

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

292

Wien, am 15. Oktober 1935.

Eröffnung des Bauteiles I der Wiener Höhenstrasse.

Oesterreich ist emsig bemüht, seinen Reichtum an schönen Landschaften durch ausgedehnte, mit allen Künsten modernster Technik durchgeführte Strassenbauten den Gästen aus dem Auslande wie der eigenen Bevölkerung zu erschliessen. Hat dieses Streben der Bundesregierung durch die im heurigen Sommer erfolgte Eröffnung der unvergleichlich schönen und kühnen Grossglockner-Hechalpenstrasse einen kaum überbietbaren Höhepunkt erreicht, so darf doch auch die Bundeshauptstadt mit grossem Stolze auf die eben jetzt mit den Hilfsmitteln der Stadt allein sich vollziehende Erschliessung des weltbekannten Wiener Hausberges, des Kahlenberges, verweisen, der in Geschichte, Lied und Sage eine so grosse Rolle spielt.

In die waldumrauschten Berge, die mit ihren lieblichen Wiesen und Weingärten, ihren Schlössern, Kirchen und Türmen die reizvolle westliche Umrahmung der Millionenstadt bilden, führte bisher nur eine kurze, wenn auch schön angelegte Autostrasse Grinzing-Cobenzl, die eine Abzweigung zum Krapfenwaldl, dem bekannten Ausflugspunkte entsendet. Wiens grossem Bürgermeister Dr. Karl Lueger, dessen genialer Blick die grosse Aufgabe erkannte, war es nur vergönnt, mit der Erwerbung des Gutes und Schlosses Cobenzl und dem Bau der erwähnten Strasse die Erschliessung dieser gewinnend schönen Gegenden im Weichbilde der Stadt - welche andere Millionenstadt kann sich gleichen Glückes rühmen! - zu beginnen. Seither ruhte die Idee und versank der Kahlenberg mit seinen Nachbarn nahezu in Vergessenheit. Erst das Jahr 1934 sollte das Erwachen aus dem Dornröschenschlaf bringen, als Bürgermeister Richard Schmitz den Bau der Wiener Höhenstrasse in sein grosses Programm arbeitsschaffender Investitionen aufnahm und die freudige Zustimmung der Wiener Bürgerschaft erhielt.

Die Vorarbeiten wurden so energisch betrieben, dass dort, wo Luegers Werk bisher endete, oberhalb des Krapfenwaldls schon am 18. Mai 1934 der verewigte Bundeskanzler Dr. Dollfuss den ersten Spatenstich zum Bau der Wiener Höhenstrasse vornehmen konnte. Die Kosten dieser, den Leopoldsberg, Kahlenberg und Dreimarkstein in 13 1/2 Kilometer langer abwechslungsreicher Trasse mit der Stadt selbst verbindenden herrlichen Autostrasse wurden mit rund 10 Millionen Schilling veranschlagt. Mit diesem Werk hat Wiens Bürgermeister nicht nur die Schönheiten des Wiener Wald- und Wiesengürtels für alle Gäste der Welt erschlossen, er hat damit auch eine grosse soziale Tat gesetzt, indem er Zehntausenden von Arbeitern Lohn und Brot und den einschlägigen Industrien und Gewerben reichliche Beschäftigung gab.

Anknüpfend an die grossen Strassenzüge Hütteldorf-Neuwaldegg-Salmansdorf führt die Wiener Höhenstrasse von Salmansdorf auf den Dreimarkstein, von dort zur Rohrerwiese, verläuft an den Hängen des Latisberges weiter, überschreitet dann den Sattel zwischen Latisberg und Pfaffenberg und erreicht sodann die Anlagen des allen nach Wien kommenden Fremden bestbekannten Hotelrestaurants Cobenzl. Nunmehr benützt die Höhenstrasse ein Stück der alten Cobenzlstrasse, die hier wie in ihrem sonstigen Verlaufe für den modernen Verkehr neu hergerichtet, verbreitert und gestreckt wird. Dann steigt die neue Strasse in zwei grossen Windungen an den Kahlenberg hinan und bietet wiederholt bezaubernd schöne Ausblicke auf Wien und die Berge bis zum Schneeberg im Süden. Später tritt die Strasse in den Hochwald ein, erreicht auf der Höhe des Kahlenberges das dort idyllisch gelegene Josefsdorf

Handwritten notes and stamps on the left margin, including a large '21' and some illegible text.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am

und das Kahlenbergrestaurant mit seiner mit Recht berühmten Fernsicht. Hier ist ein grosser Parkplatz für vierhundert Automobile angelegt. Sodann verläuft die Strasse, eine schmale Waldwiese mit der neuen Josefinenhütte überquerend, von wo sich ein reizvoller Ausblick auf den Gipfel des Leopoldsberges bietet, entlang einem alten Fahrweg und führt schliesslich in einer Kehre auf den Vorgipfel des Leopoldsberges. Wenige Schritte bringen uns zur alten Babenbergerburg, um die von der Stadt Wien ein prachtvoller, architektonisch bemerkenswerter, sturmsicherer Aussichtsweg angelegt wird, ^{von dort} eröffnet sich ein herrliches Panorama, das Wien, das reizende Städtchen Klosterneuburg, die Donau, Burg Kreuzenstein, die Höhen des Manhartsberges, des beginnenden Waldviertels, die weiten Ebenen des Tullnerfeldes und des Marchfeldes bis zu den kleinen Karpathen und die Alpenkette bis weit nach Süden umfasst. So stellt die Wiener Höhenstrasse eine durchlaufende Verbindung vom Wiental bis zum Leopoldsberggipfel dar, die an zahlreichen Punkten - Kahlenberg, Krapfenwaldl, Grinzing, Sievring, Neustift am Walde, Neuwaldegg und Hütteldorf - unmittelbar von der Stadt aus, aber auch von Klosterneuburg und dem Weidlingbachtale zu erreichen ist.

Die Erschliessung des Kahlenberges.

Das günstige Bauwetter im heurigen Sommer förderte den Fortschritt des Baues der Höhenstrasse derart, dass nunmehr die Strecke Bauteil I Cobenzl-Kahlenberg, die 4,6 Kilometer lang ist, vollendet werden konnte. Von der Cobenzlgasse abzweigend führt die auf 8 Meter verbreiterte Krapfenwaldgasse in den Zug der Höhenstrasse, die von hier in zwei Kehren mit je 25 Meter Halbmesser auf den Kahlenberg hinaufführt. Mächtige Geländermauern mit Durchbrechungen umsäumen die Kehren und Wehrsteine von schmucker Form geben durch ihre Aufstellung dem Autolenker die Gefahrenzonen an. Nach den aussichtsreichen Kehren geht die Strasse weiter zum Parkplatz auf dem Kahlenberg, von wo eine Strassenschleife bis zum Josefsdorf und zum Restaurant Kahlenberg führt. Die Fahrbahn der Wiener Höhenstrasse ist durchaus staubfrei, da für den Fahrbahnbelag Kleinsteinpflaster oder Beton verwendet worden ist.

Die Gesamtkronenbreite der Wiener Höhenstrasse im Bauteil Cobenzl-Kahlenberg beträgt 10 Meter, die der befestigten Fahrbahn 8 Meter. In der Teilstrecke Kahlenberg-Leopoldsberg sind diese Masse mit Rücksicht darauf, dass der Verkehr dort geringer sein wird, mit 8 Meter, beziehungsweise 6 Meter gewählt. Die Kurven haben entsprechend dem grösseren Raumbedürfnisse der fahrenden Wagen Verbreiterungen erhalten, die bei dem Mindesthalbmesser von 25 Metern das Mass von 3 Metern erreichen. Die Fahrbahnbreite ermöglicht im Teile zwischen Cobenzl und Kahlenberg einen dreispurigen, im Teile Kahlenberg-Leopoldsberg einen zweispurigen Verkehr. Um auch weniger leistungsfähigen Automobilen das Befahren der Strasse zu ermöglichen, wurde die Höchststeigung in den Geraden mit nur 6 Prozent, in den Kurven mit 4,5 Prozent festgelegt. In den geraden Strecke weist die Fahrbahn ein dachförmiges Profil mit beiderseitiger Querneigung von 3 Prozent auf. In den Bögen ist die Strasse einseitig überhöht; die Querneigungen steigen bis zu 6 Prozent. Auch in den Kurven ist durch Anordnung sogenannter Sichtbremen dem Fahrer entsprechender Ueberblick geboten. Zu Entwässerungszwecken laufen zu beiden Seiten der Strasse teilweise betonferte Gräben, die das gesammelte Niederschlagswasser zu Rohr- oder Betondurchlässen leiten.

Die Strasse wird elektrisch beleuchtet. Die Leitungsanlage ist als Freileitung ausgeführt. Die Maste aus gebogenen und verschweissten Stahlblechen mit sechseckigem Querschnitt haben schwenkbare Ausleger, um im Falle eines Drahttrisses eine Beschädigung der Anlage zu verhindern. Die

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt

Wien, am _____

Schaltung der Beleuchtungsanlage ist so eingerichtet, dass zwei Drittel der Glühlampen bis Mitternacht und ein Drittel die ganze Nacht hindurch in Betrieb stehen.

Zugleich mit dem Bau dieser modernen Autostrasse wurden für die Fussgänger, die ja die Strasse selbst meiden sollen, Fusswege angelegt, die vom Krapfenwaldl und von der Meierei Cobenzl auf den Kahlenberg führen.

Das neue Kahlenbergrestaurant.

Das den Wienern durch Jahrzehnte vertraut gewesene Bild der Baulichkeiten auf dem Kahlenberggipfel hat sich innerhalb der letzten Monate überraschend schnell und gründlich verändert. Der alte Fachwerksbau des Restaurants und Hotels ist zum grössten Teile bereits abgetragen. Das neue moderne Restaurant wird ein an die Berglehne angeschmiegtes, langgestrecktes Bauwerk mässiger Höhe, das jedoch drei herrliche Aussichtsterrassen besitzen wird. Die Einrichtung wird durchaus modern sein; so ist zum Beispiel ein rein elektrischer Grossküchenbetrieb vorgesehen.

Der Bau der Höhenstrasse im Dienste der Arbeitsbeschaffung.

Beim Strassenbau waren seit dem Vorjahr fast ständig 600 Arbeiter beschäftigt, ausserdem mehr als 100 Mann des Oesterreichischen Arbeitsdienstes, die für die Vorarbeiten und Rodungen verwendet wurden. Dazu kommt noch die Riesenzahl der Arbeitskräfte, die mit der Erzeugung und Zufuhr der notwendigen Baustoffe beschäftigt waren. Insgesamt haben den Bau des nunmehr fertiggestellten Bauteiles Cobenzl-Kahlenberg 74 Baufirmen unter der Leitung des Wiener Stadtbauamtes bewerkstelligt.

Ueber die Leistungen und den Materialbedarf sollen einige Zahlen Aufschluss geben. Die Erdbewegung betrug 70.000 Kubikmeter; ferner wurden 34.000 Kubikmeter Felsen abgetragen und 4.500 Kubikmeter Beton- und 120 Kubikmeter Eisenbetonherstellungen durchgeführt. Die neue Strasse weist nicht weniger als 50.000 Geviertmeter gewalzte Makadamflächen auf. 7.000 Geviertmeter Strassenfläche wurden betoniert; dazu waren 8.700 Kubikmeter Betonsand, 900 Kubikmeter Feinsand, 12.300 Kubikmeter Schlägelschotter und 132 Waggons Zement notwendig. 550 Waggons Kleinsteine und rund 60 Waggons Leistensteine, Bordsteine und Wehrsteine gaben der Steinindustrie das ganze Jahr hindurch Gelegenheit, ihre Werke anzuspinnen. Neben den eigentlichen Strassenbauarbeiten gaben die Herstellung eines Eisenbetondurchlasses, der Umbau des Wildgrubendurchlasses, die Aufführung einer 50 Meter langen Eisenbetonstützmauer und die Herstellung von 270 Metern Rohrdurchlässe, 60 Metern gedeckte Durchlässe, 2.700 Metern Grabenmauern und 700 Metern Futtermauern den Bauarbeitern reichliche Beschäftigung.

Um die gewaltige Menge von Sand, Schotter, Zement und Steine per Bahn nach Wien zu bringen, waren rund 4.000 Waggons erforderlich, die aneinandergereiht eine Zuglänge von 35 Kilometern ergeben würden.

Die Installation der elektrischen Strassenbeleuchtung ergab für die Eisen- und Elektroindustrie langersehnte Aufträge. Für die Beleuchtungsinstallation wurden verwendet 15.000 Meter Hartkupferseile von 16 mm Querschnitt, 2.500 Meter isolierte Drähte mit rund 1000 Isolatoren, Stützen und dergleichen, 130 Stück Strassenleuchten, ebensoviele Glühlampen und Transformatoren, 140 Stück Maste und Ausleger mit einem Gesamtgewicht von 40.000 Kilogramm.

Durch die Verwendung von 25 Dampfwalzen, 1 Raupenschlepper, 50 Kippwagen mit dazugehörigem Schienenmaterial haben auch diese einschlägigen Industrien und Arbeiterkategorien Beschäftigung gefunden.