

Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

1, RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309 b, 1082 WIEN - TELEPHON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Postleitzahl 1082

Donnerstag, 15. September 1966

Blatt 2614

Geehrte Redaktion!

=====

Mit Genugtuung hat der Amtsführende Stadtrat für Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung, Gertrude Sandner, festgestellt, daß sich in den letzten Wochen die Wiener Zeitungen eingehend mit den Schulproblemen beschäftigt haben. Um Ihnen die Möglichkeit zu geben, die Schulen und die Schulprobleme in Wien aus eigener Anschauung näher kennenzulernen, sind Sie für Mittwoch, den 21. September, zu einer

Pressefahrt zu mehreren Wiener Schulgebäuden

herzlich eingeladen. Stadtrat Gertrude Sandner und die leitenden Beamten der Schulverwaltung werden an dieser Besichtigung teilnehmen und für nähere Informationen zur Verfügung stehen.

Treffpunkt: Mittwoch, 21. September, 14 Uhr, Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, Autobus.

Mit der Rückkehr ist um etwa 17 Uhr zu rechnen.

Sie sind herzlich eingeladen, zu dieser Pressefahrt Berichterstatter und Fotoreporter zu entsenden.

- - -

Donnerstag, 22. September:

Festlicher Ausklang des Praterjubiläums
=====

15. September (RK) Am Donnerstag, dem 22. September, um 16.30 Uhr findet im Kuppelsaal des Wiener Planetariums die offizielle Abschlußfeier der Jubiläumsfestlichkeiten anlässlich des 200jährigen Bestandes des Wiener Praters statt. Die Feier wird im Rahmen der Sendereihe "Wien hat immer Saison" ab 17 Uhr im Ersten Programm des Österreichischen Rundfunks übertragen werden.

Anlässlich des Abschlusses der Jubiläumsfeierlichkeiten werden Bürgermeister Bruno Marek für die Stadt Wien, Kammerpräsident Kommerzialrat Karl Lakowitsch für die Kammer der gewerblichen Wirtschaft und Sprecher des Organisationskomitees "200 Jahre Wiener Prater" das Wort ergreifen. Den geladenen Gästen und den Hörern der Sendung "Wien hat immer Saison" wird auch ein heiteres, ganz auf den Wiener Prater abgestimmtes Programm geboten werden, für das namhafte Künstler gewonnen werden konnten: Kammerschauspieler Fred Liewehr wird ein Feuilleton lesen, Else Rambausek und Fritz Muliar werden in den Rollen bekannter Praterfiguren zu hören und zu sehen sein. Für Musik sorgt Professor Norbert Pawlicki mit seinen Solisten, Sprecher der Sendung ist Walter Niesner.

Geehrte Redaktion!

Sie werden herzlich eingeladen, zu der offiziellen Schlußfeier des Praterjubiläums am Donnerstag, dem 22. September, im Kuppelsaal des Wiener Planetariums, 2, Prater Hauptallee, Berichterstatter und Fotoreporter zu entsenden. Diese Einladung bitte beim Eintritt vorweisen!

Geehrte Redaktion!

=====

Wir erinnern daran, daß morgen, Freitag, den 16. September, um 17 Uhr, Bürgermeister Bruno Marek, die neue Brücke über die Südbahn im Zuge der Wienerbergstraße in Meidling dem Verkehr übergeben wird. Treffpunkt: 12. Bezirk, Ecke Edelsinnstraße-Ruckergasse.

- - -

Stellenausschreibung

=====

15. September (RK) Im Sophienspital der Stadt Wien wird die Stelle eines teilbeschäftigten Facharztes für Gynäkologie besetzt (mitzubetreuen: Krankenhaus der Stadt Wien - Floridsdorf).

Bewerbungsgesuche um diese Stelle sind bis spätestens 15. Oktober 1966 bei der Magistratsabteilung 17, Anstaltenamt, 1, Schottenring 24, 3. Stock, Zimmer 351, einzubringen.

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"

=====

15. September (RK) Samstag, 17. September, Route 4 mit Erholungsgebiet Laxenburg. Dauer etwa vier Stunden. Aus technischen Gründen wird die Teilnehmerzahl auf zwei Autobusse beschränkt. (Diese Route ist für gebrechliche oder gehbehinderte Personen nicht geeignet.)

Abfahrt vom Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 13 Uhr.

- - -

Neues Dienststellen- und Telefonverzeichnis

=====

15. September (RK) Die Stadt Wien hat das "Dienststellen- und Telefonverzeichnis", Ausgabe 1966, aufgelegt. Das Buch ist in der Drucksortenstelle der Stadthauptkasse, 1, Rathaus, 9. Stiege, Hochparterre, Tür 103, um 25 Schilling erhältlich.

- - -

Das U-Bahnkonzept für Wien
=====

15. September (RK) Heute vormittag gab Bürgermeister Bruno Marek in den Wappensälen des Wiener Rathauses eine Pressekonferenz über das Konzept über den öffentlichen Verkehr, das gestern von der Gemeinderätlichen Planungskommission behandelt wurde. An der Pressekonferenz nahmen auch Vizebürgermeister Felix Slavik, die Stadträte Kurt Heller und Dr. Maria Schaumayer sowie leitende Beamte der Wiener Stadtverwaltung teil. Bürgermeister Marek sagte in seinen einleitenden Worten:

"Ich glaube mit Recht, sagen zu dürfen, daß Entscheidungen von solcher Tragweite, wie wir sie gestern dem Wiener Gemeinderat empfohlen haben, zu jenen seltenen Ereignissen gehören, die weit über das Wirken einer Legislaturperiode oder wenn Sie wollen, einer Politikergeneration hinausgehen. Wenn die Wiener Volksvertretung nach dem Krieg vorerst die ganze Kraft der Wiener Bevölkerung zur Behebung der Zerstörungen und dem Wiederaufbau als offensichtlich dringendste Aufgaben zugeordnet hat, so war das, wie das Aufblühen unserer Stadt gezeigt hat, eine durchaus richtige Entscheidung.

Wenn in den letzten Jahren immer mehr sich die Sorgen jener Aufgabe zugewendet haben, unsere Stadt auf die nie verloren gegangene historische Aufgabe, Mittler im europäischen Raum zu sein, vorzubereiten, so glaube ich, ist das der sichtbare Ausdruck dafür, daß die ersten Entscheidungen die richtigen waren. Die Entscheidungen, die zu treffen dem Gemeinderat empfohlen worden ist, vor allem jene, die die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs betreffen, sind nicht nur von hoher Dringlichkeit und Aktualität, sondern auch von großer Zukunftsträchtigkeit. Die immer wieder vorgebrachten Vorwürfe, die Aufgaben des öffentlichen Verkehrs in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren hintan gestellt zu haben, verlieren ihre Angriffskraft dann, wenn man bedenkt, daß andere Großstädte ihre U-Bahnnetze schon vor 60 bis 80 Jahren gebaut haben. In dieser Zeit war Wien das Zentrum eines großen Reiches und trotzdem hat man gezögert, die große volkswirtschaftliche Belastung der gesamten Bevölkerung dieses Reiches aufzuerlegen. In den abgelaufenen Jahren nach dem Weltkrieg war Wien nicht mehr die Hauptstadt eines 40 Millionen-Reiches, und die Möglichkeiten, daß die Wirtschaftskraft der Republik Österreich einen Teil der Lasten, die bei einem so großen Vorhaben erwachsen, übernehmen könnte, waren bedauerlicherweise sehr gering.

Unsere Aufgabe als Hauptstadt, der wirtschaftliche Aufschwung und das Wissen um unsere historische Bedeutung führt neben den immer deutlicher sichtbar werdenden Schwierigkeiten in der Verkehrsversorgung unserer Stadt dazu, daß sich der Gemeinderat trotz der zu erwartenden hohen Belastungen mit dieser Aufgabe beschäftigen muß.

Aus den heute vorliegenden Arbeiten werden Sie erkennen können, in welcher Größenordnung die Maßnahmen liegen, die zur Gesundung und Weiterentwicklung unserer Stadt mir unbedingt notwendig erscheinen. Ich glaube daher im Namen aller Wiener schon jetzt die Forderung an alle Berufenen erheben zu dürfen, uns in Zukunft bei der Bewältigung dieser Aufgaben, die nicht allein den Wienern zugute kommen, zu helfen. Ich fürchte, daß wir allein beginnen werden müssen, da eine Bereitschaft zu einer raschen Hilfe der Bundesregierung derzeit nicht erkennbar ist. Das soll uns trotzdem nicht mutlos werden lassen, da ich in die Arbeitskraft und die Intelligenz unserer Bevölkerung großes Vertrauen setze und damit hoffe, daß die Maßnahmen verstanden und die Belastungen getragen werden können. Es waren daher jene Überlegungen maßgebend, die die wirtschaftliche Belastbarkeit unseres Gemeinwesens betroffen haben, die eine lange, gründliche und auf wissenschaftlicher Ebene hoch stehende Überprüfung der Notwendigkeiten und der daraus resultierenden Maßnahmen als unerläßlich forderten. Die Heranziehung von Vertretern der Technischen Hochschulen Wien, wie Herrn Dozent Dr. Engel und Graz, Herrn Professor Dr. Dorfworth, sowie spezialisierte Zivilingenieurbüros, wie das von Dipl.-Ing. Dr. Schickl durch ein Team des Magistrates und der Wiener Verkehrsbetriebe unter der Führung des Stadtbauamtes, hat in jahrelanger Arbeit mit einem Planungs- und Projektierungsaufwand von mehr als 14 Millionen Schilling nun einen Vorschlag ausgearbeitet, der mir geeignet scheint, in der Öffentlichkeit diskutiert zu werden, und in der Folge eine demokratische Willensbildung zu ermöglichen. Diese Willensbildung soll auf sachlich einwandfreien Grundlagen beruhen, da jede gefühlsmäßige Entscheidung bei den hohen Kosten als gefährlich angesehen werden muß. Daß diese Voraussetzungen gegeben sind, ist durch die Heranziehung der wissenschaftlichen Institutionen ebenso gewährleistet, wie durch die persönliche Zusammensetzung des Arbeitsteams, aus dessen Kreis eine ganze Reihe von Herren auf Grund ihrer Arbeiten zur Beratung und zur Mitarbeit in anderen Städten innerhalb Österreichs und im Ausland in der Zwischenzeit berufen wurden. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Berichte zu verstehen und mitzuhelfen, die vor uns liegenden großen Aufgaben zu bewältigen."

Darauf erteilte Bürgermeister Marek den beiden Referenten, Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Engelberger (Stadt- und Landesplanung) und Senatsrat Dipl.-Ing. Friedrich Pins (Stadtwerke-Verkehrsbetriebe) das Wort zu folgenden Ausführungen:

Gewissenhafte wissenschaftliche Planung

Durch den ständig steigenden Raumanpruch der modernen Stadtbevölkerung und das gleichzeitige Anwachsen des Kommunikationsbedürfnisses sind die Verkehrsverhältnisse in den Städten immer unbefriedigender geworden. Zuerst wurde dieser Prozeß in den Kerngebieten der Städte sichtbar, da die Funktion der City schon seit längerem in einer grundlegenden Veränderung begriffen ist.

Mit der fortschreitenden Individualisierung des Verkehrs sind auch in Wien die historisch gewachsenen Verkehrsflächen nicht mehr in der Lage, den Ansprüchen gerecht zu werden und die Ausweitung der Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr ist nur unter schweren Opfern möglich.

So würden allein für die Deckung des Parkraumbedarfes der Bezirke 1 bis 9 und 20 im Zeitpunkt der Vollmotorisierung (ein Kraftfahrzeug auf drei Erwachsene) zusätzlich zu den bereits vorhandenen öffentlichen und privaten Stellplätzen, tagsüber Flächen im Ausmaß von 6,25 Quadratkilometer erforderlich sein. Das entspricht der Gesamtfläche der Bezirke 5, 6, 7 und 8.

Um die Stadt nicht zu zerstören und das Funktionieren des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organismus zu gewährleisten, muß der weniger raumaufwendige öffentliche Verkehr so attraktiv werden, daß er die Hauptlast des Verkehrsgeschehens übernehmen kann. In ihrer derzeitigen Form sind die öffentlichen Verkehrsmittel nicht in der Lage, die Verkehrsaufgaben zufriedenstellend zu bewältigen.

Leistungsfähigkeit, Reisegeschwindigkeit und Komfort müssen den steigenden Ansprüchen der Gegenwart und der Zukunft entsprechen. Dazu ist ein eigener ungestörter Verkehrsraum für ein schienengebundenes Verkehrsmittel Voraussetzung. Zu prüfen war, ob ein Straßenbahnbetrieb in Tief- oder Hochlage oder auch auf eigenem Bahnkörper, der lokal gewiß fühlbare Verbesserungen bringt, auf lange Sicht allen Anforderungen gerecht werden kann.

./.

Schon die ersten Netzbelastungen nach der an der Technischen Hochschule Wien entwickelten Methode zeigten Verlagerungen des Verkehrsgeschehens in die vorgesehenen Tunnelstrecken, die auch über die Leistungsgrenzen eines Straßenbahnbetriebes hinausgingen, dem ein eigener Verkehrsraum zur Verfügung steht.

Die konsequente Anwendung des Unterpflaster-Straßenbahnbetriebes für die Versorgung des gesamten Stadtgebietes hätte demnach zu einem engmaschigeren Netz mit längeren Tunnelstrecken geführt, als es bei einem U-Bahnsystem notwendig ist.

Leistungsfähigkeit und Reisegeschwindigkeit einzelner Verkehrsarten

	PKW	Autobus	Ustrab	U-Bahn
Leistungsfähigkeit	1.400 PKW-E/h = 2.400 Pers. pro Stunde und Richtung unter optimistischen Voraussetzungen hinsichtlich der Bedienungen auf Hauptstraßen.	5.000 Pers./h	12.000 bis 16.000 Pers./h	32.000 bis 40.000 Pers./h
Reisegeschwindigkeit	Abhängig von Verkehrsdichte, in Spitzenzeiten derzeit im Zentrum maximal 10 bis 15 Kilometer/h	Selbst bei Schaffung von eigenen Autobusspuren zufolge der Haltestellen- aufenthalte maximal 10 bis 15 Kilo- meter/h.	16 bis 20 km/h	28 bis 35 km/h

Daher erscheint das U-Bahnsystem als das für Wien richtige. Im Übergangszeitraum können fertiggestellte Teilstücke des Netzes zu lokalen Verbesserungen vorerst mit Straßenbahngarnituren befahren werden. In den aus diesen Grundsätzen entwickelten Netzvarianten - zunächst für die zentralen Bereiche der Stadt - mußten alle nur erdenklichen Trassenführungen und deren Kombination untersucht werden.

Die Netzvarianten wurden bisher und werden auch bei den weiteren Arbeiten hinsichtlich

zukünftiger Belastung,
 baulicher Durchführbarkeit,
 zu erwartender Baukosten,
 Betriebsführung,
 Zahl der notwendigen Garnituren,
 Einsparung an bestehenden Straßen-
 bahn- und Autobuslinien,
 Personaleinsparung,
 Reduzierung der Umsteigefälle,
 Reduzierung der Reisezeit,

und vor allem hinsichtlich der Erweiterungsmöglichkeiten im Sinne der angestrebten Stadtentwicklung getestet.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse der laufenden Projektierungsarbeiten wurden Netzvarianten für den gesamten Stadtbereich entwickelt und dabei auch internationale Vergleichswerte herangezogen. Ein Vergleich mit anderen Städten gibt darüber Gewißheit, daß die vorliegenden Vorschläge für Wien durchaus realistisch sind. Die in nachstehende Vergleichstabelle für Wien eingesetzte Netzlänge von rund 150 Kilometer ist ein Mittelwert aus allen vorläufigen Varianten.

Vergleich mit anderen Großstädten

	Einwohnerzahl in Millionen	übergeord- netes öf- fentliches Verkehrs- netz in km	Einwohner pro Netz-km	Passa- giere pro Tag in Mill.	Passa- giere pro Netz-km
Wien	1,63	150	10.900	1,363	9.100
Hamburg derzeit	1,85	140	13.200	1,674	11.700
geplant	2,6	300	8.650		
Stockholm derzeit	0,87	144	6.050	1,125	7.800
New York derzeit	7,8	502	15.600	4,174	8.314

Aus diesen Vergleichszahlen ist ersichtlich, daß ein Netz von rund 150 Kilometer Länge keinen unrealistischen Vorschlag darstellen würde, wenn ein solcher Vergleich auch bei weitem nicht als ausreichendes Argument angesehen werden kann.

Um die richtige Reihenfolge der einzelnen Baumaßnahmen zu finden, wurden Ausbau- und Fertigstellungsprogramme ausgearbeitet. Die Reihenfolge muß auf die Betriebserfordernisse der Verkehrsbetriebe abgestimmt werden.

So wurden zum Beispiel zwei Varianten des Ausbauprogrammes für ein Netz der zentralen Bereiche entwickelt, von denen eine vier Jahre länger zur Realisierung benötigt, als die andere. Es sollte damit überprüft werden, welche Auswirkungen eine Reduzierung der Jahresbauraten und damit eine Bauzeitverlängerung auf den gesamten Investitionsaufwand hätten. Dabei kam man zu folgendem Ergebnis: Durch die ohnehin mit nur drei Prozent angesetzte jährliche Baupreissteigerung, die verspätete Einsparung von Fahrpersonal - im Endeffekt können etwa 1000 Fahrbedienstete, daß sind rund 20 Prozent des derzeitigen Fahrpersonals, eingespart werden - und die Notwendigkeit, noch neue Straßenbahngarnituren anzuschaffen, sind bei einer Gesamtinvestition (Baukosten und Wagenbauprogramm) von rund 7 Milliarden Schilling für die Variante mit der längeren Bauzeit Mehrkosten von rund 650 Millionen zu erwarten.

Parallel laufende Netzbelastungen führten zu Korrekturen im Ausbauprogramm: So wurde die ursprüngliche Annahme, die Linie 2 für ~~Unterpfasterstraßenbahn~~betrieb zu verlängern, mit Rücksicht auf die dann notwendigen kostspieligen unterirdischen Schleifenanlagen ausgeschieden. Statt dessen wird die Trasse der Linie 2 bis St. Marx verlängert, so daß nach deren Fertigstellung sofort der U-Bahnbetrieb aufgenommen werden kann. Die baldige Untertunnelung der gesamten Wiedner Hauptstraße und die Aufnahme des U-Bahnbetriebes auf dieser Trasse konnten auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden, da die Belastungen zeigen, daß nach Sanierung des Gürtelbereiches der Unterpfaster-Straßenbahnbetrieb auf dieser Strecke für längere Zeit wirtschaftlicher ist.

Als Ergebnis dieser Untersuchungen konnte ein Grundnetz von rund 38 Kilometer Länge ausgearbeitet werden, dessen Existenz für jedes Gesamtnetz des übergeordneten öffentlichen Verkehrs Voraussetzung ist.

Das Grundnetz

Linie 4: Auf U-Bahnbetrieb umgestellte Wiental-Donaukanalstrecke mit Anschluß an den noch zu schaffenden Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese.

Linie 2: Ringturm-Lastenstraße-Rennweg-St. Marx.
(Garantiert Erreichbarkeit der im Bau befindlichen Hauptwerkstätte in Simmering und ist mit einem Betriebsgleis beim Ringturm mit der Linie 4 verbunden.)

Linie 1: Reumannplatz-Favoritenstraße-Wiedner Hauptstraße-Kärntner Straße-Rotenturmstraße-Praterstraße-Praterstern.
(Schafft die Voraussetzung, die von der Stadtplanung vorgesehenen Neubaugebiete im 23. und 22. Bezirk verkehrsmäßig zu versorgen. Am Praterstern einerseits und am Reumannplatz und Keplerplatz andererseits wird ein **verstärkter** Straßenbahnzubringerdienst angebunden.)

Linie 3: ~~West-Ost~~-Durchmesser durch die Innenstadt über Stephansplatz-Landstraße-St. Marx-Erdberger Mais.

(Ermöglicht im Zusammenwirken mit den vorhergenannten Linien die Auflassung der Straßenbahn am Ring, der Autobuslinien in der Inneren Stadt, schließt wichtige Teile des dicht bebauten Gebietes im Westen und Nordwesten der Stadt an das Netz an und kann später in die Gebiete jenseits der Donau geführt werden.)

Dieses Grundnetz kann ohne Gefahr einer räumlichen, betrieblichen oder zeitlichen Präjudizierung des Gesamtnetzes beschlossen werden und bildet die Voraussetzung jedes weiteren **Netzausbaues**.

Bei den Planungsarbeiten für die Netzerweiterung werden wie bisher berücksichtigt:

Einzugsbereich,
optimale Baumethoden,
Interessen der Wirtschaft,
betriebswirtschaftliche Erwägungen,
Baufortschritt in den Neubaugebieten.

Schienen zunächst die Forderungen nach Sanierung der zentralen Stadtbereiche und die ehestmögliche Verkehrsversorgung der Neubaugebiete zeitlich nicht vereinbar, bietet das Grundnetz - wie die Ausbauvarianten 8 und 9 zeigen - dazu sehr wohl die Möglichkeit.

Die Stadtplanung hat als Grundlage einer Entscheidung über die anzustrebende Stadtentwicklung eine Reihe von "Stadtmodellen" ausgearbeitet. Gleichzeitig wurden an Hand der derzeitigen Verteilung von Wohn- und Arbeitsbevölkerung Gesetzmäßigkeiten des Berufspendelverkehrs zwischen Wohn- und Arbeitsstätten errechnet. Diese Resultate ermöglichen Prognosen des Verkehrsbedürfnisses für jedes "Stadtmodell".

Nach Aufteilung des Verkehrsbedürfnisses auf öffentlichen Verkehr und Individualverkehr werden die Netze beider Verkehrssysteme belastet. In einem Anpassungsprozeß werden Netze und Stadtmodelle bis zu einem optimalen Gesamtergebnis aufeinander abgestimmt.

Modernste Verkehrsmittel

Diese jahrelangen, umfassenden Planungsarbeiten wurden und werden von einem Team unter der Federführung des Stadtbauamtes durchgeführt, dem die Verkehrsbetriebe, Fachleute der Technischen Hochschulen Wien und Graz sowie Zivilingenieure angehören. Dabei werden die verschiedenen Netzvarianten hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit sowie der Reisegeschwindigkeit und Betriebsökonomie der neuen Verkehrsmittel geprüft. Man läßt sich dabei von folgenden Zielen leiten:

- Volle Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs während der Baudauer durch Umleitungen,
- Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahnbetrieb ohne wesentliche Betriebseinschränkungen,
- Koordinierung der Ausbaustufen mit dem Wagenerneuerungsprogramm, baldiges Wirksamwerden von Personaleinsparungen,
- Verkehrswirksamkeit jeder einzelnen fertiggestellten Baustufe, möglichst günstige Verhältnisse bei den Anschlußpunkten zwischen den neuen U-Bahnlinien und den bestehenden bleibenden Straßenbahn- und Autobuszubringerlinien,
- Wahl der Anknüpfungspunkte möglichst an bestehenden Verkehrsbruchpunkten,
- Erhaltung der Zusammenhänge des verbleibenden Straßenbahnnetzes.

Das neue U-Bahnnetz sieht die nötigen Betriebsverbindungen zu dem auf der Wasserleitungswiese neu zu errichtenden Betriebsbahnhof und zu der bereits im Bau befindlichen neuen Hauptwerkstätte der Verkehrsbetriebe in Simmering vor. Mit dem systematischen Ausbau des Grundnetzes wird ein weiterer Betriebsbahnhof am Erdberger Mais erforderlich.

Der sprunghaft zunehmende Individualverkehr, besonders in den innerstädtischen Bereichen, brachte es mit sich, daß Straßenbahn und Autobus hier ihre Verkehrsaufgaben nur noch schwer zu erfüllen vermögen. Eine Sanierung der davon am meisten betroffenen Bereiche gäbe den Verkehrsbetrieben die Möglichkeit einer einwandfreien Verkehrsbedienung und brächte auch betriebswirtschaftliche Vorteile: So bald die Innere Stadt durch die U-Bahn verkehrsmäßig erschlossen ist, sollen die Straßenbahnlinien am Ring und die innerstädtischen Autobuslinien aufgelassen werden.

Das U-Bahnnetz wird mit einem neuen, modernsten Ansprüchen entsprechenden, vierachsigen U-Bahnwagen betrieben werden. Dabei werden der letzte Stand der Technik und die Möglichkeit einer späteren Umstellung auf automatischen Zugbetrieb berücksichtigt.

Durch die Verwirklichung des U-Bahnkonzepts soll der öffentliche Verkehr so sicher, leistungsfähig, bequem und pünktlich, kurz so attraktiv werden, daß er die Rückgewinnung der Kraftfahrer zumindestens als Fahrgäste im Berufsverkehr erreicht.

Pressekonferenz von Bürgermeister Bruno Marek am 15. September 1966. Referenten: Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Otto Engelberger, (Magistratsabteilung 18), und Senatsrat Dipl.-Ing. Friedrich Pins (Verkehrsbetriebe).

Empfehlungen der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission an den Wiener Gemeinderat zum Thema: "Öffentlicher Verkehr"

1) Die vorgelegten Nachweise für die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr in weitgehendem Maße als Hauptträger des Personenverkehrs auszubauen, bestätigen den Punkt 6 des Gemeinderatsbeschlusses vom 30.11.1961 über das Städtebauliche Grundkonzept.

2) Ein wesentlicher Teil des öffentlichen Verkehrs muß von einem schienengebundenen Verkehrsmittel in eigener Verkehrsebene getragen werden. Ein derartiges Transportsystem wird sowohl die Verkehrsverhältnisse im dicht bebauten Gebiet verbessern, als auch günstige Voraussetzungen für die Anschließung neuer Baugebiete am Stadtrat schaffen.

Die durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, daß dieses Massenverkehrsmittel in Form eines modernen U-Bahnnetzes ausgebaut werden muß, wobei fertiggestellte Trassen übergangsweise im Straßenbahnbetrieb benützt werden können.

Im übrigen ist das Straßenbahnnetz und das Autobusnetz auf das künftige U-Bahnnetz auszurichten.

3) Bei der Planung des U-Bahnnetzes ist auf den möglichen Ausbau des Schnellbahnnetzes der ÖBB Bedacht zu nehmen, dem zweifellos auch im Rahmen der Region Wien eine wesentliche Aufgabe zufällt.

4) Die bisherigen Planungsarbeiten haben ergeben, daß jedenfalls ein "Grundnetz" ausgebaut werden kann, welches aus der Linie 1 (Praterstern - Stephansplatz - Karlsplatz - Reumannplatz), der Linie 2 (Ringturm - Lastenstraße - Karlsplatz - Rennweg - St.Marx), einer Linie 3 (Ost-West-Durchmesser durch die Innenstadt) und aus der Linie 4 (Wiental-Donaukanallinie der Stadtbahn) besteht.

Der Ausbau dieses Grundnetzes berücksichtigt die bisher durchgeführten Baumaßnahmen, ohne damit die zahlreichen, noch zu untersuchenden Variationsmöglichkeiten für das Gesamtnetz einzuengen. Die Fertigstellung des Grundnetzes ist die Voraussetzung für jeden weiteren Ausbau des U-Bahnnetzes.

5) Der Magistrat wird beauftragt, dieses Grundnetz vor Beschlußfassung im Gemeinderat Kammern, Gremien und ausgewählten Einzelpersonen, die entweder als Interessenvertretungen oder infolge besonderer fachlicher Qualifikation beziehungsweise entsprechender Erfahrung dazu befähigt sind, zur Stellungnahme vorzulegen.

Außerdem ist das Konzept in geeigneter Form, allenfalls durch eine Ausstellung, der Bevölkerung mitzuteilen, um eine Diskussion auch auf breitester Basis anzuregen.

6) Die zuständigen Dienststellen des Magistrates werden gleichzeitig beauftragt, ein Ausbau- und Finanzierungsprogramm für das Grundnetz und die wichtigsten daran anschließenden Linien auszuarbeiten und den zuständigen Gremien vorzulegen.

Die notwendigen Arbeiten für den Bau der Linie 1 und für die Verlängerungen der Linie 2 sollen begonnen werden.

7) Der Magistrat wird beauftragt, über den vorliegenden ersten Planungsabschnitt hinaus die bisherigen, umfangreichen Arbeiten am Gesamtnetz für den öffentlichen Verkehr im Rahmen eines Konzeptes für die Entwicklung der ganzen Stadt mit Nachdruck und in Zusammenarbeit mit den genannten Gremien fortzuführen und die noch notwendigen Beschlüsse vorzubereiten.

- - -

Der Bürgermeister von Zagreb zu Besuch in Wien
=====

15. September (RK) In Vertretung von Bürgermeister Bruno Marek hieß heute mittag Vizebürgermeister Felix Slavik das Stadtoberhaupt von Zagreb, Bürgermeister Pero Pirker, im Wiener Rathaus willkommen. Der Bürgermeister der zweitgrößten Stadt Jugoslawiens - Groß-Zagreb hat gegenwärtig bereits 830.000 Einwohner - hält sich anlässlich der Wiener Herbstmesse in unserer Stadt auf. In seiner Begleitung waren der Präsident der Wirtschaftskammer der Stadt Zagreb, Dr. Ing. Emil Ludviger, der Vertreter des Hafens Rieka in Wien, Ervin Tičac, und der erste Sekretär der Jugoslawischen Botschaft in Wien, Jože Snoj, im Rathaus erschienen.

Bürgermeister Pirker ist in Wien neben seinem Messebesuch vor allem daran interessiert, die wichtigsten Bauprobleme und Baumethoden unserer Stadt kennenzulernen. Am Nachmittag gaben ihm Baustadtrat Kurt Heller und Beamte des Stadtbauamtes alle gewünschten Informationen zu diesen Themen, wobei vor allem Wiens Hochwasserschutzbauten und Verkehrsunterführungen im Vordergrund der Besprechungen standen. Die Stadtverwaltung von Zagreb ist zur Zeit nämlich gleichfalls mit der Planung von Hochwasserschutzbauten, der Regulierung der Save und der Lösung verschiedener Verkehrsprobleme beschäftigt.

Zur Erinnerung an den Besuch im Rathaus überreichte Vizebürgermeister Slavik dem Gast einen Abdruck des ältesten erhaltenen Stadtsiegels von Wien und Bildbände über unsere Stadt.

- - -

Rathaus-Jause für Kinder aus Hochwassergebieten
=====

15. September (RK) Die Österreichische Gewerkschaftsjugend hat in Zusammenarbeit mit der Jugendfürsorge des Gewerkschaftsbundes 40 Mädchen und Burschen aus den vom Hochwasser betroffenen Gebieten Kärntens und Osttirols zu einem 14tägigen Erholungsurlaub in das Kindererholungsheim Innermanzing bei Wien eingeladen. Heute nachmittag gab die Stadt Wien für die kleinen Gäste, die im Alter zwischen 9 und 14 Jahren stehen, eine Kinderjause im Rathauskeller. In Vertretung des Bürgermeisters begrüßte Stadtrat Rudolf Sigmund die Kinder namens der Stadtverwaltung und wünschte ihnen einen angenehmen Aufenthalt und gute Erholung in Wien. Nach der mit allgemeiner Begeisterung verzehrten Jause nahmen die Kinder auf Einladung der Stadtverwaltung an einer Rundfahrt durch das Neue Wien teil.

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten
=====

15. September (RK) Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit: Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obstsorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Fisoln 6 bis 8 S, Karotten 3 bis 4 S je Kilogramm, Paprika 50 bis 80 Groschen je Stück.

Obst: Pfirsiche 6 bis 8 S, Weintrauben 7 bis 10 S, Zwetschken 4 bis 6 S je Kilogramm.

- - -

Rindernachmarkt vom 15. September
=====

15. September (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhr
Inland: 1 Kuh, Gesamtauftrieb dasselbe, verkauft dasselbe.

- - -

Schweinenachmarkt vom 15. September
=====

15. September (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren
Inland 114, Jugoslawien 451, Ungarn 70, Gesamtauftrieb 635,
verkauft wurde alles.

Marktverkehr ruhig, Hauptmarktpreise.

Jugoslawische Schweine notierten 15 bis 15,80 S, ungarische
16 S.

- - -

Pferdenachmarkt vom 15. September
=====

15. September (RK) Kein Auftrieb.

- - -