrem Verlaufe als Stadiongasse ebenfalls auf das Gitter des Volksgartens aufstosst, und aus den gleichen Gründen, wie ihre Nachbarin ebenfalls hindurchgeführt werden muss. Sie wird mit der verlängerten Bellariastrasse vor dem Ballplatze zusammentreffen. Hier ergibt sich ein Platz, gleichsam der verlegte Ballplatz. Beide Strassenzüge durch den Volksgarten schliessen nicht nur ein riesiges Hintergebiet auf, sondern sie sind auch dringend nothwendig zur guten und directesten Verbindung des Parlamentes, sowie des Rathhauses und der umliegenden Stadtviertel mit der Inneren Stadt. Was muss man heute für zeitraubende Umwege machen, um von der Inneren Stadt in das Parlament, in den

Justizpalast und in das Rathhaus zu gelangen; dies ist dem Verkehre, welcher in einer Grossstadt herrschen soll, nicht entsprechend. Durch die Führung der beiden letztgenannten Strassenzüge wird diesem Uebelstande abgeholfen. Den aus der Stadiongasse kommenden Strassenzug führen wir direct in die Schauflergasse, welche eine bedeutende Verbreiterung erfahren muss, denn sie ist nach ihrer Lage eine Hauptverkehrsader. Zum Zwecke eines grösseren Aufschlusses der inneren Stadtheile führen wir den bereits besprochenen Strassenzug über den Michaelerplatz bei der Michaelerkirche vorbei, indem wir die Stallburggasse, die Plankengasse, Donnergasse und Himmelportgasse entsprechend verbreitern. Wie ein Blick auf die Karte lehrt, wird es nun beim Bestehen der verlängerten Babenbergerstrasse und der verlängerten Bellariastrasse gar nicht mehr nothwendig sein, den Strassenzug durch des Kaisers Burg zur Verbindung mit Wägen zu benützen, denn, vom Kohlmarkt kommend, wird man entweder durch die Schauflergasse rechts, oder durch die Reitschulgasse, Josefsplatz links, entschieden näher an das Ziel kommen, als durch die Burg, wo die Wägen links und rechts am Ring abschwanken müssen. Es braucht daher die Fahrt durch die Burg nur mehr Luxuswägen gestattet werden. Selbstverständlich ist aber die Benützung dieses Strassenzuges für Fussgänger von grösster Bedeutung.

Gleichwie durch die verlängerte Stadiongasse aus der Inneren Stadt eine geeignete Verbindung zum Parlamente und zum Häuserviertel links von dem Rathhause geschaffen werden muss, so ist auch eine geeignete Verbindung zum rechtsseitig vom Rathhause gelegenen Häuserviertel, insbesondere zur Universität und zum Landesgerichtsgebäude zu schaffen. Dies geschieht durch die Verlängerung der Grillparzergasse in gerader Richtung auf die Freyung; wir gestehen uns ein, dass dieser Strassenzug sehr schwer wird eingehalten werden können, weil er über Bauten der jüngsten Zeit führt. Er ist aber in Zukunft sehr wichtig, und dass auf ihn beim Neubau dieses Viertels nicht bedacht genommen wurde, ist ein Fehler; er wird wohl doch im Laufe der Jahrhunderte ausgeführt werden müssen.

Eine weitere, höchst wichtige Verbindung ist der Strassenzug beginnend beim Schottenthore, wo zwei mächtige Verkehrsstrassen, die Alserstrasse und die Währingerstrasse zusammentreffen, und durch die Schottengasse, Herrengasse,

Michaelerplatz, Reitschulgasse, Josefsplatz, Augustinerstrasse führend am Albrechtsplatz sich um die Oper gabelnd. Dieser Strassenzug bildet den directesten Verkehr zwischen IX., I. und IV. Bezirk. Seine Bedeutung zeigt sich schon in dem jetzt daselbst herrschenden grossen Verkehre. Die Schmalheit dieses Strassenzuges lässt ihn als Engpass erscheinen; eine Verbreiterung ist in seiner ganzen Länge dringend nothwendig. Leider gehen die Regulierungslinien über viele interessante Bauten. Selbstredend mündet der über die Schottengasse kommende Verkehr nicht nur in die Herrengasse, sondern auch über die Freyung gegen den Graben zu. Der Verkehr in beide Strassenzüge ist so gross, dass die Schottengasse bedeutend erweitert werden muss.

Ein Blick auf den Plan zeigt, dass drei grosse Strassenzüge über den Michaelerplatz gehen, also sechs Hauptstrassen hier zusammentreffen.

Diese Thatsache macht den Platz zu einem Verkehrsplatz allerersten Ranges, und demgemäss muss er auch in Zukunft ausgestaltet werden. Die so eben fertig gewordene Façade der Hofburg gibt in ihrem Grundrisse schon die Anhaltspunkte für diese Gestaltung. Wir denken uns den Platz nämlich als Kreisplatz, in welchem die Façade der alten Michaelerkirche, die wohl auch seinerzeit in ihrer ursprünglichen mittelalterlichen Gestalt wieder hergestellt werden dürfte, hineinragt, ohne den Verkehr zu stören. Wenn auch hier viel Baugrund zu Strassengrund abgetreten werden muss, so erfordert doch ganz unweigerlich der Verkehr diese grosse Ausgestaltung des Platzes aus dem Grunde, um die hier permanenten Verkehrsstörungen, die sich in Zukunft in's Unerträgliche vergrössern würden, endlich einmal radical zu beheben.

Der so gestaltete neue Michaelerplatz würde zu einem imponenten Platze werden, und einen würdigen Vorplatz für die Kaiserburg abgeben. In seiner Mitte ist Platz für ein grossartiges Denkmal.

Höchst wichtig ist der durch die Schottengasse in die Mitte der Stadt führende Strassenzug. Er geht über Freyung, Hof, Bognergasse, Graben, Stock-im-Eisenplatz, verbreiterte Singerstrasse und Liebenberggasse zum Park-Ring. Vor allem Anderen waren wir bestrebt, die hässliche Mulde zwischen Freyung und Hof am Heidenschuss auszugleichen. Die beigegebenen Längenschnitte zeigen, dass dies durch Aufschüttung ganz

gut möglich ist, ohne die Benützbarkeit des Tiefen Graben zu alteriren. Letzterer wird in seiner ganzen Länge im Niveau gehoben, ohne seine Steigung zu seinem Nachtheile zu ändern. Die Verbindung zwischen Graben und Freyung ist derzeit eine der Weltstadt unwürdige. Die Bognergasse kann geradezu als gefährlicher Engpass bezeichnet werden. Die Naglergasse entlastet nur zum geringsten Theile. Hier muss ausgiebig Abhilfe getroffen werden. Einmal muss, wie bereits bemerkt, die Kreuzungsstelle zwischen dem Strassenzug Kohlmarkt-Tuchlauben und dem Graben zu einem Verkehrsplatze ausgestaltet werden; weiters muss eine vorzügliche Verbindung zwischen Graben und Freyung hergestellt werden. Das ginge am leichtesten, wenn man vom Graben eine breite Strasse zur Freyung ziehen würde. Das schlagen wir aber nicht vor, weil hiedurch der historische Charakter des Grabens total verändert würde. Die Geschlossenheit dieses Platzes soll gewahrt bleiben. Wir projectiren daher, die Bognergasse und die Naglergasse entsprechend zu erweitern und führen somit, statt durch eine, durch zwei Strassen den Verkehr. Wie von selbst ergibt sich ein Nebenplatz bei der Einmündung der Seitzergasse in die Bognergasse. Hier ist ein prächtiger Platz für ein kleines Denkmal.

Ein nächster wichtiger Strassenzug kommt durch die Liechtensteinstrasse und wäre durch die Hohenstaufengasse, den Tiefen Graben überbrückend, auf den Hof und weiter bei mässiger Verbreiterung des Schulhofs, der Steindlgasse, der Milchgasse, der Freisingergasse über den Bauernmarkt und die Brandstätte auf den Stefansplatz zu führen.

Der nächste Strassenzug durch die Porzellangasse über den Schlickplatz in die Börsengasse gehend, führt theils über den regulirten Salzgries zum Franz Josef-Kai, und wäre andererseits über die Sternegasse auf den alten Fleischmarkt zu führen, und weiter direct auf das Hauptzollamt. Dieser Strassenzug würde darum sehr erwünscht sein, weil er durch lauter stark besetzte Geschäftsvierteln führt und eine gute Verbindung mit dem Hauptzollamt für dieselben sehr vortheilhaft wäre.

Die Verbindungen mit der Leopoldstadt haben wir schon bis auf eine besprochen. Diese ist der Strassenzug Strauchgasse, Tiefer Graben, Concordiaplatz, Heinrichgasse, welche unbedingt eine Brückenverbindung in die Leopoldstadt ver-

langt. Bringen wir Strauchgasse, Wallnerstrasse und Herrngasse auf die in Zukunft nöthigen Breiten, so wird der dazwischen liegende Häuserblock so klein, dass es an und für sich und aus Verkehrsrücksichten besser ist, ihn zu cassiren und daselbst einen Platz, welchen ein Denkmal zieren könnte, zu schaffen.

Nun gehen wir auf die Landstrasse über. Die Verbindungen sind, wie schon erwähnt, hier nicht ausreichend und werden es in Zukunft noch weniger sein. Einer guten Verbindung zwischen der Landstrasse und der inneren Stadt erwachsen Hindernisse in der Tracé der Verbindungsbahn, im Stadtpark und im Areale des Hauptzollamtes. Wir denken uns die bestehende Communication folgendermassen verbessert: Ein bestehender Strassenzug ist die Radetzkystrasse — Franz Josef-Kai; da man aber durch das Zollamtsgebäude, welches wahrscheinlich hier immer bestehen bleiben wird, keine öffentliche Strasse ziehen kann, so wäre es höchst erwünscht, wenn von der Radetzkystrasse eine directe Strasse in die Stadt ginge, und zwar denken wir sie uns von der Radetzkybrücke zum alten Fleischmarkt führend.

Ein sehr wichtiger Strassenzug muss aber zuversichtlich in die Stadt geführt werden und zwar von der Marxergasse her, so wie sie unser Plan zeigt. Sie würde ebenfalls zum alten Fleischmarkt führen.

Der Hauptstrassenzug Landstrasser Hauptstrasse — Wollzeile führt in sehr geeigneter Weise mitten in die Stadt; selbstredend muss die Wollzeile, welche viel zu schmal ist, verbreitert werden. Dieser Strassenzug wäre auch weiter in die Stadt zu führen, indem man ihn angemessen durch die Landskron-gasse, auf den Judenplatz und um's Eck auf den Hof führt. Ganz von selbst ergibt sich der Strassenzug von der Stubenbrücke gabelnd durch die Bäcker- und Sonnenfelsgasse über das Lugeck und über den Hohenmarkt durch die Wipplingerstrasse in den IX. Bezirk.

Ein weiterer wichtiger Strassenzug ist die Ungargasse, welche derzeit in einer dem Verkehr keineswegs günstigen Weise um die Centralmarkthalle herum auf die Stubenthorbrücke führt. In Zukunft wird diese Strassenführung unzulänglich sein, und es muss die Ungargasse, in welcher noch der Verkehr aus den Stadttheilen neben der Verbindungsbahn, also aus der rechten und linken Bahngasse einmündet, direct durch den Stadt-

park in die Stadt geführt werden, wobei die Zedlitzgasse und die Schulerstrasse entsprechend verbreitert werden müssen.

So leid es uns thut, wenn der schöne Stadtpark durch eine Strasse durchquert wird, so ist hier nicht anders zu helfen. Der Verkehr wird sich unweigerlich diese Bahn brechen; übrigens wird der Stadtpark keineswegs nach unserem Projekte an Grösse verlieren.

Wir denken uns nämlich nach dem Vorschlag des Wiener Stadtbauamtes die Wien von dem Schickanederstege bis zu ihrem Ausflusse in den Donaucanal überbrückt. Das Terrain, welches man durch die Ueberbrückung der Wien zwischen der Tegetthoffbrücke und der verlängerten Ungargassen-Tracé gewinnt, wird zum Stadtpark einbezogen werden. Dieses Terrain ist weitaus grösser als das Stückchen Strassengrund, welcher zur Strasse gebraucht wird.

Jetzt zieht sich der Stadtpark der Hauptsache nach, in länglicher Form am linken Wienufer dahin. Der am rechten Ufer gelegene Theil gehört schon nicht mehr so recht zum Ganzen vermöge seiner Absonderung und der theilweisen Benützung als Kinderspielplatz. Zukünftig, wenn sich der Park über die Wien schliesst, wird er, eingeschlossen vom Parkring, Johannesgasse, Tegetthoffbrücke, Heumarkt und verlängerte Ungargasse, eine weitaus günstigere Form haben und sich bedeutend besser zu einem einheitlichen Park gestalten lassen.

Wenn man bedenkt, dass der von der verlängerten Ungargasse abgetrennte Theil des Parkes um das Zelinka-Denkmal keineswegs aufgelassen werden soll, sondern, sogar vergrössert, gleichfalls zur Benützung des Publicums bleibt, so wird man sofort erkennen, dass durch die projectirte Regulirung der Stadtpark nicht nur allein besser ausgestaltet werden kann, sondern auch an Grösse wesentlich gewinnen wird.

Den Raum, welcher unterhalb der Stubenthorbrücke, hinter dem k. k. Museum für Kunst und Industrie und der Kunstgewerbeschule bis zur vorderen Zollamtsstrasse durch Ueberwölbung der Wien gewonnen wird, schlagen wir keineswegs zur Verbauung vor (was allerdings einträglicher wäre), sondern ebenfalls zur Anpflanzung eines Parkes. Hier könnte ein prächtiger Kinderspielplatz errichtet werden, der sicherlich ruhiger läge, als der jetzige in der Nähe der Verbindungs-

bahn und des daselbst projectirten Stadtbahnhofes; oder es wäre hier Platz zur Anlage des städtischen Reserviegartens, welchen wir längs des Heumarktes nicht belassen können, wie die weiteren Ausführungen zeigen werden.

Gegenwärtig ist die Schienenhöhe der Verbindungsbahn vom k. k. Münzgebäude bis zum k. k. Haupt-Zollamte eine so geringe über dem Niveau, dass die Ungargasse und die Landstrasser Hauptstrasse hier eine förmliche Mulde durchfahren und in einer der Grossstadt keineswegs würdigen Weise unter der Bahn gewissermassen hindurchkriechen müssen. Diese Mulde muss entschieden ausgeglichen werden, die Bahndurchlässe müssen, wenn möglich höher, freundlicher gestaltet werden, was durch die Hebung der Bahnvellette bewirkt werden kann.

Die Strecke von der verlängerten Ungargasse bis zur Tegetthoffbrücke ist so lang, dass innerhalb derselben eine Verkehrslinie ebenfalls dringend nothwendig ist. Eine Fahrstrasse hier zu projectiren, hiesse den Stadtpark aber gründlich ruiniren; das darf nicht sein. Aber für eine gute Verbindung für Fussgänger muss unbedingt gesorgt werden, und zwar ist der von der Reissnerstrasse kommende Verkehr über mehr oder minder directe Wege im Stadtparke zur Liebenberggasse und zur Weihburggasse zu führen. Den durch die Liebenberggasse auf den Ring führenden Strassenzug haben wir schon besprochen.

Die Weihburggasse ist ebenfalls zu erweitern.

(Der Stefansplatz).

Nun gehen wir zur Besprechung der Regulirung des eigentlichen Mittelpunktes der Stadt, des Stefansplatzes über.

Nachdem die Hauptverkehrslinien in der Stadt festgestellt sind, ergibt sich die Regulirung dieses Platzes wie von selbst. Massgebend sind vier Strassenzüge und zwar: Kärnthnerstrasse-Rothenthurmstrasse, der hiezu parallel gehende Strassenzug: Akademiestrasse Blutgasse-Laurenzerberg; ferner der Strassenzug: Schottengasse-Freyung-Graben-Singerstrasse und der Strassenzug: Brandstätte-Schulerstrasse. Diese vier Strassenzüge bilden um den Stefansplatz ein Viereck, welches wir uns als den eigentlichen Mittelpunkt der inneren Stadt Wien denken. Wir wollen dieses Territorium um die Stefanskirche nicht etwa durch Demolirung sämtlicher

darauf bestehender Gebäude zu einem grossen Platze gestalten, sondern nur innerhalb dieses Viereckes alle Communicationen so breit und geräumig machen, damit der von allen Seiten hier sich concentrirende Verkehr genügenden Platz findet. Die Pläne zeigen, wie wir uns das gedacht haben. Durch die Legung des Strassenzuges Akademiestrasse-Blutgasse-Laurenzerberg wird nicht nur allein der Strassenzug Kärnthnerstrasse-Rothenthurmstrasse entlastet (was in Zukunft sich als dringend nothwendig erweisen wird), sondern es wird auch der Geschäftsverkehr in diesem Stadtviertel entschieden gehoben werden. Die verbreiterten Strassenzüge Singerstrasse und Schulerstrasse werden ebenfalls das ihrige dazu beitragen. Durch gleichmässige Vertheilung von Hauptstrassenzügen in der ganzen Stadt soll eben bewirkt werden, dass sich die Geschäftscentren gleichmässig über das Stadtgebiet vertheilen und nicht an gewissen Stellen der Stadt alle Geschäfte sich sammelndrängen und daselbst ganz exorbitante Platzmieten gezahlt werden müssen, während nicht weit davon armselige Geschäftsverhältnisse existiren. Das sind höchst ungesunde Verhältnisse und nur ein geregeltes Verkehrsnetz kann da sanirend reguliren.

Der Plan zeigt, wie wir uns den Stefansplatz regulirt denken.

Zwettlhof und erzbischöfliches Palais müssen seinerzeit zurückrücken, damit hier der Stefansplatz sich erweitere. Die Singerstrasse ist ebenfalls sehr erweitert gedacht, die Blutgasse desgleichen. Von ihr führt, gleich wie die Jasomirgottstrasse auf das Portal der Stefanskirche direct hinführt, hier eine Gasse auf das Chor des Domes.

Die beiden so entstehenden Häuserblöcke rücken von der Kirche zurück, um selbe freier zu stellen; die Curhausgasse wird erweitert, ebenso der Platz zwischen dem Dom und dem fürsterzbischöflichen Alumnat. Ideale Anforderungen wären die, den Raum vor dem Riesenthore der Stefanskirche zu erbreitern, welcher derzeit noch immer zur vollen Wirkung des gewaltigen Bauwerkes zu schmal ist. Weiter wären die Gebäude zum Alumnat so weit zurückzurücken, dass die Wirkung der Seitenfäçade des Domes mit dem colossalen Wahrzeichen Wien's dem Stefansthurme voll zur Geltung käme. Man denke sich einmal die jetzt verdeckenden Gebäude weg, und vom Stock im Eisen-Platze aus den freien Anblick von Dom und Thurm. Es würde dies ein ganz grossartiger, gewaltiger Anblick sein, ein Stadtbild, das seinesgleichen suchen müsste. Dass eine solche

Erweiterung des Stefansplatzes dem Verkehr der kommenden Jahrhunderte nur ausserordentlich zuträglich wäre, ist selbstverständlich. Nach der vorgeschlagenen Art und Weise dieser Regulirung würde nicht nur der künstlerischen Anforderung, den prächtigen Stefansdom mehr zur Geltung zu bringen, Genüge geleistet, es würde auch den praktischen Anforderungen, den Verkehr im Mittelpunkte der inneren Stadt zweckmässig zu reguliren und den Geschäftsverhältnissen im Stadtviertel südöstlich vom Stefansplatz aufzuhelfen, entsprochen werden. Dieses Viertel in der vorgeschlagenen Weise regulirt, würde sicherlich gleich dem um den Bauernmarkt ein lebhaftes Geschäftsviertel werden.

Nun haben wir sämtliche Hauptstrassenzüge in der inneren Stadt besprochen, welche unbedingt einer Regulirung unterzogen oder neu angelegt werden müssen. Die Details unserer Vorschläge zeigen die Pläne 1:2880 und 1:1440.

Wir wollen hier noch einmal betonen, dass wir die Regulirung Wien's nicht für die Verhältnisse der Gegenwart, sondern für die der Zukunft entworfen haben. Wir haben die Strassenzüge so projectirt, dass sie für das Wien in 100 oder 200 Jahren genügen werden.

Nun wollen wir die wichtigsten Regulirungen und Anlagen in der Inneren Stadt und auf den Stadterweiterungsgründen besprechen. Vor allem anderen die Ausgestaltung des ersten Hauses von Wien, des Hauses unseres Kaisers.

(Der Kaiserplatz.)

Jeder Wiener, jeder Oesterreicher kennt die Baugeschichte der Burg seines Kaisers.

Seinerzeit umfasste sie ungefähr das Areale zwischen der Schauflergasse, Michaelerplatz, Reitschulgasse, Stallburggasse, Bräunerstrasse, Josefplatz, Augustinergasse und den Basteien.

Als letztere fielen, verbreiterte sich auch das Burgareale über sie auf die alten Glacien hinaus und umfasst heute nebst dem genannten Areale auch das Territorium des äusseren Burgplatzes mit den beiden im Bau begriffenen neuen Burgtracten und weiter das Territorium mit dem Maria Theresien-Denkmal, den beiden Hofmuseen und endlich das

Hofstallgebäude. Diesen grossen Bezirk kann man, wenn auch öffentliche Strassen, wie die Ringstrasse und die Museumstrasse ihn durchziehen, doch gewissermassen als Hofbürg-Bezirk bezeichnen. Wir würden es gerne sehen, wenn dieser Bezirk auch architectonisch als ein geschlossenes grosses Ganzes ersichtlich werden würde.

Die beiden Hofmuseen an dem wunderschönen Platze, welchen das grossartige Maria Theresien-Monument schmückt, bestehen schon, der linke neue Burgtract ist im Werden; nach seiner Vollendung wird der rechte in Angriff genommen.

Nach dem grossartig gedachten Projecte des Gesamtausbaues der Hofburg wird der zwischen den neuen Tracten liegende alte Theil der Burg, der sogenannte Leopoldinische Tract, in imponanter Weise mit demselben zu einem grossartigen Gesamtbauwerke verbunden. Das Project zeigt auch die Verbindung der neuen Burgtracte mit den beiden Hofmuseen durch prächtige Triumphbögen.

Es ist dies ein herrlicher Gedanke, von dem wir nur wünschten, dass er ausgeführt werde. Diese Bögen würden eine angenehme Abwechslung in das Bild der Ringstrasse bringen. Sie würden die Pforte zum Eintritte in einen grossartigen Raum bilden und dem Ankommenden gleichsam architectonisch vorbereiten, dass er nun aus der alltäglichen Strasse in einen besonderen Raum treten wird. Diese Triumphbögen würden auch das Bild des Platzes auf beiden Langseiten architectonisch abschliessen.

Um aber den Platz gänzlich architectonisch zu schliessen, müsste das Hofstallgebäude umgebaut werden, und zwar unter Beibehaltung der früher besprochenen Fussgängerstrasse durch dasselbe. Ein monumental gedachtes Stiegenhaus hätte den Verkehr vom Niveau des Maria Theresien-Platzes in's Niveau der Siebensterngasse zu leiten. Das neue Hofstallgebäude müsste parallel zu den kurzen Seiten der Hofmuseen gestellt und so hoch geführt werden, dass die dahinter liegenden Gebäude der Vorstädte nicht wie jetzt mit ihren verschiedenartigen Dachformen darüber sichtbar wären. Je näher das Hofstallgebäude an die Museumsstrasse rückt, desto besser wäre dies für das Grössenverhältnis des Platzes, der ohnehin sehr lang sein würde; eigentlich ist er, da ihn die Ringstrasse theilt und beide Hälften verschiedenartige Gebäude umschliessen, ein Doppelplatz. Das äussere Burgthor ist zu cassiren. Der in diesem Sinne vollendete Platz müsste

ein geradezu grossartiger werden, unbedingt der grösste und schönste Platz Wien's, die erste Sehenswürdigkeit der Kaiserstadt.

Drei prächtige Monumente stehen schon auf diesem Planum, aber hier ist noch reichlich Platz für mehrere. Ein Monument aber vor allem wäre hier zu errichten, um den Platz zu krönen und ihm seine volle Bedeutung und Würde zu geben, das wäre ein grossartiges Monument unseres allergütigsten erhabenen Kaisers Franz Josef I., unter dessen glorreicher Regierung unser Wien zu der herrlichen Stadt geworden, wie sie sich heute den erstaunten, bewundernden Blicken der Fremden aus aller Herren Länder darbietet.

Hier ist der Platz für ein Monument, für den erhabenen Kaiser, unter dem die Basteien fielen, für den gütigen Herrscher, durch dessen Initiative und Machtwort die beengenden Fesseln für die Entwicklung seines Wien, die Linienwälle fielen. Hier soll das Denkmal für den grossen Friedensfürsten Kaiser Franz Josef I. errichtet werden. Wir denken uns dasselbe, ein Reiterdenkmal, noch imposanter angelegt als das Maria-Theresien-Monument, und zwar diesem gegenüber postirt, gerade zwischen den neuen Burgtracten, zwischen den Monumenten der beiden grossen Feldherren Oesterreichs, Erzherzog Carl und Prinz Eugen, als Hintergrund die vollendete neue Kaiserburg. Und dieser Platz, der wohl an Grossartigkeit und Schönheit seinesgleichen auf beiden Hemisphären suchen müsste, der schönste und grösste Platz der prächtigen Kaiserstadt an der Donau, gekrönt durch des Kaisers Denkmal, der soll der **Kaiserplatz** geheissen werden, und Kunde geben aller Welt von der Macht und dem Ansehen unseres erhabenen Kaiserhauses.*)

Hier ist die Volkshymne einzuschalten!
(Der Festplatz der Stadt Wien.)

Wien hat einen prächtigen, zur Abhaltung von Volks- und anderen Festen allergrösster Art geeigneten Park, das ist seinen Prater, der schon seit alten Zeiten für diesen Zweck diente und gewissermassen der Festpark Wiens ist. Trotzdem sich Wien im Laufe dieses Jahrhunderts so gross entwickelt hat, so fehlt es ihm aber

*) Eine im Frühjahr anonym erschienene Broschüre befasste sich mit einer ähnlichen Gestaltung des Platzes.

doch an einem eigentlichen Festplatze innerhalb der Stadt. Die einzig dastehende Ringstrasse ist zwar auch ein Festraum für grosse Festzüge und Aufzüge, wie wir 1878 anlässlich des Festzuges zu Ehren der silbernen Hochzeit unseres Allerhöchsten Kaiserpaares gesehen haben, aber ein Festplatz im eigentlichen Sinne des Wortes, ein Platz, wo die Bürgerschaft von Zeit zu Zeit Feste und Versammlungen unter freiem Himmel veranstalten kann, Feste kleinerer und anderer Kategorien als die Riesenfeste in den Alleen des Praters; Feste und Versammlungen, die eine gewisse Concentration verlangen, — an einem solchen Platze mangelt es in Wien. Wir wollen hiefür einen Vorschlag machen. Ein solcher Platz ist entschieden dort in einer Stadt anzulegen, wo das Repräsentationsgebäude der Stadt, das Rathhaus steht. Zwischen den vier prächtigen Baudenkmalern des neuen Wien, zwischen Rathhaus, Universität, Burgtheater und Parlament besteht ein riesiger Platz, aber zu dem von uns gedachten Zwecke lässt er sich in Folge seiner Eintheilung nicht verwenden; er ist zu sehr mit Anpflanzungen verstellt und der halbrunde, freie Platz vor dem Rathhause in seiner ungeschlossenen Form macht in der That nicht den Eindruck eines schönen Stadtplatzes, am wenigsten den eines Festplatzes.

Der Architekt Herr Camillo Sitte hat in seinem trefflichen Werke: »Der Städtebau« sehr beherzigenswerthe Winke für das Schaffen von schönen Stadtbildern und Stadtplätzen gegeben. Derselbe findet die gegenwärtige Anlage des Rathhausplatzes keine günstige und wir können uns dieser Ansicht nur anschliessen. Wir denken uns den Platz vor dem Rathhause ähnlich wie Sitte zu einem schönen, zweckmässigen Festplatz der Stadt Wien umgestaltet, und zwar folgendermassen: Vor dem Rathhause sei ein breiter Platz hingelagert, in welchem drei Zugänge einmünden: Der Haupteingang von dem Ring her in der Hauptaxe des Rathhauses und zwei Seiteneingänge an den Ecken dieses Gebäudes. Der Platz wird begrenzt auf einer Seite von dem Rathhause, auf den drei anderen Seiten von prächtigen, gothischen Arcaden, zu denen der Länge nach Freitreppen hinaufführen. Den Haupteingang soll ein wirkungsvolles Portale schmücken. Am Platze selbst wären in geeigneter Weise Brunnen oder andere Monumente aufzustellen. Hiedurch würde ein geschlossener Platz geschaffen werden, der an und für sich grossartig wirken und auch das wunderbare Rathhaus zur grösseren Geltung bringen würde.

Dieser Raum würde wie kein zweiter zur Abhaltung von Festen und Versammlungen geeignet sein. Man vergegenwärtige sich nur einmal diesen Festraum: Ein in seinen Verhältnissen künstlerisch abgewogener Platz, an seinen vier Seiten durch Freitreppen zum Rathhaus und zu den prächtigen, leichten Arcaden gleichsam wie ein Amphitheater aufsteigend, gefüllt von dem Gewoge einer Festversammlung; auf den Loggien, Balkonen und Fenstern des einengrandiosen Hintergrund bildenden Prachtbau des Rathhauses zahlreiche Zuschauer; die offenen Arcaden herrliche Ausblicke auf das Grün der Anlagen und weiterhin auf die schönen Monumentalbauten der Universität, des neuen Burgtheaters und das Parlament während — in der That ein Festplatz, wie man nicht leicht seines Gleichen sich denken könnte. Andererseits würde vor der Aussenseite der Arcaden gegen das Burgtheater hin ebenfalls ein Vorplatz für diesen Bau geschaffen werden, welcher gleichfalls zur Erhöhung der künstlerischen Wirkung dieses Baues beitrüge. Es würden somit aus dem jetzt viel zu grossen und gewiss nicht künstlerisch wirkenden Platze zwei vorzüglich wirkende Plätze geschaffen werden. Nebenbei sei auch bemerkt, dass die freien Plätze rechts und links vom Burgtheater zu reichlich bemessen sind; für die Aufstellung der Wagen zu gross und die künstlerische Wirkung des schönen Gebäudes beeinträchtigend. Die beiden Plätze machen keinen angenehmen Eindruck, sondern nur den von Pflastersteinwüsten. Man könnte daher sehr gut den Volksgarten gegen das Burgtheater hin vergrössern, sowie es unser Plan zeigt.

(Vedouten.)

Für die Schönheit einer Stadtanlage ist von grösster Bedeutung das Capitel der Vedouten. Leider lässt sich in unserem Wien wenig mehr in dieser Richtung thun, denn die erste Stadterweiterung hat gar keine Rücksicht auf Vedouten genommen. Sie hat die Monumentalbauten derartig locirt, dass mit wenigen Ausnahmen kein Haupt-Strassenzug auf ein öffentliches Gebäude geht, was letzteres ja doch für die künstlerische Wirkung der Stadtbilder von grosser Bedeutung ist, wie die Strassenbilder von Paris zeigen, wie wir dies in Wien an der Stellung der Votivkirche und des Schwarzenberg-Palais sehen können.

Alle unsere Haupt-Strassenzüge führen bei Monumentalbauten vorbei und nicht darauf hin, so bei der Oper, dem Parlament, der Universität, dem Oesterreichischen Museum etc. Wohl die unglück-

lichste Stellung hat der Justizpalast. Für die Projectanten des jetzigen Regulirungs-Planes ist es eine Unmöglichkeit, diese Fehler zu corrigiren. Gleichfalls hat man auf die architektonische Wirkung der prächtigen Karlskirche nicht Rücksicht genommen und wir wollen es in unserem Plane versuchen, sie vollkommen zur Geltung zu bringen.

Ebenso unbegreiflich ist es, dass man die Augartenbrücke nicht als Abschluss des schönen Schottenringes stellte, sondern ganz merkwürdigerweise seitwärts. Wir halten dies für einen Fehler und haben daher die zukünftige Augartenbrücke in die Axe des Schottenringes gestellt und sicherlich ist für die Zukunft der von uns projectirte Strassenzug von dieser Brücke nach Zwischenbrücken wichtiger als die Untere Augartenstrasse, die am Augarten anstösst.

Wir wollen bei der vorliegenden Regulirungsarbeit die Axialstellung der Gebäude und Denkmale berücksichtigen und anstreben, soweit dies noch möglich ist. In den Plänen geben wir dies durch rothe Richtungslinien an. In Wien ist man bekanntlich stets in Verlegenheit, wenn man ein Denkmal setzen will, weil keine geeigneten Plätze zur Aufstellung derselben vorhanden sind. Wir wollen daher einige künstlerisch geeignete Standplätze für Denkmale angeben, damit man späterhin der schwierigen Platzsuche enthoben sei. Wir werden diese Standplätze mit eingeringelten Scheibchen bezeichnen. (Stadttheile am Wienflusse und Stubenviertel.)

Von der Schikanederbrücke bis zum Ausflusse des Wienflusses in den Donaukanal ist die Ueberwölbung der Wien in Aussicht genommen, sicherlich nur zum grössten Vortheile für die Stadt, und wäre zu wünschen, dass diese Ueberwölbung auch bis nach Schönbrunn fortgesetzt würde; denn wenn nichts anderes bezweckt würde, als dass die mephitischen Dünste der Wien nicht mehr die Wiener belästigen, so wäre das eine enorme Wohlthat für die Stadt. Zaghafte Naturen befürchten, dass durch die Ueberwölbung eine Ueberschwemmungsgefahr für Wien eintreten würde. Wir sind der Ansicht, dass dies nach dem für die Wienregulirung aufgestellten ausgezeichneten Projecte nicht möglich sein könne.

Wenn aber je Anzeichen einer solchen Gefahr vorhanden wären, so ist ja die Ableitung der Wien in der Richtung über den Wienerberg durch die Ueberwölbung nicht behindert.

Die Preisausschreibung für den Regulirungs-Plan verlangt für das durch die Ueberwölbung gewonnene Territorium einen Verbaungs-

plan und das Ausmass der durch die Verbauung gewonnenen Flächen. Wir glauben, dass dieses Ausmass sehr bescheiden ausfallen wird, denn wir sind durchdrungen von der Ansicht, die wir schon Eingangs ausgesprochen und begründet haben, dass man solche in der Stadt gewonnene freie Flächen nicht sofort wieder eng verbauen dürfe, sondern froh sein solle, dass man Plätze zur Anlage von für die Stadtbewohner so hochwichtigen Gartenanlagen, dass man Luft-Reservoirs gewinne.

Der Verkehr wird unerbittlich seinen Weg über mehrere Gärten der Stadt ziehen. Hier aber ist Platz, die verloren gegangenen Gartenflächen durch neue Anlagen reichlich zu ersetzen.

Freilich spricht dagegen der momentane finanzielle Erfolg, der durch den Verkauf der Bauparcellen erzielt werden würde, aber was ist dieser gegenüber dem allgemeinen Nutzen der Stadt in hygienischer Beziehung? Wir glauben, dass diese beiden sich nicht die Wagschale halten können.

(Wienthal-Boulevard.)

Wie schon gesagt, denken wir uns die Wien von Schönbrunn bis zur Schikanederbrücke seinerzeit auch überwölbt und auf der ganzen Strecke einen prächtigen Boulevard, eine breite Strasse, rechts und links zwei Baumreihen und Rasenstreifen, längs den Häuserreihen je eine Strasse. Das würde eine wunderbare Promenade für Fussgänger, Wagen und Reiter abgeben und zugleich als höchst nützlich Luftreservoir dienen. Unterhalb der Schikanederbrücke würde dieser Boulevard einerseits in die Operngasse münden, andererseits (so wie unser Plan zeigt) eine prächtige Fortsetzung zwischen dem Gebäude der k. k. technischen Hochschule und dem Künstlerhause über den Schwarzenbergplatz auf den Heumarkt finden.

(Naschmarkt.)

Der Naschmarkt soll in seiner jetzigen Gestalt (in den Grenzen nur wenig regulirt, siehe die Terrainfiguren A und B) aufrecht erhalten bleiben, was nicht ausschliesst, auf seinem Territorium eine grosse Markthalle zu errichten.

Eine Allee, von dem Getreidemarkt kommend und längs der protestantischen Schule und der Technik vorbeiführend, durchquert den Naschmarkt.

(Stadtbad.)

Eine wichtige Frage Wien's ist die der öffentlichen Bäder. Wien hat viele und recht hübsch eingerichtete Bäder, aber zu wenig

grossartige Badeanstalten, besonders solche, in welchen man jahraus, jahrein nebst dem Badbedürfnisse auch die körperliche Gymnastik des Schwimmens ausüben könnte.

Im Sommer hat ja Wien seine grossen Badeanstalten, aber die meisten sind sehr weit von der Inneren Stadt entfernt und gerade für die Innere Stadt wäre es sehr erwünscht, wenn in nächster Nähe eine grosse Schwimm- und Badeanstalt wäre, weil dies für Tausende, welche ihr Beruf zwingt, im Sommer in Wien zu bleiben, oder aus den nächstgelegenen Sommerfrischen täglich in die Stadt zu fahren (wovon die Mehrzahl ihre Beschäftigung in der Inneren Stadt hat), eine grosse Wohlthat wäre. Die Strombäder der Donau sind zwar sehr erquickend, aber ihre grosse Entfernung von der Inneren Stadt machen sie kostspielig und zeitraubend. Die erfrischende Wirkung wird zu nichte durch die Hitze, die man auf dem langen Wege hin und zurück aushalten muss. Wir projectiren daher eine grossartige Bade- und Schwimmanstalt (wenn auch nicht gerade in der Inneren Stadt, so doch leicht von derselben zu erreichen) auf einem Theile der Aera des alten Freihauses durch Errichtung eines Gebäudes, welches zwei grosse Schwimm- und Badebassins für beide Geschlechter und zahlreiche einzelne Wannen-, Dampf- und Douche-Bäder jeglicher Art zu enthalten hätte, und das ganze Jahr hindurch benützt werden könnten; Letzteres ist eine Anforderung, welche bei dem heutigen Stande der Technik leicht zu erreichen ist.

Wir denken uns diese Anstalt, welche wir Stadtbad nennen möchten, in grossartiger Weise angelegt, vergleichbar mit modernen Thermen des Caracalla. Aber nicht allein der Errichtung eines solchen Bades, sondern für deren vieler, wenn auch kleineren, in dem Stadtgebiete Wien's vertheilt, wollen wir das Wort reden.

(Ausstellungsgebäude und Theater.)

Auf dem Areale des alten Freihauses ist auch Platz zur Anlegung eines grossen Ausstellungsgebäudes. Die Strassen ringsum sind ja sehr frequentirt, und nach Ueberwölbung der Wien und Führung eines grossen Boulevard daselbst wird dieses Viertel ein sehr elegantes werden. Der dritte Theil der Fläche des alten Freihauses ist geeignet zur Errichtung eines schönen Theaters. Die Area des Freihauses zusammen mit den anstossenden Häusern ist sehr gross und gibt reichlich Platz zur Errichtung der drei genannten Monumentalbauten. Die Gesamtarea wird je nach dem gefor-

derthen Ausmass der Bauten in drei Theile zu theilen sein, welche nach Abzug der Strassen 23.653^m messen.

Durch Ueberwölbung der Wien von der Schikanederbrücke bis zum Donaucanale entstehen zwischen der Inneren Stadt und dem IV. und III. Bezirke ausgedehnte Flächen, welche sich ausgezeichnet verwerthen lassen; insbesondere der Theil zwischen der Elisabethbrücke und der Schwarzenbergbrücke. Wir schlagen hier folgende Regulirung vor:

(Der Künstlerplatz.)

Wir verlängern die Hauptaxe der Karlskirche und des Künstlerhauses; wo sich dieselben treffen, errichten wir einen monumentalen Brunnen, und legen, denselben als Mittelpunkt nehmend, einen grossen Kreisplatz an, den wir Künstlerplatz benennen möchten, weil um ihn das Heim der Künstlergenossenschaft Wien's: das Künstler-Haus; die Pflegestätte der technischen Kunst und Wissenschaften: Die technische Hochschule; das Hauptwerk des grossen Baukünstlers Fischer von Erlach: Die Karlskirche, endlich die Pflegestätte der Tonkunst: Meister Hansens Musikvereinsgebäude gruppirt sind.

Auf den Mittelpunkt unseres Künstlerplatzes führen wir den Strassenzug von dem Getreidemarkt her, welcher zugleich die Fortsetzung des grossen Wienthal-Boulevard's ist, und führen diese breite, mit Alleen bepflanzte Strasse über den Schwarzenbergplatz auf den Heumarkt fort. Die bei der Karlskirche sich treffenden Strassenzüge Allegasse und Favoritenstrasse — Karlsgasse führen wir über den Künstlerplatz durch die Akademiestrasse in die Innere Stadt. Gleichzeitig legen wir die Vedouten frei durch die Akademiestrasse auf die Technik, durch die Künstlerstrasse auf den Vorplatz vor der Karlskirche, und durch die Canovagasse auf die Seitenansicht der Karlskirche. Vor letzterer schaffen wir einen rechts und links durch steinerne Barriären und vorne gegen den Künstlerplatz durch Ballustraden geschlossenen horizontalen Platz. Vor den Ballustraden schaffen wir ein leicht abfallendes Parterre, durch eine Freitreppen-Anlage in gleiche Hälften getheilt, in welcher letzteren Platz ist für zwei Monumente. Das eine liegt in der Axe der Künstlerstrasse, correspondirend mit dem in der Axe der Akademiestrasse liegenden Ressel-Monument. Vor dem Künstlerhause haben wir uns ebenfalls drei Monumente gedacht. Die Terrainfiguren E, F, G, um den Künstlerplatz sollen schöne Gartenanlagen er-

halten. Alle umliegenden Gebäude sind freigelegt und in axiale Beziehung zum Künstlerplatz gebracht, von welchem aus insbesondere die Karlskirche mit dem vorgelegten Parterre, der Treppen- und Ballustraden-Anlage ein imposantes Bild geben würde. Auf diese Weise glauben wir einen herrlichen Platz für die Stadt Wien geschaffen zu haben.

Es ist klar, dass in eine solche Anlage ein Stationsgebäude der Stadtbahn nicht passt. Wir verlegen daher dasselbe in den Zwickel Z, welcher sich zwischen diesen Anlagen und dem Schwarzenbergplatz ergibt. Dadurch wird auch die Austheilung der Stadtbahnhöfe zwischen Tegetthoffbrücke und Oper eine gleichmässiger als jetzt.

(Schwarzenbergplatz.)

Wie wir uns den Schwarzenbergplatz regulirt denken, zeigt der Plan. Die Hauptstrassenzüge Rennweg—Schwarzenbergstrasse, Heugasse—Schwarzenbergstrasse, Getreidemarkt—Heumarkt, Gusshausstrasse Heumarkt müssen klar und breit durchgeführt sein. Da die Verbindung von der Wieden gegen die Landstrasse durch den riesigen Grundcomplex, welchen Schwarzenberggarten, Belvederegarten, botanischer Garten etc. einnehmen, sehr beeinträchtigt ist, so muss doch die Spitze dieser Grundcomplexfigur beim Hochstrahlbrunnen leicht umfahren werden können, daher wir zwischen der Rampe des Schwarzenbergpalais und dem Hochstrahlbrunnen (der, nebenbei gesagt, in seiner gegenwärtigen nüchternen Form als gewissermassen repräsentatives Monument der Wiener Hochquellen-Wasserleitung uns nicht besonders imponirt) eine Strasse legen.

(Eislaufplatz.)

Nun kommen wir zu dem Territorium zwischen Schwarzenbergbrücke und Tegetthoffbrücke.

Der Sport nimmt heutzutage in den Städten immer mehr und mehr zu. Es ist dies keine Mode-Erscheinung, wie man glauben könnte, sie hat einen tieferen Grund. Unsere modernen Verhältnisse, welche die angestrengteste geistige Arbeit, auch unserer Jugend, zur Folge haben, das Leben in den immer grösser werdenden Städten, drängt mit Macht auf Erhaltung der Gesundheit durch Ausübung irgend welcher körperlicher Uebungen; das ist die Grundursache des Zunehmens des Sportes bei den Städtebewohnern, auch in anderen Schichten als in den der obersten Zehntausend. Selbst die Unterrichtsverwaltung kommt dieser Erkenntnis nach, indem sie für die Jugend mehr körperliche Uebungen vorschreibt, als wie es vor Jahrzehnten geschah.

Das Eislaufen nimmt nicht den letzten Platz im Sportwesen ein. Es ist nicht nur ein Vergnügen der unschuldigsten und schönsten Art, sondern es gibt und erhält Tausenden von Stadtbewohnern die Gesundheit, insbesondere dem weiblichen Geschlechte, das nicht leicht anderen Sport treiben kann. Aus diesen Gründen wollen wir hier dem Eislaufsport das Wort reden, und speziell dem angesehenen Vereine, der diesen Sport cultivirt, dem Wiener Eislaufverein. Diesem ist durch die Macht der Verhältnisse seine Existenz bedroht, weil sein Platz der Verbauung zum Opfer fallen soll. Für den Verein, der sich zumeist aus in der Inneren Stadt Wohnenden recrutirt, ist es sehr schwer, einen Ersatz für seinen Eislaufplatz zu finden. Es gibt ja bekanntlich in der Nähe der Inneren Stadt wenig oder gar keine Plätze, die sich für diesen Zweck eignen würden, und in eine Vorstadt oder gar in einen Vorort kann der Verein seinen Platz nicht verlegen, weil die Entfernung den Sport viel zu umständlich und kostspielig machen würde. Findet man in der Nähe der Inneren Stadt keinen Platz, so ist für die Bewohner derselben die Ausübung des wohlthätigen Sports unmöglich. Nun ergibt sich aber die Gelegenheit, einen dem alten gleich schönen und grossen Eislaufplatz zu schaffen, sobald die Wien eingewölbt sein wird, und zwar meinen wir, der beste Platz wäre der, welcher sich von der Tegetthoffbrücke bis zur Schwarzenbergbrücke zwischen der Lothringerstrasse und dem Heumarkt hinzieht. Hier liesse sich ein allen Anforderungen gemässer Eislaufplatz anlegen, und wir wollen aus den eben angeführten Gründen dafür plaidiren. Das gedachte Areal ist so gross, dass man bei Reservirung eines 20^m breiten Streifens ringsum zur Aufstellung der nöthigen Gebäude und zur Ansammlung der Zuschauermenge bei Eisfesten einen grossen Eisplatz von 13.400^m² und einen kleinen Platz von 1900^m² anlegen könnte. Zugleich würde der Platz, auf welchem sich das Beethoven-Denkmal erhebt, einen schönen Abschluss durch ein schmuckes Hauptgebäude des Eislaufvereines erhalten. Die Achsen der Fichtegasse und der Christinengasse gingen auf Eckpavillons dieses gedachten Gebäudes, was von dem Ring aus schöne Vedouten bilden könnte. Der ganze Eislaufplatz könnte ringsum mit schönen Säulenhallen umgeben sein, welche auch gegen aussen sich vorthelhaft repräsentiren müssten. In der wärmeren Jahreszeit könnte der Platz als Spielplatz für die jetzt beliebten Spiele der Jugend benützt werden. Die gedachten Arkaden würden dann gute, vor der Sonne geschützte Ausruheplätze abgeben.

(Stubenviertel.)

Die Regulirung des Stadtparkes haben wir bereits besprochen, und kommen nun zu der des Stubenviertels. Diese wäre im Sinne des trefflichen Projectes der Gebrüder Mayr der durchzuführen. Wenn auch hier die Acten schon halb geschlossen sind, so wollen wir doch im Interesse der Sache einige Punkte besprechen. Bei der Regulirung eines Stadtviertels ist vor Allem darauf zu sehen, dass die Hauptstrassenzüge klar und energisch durchgeführt werden. Wir haben bereits erwähnt und wiederholen es, dass die Landstrasse derzeit zu wenige Verbindungen mit der Inneren Stadt hat, und dass unbedingt die Marxergasse in die Stadt zu führen sei, und desgleichen von der Tegetthoffbrücke, respective vom Platz bei der Tegetthoffbrücke und der Aspernbrücke, ein Strassenzug in die Innere Stadt geführt werden müsse.

Wir denken uns daher die Regulirung des Stubenviertels folgendermassen: Die Marxergasse wird direct auf den alten Fleischmarkt zugeführt. Dieser Strassenzug führt nach unserem Projecte durch die alten Geschäftsviertel bis zur Börsengasse. Einen zweiten Strassenzug führen wir vom Platz bei der Aspernbrücke in der Richtung gegen den Stefansplatz. Derselbe mündet gleichfalls auf dem alten Fleischmarkt und führt, wie der Plan zeigt, im Anschlusse an den Strassenzug Laurenzerberg-Blutgasse in das Herz der Inneren Stadt; weiters halten wir eine directe Verbindung zwischen den alten Geschäftsvierteln und dem Hauptzollamte für sehr wichtig. Wir halten daher den Strassenzug durch das Franz-Josef-Thor frei. Bei unserer Disposition bleibt auch dieses Thor; es soll erhalten werden für kommende Generationen als Erinnerung an jene Zeit, wo Wien noch von Festungsmauern und Stadthoren umgeben war. Um dieses Thor projectiren wir ein grosses Postgebäude, welches sicherlich in dieser Anlage von der Ringstrasse aus einen höchst interessanten Anblick geben würde. Für die Bedürfnisse der Post könnte es wohl nicht besser locirt sein. Wie der Plan zeigt, entsteht durch unsere Anordnung an Stelle des jetzigen Postgebäudes ein Platz, den wir kurzweg Postplatz benennen möchten. Von diesem führen 8, sage acht Strassen nach allen Richtungen der Stadt, und zwar: Fleischmarkt, projectirte Strasse durch das Auwinkel, Dominikanerbastei zum Donaucanal, projectirte Strasse zur Aspernbrücke, Strasse durch das Postgebäude und Franz Josef-Thor zum Hauptzollamt, verlängerte Marxergasse, Dominikanerbastei zur Wollzeile führend, endlich Postgasse.

Wollte man hier das zukünftige Postgebäude nicht errichten, so kann ja auch ein anderes öffentliches Gebäude oder auch Privatgebäude an dessen Stelle kommen; mit einem Worte, es ist ganz gleichgiltig für die Zukunft Wien's, was für Gebäude hier errichtet werden, Hauptsache ist es, dass die beiden genannten Strassenzüge geführt werden müssen, um eine bessere Verbindung des III. Bezirkes mit der Inneren Stadt herzustellen.

Die Breite der Dominikanerbastei genügt vollkommen mit 18·96 m.

Die Terrainfiguren *U, V, W, X, Y* und *Z* sind zur Verbauung bestimmt.

Den Stadttheil zwischen der, ähnlich dem Mayreder'schen Projecte, abgeschwenkten Ringstrasse und dem Hauptzollamte zerschneidet arg die Träçe der Stadtbahn. Dies geht eben nicht anders, weil diese hier geführt werden muss. Die Marxergasse führen wir noch bequem unter der Stadtbahn durch, und von diesem Punkte an fällt die Bahnträçe und erreicht knapp vor der Ringstrasse den Untergrund; hier ist das im Niveau entstehende, gewiss nicht schöne Loch durch eine architectonisch reich geschmückte Wand zu verdecken. Einen ähnlichen Fall zeigt die Wand zwischen dem österreichischen Museum und der Kunstgewerbeschule.

Der Platz vor der in die Axe der Ringstrasse gelegten Aspernbrücke und vor dem monumentalen Postgebäude wird sich ganz zwanglos zu einem freundlichen Platze gestalten.

Die Stadtbahn führt 50^{cm} über dem Hochwasserspiegel der eingewölbten Wien; es ist daher ganz unmöglich, die Strasse von dem Franz Josef-Thor zum Hauptzollamtsgebäude im jetzigen Niveau zu führen. Wir projectiren daher eine Treppenanlage und eine eiserne Brücke, welche über die Stadtbahn direct in den I. Stock des Zollamtsgebäudes führt. Es ist wohl gleichgiltig, in welchem Stockwerke der Parteienverkehr stattfindet.

Die Zufahrt von der Stadt zum Zollamtsgebäude kann entweder über die Tegetthoff-Brücke oder durch die verlängerte Marxergasse stattfinden. Die hiebei sich ergebenden Umwege lassen sich eben nicht vermeiden, wenn man diese Träçe der Stadtbahn beibehalten will.

Die Terrainfiguren *P, Q, R, S* und *T* werden zur Verbauung vorgeschlagen; *O* jedoch zur Gartenanlage, aus Gründen, die wir schon früher besprochen.

Verbauungstabelle

des Stadttheiles längs des Wienflusses von der Schikaneder-Brücke bis zum Donaucanal, mit Einbeziehung des Stadttheiles Wollzeile, Dominikanerbastei, Ferdinands-Brücke.

Nach unserem Projecte erhalten wir in den obengenannten Stadttheilen nach Abzug der projectirten Strassen und Plätze folgende übrigbleibende Terrainfiguren, deren Ausmass und Verwendung wir in dieser Tabelle zusammenstellen:

Terrainfigur <i>A</i> hat ein Flächenausmass von	6696·9 m ²
« <i>B</i> « « « «	2590·0 «
« <i>C</i> « « « «	4944·0 «
« <i>D</i> « « « «	8342·5 «
« <i>E</i> « « « «	6664·5 «
« <i>F</i> « « « «	4731·0 «
« <i>G</i> « « « «	4219·2 «
« <i>H</i> « « « «	3768·0 «
« <i>I</i> « « « «	4116·3 «
« <i>K</i> « « « «	5183·0 «
« <i>L</i> « « « «	7695·0 «
« <i>M</i> « « « «	3564·0 «
« <i>N</i> « « « «	25515·0 «
« <i>O</i> « « « «	14210·0 «
« <i>P</i> « « « «	16327·5 «
« <i>Q</i> « « « «	3510·0 «
« <i>R</i> « « « «	4125·0 «
« <i>S</i> « « « «	2968·0 «
« <i>T</i> « « « «	4500·0 «
« <i>U</i> « « « «	3538·1 «
« <i>V</i> « « « «	5404·0 «
« <i>W</i> « « « «	10738·7 «
« <i>X</i> « « « «	6984·0 «
« <i>Y</i> « « « «	5238·0 «
« <i>Z</i> « « « «	3772·0 «

In Summe . . 169353·7 m².

Von diesen Terrainfiguren sind *A* und *B* der in Bestand bleibende Naschmarkt. *N* ist für den zukünftigen Eislaufplatz reservirt; auf *L* kommt die Stadtbahn-Station Schwarzenberg-Platz.

Die Terrainfiguren <i>E</i> mit einem Flächenausmasse von	6664·5 m ²
„ „ <i>F</i> „ „ „ „	4731·0 „
„ „ <i>G</i> „ „ „ „	4219·2 „
„ „ <i>O</i> „ „ „ „	14210·0 „

gleichwie das überwölbte Bett des Wienflusses von der Tegetthoff-Brücke bis zur Stubenthor-Brücke (mit Ausnahme des Stückchens Fläche, welches für die verlängerte Ungargasse gehört) in dem Flächenmasse von 21586·0 „
 in Summe 51410·7 m²

sind unweigerlich für Gartenanlagen zu benützen.

Die Terrainfiguren <i>P</i> mit dem Flächenausmasse von	16327·5 m ²
„ „ <i>Q</i> „ „ „ „	3510·0 „
„ „ <i>R</i> „ „ „ „	4125·0 „
„ „ <i>S</i> „ „ „ „	2968·0 „
„ „ <i>T</i> „ „ „ „	4500·0 „
„ „ <i>U</i> „ „ „ „	3538·1 „
„ „ <i>V</i> „ „ „ „	5404·0 „
„ „ <i>W</i> „ „ „ „	10738·7 „
„ „ <i>X</i> „ „ „ „	6984·0 „
„ „ <i>Y</i> „ „ „ „	5238·0 „
„ „ <i>Z</i> „ „ „ „	3772·0 „
samt der Area des Freihauses mit	23653·0 „

somit in Summe 90.758·3 m²

sind anstandslos zur *Verbauung* vorzuschlagen.

Die Terrainfiguren <i>C</i> mit dem Flächenausmasse von	4944·0 „
„ „ <i>D</i> „ „ „ „	8342·5 „
„ „ <i>H</i> „ „ „ „	3768·0 „
„ „ <i>F</i> „ „ „ „	4116·3 „
„ „ <i>K</i> „ „ „ „	5183·0 „
„ „ <i>M</i> „ „ „ „	3564·0 „

in Summe 29917·8 m²

wären aus den Anfangs angeführten, wohl zu beherzigenden Gründen nicht zur *Verbauung*, sondern für *Gartenanlagen* zu benützen, wobei die Figuren *H*, *F* und *K* zu einem schönen Garten vereinigt werden könnten. — Diese Terrainfiguren sind nur dann zu *verbauen*, wenn die allerwichtigsten Gründe dafür sprechen, was wohl gegenüber der eminenten Anforderung der *Hygiene* nicht der Fall sein wird.

Wir halten uns hier ganz an die vortreffliche Forderung der Preisausschreibung: »Aus sanitären Rücksichten ist in den alten Stadttheilen die Erhaltung der öffentlichen Gärten, Kinderspiel- und Gartenplätze und thunlichste Schaffung neuer Anlagen geboten.«

Die *Traçe* des Wienflussgerinnes behalten wir ganz so bei, wie es das Stadtbauamt vorschlägt; nur bei dem Schwarzenbergplatze ziehen wir die Krümmung mit größerem Radius mehr gegen die Stadt herein.

b) *Vorstädte mit Gürtel.*

Blatt III zeigt, wie wir unser System des Verkehrsnetzes auf die Vorstädte übertragen haben. Die Kreis- oder Ringstrassen sind die inneren und die äusseren Begrenzungslinien der Vorstädte, also *Lastenstrasse* und *Gürtelstrasse*. Die Haupt-Radialstrassen theilen die Vorstädte in Segmente, die je nach der Oertlichkeit oder dem Zuge der genannten Haupt-Verkehrslinien, Vierecke, Dreiecke oder sonstige Figuren bilden. Am prägnantesten zeigt sich der Charakter unseres Systemes in den Figuren des VII. und VIII. Bezirkes, welche annähernd Vierecke sind. Nehmen wir zur Exemplification die *Josefstadt*. Dieselbe wird durch die Kreisstrassen *Landesgerichtsstrasse—Auerspergstrasse* und *Gürtelstrasse* und durch die Haupt-Radialstrassen *Lerchenfelderstrasse* und *Alserstrasse—Kinderspitalgasse* eingeschlossen zu einer ein Viereck bildenden Figur, deren Mittelpunkt oder Herz ungefähr dort liegt, wo sich die *Florianigasse* und die *Lederergasse* kreuzen. Wo die die Figur umschreibenden Strassenzüge sich treffen, sind die Haupt-Verkehrsknotenpunkte, also Ecke der *Landesgerichtsstrasse* und der *Alserstrasse*, Ecke der *Auerspergstrasse* und der *Lerchenfelderstrasse*, Ecke dieser mit dem *Gürtel*, endlich Ecke der *Kinderspitalgasse—Gürtelstrasse*. Um nun einen ordentlichen Verkehr zwischen der *Josefstadt* und den umliegenden Bezirken herzustellen, sind von dem Mittelpunkte des Bezirkes gute Verbindungen zwischen den Ecken der Figur und in die Mitte der einschliessenden Strassen herzustellen. Wenn wir dies, wie Blatt III zeigt, thun, so erhalten wir deutlich das von uns aufgestellte Grundelement des Verkehrs-systemes (Blatt I, Fig. 4), bestehend aus einer Figur, welche von Kreis- und Radialstrassen umschlossen und von Diagonal- und Kreuzstrassen durchschnitten ist.

Es ist klar, dass die erforderlichen Verbindungen nicht etwa so, wie es der Richtungslinien-Plan, Blatt III, zeigt, rücksichtslos durch die bestehenden Stadtviertel durchgeschlagen werden, sondern es sind mit thunlichster Schonung des Bestehenden in den von dem Verkehre geforderten Richtungen Strassenzüge zu legen. Weiters ist auch sehr die Kostenfrage im Auge zu behalten, aber mit Entschiedenheit die Zweckmässigkeit und Güte des Verkehrsnetzes in erste Linie zu stellen. Dies sei beim Beispiel der Josefstadt gezeigt. Die Forderung des Verkehres verlangt, dass der VIII. Bezirk durch Kreuzstrassen in die möglichst beste Verbindung mit den Nachbarbezirken gebracht werde, also mit der Inneren Stadt, mit dem VII. und IX. Bezirk und mit Ottakring. Nun gehen bereits in dieser Richtung verschiedene Verkehrswege; es ist daher ganz überflüssig, hier neue Wege zu schaffen, höchstens die bestehenden zu reguliren und zu erweitern. Der Verkehr fordert weiters, dass durch Diagonalstrassen, welche von dem Mittelpunkte des Bezirkes zu den vier Ecken gehen, auch in diesen Richtungen der Verkehr möglich sei. Nun, da dies hier nicht der Fall ist, so müssen eben Verkehrslinien unweigerlich geschaffen werden. Wie dies zu geschehen hat, zeigt der Lage-Plan und der General-Stadtplan.

Genau so, wie im VIII. Bezirke, verhält es sich im VII. Die anderen Bezirke zeigen andere Verhältnisse, hier tritt unser Element des Verkehrsnetzes nicht so klar zu Tage. Manche Bezirke zeigen die Dreieckform wie die eine Hälfte der Alservorstadt. Diese hat aber, gleich der Leopoldstadt, entschieden einen Mittelpunkt zu verzeichnen. Eine ganz unbestimmte Form zeigt der III. Bezirk, bei welchem man drei Mittelpunkte annehmen kann, welche in ähnlicher Weise wie der eine der Josefstadt, mit den Nachbarbezirken in entsprechende Verbindung zu bringen sind.

Andere Bezirke lassen dagegen unser System gar nicht in Anwendung bringen, wie die um den Wienfluss liegenden Stadttheile. Hier muss eben ein anderes System platzgreifen, und zwar das Dreieck-System.

In manchen Stadtvierteln lässt sich auch dieses nicht verwenden, und man muss hier nach freiem Ermessen unter Berücksichtigung aller Verkehrsverhältnisse das Verkehrsnetz gestalten. Blatt III zeigt übersichtlich, wie wir über das Gebiet der Vorstädte ein einheitliches Verkehrsnetz projectiren; der Lage-Plan und der General-Stadtplan zeigen es im Detail. Die Pläne erklären unsere Vorschläge besser, als Worte dies thun können.

Folgende Details sind hier zu erklären:

In der Leopoldstadt zwingt uns der Verkehr, über Theile des Augartens Hauptverkehrslinien zu legen. Die Schönheit und Geschlossenheit dieses prächtigen Gartens wird aber hiedurch wenig alterirt.

Zwischen Landstrasse und Wieden liegen die prächtigsten Gärten Wiens: Zoologischer Garten, Belvedere und Schwarzenberggarten. Sie sind eine erfrischende Oase in dem Häusermeer, und ihr Bestand ist unbedingt aufrecht zu erhalten für alle Zeiten. Von dem Verkehrsstandpunkte aber sind sie geradezu enorme Verkehrshindernisse zwischen den genannten Bezirken; das durch sie gebildete Territorium hat eine Längenausdehnung von 1200^m und die Umgehung desselben bedeutet grosse Umwege. Für Fuhrwerke wird dieses Hindernis nicht zu beseitigen sein, wohl aber für Fussgänger, und zwar selbstverständlich bei vollständiger Erhaltung der prächtigen Gärten. Wir meinen dies folgendermassen:

Wir denken uns die aus dem III. und IV. Bezirke mündenden bedeutenden Strassenzüge über das Territorium dieser Gärten dadurch verbunden, indem wir unter dem Niveau der Gärten zwei entsprechend dimensionirte, mit in gewissen nothwendigen Entfernungen angebrachten Luftschachten versehene Tunnels geführt haben. An den Enden derselben sind bequeme Treppenhäuser anzubringen. Die Luftschächte können in den Gärten so angebracht werden, dass sie in keiner Beziehung störend sind. Man wird auf den ersten Moment diese unsere Idee vielleicht befremdend finden, aber derselben näher getreten, wird man sicher die praktische Seite herausfinden, und das ist der enorme Nutzen, der darin liegt, dass täglich Tausenden grosse Umwege erspart werden.

In der Alservorstadt zeigt Blatt III eine über den Garten der Landes-Irrenanstalt gehende Richtungslinie. Dies sieht sehr barbarisch aus, aber ist de facto nicht so. Der Verkehr verlangt in dieser Richtung eine Strasse, aber wir führen sie nicht durch den schönen Garten, sondern um ihn herum zur künftigen Station Michelbeuern der Stadtbahn. Hier möchten wir aber sagen, dass es für das allgemeine Wohl besser wäre, wenn der ausgedehnte Gartencomplex der Landes-Irrenanstalt als öffentlicher Garten benützt werden würde; ein solcher wäre in dieser Gegend sehr nothwendig. Die Irrenanstalt kann ja ganz gut in der Peripherie Wien's oder noch weiter draussen untergebracht werden.

Mit ganz besonderem Vergnügen projectiren wir die Verbindung der Strassenzüge aus den Vorstädten in die Vororte durch die nun glücklicherweise aufgelassenen Linienwälle. Jedermann ist es noch in frischester Erinnerung, was für Verkehrs- und Entwicklungshindernisse diese waren. Wien kann nun gewissermassen freier athmen, denn der Pulsschlag des Verkehrs ist einer gewaltigen Fessel ledig.

(Der Gürtel.)

Der Gürtel ist das Territorium der aufgelassenen Linienwälle und präsentirt sich nun als eine breite Strasse um die westlichen und südwestlichen Vorstädte Wien's. Wir haben bereits erwähnt, wie wir uns diese Riesenstrasse auf beiden Seiten durch breite Strassenzüge auf das linke Donauufer fortgesetzt denken. Auch erwähnten wir, dass es schade ist, dass man das Territorium der Linienwälle nicht zur Errichtung von öffentlichen Gartenanlagen benützt hat. Dies wäre ja hier zwischen den riesigen Häusermassen der Vororte und Vorstädte dringend nothwendig.

Wir suchen noch so viel als möglich ist, zu retten, insbesondere wollen wir aber die Strasse vor dem Westbahnhofe bis zur ehemaligen Mariahilferlinie zu einem schönen Platze ausgestalten, und hiebei die prächtige Lazzaristenkirche freigestellt wissen.

* * *
c) Die Vororte.

In der Doppel-Zone der Vororte lässt sich unser System schon besser als in den Vorstädten zur Anwendung bringen. In den westlichen Vororten prägt sich unser Grundelement des Systemes ganz deutlich aus; weniger um oder bei Döbling, in der Brigittenau und im Süden am Wienerberge.

In den Vororten treffen wir auf die Bahnhöfe der grossen Bahnen, von welchen die meisten Weltbahnen sind: Die grossen Bahnhöfe derselben sind als grosse Verkehrsknotenpunkte anzusehen, und von ihnen hat der Verkehr nach allen Richtungen des Stadtgebietes möglichst stattzufinden. Die Bahnhöfe sind aber nicht in dem Sinne Knotenpunkte des Verkehrs, wie die grossen Verkehrsknoten im Strassenverkehrsnetze, über welche Punkte der Verkehr permanent geht; bei den Bahnhöfen findet der Verkehr nicht gleichmässig, sondern sozusagen stossweise statt, bei Abfahrt und insbesondere bei Ankunft der Züge. Es wird sich daher für den allgemeinen Verkehr in der Stadt als vortheilhaft erweisen, wenn die Bahnhöfe nicht mit Hauptverkehrsknotenpunkten des Strassenverkehrsnetzes zusammen-

fallen, sondern wenn sie zwischen zwei oder mehreren derselben liegen, so dass der ruckweise Verkehr keine Verkehrsstörung auf den Knotenpunkten erzeugt, sondern die Masse der Ankommenden schon mehr vertheilt ist, wenn sie die Knotenpunkte des Verkehrs erreicht hat. Das Gesagte sei an einem Beispiele erläutert: Der Südbahnhof liegt zwischen den beiden Hauptverkehrsknotenpunkten: Gürtelstrasse—Favoritenstrasse—Himbergerstrasse und Gürtelstrasse—Heugasse—Arsenalstrasse. Zudem führt direct auf ihn zu die Alleegasse. Der Verkehr der durch die Züge der Südbahn Ankommenden wird sich daher schon getheilt haben, bevor er die beiden genannten Hauptknotenpunkte passirt, was gewiss besser ist, als wenn der Bahnhof direct beispielsweise am Hauptknotenpunkte bei der Favoritenstrasse läge. Durch den oft riesigen Verkehr nach Ankunft der Züge würde hier sicherlich eine Störung oder Stockung des Localverkehrs stattfinden. Im Strassennetze selbst aber sind die Bahnhöfe mit ihren besonders grossen Längenausdehnungen entschieden Verkehrshindernisse, die umfahren werden müssen. Das geht eben nicht anders. (Wie die Gärten und Parks grüne Inseln im Stadtgebiete bilden, so sind die Bahnhöfe als schwarze Inseln zu bezeichnen.) Ein Bahnhof vor Allem ist aber ein besonderes Verkehrshindernis, das ist der Nordwestbahnhof. In nächster Nähe des Nordbahnhofes verhindert er mit diesem die Verbauung der Donaustadt; beide Bahnhöfe und der Augarten sondern selbe zu sehr von den anderen Stadtgebieten ab und erschweren ausserordentlich den Verkehr.

Wenn man bedenkt, dass der ganze Verkehr der Nordwestbahn ganz gut durch die beiden in nächster Nähe gelegenen Bahnhöfe der Nordbahn und der Franz Josef-Bahn bewältigt werden könnte und noch dazu mit leichter Mühe die Tracé der ersteren Bahn an die der beiden letztgenannten Bahnen angeschlossen werden könnte, so ergibt sich von selbst die Frage, ob der Nordwestbahnhof nicht als überflüssig aufgelassen und sein Areale zur Verbauung benützt werden könnte. Wir schlagen dies in der That auch aus den angeführten Gründen vor.

Der Plan erläutert deutlichst unsere bei Aufstellung des Verkehrsnetzes für die Vororte gehaltenen Intensionen, und ist nur noch hinzuzufügen, dass wir auch über die Schmelz Strassenzüge projectirt haben, weil vielleicht im Laufe der Jahrhunderte ein anderer Exercirplatz der Wiener Garnison gewählt werden könnte. Für diesen Fall schlagen wir aber nicht eine Verbauung, sondern die Errichtung eines grossen Parkes vor.

(Der Prater.)

In die Zone der Vororte fällt auch der Prater, dieser prächtige Fest- und Hauptpark der Stadt Wien, in welchem sowohl die obersten Zehntausend, als auch die Bürgerschaft und das Volk Unterhaltung und Erholung findet; in welchem in ausgiebigster Weise Raum für die Ausübung des Reit-, Fahr- und Renn-Sportes vorhanden ist, in welchem Wien seine grossen Ausstellungen arrangiren kann; wo es seine grössten Feste abhält. Derselbe soll für alle Zeiten für diese Zwecke in seiner gegenwärtigen Ausdehnung erhalten bleiben; jede weitere Verbauung ist zu perhorresciren; höchstens längs der grossen Donau und da nur in einem angemessen schmalen Streifen. Dagegen wäre vielleicht manche Partie des Praters, besonders des unteren, mehr dem Publicum aufzuschliessen und zu einem englischen Parke zu gestalten. Ferner wären auch einige Regulirungen vorzunehmen. Wir meinen beispielsweise, dass die Hauptallee, in welcher sich die grossen Wagen-Corsos abspielen, denn doch in ihrer jetzigen Gestalt für die enorme Menschenmenge, die Wien zu Fuss und Wagen zu den Festen hinabsendet, nicht mehr geeignet sei. (Siehe Blumencorso etc.) Wir meinen, dass die Hauptallee sowohl als auch die Nebenalleen für Fussgänger und Reiter bedeutend breiter anzulegen wären, und die Fusswege derart, dass sie höher als die Fahrbahn zu liegen kommen, damit die Fussgänger besser die Fahrbahn und die daselbst Fahrenden überblicken können. Jetzt ist es ja gerade umgekehrt und das Missliche dieser Anlage wird jeder selbst empfunden haben, der einmal als Fussgänger einen grossen Wagencorso im Prater mitgemacht hat. Weiters könnten einige Festplätze, von Bäumen hainartig umgeben, angelegt werden, und schliesslich sollte man dem Rudervergnügen (wir meinen nicht den Rudersport, dessen Feld die grosse Donau ist) und dem Eislaufsport Platz im Prater schaffen. Das ginge sehr leicht, wenn man die toden Wasserarme des Heustadt-Wassers durch Zufluss aus dem Donaucanale vergrösserte. Der Prater könnte nur dadurch an landschaftlichem Reiz gewinnen, und es würde eine ganz bedeutende Wasserfläche zu lustigen Kahnfahrten im Sommer und zu prächtigen Eislaufpartien im Winter geschaffen werden. *)

Der Verkehr mit dem linken Donauufer erfordert das Durchqueren des Praters mit einigen Strassenzügen, so die Fortführung

*) Herr Oberingenieur Anton Waldvogel hat diese und viele andere bedeutende Ideen in einem Vortrag im Ingenieur- und Architekten-Vereine angeregt.

des Gürtels von der Kaiser Josef-Brücke durch den Prater, ferner eines Strassenzuges längs der Trace der Staatsbahn und endlich die Führung eines Strassenzuges oberhalb des Winterhafens am Donaucanale. Diese Strassenzüge würden aber in keiner Weise den Prater verunstalten; sie müssten auf schönen Bogenstellungen durch ihn hindurchgeführt werden. Vom III. Bezirke haben wir zwei Parkstrassen auf die Rotunde zugeführt, um eine directe Zufuhr aus diesem Bezirke und den dahinter liegenden Fabriksvierteln am Laaerberg zu haben. Bei künftigen Ausstellungen werden sich diese als sehr zweckmässig erweisen.

Von dem Marchfelde her haben wir die Strasse in der Richtung von Markgrafen-Neusiedl ebenfalls mit einer Abzweigung (der Hauptzug geht über die Ausstellungsstrasse) auf die Rotunde zugeführt.

* * *

d) Der Volksring.

Wir haben schon das Bestreben, in kurzsichtiger, nur den momentanen finanziellen Erfolg im Auge habender Weise, jedes Stückchen Erde innerhalb des Stadtgebietes zu verbauen, als ein höchst verwerfliches bezeichnet. Der Mensch ist ein geselliges Lebewesen und lebt in mehr oder weniger grossen Genossenschaften. Das zeigt uns die Geschichte, soweit sie nur Aufschluss über das Menschengeschlecht geben kann. Dieser gesellige Trieb des Menschen führt zum Entstehen von Ansiedlungen, die den höchsten Grad ihrer Ausbildung in unseren modernen Weltstädten gefunden haben.

Der Mensch braucht aber zu seiner gesunden körperlichen und geistigen Entwicklung Licht, Luft und Bewegung in Gottes freier Natur. Je mehr die Städte anwachsen, und je mehr sie diese Grundbedingung des menschlichen Lebens behindern, desto unnatürlicher und gesundheitsschädlicher wird das Leben in ihnen. Der mächtige Trieb der Selbsterhaltung, welcher im einzelnen Menschen, sowie in ganzen Generationen liegt, wird und muss sich dagegen wehren; der menschliche Geist muss hier Abhilfe schaffen. Und das Mittel liegt vorzüglich darin, innerhalb der Stadtgebiete, wie wir schon öfters betont, ausreichend grosse Flächen für Park- und Gartenanlagen zu schaffen, welche zugleich grosse gesunde Luftreservoirs zwischen den rauchenden ungesunden Häusermassen sind. Wir haben schon im Verlaufe dieser Schrift bei den geeigneten Stellen für die Schaffung von Anlagen plaidirt. Das sind aber zumeist nur eingestreute Oasen

gewesen. Ausserhalb der Vororte ergibt sich aber ein Terrain, auf welchem sich in ausgiebigster Weise Platz bietet für grossartige Park-, Garten- und andere Anlagen.

Als Wien noch von seinen Festungswällen umschlossen war, als die Vorstädte in spärlicher Verbauung die Stadt umgaben und mit zahlreichen schönen und grossen Gärten versehen waren, da war es leicht, nach gethaner Arbeit, an Sonn- und Feiertagen, oder zur heissen Sommerszeit die erquickende, erfrischende Natur aufzusuchen. War ja so nahe der Prater; vor den Vorstädten: Felder, Wiesen und Gärten; für den Bewohner der Inneren Stadt waren überdies, sozusagen vor der Thüre die Glacien und Basteien, auf denen er sich ergehen konnte, und von welch' letzteren er herrliche Aussichtspunkte auf die umliegenden Vorstädte und weiter hatte. Mit einem Wort, der Wiener konnte in kürzester Zeit die freie Natur erreichen und geniessen. Jetzt ist es ganz anders. Die Glacien sind zum grössten Theile verbaut, die Vorstädte haben zumeist ihre schönen Gärten verloren und sind dicht verbaut, die Linienwallgründe werden verbaut, die Gebiete der Vororte in enormen Ausdehnungen werden verbaut, — kurz nichts als Verbauung und Verbauung und consequentes Ausrotten alles Grünen. Jetzt ist es mit dem Aufsuchen der freien Natur immer schwerer und schwerer bestellt. Man muss schon grosse Strecken zurücklegen, bis man das riesige Stadtgebiet verlassen hat, so dass man nicht täglich nach gethaner Arbeit sich im Freien ergehen kann, sondern diese Erholung auf die Sonn- und Feiertage aufsparen muss.

Das riesige Anwachsen der Stadt macht es auch nothwendig, dass die Bewohner derselben in der heissen Jahreszeit diese verlassen. Die Ansicht, dass dies eine Modesache wäre, ist nicht richtig; das Verlassen der Häusermeer-Wüste im Sommer ist eine dringende Nothwendigkeit zur Erhaltung der Gesundheit bei der riesigen Zunahme der Städte und der Ausmerzung der meisten Erholungsplätze in denselben.

Man wird sagen, ja der Prater ist ja noch immer in gleicher Grösse und Schönheit wie einst da; auch der Schönbrunner Park und der Augarten. Ja das ist schon richtig; es sind diese Gärten auch eine enorme Wohlthat, besonders für die umliegenden Stadtgebiete, aber für Gross-Wien mit seinen fast anderthalb Millionen Seelen sind diese Anlagen zu wenig.

Und dann diese grossen Entfernungen. Man denke, wenn Jemand beispielsweise in der Josefstadt oder am Neubau wohnt, was für Strecken er zurücklegen muss, um in einen der drei genannten Parks zu gelangen; ist er nicht in der Lage zu fahren, so muss er hin und zurück so grosse Wege machen, dass er eher ermattet, als erquickt heimkehrt; so ist es auch bei grossen Volksfesten im Prater; einst konnte ganz Wien leicht denselben beiwohnen, aber jetzt werden die Bewohner von Währing, Ottakring, Rudolfsheim und Meidling dies nicht so leicht thun können; sie müssen ja stundenlange Wanderungen hin und zurück dabei machen, die ihnen sicherlich die Lust vergällen. Wir sprechen hier nicht von Jenen, welche im glücklichen Besitze von Privatwägen sind, oder sich Miethwägen nehmen können; wir sprechen auch nicht von Jenen, welche für sich und ihre Familie Tramway-, Bahn- oder Schiffkarten lösen können; wir sprechen von jener grossen Mehrzahl der Bewohner Wiens, welche zu Fuss gehen müssen, weil sie sich die Auslagen für Fahrtspesen nicht gönnen können, aber selbstverständlich doch auch Anspruch auf Erholung und Vergnügen haben.

Die obersten Zehntausend, der Mittelstand, können sich leicht Erholung und Vergnügen verschaffen. Sie fahren einfach zu den Vergnügungsorten; sie verlassen Wien im Sommer, um weitere oder nähere Sommerfrischen aufzusuchen; aber die arme, die arbeitende Bevölkerung kann das nicht, sie ist gezwungen, jahraus jahrein zwischen den Mauern Wiens zu verbleiben und hier schwer zu arbeiten. Doch auch der Arbeiter, der kleine Mann hat den natürlichen Anspruch auf Licht, Luft und Gottes freie Natur und auf Erholung und Unterhaltung nach schwerer Arbeit.

Wer je an heissen Sommertagen, insbesondere an Sonn- und Feiertagen Nachmittags die dicht bevölkerten Vorstädte und Vororte durchwandert hat, der wird gesehen haben, wie die Aermsten der Armen, die sich nicht so viel verdienen, um an Feiertagen per Tramway, Bahn oder Schiff mit Kind und Kegel Ausflüge in die Umgebung zu machen, jedes Stückchen Rasen, jedes Stückchen unverbauter Erde aufzusuchen, um nur einigermassen aus den heissen überfüllten Häusern zu kommen und frische Luft zu schöpfen. Tiefstes Mitleid wird Jeden ergreifen beim Anblick der armen Kinder, die auf staubiger Strasse, auf heissem Pflaster spielen, und glücklich sind, auf einem Stückchen verdorrten Rasen sich tummeln zu können.

Wohin sollen auch die armen Vororte- und Vorstadtbewohner gehen?

In die schönen Stadtgärten werden sie nicht eingelassen, wenn sie nicht in entsprechender Toilette sind; das Promeniren in öffentlichen Anlagen oder im Prater ist für sie keine Erholung; Vergnügungen wie im Volksprater sind ihnen zu theuer; die Aecker und Felder an der Peripherie der Stadt dürfen sie nicht betreten; zu weiteren Ausflügen fehlt das Geld. Wohin also? Zu Hause bleiben heisst es; der Mann geht in's Wirtshaus und Frau und Kinder müssen auf staubigen Strassen oder karg bemessenen Plätzen ihre zweifelhafte Erholung finden. — Und der Kranke, der Reconvalescente, wo findet der ein Stückchen grünen Landes, wo er sich erholen kann? Nirgends in der Nähe, und weit kann er nicht gehen

Ist es da ein Wunder, wenn in diesen Schichten der Bevölkerung die höchste Unzufriedenheit mit dem schweren Lose, der grimmigste Neid und Hass gegen die besitzenden Klassen herrscht? Ist es zu wundern, wenn körperliche und sittliche Verkümmern eintritt?

Man gebe dem Anrecht auf Gottes freie Natur auch bei der untersten Bevölkerungsschichte Folge. Das ist nicht nur human gehandelt, sondern auch klug. Man gebe ihnen ausreichende Plätze zur Erholung nach gethener schwerer Arbeit, zum Vergnügen nach ihrer Art, und sie und ihre Kinder werden nicht nur Gesundheit und Kraft sich erhalten, sondern es wird auch die Zufriedenheit bei ihnen einkehren.

Die Natur ist ja der urkräftigste Heilborn, der alle Leiden behebt und mildert.

Durchdrungen von dieser Anschauung schlagen wir daher vor, um die Peripherie der Vororte einen Gürtel grünen Angers zu schaffen und ihn von jedweder Verbauung auszuschliessen. Die Grenze haben wir schon im Vorhergehenden besprochen. Siehe Capitel III, Seite 30, und Capitel IV, Seite 36.

Dieser Gürtel zieht sich um die ganze Stadt Wien herum und ist schon einmal aus hygienischen Gründen höchst werthvoll für Wien, denn seine Fläche bildet (zusammen mit der Fläche des Donaustromes, welche den Kreis gleichsam schliesst) gewissermassen einen Gesundheitsgürtel für die Stadt.

Er soll bezwecken, dass auch dem Volke der Aufenthalt in Wien angenehm und gemüthlich werde, dass es sich zufrieden fühle und Wien ihm eine schöne geliebte Heimat sei und bleibe. Dieser

Gürtel grünen Angers soll sonach vorzüglich dem Wohle des Volkes dienen und wir heissen ihn daher Volksring. Denselben sollen breite bepflanzte Alleen einschliessen und nur Haupt- und Verkehrsadern durchschneiden, um einen geregelten Verkehr zwischen den Vororten und Aussenorten aufrecht zu erhalten. Auf den übrigbleibenden Flächen sind aber Parks, Gartenanlagen, bepflanzte und freie Jugendspielplätze, Wiesen, Teiche und Volksbelustigungsorte verschiedener Art anzulegen.

Als Localbezeichnung für die einzelnen Abtheilungen könnte man das Wort Anger nehmen, z. B. Penzinger Anger, Ottakringer Anger, Simmeringer Anger, Laaer Anger, Altmanndorfer Anger u. s. w.

Es ist selbstverständlich, dass nicht sofort die verschiedenen Anlagen fertiggestellt und etwa alle auf dieser Zone befindlichen Bauten rasirt werden müssten. Nein. Es soll nur vor allem das Bauverbot auf dieses Gebiet gelegt werden, und nach und nach die Anlagen, je nach den vorhandenen Mitteln, hiefür geschaffen werden. Es genügt ja auch zunächst wenigstens einige Abtheilungen für ihren Zweck herzurichten. Die Baulichkeiten, die bereits an den durchführenden Haupt-Radialstrassen bestehen, wie zum Beispiel die längs der Dornbacherstrasse und in Heiligenstadt, wären ja auch nicht zu rasiren, sie könnten ganz gut bestehen bleiben. Das würde dem Zwecke und dem Werthe des Volksringes nicht einträglich sein.

Und in letzter Linie ist diese Anlage als Reservierung von Territorien für zukünftige, heute nicht absehbare Anlagen von grösster Bedeutung. Wir haben dies schon im Abschnitt I, Seite 18, besprochen.

In Erwägung aller Umstände wird für den Volksring die von uns projectirte Breite von durchschnittlich 750^m keineswegs zu viel sein.

Ueberdenkt man diese unsere Vorschläge, so wird man gewiss die enormen Vortheile, welche hier der Stadt Wien und ihrer Bevölkerung in hygienischer, socialer und sittlicher Beziehung erwachsen würden, anerkennen müssen.

Die Gemeindevertretung von Wien würde sich durch Schaffung eines solchen Volksringes geradezu unvergängliche Verdienste um Wien erwerben.

e) Die Aussenorte.

Die Grenzen derselben haben wir bereits im Capitel III, Seite 30, und im Capitel IV, Seite 37, erläutert. In den Aussenorten kommt unser System deutlich zum Ausdrucke. Wir haben erwähnt, dass wir von der Aussenorte-Doppelzone nur die innere, gegen die Stadt zugewendete Zone um Wien herum gezogen haben, indem wir uns auch die Territorien am linken Donauufer als seinerzeitig zu Wien einbezogen gedacht haben. — Im Südosten des Stadtgebietes, welch' letzteres sich keilförmig nach Kaiser-Ebersdorf hinzieht, ist auch schon die äussere Zone der Aussenorte ersichtlich. Die Aussenortezone wird sich in drei Theile zergliedern lassen: Ein Theil an der Donau bei Nussdorf beginnend, längs des Kahlengebirges bis zum Wienthal bei Baumgarten sich hinziehend, fällt mit den westlichen Geländen und Abhängen des Kahlengebirges zusammen.

Hier sind die Linien des Blattes III in erhöhtem Masse als Richtungslinien aufzufassen, denn sowohl die Kreis-, als auch die Radial- und Diagonal-Linien gehen über Berg und Thal und es wird keinem vernünftigen Menschen einfallen, genau in den Traçen dieser Linien Strassen zu ziehen; es sollen nur in den Richtungen der Linien Verbindungen angestrebt werden.

Der zweite Theil der Aussenortezonen beginnt bei Hetzendorf und zieht sich bis zur grossen Donau um den Wienerberg herum. Von Hetzendorf bis zum Centralfriedhof kann unser Verkehrsnetz vermöge der Terrain-Verhältnisse mit wenigen Modificationen direct als Traçungsvorschlag genommen werden. Es entstehen durch die Kreis- oder Ringlinien und durch die Radial-Linien Stadttheile in Form von Vierecken, bei welchen in klarer Weise Mittelpunkte und Hauptverkehrs-Knotenpunkte sich bestimmen lassen. Die gleichen Verhältnisse liegen auf der Strecke vom Centralfriedhof bis zum Winterhafen des Donaucanals vor, wo sich ebenfalls bestimmt gezeichnete Stadttheile projectiren lassen.

Der dritte Theil der Aussenortezone legt sich in einem Bogen um den alten Donauarm herum.

Wir haben somit auf dem Blatte III in Form einer Skizze unser im Capitel II entwickeltes Verkehrsnetz-System auf das Stadtgebiet von Gross-Wien und noch darüber hinaus aufgetragen.

Betrachtet man das sohin dargestellte Verkehrsnetz, so wird man finden, dass durch unser System die möglichst beste Verbindung der einzelnen Stadttheile untereinander hergestellt ist.

Wir sehen klar die Kreis- oder Ringstrassen um den Kern und um die Zonen der Stadt laufen, wir sehen ebenso die Haupt-Radial-Linien dem Stadtmittelpunkte zulaufen; wir sehen endlich — worauf besonders aufmerksam zu machen ist — dass durch Anlage der Diagonalstrassen in den einzelnen Grundelementen des Verkehrs-Systems die Durchquerung der Stadt in den verschiedensten Richtungen in vollkommener Weise durchgeführt ist.

Wir werden auf den folgenden Plänen, d. i. auf dem Lageplane 1:2880 und auf dem General-Stadt-Plane 1:1440 das also Gefundene detaillirter auftragen.

(Brücken über den Donau-Canal.)

Hier seien noch übersichtlich die Brücken, welche die Ufer des Donaucanals verbinden sollen, zusammengestellt, und zwar sowohl die bestehenden als auch die von uns neu projectirten:

1. Bestehende Eisenbahnbrücke der Donauuferbahn bei Nussdorf.
2. Neue Eisenbahnbrücke. Abzweigung der Stadtbahn von der Franz Josef-Bahn durch die Brigittenau. Verbindung mit der Donauuferbahn.
3. Neue Eisenbahnbrücke und neue Verkehrsbrücke. Verbindung der Franz Josef-Bahn mit der Nordwestbahn.
4. Bestehende Verkehrsbrücke. Franz Josef-Jubiläumsbrücke.
5. Neue Verkehrsbrücke von der Alleegasse—Donaugasse in Unter-Döbling nach der Brigittenau führend.
6. Neue Eisenbahnbrücke. Verbindung der Franz Josef-Bahn mit der Kaiser Ferdinand-Nordbahn.
7. Neue Verkehrsbrücke in der Verlängerung der Antoniagasse und der Wenzelgasse in der Brigittenau.
8. Bestehende Verkehrsbrücke. Brigittabrücke.
9. Neue Verkehrsbrücke in der Verlängerung der Seegasse im IX. Bezirke in die Obere Donaustrasse führend.
10. Neue Verkehrsbrücke. Die Augartenbrücke verlegt in die Verlängerung des Schottenringes.
11. Neue Verkehrsbrücke von der Heinrichsgasse im I. Bezirke in die Flossgasse II. Bezirk führend.

12. Bestehende Verkehrsbrücke. Stefaniebrücke.
13. Neue Verkehrsbrücke, von der Rothenthurmstrasse in die Lilienbrunnengasse führend.
14. Neue Verkehrsbrücke. Die reconstruirte Ferdinandsbrücke.
15. Neue Verkehrsbrücke. Die verlegte Aspernbrücke.
16. Neue Verkehrsbrücke, in der Verlängerung der Löwengasse in die untere Donaustrasse führend.
17. Bestehende Verkehrsbrücke. Franzensbrücke.
18. Bestehende Eisenbahnbrücke. Verbindungsbahnbrücke.
19. Bestehende Verkehrsbrücke. Die Sophienbrücke.
20. Neue Verkehrsbrücke, von der Erdbergerlände bei der Heidinggasse in den Prater führend.
21. Bestehende Verkehrsbrücke. Kaiser Josefbrücke.
22. Bestehende Eisenbahnbrücke. Die Staatsbahnbrücke und daneben eine neu zu errichtende Verkehrsbrücke.
23. Neue Verkehrsbrücke. Strasse vom Central-Friedhofe in der Richtung der Strasse nach Probstdorf und Schönau, endlich
24. bestehende Eisenbahnbrücke der Donaulände-Bahn und daneben zu errichtende neue Verkehrsbrücke. Beide finden ihre Fortsetzung in der von uns projectirten Brücke XI über die grosse Donau.

Capitel V.

Verkehr mit Strassenbahnen.

Dieser wird dreierlei Art sein: mit Pferden, mit Dampf und mit elektrischem Betrieb. Davon ist entschieden dem letzteren der Vorzug zu geben. Er ist elegant, geräuschlos, für die Strassenpassanten am wenigsten gefährlich und schneller als die beiden anderen. Man sehe nur einmal die elektrische Strassenbahn in Pest an, wie prächtig dieses Verkehrsmittel ist; und dann sehe man sich die Wiener Tramway an. Dass letztere einer dringenden Reorganisation bedarf, ist Jedermann klar, die Uebelstände bei derselben sind geradezu schreiende. (Ueberfüllung, langsame Beförderung, Umwege.)

Das Programm für die Strassenbahnen, welches immer für einen Motor sie haben mögen, ist folgendes: Best-

möglicher Verkehr zwischen den einzelnen Stadttheilen untereinander und besonders mit der Inneren Stadt; Anschluss an die Eisenbahn- und Schiffahrtstationen; zweckentsprechende Verbindung zu den Hauptvergügnungsorten der Residenz, beispielsweise zum Prater; entsprechend grosser Fahrpark, constante Verdichtung des Verkehrs auf den frequenten Routen und temporäre Verstärkung an Sonn- und Feiertagen, bei grossen öffentlichen Festen und anderen Gelegenheiten, wie z. B. am Allerseelentage; endlich Zeitfahrten zu den Bahnhöfen der Hauptbahnen.

Diese Anforderungen lassen sich bei Umsicht und gutem Willen leicht durchführen. Natürlich dürfen nicht Anordnungen getroffen werden, welche dem Verkehre einer Grosstadt Hohn sprechen, so unter anderem, wenn beim Südbahnhofe ein ganzer Wagen auf die Ankunft mehrerer Züge wartet, oder die Wägen Vormittag andere Routen nehmen, als Nachmittag.

Bei einem gut angelegten Strassenverkehrsnetze wird sich leicht das Strassenbahnnetz anfügen lassen. Es ist klar, dass die Anforderungen des Verkehrs eine Einführung der Strassenbahn in und durch die Innere Stadt erfordern. Das Rundherumfahren (wienerisch: »Ringelspielfahren«) um die Innere Stadt kann auf die Länge der Zeit nicht genügen. Gegenwärtig bei den engen Verkehrsadern daselbst wird sich dies sehr schwer durchführen lassen; es können höchstens in breiteren Strassen Stockgeleise eingeführt werden. Sobald aber die Regulirung der Inneren Stadt weiter fortgeschritten sein wird, kann auch in den erweiterten Strassen die Strassenbahn eingeführt werden. Insbesondere wird sich hiefür der elektrische Betrieb eignen.

Capitel VI.

B. Der Verkehr auf Eisenbahnen.

Gleichwie bei dem Verkehre auf Strassen und Plätzen ein eigenes Programm aufzustellen ist, so auch hier.

Das Programm für den Eisenbahnverkehr im Stadtgebiete von Wien lautet:

Die Welt- und Hauptbahnen, welche aus allen Theilen der Monarchie und den Nachbarreichen in Wien einmünden, sind in Verbindung zu bringen. Behufs des Verkehrs in grösseren Entfernungen

innerhalb des Stadtgebietes sind Stadtbahnlinien anzuordnen und diese derart mit den Hauptbahnen und den Stationen des Schifffahrtsverkehrs in Verbindung zu bringen, dass von geeigneten ausgetheilten Punkten im Stadtgebiete eine directe Verbindung mit ersteren hergestellt wird, somit ein wohlgeordnetes Eisenbahnnetz im Stadtgebiete entsteht, welches ermöglicht:

1. Den Durchgang des internationalen und sonstigen Transitoeisenbahnverkehrs.

2. Die Vertheilung des von auswärts kommenden Eisenbahnverkehrs in die Stadttheile, und umgekehrt den directen Verkehr aus diesen in die Ferne und in die umliegenden Sommerfrischen.

3. Einen regen innerstädtischen Verkehr, insbesondere zwischen weit von einander liegenden Stadttheilen, welche hiedurch in nähere Verbindung mit einander gebracht werden sollen.

Eine weitere Forderung wäre:

4. Die Eisenbahnanlagen sind derart im Stadtgebiete zu projectiren, dass sowohl Bahntracén als Bahnhöfe so wenig als möglich Verkehrshindernisse für den Strassenverkehr bilden, und weiters sämtliche Anlagen in ihrer Ausgestaltung derart beschaffen seien, dass sie in aesthetischer Beziehung der Stadt zum Vortheile aber nicht zum Nachtheile gereichen.

Es ist klar, dass das Netz des Eisenbahnverkehrs grossmaschig sein wird, in Folge der wenig biege- und fügsamen Natur des Verkehrsmittels, aber entschieden hat auch hier, aus den gleichen Gründen, wie beim Strassenverkehre, eine Eintheilung nach Kreis- oder Ringlinien und Radiallinien platzzugreifen. Das bereits genehmigte und in Ausführung begriffene Regierungsproject lässt diese Eintheilung erkennen, indem 4 Radiallinien und 3 Kreislinien vorgesehen worden sind.

Es wäre zu wünschen, dass sämtliche Stadt- und Localbahnen doppelgeleisig angelegt würden und entschieden wäre zu befürworten, dass sie so weit als thunlich durchaus als Vollbahnen durchgeführt würden, um die Möglichkeit einer durchlaufenden Zugverbindung nach allen Richtungen zu wahren und das höchst zweckwidrige und lästige Umsteigen zu vermeiden. Der Zweck einer Stadtbahn soll es ja sein, möglichst rasch aus einem Stadttheile in den anderen oder nach auswärts zu gelangen. — Unserer Meinung nach soll es beispielsweise möglich sein, von Favoriten nach Währing, von Ottakring in den Prater, von dem Ring oder vom Stefansplatz nach

Hütteldorf, Liesing, Simmering oder Nussdorf, kurz in den verschiedenen Richtungen rasch und ohne vieles Umsteigen und Warten zu gelangen. Wenn dies nicht möglich ist, so hat die Stadtbahn ihren Zweck verfehlt.

(Die Radial-Bahnlinien.)

Die Bahnhöfe der Hauptbahnen, welche einst so zu sagen vor den Thoren der Stadt lagen, sind schon längst von der sich ausdehnenden Stadt umschlossen worden, und die Tracén dieser Bahnen, welche von allen Weltgegenden des Reiches gegen Wien concentrisch zulaufen, können als Radiallinien angesehen werden.

Wir haben daher, nachdem wir uns den Nordwestbahnhof aus den auf Seite 81 angeführten Gründen aufgelassen denken, und seine Aufgabe den beiden Nachbarbahnhöfen, dem Nordbahnhof und dem Franz Josef-Bahnhof zugewiesen haben, folgende Radial-Bahnlinien:

1. Die Kaiser Franz Josef-Bahn,
2. die Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
3. die Aspangbahn,
4. die Staatsbahn,
5. die Südbahn,
6. die Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Die Tracén dieser sechs Bahnen müssen mit einander behufs Transitoverkehres in Verbindung gebracht werden.

Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, dass in Zukunft keine weiteren Hauptbahnhöfe in Wien für den Verkehr der Hauptstadt mit den Provinzen und dem Auslande nothwendig sein werden. Sollten neue, nach Wien zu führende Bahnen im Reiche gebaut werden, so können sie ganz gut auf die bestehenden Hauptbahnhöfe einmünden. (Es hat sich ja schon gezeigt, dass der Nordwestbahnhof ein Zuviel war). Es ist aber Vorsorge zu treffen, dass die Hauptbahnhöfe vergrössert werden können, schon einmal aus obigen Gründen, und weiters, weil ja der Verkehr immer mehr und mehr zunimmt.

Um ein Vergrössern zu ermöglichen, ist derzeit schon das Areal der Bahnhöfe zu erweitern, und nicht allein diese, sondern auch die Bahnkörper der genannten sechs Hauptbahnen müssen ausgiebig verbreitert werden.

Wir denken uns, dass für die Zukunft die genannten Bahnen mit folgender Geleisanordnung innerhalb des Weichbildes der Stadt und entsprechend weiter hinaus geführt werden müssen:

1 Doppelgeleise für den internationalen Verkehr (derselbe muss ja bei noch so grosser zeitweiliger Ueberlastung der Bahnen prompt durchgeführt werden können). 1 Doppelgeleise für den Frachtenverkehr und 2 Doppelgeleise für den Localverkehr, der durch den Anschluss der Stadtbahn an die Hauptbahnen und durch die Einführung des Zonentarifes in nicht zu ferner Zukunft ein ganz gewaltiger werden wird. Wir erweitern daher die bestehenden Bahnkörper der genannten Hauptbahnen auf eine Breite von 40^m; für die Aspangbahn werden 30^m genügen.

Für die Stadtbahn sind im Regirungsprojecte folgende Radiallinien vorgesehen:

7. Die Wienthallinie,
8. die Linie Heiligenstadt—Augartenbrücke,
9. die Linie Dornbach—Volksgarten,
10. die Linie vom Südbahnhofe und vom Centralviehmarkt zum Schwarzenbergplatz.

(Die Kreis-Bahnlilien.)

Von Seite der Regierung sind folgende Kreislinien zur Ausführung in Aussicht genommen.

1. Die Vororte-Bahnlilie. Heiligenstadt—Penzing. Hier schliesst sich die Verbindungsbahn Penzing—Hetzendorf an, und von da aus die Donauländebahn, welche den Wienerberg in grossem Bogen umkreist, oberhalb Kaiser-Ebersdorf den Donaucanal überbrückt und weiter am rechten Donauufer stromaufwärts als Donau-Uferbahn bis zur Nordwestbahnbrücke führt, und von hier wieder die Station Heiligenstadt erreicht.

2. Die Gürtellinie, welche ebenfalls von der Station Heiligenstadt ausgehend, längs der Gürtelstrasse mit Anschluss beim Westbahnhofe bis zum Matzleinsdorfer Bahnhofe der Südbahn führt und dort sich gabelnd einerseits zur Station Meidling, andererseits in die Verbindungsbahn Meidling—Praterstern einmündet. Vom Praterstern wird diese Linie sodann als Donaustadt-Linie um den Nordbahnhof herum durch die Donaustadt wieder zur Station Heiligenstadt geführt.

3. Die Ringstrassen-Bahnlilie, welche die Innere Stadt umsäumt und längs des Canales Donaucanallinie genannt wird.

Diese im Regirungsprogramme vorgesehenen Linien wollen wir beibehalten, jedoch folgende Ergänzungen proponiren:

1. Wir geben der Vorortebahn eine Ergänzung, indem wir sie beiderseits auf das linke Donauufer gehen und dem Bogen des alten Donaubettes folgen lassen. Einestheils dient diese Träçe zum Aufschluss der seinerzeit am linken Donauufer entstehenden Zone der Aussenorte, andernteils ist sie für die von uns am alten Donaubette projectirten Schifffahrts- und Hafenanlagen, von denen im nächsten Capitel die Rede sein wird, wichtig. Die Träçe dieser Linie geht folgendermassen:

Sie verlässt die Donauländebahn beim Winterhafen am Ausflusse des Donaucanals in die Donau, übersetzt hier letztere, führt im Bogen durch die zukünftigen Aussenorte-Zonen am linken Donauufer zur Station Stadlau der Staatsbahn, umkreist das alte Donaubett und schliesst sich bei Floridsdorf gabelnd an die Nordbahn an. Somit ist der äussere Kreis vollkommen geschlossen.

2. Weiters projectiren wir eine Bahnlilie durch das Vororteggebiet am Südabhänge des Wienerberges, eine Träçe, die hier sehr nothwendig werden wird, weil auf diesem Territorium sicherlich grosse Industrie- und Fabriks-Viertel entstehen werden. Diese Linie bildet eine Fortsetzung der Gürtellinie und beginnt bei der Gabelung derselben in der Nähe des Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofes, unterfährt denselben, geht beim neuen Franz-Josef-Spital vorüber, durchschneidet den ausgebauten X. Bezirk innerhalb dessen Peripherie beim Volksring und schliesst sich, dem Terrain anschmiegend, an die Linien der Staatsbahn und der Aspangbahn an und führt auf der nach Nordosten gehenden Träçe der Staatsbahn zu den grossen Simeringer Hafenanlagen. Schliesslich bildet sie auch eine Zufahrt zum Central-Friedhofe. Es ist somit ein Anschluss mit den genannten Hauptbahnen erzielt.

3. Unbedingt ist die von dem Oberingenieur Herrn Anton Waldvogel vorgeschlagene Verbindung der Donaustadtlinie mit der Gürtellinie durchzuführen, damit nicht alle Kreislinien nach Heiligenstadt zusammenlaufen, was ein grosser Kraft- und Zeitverlust und entschieden dem Zwecke der Stadtbahn, die verschiedenen Stadtheile in kürzeste Verbindung zu bringen, zuwiderläuft. Die Träçe dieser Abzweigung beginnt bei der Haltestelle Stromstrasse, geht im Bogen zum Donaucanal, übersetzt denselben und mündet bei der Haltestelle Leibenfrostgasse in die Gürtellinie ein.

4. Am Abhange des Wienerwaldes ist ein so prächtiges Terrain zur Entwicklung von Sommerfrischen-Anlagen, welche gewiss gefördert würden, wenn Bahnverbindungen den Verkehr mit der Stadt zu einem raschen machen würden. Wir projectiren daher, anschliessend an die Vorortebahn und an die Radiallinie Dornbach—Volksgarten, eine Schleife, welche die Sommerfrischen um den Michaelerberg in beste Verbindung mit dem Verkehrsnetze der Stadtbahn bringt. Diese Linie führen wir ausserhalb der Station Grinzingerstrasse der Vorortelinie, längs des Krottenbaches zu den Ortschaften Sievring, Pötzleinsdorf, Salmannsdorf und Neustift am Walde, wo sich die Träçe nach Neuwaldegg wendet, nach Dornbach geht und sich gabelnd den Stationen Hernals und Weinhaus der Vorortelinie anschliesst.

5. Von grösstem Vortheile wird es sein, wenn die Radiallinien der Stadtbahn durch die Innere Stadt führen. Wir plaidiren daher für die von dem offiziellen Programme in Aussicht gestellten zwei Träçen durch die Innere Stadt, und zwar eine von der Elisabethbrücke unter der Kärnthnerstrasse zum Stefansplatz und weiter unter der Rothenthurmstrasse zur Station Ferdinandsbrücke der Donaucanallinie führend, die zweite von der Station Schottenring der Ringstrassenlinie unter der Freyung, dem Hof, Graben zum Stefansplatz führend. Diese Linien sind selbstverständlich im Untergrunde zu führen. (Von der Legung einer Träçe Stefansplatz—Hauptzollamt sehen wir ab, weil wegen der Niveau-Unterschiede entweder umgestiegen werden müsste, oder die aufsteigende Träçe sehr den Stadttheil zerschneiden würde.

6. Wie aus unserem Plane ersichtlich ist, haben wir zu den von uns projectirten grossen Hafenanlagen an der Donau und am Canal Anschlüsse an das gesammte Eisenbahnnetz projectirt; von der früher erwähnten Linie um das alte Donaubett sind Schleppgeleise in der nöthigen Anzahl zu den einzelnen Hafensubjecten projectirt. Die auf der Donau-Insel errichteten Hafenanlagen sind sowohl mit der Nordbahn, als auch mit der Staatsbahn, somit durch diese mit sämmtlichen Bahnen in Verbindung gebracht.

7. Den Nordwestbahnhof haben wir uns aufgelassen gedacht, und die Träçe dieser Bahn einestheils über die Nordwestbahnbrücke zum Franz Josef-Bahnhof, anderentheils bei Floridsdorf auf die Träçe der Nordbahn geführt. Auf der Donauinsel haben wir einen Central-

Frachtenbahnhof für die Hafenanlage geschaffen, der zugleich als grosser Rangirbahnhof zu dienen hat.

Durch das vorstehend erklärte Eisenbahnnetz wird unseres Erachtens dem für den Eisenbahnverkehr aufzustellenden Programme vollauf Genüge geleistet, und zwar nicht sowohl für den Personenverkehr als auch für den Frachtenverkehr, somit auch für die Approvisionnement Wien's.

Nachdem das Netz des Eisenbahnverkehres im Stadtgebiete von Wien festgestellt ist, handelt es sich um die Frage, wie sind die neuen Bahnanlagen durchzuführen? Wir meinen nicht von dem eisenbahntechnischen und finanziellen Standpunkte, deren Erörterung nicht in den Rahmen dieser Arbeit passt, sondern von dem sanitären und künstlerischen Standpunkte.

Von sanitärem Standpunkte ist entschieden ein Betrieb durch solche Motoren vorzuziehen, welche wenig oder gar keine Rauchentwicklung im Gefolge haben, das wäre erstens für die Nachbarschaft der Träçen und zweitens für das Personal und die Passagiere der vielfach durch Tunnels gehenden Bahn von nicht zu unterschätzendem Vortheile.

Von dem künstlerischen Standpunkte ist der Bau der mitten durch die Stadttheile gehenden Bahnlilien, welche abwechselnd als Hochbahn, im Einschnitte und als Tiefbahn geführt werden sollen, eine höchst wichtige Frage für das architektonische Gesamtbild Wien's. Es ist dies eine Frage, die wohl werth ist, einem eigenen Studium unterworfen zu werden. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn nach Feststellung der Träçen durch die Eisenbahn-Ingenieure ein Wettbewerb behufs künstlerischer Ausgestaltung der Stadtbahnlilien und deren Bahnhöfe ausgeschrieben werden würde. Die Preisausschreibung für den General-Regulierungs-Plan verlangt zwar Detailvorschläge für eine schönheitlich entsprechende Durchführung der Verkehrsanlagen, aber das geht ja weit über den Rahmen einer Generalarbeit hinaus. Nur ein engerer Wettbewerb wird ein befriedigendes Resultat geben.

Einer besonderen Fürsorge werden die Stadt-Bahnhöfe im Inneren der Stadt unterzogen werden müssen; insbesondere im I. Bezirk und am Ring. Die Idee, hier Bahnhöfe zu errichten, ist an und für sich schon befremdend, und die Durchführung ist in der That eine Aufgabe, die sehr heikel ist. Vor der Oper, am Stefansplatz ein

Bahnhof! — Das schaut anfangs sehr gefährlich aus, wenn es auch nicht so ist. Wir denken uns nämlich nicht, dass diese Bahnhöfe oder Haltestellen ähnlich wie die Wartehäuschen oder Pferdestände der Tramway auf die Plätze oder Strassen gestellt werden, sondern dass sie, respective die Zugänge zu ihnen, in die Häuserblocks hinein verlegt werden müssen; beispielsweise, dass die Haltestelle vor der Oper in den Heinrichshof und die Haltestelle am Stefansplatz in die Häuser Nr. 8, 8a oder 9, 10, 11 dieses Platzes gelegt werde. Anders ist nach unserer Ansicht eine glückliche ästhetische Lösung dieser Frage schwer zu finden.

Capitel VII.

Der Verkehr auf Wasserstrassen.

Wien ist durch seine Lage an dem gewaltigen Donauströme und dessen Abzweigungen, dem Donaucanal und dem alten Donaubett, wie prädestinirt für ein Emporium der Donauschiffahrt. Dass die Vorzüge der natürlichen Lage nicht zu dem gleichen Resultate geführt haben, wie bei anderen an grossen Strömen gelegenen Städten, liegt wohl in Verhältnissen verschiedener Natur, die zu erörtern hier nicht der Platz ist. Sehen wir einmal nach Pest, wo die Donau nicht in gleicher Entwicklung vorbeifliesst; wie vorzüglich ist hier deren Wasserstrasse ausgenützt! Wir wollen hoffen und wünschen, dass in Zukunft auch die Vorzüge der Lage Wien's entsprechend verwerthet werden, wozu wohl zwei Factoren sehr beitragen werden, nämlich die Anlage des Donau—Oder- und des Donau—Elbe-Schiffahrtcanales und die fertiggestellte Behebung des grossen Schiffahrtshindernisses am Eisernen Thore.

In Anhoffnung dieser Ereignisse wollen wir für unser Wien weitausblickende Vorkehrungen proponiren, um es zu ermöglichen, dass sich der Schiffahrtsverkehr mächtig hebe, dass Wien ein Handelsemporium ersten Ranges an der Donau würde.

Die Massnahmen hiefür sind folgende:

1. Aufrechterhaltung der Donau-Regulirung bei Wien mit dem Inundationsgebiete, welch' letzteres in keiner Weise verlegt werden darf, um die Gefahr von Ueberschwemmungen durch Hochwasser oder Eisgängen von Wien hintanzuhalten.

2. Ausnützung des Donaucanales, wie es das Regirungsprogramm durch Anbringung von drei Schleussen-Haltungen in demselben vorschlägt.

3. Ausnützung des natürlichen Donau-Hafengebietes, d. i. des alten Donaubettes, welches durch blosser Erweiterung und Vertiefung sich ganz vorzüglich zu Schiffahrtsanlagen aller Art eignet.

4. Einführung des projectirten Donau—Oder-Schiffahrtscanales in geeigneter Weise in die Gewässer der Donau.

5. Errichtung aller Art von Schiffahrtsanlagen für Personen- und Güterverkehr, als da sind: Landungsplätze, Umschlagplätze, Häfen, Winterhäfen, Magazine, Lagerhäuser, Elevatoren etc.

6. Organische Verbindung der genannten Anlagen, sowohl mit dem Eisenbahnnetze, als auch mit dem Strassenverkehrsnetze von Wien, um sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr mit ersteren in bestmögliche Verbindung zu bringen.

Nur wenn sämtliche Verkehrsanlagen organisch mit einander im Zusammenhange stehen und einander ergänzen, kann reger Handel und Wandel existiren.

Die von uns projectirten Schiffahrtsanlagen werden sich in zwei Gruppen gliedern lassen:

a) (Anlagen am rechten Ufer der Donau.)

Der durch Schleussen regulirte Donaucanal ist in der von der k. k. Donauregulirungs-Commission projectirten Weise beibehalten, und sind auch die Schleussen in ihrer Lage unverändert gelassen worden, und zwar liegt die erste Schleusse (Einlassschleusse) bei Nussdorf; die zweite unterhalb der Augartenbrücke, in der Nähe des Kaiserbades; die dritte oberhalb der Staatseisenbahnbrücke, die letzte am Ende des Donaucanales. Es entstehen daher durch die 4 Schleussen 3 Canalhaltungen.

Die Raschheit des Personenverkehres im Donaucanal wird durch die hergestellten Schleussen eine Einbusse erleiden, indem die Beförderung der Schiffe in die nächste Canalhaltung sehr viel Zeit in Anspruch nehmen wird. Es ist daher im Auge behalten worden, dass die Personen, welche die Donau stromauf- oder abwärts fahren wollen, zu den Hauptlandeplätzen am Donaustrom mittelst der projectirten Bahnanschlüsse gelangen können.

Der fixirte Wasserstand im Donaucanal von 0'50^m ober Null und die regulirte Wassergeschwindigkeit von 0'5—0'6^m per Secunde be-

günstigen im hohen Masse die Schifffahrt und lassen auf eine ausgedehnte Handelsthätigkeit in dem zu einen Hafen umgewandelten Donau-canal schliessen.

Was die einzelnen Canalhaltungen anbelangt, so wäre in der ersten derselben, unterhalb der Einlassschleusse bei Nussdorf noch ein Hafen-Bassin anzulegen, welches Unterkunft für kleine und mittlere Schiffe von den oberen Donauegenden bieten soll. Dieser Umschlagplatz eignet sich hauptsächlich für Holz- und Obsthandel. Der Verkehr in den einzelnen Canalhaltungen wird mittelst kleiner Dampfboote bewirkt werden.

Von der dritten Canalhaltung zweigt in's rechte Donaucanalufer der Simmeringer Hafen ab, mit einer Länge von 2500^m. Die Breite von 200^m desselben, sowie die angeordneten Bassins von 120^m Breite auf 200^m Länge, ferner die 60^m breiten Molos lassen einen günstigen Verkehr selbst mit grossen Schiffen zu.

Es ist in Aussicht genommen, dass dieser Hafen die südlichen Vororte und Vorstädte und deren Fabriksviertel mit Kohle reichlich versehen könne.

Hier werden Schiffe von den unteren und oberen Donauegenden bequem Unterkunft finden und ihre Güter verladen können. Dass auch hier die zugehörigen skizzirten Lagerhäuser, Elevatoren, Magazine etc., sowie die Verbindungen mit dem Eisenbahnnetz nicht fehlen dürfen, ist selbstredend.

Denselben Wasserspiegel wie die dritte Canalhaltung, besitzt der in das linke Ufer des Donaucanals sich erstreckende Winterhafen, der zum Theil heute schon besteht. Damit derselbe den späteren Verkehrsbedingungen entspreche, muss er eine Erweiterung erfahren, und zwar dadurch, dass der schmale Damm in einer Länge von 2200^m ganz entfernt werde.

Am Ufer des Handels-Kai werden 3 Hafen-Bassins projectirt, ferner wird der Winterhafen gegen den Prater hin mit einer circa 1000^m langen Riva abgeschlossen.

Die Einfahrt und Ausfahrt in diese grosse Haltung, welche aus dem Donaucanal selbst, dem Simmeringerhafen und dem Winterhafen besteht, wird durch eine Schleusse mit 6 Kammern bewirkt. Der Betrieb wird so geregelt, dass stets gleichzeitig 3 Schiffe in den Winterhafen gelangen und 3 Schiffe wieder in den Donaustrom ausfahren können.

Diese grossen besprochenen Hafenanlagen dienen dazu, um die Anlagen auf der Donauinsel beim alten Donaustrom, theils vom Verkehre zu entlasten, theils die südlichen und südwestlichen Bezirke mit Gütern aller Art, namentlich mit der hier aufgestapelten Kohle, rascher zu versehen.

Das rechte Stromufer der Donau selbst hätte späterhin in viel ausgedehnterem Masse als Umschlagplatz für Güter zu dienen, als es heute der Fall ist, und würde die in Betracht gezogene Länge, nämlich vom Sporn bei Nussdorf bis zum Handels-Kai an der Donaucanalmündung genügen, dem später zu erwartenden Verkehre im vollsten Masse gerecht zu werden. Hiezu kommt noch eine geräumig projectirte Personen-Station für den Dampfschiffahrtsverkehr unterhalb der Kronprinz Rudolph-Brücke angelegt, weil hoffentlich im erweiterten Wien der Personenverkehr auf der Donau ein intensiverer werden wird. Dies wird in erster Linie dadurch bewirkt, dass verbesserte Dampfschiffe verkehren werden, welche die Fahrzeit insbesondere stromauf abkürzen und in zweiter Linie durch bessere Verbindung der Schifffahrtstationen mit den übrigen Verkehrsanstalten.

Es wird nöthig sein, noch zwei weitere Dampfschiffahrts-Hauptstationen zu errichten, für den Norden und Südosten Wien's, welche mittelst Peripherie-Linien des Eisenbahn-Verkehrsnetzes leicht zu erreichen sein werden. Die geeignetsten Stellen hiezu sind einerseits in Nussdorf, wo sich heute bereits ein Landungsplatz befindet, andererseits am Handels-Kai nahe an der Donaucanalmündung.

b) (Anlagen am linken Ufer der Donau.)

Zur Hebung des zu erwartenden ausgedehnten Verkehrs auf der Donau ist das alte abgebaute Donau-Bett, welches nur unbedeutende Verbreiterungsarbeiten erheischt, wie erwünscht, weil dasselbe durch Schleussenanlagen zu einer Canalhaltung hergerichtet, einen Transport der Güter in jeder Richtung gestatten wird. Zudem wurden noch die Einmündungsstellen des Donau—Oder-Canales oberhalb der Kagraner Brücke projectirt, damit dessen Verkehr directen Anschluss an die Verkehrsanlagen Wien's habe. An der Ein- und Ausfahrtstelle wird der Verkehr durch je 6 Schleusenkammern vermittelt, deren Ausmasse für die grössten Schiffe genügen sollen.

Die Einfahrtstelle befindet sich zwischen der Nordwestbahn- und Kaiser Franz Josef-Brücke, die Ausmündung oberhalb der Stadlauer Brücke.

Im Grundriss lässt sich dem bestehenden Arm am besten eine Kreisform anpassen mit einem Radius von 3000^m.

Die für den ungehinderten Verkehr nöthige Breite von 200^m kann überall leicht hergestellt werden, weil hiezu nur wenige Verbreiterungsarbeiten nöthig sind.

Neu hergestellt werden die für den Handel wichtigen Hafen-Bassins für die bequemere Umladung der Güter, und wird das ausgehobene Erdmaterial zur Anschüttung der tiefer liegenden Partien der Insel bei Kaisermühlen verwendet.

Die Einmündung des Donau—Oder-Canales denken wir uns nicht in den Hauptstrom, sondern in den erweiterten Donauarm, weil in dessen geschützten Wasserspiegel die Einfahrt gewiss sicherer stattfinden kann, als in die grosse Donau, und im Arm alle nöthigen Anlagen bestehen. Die Einmündung erfolgt deltaförmig durch 2 Arme, wodurch die Verkehrsrichtung Donau auf- oder abwärts eingeschlagen werden kann.

An vorerwähnten, für den Güterverkehr nöthigen Hafen-Bassins werden folgende projectirt:

Als Hauptumschlagplatz für Kohle, welche hauptsächlich der Donau—Oder-Canal zuführen wird, würden einstweilen 3 Hafen-Bassins nöthig sein, mit der Begründung, dass die Beschickung des nördlichen und westlichen Gebietes von Wien mit Kohle von hier aus am leichtesten möglich sein wird. Unmittelbar ober- und unterhalb der Kagraner Brücke sind Hafen-Bassins nöthig für solche Naturproducte, welche theils aus den oberen Donaugegenden, theils vom Donau—Oder-Canal kommend, in Wien verwendet werden sollen.

Zwischen den Einmündungsstellen des Canals sind 2 Dock-Hafen projectirt, welche mit allen Einrichtungen ausgerüstet werden, um den mit Havarie ankommenden Schiffen gesicherte Unterkunft bis zur vollständigen Instandsetzung bieten zu können.

Weiter unterhalb der Kagraner Brücke, am linken Ufer der grossen Canalhaltung, sind als Umschlagplätze für das Getreide ebenfalls drei Hafen-Bassins angeordnet worden, welche mit dem Bahnnetze entsprechend verbunden werden.

Bei zunehmendem Verkehre können leicht weitere Hafen-Bassins in die schon bestehenden Gruppen eingeschaltet werden.

Von allen Baulichkeiten, sowie von den besprochenen Hafenanlagen abseits, liegt nahe der Ausmündungsstelle der Hafen zur Aufnahme der ätherischen Oele und Petroleum mit den nöthigen Baulichkeiten versehen.

Schliesslich wird noch ein Winterhafen angelegt, welcher sich längs der Gemeinde Kaisermühlen hinzieht und mit der grossen Canalhaltung in Verbindung steht. Derselbe wurde ebenfalls in einer Breite von 200^m projectirt und mit allen Hilfsmitteln ausgestattet, um, gleich dem Winterhafen bei Kaiser-Ebersdorf, den Schiffen Gelegenheit zu bieten, die der Schifffahrt ungünstige Jahreszeit hier überdauern zu können.

III. Abschnitt. Die Verbauung.

Auf welche Art und Weise ein Stadtgebiet verbaut, d. h. ausgebaut wird, ist von grösster Wichtigkeit sowohl in wirthschaftlicher, socialer als auch hygienischer Hinsicht. Dass das rücksichtslose, blindwüthige Verbauen jedweden Fleckchens Baugrund mit fünf Stock hohen Miethhäusern bei der Erweiterung Wien's nicht platzgreifen darf, haben wir schon klargelegt (Siehe Seite 14). Wien soll nach einem wohlüberlegten Verbauungsplan ausgebaut werden.

In einer Grossstadt lassen sich bezüglich der Verbauungsart der Stadttheile drei Kategorien erkennen:

1. Wohnbezirke.
2. Geschäftsbezirke.
3. Industriebezirke.

In kleineren Städten ist nicht so sehr das Bedürfnis vorhanden, diese drei Kategorien zu gruppieren, in einer Grossstadt aber wohl. Dieses Bedürfnis der Sonderung hat folgende Ursachen:

Zum Wohnen will man Ruhe und Behaglichkeit haben, grosser Geschäftsverkehr und lärmende rauchende Fabriks- und Industrieanlagen in der Nähe wirken störend. Geschäftsviertel verlangen eine gewisse Concentration, frequente Verkehrslinien, den unmittelbarsten Verkehr mit dem Publicum. Industriebezirke und der grosse Handel verlangen viel Raum, die Nähe von grossen Verkehrsanlagen, wie Eisenbahnen und Wasserstrassen. Selbstverständlich lassen sich diese drei Kategorien nicht strikte absondern, sie werden sich mehr oder minder vermengen. Die Wohnviertel brauchen Geschäftsleute, letztere Wohnungen und Arbeitsstätten in der Nähe; und die Industriebezirke wieder Wohnviertel, insbesondere für die Arbeiter. Aber in allen

diesen drei Kategorien müssen Erholungs- und Vergnügungsbezirke, müssen Luftreservoirs, müssen ausgedehnte Flächen von grünem Land eingestreut sein.

Die Vertheilung der genannten Verbauung, die Disponirung der drei Kategorien im Stadtgebiete darf aber nicht willkürlich, sie muss naturgemäss, durch die örtlichen Verhältnisse bedingt, geschehen, so dass die Qualification sofort klar in's Auge springt.

Die Lage an Gebirgen, an Wasserstrassen, die vorherrschende Windrichtung, sowie bestehende menschliche Dispositionen, wie Traçen der Eisenbahnen, weiters die bestehende Verbauung geben hiefür die Directiven. Für Wien lässt sich die genannte Eintheilung leicht durchführen.

Die herrschende Windrichtung in unserer Stadt ist Nord und Nordwest. Diese Winde führen Wien die oconreiche Luft aus dem Wienerwalde zu. In dieser Richtung dürfen daher keine rauchenden Fabriks- etc. -Anlagen erbaut werden. Platz für solche ist in der entgegengesetzten Richtung Süd und Südost. Das ist die Haupt-Directive für den Verbauungsplan. In ganz vortrefflicher Weise sind die Grundlagen für die zukünftige Verbauung des Stadtgebietes von Wien durch den Beschluss des Wiener Gemeinderathes vom 24. März 1893 gelegt worden. Dieser Beschluss lautet:

„In Durchführung der §§ 71, 82 und 83 der abgeänderten „Bauordnung für Wien sind, insolange der General-Regulirungs-Plan „nicht besteht, folgende Bestimmungen einzuhalten:

„1. Die im beiliegenden Plane (Siehe Blatt VII) mit blauer „Farbe bezeichneten Gebietstheile, das sind: im II. Bezirke der „ganze am linken Ufer des Donautromes gelegene Theil, dann am „rechten Ufer die nördlich von der Franz-Josef-Jubiläumsbrücke ge- „legene Spitze der Brigittenau, der oberhalb der Kronprinz-Rudolfs- „brücke zwischen der Nord- und Nordwestbahn und der Donau ge- „legene Theil, mit Ausnahme eines Streifens zwischen der Vorgarten- „strasse und der Hochstrasse zunächst der Kronprinz-Rudolfstrasse; „die Fläche längs der Donau unterhalb der Kronprinz-Rudolfbrücke „und die südöstlich vom Rennplatze gelegene Inselspitze; im III. Be- „zirke der Erdbergermais zunächst dem Schlachthause, mit Ausnahme „von Streifen längs der projectirten Gürtelstrasse; im X. Bezirke die „äusseren Theile desselben jenseits der Wasserscheide am Wienerberge „mit Ausnahme von Streifen längs der Humberger-, Laxenburger- und „Triesterstrasse und dem Laaerwäldchen; im XI. Bezirke das ganze

„Gebiet desselben mit Ausnahme von Streifen längs der Gürtelstrasse
„und den Strassen nach Schwechat und Albern, dann dem Dreiecke
„zwischen der Staatsbahn, der Schlachthausbahn und der Hauptstrasse,
„dem Theile zwischen der Hauptstrasse, dem Neustädtercanale und
„der Feldgasse und endlich den Gebieten um das Laaerwäldchen,
„um den Centralfriedhof und um das Neugebäude; im XIX. Bezirke
„der Theil zwischen dem Donaucanale einerseits und der Ostgrenze
„der Meteorologischen Reichsanstalt, der Beethovengasse, der Wein-
„berggasse, dem Hohlwege und der Eichelhofgasse andererseits, werden
„im Sinne des §. 71 B. O. vorzugsweise für die Anlage von Industrie-
„bauten bestimmt.

„2) In den im beiliegenden Plane mit gelber Farbe bezeichneten
„Gebietstheilen, das sind im II. Bezirke die Streifen nördlich und
„nordöstlich des Praters, in der Tiefe eines Häuserblockes; im X.
„und XI. Bezirke ein Streifen um das Laaerwäldchen und Theile an
„den Strassen nach Albern und Schwechat; im XII. Bezirke der
„äussere Theil mit dem Tivoli, Altmannsdorf und Hetzendorf; im
„XIII. Bezirke das ganze Gebiet desselben mit Ausnahme von Theilen
„von Penzing, Baumgarten und Breitensee nächst der Hütteldorfer-
„strasse, der Poststrasse und dem Frachtenbahnhofe; im XVI., XVII.,
„XVIII. und XIX. Bezirke die äusseren Theile begrenzt von der
„Montlearstrasse und der Verlängerung derselben, dem Alsbach, den
„Friedhöfen von Hernals und Währing, dem südlichen und östlichen
„Rande der hohen Warte und dem verbauten Theile von Nussdorf —
„wird mit Bezug auf §. 82 B.-O. die Art der Verbauung mit Wohn-
„häusern in der Weise bestimmt, dass erstens dieselben ausser einem
„bewohnbaren Erdgeschosse (Parterre oder Tiefparterre) nicht mehr
„als höchstens zwei Stockwerke erhalten dürfen, wobei ein Mezzanin
„als Stockwerk zu rechnen ist, jedoch einzelne über diese Geschosse
„hinausragende Gebäudetheile, wie Thürme, Giebel und dergleichen
„nicht zu beanstanden wären, und dass zweitens diese Wohnhäuser
„in der Regel, insoferne sie nicht in bereits bestehenden Strassen oder
„Plätzen mit geschlossener Bauweise liegen oder mit Rücksicht auf
„die Parcellentheilung nur in einer solchen Bauweise zulässig sind,
„freistehend auszuführen sind.“

Zur Ergänzung und weiteren Erklärung von Blatt VII theilen wir mit, dass die mit der dunkleren rothen Farbe bezeichneten Gebietstheile der § 42 inclusive Absätze 1 bis 7 der Bauordnung (Maximalhöhe 5 Stockwerke), und für die mit der lichterem rothen

Farbe bezeichneten Theile der § 42 exclusive Absätze 1 bis 7 der Bauordnung (Maximalhöhe 3 Stockwerke), für eine weitere Verbauung platzzugreifen haben. Die grüne Farbe bedeutet Anpflanzungen und Wald.

Zur Klarstellung seien hier die angezogenen Paragraphen der Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien (Gesetz vom 26. December 1890, Nr. 48 L.-G.-B.) angeführt:

„§ 42. Die Höhe der Wohnhäuser bis zur obersten Gesimskante
„soll in der Regel 25 Meter nicht übersteigen; der Fussboden des
„obersten Stockwerkes darf aber niemals höher als 20 Meter über
„dem Strassenniveau liegen.

„Bei abfallendem Terrain sind diese Höhen vom höchsten Niveau-
„punkte des Terrains zu bemessen. Wohnräume sollen licht und ven-
„tilirbar sein. Die lichte Höhe sämtlicher Wohnlocalitäten muss bei
„geraden Decken wenigstens 3 Meter betragen. Bei nicht geraden
„Decken wird diese Höhe nach dem verglichenen Maasse gerechnet,
„so dass der Luftraum dieselbe Grösse erhält, wie bei geraden Decken
„mit 3 Meter lichter Höhe.

„Wohnhäuser dürfen nicht mehr als fünf Geschosse erhalten,
„wobei Erdgeschoss und allfälliges Mezzanin einzurechnen sind.

„Untertheilungen der Erdgeschosse können von der Baubehörde
„unter der Bedingung gestattet werden, dass jede der hierdurch ent-
„stehenden unteren und oberen Abtheilungen eine lichte Höhe von
„mindestens 3 Meter erhält.

„Die vorstehenden Bestimmungen über Haushöhe und Geschoss-
„zahl und Geschosshöhe haben in den Bezirken XI—XIX nur für die
„von dem Gemeinderathe zu bezeichnenden Hauptstrassen und Plätze
„Geltung. In den übrigen Gebietstheilen dieser Bezirke, soferne nicht
„besondere Bestimmungen getroffen sind (§§ 71, 82, 83), dürfen die
„Wohnhäuser in der Regel ausser dem Erdgeschoss nicht mehr als
„drei Stockwerke enthalten, wobei auch ein allfälliges Mezzanin als
„Stockwerk zu rechnen ist. Sämtliche Localitäten müssen in diesen
„Wohnhäusern bei geraden Decken im Lichten wenigstens 2·6 Meter
„hoch sein, und ist bei nicht geraden Decken diese Höhe nach dem
„vergleichenen Maasse zu berechnen.“

„§ 71. Unter Industriebauten werden im Gegensatze zu Wohn-
„gebäuden alle Fabriken, Werkstatteengebäude und Lagerräume ver-
„standen.

„Dem Gemeinderathe bleibt es vorbehalten, einzelne, genau abzugrenzende Gebietstheile vorzugsweise für die Anlage von Industriebauten zu bestimmen. Die Industriebauten werden nach ihrer Lage in 1. isolirt stehende und 2. nicht isolirt stehende eingetheilt.“

„§ 82. Dem Gemeinderathe bleibt es vorbehalten, für einzelne abzugrenzende Gebietstheile die Art der Verbauung mit Wohnhäusern in der Weise zu bestimmen, dass dieselben in geschlossenen Fronten mit Vorgärten, oder einzeln stehend mit oder ohne Vorgärten, errichtet werden sollen, sowie auch hierbei die Breite der Vorgärten, den zwischen den einzelnen Gebäuden mindestens zu belassenden Zwischenraum, die geringste und grösste Höhe und die Geschosszahl der Häuser festzusetzen.“

„§ 83. Dem Gemeinderathe steht es auch zu, die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Erleichterungen von den Bestimmungen der Bauordnung ganz oder theilweise für einzelne genau abzugrenzende Gebietstheile für die Dauer von je 10 Jahren eintreten zu lassen.

„Die Zugestehung von Erleichterungen kann jedoch innerhalb dieser Frist abgeändert oder wieder zurückgenommen und die Anwendung der allgemeinen Vorschriften der Bauordnung beschlossen werden. Die gleichen Erleichterungen können auch über Einschreiten eines Bauwerbers von Fall zu Fall für einzelne Bauführungen vom Stadtrathe zugestanden werden, wenn die Lage des Baugrundes hierzu geeignet erkannt wird.“

Im Grossen und Ganzen kann der mitgetheilte Verbauungsplan für unser Project beibehalten bleiben. Doch wären folgende Modificationen nothwendig, welche aber keineswegs dem ganz vortrefflich aufgestellten Principe zuwiderlaufen.

1. Wäre das für unseren Volksring zu reservirende Terrain von jedweder Verbauung auszuschliessen und nur nach unserem Vorschlage zu benützen.

2. Würden selbstverständlich die von uns für grosse Eisenbahn- und Schiffahrtsanlagen nothwendigen Territorien aus dem Verbauungsterrain wegfallen.

3. Die vorgeschlagene Verbauung im Prater würden wir nur für die längs des Donaufers nothwendigen Schiffahrtsanlagen, und da nur in der geringsten Breite gutheissen, eine weitere Verbauung für Wohnzwecke jedoch unbedingt perhorresciren, insbesondere gegen den

Donaucanal. Gegen die Anlagen an der Donau ist der Prater nicht offen zu halten, sondern ähnlich anderen öffentlichen Gärten einzufrieden.

Wollen wir kurz die Art der zukünftigen Verbauung Wien's recapituliren, so finden wir: in der Inneren Stadt und in den Vorstädten dichte Verbauung; erstere das Centrum der Geschäftswelt, der Sitz der staatlichen und städtischen Behörden und Aemter. Auch in Wien weist die Statistik nach, dass die Altstadt an Bevölkerung immer mehr abnimmt. Das ist bedingt durch die Zunahme der Geschäftslocalitäten daselbst, welche successive die Anzahl der Wohnparteien vermindern. In den Vororten sehen wir weniger dichte Verbauung; die westlichen sind mehr Wohnzwecken, die südlichen mehr Industriezwecken gewidmet. Insbesondere am Wienerberge werden sich riesige Flächen für solche Anlagen ergeben. Wir haben daher auch dieses Gebiet mit noch einer Bahnlinie durchzogen, bei Simmering eine grosse Hafenanlage geschaffen. Nach unserem Projecte zieht sich mitten durch die Industrieviertel der Volksring, eine dringende Nothwendigkeit für die Bewohner dieser riesigen ausgedehnten Gebiete. Der Volksring schliesst die Vororte gegen Westen ab, und über ihn hinaus liegt an den Geländen des Wienerwaldes von Nussdorf bis nach Baumgarten ein prächtiges Gebiet für Anlagen von Villegiaturen in grossem Massstabe. Hier und im Gebiete von Speising, Lainz und St. Veit denken wir uns Landhäuser und Cottage-Anlagen in ausgedehntem Masse, aber nicht in der gedrängten Anlage, wie im Währinger Cottage, sondern eine prächtige Sommerfrischen-Anlage mit grossen Gärten und Parks; jede dichte Verbauung sei hier ausgeschlossen und die bestehenden Wälder unbedingt zu erhalten. Diese Anlagen sollen denen zu Gute kommen, die genöthigt sind, im Sommer in Wien zu bleiben. Hier werden sie Abends in der reinen frischen Luft des Wienerwaldes Erquickung und Erholung von der Hitze des Tages finden, ohne bemüsst zu sein, den Sommeraufenthalt durch täglich stundenlange Fahrten in Stellwägen und in durchglühten Eisenbahnwaggons in die weiter gelegenen Sommerfrischen zu erkaufen. Die kommende Stadtbahn soll das Aufblühen dieser Anlagen ermöglichen, indem sie die schnellste Verbindung mit allen Theilen der Stadt bietet. Wir haben uns zu diesem Behufe die Stadtbahnlinie Dornbach—Salmansdorf gedacht. Nach Bewährung derselben werden gewiss andere nachkommen. Eine ähnliche Anlage hat Pest auf seinem Schwabenberg. Wie prächt-

tig erholt man sich in den schönen Anlagen nach des Tages Hitze, wenn einen Abends die Bergbahn in kurzer Zeit hinaufträgt

Was die Strassen im Stadtgebiete anbelangt, so muss deren Breite von dem auf's engste gehaltenen Ausmasse in der Inneren Stadt successive in den Vorstädten, Vororten und Aussenorten breiter werden und immer mehr der Bepflanzung und der Anlage von Vorgärten Raum geben.

Es werden sich diesbezüglich drei Kategorien unterscheiden lassen:

1. Haupt-Radial- und Ringstrassen,
2. Diagonal- und Kreuzstrassen,
3. Nebenstrassen,

für welche in absteigender Linie die Breiten anzugeben sind, so zwar, dass in den neueren Stadttheilen folgende Grenzen der Breiten vorzuschlagen wären:

für Nebenstrassen 15—20^m,

für Diagonal- und Kreuzstrassen 20—25^m,

für Haupt-Radial- und Ringstrassen 25—30^m,

weitere Ausmasse wären für Luxusstrassen anzuwenden, z. B. für den Wienthal-Boulevard.

Strikte ist der Forderung nachzukommen, dass bei Neuanlagen von Strassen deren Breiten bei Verbauung in geschlossener Front mindestens mit dem Ausmasse der grössten Höhe der in Aussicht zu nehmenden Bauten dimensionirt werden.

Die dichte geschlossene Verbauungsart des Stadtkernes soll gleichfalls successive gegen die Peripherie abnehmen und sich immer mehr dem ländlichen Charakter, das heisst, der offenen Bauweise nähern.

Die Maschen des Strassennetzes sind die Strassen, welche die Baublöcke umschliessen. Der letzteren Grösse ist in den neu anzulegenden Stadttheilen je nach der Bestimmung derselben anzunehmen. Für Wohnviertel werden sich Blöcke von 50—60^m Tiefe und 120^m Länge; für Fabriks- und Industrie-Anlagen solche von 100^m Tiefe und 200^m Länge; für Privathäuser mit Gärten von 80^m Tiefe und 160^m Länge; endlich solche für Arbeiterwohnungen von 35^m Tiefe und 100^m und mehr Breite eignen. Bemerket sei, dass die Tiefe immer aus der Länge zweier, gegen einander gekehrter Grundstücke, besteht. Es wird am Besten

sein, wenn die Bestimmung der Ausmasse der Strassen und Häuserblocks sich die Gemeinde-Verwaltung mit dem Stadtbauamte vorbehalten. Unser Plan im Massstabe von 1 : 2880 zeigt unsere Vorschläge für die Breiten der einzelnen Verkehrslinien. Besonders in der Inneren Stadt dürften unsere Ausmasse die richtigen sein.

Wie wir uns das engere Strassennetz in den neu zu verbauenden Stadttheilen denken, weist Blatt I, Figur 5, auf. Das Gerippe dieses Schemas ist das im Blatt I, Figur 4 gezeigte Element unseres Verkehrssystems und sind daselbst verschieden gestaltete Plätze für die Errichtung von Monumentalbauten und Parkanlagen angegeben. Je nachdem die betreffenden Stadtgebiete verbaut werden sollen, werden sich die engeren Maschen des Strassennetzes nach der Grösse der erforderlichen Baublöcke gestalten.

Das in diesem Schema gezeigte Princip lässt sich, nachdem die Hauptverkehrslinien gegeben sind, leicht auf alle unausgebauten Theile der Stadt anwenden, wenn selbe auch nicht immer die Rechteckform haben.

Zum Schlusse wollen wir noch einige Worte über die Vertheilung der wichtigsten Gebäude-Kategorien im Stadtgebiete sagen. Es sind zu unterscheiden:

1. Gebäude, welche in das Centrum der Residenz gehören. Das sind die Gebäude der Staats- und städtischen Behörden, der grossen Verkehrs- und Handelsanstalten, sowie der grossen Sammlungen: also Ministerien und andere kaiserliche und Staats- und Verwaltungsanstalten, Rathhaus, Banken, Parlament, Universität, Börse, Haupttelegraf- und Telefonämter, Feuerwehr-Centrale, dann Museen und Bibliotheken, endlich die grossen Hôtels und Gasthöfe etc.

2. Solche Gebäude, welche im ganzen Stadtgebiete vertheilt sein können: also die staatlichen und communalen Nebenämter, welche bezüglich der Verwaltung in den einzelnen Bezirken nothwendig sind, welche letztere gleichsam kleine Städte in der Grossstadt bilden und behufs Vermeidung von Zeitverlust auch gewissermassen ihre Centralanstalten haben müssen, also Nebenämter für Post, Telegraf, Telefone. Ferner gehören vertheilt Kirchen, Schulen und Badeanstalten, Spitäler, Theater, offene Märkte und Markthallen, Feuerwehr-Filialen, endlich Erholungsorte, Kinderspielplätze und Gärten.

Vertheilt können auch die Bahnhöfe der grossen Bahnen, selbstredend die der Stadtbahn sein.

3. Solche Anlagen, welche ganz gut ausserhalb der Stadt, oder an der Peripherie gelegen sein können: wie Kasernen, Exercirplätze, Gefängnisse, Siechen-, Irren- und Waisenhäuser, oder solche Gebäude und Anlagen, welche unbedingt ausserhalb des Stadt-Rayons gelegen sein müssen: Friedhöfe, Schlachthäuser, Viehmärkte, Glasfabriken und Poudrette-Fabriken, endlich Anstalten, welche üblen Geruch verbreiten und schliesslich besonders die Epidemie-Spitäler. Es wären derer in genügender Anzahl ausserhalb der Peripherie vertheilt zu errichten, damit in Zeiten der Gefahr die Kranken und Krankenwagen die Ansteckungsgefahr rasch aus dem Stadtgebiete entfernen könnten.

Erwähnt sei hier, dass alle zur Verbauung bestimmten Grundflächen der Kasernen und Friedhöfe, welche die Concurrenz-Ausschreibung aufzählt, und für welche unsere Pläne keine specielle Verwendungsart vorschlagen, im Sinne der in der Concurrenz-Ausschreibung angegebenen Art und Weise und unter Berücksichtigung der durch unser Project aufgestellten Principien zur Verbauung gelangen sollen.

IV. Abschnitt.

Die sanitären Anforderungen.

(Allgemeines und Besonderes.)

Bei diesem, für die zukünftige gesundheitliche Entwicklung Wien's hochwichtigen Capitel können wir nichts besseres thun, als auf die trefflichen Ausführungen von bewährten Capacitäten hinzuweisen, nämlich auf den Bericht, welchen der k. k. Hofrath, Herr Architekt Franz Ritter von Gruber mit Berücksichtigung einiger Modificationen des Herrn Professor Dr. Max Gruber in diesem Jahre an den k. k. obersten Sanitätsrath erstattet hat. Dieser Bericht enthält die Grund-Principien der sanitären Anforderungen an einen Regulirungs-Plan und können wir uns demselben nur vollkommen anschliessen. Die Ausführungen des Berichtes sind von eminenter Bedeutung; wir geben auszugsweise die wichtigsten Punkte desselben, wie folgt:

„Bei Stadterweiterungen müssen solche Vorkehrungen getroffen werden, dass allen Theilen der Bevölkerung ein gesundes Wohnen gesichert wird. Nach den gegenwärtig in den Städten bestehenden Baugesetzen wird fast allgemein ein so dichtes Uebereinanderreihen der Wohnungen angestrebt oder begünstigt, dass den Anforderungen an Licht und Luft schon bei den Wohnräumen der bemittelten Bevölkerung häufig nicht genügend entsprochen werden kann, noch weniger aber bei den von der ärmeren Bevölkerung, also am dichtesten bewohnten Räumen. Es ergeben sich hieraus Verhältnisse, welche in hygienischer Beziehung in hohem Grade bedenklich sind und denen bei dem weiteren Anwachsen der bewohnten Orte unbedingt so viel, als möglich vorgebeugt werden muss. In den am Umfange der grossen Städte hinzukommenden neuen Theilen müssen jene

„Fehler beseitigt werden. In grossen Städten muss darnach
 „gestrebt werden, jener weiten Räumlichkeit der Verbauung
 „näher zu kommen, welche in kleineren Orten heute noch zu
 „finden ist. Die Ausbreitung der Bewohner auf grössere Flächen
 „muss somit eines der Ziele sein, auf welche die neuen Bau-
 „ordnungen hinzuwirken haben. Der Bau von überbe-
 „völkerten Miethskasernen ist hintanzuhalten.
 „Bei der Erweiterung der Städte breiten sich diese auf Acker-
 „grund aus und da ist noch Gelegenheit, das Versäumte nach-
 „zuholen. Man soll für eine hygienisch gute Bau-
 „weise retten, was noch zu retten ist. Die jetzige
 „ungerechtfertigte Weiterausbreitung des Miethkasernenbaues
 „wird sich nur bekämpfen lassen durch die Aufstellung strenger
 „Bauordnungen und Baugesetze. — Jede aufgeklärte
 „Stadtvertretung wird es ebenso wie die
 „Landes- und Staatsverwaltung als ihre
 „heilige Pflicht erkennen, zu verhindern, dass
 „eine Verschlechterung der bestehenden Ver-
 „hältnisse eingeführt werde. Die Aufgabe neuer
 „Baugesetze wird es sein, durch ein aufmerksames Studium
 „der in den älteren Stadttheilen, in Bezug auf das Verhältnis
 „zwischen Haushöhe und Strassenbreite, in Bezug auf die Ge-
 „schosszahl und auf die Grösse der Höfe der Wohngebäude
 „vorfindlichen Sachlage, die Grenzen zu bestimmen, bis zu
 „welchen gegangen werden kann, ohne den bestehenden Grund-
 „besitz unverhältnismässig zu schädigen, ohne aber auch für
 „die Zukunft eine Verbauung zu ermöglichen, welche den sani-
 „tären Anforderungen Hohn spricht, wie dies z. B. bei der
 „Zulassung einer Verbauung bis 85% des einzelnen Grund-
 „stückes der Fall ist. Glücklich jene Orte, die von altersher
 „Strassen besitzen, welche von Häusern begleitet werden, deren
 „Höhe die Strassenbreite nicht übertrifft oder hinter derselben
 „zurückbleibt und in welchen sich Höfe befinden, die durch Grösse
 „auch rückwärtigen Räumen die ausgiebigste Erholung sichern.
 „Mögen sie diese Vortheile bewahren und es verhindern, dass
 „es die Befangenheit oder der Eigennutz der Hausbesitzer durch-
 „zusetzen vermag, dieselben zu beseitigen und damit die späteren
 „Bewohner in ihrem Gesundheitswohle empfindlich zu schädigen.
 „Man möge sich jene grossen Städte zum Vorbilde nehmen, die

„bei Auffassung ihrer Festungswerke sofort daran gingen, das
 „neu gewonnene Bauerrain für Gartenanlagen mit offener Bau-
 „weise zu bestimmen, welchem richtigen Vorgehen sie nicht nur
 „die heutige reizvolle Erscheinung ihrer äusseren Theile, sondern
 „auch günstige sanitäre Verhältnisse verdanken. Die Städte
 „sollen energisch den Bauwuchervon sich ferne
 „halten, der durch das Züchten des Miethkasernenbaues sani-
 „täre Uebelstände und ungerechtfertigte Werthsteigerung des
 „Grundes zur Folge hat. Auch in der Grossstadt darf die be-
 „dauerliche, unverhältnismässig weit getriebene Verbauung nur
 „im Stadtkern aufrecht erhalten bleiben, weil sie hier überhaupt
 „nicht mehr zu ändern ist, hier aber auch, theils mit Rücksicht
 „auf den bemittelten Theil der Bevölkerung, welchen dieser
 „Stadttheil der Mehrzahl nach aufnimmt, theils aber auch, weil
 „diese Stadttheile immer mehr zu Geschäftsvierteln werden und
 „daher, wie statistisch nachweisbar, in ihrer Bevölkerungszahl
 „zurückgehen, hygienisch weniger bedenklich ist, während an
 „den äusseren Theilen jene fehlerhaften Bestimmungen der
 „Bauordnung unbedingt beseitigt werden müssen, wenn man
 „nicht dem heutigen Stande der Wissenschaft und Erfahrung
 „in's Gesicht schlagen will. Aber auch das dringende Bedürfnis
 „der minder bemittelten Bevölkerung, im Umfange der Städte
 „menschenwürdige Wohnungen zu schaffen, führt zu dieser
 „Nothwendigkeit, denn wie können hier billige derartige
 „Wohnungen entstehen, wenn der Grundwerth nach der für
 „den Stadtkern gültigen Behandlungsweise bemessen werden
 „kann? Ganz unverantwortlich wäre es daher, auch für die den
 „Städten beigezogenen Vororte, bei welchen noch günstigere
 „bauliche Verhältnisse bestehen, ohne weiteres die für jene
 „geltenden Bestimmungen anzunehmen.“

„Leider ist heute noch eine durchaus ungenügende Vor-
 „bereitung hygienischer Kenntnisse zu beklagen.“

„Bei Aufstellung von Bauordnungen handelt es sich darum,
 „das Bild vor Augen zu haben, welches die be-
 „wohnten Orte in der Zukunft geben sollen, nicht
 „wie sie gegenwärtig sind; übersieht man dies, so kann die
 „Bauordnung sich weder den bestehenden Theilen organisch
 „anschmiegen, noch der Zukunft die richtige Bahn weisen. Auf
 „eine, ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse verfasste,

„verallgemeinerte Bauordnung gestützt, würden in der Zukunft
„die Städte ihr individuelles Gepräge vollständig verlieren und
„alle ganz gleichmässig zu Conglomeraten von Massen-
„quartieren werden, welche sanitär ebenso schädlich, als
„ästhetisch reizlos sein müssten. Es wäre von grösstem Vor-
„theile, wenn die Grundlehren der Gesundheitspflege zum Gemein-
„gute des Volkes gemacht würden und an den niederen und
„höheren Gewerbeschulen, sowie endlich an den technischen
„Hochschulen der hygienische Unterricht eingeführt und der Ge-
„sundheitstechnik in ihren verschiedenen Zweigen eine eingehenden
„Pfleger zu Theil werden würde.“

Bezüglich des Stadt-Regulierungs- und Erweiterungs-Planes besagt
der Bericht:

„Aus den statistischen Nachweisen über die Bevölkerung
„der Städte geht hervor, dass diese in steter Zunahme begriffen
„ist, die je nach örtlichen Verhältnissen wohl bald rascher, bald
„langsamer erfolgt, überall aber eine stetige Zunahme des
„Wohnungsbedarfes zur Folge hat, womit ein fortschreitendes
„Uebergreifen der Verbauung über die alten Grenzen der ver-
„bauten Stadttheile verbunden ist. Als erstes Mittel, rechtzeitig
„eine zielbewusste Vorsorge für eine sanitäre Entwicklung der
„Stadt zu treffen, muss die baldigste Aufstellung eines Stadt-
„regulierungs- und Erweiterungs-Planes bezeichnet werden. — Nur
„eine Theilung des Stadtgebietes in Zonen mit den besonderen
„Verhältnissen der letzteren entsprechenden Bestimmungen, kann
„den Anforderungen, die heute beim Städtebau gestellt werden
„müssen, Rechnung tragen. Hiebei wird es sich zuerst darum
„handeln, festzustellen, innerhalb welcher Grenzen der bestehenden
„Stadt es nicht mehr möglich ist, in den durch zu grosse Haus-
„höhe und durch zu dichte Verbauung der Höfe mit der Zeit
„entstandenen ungünstigen Wohnungsverhältnissen eine durch-
„greifende Verbesserung zu erzielen, abgesehen von jener, welche
„die Regulierung, Verbreiterung oder Durchbrechung von Strassen
„schaffen kann. Jene Grenzen werden meistens mit dem Umfange
„des alten Stadtkernes zusammenfallen, in welchem sich auch
„das geschäftliche Leben concentrirt. Daran wird sich eine Zone
„reihen, in welcher gegenwärtig eine so dichte Verbauung wie
„im Stadtkerne noch nicht, oder wenigstens noch nicht bedeutend,
„um sich gegriffen hat, in der aber die geschlossene Bauweise

„mit Rücksicht auf die Art der bereits durchgeführten Parcellirung
„und die dadurch bedingten bestehenden Grundwerthe aufrecht
„erhalten werden muss, in der aber auch durch entsprechende
„Bestimmungen der Bauordnung die gegenwärtig zu weit gehende
„Ausnutzung des Grundes, sowohl nach der Fläche, als auch
„nach der Höhe, eingeschränkt und dadurch eine wesentliche
„Verbesserung in den Wohnungsverhältnissen herbeigeführt werden
„kann. Dann sind jene Stadttheile zu umschreiben, in welchen
„die geschlossene Bauweise mit Vorgärten und die offene Bau-
„weise etwa schon Eingang gefunden haben und wo der Bestand
„derselben für die Zukunft sicherzustellen ist, sowie jene nur
„schütter oder noch nicht bebauten Theile der Stadtflächen,
„welche sich nach Lage und Umgebung besonders für die
„offene Bauweise eignen, wo diese also, durch bestimmte Vor-
„schriften für die Verbauung geregelt, und durch eine ent-
„sprechende Gestaltung der Baublöcke angebahnt werden soll,
„wobei aber nicht nur auf die Möglichkeit des Entstehens von
„landhausartigen Gebäuden des bemittelten Bürgerstandes, sondern
„auch von Wohnhäusern für Beamte und für Arbeiter zu achten
„ist. Ein vollständiges Ausscheiden der letzteren Gebäudegattun-
„gen aus den Wohnbezirken der bemittelten Bevölkerung wäre
„ebenso aus praktischen Gründen unthunlich, als auch social
„schädlich. Die Möglichkeit des Aneinanderschliessens von kleinen
„Wohnhäusern zu Gruppen bei Aufrechthaltung der Vorgärten,
„wird also in diesem Stadtbezirke zu wahren und bei Ermittelung
„der Wohnbezirke, besonders auch auf das in hygienischer Be-
„ziehung ungemein wichtige Bedürfnis nach Ruhe der angestrengt
„geistig oder physisch thätigen Personen zu achten sein.“

„Die Bildung eines die ganze Stadt mehr
„oder weniger umschliessenden, nach offener
„Bauweise angelegten Gürtels würde somit als
„ein bedeutender Vortheil zu bezeichnen sein. ||
„Ebenso ist es aber möglich, dass Gebiete mit offener Bauweise
„zwischen solchen mit geschlossener eingreifen, ja, dass nur einige
„Strassen der einen Bauweise Gebiete der anderen durchziehen. .

„Es erübrigt endlich noch, in dem zur Verbauung verfüg-
„baren städtischen Gebiete der Industrie und dem Handel ge-
„eignete Orte anzuweisen, einerseits, um diesen eine freie Ent-
„faltung zu ermöglichen, andererseits, um die für Wohnzwecke

„bestimmten Bezirke vor der Belästigung durch geräuschvolle, „feuergefährliche oder durch schädlichen Dunst und starken „Rauch verbreitende (concessionspflichtige) Betriebe soweit als „möglich zu schützen.“

„In allen diesen Beziehungen lassen sich, abgesehen davon, „dass die bisherige Verwendungsweise bestehender Gebietstheile „volle Beachtung verdient und dass bei der Wahl von Wohn- „bezirken die sanitären Verhältnisse des Untergrundes und eine „entsprechende Höhenlage benachbarten Gewässern gegenüber „zu berücksichtigen sein werden, positive Bestimmungen nur mit „Rücksicht auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse treffen.“

„Es ist wünschenswerth, dass die Hauptstrassen in dem Er- „weiterungsgebiet, deren Breite im Allgemeinen allerdings in „erster Linie auch von den Verkehrsbedürfnissen abhängt, doch „mindestens so gross zu halten sind, dass in denselben Baum- „pflanzungen angebracht werden können; die Minimalbreite für „solche Strassen mit 2 Baumreihen sind 22^m, besser 26^m, wo- „bei die Baumreihen 6·0—7·0^m von den Häusern entfernt zu „bleiben haben. Die Baumpflanzungen gewähren, abgesehen von „dem Reize, den sie den Strassen zu geben vermögen, auch „durch die Spendung von Schatten und durch die Abschwächung „der Windströmung für die Einwohner und Begeher der Strassen „grosse sanitäre Vortheile.“

„Im Allgemeinen würde es sich empfehlen, den für die Ver- „kehrsrflächen, Strassen, Plätze, Wasserläufe bestimmten Theil „30—45⁰/₁₀₀ vom gesammten Stadtgebiete, mit Ausschluss grösserer „Parkanlagen, einnehmen zu lassen, je nachdem die Bestimmung „der einzelnen Städtebezirke einen geringeren oder grösseren „Bedarf an Strassenflächen ergibt.“

„Es wird dabei zu berücksichtigen sein, dass Geschäfts- „viertel mit geschlossener Bauweise zahlreiche Verkehrslinien, „eine grosse Frontal-Entwicklung der Gebäude und eine mässige „Baublocktiefe bedingen und dass in diesen Gebietstheilen die „Freihaltung einiger in denselben, nach Möglichkeit gleichmässig „vertheilter Plätze zur Anlage von Pflanzungen (Squares) als ein „wesentliches sanitäres Bedürfnis zu bezeichnen ist.“

„In Wohnvierteln mit geschlossener Bauweise an Vor- „gärten und noch mehr in solchen mit offener Bauweise, ist für

„die Baublöcke eine grössere Tiefe vortheilhaft, demnach kann „hier die Zahl der Strassen verhältnissmässig vermindert werden, „wogegen die Ausstattung der Strassen mit Baumreihen gerade „in diesen Bezirken einen erhöhten Werth hat. — In jenen „Theilen der Stadtbezirke, in welchen die Wohnungen der minder „bemittelten Bevölkerung ihren Platz finden sollen, werden Blöcke „geringerer Tiefe und somit zahlreichere Strassen vortheilhaft „sein. Die Ausstattung der letzteren mit Baumpflanzungen ist „auch hier zu empfehlen, übrigens können die Strassen in diesen „Gebietstheilen besonders dann in bescheidenen Verhältnissen „gehalten sein, wenn bei den Gebäuden die Anlage von Vor- „gärten vorgeschrieben wird. Die Freihaltung genügender Flächen „für Spielplätze ist in diesen Theilen des Stadtgebietes von „eminenter Wichtigkeit. In ausgesprochenen Fabriksvierteln „endlich wird es sich um sehr grosse Baublöcke an mässig breiten, „einfachen Strassen handeln. Grössere Parkanlagen werden, wo „solche bestehen, mögen sie sich heute im öffentlichen oder „privaten Besitze befinden, der Verbauung womöglich entzogen „zu bleiben haben, ebenso etwa vorhandene, von der Verbauung „umschlossene und somit aufgelassene Friedhöfe, die zu Park- „anlagen umzugestalten sind. Nur ausnahmsweise dürfen solche „Flächen theilweise zur Verbauung herangezogen werden, aber „auch dann nur unter der Bedingung, dass darauf ausschliesslich „eine weiträumige, offene Verbauung zur Durchführung gelangt. „Wenn in grösseren, zur Stadterweiterung heran- „gezogenen Gebieten ursprünglich Parkanlagen „nicht vorhanden sind, so wird dahin zu streben „sein, neue zu schaffen, oder wenigstens die „für ihre Anlage erforderliche Fläche der Zu- „kunft frei zu halten. Nach örtlichen Verhältnissen „werden sich verschiedene Gebietstheile diesem Zwecke dar- „bieten und besonders solche zu empfehlen sein, die nach ihrer „Höhenlage gegenüber dem Grundwasser oder den benachbarten „Wasserläufen, sowie durch ihre Unebenheit etc. zur Verbauung „weniger geeignet sind. Jedenfalls wird möglichst darauf Rück- „sicht zu nehmen sein, kein grösseres Stadtgebiet „die Wohlthat einer Parkanlage, wenigstens in „der Zukunft entbehren zu lassen und diese An- „lagen namentlich den Wohnbezirken der min-

„der bemittelten Bevölkerung nahe zu legen. Wo thunlich, sollten auf je 8^{km}² des Stadtgebietes mindestens 0,5^{km}² an Parkanlagen entfallen.“

„Endlich ist bei Aufstellung des Stadtregulierungs- und Erweiterungs-Planes je nach Bedarf und örtlichen Verhältnissen auch auf die Anlage eines Friedhofes oder mehrerer solcher entsprechend Rücksicht zu nehmen. Des Windes wegen ist eine hohe Lage vortheilhaft, wenn thunlich abseits der Stadt, gegenüber der herrschenden Windrichtung. Von bewohnten Gebäuden sollen Friedhöfe möglichst weit entfernt bleiben; eine parkartige Anlage ist besonders zu empfehlen.“

Wir haben in Erwägung dessen, dass bei zunehmender Grösse von Wien der eine Friedhof bei Simmering für die Zukunft nicht ausreichen wird, einen zweiten projectirt, und zwar am linken Donauufer bei Breitenlee. Auf Blatt II sind die beiden genannten Friedhöfe mit Kreuzen bezeichnet. Der jetzige Central-Friedhof soll für die südliche, der bei Breitenlee für die nördliche Hälfte Wien's dienen und es ist dann nicht mehr nothwendig, dass der Kern von Wien mit Leichenzügen durchfahren wird, oder dass letztere riesige Umwege machen müssen. Bei dem nördlich gelegenen Friedhofe führt der grosse Strassenzug nach Deutsch-Wagram und die Tracé der Staatsbahn vorbei, so dass derselbe von der Stadt aus leicht erreicht werden kann.

Der angezogene Bericht besagt weiters:

„Für die Bestimmung der Breite aller Strassen sind in erster Linie die Verkehrsverhältnisse entscheidend, es ist aber auch darauf Gewicht zu legen, dass die Strassen in den einzelnen Bezirken jene Breite erhalten, welche erfordert wird, um die für jene Bezirke oder für einzelne Theile derselben im Baugesetze als zulässig bezeichnete und nach dem Regulierungsplane in Aussicht genomene Geschosshöhe, unter Berücksichtigung des zwischen Strassenbreite und Haushöhe vorgeschriebenen Verhältnisses, erreichen zu können und die Anlage von Baumreihen möglichst zu erleichtern. Andererseits ist aber auch zu beachten, dass, namentlich bei den Strassen mit Vorgärten, nicht eine mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse überflüssige Breite angenommen werde, da es wichtiger und richtiger ist, bei der geschlossenen Bauweise ohne oder mit Vorgärten, auch

„hinter den Strassentracten, in den Höfen für entsprechende Erhellungs- und Lüftungsverhältnisse zu sorgen, wozu hier eine genügende Fläche vorhanden sein muss. Bei der offenen Bauweise ist es aber vortheilhafter, mehr Fläche für den Gartengrund zu bestimmen, als durch übermässige Strassenbreite die Bauherren zu Einschränkungen desselben und der Höfe zu zwingen. Für die Vorgärten wird eine Breite von mindestens 5^m zu empfehlen, und nur unter besonders beengten Verhältnissen darunter herabzugehen sein“.

(Die Wasserfrage.)

Für eine Grossstadt ist diese Frage von allergrösster Bedeutung; für Wien in zweierlei Form, zur Abwendung von Wassersnoth und Wassernoth. Bei der Verbreiterung Wien's muss vor allem darauf gesehen werden, dass all' sein Gebiet vor Ueberschwemmung mit ihren momentanen und nachfolgenden sanitären Gefahren verschont werde. Zur Abwehr sind alle technischen Hilfsmittel der Gegenwart aufzubieten. In erster Linie droht der Donaustrom. Die bestehende Regulierung mit dem Inundationsgebiete ist daher unbedingt aufrecht zu erhalten. Als zweite Gefahr droht der Wienfluss, der bei Wolkenbrüchen sehr böse werden kann. Durch das vorgeschlagene Regulierungsproject mit den grossen Schleussenhaltungen vor Eintritt des Flusses in das Stadtgebiet wird diese Gefahr beseitigt. Sollte dies nicht der Fall sein, so muss eben das Flussbett ausserhalb des Stadtgebietes verlegt werden.

Das Stadtgebiet der Millionenstadt Wien muss ausgiebig mit gutem Trinkwasser versorgt werden. In erster Linie ist unbedingt auf Zuleitung von Hochquellenwasser aus den Gebirgen Bedacht zu nehmen. Diese Art der Wasserversorgung muss ausgenützt werden, so weit es die natürlichen Grenzen erlauben; dann erst soll man zu weiteren Bezugsquellen greifen. Eine solche wäre die Tiefquellenwasserleitung. Bei der nach Vereinigung der Vororte mit Wien sich als dringend erweisenden Wasserbeschaffungsfrage wäre es wohl im Interesse der Zukunft an der Zeit, durch gründliche, objective, wissenschaftliche Untersuchung zu constatiren, ob das unterirdische Reservoir des Wiener-Neustädter Beckens eine geeignete Bezugsquelle für Trink- und Nutzwasser für Wien sei, oder nicht; ob es ein riesiges Reservoir stagnirenden, also endlich doch auszupumpenden Wassers, oder ob es ein solches mit unversiegbaren Zuläufen sei. — Sollte das Hoch- und Tiefquellwasser nicht in ge-

nügender Menge als Trink- und Nutzwasser für Wien ausreichen, so müsste unbedingt das Nutzwasser anderswo herbeschafft werden, und zwar aus den Wasserläufen. Der **Wienfluss** sammt seinem Quellengebiet wird nicht viel leisten können, aber desto ergiebiger die **Donau**. Es herrscht eine grosse Opposition gegen die Einführung des Donauwassers als Nutzwasser. Dies ist gerechtfertigt, denn es hat sich gezeigt, dass die grossen Wasserläufe die Verbreiter von Epidemien sind. Aber so lange in Wien das Canalsystem eingeführt ist, muss für gründliche Spülung desselben in ausreichender Weise Vorsorge getroffen werden, denn sonst ist es selber eine grosse Gefahr für Wien. Wenn andere Wasser-Bezugsquellen nicht ausreichen, so wird man doch schliesslich und endlich zum Donauwasser greifen müssen. Wir meinen, dass die technischen Wissenschaften auch hier Rath schaffen werden.

Die Hauptgefahr für Einleitung des Donauwassers als Nutzwasser in die Stadt liegt darin, dass es trotz aller Verbote und Sicherheitsmassregeln **getrunken werden könnte**. Wir sind nun der Meinung, die Chemie müsste leicht in der Lage sein, diesem Wasser einen Zusatz zu geben, der erstens als eckelerregend, aber ohne der Gesundheit zu schaden, das Trinken ausschliesst und zweitens dabei die Benützung des Wassers zur Besprengung der Strassen und Bewässerung der Anlagen nicht unmöglich macht.

(Allgemeine sanitäre Perspektiven.)

Bei der grossen Zunahme unseres Erdtheiles an Bevölkerung wird überhaupt die technische Wissenschaft, besonders die Chemie, Grosses leisten müssen, um verheerenden Epidemien Einhalt zu thun. Die letzten Cholerajahre weisen furchtbar ernst darauf hin, dass die Wasserstrassen, eigentlich die Verunreinigung derselben, die Träger der decimirenden Krankheit sind. Diese Verunreinigung hat darin ihren Grund, dass alle Fäcalien und Abfälle der an den Wasserstrassen liegenden Städte und Orte von ihnen aufgenommen werden. Die Staatsverwaltungen werden über kurz oder lang sich mit der Schaffung radicaler Abhilfe hiefür befassen müssen, das heisst: die Wasserstrassen rein zu erhalten. Dann wird auch die Wasserversorgung der Riesenstädte leichter sein, wenn die Gebirgsquellen nicht mehr ausreichen. Auch eine andere Fortschaffungsweise von festen Abfallstoffen, Kehricht und Abfällen aller Art aus der Stadt muss eingeführt werden. Die Abfuhr derselben geschieht jetzt durch sogenannte Mistwagen auf grosse Ablagerungsplätze an der Peripherie

der Stadt; das hiedurch entstehende Schaffen von Infectionsherden wird nicht lange mehr zulässig sein. Das bisherige Sammeln des Kehrichts mit seinen Infectionskeimen in offenen oder schlecht geschlossenen Kerichtwägen, dass Fahren dieser durch die Stadt und das Entleeren auf den Ablagerungsplätzen bei Donaufeld müsste nach unserer Meinung abgeschafft werden und sollten die Abfälle aller Art in geschlossenen Behältern aus den Wohnungen an die Peripherie der Stadt gebracht und hier in entsprechend einzurichtenden Anstalten **verbrannt** werden.

Dass in der Frage der Feuerbestattung die Hygiene im kommenden Jahrhundert die jetzigen Vorurtheile besiegen wird, ist ebenfalls als sicher anzunehmen.

Die Zweckmässigkeit wird in der best durchgeführten Conception der Verkehrsanlagen, in einer naturgemässen, praktischen Verbauungsanlage, in Erfüllung aller sanitären Anforderungen liegen. Die Kunst muss sie in eine gefällige Form kleiden.

Die Schönheit des Gesamtbildes der Stadt wird durch die Schönheit der einzelnen Theile derselben bewirkt. Man kann eben eine Stadt nicht auf einmal überblicken, wie ein Gebäude oder ein Denkmal, sondern nur die einzelnen Theile derselben, die Stadtbilder. Auf die Ausbildung dieser ist daher das Augenmerk zu richten.

Dieselben müssen abwechslungsreich sein. Schablonenhaftigkeit, Eintönigkeit und Langweile sollen ausgeschlossen werden. Der individuelle Reiz der einzelnen Stadttheile muss aufrecht erhalten bleiben. Gebäudemassen, Strassen, Plätze und Anlagen sollen gefällig gruppiert werden. Bei Plätze- und Strassen-Kreuzungen muss Regelmässigkeit und Symmetrie vorherrschen, ohne Langweile zu erzeugen. Die alten Stadttheile müssen in ihrer charakteristischen Eigenart erhalten bleiben. Monumentalbauten und Denkmäler sind zur vollen künstlerischen Wirkung zu bringen, daher vor Ersteren genügende grosse Plätze, sogenannte Vorplätze zu schaffen sind, welche den vollen Eindruck des Bauwerkes gestatten. In Strassen und Plätzen sollen schöne Perspectives, auf künstlerisch wirkende Zielpunkte hergestellt, die freien und umrahmten Plätze in wohl abgewogene Grössenverhältnisse gebracht werden. In die Profilierung und Anpflanzung der Strassen muss Abwechslung gebracht werden. Ein vorzügliches Augenmerk ist auf alle jene Anlagen und Gegenstände zu richten, welche auf die Fläche der Plätze und Strassen zu kommen hat, als da sind: Gartenanlagen, Alleen, Einfriedungen, Laternen Candelaber, Wartehäuschen für die Strassenbahnen, Ständer für verschiedene Tafeln, Trottoir-Inseln, Bedürfnis-Anstalten etc. Uebertrieben grosse Plätze und zu lange und zu breite Strassen sind zu vermeiden; sie machen den Eindruck des Unbehagens und der Oede. Verlangt das Verkehrsbedürfnis sehr lange Strassen, so sind sie in gewisser Entfernung mit Bauwerken irgend welcher hierzu geeigneten Art zu unterbrechen, damit das Auge Ruhepunkte finde und die langen Häuserreihen sind durch Rücktreten einzelner Theile oder durch Erweiterung zu Plätzen zu unterbrechen. Die Plätze sollen ein möglichst geschlossenes Bild geben, d. h., mehr Wandflächen als Oeffnungen besitzen; ist dies durch das Zusammentreffen vieler Strassen nicht möglich (wie bei Verkehrsplätzen), so haben

V. Abschnitt.

Die Schönheitsanforderungen.

Last not least. Das Capitel der Schönheitsanforderungen bei der Regulirung und Erweiterung einer Stadt ist, wenn auch zuletzt angeführt, so doch nicht das Geringste.

Herr Professor Dr. Carl von Lützwow nennt Wien *die glänzendste Architektur-Stadt von Europa.* Sie soll es auch in Zukunft sein. Wien soll und muss für immer die herrliche Kaiserstadt an der Donau bleiben. Das gelte als ein Grundprincip bei der bevorstehenden Regulirung Wien's.

Das Schaffen einer schönen Stadt ist ein Kunstwerk allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht einzelne Künstler, die nur Generationen von Künstlern zuwege bringen können. Und auch diese werden es nicht im Stande sein, wenn nicht der Zeitgeist, der Kunstsinne der Bewohnerschaft und speciell die massgebenden Factoren einheitlich mitwirken. In erster Linie ist die *Künstlerschaft der Stadt* dazu berufen, ein entscheidendes Wort mitzureden. Wer wäre auch berufener dazu!

Es kann nicht angehen, dass die bauliche Entwicklung unseres Wien nur vom rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Strassenbau-Ingenieurs betrachtet werde, der künstlerische Standpunkt ist gleichfalls voll zu berücksichtigen.

Es kann nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, hier das reiche Capitel der Schönheitsanforderungen eingehend zu erörtern. Es sei uns gestattet, es nur in Schlagworten zu beleuchten.

Wie in keinem anderen Falle werden die Schönheitsanforderungen mit der Zweckmässigkeit in Einklang zu bringen sein zu einem harmonischen Ganzen: dem Gesamtbild der Stadt.

Anlagen aller Art, sowie Säulen- und Bogenstellungen, Thor- oder Pfortenbauten die Zerrissenheit auszugleichen. Die Herstellung eines schönen Platzes bei voller Berücksichtigung der Verkehrsanforderungen ist wohl eine der schwersten Aufgaben für den Baukünstler.

Die Unregelmässigkeit ist nicht in die Strassen und Plätze sondern in die Häuser und Baublöcke zu legen, weil Unregelmässigkeiten in ersterem sofort dem Auge auffallen, während sie, in die Baublöcke verlegt, nicht gesehen werden, und auch dem Schaffen von rechtwinkligen Räumen nicht hinderlich sind, höchstens an den Ecken der Baublöcke. Schiefe Winkel der Parcellen sind aber keineswegs unangenehm, sie geben an den Häuserecken Anlass zu interessanten Grundriss- und Façaden-Lösungen.

Ueber Höhen dürfen Strassen nicht so gelegt werden, dass convexe Längenschnitte und somit convexe Strassenbilder entstehen. Nichts ist unschöner, als wenn in einer Strasse gewissermassen ein Berg ist, hinter welchem die Leute verschwinden oder heraufkommen.

Hervorragende Bauwerke, welche zwischen anderen Gebäuden eingebaut sind, sollen freigestellt werden, aber nur dann, wenn der Bau eine Freistellung erlaubt und die Umgebung nicht dadurch geschädigt wird. Die *Carlskirche* gestattet eine freie Stellung, die *Piarskirche* im VIII. Bezirke aber nicht, weil einmal die Seitenfaçaden der Kirche nicht für eine Freistellung berechnet sind und weil durch eine solche der in wirksamen künstlerischen Verhältnissen gebaute Platz, welcher die Kirche zu gesteigerter Wirkung bringt, total verlieren würde. Die Plätze gewinnen ungemein durch Anbringung von Kunstwerken, seien es Monumente oder Brunnen, Bildsäulen etc., aber nicht immer ist es nothwendig, dass selbe die Mitte des Platzes einnehmen. Eine Wandstellung beispielsweise an einer Platzwand oder an einem Gebäude, welches dann den Hintergrund abgibt, ist ebenfalls sehr vortheilhaft für die Wirkung des Kunstwerkes, oft besser als die Centralstellung auf weiten Plätzen. Die menschliche Figur, die zumeist einen Hauptbestandtheil eines Monumentes abgibt, hat ja eine Vorder- und eine Rückseite und wenn letztere gegen eine Wand gekehrt ist, so kann das Monument nur gewinnen. Rein architektonische Denkmäler, welche nach allen Seiten gleich ausgebildet sind, und daher kein Vorne und kein Rückwärts haben, wie Brunnen, eignen sich besser zur Centralstellung. Alte Städte geben uns prächtige Vorbilder, wie künstlerische Effecte in den Strassen und auf Plätzen erzielt werden können; natürlich ist aber eine

directe Nachahmung, beispielsweise von krummen Gassen etc., heutzutage undenkbar. Wir müssen daher die in den alten Städte-Anlagen gefundenen Lehren gewissermassen in die Sprache unseres Zeitalters übersetzen, wenn wir sie anwenden wollen. Unser Jahrhundert hat eben einen anderen, einen weiträumigen Charakter. Ein vorzügliches Mittel aber, um Stadtanlagen angenehm und freundlich zu gestalten, liegt in der geeigneten Anwendung und Vertheilung des Pflanzenwuchses in der Stadt.

Der General-Regulirungs-Plan kann nur in grossen Zügen die Principe schönheitlicher Anforderung geben; erst dem General-Baulinien-Plane ist es vorbehalten, sie bis in's Detail zur Anwendung zu bringen. In Anbetracht des grossen Schönheitsrufes unserer Kaiserstadt ist entschieden anzustreben, dass bei allen wichtigeren Lösungen öffentliche Wettbewerbe auszuschreiben seien.

Wir haben davon abgesehen, unsere Vorschläge durch bildliche Darstellungen, durch Perspectives etc. zu erläutern, weil nach unserer Meinung der Werth dieser Ideal-Ansichten für diesen Zweck problematisch ist.

Der Entwurf eines General-Regulirungs-Planes ist mehr Gedankenals architektonische Compositionsarbeit. Die mit letzterer zusammenhängenden Details würden der grossen Uebersicht der Conception einträglich sein.

VI. Abschnitt.

Einiges über die Durchführung eines Stadt-Regulirungs-Planes.

Der im IV. Abschnitte angezogene Bericht sagt hierüber Folgendes:

„Nothwendigkeit des Rechtes der Expropriation für Stadt-Regulirungen und Erweiterungen. Nicht nur im Interesse der Schönheit, sondern auch im sanitären Interesse liegt es, bei der Abtheilung der Grundstücke zu einzelnen Baustellen das Entstehen unausnützbaren Winkel zu vermeiden. Es begründet sich damit, dass hier auch das Verlangen ausgesprochen werden muss, den Gemeindeverwaltungen die Möglichkeit zu schaffen, sich bei Durchführung des Regulirungs- und Erweiterungs-Planes vom Widerstande einzelner Grundbesitzer unabhängig zu machen, jenen somit das Recht der Enteignung zu gewähren, das sie aber auch unbedingt benöthigen, um sich in den Besitz der für die Anlage von Strassen und Plätzen, für die Schaffung öffentlicher Gebäude, Anstalten, Gärten, Squares, Spielplätze etc. erforderlichen Grundstücke, einschliesslich der zu selbständiger Verbauung ungeeigneten Grundstückreste setzen zu können. Die Gemeindeverwaltung bedarf auch des Rechtes der Zusammenlegung von selbständig unverbaubaren Grundstücken mit Nachbargrundstücken, sowie endlich behufs der Ermöglichung einer zweckmässigen, der jeweilig vorgeschriebenen Bauweise entsprechenden Gestaltung der Baustellen, des Rechtes der Zusammenlegung aller Grundstücke, welche einen projectirten Baublock oder mehrere solche mit den sie durchziehenden Strassen umschliessen, zum Zwecke der Neuauftheilung der, nach Abzug des Strassengrundes zur Verbauung bleibenden Grundstücke.

„Es ist dabei gleichgiltig, ob die Neuauftheilung ohne Rücksicht auf die Grösse der früheren einzelnen Grundstücke erfolgen soll, wenn die Gemeindeverwaltung das Regulirungsgeschäft auf eigene Rechnung durchführen will, oder ob bei

der Neuauftheilung auf die frühere Grösse der einzelnen Grundstücke Rücksicht genommen und dieselbe im Verhältnisse der letzteren zu einander durchgeführt wird. Im letzteren Falle kann sich die Verwaltung darauf beschränken, den Grundbesitzern die Regulirung der Baustellen durch ihr Eingreifen zu ermöglichen. Es entspricht dieses Vorgehen der Commassirung, ist aber für die günstige Entfaltung einer Stadt von noch grösserer Bedeutung, als jene für den landwirthschaftlichen Betrieb. Da endlich auch für die Regulirung alter, innerer Stadttheile oft nicht nur öffentliche Verkehrs-, sondern auch wichtige gesundheitliche Interessen vorliegen, die durch den Widerstand oder die überspannten Forderungen einzelner Grundbesitzer undurchführbar werden könnten, so muss auch darauf hingewiesen werden, dass die Gemeinde-Verwaltungen zu solchen Zwecken ebenfalls des Rechtes der zwangsweisen Enteignung nicht entbehren können, bei dem es wesentlich darauf ankommt, die Durchführung so einfach als möglich zu gestalten und einen langen Instanzenzug zu vermeiden.“

„Aus obigen Darlegungen geht hervor, dass die Gemeindeverwaltungen wichtiger Rechte bedürfen und erhalten sollen, um für die Zukunft der jetzt meist ganz unregelmässigen Entwicklung der Städte entgegenwirken zu können, dass ihnen aber dagegen auch zur Pflicht gemacht werden muss, die Führung bei der Regulirung und Erweiterung der Städte selbst zu übernehmen, was nur dadurch zu erreichen ist, dass sie zur Aufstellung von Stadt-Regulirungs- und Erweiterungs-Plänen innerhalb bestimmt festzusetzender, nicht zu langer Termine, sowie zur regelmässigen Ergänzung der ersteren durch das Baugesetz verpflichtet werden. Das Recht der Beschlussfassung über partielle Regulirungs- und Erweiterungs-Pläne deckt sich nicht mit jener Pflicht, da es die Möglichkeit in sich schliesst, dass die Stadtverwaltung auf die Vorläufe solcher Pläne von Seite dritter Personen wartet, was dem beabsichtigten Zwecke nicht entspricht.“

„Je nach der Bestimmung der einzelnen Stadtgebiete wird die für die Anlage von Plätzen, grösseren und kleineren Gärten, für Spielplätze, öffentliche Gebäude und Anstalten, als: Kirchen,

„Verwaltungsgebäude, Schulen, Kindergärten, Spitäler, Kasernen,
„Markthallen, Bäder, Bahnhöfe, Theater, Vergnügungsorte etc.
„nöthige Fläche von ihren speciellen Zwecken entsprechender
„Grösse frei zu halten sein, und zwar auch dann, wenn deren
„Anlage, beziehungsweise Bau für die nächste Zukunft noch nicht
„in Aussicht genommen ist.“

„Die für diese Anlagen erforderlichen Flächen sind eben
„so früh als möglich zu wählen und im Regulierungs-Plan zu be-
„zeichnen, um sie dadurch anderwärtiger Verwerthung zu ent-
„ziehen und einer die Stadtinteressen schädigenden Steigerung
„des Grundwerthes vorzubeugen. Dies wird aber nur zu erreichen
„sein, wenn der Gemeindeverwaltung das Recht zugestanden
„wird, jene Flächen, welche nach dem Regulierungs-Plane für
„öffentliche Zwecke, was immer für einer Gattung, benöthigt
„werden, mit dem Bauverbote zu belegen, mit der Erweiterung,
„dass an Grundstücken oder Gebäuden, welche auf jenen Flächen
„liegen, vom Tage der Veröffentlichung des Regulierungs-Planes
„an, keine Veränderung vorgenommen werden darf, welche eine
„Erhöhung des Werthes derselben herbeiführt, wenn nicht die
„Gemeindeverwaltung hiezu die besondere Genehmigung er-
„theilt.“

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass die Durchführung der Regulierung und Erweiterung Wien's, welches ein grosses Stück Arbeit auf viele, viele Jahre hinaus geben wird, von vier Gesichtspunkten aus zu lösen sein wird: vom technischen, vom finanziellen, vom juridischen und nicht zuletzt vom künstlerischen Standpunkte aus.

Die Grossartigkeit und Bedeutung der Arbeit erheischt, dass die bedeutendsten Kräfte in diesen Kategorien zusammenwirken, um das grosse Werk bestmöglichst einzuleiten und durchzuführen. Gerade die Einleitung dieser Arbeit ist für die glückliche Durchführung von entscheidender Bedeutung.

Möge die Vorsehung es gönnen, dass das jetzo begonnene Werk zum Heile und Gedeihen unseres geliebten Wien's und seiner Bevölkerung, zu Ehr' und Ruhm unseres Vaterlandes, durchgeführt werde.

Austria erit in orbe ultima!

netz

sein wird.

Verwaltungsgebäude, Schulen, Kindergärten, Spitäler, Kasernen, Markthallen, Bäder, Bahnhöfe, Theater, Vergnügungsorte etc. nötige Fläche von ihren speciellen Zwecken entsprechender Grösse frei zu halten sein, und zwar auch dann, wenn deren Anlage, beziehungsweise Bau für die nächste Zukunft noch nicht in Aussicht genommen ist.

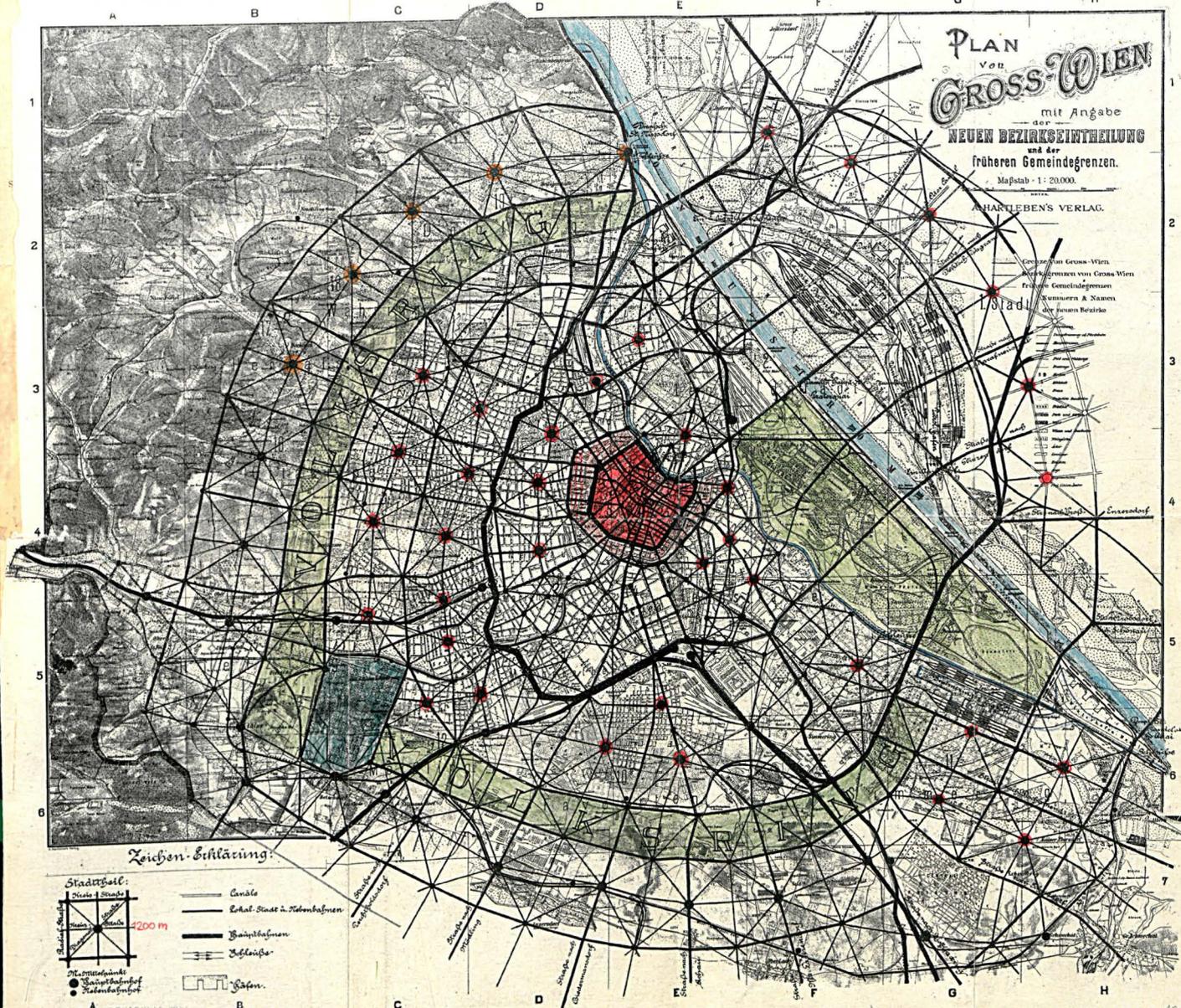
Die für diese Anlagen erforderlichen Flächen sind eben so früh als möglich zu wählen und im Regulierungs-Plan zu bezeichnen, um sie dadurch anderwärtiger Verwerthung zu entziehen und einer die Stadtinteressen schädigenden Steigerung des Grundwerthes vorzubeugen. Dies wird aber nur zu erreichen sein, wenn der Gemeindeverwaltung das Recht zugestanden wird, jene Flächen, welche nach dem Regulierungs-Plan für öffentliche Zwecke, was immer für einer Gattung, benötigt werden, mit dem Bauverbote zu belegen, mit der Erweiterung, dass an Grundstücken oder Gebäuden, welche auf jenen Flächen liegen, vom Tage der Veröffentlichung des Regulierungs-Planes an keine Veränderung vorgenommen werden darf, welche eine Erhöhung des Werthes derselben herbeiführt, wenn nicht die Gemeindeverwaltung hiezu die besondere Genehmigung erteilt.

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass die Durchführung der Regulierung und Erweiterung Wiens, welches ein grosses Stück Arbeit auf viele, viele Jahre hinaus geben wird, von vier Gesichtspunkten aus zu lösen sein wird: vom technischen, vom finanziellen, vom juristischen und nicht zuletzt vom künstlerischen Standpunkte aus.

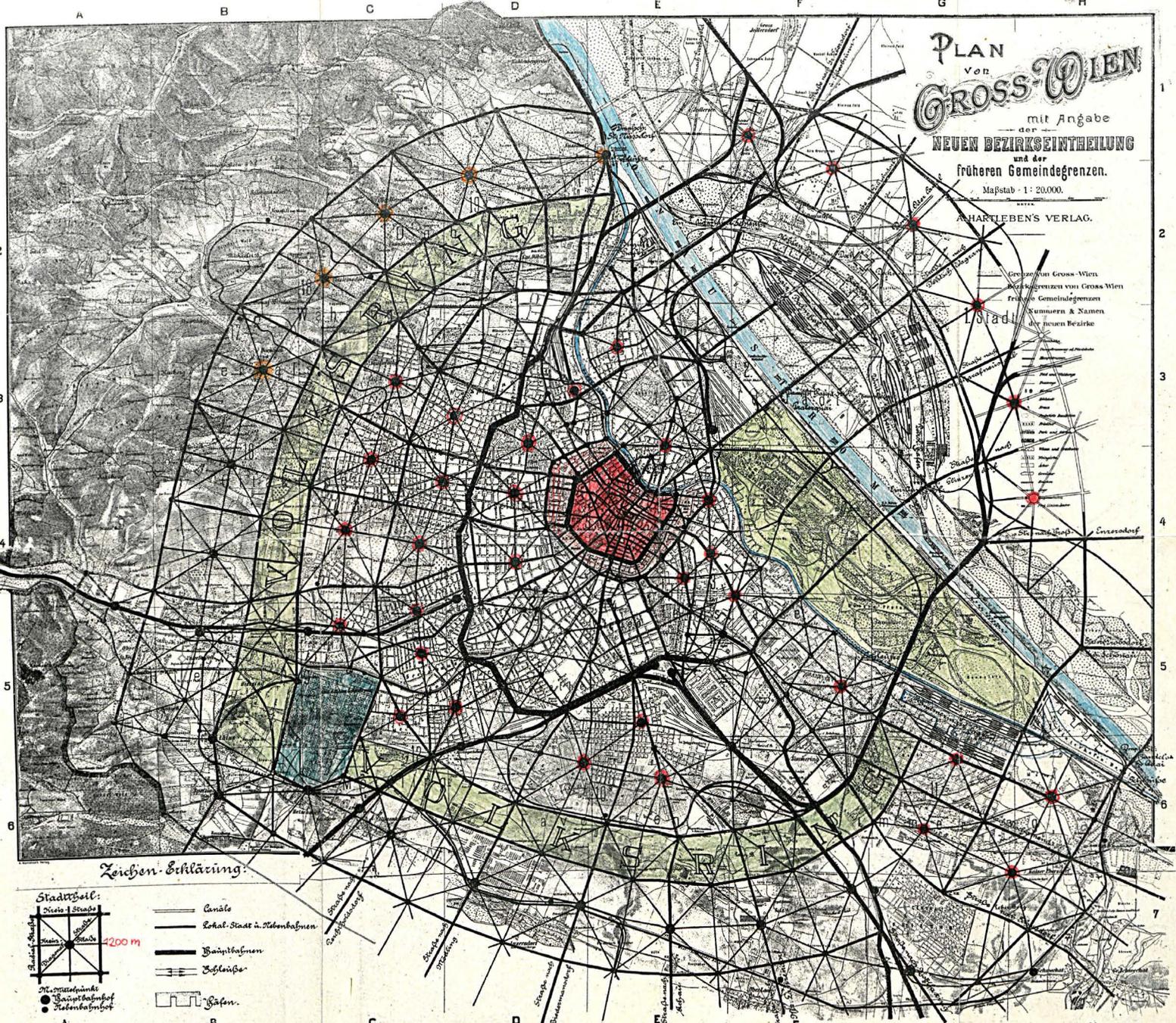
Die Grossartigkeit und Bedeutung der Arbeit erheischt, dass die bedeutendsten Kräfte in diesen Kategorien zusammenwirken, um das grosse Werk bestmöglichst einzuleiten und durchzuführen. Gerade die Einleitung dieser Arbeit ist für die glückliche Durchführung von entscheidender Bedeutung.

Möge die Vorsehung es gönnen, dass das jetzt begonnene Werk zum Heile und Gedeihen unseres geliebten Wiens und seiner Bevölkerung, zu Ehr' und Ruhm unseres Vaterlandes, durchgeführt werde.

Austria erit in orbe ultima!



TECHNISCHES HOCHSCHULE WIRTSCHAFTS UNIVERSITÄT WIEN
INSTITUT FÜR STRASSEN-
BAUPLANUNG UND RAUMBEDINGUNG
INV. NR. 2531/kt. Beil.



PLAN
von
GROSS-WIEN
mit Angabe
der
NEUEN BEZIRKSEINTEILUNG
und der
früheren Gemeindegrenzen.
Maßstab 1: 20.000.

HARTLEBEN'S VERLAG.

Grenzen von Gross-Wien
Grenzen von Gross-Wien
frühere Gemeindegrenzen
Nummern & Namen
der neuen Bezirke

Zeichen-Erklärung:



- Canäle
- Lokal-Strasse u. Nebenbahnen
- Hauptbahnen
- Schleife
- Säfen.

Berichtigungen.

- Seite 3, Zeile 6 hat der Beistrich nach dem Worte »welche« zu entfallen.
- „ 13, Absatz 1, Zeile 4 soll es heissen: dass man von Wien nach Mödling un-
unterbrochen zwischen Häusern gehen kann.
- „ 18, Absatz 3, Zeile 3 soll es heissen: und es verschlägt nichts etc.
- „ „ „ 9 „ „ „ und die Kostenfrage mehr berück-
sichtigen müssen.
- „ 21, Absatz 5, Zeile 9 „ „ „ Stadthore statt: Stadthore.
- „ 24, Zeile 1 soll es heissen: in letztere, statt: in letzteren.
- „ 29, Absatz 2, Zeile 1 soll es heissen: Der Stefansplatz mit dem gross-
artigen altherrwürdigen Bau-Denkmale der Stefanskirche und dem
grandiosen Wahrzeichen von Wien, dem Stefansthurme, auf den
jeder Wiener mit Stolz und Ehrfurcht hinweist, ist und bleibt für alle
Zeiten der Mittelpunkt Wiens.
- „ 29, letzter Absatz, Zeile 1, soll es heissen: Dieser, auf dem Territorium
des alten Wallgürtels entstanden, ist etc.
- „ 30, Absatz 5, Zeile 2 soll es heissen: sehen wir, mit kurzer Unterbrechung
an den Radialstrassen, noch grünes etc.
- „ 35, Absatz 2 soll es heissen: Auch was unsere Nachkommen schaffen werden,
soll dann für immer bestehen bleiben können.
- „ 36, Zeile 7 soll es heissen: über neu anzulegende Strassen, statt: durch etc.
- „ „ vorletzte Zeile soll es heissen: um den 10. Bezirk herum, statt: um die
10 Bezirke herum.
- „ 42, Absatz 4, Zeile 2 soll es heissen: Blatt III zeigt besser, statt: zeigt
dies besser.
- „ 44, Absatz 2, Zeile 1 soll es heissen: Für die Altstadt, statt: Auf die Altstadt.
- „ 47, Absatz 3, Zeile 2 soll es heissen: (Siehe Blatt III des Elaborates und
Blatt IV dieser Erläuterung). Bemerkt sei hier, dass Blatt III nur übersicht-
lich etc.
- „ 49, Absatz 2, Zeile 4 soll es heissen: aufzunehmen und in die Stadt zu
führen hat, statt: oder in die Stadt etc.
- „ 51, Zeile 9 soll es heissen: in gothischem Style, statt: in gothischer Form
- „ „ Absatz 1, vorletzte Zeile soll es heissen: und es seinerzeit noch mehr
sein wird.

- Seite 60, drittletzte Zeile soll es heissen: eigentlichen etc.
- „ 61, Absatz 3, Zeile 2 soll es heissen: Churhausgasse, statt: Curhausgasse.
- „ 71, Absatz 1, Zeile 6 soll es heissen: als die bisher geplante, statt: als jetzt.
- „ 89, Absatz 3, letzte Zeile soll es heissen: detaillirter, statt detaillirter.
- „ 92, Zeile 3 soll es heissen: von geeignet ausgetheilten Punkten.
- „ 105, Absatz 3, Zeile 1 soll es heissen: Die herrschende Windrichtung in unserer Stadt ist West und Nordwest.
- „ Absatz 3, Zeile 5 entfallen die Worte „Süd und Südost“.
- „ 110, Zeile 2 soll es heissen: wenn Einen etc.
- „ 112, Absatz 2, Zeile 6 soll es heissen: Gasfabriken, statt Glasfabriken.
- „ „ „ 7 „ „ „ überhaupt Anstalten, statt: endlich Anstalten.
- „ 122, Zeile 7 von unten „ „ „ und das ist: die Wasserstrassen rein zu erhalten, statt: das heisst etc.
- „ 125, Absatz 3, Zeile 12 hat der Beistrich nach dem Worte „Perspectiven“ zu entfallen.
- „ 126, Absatz 1, Zeile 3 soll es heissen: in ersteren, statt in ersterem.
- „ 130 „ 2, „ 3 „ „ „ von fünf Gesichtspunkten etc.
- „ „ „ „ 5 „ „ „ und nicht zuletzt vom sanitären und künstlerischen Standpunkte.
- „ 79, Zeile 7 soll es heissen: Botanischer Garten, statt Zoologischer Garten.

