

Universitätsbibliothek der  
Technischen Universität Wien  
Städtebau - Raumplanung

**NICHT  
ENTLEHNBAR**

51

11161

11 151

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN  
INSTITUT FÜR STÄDTEBAU  
RAUMPLANUNG UND RAUMORDNUNG  
INV. NR.:

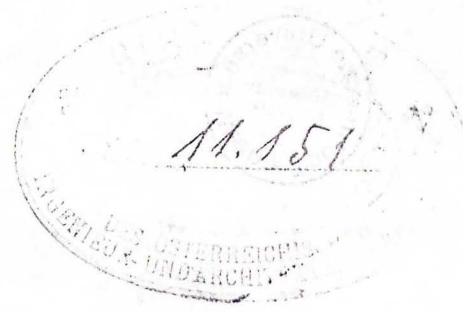
Kotz

423.462 II

St Bau 5

# „Die Wienerstadt.“

No 14. J. Lübber



Spende aus dem Nachlasse  
des Herrn Baurat P. Kortz.

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN  
INSTITUT FÜR STÄDTEBAU  
RAUMPLANUNG UND RAUMORDNUNG  
INV. NR.:

# „DIE WIENERSTADT.“



## Konkurrenz-Entwurf

zu einem

## Stadtregulierungsplane

für

# WIEN.



Als Manuskript gedruckt.

# Verzeichniss der Pläne.

---

## I. Uebersichtspläne im Maassstab 1:25000.

**Plan No. 1.** Uebersichtsplan des ganzen Gemeindebezirks von Wien  
(viertheilig mit Holzrahmen).

**Plan No. 1a.** Uebersichtsplan der Verbauungszonen.  
(Pauspapier, auf den Plan 1 aufzulegen.)

---

## II. Einzelpläne im Maassstab 1:2880.

**Elf Pläne**, nämlich die **Pläne No. 2 bis No. 12**, theils aus zwei,  
theils aus vier Blättern zusammengesetzt.

**Plan No. 13**, Erläuterungen sowie eine Tabelle über die Baugründe  
des Wienthals und des Stubenviertels enthaltend.

---

## III. Detailpläne des Wienthals und Stubenviertels im Maassstab 1:1440.

**Pläne No. 14 und No. 15.**

---

## IV. Längen- und Querprofile in den Maassstäben 1:5000 bezw. 1:200.

**Neun Pläne, No. 16 bis No. 24.**

---

**Zusammen 25 Pläne, davon einer viertheilig.**

---



# Inhalt dieses Berichtes.

## Abschnitt I.

	Seite
<b>Der Uebersichtsplan</b> . . . . .	5
A. Die Eisenbahnen . . . . .	5
B. Der Wasserverkehr . . . . .	7
C. Die städtischen Hauptverkehrsstrassen . . . . .	9
D. Stadttheile für verbessertes Wohnwesen und für erleichterten Gewerbebetrieb . . . . .	13
E. Durchbildung des Bebauungsplanes in praktischer und ästhetischer Beziehung . . . . .	14
F. Oeffentliche Pflanzungen und Friedhöfe . . . . .	15
G. Oeffentliche Gebäude . . . . .	18
H. Verbesserung der alten Stadttheile . . . . .	19

## Abschnitt II.

<b>Einzelpläne</b> . . . . .	19
Plan 2 . . . . .	19
Plan 3 . . . . .	20
Plan 4 . . . . .	21
Plan 5 . . . . .	23
Plan 6 . . . . .	24
Plan 7 . . . . .	25
Plan 8 . . . . .	26
Plan 9 . . . . .	28
Plan 10 . . . . .	29
Plan 11 . . . . .	29
Plan 12 . . . . .	30

## Abschnitt III.

<b>Das Wienthal und das Stubenviertel</b> . . . . .	32
Tabelle der zur Bebauung gelangenden Flächen . . . . .	32
Erläuterung A. Vom Naschmarkt bis zum Schwarzenbergplatze . . . . .	33
B. Vom Schwarzenbergplatz bis zur Tegethoffbrücke . . . . .	34
C. Von der Tegethoffbrücke bis zur Radetzkybrücke . . . . .	35
D. Das Stubenviertel . . . . .	36

## Abschnitt IV.

<b>Längen- und Querprofile</b> . . . . .	38
--	----

# I. Der Uebersichtsplan.

## Pläne No. 1 und 1a.

Der Uebersichtsplan hat die Grundzüge für die bauliche Entwicklung und Ausgestaltung des ganzen Stadtgebietes zu veranschaulichen. Diese Grundzüge sollen sich programmgemäss erstrecken auf das aus den Eisenbahnen, den Wasserverkehrsanlagen und den Stadtstrassen bestehende Verkehrsnetz, auf die Schaffung von Stadttheilen für verbessertes Wohnwesen und erleichterten Gewerbebetrieb, sowie auf die charakteristische Durchbildung des Bebauungsplanes in praktischer und ästhetischer Beziehung, besonders auch hinsichtlich der öffentlichen Pflanzungen und der öffentlichen Gebäude. Auch die alten Stadttheile sollen nach Verkehrs- und künstlerischen Rücksichten verbessert werden. Die in Einzelheiten eingehende Ausarbeitung des Stadtplanes wird hierbei vom Programm nicht verlangt, sondern einem zukünftigen General-Baulinienplane vorbehalten. Wie diese Vorschriften durch den Uebersichtsplan erfüllt werden, versucht der Veriasser im Nachstehenden darzulegen.

### A. Die Eisenbahnen.

Die durch das Gesetz vom 18. Juli 1892 festgestellten Haupt- und Localbahnlmnen sind im Uebersichtsplan dargestellt und mit den Wasser- und Landwegen in entsprechende Verbindung gebracht. Dabei sind mehrfache Abweichungen von den vorläufig projectirten Richtungen und Höhenanlagen vorgeschlagen, auch einige Ergänzungslinien entworfen worden.

Die Gürtellinie zeigt eine Aenderung von Erheblichkeit nur zwischen den Haltestellen Leibenfrostgasse und Nussdorferlinie. Hier ist, um die nach Norden gerichtete Strecke der Gürtelstrasse schöner zu gestalten, und um den Uebergang von der Gürtellinie auf die Donaukanallinie zu erleichtern, die Gürtelbahnlmie, vereinigt mit der Donaukanal-Bahnlmie, an den Franz-Josefs-Bahnhof neben die Nussdorferstrasse gelegt worden, wobei der Franz-Josefs-Bahnhof nach Osten zu vergrössern ist. Die Station Leibenfrostgasse ist für beide Linien gemeinsam in gleicher Höhenlage angeordnet. Die Station Lerchenfeld ist für die Gürtelbahn und für die tiefer liegende Radialbahn Franzensring-Dornbach-Pötzleinsdorf gemeinsam.

Die Donaustadtlinie, welche vom Praterstern kommend sich an die Westfront der sogenannten Vorgartenstrasse legt, theilt sich in den die Inn- und Dresdenerstrasse übersetzenden westlichen Zweig zur Nordwest- und Franz-Josefsbahn und in den zur Donau-Uferbahn führenden östlichen Zweig. Der letztere setzt sich in

der Strassengleiche am Donauufer fort und mündet sowohl in den Bahnhof Heiligenstadt als in den Bahnhof Nussdorf. Auch stromaufwärts ist die Donaustadtlinie verlängert bis zum Anschluss an die Stadtbahn beim K. K. Lusthause.

Die Vorortelinie nimmt ihren programmgemässen Verlauf. In Döbling ist eine für die Bebauung günstigere Lage gewählt. Die zur Parkvergrösserung bestimmte Sandgrube an der Türken-schanze soll in ihrer Sohle eine Haltestelle erhalten. Der Bahnhof Neugersthof ist gemeinsam für die Gürtelbahn und für die Linie Franzensring-Pötzleinsdorf. Ebenso bildet sich ein Kreuzungsbahnhof in zwei Ebenen bei der Uebersetzung der Dornbacher Bahnlinie an der Rötzer-gasse.

Die Wienthallinie führt programmgemäss von Station Hütteldorf bis zum Bahnhof Hauptzollamt. Ihre Anlage zwischen der Schikanederbrücke und dem genannten Bahnhofe wird in Abschnitt III näher erläutert werden.

Die Donaukanallinie führt im Untergrunde entlang der untern Kaistrasse von der Aspernbrücke bis zur Rudolfskaserne. Hier theilt sich die Linie einerseits in die am Rande der Hochuferstrasse weiter führende Untergrundbahn, die sich nördlich der Brigittenbrücke landeinwärts wendet, um den Franz-Josefs-Bahnhof zu unterfahren; und andererseits in die auf dem Tiefkai liegende, den Donaukanal bis zu den Bahnhöfen Heiligenstadt und Nussdorf verfolgende Uferbahn. Die Gleise der Uferbahn sollen vorab nur den Anschluss der Schifffahrt an die Eisenbahn vermitteln. Sie können, falls ein solches Bedürfniss sich herausbilden sollte, zukünftig von Bahnhof Heiligenstadt bis zur Brigittenbrücke in eine Vollbahn umgewandelt und an der Brigittenbrücke mit der vorgenannten Untergrundbahn verbunden werden, um den Fernverkehr der Franz-Josefsbahn zum Hauptzollamt und weiter zu führen. Die Untergrundbahn erhebt sich nach Unterfährung des Lichten-thals zur Seite des Franz-Josefs-Bahnhofes in die Erdgleiche und bildet mit der Gürtelbahn eine gemeinschaftliche Station in gleicher Ebene an der Leibenfrostgasse. Von dort bis zur Rampengasse und weiter zum Bahnhof Heiligenstadt sind die Donaukanalbahn und die Gürtelbahn mit einander vereinigt.

Die innere Ringlinie soll aus den Stationen Polytechnikum und Leopoldbrücke der Wienthalbahn abzweigen, in die Operngasse sich legen, das Eckhaus der Operngasse und des Opernrings unterfahren, die grosse Ringstrasse verfolgen und an deren Ende in die Stationen Werderthorgasse (Kaiserbad) und Augartenbrücke der Donaukanalbahn einmünden. Zunächst wird nur die Verbindung zum Kaiserbad auszuführen sein.

Die Rennweglinie soll programmgemäss die Wienthalbahn mit dem Aspang-, dem Staats- und dem Südbahnhofe verbinden. Durch die Aspangbahn und Staatsbahn erhalten die Rennweglinie, die Gürtellinie und die Verbindungsbahn directen Anschluss an den Centralfriedhof, wo Bahnhöfe sowohl für die Aspangbahn als für die Staatsbahn vorgesehen sind.

Die Linie nach Dornbach und Pötzleinsdorf ist als Radialbahn von den Stationen Volksgarten und Rathhausplatz der inneren Ringbahn abgezweigt. Sie unterfährt die Detailmarkthalle an der Auerspergstrasse, verfolgt als Untergrundbahn die im Zuge der Josef-, Zelt- und Pfeilgasse neu zu eröffnende Radialstrasse, bildet mit der Gürtelbahn die in verschiedenen Ebenen liegende gemeinsame Station Lerchenfeld, kreuzt unterirdisch die Ottakringer Bebauung und theilt sich in der Station an der Rosensteingasse zu Hernals in die Dornbacher und die Pötzleinsdorfer Linie. Die erstere hat mit der Vorortebahn die Kreuzungshaltestelle Rötzer-gasse gemeinsam und führt über Dornbach bis Neuwaldegg. Die

Pötzleinsdorfer Linie hat mit der Vorortebahn den gemeinschaftlichen Bahnhof Neugersthof, endigt aber nicht in Pötzleinsdorf, sondern durchsetzt mittels eines etwa 190 m langen Tunnels den Sonnleitenberg, erhält Haltestellen in Untersievering, Grinzing und Nussdorf und mündet schliesslich in den grossen Rangirbahnhof Heiligenstadt. Der Grund für diese Ergänzung des amtlichen Projects bildet die Erwägung, dass in letzterem Projecte die vielbesuchten Orte Grinzing und Sievering die einzigen unter den Wiener Vororten sind, welche nicht in das Eisenbahnnetz eingefügt wurden.

Die elektrischen Radialbahnen der inneren Stadt sind mit den für die Zukunft geforderten Strassendurchbrüchen und Strassenverbesserungen in Verbindung gebracht. Die eine Linie (West-Ost) führt von der Station Opernring der Ringbahn durch Kärtnerstrasse, Stefanplatz, Rothenthurmstrasse und Adlergasse bis zum Endbahnhof an der Dominikanerbastei, welcher mit der Haltestelle Ferdinandbrücke der Donaukanallinie unter der Strasse hier in Verbindung steht. Die andere Linie (Süd-Nord) beginnt neben der Centralmarkthalle, wo die Anfangsstation sowohl von der Landsträsser Hauptstrasse als von den Perrons des höher liegenden Hauptbahnhofs zugänglich ist; sie durchfährt im Untergrund die Wollzeile, zwei Häuser zwischen Wollzeile und Schulerstrasse, hat mit der erstgenannten Linie eine gemeinsame Station unter dem Stefanplatze, verfolgt den Graben, die Bognergasse, die Freiong und die Schottengasse und hat einen gemeinsamen Kreuzungsbahnhof mit der höher liegenden Ringbahn an der Spitze der grossen Gartenanlage vor der Votivkirche. Diese Südnordlinie kann nördlich in der Währinger- und Alserstrasse, südlich in der Landsträsser Hauptstrasse nach Bedürfniss verlängert werden. Als Ergänzungslinien für die weitere Zukunft sind im Plane angegeben: Die gerade Durchführung der Südnordlinie von der Wollzeile mittels Strassendurchbruches in die Wipplingerstrasse und weiter; eine Verbindung vom Graben durch den Kohlmarkt und mittels Strassendurchbruches an der kaiserlichen Burg vorbei zum Anschluss an die Station Volksgarten der Ringbahn und somit an die Dornbach-Pötzleinsdorfer Linie; endlich eine Verbindung von der Kärtnerstrasse mittels Strassendurchbruches zur Schwarzenbergstrasse und unter dem Schwarzenbergplatze in die Rennweglinie.

Ausser den Ergänzungen der Pötzleinsdorfer Linie und der elektrischen Innenlinien hat der Verfasser geglaubt, im Interesse der gewerblichen Entwicklung noch eine wichtige Ergänzungslinie am Südhang des Wienerbergs vorschlagen zu sollen, welche den Frachtenbahnhof Matzleinsdorf mit einer neuen Bahnhofsanlage an der Donauländebahn bei Oberlaa verbinden soll; endlich eine für die Industrie gleichfalls wichtige Verbindung der Aspangbahn mit der Staatsbahn in Simmering und dadurch mit den Häfen und Wasserstrassen.

Die Anschlussbahnen der Häfen und Wasserwege werden unter **B**, die Schlepfbahnen der Industriebezirke unter **E** dieses Abschnitts besprochen werden.

## B. Der Wasserverkehr.

Die Donau ist gegenwärtig noch nicht eine solche Verkehrsader, wie es ihrer Wassermenge und ihrer geographischen Lage entspricht. Aber die fortwährenden grossartigen Verbesserungen des unteren Stromlaufes, die Beseitigung von Schiffahrtshindernissen im Oberlaufe, die verbesserten Verbindungen mit dem Herzen Europas durch Schiffahrtskanäle von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein, endlich der Ausbau von Häfen und Werften



— diese Maassnahmen einer nahen und fernen Zukunft sind geeignet, dem Donauverkehr und besonders dem Wiener Wasserverkehr einen gewaltigen Aufschwung zu geben. In diesem Sinne hat der Verfasser ausser der Umgestaltung des Donaukanals mehrere Hafenanlagen vorgesehen.

Der Donaukanal zeigt die Sperre mit Kammersehleuse bei Nussdorf und drei Stauwehre mit Kammersehleusen an geeigneten Punkten.

Am rechten Ufer zwischen Nussdorf und Brigittenbrücke ist ein breiter Kai und eine schmalere, höher liegende Verkehrsstrasse projectirt. Der Kai ist mit Bahngleisen derart belegt, dass der Waarenumschlag zwischen Schiff, Eisenbahnwagen, Lagergebäuden und Lagerplätzen überall stattfinden kann. Die Gleise entspringen, wie schon unter A erwähnt, aus den Bahnhöfen Heiligenstadt und Nussdorf.

Am rechten Ufer zwischen der Brigittenbrücke und der Stadtbahnstation Augartenbrücke ist der Kai gleichfalls mit den beschriebenen Ladegleisen versehen, während unter der hochliegenden Verkehrsstrasse die Stadtbahn vom Zollamt zur Franz-Josefsbahn angeordnet ist.

Es folgt nun der einen Theil der inneren Ringstrasse bildende Franz-Josefs-Kai. Bahngleise und Schuppen für den Waarenumschlag erscheinen hier unzulässig. Obstmarkt, Kaiserbad, Fischmarkt und Personenboot-Stationen sollen verbleiben bezw. erneuert werden; zwischen der Stefanie- und Aspernbrücke soll aber ein etwa 15 m breiter Tiefkai angelegt werden, während die Untergrundbahn am Rande der Hochstrasse entlang zieht.

Das Ufer von der Aspernbrücke bis zur Franzensbrücke nimmt ein kleiner Hafen für Personenfahrzeuge und der Dampfschiffskai ein. Von der Franzensbrücke bis zur Sofienbrücke theilt sich das Ufer wieder in die hochliegende Verkehrsstrasse und den tieferliegenden Ladekai; unterhalb der Sofienbrücke setzt sich diese Anordnung mit der Ergänzung fort, dass der Tiefkai von Ladegleisen, welche aus den später zu nennenden Bahnhöfen der Staatsbahn und der Donauländebahn entspringen, bestrichen wird. Das Erdberger Gaswerk ist als zukünftig fortfallend angenommen.

Auch das linke Kanalufer soll mit Ausnahme der Strecken, welche von den Kammersehleusen in Anspruch genommen sind, in eine untere Ladestrasse und eine obere Verkehrsstrasse getheilt werden. Die Ladestrasse der Brigittenauer Lände kann mit Gleisen belegt werden, welche aus dem Bahnhof Nussdorf entspringen; während die Ladegleise unterhalb der Sofienbrücke von dem in Verlängerung der Station Freudenau anzulegenden Rangirbahnhöfe bedient werden sollen.

Am oberen Anfang der Brigittenau ist ein etwa 75000 qm grosses, bis zur Kaiser Franz Josefs-Jubiläumsbrücke sich erstreckendes Hafenbecken für oberländische Flussschiffe eingeschnitten. Die Ufer dieses Beckens sind für Ladegleise zugänglich; über den Hafenumund führt eine zweiarmige Drehbrücke.

Auf dem rechten Ufer des Donaukanals bei Simmering sind zwei Hafenbecken für Schiffe von der unteren Donau angelegt, jedes 120 m breit und circa 1800 bzw. 1600 m lang. Die Landzungen zwischen den beiden Becken sowie zwischen dem Donaukanal und dem ersten Hafenbecken sind ebenso wie das Landufer des zweiten Hafenbeckens mit Gleisen, Ladestrassen, Krähnen, Elevatoren, Lagerhäusern und Lagerplätzen ausgestattet. Die Gleise können von zwei Bahnhöfen bedient werden. Der eine liegt am östlichen Ende der Becken und ist von der Donauländebahn abgezweigt, während der andere am westlichen Kopfe der

Becken an die Staatsbahn angeschlossen ist. Diese beiden Bahnhöfe dienen zugleich zur Bedienung der Gleise am Donaukanalufer bis aufwärts zur Sofienbrücke.

Auf dem linken Ufer des Donaukanals, in der Nähe von dessen Mündung in den Hauptstrom, liegt auf der Freudenua der Winterhafen, welcher unter Einlegung einer Durchfahrt durch das zwischen ihm und dem Kanal bestehende Trennungswerk zu einem grossen, mit Gleisanschluss versehenen, für die schwersten Schlepplzüge zugänglichen Sicherheitshafen von 2,3 km Länge und ca. 300 m Breite ausgebildet werden soll.

Wenn der zukünftige Donau-Oder- und der zukünftige Donau-Elbe-Kanal ungefähr gegenüber der unteren Mündung des Donaukanals sich mit der Donau vereinigen, so werden die beiden Simmeringer Hafenbecken und der Freudenuaer Hafen auch für die Oder- und Elbschiffe leicht zugänglich sein.

Für weitere Bedürfnisse, namentlich der Schifffahrt auf der unteren Donau, ist schliesslich der 1,5 km lange und ca. 200 m breite Kaisermühlenhafen auf der linken Seite des Hauptstroms innerhalb der Wiener Gemeindegrenze in Aussicht genommen, dessen Werftgleise von einem für den Ort Kaisermühlen ohnehin erwünschten neuen Bahnhof der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn bedient werden sollen. Der Wasser- und Bahnverkehr würde, wenn in geplanter Weise mit Kaisermühlen eng verbunden, diesem Orte eine blühende gewerbliche Zukunft versprechen. Der alte Donauarm ausserhalb der Wiener Gemeindegrenze ist für Hafenzwecke nicht in Aussicht genommen, weil die Wiedereröffnung desselben zur Ableitung von Hochwasser im Bereich der Wahrscheinlichkeit liegen dürfte. Ebenso aber würde von der Benutzung des neuen Ueberschwemmungsgebietes zu Hafenanlagen abgesehen.

### C. Die städtischen Hauptverkehrsstrassen.

Bei vorläufiger Ausscheidung der Inneren Stadt, welche bei den Detailplänen in Abschnitt II besprochen werden wird, besteht das Netz der Wiener Haupt-Verkehrsstrassen rechts vom Donaukanal:

1. aus den zahlreichen, von der inneren Ringstrasse ausgehenden Radialen, deren Aufzählung hier entbehrlich ist,
2. aus der grossen, zum Theil ausgebauten, zum Theil erst projectirten Gürtelstrasse zwischen dem bisherigen Stadtgebiet und den Vororten:  
ferner links vom Donaukanal:
3. die Verbindungsstrassen zwischen den Donaukanalbrücken einerseits und den Bahnhöfen und Donaustrombrücken andererseits,
4. die Hauptallee des Praters und deren Verlängerung in die Leopoldstadt hinein, sowie die Donauuferstrasse.

Sind auch die Radialstrassen für den gegenwärtigen Verkehr nach dem Stadtkerne hin im allgemeinen ausreichend, besonders wenn die festgesetzten Alignements bei Errichtung von Neubauten an Stelle der alten Gebäude verwirklicht sein werden, so genügen doch die Ringstrasse und die Gürtelstrasse keineswegs, um das lebhafteste Verkehrsbedürfniss der äusseren Stadttheile unter sich zu befriedigen. Es ist deshalb sowohl in den Bezirken II bis IX als in den Aussenbezirken X bis XIX jetzt schon das Bedürfniss nach Anlage geeigneter Diagonallinien und Vermehrung der ringförmig verlaufenden Strassenzüge vorhanden. Die vorjährige Einwohnerzahl von 1365000 Seelen wird aber bei fortdauerndem Jahreszuwachs von 2 pCt. in zwanzig Jahren schon mehr als zwei Millionen betragen. Die Erwägung, dass dieser Zuwachs vorwiegend die Aussenbezirke trifft und dass alsdann auch die

bebaute Grundfläche um fast die Hälfte des jetzigen Bestandes gewachsen sein und der Stadtverkehr sich vielleicht verdoppelt haben wird, lehrt, dass die Nothwendigkeit grosser Ring- und Diagonalverbindungen sich beständig steigert, dass ferner die Belastung der Radialen und somit das Bedürfniss, sie zu vermehren, stetig zunimmt. Deshalb sind in dem Entwurfe folgende Ringlinien, Radialen und Diagonalen vorgeschlagen.

### 1. Ringlinien:

- a) Ergänzung des Innenrings: Neue Donaukanalbrücke am Ende des Schottenrings und Verbindung derselben mit der durch Alignementsfestsetzung allmählich zu erweiternden grossen Stadtgutgasse und Praterhauptallee, Durchbruch von der Aspernstrasse (Aspernbrücke) zur Taborstrasse, Verbindung von der oberen Augartenstrasse zur Franzensbrücke.
- b) Ein leistungsfähiger Zwischenring lässt sich zwischen dem Innenring und dem Gürtel mit erschwingbaren Kosten nicht anlegen. Um den Verkehr der Stadttheile untereinander zu erleichtern, sind die Spital-, Lang- und Stiftgasse im IX., VIII. und VII. Bezirk mit einander verbunden und mehrere andere aus den Plänen ersichtliche Durchbrüche vorgeschlagen. (Vergl. besonders Plan No. 8.)
- c) Ergänzung des Gürtels. Brücke über die Franz-Josefs-Bahn und den Donaukanal behufs Verbindung der Gürtelstrasse (bei der Antoniengasse) mit der Stromstrasse, der Dresdenerstrasse und der Kaiser Franz-Josefs-Brücke.  
Verbindung von der vorgenannten Donaukanalbrücke zur Klosterneuburger- und Oberen Augartenstrasse, eventuell, wenn in Zukunft die Durchquerung des k. k. Augartens durch eine öffentliche Verkehrsstrasse zulässig erscheint, mit der Kaiser-Josef- und Praterstrasse.  
Donaukanalbrücke am südlichen Ende der Gürtelstrasse und Verbindung derselben mit der Praterstrasse und dem Donauufer, später mittels einer neuen Donaubrücke mit Stadlau und Asparn.
- d) Aeusserer Ringstrassenzug (Vorortering). Von der Kaiser Franz-Josefs-Jubiläumsbrücke durch Döbling, über das Krottenbachthal und die Sandleiten, am Gehänge hinab nach Gersthof, über das Alsthal, durch Ottakring, zwischen Breitensee und Baumgarten hindurch nach Penzing und Hietzing, um den Schönbrunner Schlossgarten, Meidling südlich umfahrend und in den Margarethener Gürtel mündend.
- e) Ringstrasse an den Höhen (Viale dei Colli, Hügelring). Vom Nussberge ausgehend, mit Nussdorf mehrmals verbunden, windet sich dieser zur Verbindung der äussersten Vororte untereinander und zur Promenade-fahrt bestimmte, den Horizontalkurven angepasste Strassenzug durchs Muckenthal, erreicht Grinzing bei der Station der Kahlenberger Zahnradbahn, zieht an den Höhen hin mit herrlichen Aussichten auf Stadt und Landschaft, senkt sich dann ins Thal hinab nach Ober-Sievering, kreuzt im weiteren Verlaufe Pötzleinsdorf und Dornbach, geht dann über das Liebhardtsthal und den Steinhof, immer prächtige Aussichten darbietend, nach Hütteldorf, wo der Abstieg ins Wienthal auf zwei Linien stattfindet. An den Höhen hält sich die Strasse vornehmlich auf der Cote + 280 m. Nach Ueberschreitung des Wienflusses

steigt die Strasse an der Hackinger Berglehne wieder empor (es kann auch der Weg durch Hacking gewählt werden), durchschneidet Ober St. Veit, umfährt den Trazer- und Girzenberg und nähert sich südlich von Speising und Hetzendorf der Grenze des K. K. Thiergartens. Hier endet die Hauptstrecke dieser Hügelstrasse, welche als Hügel- und Aussichtsstrasse mit dem Viale dei colli zu Florenz oder der Via di Circonvallazione a monte zu Genua vergleichbar ist und nur bei der Kreuzung der in tiefen Thaleinschnitten liegenden Ortschaften stärkere Steigungen aufweist. Sie setzt sich aber südlich von Hetzendorf und Altmanndorf als gewöhnliche Verkehrsstrasse fort, um jenseits der Wiener Gemeindegrenze, meist auf vorhandenen Wegen nach Inzersdorf, Laa und Schwechat zu führen. Die eigentliche Ringlinie verbleibt dagegen in dem Gemeindebezirk Wien, erreicht die sogenannte Bergstrasse und die Katharinengasse im Bezirk Favoriten, kreuzt die Staatsbahn und die Aspangbahn, überschreitet am oberen Ende der Simmeringer Hafenbecken den Donaukanal und mündet in den südöstlichen Schlussstern der Hauptallee des Praters.

- f) Verzweigungen der äusseren Ringstrassen d und e. Zwischen Pötzleinsdorf und Gersthof, sowie zwischen Dornbach und Bernalts, wo die beiden äusseren Ringlinien einander nahe rücken, sind dieselben durch Zwischenglieder miteinander verknüpft. Ebenso westlich von Hetzendorf und südlich von Meidling.

Von Ober-Sievering über Salmannsdorf und Neuwaldegg bis zum Liebhardtthal ist eine äussere Schleife, von der Katharinengasse im Bezirk Favoriten bis in die Nähe des Simmeringer Hafens ist eine innere, das Laaer Waldchen kreuzende Schleife beigelegt.

Eine Grenz-Ringweg verbindet die äussere Schleife bei Neuwaldegg mit dem Hügeling bei Hütteldorf.

## 2. Radialen.

Die Radialstrassen sind die wichtigsten Verkehrslinien der Grossstadt. Ihre Ausbildung und Vermehrung ist daher bei Vergrösserung der Stadt unentbehrlich. In Betreff der Verbesserung vorhandener Radialstrassen durch Fluchtlinienfestsetzung muss auf die Pläne verwiesen werden.

An neuen Radialen seien genannt:

Die Verlängerung der nach Norden gerichteten Strecke der Gürtelstrasse in der Richtung nach Nussdorf, wo sie sich nach den Hauptaufgängen des Nussberges hin gabelt.

Eine in der Terrainfalte zwischen den Orten Grinzing und Sievering eingeschaltete Radialstrasse nach dem Himmel hin.

Eine kleinere und eine grössere Radiale im Krottenbachthale zwischen Sievering und Pötzleinsdorf, von welcher die erstere nach Salmannsdorf führt, während letztere den Bach selbst aufnimmt und eine directe Verbindung von Neustift am Walde bis zum Knick der Gürtelstrasse bei der Antoniengasse bildet (vergl. C. I c).

Drei neue Radialen zwischen Pötzleinsdorf und Dornbach.

Fünf Radialen zwischen Dornbach und Hütteldorf, von welcher die erste in Verlängerung der Stiftgasse und Seböckstrasse nach Schloss Wilhelminenburg, die zweite in Verlängerung der Ottakringer Hauptstrasse und die dritte in Verlängerung der Lerchenfelderstrasse zum Liebhardtsthale gerichtet ist.

Mehrere Radialen, welche von Unter St. Veit, Hietzing und Lainz nach aussen führen.

Zwei grosse Radialen östlich von Altmannsdorf.

Mehrere Verlängerungs-Radialen südlich von Favoriten.

Neue Allee zum Centralfriedhofe.

Ausbildung des Seeschlactthales als Promenadenstrasse.

Neue Radialstrasse parallel den Simmeringer Hafenecken.

Eine neue Radiale im Bezirk Josefsstadt durch Verbindung der Josefs-, Zelt- und Pfeilgasse und deren Verlängerung bis zum Gürtel und weiter in Ottakring hinein.

### 3. Diagonalen.

Im XIX. Bezirk: Parallelstrassen zur Heiligenstadt-Pötzleinsdorfer Bahn.

Verbindung der Dienergasse mit der Kahlenbergstrasse.

Im XVIII. Bezirk: Mehrere Schrägverbindungen an der Berglehne zwischen Pötzleinsdorf und Gersthof und im Gelände westlich von Gersthof.

Im XVII. und XVI. Bezirk bilden die Ringlinien und deren Verbindungen an der Berglehne zwischen Dornbach und Hernals zugleich Schrägverbindungen; dasselbe gilt für eine leistungsfähige neue Verbindung von Gersthof nach Hernals und für die Ottakring-Dornbacher Strasse. Eine wichtige Diagonale ist die beizubehaltende, leider in der Ottakringer Bepflanzung schon mehr als zweckmässig unterdrückte Hütteldorf-Ottakringer Strasse. Mehrere weitere Diagonalen sind dem noch unbebauten Theile von Ottakring, nördlich von der Schmelz eingelegt, um das trockene Rechteckschema dort entschieden zu durchbrechen.

In den Aussentheilen des XIII. und XII. Bezirks bilden der Ameisbach, die Lainzerstrasse in Unter St. Veit, der Verbindungsweg zwischen Lainz und Ober St. Veit, die Strasse von der Station Hetzendorf zur Gloriette auf dem Küniglberge, die Laxenburger Allee und mehrere andere Wege natürliche Diagonalen.

Im Innern des XII. Bezirks sind östlich vom Schlossbrunner Schlosspark mehrere Diagonalen eingelegt.

Im V. Bezirk bildet die Matzleinsdorfer Strasse eine sehr willkommene Diagonallinie, welche im Plane fortgesetzt ist durch den XII. und XIV. Bezirk bis zum Strassenstern am westlichen Ende des K. Elisabeth-Westbahnhofs.

Ebenso ist eine Diagonale gebildet von dem Knotenpunkte der Matzleinsdorfer Strasse und Steinbauergasse im XII. Bezirk bis zur Bergstrasse (Hügelring) im Bezirk Favoriten.

Zwei neue Diagonalen sind gebildet in Mariahilf von der Mariahilferstrasse zum Wienflusse. Die eine derselben verlängert sich durch Margarethen bis zum Wiedener Gürtel und schliesst nach Unterfahrung der Südbahn an die Neilreichstrasse in Favoriten an.

Eine die Stadt von Norden nach Süden durchquerende Strasse ergibt sich, wie der Plan zeigt, durch Verbindung der Währingerstrasse mit der Garnisonsgasse in Alsergrund, ferner der Breitegasse im Bezirk Neubau mit der Lainzgrubengasse in Mariahilf, sowie der Press-, Fleischmann- und Starhembergergasse in Wieden. Leider ist diese Strasse auf langen Strecken wegen zu geringer Breite und in Mariahilf wegen starker Steigung in ihrer Leistungsfähigkeit beschränkt.

Mehrere energische Diagonalen liessen sich südlich und östlich vom Arsenal in den Bezirken Favoriten und Simmering anordnen, wie der Plan zeigt.

Auch die Donaustadt hat mehrere schräge Verbindungen erhalten, welche für die Gleisanschlüsse besondere Vortheile bieten.

## D. Stadttheile für verbessertes Wohnwesen und für erleichterten Gewerbebetrieb.

Die Stadteinteilung für die verschiedenen Verbauungsarten ist im allgemeinen so beibehalten, wie sie vom Wiener Gemeinderath am 24. März 1893 zum vorläufigen Beschluss erhoben wurde. Auch ist auf den meisten Plänen eine ähnliche Abtönung der Verbauungszonen gewählt worden mit der Abweichung, dass für die Fabrikviertel zum Unterschiede von den blauen Wasserflächen ein neutralvioletter Ton, für dreistöckige Verbauung ein dunkleres Roth (Karmin und gebrannte Terra), für zweistöckige Verbauung ein leichteres Roth (Karmin), für Landhausbezirke in ganz offener Bauweise ein gründurchwölktes Karminroth, endlich für Pflanzungen grüne, für Eisenbahnen gelbe Färbung angeordnet wurde.

Im Einzelnen sind die Grenzen zwischen den verschiedenen Verbauungszonen stellenweise gegenüber dem vorläufig vom Gemeinderath beschlossenen Plane verschoben, namentlich wo Pflanzungen und Parkanlagen die Fernhaltung lästiger Gewerbebetriebe erwünscht machten. Es wird hierbei vorausgesetzt, dass durch Ergänzung der Gesetzgebung die Möglichkeit gewahrt werde, in den gründurchwölkten Vierteln (reinen Wohnvierteln) gewerbliche Anlagen ganz zu untersagen, in den lichtrothen Vierteln (Wohnvierteln) sie aber nur mit erheblichen Beschränkungen zuzulassen. In den dunkelrothen Vierteln wären wenigstens die lästigen Gewerbebetriebe (analog der §§ 16 und 23 der deutschen Reichs-Gewerbeordnung) ganz zu verbieten und die sonstigen Industriebauten zu beschränken. Strassen mit Vorgärten sind in den Detailplänen angegeben.

Wo innerhalb der rothen (drei- und zweistöckigen) Wohnviertel noch gewisse Bezirke oder Blöcke für Cottage-Anlagen mit nur einem Obergeschoss festzusetzen sind, dürfte zweckmässig der Entwicklung von Fall zu Fall, oder der freien Vereinbarung bzw. Verfügung der Grundeigenthümer überlassen bleiben.

Leider liess sich die farbige Charakterisirung der verschiedenen Verbauungszonen nicht überall durchführen, ohne die Deutlichkeit der Zeichnung zu gefährden. Es wurde deshalb dem Uebersichtsplan (Plan No. 1) eine besondere Darstellung der Bauzonen (Plan No. 1a) beigelegt, und zwar auf ein Blatt Pauspapier gezeichnet, welches zur Erkennung der örtlichen Grenzen auf den Plan No. 1 aufzulegen ist.

Stadttheile für erleichterten Gewerbebetrieb bedürfen 1) der Zulassung der Gebäude, der maschinellen Einrichtungen und der Betriebe durch die Bauordnung, 2) einer für den Zweck geeigneten Blockeinteilung (grosse Blöcke, lange Fronten), 3) der Vorbereitung von Anschlüssen an die Eisenbahnen und Wasserstrassen. Der Uebersichtsplan und die Detailpläne zeigen solche Eisenbahn- und Wasseranschlüsse an vielen Stellen, besonders an den folgenden:

- a) Zu beiden Seiten neben der neu projectirten Industriebahn, welche am Südabhang des Wienerbergs vom Frachtenbahnhof Matzleinsdorf zu einem neuen Frachtenbahnhofe bei Oberlaa führen soll.
- b) Eine kleinere Fläche südlich vom Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe.
- c) Im Winkel zwischen der Aspangbahn und der Geiselbergstrasse.
- d) In Simmering im Winkel zwischen der Staatsbahn und der Schlachthofbahn.
- e) Ebendasselbst nördlich von der Schlachthofbahn.
- f) Zwischen der Staatsbahn und den Simmeringer Hafenbecken.

- g) An den Simmeringer Hafenbecken und zwischen Kaiserebersdorf und Simmering.
- h) Zwischen der Staatsbahn und der neuen Friedhofsallee.
- i) Im Zwickel zwischen den beiden Zweigen der österr.-ung. Staatsbahn und der Wien-Aspang-Bahn.
- k) Im Felde zwischen der Aspangbahn, dem Centralfriedhofe, der Simmeringer Hauptstrasse und der Staatsbahn.
- l) Im Gelände zwischen dem neuen Bahnhof Heiligenstadt und dem Donaukanal.
- m) In der Donaustadt.

Ueberall wurde versucht, durch Projectirung von Bahnhöfen für das Sammeln und Rangiren der Wagenzüge, für Kohlenvorräthe u. s. w. die Bedienung der Fabriken und Fabrikgleise zu ermöglichen.

Obschon es im allgemeinen anzustreben ist, die unteren Schichten der Bevölkerung nicht abzusondern, sie vielmehr mit den andern zu mischen, erschien es doch zweckmässig, in oder bei diesen begünstigten Fabrikvierteln stellenweise gewisse Blockgruppen zu bilden, welche nach Grösse und Lage zur Errichtung kleiner Wohngebäude sich eignen, und welche nicht bloss den Fabrikarbeitern, sondern auch den Meistern und Fabrikbeamten sowie den für jedes Stadtviertel erforderlichen Krämern, Wirthen und Handwerkern Gelegenheit zur Unterkunft darbieten.

## **E. Durchbildung des Bebauungsplanes in praktischer und ästhetischer Beziehung.**

In praktischer Beziehung kommen vorab die in den bisherigen Abschnitten behandelten Verkehrs-, Wohn- und Gewerbe-Interessen in Frage. Ausserdem sind für die Trassirung der Strassen und Plätze noch folgende Grundsätze massgebend gewesen.

Für die Anlage zahlreicher Strassenbahnlinien ist durch Projectirung vieler durchgehender Strassenverbindungen von guten Gefällevhältnissen ausgiebige Gelegenheit geboten. Die Eintragung bestimmter Linien in dem Uebersichtsplan verbot sich schon durch den kleinen Maassstab, ist aber auch am besten der natürlichen Entwicklung zu überlassen. Da die Stadtbahnlinien mehr dem peripherischen Verkehr dienen, so werden die radialen und diagonalen Verkehre vorwiegend auch in Zukunft auf Strassenbahnen angewiesen sein. Aber auch die neu projectirten Ringstrassen und deren Verbindungen eignen sich vorzüglich zu Strassenbahnanlagen.

Zur Errichtung von öffentlichen Gebäuden aller Art sind viele besonders geeignete Blöcke und Blocktheile vorgesehen. Eine förmliche Beschlussnahme hierüber muss dem Zeitpunkt beim thatsächlich hervortretenden Bedürfnisse überlassen bleiben.

An den Berglehnen sind die Strassen schräg zum Verlaufe der Horizontal-Curven anzuordnen. In Bezirken für offene Bebauung sind mit Vorliebe schlank gebogene Strassenzüge projectirt.

Den zu den Haupthimmelsrichtungen diagonal gestellten Strassen ist vor den reinen Ostwest- oder Süd-nordstrassen aus Gründen der Besonnung der Vorrang eingeräumt.

Für die Hauptverkehrsstrassen und solche, die mit Baumreihen bepflanzt werden sollen, wurden Breiten von 25 bis 40 m und mehr in Aussicht genommen, während die Breiten der Nebenstrassen bis auf 16 m, in den Vierteln für offene Bebauung sogar auf 12 m sinkt. Die Einschreibung aller Strassenbreiten in Zahlen wurde wegen Zeitmangel nicht durchgeführt, dürfte aber auch

zur Zeit entbehrlich sein, da der Maassstab und die Charakterisirung durch Baumreihen, Vorgärten etc. hinreichend Aufschlüsse geben.

Auf mässige Steigungen, besonders für die beiden äusseren Ringstrassen, wurde nach Möglichkeit Bedacht genommen.

In ästhetischer Beziehung hat der Verfasser sich bestrebt, die folgenden Gesichtspunkte zu beobachten:

Die ununterbrochene Durchführung gerader Strassen auf übertriebene Längen ist zu vermeiden. Der Wechsel gerader und gekrümmter Strassen ist zu bevorzugen. Convexe Gefällsbrüche sind ebenfalls zu vermeiden, concave Gefälle zu begünstigen. Gärtnerischer und künstlerischer Schmuck der breiten Strassen und der freien Plätze ist in wechselnder Art mannigfaltig, aber ohne Uebertreibung vorzusehen, die individuelle Ausstattung der Strassen und Plätze nach Möglichkeit anzustreben.

Abgesehen von den dem Ausgleich der Verkehrsrichtungen dienenden Verkehrsplätzen an Knotenpunkten, ist für thunlichst geschlossene Platzumrahmung zu sorgen, auch die Platzfläche vom Fahrverkehr möglichst frei zu halten.

Wichtige öffentliche Gebäude bedürfen ausreichender Vorplätze; erhöhte Standpunkte und die Orientirung als Ziel einer oder mehrerer Strassen sind für Monumentalbauten von Vortheil. Allzugrosse Seh-Entfernungen sind zu vermeiden.

Die Gruppierung mehrerer öffentlichen Gebäude um eine freie Platzfläche ist zu begünstigen. Auch bei der Stellung eines monumentalen Gebäudes an oder auf einem freien Platze sind die Maassstabsverhältnisse und die Erzeugung einer guten, nicht zu stark zertheilten Platzumrahmung stets im Auge zu behalten.

Geometrische Regelmässigkeit ist weder für das Strassennetz noch für die Platzfiguren nöthig; die Unregelmässigkeit hat Vorzüge, sowohl behufs Unterbrechung der Monotonie als zur besseren Orientirung und zur malerischen Gestaltung des Stadtbildes. Regelmässige und unregelmässige Formen sollen deshalb mit einander verbunden werden.

Denkmäler figürlicher Art gehören nicht in den Platzmittelpunkt; für Brunnen, Obeliskten u. s. w. ist die Mitte statthaft. Reihenanordnung oder Randstellung sind zweckmässig und ästhetisch vortheilhaft. Unregelmässige, malerische Platzanordnungen und Denkmalaufstellungen sind mit vorsichtiger Mässigung und unter Beobachtung des künstlerischen Gleichgewichts anzuordnen.

Es dürfte zwar einleuchtend sein, dass diese praktischen und ästhetischen Grundsätze und Regeln vollständig erst in dem demnächst zu bearbeitenden Generalbaulinienplane zur Lösung kommen können. Dennoch aber liegen dieselben theilweise auch dem heute zur Aufgabe gestellten General-Regulierungsplan zu Grunde. In manchen Theilen des Planes hat der Verfasser es für zweckmässig gehalten, zur Klarlegung seiner Absichten die Detailirung eingehender zu bearbeiten, als es für die Zwecke des General-Regulierungsplanes an sich nothwendig erscheinen möchte.

Weder ein nach bloss praktischen, noch ein nach bloss ästhetischen Gesichtspunkten bearbeiteter Stadtplan kann die vielgestaltigen Bedingungen des modernen Städtelebens erfüllen. Der Verfasser suchte daher das Praktische mit dem Künstlerischen nach Kräften zu vereinigen.

## F. Oeffentliche Pflanzungen und Friedhöfe.

Die öffentlichen Pflanzungen sind einzutheilen in Pflanzungen auf den Strassen, auf Plätzen, in besonderen Parkanlagen und äussern Promenadenwegen.



Die Bepflanzung breiter Strassen mit Baumreihen auf den Bürgersteigen und auf besonderen Mittelwegen konnte im Uebersichtsplan wegen des kleinen Maassstabs nicht verdeutlicht werden. Auch in den Detailplänen sind die Baumreihen, und in sehr breiten Strassen die Gartendflächen nur soweit anzugeben, als es zum Verständniss nöthig erschien.

Ebenso ist die vorzuschlagende Bepflanzung freier Plätze nur aus den Detailplänen ersichtlich.

Vielfach ist eine derartige Platzbepflanzung gewählt, dass geschlossene „Squares“ entstehen, welche als Spiel- und Erholungsgärten nach englischen und französischen Vorbildern eingerichtet werden sollen (vgl. Stübben, Städtebau, S. 485–490).

Für Parkanlagen war der Gedanke massgebend, dass es im Hinblick auf die bestehenden ausgedehnten Gärten Prater, Augarten, Schlosspark Schönbrunn auf dem rechten nebst Franz-Josefs-Park auf dem linken Wienufer — sowie auf die waldreiche Umgebung nicht nöthig sei, einzelne neue geräumige und waldähnliche Anpflanzungen zu schaffen, dass es vielmehr gesundheitlich zweckmässiger und für die Erscheinung der Stadt und den Aufenthalt in derselben besser sei, alle Stadttheile mit kleineren öffentlichen Gärten zu durchsetzen, welche etwa die Grösse des Stadtparks oder des Kinderparks oder des Parks an der Türkenschanze oder eine noch geringere Ausdehnung besitzen, und welche in Gemeinschaft mit den Platz- und Strassen-Bepflanzungen das erfrischende Pflanzenleben allen Stadtbewohnern möglichst nahe bringen sollen. Es versteht sich von selbst, dass in erster Linie die noch vorhandenen Waldgehölze und die Friedhöfe für diesen Zweck ins Auge zu fassen waren.

Es wurde dabei vorausgesetzt, dass die gegenwärtig und in naher Zukunft noch nicht zur Unterdrückung bestimmten Friedhöfe bis auf weiteres als solche benutzt, zugleich aber zu geeigneten Zeitpunkten in ihrem Areal auf die zukünftige Parkgrösse erweitert werden sollen. Eine solche Erweiterung empfiehlt sich besonders auch für den Centralfriedhof, dessen Grenzen bis zur Wien-Schwechater Bahn auszudehnen wären. Die Schaffung eines zweiten grossen Friedhofes, um dem Bedürfniss von Grosswien nach Aufhebung der kleineren Friedhöfe zu entsprechen, innerhalb der Wiener Gemeindegrenzen wurde nicht für empfehlenswerth gehalten. Eine solche zweite Grossfriedhofsanlage würde nur im Westen oder Nordwesten Platz finden können, dort aber für die Entwicklung der Wohnviertel sehr hemmend sein. Tritt der Zeitpunkt heran, wo die kleineren Friedhöfe aufzulassen sind und der jetzige Centralfriedhof trotz seiner Erweiterung nach Süden und Südosten nicht ausreicht, so wird eine neue Anlage nach anderen Gesichtspunkten ausserhalb des Wiener Weichbildes mit Eisenbahntransport in Aussicht zu nehmen sein.

Die alten Friedhöfe werden dann allmählich ihren Uebergang zu Parkanlagen für die Lebenden vollziehen.

Ausserdem sind in vorliegendem Stadtregulierungsplan hauptsächlich noch folgende öffentliche Gärten vorgesehen:

- a) Auf dem Nussberge 4 ha.
- b) Auf dem Hungerberge 9 ha.
- c) Am Steilhang der Donau-Niederung westlich von der Nussdorferstrasse 6 ha.
- d) Am Hackenberg westlich von Sievering 2,5 ha.
- e) An der Bastiengasse bei Gersthof 5 ha.
- f) Erweiterung des Türkenschanzparkes nach der Schreiberischen Sandgrube 2,5 ha.
- g) Zwischen der Hannover- und Burghardgasse auf der Brigittenau 2,5 ha.

- h. An der äusseren Ringstrasse (Vorortering) westlich von der Station Hernals der Vorortebahn 1 ha.
- i. Park bei der Station Ottakring der Vorortebahn.
- k. Park in der Josefstadt bei der Station Lerchenfeld der Gürtel- und Dornbacher Bahn 1,2 ha.
- l. Park am Ameisbach und der Ottakring-Hütteldorferstrasse 52 ha. Diese Anlage ist als Ausstellungspark in Aussicht genommen.
- m. Park mit Friedhof an der äusseren Ringstrasse (Vorortering) zwischen Breitensee und Penzing 5,3 ha.
- n. Park zwischen der Ungargasse und der Landsträsser Hauptstrasse bei der k. k. Fahrwesenkaserne 1,5 ha.
- o. Park bei der Matzleinsdorfer Strasse an der Grenze zwischen den Bezirken Meidling und Margarethen 2,2 ha.
- p. Zwei kleine Gartenanlagen links und rechts vom Margarethen-Gürtel, aus dem Hundsthurmer Friedhofe 0,7 ha und an der Fendigasse 0,4 ha.
- q. Parkanlage in Wieden zwischen Blechthurngasse und Hangelbrunnengasse in der Nähe des Wiedener Gürtels 3 ha.
- r. Gärtnerische Anlagen in der Umgebung des Arsenal.
- s. Parkanlage am Girzenberg 15 ha.
- t. Pflanzung bei Altmannsdorf 6,5 ha.
- u. Das Gatterholz südlich von Meidling 6 ha.
- v. Die Gelände neben den Einschnittböschungen der Südbahn deselbst.
- w. Parkanlage am Südhang des Wienerbergs (15 ha) und mehrere andere Pflanzungen in Favoriten.
- x. Das Laaer Waldl 30 ha.
- y. Parkanlage nördlich der Kaiser-Ebersdorfer Strasse vom Neugebäude bis Kaiser-Ebersdorf 28 ha.
- z. Parkanlage links der Donau am Kaiserwasser 20 ha.

Es lag nahe, das Beispiel zu befolgen und auch die Schmelz als Parkanlage zu beanspruchen, somit für neue Exercierplätze in anderer Lage Sorge zu tragen. Die Schmelz hat aber gerade für militärische Zwecke eine so günstige Lage, dass eine Adaptirung derselben für bürgerliche Zwecke aussichtslos erscheint, um so mehr als das Programm der Ausschreibung ausdrücklich bestimmt, dass dem der k. k. Militärärar gehörige Exercierplatz auf der Schmelz unverbaut bleiben solle. Im Plane ist daher, um wenigstens den Staub des grossen Platzes von der Umgebung fern zu halten, eine schmale Umpflanzung der Schmelz vorgeschlagen.

Die unter a bis d, f, l, m und s genannten Parkanlagen bieten zugleich schöne Aussichten dar und sind dementsprechend auszustatten.

Mehrere dieser Parkanlagen und verschiedene kleinere Pflanzungen sind ganz oder zum Theil nicht von Strassen, sondern von Hausgrundstücken eingefasst. Erhalten die Hausgrundstücke Ausgänge in den Park und wird letzterer für die öffentliche Benutzung während der Dunkelheit und in den Frühstunden geschlossen gehalten, so ergeben sich aus dieser, beispielsweise am Park Monceaux zu Paris und am Blasewitzer Wäldehen zu Dresden durchgeführten Anordnung die reizvollsten Landschaftsanlagen, welche für die Annehmlichkeit der Umwohner von unvergleichlichem Werthe sind (vgl. Stübben, Städtebau S. 492-495).

Von den Parkanlagen unterscheiden sich die äusseren Promenaden-Anlagen dadurch, dass sie sich den Wegen entlang ausbreiten, um die Fahrer, Reiter und Fussgänger auf längeren Strecken zu begleiten.

Die vornehmste derartiger Anlagen ist die mit der Florentiner und Genueser Viale dei Colli, auch mit dem Passegio del

Gianicolo in Rom verwandte Hügelringstrasse von Nussdorf im grossen Halbkreise um die Stadt bis Speising. Sie hängt mehrfach mit den vorhin genannten Parkpflanzungen zusammen, ist aber im allgemeinen an der Bergseite zur Bebauung bestimmt. Die Bebauung an der Stadtseite ist so zu regeln, dass viele Fernsichten frei bleiben: deshalb Pflanzungen an der abgeböschten Stadtseite, eine besondere tiefer liegende Anbaustrasse und Wohnhäuser mit grösseren Zwischenräumen.

Die zweite Art äusserer Promenadenanlagen wird gebildet von den Sohlen zahlreicher Bachthäler, in welchen das frei fliessende, eventuell künstlich vermehrte Wasser innerhalb bepflanzter und landschaftlich behandelter Strassen dauernd erhalten bleiben soll. Hierher gehören die Sohle des Mueckenthals, des Reisenberger Bachthales, des äusseren Krottenbachthales, des Fuchshueckenthales südlich von Dornbach, das Ameisbachtal, die oberen Wienflussufer, das obere Bachtal in Speising, das Bachtal im „unteren Wiener Feld“ südlich von Favoriten und das Thal des Seeschlachtgrabens zwischen Simmering und Kaiser-Ebersdorf.

Dass diese zahlreichen Anpflanzungen von mittlerer und geringerer Grösse, welche über das ganze Weichbild der Gemeinde vertheilt sind, die Annehmlichkeit des Wohnens und des Aufenthalts in Wien für Reich und Arm mehr fördern, als einzelne grosse Parks, getrennt von noch weit grösseren garten- und baumlosen Verbauungsflächen, dürfte einleuchten. In ihrer Summa aber nehmen sie in Vergleich zu anderen Grossstädten keineswegs einen übermässig grossen Flächenraum in Anspruch. Sie können selbstredend nicht alle mit Einem Schlage beschlossen und ausgeführt werden; die Aufnahme in den Stadtregulierungsplan bedeutet vielmehr ein Programm für mehrere Jahrzehnte, dessen Ausführung in kleineren oder grösseren Theilen fortschreitend dem Bedürfniss zu folgen hat.

## G. Oeffentliche Gebäude.

Da ein Programm über den Bedarf und die räumliche Vertheilung der öffentlichen Gebäude nicht vorliegt, auch auf eine längere Reihe von Jahren gar nicht festgestellt werden kann, so sieht sich der Planverfasser auf sehr unvollkommene Erwägungen und auf seine Phantasie angewiesen. Obwohl nun die endgültige Wahl und Bemessung des Bauplatzes für ein öffentliches Gebäude erst auf Grund genauer Kenntniss des Raumbedarfs erfolgen kann, so steht doch an sich fest, dass eine nach aussen hin abnehmende Zahl von derartigen Gebäuden, seien sie von monumentaler oder gemeinnützig-praktischer Art, thatsächlich mit dem Wachstum der Stadt erforderlich wird. Es ist daher geboten, für solche Bauwerke (Kirchen, Schulen, Markthallen, Bäder, Asyle, Kinderbewahranstalten, Verwaltungsgebäude, Gerichtshäuser, Post-, Steuer-, Telegraphen- und sonstige Aemter, Sparkassen, Spitäler, Theater, Vereins- und Versammlungslocale) Plätze vorzusehen, welche nach Lage und Gruppierung vorläufig als geeignet betrachtet werden können. Die wirkliche Aptrirung geschieht erst bei eintretendem oder doch deutlich zu übersehendem Bedürfniss.

Für solche bauliche Anlagen, welche, wie grosse Kranken-, Irren-, Cadetten-Anstalten u. dgl., sehr geräumige Geländeflächen in Anspruch nehmen, kann erst Vorsorge getroffen werden bei wirklicher Bauabsicht. Für derartige Anstalten hat das Abwarten um so weniger Bedenken, als sie ohnehin an den Aussenrand der Stadt verlegt zu werden pflegen und die entsprechende Abänderung bezw. Einrichtung des Verbauungsplanes dort stets möglich sein wird.

Nur zwei grössere Anlagen dieser Art glaubte der Verfasser jetzt schon andeuten zu können, nämlich eine Kasernengruppe mit Exerzierplatz bei Kaiser-Ebersdorf und einen Park mit Ausstellungsgebäuden bei Ottakring-Breitensee.

Die Ausstellungsgebäude sollen nach dem Stadtrathbeschlusse vom 31. August d. J. in frequenter Lage errichtet werden. Der Platz zwischen Staatsbahnhof und Arsenal dürfte, wie auf Plan No. 11 angegeben, viele Vorzüge darbieten, aber nicht geräumig genug sein. Der Platz an der Berglehne bei Ottakring hat die ungefähre Grösse des Augartens, eine landschaftlich schöne Lage mit Wasser und Aussicht. In der Axe der industriellsten Bezirke und vor der Breitseite der Stadt gelegen, mit guten Verbindungen ausgestattet, dürfte er den Ansprüchen bestens genügen.

### H. Verbesserung der alten Stadttheile.

Unter vorläufiger Ausscheidung der Inneren Stadt wurden manche geplanten Verkehrsverbesserungen für die älteren Stadtbezirke bereits im Abschnitt I C besprochen. Weitere Mittheilungen und Begründungen über die für die bebauten Stadttheile mit Einschluss der Innenstadt nach Verkehrs- und künstlerischen Rücksichten in Vorschlag gebrachten Durchbrüche und Ergänzungen werden im Abschnitt II folgen.

## II. Die Detailpläne.

### (Pläne No. 2 bis 13.)

Die Detailpläne im Maassstab 1:2880 bis ins Einzelne zu besprechen, dürfte entbehrlich sein. Nur einige Hauptzüge mögen hier hervorgehoben werden, wobei zugleich die vorgeschlagenen Aenderungen der bebauten Stadtbezirke und besonders der Innenstadt zur Erläuterung gelangen. Die 30 gelieferten Einzelpläne sind zu zweien oder vierten nach dem Schema Blatt No. 13 in 11 Pläne zusammengefügt, um zusammengehörige Theile besser überschauen zu können.

#### Plan No. 2,

aus den vier nördlichsten Einzelblättern bestehend, Nussdorf, Grinzing, Unterdöbling und Heiligenstadt umfassend.

Die Flächenfärbung zeigt die vier Bauklassen der äusseren Bezirke:

neutral (Indigoblau und Indischgelb auf Karmingrund) die vorzugsweise für gewerbliche Anlage bestimmten Geländetheile der Brigittenau und Halter Au.

Dunkleres Roth (Karmin und gebrannte Siena) für dreistöckige Wohngebäude untermischt mit Fabriken, umfassend die bebauten Theile von Nussdorf und das Gelände zwischen dem Bahnhof Heiligenstadt und dem Steilhang des Donauthales.

Helles Roth (Karmin) für zweigeschossige Wohngebäude in offener Bauweise oder in geschlossenen Fronten (letzteres namentlich an bereits bestehenden Strassen mit geschlossener Bauweise), mit oder ohne Vorgärten, unter starker Beschränkung der gewerblichen Anlagen. Dieser Bezirk umfasst hauptsächlich das Unterdöblinger Gelände zwischen Krottenbach und Hungerberg, westlich sich erstreckend bis zum Grinzing Friedhofe, sowie die Ortschaft Grinzing nebst dem Gelände ostwärts bis Nussdorf und Heiligenstadt.

Lichtereres Roth, grün gewölkt, für zweigeschossige Wohngebäude in offener Bauweise unter Ausschluss gewerblicher Anlagen (Cottage-Anlagen, reine Landhausbezirke), umfassend die Grundstücke oberhalb des Steilhanges der Donauniederung, die Gehänge des Hungerberges und des Nussberges nebst beiden Seiten des Schreiberbachthales.

Von den Verkehrsanlagen sind zu erwähnen: die Eisenbahn vom Hauptbahnhof Heiligenstadt durch Nussdorf über Grinzing nach Sievering und Pötzleinsdorf mit den auf dem vorliegenden Plane angegebenen Stationen Nussdorf, Nussberg (hier unmittelbare Nachbarschaft zur Kahlenbergbahn) und Grinzing.

Der Oberländerhafen auf der Brigittenau mit Bahmanschlüssen; die mit Bahngleisen versehenen Kais des Donaukanals.

Die äussere Ringstrasse (Vorortering) von der Kaiser Franz Josef-Jubiläumsbrücke durch Döbling ins Krottenbachthal und weiter.

Eine Ringlinie vom Steilrandpark am Fusse des Hungerberges entlang und weiter nach Westen.

Die Hügelstrasse (Viale dei colli) am Nussberg mit Aussichtsplateau, durch das Muckenthal, oberhalb Grinzing und weiter.

Die neue Radialstrasse von Döbling am Fusse des Steilrandes durch Nussdorf zum Kahlenberg-Bahnhof daselbst mit Anschlussstrassen an das Gehänge des Nussberges.

Die neue Verbindung der „hohen Warte“ mit dem Springfelderwege zum Anschlusse an das Schreiberbachthal und an die Kahlenbergstrasse. Alle übrigen Verbindungen zeigt deutlich der Plan.

Der Plan zeigt drei Parks, nämlich am Steilhang, auf dem Hungerberge (mit Aussichtsthum), auf dem Nussberge (mit Kirche); ferner zwei Promenaden-Anlagen, nämlich eine grössere zu beiden Seiten des Schreiberbaches und eine kleinere am unteren Ende von Grinzing; endlich zahlreiche Pflanzungen auf öffentlichen Plätzen.

Eine grössere Zahl öffentlicher Gebäude, auch Orte für Denkmäler und Brunnen etc. sind vorgesehen. Obwohl die endgültige Planung dieser baukünstlerischen Werke der Zeit des eintretenden wirklichen Bedürfnisses vorbehalten werden muss, ist es doch von Vortheil, schon bei Festlegung der allgemeinen Baulinien derartige Oertlichkeiten, Einzelbauplätze und Gruppenbauplätze für Monumentalbauten, wenn auch zunächst unverbindlich ins Auge zu fassen. Gruppenbauten zeigt der Plan namentlich in Döbling nördlich vom Krottenbach, sowie südlich von Nussdorf an der neuen Radialstrasse. Eine nähere Erläuterung dürfte entbehrlich sein.

### Plan No. 3,

aus zwei Einzelblättern zusammengesetzt, Sievering, Pötzleinsdorf und Gersthof darstellend.

Einen eigentlichen Industriebezirk enthält dieser Plan nicht; der gemischte Wohn- und Industriebezirk erstreckt sich, der Gersthof Hauptstrasse folgend, bis zu der als Ringstrasse ausgebildeten Schmiedgasse. Auch die Blöcke an der Westseite der Gersthof Hauptstrasse sind in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung in der Nähe des wichtigen Kreuzungsbahnhofs Neugersthof für dreigeschossige Verbauung bestimmt. Das ganze übrige Gelände ist der zweigeschossigen Verbauung vorbehalten, und zwar, wie die grüne Durchwolkung anzeigt, sehr erhebliche Flächen als reine, fabrikkfreie Landhausbezirke, nämlich: die Höhen nördlich und westlich von Sievering, das obere Krottenbachthal, der Höhenrücken zwischen diesem Thale und Pötzleinsdorf, die Höhen zwischen Pötzleinsdorf, Gersthof und Dornbach.

Von Verkehrsanlagen sind hervorzuheben: Die von Grünzing kommende nach Gersthof führende Eisenbahnlinie, welche zwei Tunneln von 190 m und 300 m Länge am Somleitenberg und am Kasgraben enthält und die Stationen Untersievering, Pötzleinsdorf und Gersthof besitzt; ferner die amtliche Vorortelinie, welche vom Bahnhof Neugersthof ab die Türkenschanz im Tunnel durchdringt und in der Sohle der zur Parkvergrößerung bestimmten Schreiber'schen Sandgrube eine Station erhalten soll.

Die äussere Ringstrasse (Vorortering) nimmt die Stelle der Schmiedgasse ein, steigt nördlich der Gersthof'schen Hauptstrasse am Gehänge hinan, um einerseits den Anschluss an die grosse Hügelstrasse zu erreichen, andererseits sich, das Krottenbachtal schräg durchschneidend, nach Döbling fortzusetzen.

Die grosse Hügelringstrasse zeigt die der Bodenformation entsprechende, serpentinierte Bewegung; nur die in die Orte Pötzleinsdorf und Sievering hinabführenden Zweige weisen grössere Steigungen auf.

Auch die anderen Strassenlinien, welche dem Terrain folgend, vielfach gekrümmt erscheinen, gehen deutlich aus dem Plane hervor. Zur detaillirten Projectirung reichten leider die Höhenangaben des Planes nicht aus.

Parkanlagen sind in der Nähe des Hügelrings bei Obersievering (mit Kirche), am Erbsenbach bei Untersievering, im Krottenbachtale (als Bachpromenade), am Steilhang nördlich von der Türkenschanze, ferner westlich von Gersthof vorgesehen. Der Türkenschanzpark ist in die Schreiber'sche Sandgrube hinein vergrössert.

Gruppen öffentlicher Gebäude sind geplant auf der Höhe bei der Kasgrabengasse, ferner bei der Bahnstation Pötzleinsdorf, endlich auf dem Plateau und an der Berglehne des Somleiten-Rückens in der Axe der äusseren Ringstrasse. Der Prospect dieser Strasse in der Richtung zur Somleiten, wo sich über dem „Erziehungsinstitut“ die Kirche auf der Höhe erhebt, deren Thurm die Strassenaxe schliesst, dürfte ein ungewöhnlich wirksames Bild gewähren. Auch sonst ist für schöne Prospective an vielen Stellen Vorsorge getroffen.

Der Block, dessen Spitze das den südlichen Schlusspunkt der Ringstrassenstrecke bildende „Badgebäude“ einnimmt, ist als Häusergruppe mit innerem Square gedacht. Letzterer ist gemeinsamer Garten für die mit directen Eingängen in denselben versehenen Umwohner.

Der Platz der St. Leopold-Votivkirche ist mit Schule (oder Kinderheim) und Pfarrhaus bebaut; die „Kleingasse“ ist als Platzanlage erweitert, um auf die Kirche und die Baugruppe vorthellhaftere Blicke zu gewinnen.

## Plan No. 4

aus vier Blättern zusammengesetzt und Theile von Döbling und Währing sowie den Alsergrund und die Brigittenau umfassend.

An Verkehrsanlagen enthält der Plan die nördlichen Abschnitte der Gürtelbahn, der Donaukanalbahn und der Donaustadtbahn, ferner den bedeutendsten Theil des Donaukanals mit seinen Kaianlagen, endlich eine Reihe wichtiger neuer Strassenzüge.

Die Gürtelbahn schneidet den sternförmig gestalteten Platz an der Nussdorfer Linie auf einem Viaducte, welcher von der Haltestelle „Nussdorferlinie“ bis in die Nähe der Station Leibnizstrasse sich erstreckt (vergl. die Profile auf Plan No. 24). Infolge der Verlegung der Gürtelbahn an die Ostseite der Nussdorferstrasse kann die neue, von der Nussdorferlinie nach Norden gerichtete

Strecke der Gürtelstrasse in schöner Weise ausgebildet werden. Ihre Verlängerung bildet eine sehr erwünschte neue Radiale nach Nussdorf.

Die Donaukanallinie, welche das Liechtenthal im Untergrunde durchfährt, hebt sich von der Station Liechtenthal (an der Spittelauergasse) am Rande des nach Osten zu verbreiternden Franz-Josefs-Bahnhofs bis auf die Höhe der Gürtelbahn-Haltestelle an der Leibenfrostgasse, so dass hier eine gemeinsame Station in gleicher Ebene für den Uebergang der Wagen und Personen sich bildet (vergl. Plan No. 24). Der Verlauf der Donaukanalbahn in südlicher Richtung ist schon auf Seite 6 beschrieben worden. Die Haltestellen Rossauer Lände, Augartenbrücke und Werderthorgasse sind ganz offen, während die im Untergrunde liegende Bahn von dem Tiefkai her seitliches Licht empfängt.

Die beiderseitigen Tiefkais des Donaukanals sind mit Gleisen, Hebewerken, Schuppen und Lagerplätzen ausgerüstet. Die Breite ist eine wechselnde; sie geht bis zu 45 m. Die obere, dem städtischen Verkehr dienende, mit Bäumen bepflanzte Strasse ist meist 22 m breit. Ein Wehr mit 2,25 m Stauhöhe liegt nebst einer Kammer-schleuse am Kaiserbade. Für das letztere ist ein Neubau vorgesehen; der Fischmarkt bleibt bestehen.

Die Donaustadtbahn zeigt eine Kreuzungsstation an der Dresdenerstrasse und eine mit der Nordwestbahn gemeinsame Haltestelle an der Stromstrasse. Diese Stationen sind mit angemessenen Vorplätzen versehen. Die Viaducträume eignen sich zur Vermietung für Lager- oder sonstige gewerbliche Zwecke.

Die bedeutendsten Strassenanlagen sind die schon genannte Verlängerung der Gürtelstrasse nach Norden; sodann die Verbindung des Gürtels westwärts durch Döbling mit der äusseren Ringstrasse (dem sogen. Vorortering) und ostwärts, die Franz-Josef-Bahn und den Donaukanal überschreitend, mit der Strom- und Marchfeldstrasse und weiterhin mit Floridorf und Kagran. Das Längsenprofil dieser mit den Namen „Gürtelschleife“ bezeichneten Strasse ist auf Plan No. 24 dargestellt. Sie ist auf dem Vertheilungsplatze am Brigittenufer in südöstlicher Richtung mit der Klosterneuburger- und der oberen Augartenstrasse in Verbindung gesetzt.

Von dem Sternplatz an der Nussdorferlinie führen neue Verkehrsstrassen einerseits in den Währinger Cottagebezirk, zum Türkenschanzpark und zum Vorortering, anderseits zur Liechtensteinstrasse und weiter zum Althanplatz.

Die Josefigasse in Hernald ist mit der Lazarethgasse in Alsergrund verbunden.

In der Axe des Schottenrings ist eine neue Brücke über den Donaukanal geplant, an welche sich die bereits auf Seite 10 beschriebene Ringlinie-Ergänzung anschliesst. Die Obere Augartenstrasse ist bis zur Rothen Sternngasse durchgeführt, die letztere bis zur Franzensbrücke. Die Garnisonsgasse soll mittelst Durchbruchs bis zur Währingerstrasse verlängert werden.

Eine Parkanlage von 2,5 Hektar Grösse unterbricht das geometrische Strassenmetz der Brigittenuau.

Für Bauplätze öffentlicher Gebäude, in Einzelstellung oder um freie Plätze gruppiert, ist ausreichend Vorsorge getroffen. Ein monumentales Gebäude bildet den Abschluss für den Prospect des Schottenrings, ein anderes ebenso für den Prospect der Gürtelschleife.

Die fünfstöckige Verbauung der Innenstadt ist mit einem breiten Krapprothstreifen umschlossen. Ein schmalerer rother Streifen bildet die Grenze der dreigeschossigen Verbauung von Währing und Döbling. Der darüber hinaus liegende nordwestliche

Plantheil, die Währinger Cottage-Anlage enthaltend, ist der offenen zweistöckigen Verbauung unter Ausschluss von Industriebauten vorbehalten.

### Plan No. 5,

aus zwei Einzelblättern zusammengesetzt und den mittleren Theil der Donaustadt darstellend.

In der Mitte des Planes liegt die ausgedehnte Bahnhofsanlage der Donaustadtlinie an der Westseite der sogenannten Vorgartenstrasse. Am südlichen Ende dieser Bahnhofsanlage befindet sich die Gabelstation Kronprinz-Rudolf-Brücke, von wo die Donaustadtlinie südwärts in das Innere der Baublöcke (mit Station in der Nähe der Ausstellungsstrasse) gelegt ist, während die zum Praterstern führende Linie die Kronprinz-Rudolfstrasse an deren Nordseite verfolgt, Einfahrten zu den Ladestrassen des Nordbahnhofs offen lassend. Sowohl diese beiden Linien als die genannte ausgedehnte Bahnhofsanlage sind erhöht, so dass die Gleise die Strassen mittels Brücken überschreiten. Nur der nordöstliche Theil der Bahnhofsanlage mit der Personenstation an der zu einem Platze erweiterten Engerthstrasse liegt tief, um die Verbindung mit der Uferbahn im Strassen-Niveau zu ermöglichen. Für steigend regen Personenverkehr wäre auch dieser Theil der Bahnlinie zu heben, um als Hochbahn bis Nussdorf und Heiligenstadt zu führen. Vom nordwestlichen Theil der Bahnhofsanlage aus übersetzen die zur Nordbahn und zum Nordwestbahnhof führenden, vorläufig wichtigeren Linienzweige das Uferanschlussgleise der Nordbahn, die Parallelstrasse des Nordbahnhofs und die Innstrasse. Auf der Ecke der Innstrasse und der genannten Parallelstrasse ist eine Personenhaltestelle vorgesehen.

Als zu Industriezwecken vorwiegend bestimmt, sind die zu dem Donaukai und den Eisenbahnen günstig gelegenen Baublöcke dunkel (neutral) colorirt, mit Ausnahme der Blöcke zunächst der Kronprinz-Rudolfbrücke und an der Ostseite der sogenannten Vorgartenstrasse, einiger kleiner Blöcke nördlich der Innstrasse, sowie des Feuerwerksmais, d. h. des Stadttheils zwischen der Kronprinz-Rudolfstrasse, der sogenannten Vorgartenstrasse und der Ausstellungsstrasse.

Vom letztgenannten Bezirke wurde der Streifen entlang dem Prater zu Cottage-Anlagen (mit Ausschluss von Industriebauten) vorbehalten; ebenso die beiden gegenwärtig als bepflanzte Plätze angelegte Blöcke beiderseits von der Rampe der Kronprinz-Rudolfbrücke. Alle übrigen Geländetheile sollen für die dreigeschossige geschlossene Verbauung dienen. Was die Cottage-Blöcke neben der Kronprinz-Rudolf-Brückenrampe betrifft, so ist der Verfasser der Ansicht, dass diese gegenwärtig bepflanzten Plätze ganz übertrieben gross und als freie Flächen neben der Donau überhaupt nicht nöthig sind. Ihre Verbauung mit freistehenden Einzellhäusern, in kleinen Gärten das runde Mittelstück umschliessend, ist weit schöner und nützlicher. Wegen der bequemen Verbindung mit der Stadt und der Nähe des Stromes werden solche Einzellhäuser hier viel Nachfrage finden.

Die meisten der für Industriebauten bestimmten Blöcke sind mit Bahnanschlüssen versehen, so namentlich die Baugründe zwischen der Donaustadtbahn und der Nordwestbahn und diejenigen am Donaukai.

Die vorgeschlagenen Aenderungen und Ergänzungen des Strassennetzes sind aus dem Plane ersichtlich. Die sogenannte Vorgartenstrasse ist, da Vorgärten entlang dem Bahnkörper nicht zweckmässig sind, in eine Strasse mit Mittelallee umgewandelt. Die Front der zum Theil auf doppelte Tiefe gebrachten Blöcke



am Donaukai ist nördlich der Innstrasse um mehrere Meter zurückgezogen, um für die Mehrgleise der Uferbahn Platz zu gewinnen.

Die Engerthstrasse ist ihrer ungewöhnlichen Länge wegen zweimal durch vortretende Gebäude und Pflanzungen unterbrochen worden, jedoch nur für den Blick, nicht für den Verkehr, welcher mit geringen Ausbiegungen seinen Weg fortsetzt. Die freien Plätze sind umgestaltet.

Das Viertel des sog. Feuerwerksmais zeigt wegen der zu erwartenden, besseren Bebauung mehrere Vorgartenstrassen und einige künstlerische Gebäudegruppierungen. Letztere sind auch an zwei Stellen zur Belebung der Donaustadt in Vorschlag gebracht.

### Plan No. 6,

durch Zusammensetzung zweier Einzelblätter gebildet, die grössten Theile von Hernals und Ottakring umfassend.

Der Plan enthält drei Stadtbahnlinsen, nämlich die Vorortelinie und die Radialbahnen nach Pötzleinsdorf und Dornach. Die Pötzleinsdorfer Linie vereinigt sich mit der Vorortebahn in der Station Neugersthof, die Dornacher Linie kreuzt die Vorortebahn in abweichender Höhenlage. An der Unterfahrtstelle ist eine Umsteigestation vorgesehen, welche Perrons auf beiden Bahnlinsen erhalten und den Höhenunterschied mittels Treppen vermitteln soll.

Das monotone Strassenschema von Ottakring energisch zu durchbrechen, erschien dem Verfasser um so nöthiger, als die Ottakringer Querstrassen sämmtlich mit trostlosem Ausblick auf die Schmelz verlaufen und den von dort kommenden Staubwolken schutzlos preisgegeben sind. Deshalb sind mehrere kräftig einschneidende Diagonalen angeordnet, mehrere der bisher projectirten Schachbrettlinien kassirt und eine Anzahl von Gebäuden und Gebäudegruppen geplant, welche statt des öden Ausblicks auf die Schmelz zahlreiche freundlichere Prospective gewähren.

Die Schmelz soll, um die lästigen Staubwolken zu mildern, mit einem Rasen- und Gesträuchstreifen umrahmt, ausserdem sollen die Randstrassen mit Baumreihen bepflanzt werden.

Ausser den bereits vorhandenen oder amtlich festgelegten freien Plätzen sind drei kleinere Parkanlagen vorgesehen, und zwar eine von Strassen umgebene an der Station Ottakring gelegene Pflanzung, welche vielen Strassen als grünes Schlussbild dient, und zwei von Wohnungen umschlossene am Nordrande der Schmelz und westlich von der Station Hernals. Erstere soll von Zinshäusern, letztere von Privathäusern (in offener Bauweise) umrahmt und von den Wohnungen direct zugänglich sein.

Strassenbepflanzungen und Vorgärten gehen aus dem Plane hervor.

Die Grenze der fünfgeschossigen Stadt-Verbauung ist östlich von der Schmelz durch einen krapprothen Pinselstrich angegeben; der nordwestlich von der Vorortebahn gelegene Plantheil ist der offenen Bebauung mit Ausschluss von Industriebauten gewidmet, die betreffenden Blöcke sind grün gewölkt.

Für architektonische Platzbildungen dürfte ausreichend gesorgt sein; dieselben sind unentbehrlich, wenn das wenig vortheilhafte Bild der bisherigen Verbauung allmählig in einen den ästhetischen Ansprüchen einigermassen entsprechenden Zustand übergeleitet werden soll. Es ist hierbei nicht von Wichtigkeit, dass gerade die projectirten Gebäude und Gebäudegruppen zur Ausführung kommen. Der Plan soll aber den erforderlichen Anhalt gewähren, um schrittweise nach Massgabe des Bedarfs den öffentlichen und sonstigen monumentalen Gebäuden und Bildwerken würdige, künstlerisch befriedigende Plätze anzuweisen.

Die auf dem Stefanieplatz bereits vorgesehene Kirche wurde nach rechts verschoben, um einen Vorplatz an der Westseite zu schaffen und die Kirche in die Axe der Wattgasse zu bringen.

Die lange Hauslab-Kopp-Strasse ist durch Einschaltung eines centralen Kirchenbauplatzes (nach Art von Santa Maria Maggiore in Rom) getheilt worden.

Auch die dieser parallelen Hauptstrassen finden im Westen einen Schluss.

### Plan No. 7,

aus zwei Einzelblättern zusammengesetzt (Penzing, Breitensee, Rudolfshelm).

Von der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn zweigt hier auf Station Penzing die Vorortelinie ab. Der Bahnhof Penzing ist so zu heben, dass alle Strassen unterfährt werden; eine neue Strassendurchführung ist vor dem westlichen Bahnhofsende in der Verlängerung der Fleischgasse vorgesehen, ebenso ein neuer Stationsvorplatz an der Nordseite. Die Vorortebahn liegt anfangs eben, steigt dann aber stark an, überbrückt die Poststrasse und die nach Süden gebogene Lerchengasse, unterfährt alle folgenden Strassen und erhält eine Station an einer Platzanlage bei der Hütteldorfer Strasse in Breitensee.

Die Wienthalbahn liegt im Untergrund, jedoch geöffnet nach dem Wienbette hin. Zwei Stationen, an der Kirchengasse und an der projectirten neuen Ringstrasse, liegen im unbedeckten Einschnitt.

Sowohl der weiss gelassene östliche Theil des Planes, grösstentheils schon jetzt bebaut, als die dunklerroth gefärbten Blöcke sind zur dreigeschossigen Verbauung unter beschränkter Zulassung von Fabriken bestimmt, die hellrothen Gelände zur zweistöckigen Verbauung, meist mit Vorgärten und Zwischenräumen. Dreistöckige Verbauung mit Vorgärten und Zwischenräumen soll die Umgebung des projectirten Penzinger Parks erhalten. Die grün gewölkten Blöcke sind der zweistöckigen landhausmässigen Verbauung mit Ausschluss von Industriebauten gewidmet.

Die projectirte äussere Vororte-Ringstrasse durchschneidet in gebogener Linie den Plan von oben nach unten. Sie umgeht westlich den im Anschluss an den jetzigen Penzinger Friedhof projectirten Penzinger Park.

Der Ameisbach liegt in einer mit breiten Pflanzungen ausgestatteten Thal- und Promenadenstrasse. Alleen und Vorgärten sind in der Nähe dieser Pflanzungsanlagen reichlicher vorgesehen. Besonders die verlängerte Märzstrasse ist durch Baumreihen und Vorgärten verschönert. Der Rand der Schmelz soll, um den Staub in etwa zurückzuhalten, mit Pflanzungsflächen und Baumreihen eingefasst werden.

Vorwiegend für Industriebauten dienende Terrains enthält der Plan nicht.

Eine grössere Zahl von Bauplätzen, welche für öffentliche oder sonstige Monumentalgebäude sich eignen, sind vorgesehen, theils als Schlusspunkte von Strassenblicken, theils in malerischer Gruppierung.

Die monotone Schachbrett-Verbauung an der Südseite der Schmelz ist an einer Stelle durch eine Bauwerksgruppe unterbrochen.

An bezw. in der verlängerten Märzstrasse ist eine Kirchengruppe geplant; an der Neubergerstrasse eine Markt- und Verkaufshallengruppe, an der Station Breitensee eine reichere Platzgestaltung, mehr westlich nach dem Ameisbach hin eine Gerichtsgruppe mit umrahmtem Vorplatz.

Der grosse Platz am westlichen Ende des Werkstättenbahnhofs der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn ist zu einer Hauptmarkthalle bestimmt worden mit besonderen Aufstellungsstrassen für Fuhrwerke nach der Schönbrunnerstrasse und der Zollernsporgasse hin.

Zwei diagonale Strassenlinien sind in die zwar bebauten, aber wegen ihrer Grösse zur Theilung geeigneten Blöcke südlich der Schönbrunnerstrasse (nach Fünfhaus hin) eingelegt worden.

### Plan No. 8,

aus vier Einzelblättern zusammengesetzt, die Bezirke Josefstadt, Neubau, Mariahilf, Theile von Fünfhaus, Ottakring, Alsergrund, Margarethen, Landstrasse und Leopoldstadt, sowie die innere Stadt umfassend.

Der Plan enthält die Gürtelbahn vom Wienflusse bis Hernalz, die Wienthalbahn vom Gumpendorfer Schlachthause bis zum Hauptzollamt, die Innere Ringbahn fast in ganzer Länge und die Dornbach-Pötzleinsdorfer Radialbahn in den Bezirken Josefstadt und Ottakring, ferner aber alle elektrischen Untergrundlinien der Innenstadt.

Die Gürtelbahn stimmt mit den amtlichen Projecten ziemlich genau überein; sie hat mit der Dornbacher bzw. Pötzleinsdorfer Linie die Station Lerchenfeld in verschiedener Höhenlage gemeinsam. Die Wienthalbahn wird im Abschnitt III näher beschrieben werden. Die innere Ringbahn entspricht im allgemeinen dem amtlichen Projecte; der Zugang von der Wienthalbahn findet jedoch nicht durch die Kärntnerstrasse, sondern durch die Operngasse statt, was eine bessere Linienentwicklung mit sich bringt. Die Station Oper liegt an der Ecke des Hofgartens, wo in tieferer Lage die elektrische Untergrundbahn sich anschliesst. Die Dornbach-Pötzleinsdorfer Radiallinie mündet sowohl in die Station Volksgarten als in die Station Rathhausplatz ein. Die Haltestelle Votivkirchplatz ist Kreuzungsstation für die Ringlinie und die tiefer liegende elektrische Untergrundlinie.

Für die Radialbahn nach Dornbach und Pötzleinsdorf-Grinzing ist ein grosser Strassendurchbruch durch die Josefstadt benutzt, welcher sich, um die Curve nach Station Lerchenfeld zu gewinnen, in der Nähe des Gürtels zu einer ohnehin dringend erwünschten kleinen Parkanlage ausweitet. Dieser Pflanzung entlang kann die Bahn unbedeckt bleiben. An den Erweiterungsstellen des Strassendurchbruchs, welcher nicht geradlinig und regelmässig, sondern gekrümmt und malerisch angeordnet ist, finden sich passende Oertlichkeiten für zwei Stationshäuschen, von welchen Treppen zu den unterirdischen Zwischenperrons hinabführen.

Von den beiden Hauptschenkeln der elektrischen Untergrundbahn führt die eine von der Ringbahnstation Oper durch die Kärntnerstrasse, Rothethurmstrasse und Adlegasse zur Endstation an der Ferdinandbrücke, welche mit der benachbarten Haltestelle der Donaukanallinie durch einen Tunnel-Durchgang unter der Strasse verbunden ist. Der andere Hauptschenkel hat eine mit den Perrons des Bahnhofs Hauptzollamt durch Tunnel-Zugang verbundene Station an der Centralmarkthalle. Die Linie geht durch die Wollzeile über Stefansplatz, Graben, Freieung, Schottengasse zur Station am Votivkirchplatz, wo Anschluss der Fahrgäste an die Innere Ringbahn stattfindet. Unter dem Stefansplatze liegt die Kreuzungsstation beider Hauptlinien, welche im Plan (zum Unterschiede von den roth gestrichelten Dampf-Untergrundbahnen) blau gestrichelt sind.

Die blau punktirten Doppellinien bedeuten zukünftige Ergänzungen des elektrischen Liniennetzes: in die Wiedener- und

Landsträsser Hauptstrasse und Währinger Strasse hinein, Anschluss an die Station Stefaniebrücke, durch den Schwarzenberg-Strassendurchbruch in den Rennweg, durch den Kohlmarkt und den anschliessenden Strassendurchbruch zur Dornbach-Pötzleinsdorfer Radiallinie, in Verlängerung der Wollzeile durch den projectirten Strassendurchbruch zur Wipplingerstrasse und weiter.

Die detaillirte Durcharbeitung dieses elektrischen Bahnnetzes ist unterblieben, weil mangels ausreichender Vorarbeiten die Feststellung von Einzelheiten noch verfrüht sein dürfte. Die Klarlegung der Hauptlinien war aber wichtig wegen der in Aussicht zu nehmenden Strassendurchbrüche. Der möglichst innige Anschluss der elektrischen Linien an die Dampfbahnen erschien geboten, sowohl wegen des Ueberganges der Fahrgäste als wegen der Möglichkeit, in Zukunft auch die jetzt als Dampfbahnen geplanten Linien elektrisch zu betreiben.

Von den vorgeschlagenen Strassendurchbrüchen und Strassenregulirungen mögen hier nur die wichtigsten genannt werden.

Bezirk Josefstadt. Die neue Radialstrasse wurde schon erwähnt; sie sendet einen diagonalen Zweig zur „Lange Gasse“. Das Terrain der k. k. Kavalleriekaserne wurde nach künstlerischen Gesichtspunkten in eine Platz- und mehrere Strassenanlagen eingetheilt.

Bezirk Neubau. Verbindung der Kaudl- und Siebensterngasse, sowie der Hermanns- und Andreasgasse.

Bezirke Mariahilf, Margarethen und Wieden. Die Diagonale von der Mariahilferstrasse zur Hofmühlgasse eröffnet einen zusammenhängenden Strassenzug bis zur Nikolsdorfergasse und zum Wiedener Gürtel. Die Diagonale, welche von der Mariahilferstrasse an den k. k. Hofstallungen zur Gumpendorfer Strasse hinabführt, ist ein Verbindungsglied für einen zusammenhängenden Strassenzug von Nussdorf durch die Langegasse und Mollardgasse zur Hundsthurmer Strasse und weiter.

Durchbruch von der Breitegasse zur Kettenbrückengasse, Hangelbrunnengasse und zum Südbahnhofe.

Innere Stadt. Strassendurchbruch vom Franzensring (Stadiongasse) unter Benutzung alter Strassen und Errichtung neuer Ministerialgebäude einerseits an der kaiserlichen Burg vorbei zum Kohlmarkt, andererseits an der Kirche Maria Schnee vorbei über den Platz Am Hof zur Salzthorgasse.

Durchbruch von der Wollzeile über den Judenplatz zur Wipplingerstrasse.

Zukünftiger diagonaler Durchbruch von der Schwarzenbergstrasse zur Kärntnerstrasse.

Erbreitungen: Bankgasse, Herrengasse, Kohlmarkt, Spiegelgasse, Himmelförtgasse, Schulstrasse-Zedlitzgasse (als wichtige Verbindung zur Ungargasse behufs Entlastung der Wollzeile), Lichtensteg, Salvatorgasse, Rabensteig, Sterngasse u. s. w.

Freilegungen: Kirche Maria Schnee, Ostseite des St. Stephan, St. Anna, St. Maria Rotunda, St. Hieronymus Westseite, St. Petrus (Ostseite eventuell), St. Maria am Gestade. Alle diese Freilegungen sind in beschränkten Maassen vorgenommen worden, um den Eindruck der Bauwerke nicht zu verkleinern.

Der schmale Häuserblock zwischen der Naglergasse und dem k. k. Kriegsministerium ist ganz zum Fortfall bestimmt.

Es ist selbstverständlich, dass alle diese Strassendurchbrüche und Erweiterungen nicht mit einem Male durchgeführt oder auch nur beschlossen werden können. Es ist auch fraglich, ob die Ausführung derselben im ganzen Umfange überhaupt erreichbar sein wird. Nichtsdestoweniger erscheint es richtig, einen solchen Gesamtplan aufzustellen, um für die Projecte und Beschlüsse im Einzelnen eine einheitliche Grundlage zu gewinnen.

## Plan No. 9,

aus zwei Einzelblättern bestehend, die Stadttheile Landstrasse und Erdberg, sowie einen Theil des Praters umfassend.

Von Verkehrsanlagen sind die Verbindungsbahn und deren Erweiterungen, der Wien-Aspanger Bahnhof, der Donaukanal und mehrere neue Strassenverbindungen zu erwähnen.

Die Verbindungsbahn wird, im Einschnitt liegend, um zwei Gleise erbreitert auf der Strecke von der Ungargasse, wo die Untergrundbahn des Rennwegs einmündet, bis zum Staatsbahnhofe, um für die genannte Rennweglinie Platz zu schaffen. Ebenso ist der Viaduct der Verbindungsbahn von der Marxer Gasse bis zum Praterstern beiderseits um etwa 2,5 m zu erbreitern, um den Gleisen der Stadtbahn Platz zu gewähren. Es wird dabei die Station auf dem Radetzkyplatze am selben Ort oder an der Donaukanalbrücke zu erneuern sein.

Für den Aspanger Bahnhof ist eine Erweiterung nach der Südseite vorgesehen.

Beide Donaukanalufer sind als hochliegende 20 bis 25 m breite Verkehrsstrasse und tiefliegender Ladekai ausgebildet. Ein Doppelgleise liegt auf der Wasserkante eines jeden Kais, überbaut von den Portalkränen, welche zum Heben der Lasten dienen (vgl. Querprofil Blatt No. 20). Wo der Raum es gestattet, ist ein zweites Gleispaar auf der Landseite des Kais vorzusehen, sowohl zur Bedienung der Lagerplätze als zum Ausstellen und Aufstellen der Wägen. An der Stelle des jetzigen Erdberger Gaswerks ist eine beträchtliche Erbreiterung des Tiefkais geplant, um einen Raum für Rangir- und Aufstellungsgleise zu gewinnen. Schuppenreihen und Lagerplätze liegen so, dass sie einerseits von den Gleisen, andererseits vom Landfuhrwerk erreichbar sind.

Eine neue Donaukanalbrücke ist eingeschaltet zwischen der Sophien- und Kaiser-Josefs-Brücke, und zwar im Zuge einer neuen 20 m breiten Verkehrsstrasse, welche vom Prater zur Erdbergerstrasse, Landsträsser Hauptstrasse, zum Rennweg und zum Aspang-Bahnhof führt.

Die Rasumofskygasse ist zur Landsträsser Hauptstrasse, die Wassergasse zur Boerhavegasse, die Neulinggasse zur Wassergasse, die Rudolfsgasse zur neuen Brückenstrasse und zur Wällischgasse durchgeführt. Zwischen Ungargasse und Landsträsser Hauptstrasse ist eine sehr wichtige Verbindung an der Stelle vorgesehen, wo die Erdbergerstrasse und die Hainburgergasse sich mit der genannten Hauptstrasse vereinigen. Die nach Süden fortgesetzte Hainburgergasse ist diagonal mit der Baumgasse verbunden. Die sonstigen Strassenverbindungen wolle man aus dem Plane ersuchen.

Das Kasernenterrain zwischen Ungargasse und Landsträsser Hauptstrasse ist so eingetheilt, dass ein gutes Verkehrsnetz und ein kleiner Park entsteht, welcher für den Landsträsser Bezirk nothwendig sein dürfte. Ein zweiter kleiner Park soll bei der Auflassung des Erdberger Gaswerks gewonnen werden.

Oeffentliche Gebäude in Einzelstellung und in Gruppenstellung zeigt der Plan in grösserer Zahl; die Streichung ist leicht, wenn das Bedürfniss sich nicht herausstellen sollte.

Die Baublöcke am Rande des Praters sind für offene Landhausbebauung mit Ausschluss gewerblicher Anlagen bestimmt, deshalb grün gewölkt. Zwei vom Prater zum Donaukanalufer durchreichende Blöcke sollen nur zur Hälfte dieser Baubeschränkung unterworfen werden. Die Blöcke am St. Marxer Schlachthause sind der vorwiegenden Errichtung von Industriebauten gewidmet, deshalb dunkel (neutral) colorirt. Dieses Fabrikviertel setzt sich von hier nach Südosten über die Gürtelstrasse fort. Alle übrigen

Theile des Planes sind zur fünfgeschossigen, gemischten Bebauung bestimmt; da hierüber kein Zweifel entstehen kann, so ist auf eine weitere Charakterisirung durch Farben verzichtet.

### Plan No. 10,

aus zwei Einzelblättern bestehend, hauptsächlich Meidling und einen Theil von Margarethen enthaltend.

Die Wienthalbahn liegt vor dem Schloss Schönbrunn theils offen, theils bedeckt, in der Wienthalstrasse zwar überdeckt, aber seitwärts nach dem Flusse geöffnet. Die beiden Haltestellen an der Maria-Theresiabücke und an der Lobkowitzbrücke sind ganz offen.

Die Vorortebahn liegt als Hochbahn in der Gürtelstrasse und findet ihre Anschlüsse an den Meidlinger und an den Matzleinsdorfer Bahnhof. An der Gabelung ist eine Haltestelle vorgesehen, ebenso an der Steinbauergasse. Letztere liegt unter dem Bahnplanum, welches mit einer Halle überbaut ist.

Die Matzleinsdorferstrasse ist durch die Meidlinger Bebauung als Diagonalstrasse durchgeführt, obwohl dadurch einige kleine Dreieckblöcke entstehen. Es erscheint sehr wichtig, diese Linie nicht im Strassenetz zu unterdrücken und dem letzteren überhaupt etwas mehr Abwechslung zu verschaffen.

Auch zur Schönbrunnerstrasse ist die Matzleinsdorferstrasse über das Grundstück des Theresienbades durchgeführt.

Ein kleiner Park erschien südlich der Matzleinsdorferstrasse dringend erwünscht, besonders um der starken Arbeiterbevölkerung einen Erholungsplatz zu schaffen.

Für Bauplätze zu öffentlichen Gebäuden in theils axialer theils malerischer Stellung ist vielleicht über Bedarf gesorgt. Eine Streichung ist indess sehr leicht auszuführen, während die Einschaltung solcher Plätze oft sehr schwierig ist.

Die unmittelbare Umgebung des Schönbrunner Parks ist als Landhausbezirk mit offener Bebauung unter Ausschluss von Industriebauten gedacht und deshalb grün gewölkt. Die sonstige Verbauung ist die dreigeschossige Vororte-Bauweise, dem vorläufigen Stadtrathsbeschlusse entsprechend. Nur die dunkel colorirten Blöcke zu beiden Seiten der Steinbauergasse, und selbstverständlich die älteren Stadttheile innerhalb der Gürtelstrasse, sind der fünfstöckigen Bebauung gewidmet.

### Plan No. 11,

aus zwei Einzelblättern zusammengesetzt, den südlichen Theil von Margarethen und Wieden und den grössten Theil von Favoriten umfassend.

An Verkehrsanlagen enthält der Plan die grossen Komplexe des Staats- und Südbahnhofs mit der daraus in östlicher Richtung entspringenden alten Verbindungsbahn und neuen Rennweglinie. Von Westen legt sich die Gürtelbahn zwischen die Südbahn und den Margarethen- bzw. Wiedener Gürtel, in einer Stadtbahnstation gegenüber der verlängerten Rampersdorfer und Wimmer-Gasse endigend, aber mit der Verbindungsbahn verbunden.

Wichtige Verkehrsstrassen sind der von der Mariahilfer Hauptstrasse kommende, durch die auf 20 m zu erweiternde Anzenberggasse mit der Neilreichstrasse sich verbindende Strassenzug;

die ebenfalls aus der Mitte der Stadt kommende Linie Starhemberg-gasse-Laxenburger Strasse;

die grossen Radialen von Favoriten, welche durch mehrere neue Diagonalen verbunden werden sollen;

die Ausbildung der Schleiergassenlinie und besonders der Bergstrassenlinie als breite bepflanzte Ringstrassen. Die Berggassenlinie bildet die Fortsetzung des „Hügelrings“ von Hetzendorf nach Simmering.

Die Einführung wechselnder Linien und Formen in das monotone, geometrische Fächernetz von Favoriten war ein besonderes Streben des Verfassers. Der Plan giebt darüber bessere Bilder und Aufschlüsse, als es zu beschreiben möglich wäre. Zum Theil in dieser Absicht, dann aber auch, um zukünftigen Bedürfnissen vorzuarbeiten, ist eine grössere Zahl von öffentlichen Gebäuden, theils einzeln, theils gruppiert, mit freundlichen Platzanlagen ausgestattet, namentlich in den neuen Theilen von Favoriten vertheilt worden. Wenn auch vorwiegend Industrie- und Arbeitergegend, so sind doch auch hier Kirchen und Schulen, Bäder und Markthallen, Gerichts- und Verwaltungsgebäude, Kinderheime und Consumanstalten, Volksküchen und Versammlungslocale unentbehrlich. Die Vorschläge im Plan sind selbstredend, wie alle derartigen Projectirungen, nur als Beispiele zu betrachten. Die förmliche Feststellung derartiger Anlagen ist dem Zeitpunkte des wirklichen Bedürfnisses vorzubehalten, aber durch vorsorgliche Maassregeln offen zu halten.

Die Grenze der (neutral gefärbten) Industrieviertel stimmt mit dem vorläufigen Gemeindebeschlusse annähernd überein, ebenso die durch einen breiten Krappstreifen markirte Grenze der fünfstöckigen Verbauung. In der hiernach verbleibenden gemischten Wohnzone für dreigeschossige Bauten sind Vorgärten in mässigem Umfange angeordnet. Ein abgetrennter Industrieblock mit Anschlussgleisen liegt auf der Südseite der Südbahn an der Landgutgasse.

An Pflanzungen sollte gerade in einem vorwiegend von der arbeitenden Bevölkerung bewohnten Stadttheile kein Mangel sein. Demgemäss hat die Planung stattgefunden und wurden auch bessere Wohnungen (für Gewerbe-Inhaber, Beamte u. s. w.) mit Garten- resp. Parkanschluss vorgesehen.

Die beste Wohnungsanlage aber dürfte der südliche Theil von Wieden in der Nähe des Staatsbahnhofs aufweisen. Diese heute etwas vernachlässigte Stadtgegend scheint eine bessere Zukunft zu haben. Hier ist zwischen Blechthurngasse und Hangelbrunnengasse ein kleiner Park geplant, der auf drei Seiten von Wohnungen (Parkwohnungen mit Ausgängen in den Park) nach Art des Pariser Parc Monceaux unmittelbar umgeben ist. In Wien fehlen derartige Wohnungsanlagen noch gänzlich. In der Nähe dieses Parks sind an mehreren Strassen Vorgärten angeordnet.

Der heute so endlose Vorplatz des Staats- und Südbahnhofs am Wiedener Gürtel verlangt gebieterisch Einschränkung und Detaillirung. Im Plan ist versucht, eine dem Verkehre entsprechende Eintheilung und Bepflanzung anzugeben; ausserdem aber ist die Platzumrahmung, welche von der Querfront des Südbahnhofs, dem Administrationsgebäude der Südbahn und dem Kopf der Staatsbahnhalle nur zum Theil gebildet wird, durch ein geräumiges monumentales Gebäude zu schliessen, welches als eine grosse Staatsanstalt (technischer, wissenschaftlicher oder erziehlicher Art) oder auch als Ausstellungsgebäude gedacht ist und vor der Grenze des k. k. Arsenal-Bauverbotsrayons vollkommen Platz findet.

### Plan No. 12,

aus vier Einzelblättern zusammengesetzt, Simmering und den östlichen Theil von Favoriten umfassend.

Der Plan behandelt vorwiegend eine bedeutende und entwickelungsfähige Industriegegend. Die Staatsbahn, die Aspangbahn, die Schlachthausbahn, durchschneiden das Gebiet und geben viel-

fache Gelegenheit zu Geleisanschlüssen für Industrie- und Handelszwecke. Selbstredend ist aber hierfür eine derartige Erweiterung und Ausbildung der Bahnkörper notwendig, dass für die Anschlussgeleise und Anschlusstransporte Ausweiche-, Aufstellungs- und Rangierplätze genommen werden; ebenso sind Kohlenstationen vorzusehen.

An der Hauptlinie der Staatsbahn ist eine Kohlenstation zu beiden Seiten einer vom Laaer Wäldchen kommenden Strasse geplant, ferner Ausweiche- und Anschlussgeleise am ganzen südlichen Theile der Bahnstrecke. Die Industrieanschlüsse hier weiter zu entwickeln, verbot die Rücksicht auf das Laaer Waldl, wovon später die Rede sein wird.

An dem zur Donaubrücke führenden Zweige der Staatsbahn sind Fabrikanschlüsse entwickelt gleich südlich vom Werkstättenbahnhofe; sodann ist eine Erweiterung und Geleisvermehrung auf der ganzen Strecke von der Simmeringer Hauptstrasse bis zum Donaukai projectirt, um einerseits eine Verbindungsbahn zur Aspangbahn, andererseits eine Anschlussbahn zu den geplanten Simmeringer Hafenbecken entsenden zu können, sowie um das Gebiet im südwestlichen Winkel zwischen Staatsbahn und Schlachthausbahn mit Industrieanschlüssen zu versorgen. Das Zwickeldreieck zwischen den genannten beiden Bahnen ist als Kohlenstation mit Abstürzen vorgesehen.

Die Aspangbahn zeigt die Entwicklung von Industriegeleisen auf ihrer Westseite von der Geiselberg- bis zur Gürtelstrasse, auf ihrer Ostseite im Winkel an der Kreuzung mit der Staatsbahn, ferner auf beiden Seiten südlich der Staatsbahnkreuzung. Der linsenförmige Zwischenraum zwischen der Aspangbahn und dem Wien-Neustädter Kanal soll als Kohlenbahnhof und als Abzweigungsbahnhof für die Verbindungslinie zur Staatsbahn (also zum Donaukanalkai und zu den Simmeringer Hafenbecken) ausgebildet werden.

Die Schlachthausbahn ist mit Geleisgruppen auf der Nordseite ausgerüstet, um das dortige Industriegelände mit Anschlüssen versehen zu können. Eines der Geleise verbindet sich mit dem am Donaukanal projectirten Kaibahnhofe, welcher ausserdem mit der Staatsbahn in direkter Verbindung steht. Die Kai-geleise sind auch mit dem Simmeringer Hafenbahnhof unmittelbar verbunden. Auf der Südseite des letzteren ist wiederum reichliche Gelegenheit zu Industrieanschlüssen gegeben.

Schliesslich sind noch die Anschlussgeleise zu erwähnen, welche in der Südwestecke des Planes angegeben sind und welche von der als Industriebahn projectirten Wienerberg-Eisenbahn ausgehen.

An städtischen Hauptverkehrsstrassen zeigt der Plan im Nordwesten den in Lage und Gestalt verbesserten Landsträsser Gürtel, im Südosten die „äusserste Ringstrasse“ (Hügelring), und zwischen beiden die das Laaer Waldl durchschneidende „Schleife der äussersten Ringstrasse“.

Ausser den bestehenden und mehr auszubildenden Radialen sind zu erwähnen die beiden neuen Radialen vom Landsträsser Gürtel zum Laaer Waldpark und zu den Simmeringer Hafenbecken, ferner die vom Laaer Waldl nach Südosten führende Friedhofsallee.

Diagonal ist die Geiselbergstrasse mit der vorgenannten „Schleife“ verbunden; zwei neue Diagonale führen vom Laaer Waldl nach Favoriten. Andere Diagonalen wolle man aus dem Plane erschen.

Das Laaer Wäldchen soll vergrössert und als Waldpark ausgebildet werden. Es ist nach dem Vorbilde des Blasewitzer Waldparks bei Dresden umschlossen von einer fabrikkfreien Landhaus-



zone. Um diese herum führt eine Vorgärten- und Alleestrasse, deren Aussenseite gleichfalls nur von Wohnhäusern, wenn auch in geschlossener Reihe gebildet werden soll.

Die mit Bauverbot belegte südöstliche Nachbarschaft des k. k. Arsenal's gab Anlass zur Projectirung eines „Arsenalparks“, wie der Seeschlachtbach und Seeschlachtweg den Vorschlag einer „Seeschlachtpromenade“ hervorriefen. Gerade in einem so ausgedehnten Industriebezirk mit seinen grossen Arbeitermengen dürfte eine solche gutgepflegte „Promenade“ von besonderem sozialen und sittenmildernden Werthe sein. Ausserdem ist auf dem ausgedehnten Gelände, welches der Plan umspannt, eine beträchtliche Anzahl von Platzbepflanzungen vorgesehen.

Die öffentlichen Gebäude werden in einer äusseren Stadtgegend, wie der in Rede stehenden, zwar verhältnissmässig gering an Zahl sein, immerhin aber grösser, als sie in diesem Generalplane vorläufig in Aussicht genommen sind. Bei der Unbestimmtheit, welche über das Bedürfniss und den Raumbedarf in dieser Beziehung herrscht, erschien es geboten, weitere Ausbildungen der Zukunft zu überlassen. Die für öffentliche Gebäude in Vorschlag gebrachten Baustellen sind durch wirksame Prospective und künstlerische Platzgruppierungen hervorgehoben.

Die energische Durchbrechung des bisher in Aussicht gewesenen monotonen Strassenschemas war ein Hauptbestreben des Verfassers.

Abgesehen von dem durch einen breiten Krapprothstreifen abgetrennten Landsträsser Bezirk und dem durch einen schmalen Krappstreifen umfassten Bezirk an der Simmeringer Hauptstrasse — welche als gemischte Wohnbezirke gedacht sind, — ferner mit Ausnahme der als fabrikkfreie Zone zu betrachtenden Umrahmung des Laaer Waldparks, sind alle andere Theile des Planes vorzugsweise zu Industriebauten bestimmt.

---

### III. Das Wienthal von der Leopoldbrücke bis zur Radetzkybrücke und das Stubenviertel.

Detailpläne 1:1440 No. 14 und 15.

Längenprofil Blatt No. 16. Querschnitte Blatt No. 17 bis 19.

---

#### Tabelle der zur Bebauung gelangenden Flächen.

a. Naschmarkt und Freihaus.	
Block 1 . . . . .	5200 qm
„ 2 . . . . .	6300 „
„ 3 . . . . .	9000 „
„ 4 . . . . .	4200 „
„ 5 . . . . .	2800 „
„ 6 . . . . .	11200 „
	<hr/>
	38700 qm

## b. Linkes Wienufer von der Operngasse bis zum Stadtpark.

Block 7 . . .	2800 qm	ohne die nicht zu überbauenden Arkaden.
„ 8 . . .	5400	„
„ 9 . . .	2300	„
„ 10 . . .	8800	„
„ 11 . . .	6300	„
„ 12 . . .	3300	„
„ 13 . . .	3000	„
„ 14 . . .	4500	„
	<u>36400</u>	qm

## c. Rechtes Wienufer.

Zum Polytechnikum . . . . .	$\left\{ \begin{array}{l} 1100 \text{ qm} \\ 1100 \text{ „} \\ 1300 \text{ „} \end{array} \right.$	
Zu Block 15 . . . . .		3300 „
Zu den Blöcken 16, 17, 18, 19 150+300+500+650 . . .		1600 „
	<u>8400</u>	qm

## d. K. K. Infanterie-Kaserne und K. K. Garnisons-Transporthaus.

Zu Block 16 . . . . .	3200 qm	
„ „ 17 . . . . .	2000 „	
„ „ 20 . . . . .	4100 „	
„ „ 21 . . . . .	4900 „	
„ „ 22 . . . . .	2000 „	
„ „ 23 . . . . .	1700 „	
	<u>17900</u>	qm

## e. Linkes Wienufer vom Stadtpark bis zur Radetzkybrücke.

Zum Block der Kunstgewerbeschule	9000 qm	
Block 24 . . . . .	4900 „	
Block 25 . . . . .	3700 „ ohne die Arkaden	
	<u>17600</u>	qm

## f. Kaiser Franz Josefs-Kaserne.

Block 26 . . . . .	3800 qm	
„ 27 . . . . .	6200	„
„ 28 . . . . .	4000	„
„ 29 . . . . .	2400	„
„ 30 . . . . .	6000	} ohne die Arkaden
„ 31 . . . . .	3300	
„ 32 . . . . .	5500	„
„ 33 . . . . .	2600	} ohne die Arkaden
„ 34 . . . . .	2300	
	<u>36100</u>	qm

**Erläuterung des Projects.**

## A. Vom Naschmarkt bis zum Schwarzenbergplatze.

Die in Rede stehende Strecke des Wienthals zerfällt in drei wesentlich verschiedene Theile, von welchen der erste den architektonisch wichtigsten Abschnitt von der k. k. Akademie der bildenden Künste bis zum Stadtpark bildet. Der zweite Theil ist die Durchschneidung des Stadt- und Kinderparks; der dritte Theil bildet gewissermaassen das Hinterland der grossen Ringstrasse, und zwar des Stubenringes.

Um die Schwierigkeit der gleichzeitigen Unterbringung des Wienflusses und der Untergrundbahn zwischen den Häuserreihen zu besiegen, hat der Verfasser den überwölbten Wienfluss auf dem ersten vorgenannten Abschnitte in die Nähe der stadtseitigen Häuserfronten gelegt und zwar derart, dass die Widerlagsmauer zugleich die Grundmauer eines offenen Bogenganges ist, welcher den Gebäuden vorgelegt werden soll. Die Fundamente der letzteren sind unabhängig von der Wien-Einwölbung. Der Arkadengang dürfte an dieser von der Sonne stark beschienenen Strassenseite sehr willkommen sein. Er setzt sich auch über die Strassenöffnungen fort und ist vor dem Künstlerhause zu einem stattlichen Atrium mit Standbild ergänzt.

Das Künstlerhaus und die beiden benachbarten Monumentalbauten bis zum Wienflusse frei zu lassen, erschien fehlerhaft, weil eine so grosse freie Vorfläche den Maassstab und die Wirkung der genannten Gebäude sehr beeinträchtigen würde.

Auch jenseits der Kärntnerstrasse setzt sich die Arkadenreihe fort und endigt an einem grossen monumentalen Laufbrunnen nach Art der Fontana dei Trevi in Rom oder der Fontaine St. Michel in Paris, welcher den wirksamen Abschluss der von Südwesten ankommenden Wienthalstrasse bilden soll. Ebenso schliesst die Verbauung des Naschmarktes den an der Akademie der bildenden Künste sich entwickelnden, bepflanzten Platz würdig ab. Im übrigen ist die Verbauung des Naschmarktes und des Freihausterrains so entworfen, dass sich an mehreren Stellen künstlerisch geordnete Gebäudegruppen ergeben.

Der Höhenunterschied zwischen Polytechnikum und Karlskirche ist dadurch überwunden worden, dass dem Hauptgebäude der Technischen Hochschule zwei Flügelbauten vorgelegt sind, welche an die Strassenfluchtlinie herantreten, aber den Zutritt zum Polytechnikum sowohl von der evangelischen Schule, als von der Karlskirche her gestatten und zwar letzteres mittels einer Freitreppe in einem Arkadenthor. Die Flügelbauten und das Hauptgebäude des Polytechnikums schliessen eine Cour d'honneur ein, welche gegen die Strasse etwas vertieft liegt. Das Resselndenkmal bleibt an seine Stelle stehen, wird aber — die überlieferten Pläne geben hierüber keinen genügenden Aufschluss — etwas gehoben werden müssen, um eine bessere Wirkung zu erzielen.

Die acht Standbilder der Elisabethbrücke sollen mit geringer Verschiebung an Ort und Stelle erhalten bleiben.

Die Karlskirche erhält nach der Wienthalstrasse hin einen Vorplatz, welcher einerseits von dem Vorbau des Polytechnikums, andererseits von einem ähnlichen Gebäude flankirt werden soll. Die schiefe Axenstellung der Karlskirche verdecken zu wollen, hält Verfasser nicht für richtig. Der Block hinter der Karlskirche ist zu Wohnungen der Geistlichkeit bestimmt.

Der Block östlich der Karlskirche soll eine wesentliche Veränderung erleiden. Waren schon die alten Häuser Technikerstrasse 1, 3 und 9 durch die bisherige amtliche Projectirung zum Fortfall bestimmt, so glaubt Verfasser auch den Erwerb und Abbruch des noch neuen Hauses Technikerstrasse 5 empfehlen zu müssen, um so die Technikerstrasse verbauen und die Südfront der neuen Wienthalstrasse in sanfter Krümmung bis zum grossen Schwarzenbergplatze fortführen zu können. Der Gewinn an Baugrund beträgt nicht weniger als 3300 qm und übersteigt somit weit die entstehenden Kosten.

#### B. Vom Schwarzenbergplatze bis zur Tegethoffbrücke.

Den Schwarzenbergplatz als einheitliche Anlage vom Schwarzenbergpalais bis zur Ringstrasse gestalten zu wollen, ver-

bietet sich durch die entstehenden, allzu grossen Abmessungen, welche sowohl das Schwarzenbergpalais als die übrigen Bauwerke und das Schwarzenberg-Denkmal sehr beeinträchtigen würden und jetzt schon beeinträchtigen. Der Verfasser hält es deshalb für geboten, den Denkmalplatz von dem bepflanzten Vorplatz des Palais entschieden zu trennen. Es soll dies durch Portalbauten geschehen, welche einen inneren Arkadenhof umschliessen. Diejenigen Arkaden, welche überbaut werden sollen, sind durch stärkere Färbung hervorgehoben. So bildet sich für den inneren, wie für den äusseren Schwarzenbergplatz eine feste Umräumung. Die Wirkung derselben soll an den vier Ecken der Wienthalstrasse durch kräftig silhouettirte Aufbauten gesteigert werden.

Vom Schwarzenbergplatz bis zum Stadtpark wird der Fussverkehr vorwiegend an der Stadtseite sich vollziehen. Deshalb ist hier der bedeckte Bogengang auf eine zweiachsige Breite gebracht worden; die Verlängerung dieses Bogenganges führt als Allee durch den Stadtpark weiter. Auf der Aussen- seite (am Heumarkt) tritt die neue Baulinie so weit vor die Bau- flucht der alten Gebäude, dass sie gerade auf die Ecke des Neu- baues Heumarkt Nr. 13 zielt.

Die Stadtbahn liegt von der Operngasse bis zum Stadt- park im Untergrund, und zwar ziemlich genau in der Mitte der Strasse. Sie ist überwölbt, kann aber innerhalb der Gartenanlage durch kleine offene Oberlichter erhellt und gelüftet werden. Un- bedeckt sind die beiden Haltestellen vor dem Polytechnikum und an der bisherigen Tegethoffbrücke. Erstere ist als Abzweigungs- und Ueberholungsbahnhof mit 4 Gleisen ausgestattet, im Lichten 22 m breit und 180 m lang; letztere ist zweigleisig, 14 m breit und 120 m lang. Beide Stationen haben Mittelperrons, welche von den auf Strassenhöhe errichteten Stationsgebäuden mittels Treppen zugänglich sind. Die Perrons können mit leichten Hallen überdacht werden.

Im Zuge der Lothringerstrasse sind die Biegungen west- lich und östlich vom Schwarzenbergplatze derart gestaltet, dass sich, von Westen nach Osten gesehen, schöne Blicke darbieten. Die Betrachtung des Künstlerhauses ist durch die Atrium-Anlage, die Betrachtung des akademischen Gymnasiums durch Ausweitung der Block-Ecken erleichtert.

Die Baulinien auf dem Gelände des k. k. Transporthauses und der k. k. Infanteriekaserne sind so gezogen, dass die Traun- gasse und die Verkehrslinie Neulinggasse — Michaelgasse mit sanfter Schwenkung direct zum Schwarzenbergplatze führen, im übrigen aber malerische Bilder erzeugt werden. Die letztere Rücksicht war auch für die vorgeschlagene Linienführung im Gelände des Palais des Herzogs von Modena maassgebend.

#### (c. Von der Tegethoffbrücke bis zur Radetzkybrücke.

Die Durchschneidung des Stadt- und Kinderparks ist so gedacht, dass das Gerinne des Wienflusses offen bleibt und auf beiden Ufern von einer 4 bis 5 m breiten Pflanzung, welche auch Schlinggewächse über die Ufermauern entsendet, begleitet wird. Der immerhin nicht schöne Blick in das bei geringem Wasserstande wenig einladende Flussgerinne wird an der Johannes- gasse durch einen den Bürgersteig überdeckenden, die Strassenaxe schliessenden Colonnadenbau verdeckt; während am östlichen Ende des Parks, d. h. an der verlängerten Ungargasse, ein kleinerer Auf- bau mit Laufbrunnen das Flussgerinne abschliesst. In geringem Ab- stand von der nördlichen Ufermauer ist die obenerwähnte Baum-Allee angeordnet, welche für die Wanderer den Verbindungsweg durch den Stadtpark bildet und sich ostwärts gleichfalls als Allee an der

Centralmarkthalle vorbei fortsetzt. Die Stadtbahn liegt an der Südgrenze des Kinderparks, anfangs noch im Untergrund, aber in den Obergrund aufsteigend, um den Heumarkt und die Ungargasse zu übersetzen und in den Bahnhof Zollamt einzumünden. Diese schräg aufsteigende Bahnstrecke ist unschön. Um die Unschönheit auf eine thunlichst geringe Länge einzuschränken, ist, abweichend vom amtlichen Entwurfe, die Station Tegethoffbrücke in den Untergrund gelegt, was, wie das Längenprofil Blatt No. zeigt, unter gleichzeitiger Ermässigung der Steigung auf 21,5% ausführbar ist. Dabei soll der Heumarkt bis zu 1,2 m gesenkt werden, was keine grossen Schwierigkeiten bereitet. Eine geringe Senkung der Ungargasse ist überhaupt zur Verbesserung der Durchfahrthöhe erwünscht.

Die Ungargasse ist durch den Stadtpark geführt und mit der Zedlitzgasse verbunden, was in Zukunft eine wichtige Verkehrslinie bis zum Stefansplatze und eine dringend gebotene Entlastung der Wollzeile ergibt. Stadtpark und Kinderpark werden durch die Wienflussregulirung so erheblich verbessert, dass die hierbei nöthige Abschneidung eines kleinen Theiles vom Stadtpark einen im Verhältnisse zu der überaus wichtigen Verkehrsverbesserung Ungargasse-Stefansplatz nur geringfügigen Nachtheil herbeiführt. Der abgetrennte Theil des Stadtparks soll übrigens als öffentliche Gartenanlage erhalten bleiben und eignet sich vortrefflich zur Aufnahme eines grösseren Concerthauses oder einer Sängerkhalle.

Vom Stadtpark bis zum Donaukanal liegt ein Bedürfniss, das Wienthal zu einer grossen Verkehrsstrasse auszubilden, wegen der unmittelbaren Nähe der grossen Ringstrasse nicht vor. Hier sind nur die Zufahrten zur Centralmarkthalle, zum Bahnhof Hauptzollamt und zu den Zollamtsgebäuden maassgebend. Die Centralmarkthalle und das Stationsgebäude für den Bahnhof Hauptzollamt haben geräumige Vorplätze erhalten. Unweit des erwähnten Stationsgebäudes ist auch die Station der elektrischen Untergrundbahn neben der Centralmarkthalle derart angeordnet, dass die Perrons der Hauptbahn durch Zugangstunnel mit der elektrischen Bahn verbunden werden können.

Sollte auch das vorgesehene neue Gebäude für Approvisionierungszwecke eines grossen Vorplatzes bedürfen, so würde die Einwölbung des Wienflusses bis zur verlängerten St. Marxer Gasse zu erstrecken sein. Im Entwurf ist die Einwölbung durch einen Colonnadenbau mit kleinen Verkaufsläden in der Umräumungslinie des Bahnhofsvorplatzes abgeschlossen. Das offene Wienbett soll an beiden Ufern mit Schlingpflanzen und Baumreihen verschönert werden.

Im Hintergrunde der k. k. Kunstgewerbeschule und des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie wird bis zur Uferstrasse ein Baugelände gewonnen, welches nicht zu Privat-zwecken zu verkaufen sein dürfte, sondern für kunstgewerbliche Sammlungszwecke reservirt werden soll.

Die St. Marxer Gasse wird unter den Gleisen des Bahnhof Hauptzollamt hindurchgeführt und setzt sich fort bis zur Barbara-gasse. Das gezeichnete Anschlussgleis für das vorgesehene neue Zolllagergebäude ist, wenn es angelegt werden soll, über das Bahnhofspanum zu heben, um der Marxergasse die erforderliche Durchfahrthöhe zu gewähren.

#### D. Das Stubenviertel.

Von der Marxergasse bis zur Radetzkybrücke bilden sich noch zwei Baublöcke zwischen dem Stubenring und dem Wienflusse. Der östliche derselben ist mittels einer nicht überbauten Arkadenreihe dicht an den Wienfluss herangerückt. Fussgänger können

also bis zur Radetzkybrücke am Ufer entlang weitergehen; Fuhrwerke aber fahren bei der neuen Zollamtsbrücke in die Ringstrasse ein, welche zu diesem Zwecke ausgeweitet ist.

Betritt man die Ringstrasse von der Aspernbrücke her, so schwenkt sie gegenwärtig etwas nach rechts ab. Es liegt nahe und ist auch in den diesjährigen Concurrenzplänen für das Stubenviertel mehrfach versucht worden, hier eine mehr oder weniger gleichmässige Strassengabelung vorzuschlagen, von welcher der Zweig rechts den fortlaufenden Zug der Ringstrasse bildet, während der Zweig links die Wienthalstrasse aufnimmt. Eine solche gleichwerthige Gabelung, welche am Papier gut aussehen mag, ist aber eine künstlerische Unwahrheit. Der Zug der grossen Ringstrasse ist um so vieles bedeutender, als die Einfahrt in das Wienthal, dass der Verlauf der Ringstrasse auch im Strassenbilde entschieden prävaliren muss. Ebenso wenig ist eine symmetrische Ausbildung des Platzes am Knotenpunkte des Stubenrings, des Franz-Josefs-Kais und der Aspernbrücke durch die örtlichen Verhältnisse gerechtfertigt; hier ist zwar eine diagonale Verbindung nach Nordwesten angezeigt, nicht aber eine solche nach Südosten. Sowohl für diesen Verkehrsplatz, als für die Einfahrt in die Wienthalstrasse entspricht die unsymmetrische Anordnung den örtlichen Vorbedingungen. Dies ist der Gedanke des vorliegenden Entwurfs.

Von der Aspernbrücke kommend, sieht man die Diagonalstrasse rechts durch eine Bogenstellung oder einen Schwibbogen geöffnet; daran schliesst sich beiderseits ein dreiachsiger Portikus. Nicht symmetrisch, aber das künstlerische Gleichgewicht haltend, ist dem Baublock links ein fünfachsigter Portikus vorgelegt, während die Strassenanlage mit doppelter Fahrbahn nach der Radetzkystrasse und nach der vorderen Zollamtsstrasse zielt.

Das erste Stück des Stubenrings erweitert sich trapezförmig, um eine bequeme Einfahrt in die Wienthalstrasse zu gestatten; die Ringachse nimmt ein Obelisk oder dergl. ein. Das als Hotel oder Theater bezeichnete Gebäude an der Einfahrt zur Wienthalstrasse kann, über Eck gesehen, ein malerisches Bild gewähren. Mit geringer Biegung setzt sich alsdann der Stubenring fort.

Durch die Diagonalstrasse von der Aspernbrücke her, durch die axialen Strassen von der k. k. Finanzdirection zum Franz-Josef-Thor und vom Kunstgewerbemuseum zur Kirche S. Maria Rotunda, ferner durch die Verlängerung der St. Marxer Gasse und die auf alle Fälle wünschenswerthe Erhaltung des Franz-Josefs-Thors ist das Strassenetz für das Gelände der Kaiser Franz-Josefs-Kaserne in seinen Hauptzügen gegeben. Die Marxergasse verbindet sich mit der Barbaragasse, die Diagonalstrasse mit dem umzugestaltenden Auwinkel und dem Hafnersteig. Das k. k. Dikasterialgebäude ist zum Fortfall, das Gebäude der k. k. Postdirection zur Erhaltung bestimmt. Zwischen dem letzteren und dem Franz-Josefs-Thor ist ein geschlossen umrahmter Architekturplatz vorgesehen, der, mit Denkmälern ausgestattet, eine stimmungsvolle Wirkung hervorbringen kann. Die beiden, diesen Platz umgebenden Monumentalbauten sollen unten Bogengänge und Läden enthalten, die im Hinblick auf die Nähe der Post und des geschäftsreichen Fleischmarkts zu kostbaren Bazars sich eignen dürften, während die Obergeschosse für staatliche Verwaltungszwecke benutzt werden können. Ist hierfür kein Bedürfniss vorhanden, so kann auch die Eintheilung in Privatgebäude mit gleichartigen monumentalen Façaden stattfinden. Die mit dem Namen „Dominkanerbastei“ bezeichnete Strasse kann zwar mit einer fahrbaren Rampe von etwa 1:18 auf den Franz-Josefs-Kai münden. Statt dessen aber ist in dem Entwurfe die weit mehr monumentale doppelarmige Treppenanlage vorgezogen, welche einen Laufbrunnen

umschliesst und zu künstlerischem Schmucke sich eignet. Die Fahrverbindung geht dann auf bequemerem Gefälle durch die südlich folgende Strasse zum Franz-Josefs-Kai oder durch die Diagonalstrasse zur Aspernbrücke.

Der zum Ersatz der Holzbrücke bestimmte Neubau der Ferdinandbrücke erleidet eine geringe Achsenverschiebung; er führt axial auf einen Laufbrunnen und ein monumentales Gebäude. Der Laufbrunnen bildet die Mitte eines zwar nicht symmetrischen, aber in künstlerischem Gleichgewicht stehenden Brücken-Vorplatzes. Das diesen Platz an der Südseite begrenzende Gebäude ist im Erd- und Untergeschoss Station der elektrischen Untergrundbahn, welche durch einen Personentunnel mit dem Bahnhofe „Ferdinandbrücke“ der Stadtbahn (Donaukanallinie) in Verbindung steht.

Die Donaukanallinie der Stadtbahn liegt unter der hohen, hier 33 m breiten Uferstrasse des Franz-Josefs-Kais, während der Bahnraum sich nach dem tiefliegenden Ladekai durch eine Stützenstellung öffnet. Zu dem Zwischenperron der Haltestelle Ferdinandbrücke führt eine Treppe von dem kleinen Stationsgebäude hinab, welches von dem Stationsgebäude der elektrischen Stadtbahn 30 m weit entfernt ist und in den Tiefkai vorspringt.

Die Verbindungslinie der Donaukanalbahn mit dem Bahnhofe Hauptzollamt unterfährt die Ringstrasse unmittelbar an der Aspernbrücke, überschreitet den Wienfluss an der heutigen Radetzkybrücke, tritt südlich der vorderen Zollamtstrasse in einen offenen Einschnitt, durchquert in einem Krümmungshalbmesser von 140 bis 150 m das k. k. Hauptzollamtsgebäude, welches entsprechend umzubauen ist, und legt sich dann neben die hintere Zollamtstrasse. Die Ringstrasse muss hierbei, wie das Längenprofil Blatt 16 zeigt, eine Hebung von etwa 50 cm, die vorderne Zollamtstrasse von etwa 135 cm erfahren. Immerhin aber dürfte die Trace entschieden den Vorzug verdienen vor der bisher geplanten sehr schrägen Kreuzung des Wienthales, welche den Längsverkehr des letzteren fast ganz unterbrechen würde.

Die eine besonders günstige Lage geniessenden Bauplätze, welche für öffentliche Gebäude oder für sonstige monumentale Ausbildung sich vorzugsweise eignen, sind in den Plänen dunkler colorirt.

## IV. Längen- und Querprofile.

(Pläne No. 16 bis 24.)

An Längen- und Querprofilen in den vorgeschriebenen Maassstäben sind beigelegt die folgenden:

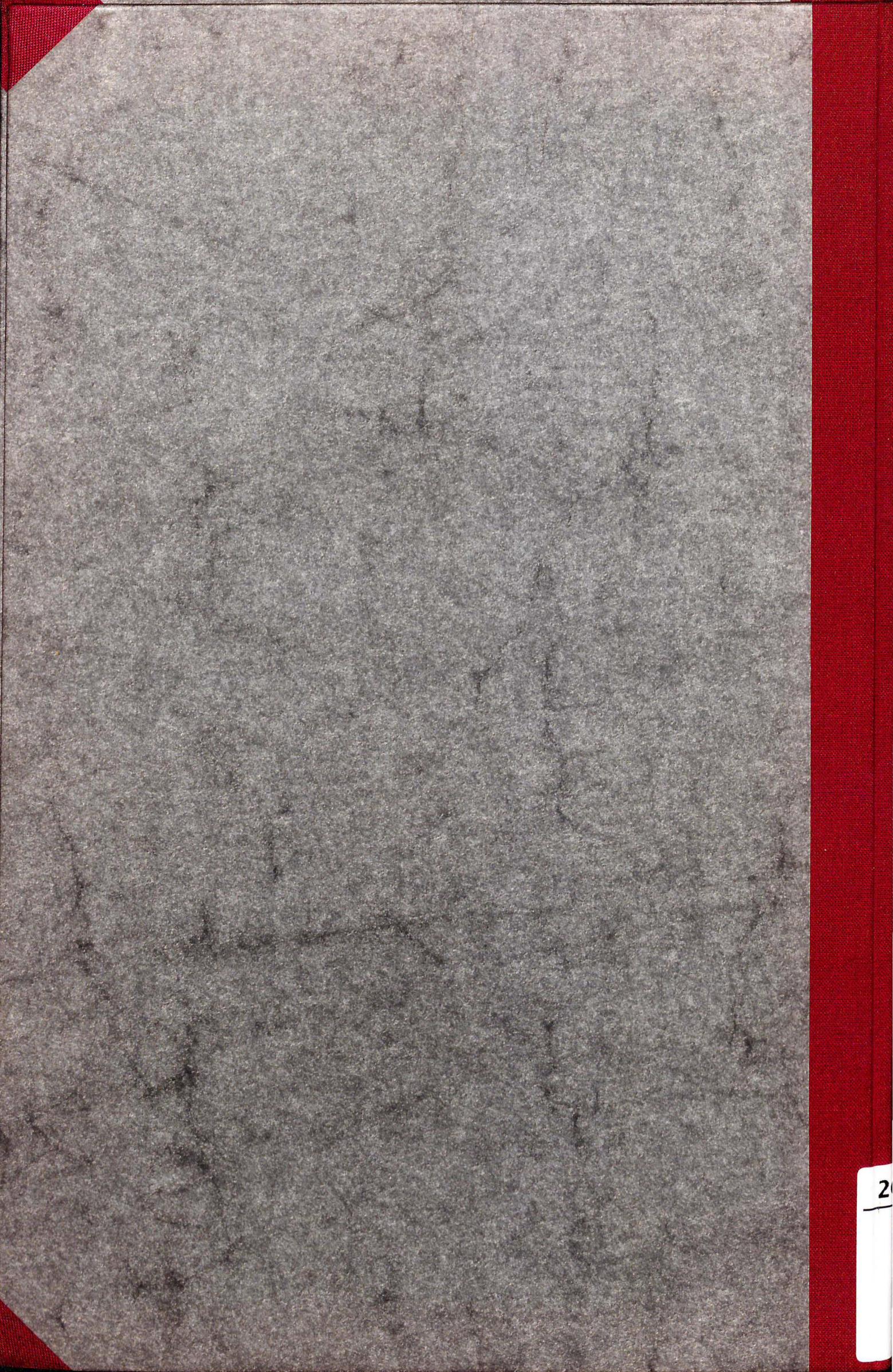
- Plan No. 16.** Längenprofil der Stadtbahnlinie Ferdinandbrücke-Zollamt-Heumarkt-Elisabethbrücke-Leopoldbrücke.
- Plan No. 17.** Zwei Querschnitte der Wienthalstrasse: unterhalb der Leopoldbrücke und unterhalb der Elisabethbrücke.
- Plan No. 18.** Zwei Querschnitte der Wienthalstrasse: oberhalb der Tegethoffbrücke und am bisherigen Eislaufplatze.

- Plan No. 19.** Querschnitt der Wienthalstrasse am Hauptzollamt, und Querschnitt des Franz-Josef-Kais unterhalb der Ferdinandbrücke (im doppelten Maassstabe).
- Plan No. 20.** Zwei Querschnitte des Donaukanalufers an der Rossauer Lände und an der Erdberger Lände. Drei Querschnitte der Hügelringstrasse.
- Plan No. 21.** Längenprofil der Radialbahn Franzensring-Pötzleinsdorf.
- Plan No. 22.** } Längenprofil der Bahnlinie Pötzleinsdorf-Sievering-  
**Plan No. 23.** } Grinzing-Nussdorf-Heiligenstadt. (Zwei Pläne.)
- Plan No. 24.** Längenprofil und Querschnitte der Gürtelbahn und der Donaukanalbahn von den Stationen Währingerlinie bzw. Liechtenthal bis zur Station Rampengasse.

Eine nähere Erläuterung dieser Längen- und Querprofile dürfte mit Rücksicht auf die zahlreichen Hinweise in den Abschnitten II und III entbehrlich sein.

**Der Verfasser.**





2