

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

Donnerstag, 17. November 1966

Blatt 3300

Fünf Jahre Schulwandzeitung "Aus aller Welt"

=====

17. November (RK) Ein für das österreichische Unterrichtswesen nicht unbedeutendes Jubiläum wurde gestern abend in Wien begangen: die Schulwandzeitung "Aus aller Welt" feierte ihren fünfjährigen Bestand. Zu diesem Anlaß hatten sich im Festsaal der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien Vertreter der Schulbehörden mit Landesschulinspektor Dr. Hermann Schnell an der Spitze, das Redaktionskomitee unter Bezirksschulinspektor, Regierungsrat Karl Jonasch sowie Vertreter des Sparkassenverbandes eingefunden und wurden von Ressortleiter Karl Damisch willkommen geheißen.

Bezirksschulinspektor Karl Jonasch umriß die Entstehungsgeschichte der Wandzeitung, die einem Wunsch der Unterrichtsverwaltung vom Oktober 1960 nach vermehrtem zeitgeschichtlichem und gegenwartskundlichem Unterricht entsprang. Die Zentralarbeitsgemeinschaft für Geographie der Wiener Hauptschullehrer regte an, zu diesem Zweck eine aktuelle Schulwandzeitung zu schaffen. Da den Schulbehörden dafür keine finanziellen Mittel zur Verfügung standen, sprang die Zentralsparkasse der Gemeinde Wien ein und erklärte sich bereit, den neuen Lehrbehelf zu finanzieren. Im März 1961 erschien die erste Nummer der großformatigen reich illustrierten Wandzeitung "Aus aller Welt".

Die neuen Schulgesetze brachten eine Ausweitung der den Schulen übertragenen Unterrichtsaufträge durch die Gegenstände Wirtschafts- und Sozialkunde. In diesem Zusammenhang gewann "Aus aller Welt" weiter an Bedeutung als Unterrichtsbehelf für diese neuen Stoffe. Da die Wandzeitung vom Unterrichtsministerium als Klassenlesestoff anerkannt wurde, bedarf seit 1964 jede Nummer der Approbation des Ministeriums. Dies geht leider auf Kosten der Aktualität. Bezirksschulinspektor Jonasch führte als Beispiel dafür an, daß die vorjährige Novembernummer auf den Bundesvoranschlag eingehen und ihn in jugendgemäßer Form erläutern wollte. Der Finanzminister war von diesem Plan begeistert und stellte seine Budgetrede zur Verfügung. Das Unterrichts-

ministerium aber strich den Budgetartikel mit der Begründung, er sei einerseits zu wenig aktuell und andererseits sei der Hinweis "nicht opportun", daß die Regierung dem Parlament den Voranschlag bis zu einem gewissen Datum vorzulegen habe.

Trotz solcher Widerwärtigkeiten bemühe sich das Redaktionskomitee, dem bekannte Wiener Pädagogen angehören, das Blatt so aktuell als möglich zu gestalten.

Auflage 5.000, aber viele hunderttausend Leser

Der Leiter des Schulsparreferates der Zentralsparkasse, Weber, teilte mit, daß kürzlich die 62. Folge von "Aus aller Welt" - die Publikation kommt monatlich heraus - erschienen ist. Der Bezieherkreis hat sich ständig vergrößert. Von der gegenwärtigen Auflage von rund 5.000 Exemplaren gehen 3.500 an Schulen, Jugendorganisationen, Heime und Kasernen in Wien. Für die Wiener Bezieher hat die Zentralsparkasse 3.000 dauerhafte Wechselrahmen zur Verfügung gestellt, außerdem erhielt jede Schule eine Sammelmappe zur Aufbewahrung der Blätter und ein fortlaufendes ergänztes Inhaltsverzeichnis. 1.400 Exemplare gehen in alle Bundesländer, wo sie den Abonnenten von den örtlichen Sparkassen gestiftet werden.

Zentralsparkassen-Ressortleiter Karl Damisch erklärte abschließend, es liege im Aufgabenbereich der Sparkassen, die Schulen in jeder Weise zu unterstützen, besonders bei der wirtschaftskundlichen Erziehung. Aber auch die Konsumerziehung nehme ständig an Bedeutung zu und es sei sein Wunsch, daß sich "Aus aller Welt" in Zukunft auch diesem Thema zuwenden möge.

Vor einiger Zeit war eine internationale Lehrerdelegation in Wien, die angesichts der Wandzeitung sagte, daß die Wiener Lehrer um diese Unterrichtshilfe zu beneiden seien. Der deutsche Sparkassenverband hat nach dem Wiener Vorbild bereits eine ähnliche Wandzeitung herausgebracht. Ressortleiter Damisch dankte dem Redaktionskollegium für die unermüdliche Tätigkeit im Dienste der Schuljugend und Bezirksschulinspektor Jonasch dankte der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien, daß sie die Herausgabe der aus dem Schulbetrieb nicht mehr wegzudenkenden Wandzeitung ermöglicht habe.

Musikveranstaltungen in der Woche vom 21. bis 27. November

=====

17. November (RK)

Montag, 21. November:

- 11.00 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Kulturamt - Theater der Jugend:
2. Orchesterkonzert für Schüler der dritten Klassen;
Wiener Symphoniker, Paul Roczek (Violine), Ingold
Platzer (Sprecherin), Dirigent Milo Wawak (Auber: Ouvertüre zu "Fra Diavolo"; Beethoven: Romanze für Violine und Orchester F-dur op. 50; Kaufmann: "Zirkus Poldrini"; Dvořák: Konzertouvertüre "Karneval" op. 92)
- 11.00 Uhr, Konzerthaus, Großer Saal, Kulturamt-Theater der Jugend:
1. Konzert für Schüler der zweiten Klassen; Niederösterreichisches Tonkünstlerorchester, Robert Leiner (Trompete), Friedl Jaray (Sprecherin), Dirigent Helmut Froschauer (Mozart: Ouvertüre zu "Der Schauspieldirektor"; V. Korda: "Die Instrumente des Orchesters"; Haydn
3. Satz aus dem Konzert für Trompete und Orchester Es-dur; Prokofieff: "Peter und der Wolf"; J. Strauß: Schnellpolka "Auf der Jagd")
- 19.30 Uhr, Musikverein, Brahmssaal: Musikalische Jugend Österreichs:
2. Konzert im Zyklus X (Voraufführung des 2. Konzertes im Quartett-Zyklus der GdM); Musikvereinsquartett, mitwirkend Hans Kann, Klavier (Mendelssohn, Schumann, C. Franck)
- 19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozertsaal: Wiener Konzerthausgesellschaft:
1. Konzert im Zyklus IV (1. Konzert im Zyklus XI der Musikalischen Jugend); Lasalle-Quartett, USA (Haydn: Streichquartett D-dur op. 64/5; Beethoven: Große Fuge op. 133; Schubert: Streichquartett a-moll)
- 20.00 Uhr, Gesellschaft für Musik, 1, Hanuschgasse 3: Österreichische Gesellschaft für Musik: Vortrag Professor Robert Schollum "Fürchten Sie sich vor neuer Musik?"

Dienstag, 22. November:

- 18.30 Uhr, Musikakademie, Seilerstätte, Vortragssaal: Wiener Akademie für Musik u.d.K.: Liederabend der Klasse für Lied und Oratorium Robert Schollum (zeitgenössische österreichische Komponisten)
- 19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Österreichischer Gewerkschaftsbund: Wiederholung des 3. Abonnementkonzertes des Niederösterreichischen Tonkünstlerorchesters; mitwirkend Radu Aldulescu (Cello), Dirigent Kurt Wöss (R. Strauss: "Tod und Verklärung"; Schostakowitsch: Cellokonzert; Mozart: Jupiter-Symphonie)

19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozartsaal: Wiener Konzerthausgesellschaft:
2. Konzert im Zyklus VI (2. Konzert im Zyklus XI der
Musikalischen Jugend); Lasalle-Quartett, USA (Webern:
Streichquartett op. posth.; Streichtrio op. 20; Sechs
Bagatellen op. 9; Streichquartett op. 28; Fünf Sätze
für Streichquartett op. 5)

Mittwoch, 23. November:

10.00 Uhr, Musikakademie, Vortragssaal: Wiener Akademie für Musik
u.d.K.: Feierstunde anlässlich des 20jährigen Jubiläums
von Professor Dr. Hans Sittner als Akademie-Präsident

19.30 Uhr, Musikverein, Brahmssaal: Gesellschaft der Musikfreunde:
2. Konzert des Musikvereinsquartettes; mitwirkend Hans
Kann, Klavier (Mendelssohn: Streichquartett e-moll
op. 44/2; Schumann: Streichquartett A-dur op. 41/3; C.
Franck: Klavierquintett f-moll)

19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozartsaal: Vortragsabend Elfriede Ott
"Das ist ein Theater", am Flügel Dr. Erik Werba (Arien,
Lieder und Gstanzen von Haydn bis Suppé)

19.30 Uhr, Konzerthaus, Schubertsaal: Klavierabend Eugene Mancini
(Bach, Haydn, Schubert, Persichetti, Debussy, Liszt)

19.30 Uhr, Palais Palffy, Beethovensaal: Orchesterverein der Ge-
sellschaft der Musikfreunde - Österreichische National-
bibliothek: Konzert "Zu Unrecht Vergessenes"; Orchester-
verein der GdM, Peter Pecha (Viola), Ludwig Poduschka
(Harfe), Micheline Bedard (Sopran), Kunie Tsukamoto
(Alt), Klaus Gerboth (Tenor), Elio Battaglia (Baß),
Dirigent Wolfgang Poduschka (Stamitz, Dittersdorf,
Salieri, Schubert, Joh.Jos. Fux)

Donnerstag, 24. November:

18.30 Uhr, Musikakademie, Seilerstätte, Vortragssaal: Wiener
Akademie für Musik u.d.K.: Gast-Klavierabend Radoslav
Kvapil, Prag (Rejcha, Vorisek, Dvořák, Martinu, Janáček,
Smetana)

19.00 Uhr, Palais Palffy, Kinosaal: Verband der Geistig Schaffenden
Österreichs: Literarisch-musikalischer Abend mit Gabriele
Marie Arthur und Kläre Maria Klahr-Hausknecht

19.30 Uhr, Musikverein Brahmssaal: Gesellschaft der Musikfreunde:
2. Abonnement-Liedersabend; Evelyn Lear (Sopran), James
Stewart (Bariton), am Flügel Dr. Erik Werba (Purcell,
Hayden, Schumann, Brahms, Dvořák, amerikanische Volks-
lieder)

19.30 Uhr, Konzerthaus, Großer Saal: Österreichischer Rundfunk -
Fernsehen: "Wie schön ist doch Musik"; Wiener Sym-
phoniker, Lucia Popp (Sopran), Werner Krauss (Tenor),
Wolfgang Schneiderhan (Violine), Dirigent Hermann Hilde-
brandt (Mozart, Beethoven, Schubert, Nicolai, Johann
Strauß, Heuberger)

19.30 Uhr, Wiener Funkhaus, Großer Sendesaal: Wiener Konzerthausgesellschaft: Chor-Orchesterkonzert; Wiener Symphoniker, Wiener Singakademie, Hilde Zadek (Sopran), Ingrid Mayr (Alt), Waldemar Kmentt (Tenor), Otto Wiener (Bariton), Kolos Supala (Baß), Dirigent Lovro v. Matacic (Georg Friedrich Händel: "Belsazar")

Freitag, 25. November:

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Österreichischer Gewerkschaftsbund: Voraufführung des 2. Konzertes im Bruckner-Zyklus der GdM; Niederösterreichisches Tonkünstlerorchester, Singverein der GdM, Gerlinde Lorenz (Sopran), Pari Samar (Alt), Hermin Esser (Tenor), Ernst G-Schramm (Baß), Dirigent Wolfgang Trommer (Bruckner: Messe in f-moll, Tedeum)

19.30 Uhr, Musikverein, Brahmssaal: Gesellschaft der Musikfreunde: Wiederholung des 2. Konzertes des Musikvereinsquartetts; mitwirkend Hans Kann, Klavier (Mendelssohn, Schumann, C. Franck)

19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozartsaal: Klavierabend Konstantin Mexis (Bach: Italienisches Konzert; Schubert: Sonate op. posth. B-dur; Chopin: Ballade op. 23 g-moll, Scherzo op. 20 h-moll und Sonate op. 35 b-moll)

19.30 Uhr, Wiener Funkhaus, Großer Sendesaal: Österreichischer Rundfunk - Radio Wien: 2. Konzert im Zyklus III; Chor und Orchester von Radio Wien, Maria Antonia Harvey (Sopran), Klaus Gerboth (Tenor), Kunikazu Ohashi (Baß), Dirigent Carl Melles (Monteverdi: Missa "In illo tempore" a 6 voci a capella; M. Haydn: Vier Gradualien für die vier Adventsontage; Schubert: Messe für Soli, Chor, Orchester und Orgel G-dur)

Samstag, 26. November:

16.00 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Volksbildungskreis: 3. Konzert im Zyklus "Musik der Meister"; Wiener Symphoniker, Bruckner-Streichquartett Linz, Dirigent Edouard van Remoortel (Weber: Ouvertüre zu "Oberon"; Spohr: Konzert für Streichquartett und Orchester; Schumann: 4. Symphonie)

18.30 Uhr, Musikakademie, Seilerstätte, Vortragssaal: Wiener Akademie für Musik u.d.K.: Violinabend der Klasse Karl Rosner (Werke von W.A. Mozart)

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Musikalische Jugend Österreichs: 2. Konzert im Zyklus IV (Voraufführung des 2. Konzertes im Bruckner-Zyklus der GdM); Niederösterreichisches Tonkünstlerorchester, Gerlinde Lorenz (Sopran), Pari Samar (Alt), Hermin Esser (Tenor), Ernst G. Schramm (Baß), Singverein der GdM, Dirigent Wolfgang Trommer (Bruckner: Messe f-moll, Te deum)

17. November 1966

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 3305

- 19.30 Uhr, Musikverein, Brahmssaal: Österreichischer Gewerkschaftsbund: Wiederholung des 2. Konzertes des Musikvereinsquartetts der GdM; mitwirkend Hans Kann, Klavier (Mendelssohn, Schumann, C. Franck)
- 19.30 Uhr, Konzerthaus, Großer Saal: Neuer Wiener Musikverein: Synchroniekonzert; Orchester des Neuen Wiener Musikvereins, Johan van Beek (Klavier), Dirigent Augustin Kubizek (Uhl: Synchronischer Marsch; Schumann: Klavierkonzert a-moll op. 54; Brahms: 2. Synchronie D-dur op. 73)
- 19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozartsaal: Ing. Friedrich Maschner: 69. Konzert
- 19.30 Uhr, Konzerthaus, Schubertsaal: Akkordeon-Kammerkonzert
- 19.30 Uhr, Wiener Funkhaus, Großer Sendesaal: Österreichischer Rundfunk - Radio Wien - Österreichische Gesellschaft für zeitgenössische Musik: "Österreichische Kammermusik der Gegenwart"; Dr. Hans Weber (Klavier), Annelies Hückl (Sopran), Dr. Erik Werba (Klavier), Kammermusikvereinigung von Radio Wien (Kammermusikwerke von Kaufmann, Schmidek, Waldstein, Walzel; Lieder von Leukauf)
- 19.00 Uhr, Gewerkschaftshaus, 4, Treitlstraße 3, Festsaal: Akkordeonvereinigung "Elite": Akkordeon-Orchesterkonzert, Dirigent Max Weiss und Ernst Mifka (Capua, Hauswirth, Fnumann, Luksch, Raymond, Siegel, Johann Strauß u.a.)

Sonntag, 27. November:

- 19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Gesellschaft der Musikfreunde: 2. Konzert im Bruckner-Zyklus; Niederösterreichisches Tonkünstlerorchester, Singverein der GdM, Gerlinde Lorenz (Sopran), Piri Samar (Alt), Hermin Esser (Tenor), Ernst G-Schramm (Baß), Dirigent Wolfgang Trommer (Bruckner: Große Messe in F-moll, Iedeum)
- 19.30 Uhr, Musikverein, Brahmssaal: Gesangverein der Tischler Wiens: Chorkonzert, Dirigent Josef Streitenberger
- 19.30 Uhr, Konzerthaus, Mozartsaal: Vortragsabend Elfriede Ott "Fantasie in Ö-Dur", am Flügel Dr. Erik Werba (Monologe, Lieder, Couplets von Augustin bis Steinbrecher)

- - -

U-Bahn-Diskussion des Wiener Gemeinderates
=====

17. November (RK) Vor vollbesetzten Zuschauergalerien und in einem mit Plänen, Zeichnungen und Tabellen geradezu austapeziertem Gemeinderatssitzungssaal begann heute früh unter dem Vorsitz von Bürgermeister Bruno Marek die außerordentliche Gemeinderatssitzung, die der Diskussion über das U-Bahn-Konzept für Wien gewidmet war.

Bürgermeister Bruno Marek eröffnete die Sitzung und führte eingangs aus: "Die Gemeinderätliche Stadtplanungskommission hat sich nach mehrjährigen Vorarbeiten des Stadtbauamtes, der Verkehrsbetriebe und vieler freischaffender Fachleute am 14. September 1966 mit den äußerst schwierigen Problemen des öffentlichen Massenverkehrs beschäftigt und nach eingehender Diskussion eine Reihe von Empfehlungen beschlossen. Grundlage dieser Empfehlungen waren Berichte über die Arbeiten an einem Konzept für den öffentlichen Verkehr.

In den von der Stadtplanungskommission beschlossenen Empfehlungen, die in den, den Gemeinderäten zugegangenen Unterlagen enthalten sind, wird der Magistrat unter anderem beauftragt, das Grundnetz vor Beschlußfassung im Gemeinderat den Kammern, Gremien und ausgewählten Einzelpersonen, die entweder als Interessenvertretungen oder infolge besonderer fachlicher Qualifikation geeignet sind, zur Stellungnahme vorzulegen.

Ich war der Meinung, daß der Wiener Gemeinderat nun vor allen anderen Körperschaften über die nunmehr vorliegenden Arbeiten informiert werden muß. Zweck der heutigen Sitzung soll es aber auch sein, dem Gemeinderat durch Fachleute nochmals den Werdegang

der Überlegungen und die daraus zu folgernden Schlüsse zu erläutern und gleichzeitig eine Diskussion über eventuell noch offene Fachfragen zu ermöglichen.

Die Durchführung dieses großen Projektes wird finanzielle Belastungen hervorrufen. Deshalb bitte ich, bei Ihren Beratungen den Boden der Objektivität und Sachlichkeit nicht zu verlassen. Die endgültige Beschlußfassung des Gemeinderates über das Konzept wird nach Vorliegen der einzelnen Stellungnahmen in naher Zukunft möglich sein.

In diesem Sinne, meine sehr geehrten Damen und Herren, bitte ich Sie, die nunmehrigen Berichte zu verstehen und in der Diskussion zu berücksichtigen."

Hierauf sprach als erster Referent Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Otto Engelberger, der zur Unterstützung seines Referates den Mitgliedern des Wiener Gemeinderates auch Lichtbilder vorführte.

./.

Das Wiener U-Bahn-KonzeptDie Fachreferate im Wiener Gemeinderat

Oberamtsrat Dipl.-Ing. Otto Engelberger

von der Stadtplanung referierte in der heutigen Sondersitzung des Wiener Gemeinderates über den Stand der Arbeiten an einem Konzept für den öffentlichen Verkehr. Er führte unter anderem aus, daß der Stand der Planungsarbeiten Entscheidungen grundsätzlicher Natur nicht nur zuläßt, sondern auch im Hinblick auf einen ökonomischen Ablauf der weiteren Planungsarbeiten sowie des gesamten Baugeschehens in der Stadt auch unerläßlich erscheinen läßt. Mit der fortschreitenden Individualisierung des Verkehrs sind die Verhältnisse im Kernraum der Städte besonders während der Berufsspitzen immer schwieriger geworden, weil es gerade in diesen Gebieten ohne starke Eingriffe in die bauliche und historische Substanz nur im bescheidenen Umfang möglich ist, die Verkehrsflächen für den Individualverkehr auszuweiten. Welches Ausmaß solche Eingriffe haben müßte, ist an Hand durch die für Wien durchgeführten Untersuchungen zahlenmäßig nachweisbar.

1980 - eine halbe Million KFZ

Die Motorisierungsprognose des Jahres 1959, die unter dem Vorzeichen einer vorsichtigen Einschätzung der Wirtschaftsentwicklung stand, ließ für das Jahr 1965 rund 240.000 Kraftfahrzeuge erwarten. Diese Werte wurden jedoch schon im Jahre 1962, also drei Jahre früher, mit 243.122 Kraftfahrzeugen überschritten. Eine notwendig gewordene Überarbeitung dieser Prognose im Jahre 1964 unter Berücksichtigung der inzwischen gewonnenen Erkenntnisse ergab für 1980 rund 532.000 Kraftfahrzeuge. Das heißt aber, daß unter Berücksichtigung der unteren Grenze der in Europa angenommenen Motorisierungszahl von einem Kraftfahrzeug auf drei Einwohner bei gleichbleibender Bevölkerungszahl und Wirtschaftslage 1980 bis 2000 die "Vollmotorisierung" erreicht werden dürfte.

Die Erhebungen haben ergeben, daß im Bereich der Bezirke 1 bis 9 und 20 derzeit 88.469 Stellplätze vorhanden sind. Im gleichen Gebiet wohnen 621.000 Personen. Das heißt, zum Zeitpunkt der Vollmotorisierung wird unter den derzeitigen Voraussetzungen und unter

Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wohnbevölkerung ein Bedarf nach 210.000 Stellplätzen gegeben sein und daher ein Defizit von rund 120.000 Abstellplätzen aufscheinen. Diese 120.000 Abstellplätze benötigen rund drei Quadratkilometer, das ist mehr als die Fläche des 1. Bezirkes, der 2,88 Quadratkilometer beträgt. Der Bedarf an Stellplätzen bei Tag ist 340.000 Stellplätze, das Defizit 250.000 Stellplätze, der Flächenbedarf 6,25 Quadratkilometer = 5., 6., 7. und 8. Bezirk. Während die sogenannte individuelle Deckung des Parkraumdefizites bei anhaltendem Wachstum der Realeinkommen insofern erwartet werden kann, als von einem nicht mehr fernen Zeitpunkt die Motorisierung selbst Überlegungen bei den effektiven und potentiellen Kraftfahrzeugbesitzern auslösen wird, vor der Anschaffung eines Kraftfahrzeuges zu den bereits heute akzeptierten Anschaffungs- und Betriebskosten die Kosten für einen Abstellplatz am Wohnort als selbstverständlich zuzuschlagen, muß verhindert werden, daß alle diese Fahrzeuge in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum zur Erreichung bestimmter Ziele in Bewegung gesetzt werden, daß alle nunmehr vollmotorisierten Berufstätigen mit ihren Kraftfahrzeugen zur Arbeitsstätte fahren. Dies wäre - abgesehen von den exorbitanten Kosten - nur um den Preis der völligen Zerstörung unserer Stadt durchführbar.

Alle können nicht gleichzeitig Autofahren

Denn wenn die Kraftfahrzeuge der Wohnbevölkerung der Bezirke 1 bis 9 und 20 von 621.000 Personen, das sind rund 210.000 Kraftfahrzeuge am Morgen in Bewegung gesetzt werden, ist deren Flächenbedarf bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h rund 16 Millionen Quadratmeter oder gleich 16 Quadratkilometer. Im Untersuchungsgebiet, dort also, wo die Kraftfahrzeuge zumindest wegfahren wollen, stehen derzeit an Verkehrsflächen jedoch nur 4,51 Quadratkilometer zur Verfügung. Es muß daher der Bevölkerung zur Sicherstellung des Berufsverkehrs eine Alternative zur Absolvierung ihres Verkehrsbedürfnisses offeriert werden, ein Transportsystem, das in der Lage ist, die scheinbaren Vorteile des Individualtransportes zur Gänze und die echten Vorteile annähernd sowohl in der Vorstellung der Bevölkerung als auch in der Realität zu kompensieren. Es wäre falsch, von einem solchen System zu erwarten, daß es alle Transportvorgänge in gleich optimaler Weise befriedigen können wird. Es ./.

wird daher immer einen notwendigen Individualverkehr geben, der aber nur dann seiner Aufgabe gerecht werden kann, wenn er vom vermeidbaren Individualverkehr ungestört bleibt.

Wir brauchen ein Transportsystem

Dem Berufspendelverkehr muß ein nach Leistungsfähigkeit und Attraktivität auf hohem Niveau stehendes Transportsystem als Alternative zur Verfügung gestellt werden. Weiter muß überlegt werden, was ein solches Transportsystem, das nach den Leistungsanforderungen nur ein Bahnsystem sein kann, attraktiv macht:

Günstige Erreichbarkeit der Haltestellen sowohl für Fußgänger in Gebieten hoher Besiedlungsdichte als auch durch Zubringerdienste wie Straßenbahn, Autobus, Taxi oder eigenen PkW (Park-and-Ride-System) in Gebieten niederer Dichte.

Kurze Zugfolgezeiten im Rahmen eines starren Fahrplanes, das heißt ein hoher Grad an Orientierungsmöglichkeiten zur Erzielung geringer Zeitverluste beim Warten auf einen Zug, vor allem für die Zeit außerhalb der Verkehrsspitzen.

Tarifeinheit mit den anderen Verkehrsmitteln.

Hohe Reisegeschwindigkeit, die abhängig ist von der Ausstattung der Zugseinheiten, den Anlageverhältnissen und der Störungsfreiheit der Strecke, sowie von den Aufenthalten an den Haltestellen.

Die Zahl der Umsteigefälle soll ein Minimum sein.

Die Summe der Reisezeit der gesamten Fahrgäste im Netz soll ein Minimum sein. Die Fahrzeiten von und zur Arbeitsstätte, die auf Kosten der Freizeit der Arbeitsbevölkerung gehen, sollen so kurz wie möglich werden.

Die Gesamtbaukosten sollen bei optimalem Effekt ein Minimum betragen.

Der Ausbau des Netzes soll schrittweise mit einem hohen Grad an Elastizität möglich sein und jeder Abschnitt eine offensichtliche Verbesserung für die Bevölkerung bringen. Jede Ausbaustufe muß in das Gesamtkonzept passen und zugleich für sich selbst eine verkehrstüchtige Teillösung sein.

Betriebskosten und Personalbedarf sollen ein Minimum sein, dies vor allem mit Rücksicht auf die wachsende Personalnot.

Überlegungen und Versuche

Alle diese Forderungen führen zu einem Netz des öffentlichen Verkehrs, das in einer eigenen Ebene allen gestellten Anforderungen -- im höchsten Maße entsprechen kann und zu einem Betriebssystem, das die Voraussetzungen hinsichtlich Leistung und Attraktivität und Wirtschaftlichkeit erfüllt. Als ein Versuch in dieser Richtung ist zum Beispiel das Modell eines S-Bahn-Netzes auf Trassen der ÖBB und der Stadtbahn anzusehen.

Mit dem S-Bahn-Netz, dessen Gesamtlänge 160 Kilometer betragen könnte, und den insgesamt möglichen 95 Haltepunkten, wären wichtige Teile unserer Stadt versorgt und untereinander verbunden. Trotzdem verbleiben ebenso wichtige Teile des derzeitigen dicht bebauten Gebietes, wie vor allem auch Bereiche zukünftiger Besiedlung, also Stadtentwicklungsgebiete noch unversorgt. Ergänzungen zu diesem Netzmodell werden daher notwendig sein, Leistungsbedarf und Angebot der einzelnen Trassen werden von der Stadtplanung mit gleichen Methoden zu ermitteln sein, wie sie für U-Bahn-Netzmodelle erarbeitet wurden und sich bewährt haben. Bau- und Betriebskosten und Wirtschaftlichkeit eines Netzes in einem Betriebssystem müssen so ermittelt werden, daß sie mit jenen anderer Netze und Systeme vergleichbar werden. Dazu war für die Stadt Wien als erster Schritt notwendig, am Modellfall der zentralen Bereiche unserer Stadt klarzustellen, - denn dort treten die größten Belastungen auf - welche Betriebsform des öffentlichen Verkehrs den Anforderungen vor allem hinsichtlich der Leistungsfähigkeit am besten gerecht werden kann. Auf der Basis der im Oktober 1959 durchgeführten Erhebung über die Verkehrsbeziehung Wohnort - Arbeitsstätten und der Einpendlerzählung sowie der Wochenkartenerhebung wurden schrittweise Netzvarianten untersucht. In allen Varianten kommt die Wichtigkeit der Zweierlinie und des Nord-Süd-Durchmessers deutlich zum Ausdruck.

"Ustraba" - keine Lösung

Gefordert wurde für einen ersten Entwicklungsabschnitt entweder die optimale Versorgung der Inneren Stadt unter Verzicht auf die Straßenbahnführung am Ring, wie auf den Autobus im 1. Bezirk bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Entwicklungsmöglichkeiten für ein gesamtstädtisches Netz oder die eheste Verstrgung der ./.

Entwicklungsgebiete. Einerseits mußte daher die Funktion des Ringes als Träger des Durchgangsverkehrs übernommen werden; dies ist möglich durch eine enge Verknüpfung des neuzuschaffenden Netzes mit dem S-Bahn-Stadtbahn- und dem verbleibenden Straßennetz; andererseits muß die Aufgabe der flächenhaften Erschließung der intensiv genutzten Stadtteile, die durch die Ringstraßenbahn bisher nur unzureichend erfolgt ist, besser, ja optimal erfüllt werden, um echte Alternativen zum Individualverkehr zu offerieren. Aus der Summe der Varianten hat sich vorliegender Vorschlag auf der Basis eines Unterpflasterstraßenbahnbetriebes als geeignet gezeigt:

Verlängerung der Zweierlinie über die Ringstraße zum Ringturm im Norden, im Süden über den Schwarzenbergplatz in den Rennweg und dadurch Verknüpfung mit dem Einzugsbereich der Linie 71. Ein Nord-Süd-Durchmesser, der vom Keplerplatz durch die Favoritenstraße einerseits und von der Kliebergasse durch die Wiedner Hauptstraße andererseits bei der Paulanerkirche vereingt durch die Kärntner Straße-Rotenturmstraße zum Praterstern führt. Ein Ost-West-Durchmesser, der von der Stadthalle dem Zug Burggasse-Graben-Singerstraße-Landstraße Hauptstraße folgt und nach Erdberg zielt. Unterirdische Anlenkung der Straßenbahnlinien der Mariahilfer Straße an die Linie 1. Diese Variante wurde mit dem Verkehrsaufkommen der derzeitigen Bevölkerungsverteilung und probeweise mit dem Aufkommen aus einem Verteilungsmodell belastet, das eine Verdichtung der Besiedlung in den Randgebieten vorsieht.

Alle durchgeführten Belastungsfälle haben ergeben, daß durch die Einführung eines Hochleistungstransportmittels sofort eine radikale Verlagerung des Verkehrsgeschehens von den an der Oberfläche verbleibenden öffentlichen Verkehrsmitteln auf jene erfolgt, die zufolge ihrer Tieflage, ihrer verkehrsgerechten Führung und Verknüpfung bessere Reisebedingungen offerieren. So lassen die Nord-Süd- und West-Ost-Durchmesser besonders starke Belastungen erkennen, und zwar beim Nord-Süd-Durchmesser bei der derzeitigen Bevölkerungszahl und Verteilung bis zu 36.000 Personen (5 bis 8 Uhr) und im Prognosefall 44.000 Personen (5 bis 8 Uhr),

bei der Ost-West-Verbindung derzeit 24.000 Personen (5 bis 8 Uhr), bei der Prognose 32.000 Personen (5 bis 8 Uhr).

./.

Diese Belastungsergebnisse lieferten damit das vorerst wesentlichste Ergebnis der Untersuchung, nämlich, daß die Belastungen auf dem Nord-Süd-Durchmesser schon bei der derzeitigen Bevölkerungsverteilung im Rahmen eines solchen Netzes größer sind, als das Leistungsangebot bei Ustrab-Betrieb.

Legt man die heutigen Verkehrsströme auf dieses Netz um, würde sich auf der Trasse ein Transportbedarf von 18.000 Personen in der Stunde ergeben. Im Ustrab-Betrieb könnten laut Gutachten auf dem Nord-Süd-Durchmesser nur 13.000 Personen befördert werden. Im Prognosefall werden jedoch schon Transportleistungen von 22.000 Personen in der Stunde erforderlich sein, also Mengen, die in einer Stunde bei Ustrab-Betrieb nie transportiert werden können. Ist nun beabsichtigt, den Betrieb mit Straßenbahngarnituren anzuwenden, müßten im Netz selbst Veränderungen vorgenommen werden. Bei einer angenommenen und notwendigen Gesamtlänge von 20 Kilometer an Tunnelstrecken müßten zur Versorgung der zentralen Bereiche demnach 25 Prozent Tunnelstrecken mehr vorgesehen werden. Es darf außerdem dabei nicht übersehen werden, daß ein Ustrab-Betrieb immer wieder durch Störungen, die aus den Oberflächenabschnitten in die Tunnelstrecken eingeschleppt werden, alle jene personal- und zeitsparenden Möglichkeiten nicht nutzen kann, die eine ausschließliche Benützung der Tunnelstrecke bietet. Man käme also mit Ustrab-Betrieb im Endzustand zu einem engmaschigeren und ebensoweit hinausreichenden Tunnelsystem wie bei Stadtbahnbetrieb mit insgesamt mehr Baukosten, aber geringerem Effekt.

Und die U-Bahn?

Entscheidet man sich konsequenterweise für eine U-Bahn, muß man sich aber gleichfalls die Folgen vor Augen halten.

Die Tendenz der Verlagerung des Verkehrsgeschehens auf die attraktiveren Tunnelstrecken ist schon bei dem relativ eng begrenzten Untersuchungsgebiet feststellbar. Je umfassender das Netz die Bereiche der Stadt versorgen wird, umsomehr wird dieser Verlagerungsvorgang zum Ausdruck kommen, je besser das übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs die Verkehrsbedürfnisse erfüllen wird, umso größer werden die Transportleistungen auf den einzelnen Trassen werden müssen. Dies bringt mehrere Vorteile.

Der öffentliche Verkehr an der Straßenoberfläche wird auf seine echte Funktion, nämlich flächenhafter Aufschließer und Zubringer zum übergeordneten Netz zu sein, reduziert werden können, da die Passagiere für größere Wegstrecken ehestens auf das Hochleistungsnetz übergehen werden.

Die hohe Transportleistung erfordert kurze Zugsintervalle und hebt damit die Attraktivität.

Die notwendige hohe Transportleistung kann aber wiederum nur von einem Transportsystem erbracht werden, das folgende Voraussetzungen erfüllt: Hohe Aufnahmefähigkeit, möglichst kurze Haltestellenaufenthalte, hohe Reisegeschwindigkeit und trotzdem gute Aufschließung. Diese Anforderungen werden restlos von einem U-Bahn-, aber auch weitgehend von einem S-Bahn-Betriebssystem erfüllt.

Diese Systeme reduzieren wiederum erheblich den notwendigen Personalbedarf. Durch die hohe Auslastung der Tunnelstrecken werden die großen Investitionen gesamt-wirtschaftlich vertretbar.

Im Modellfall wird für die zentralen Bereiche, also für eine erste Ausbauphase schon eine Reduzierung der Gesamtreisezeiten um 13 Prozent und der Umsteigefälle um 12,5 Prozent erkennbar.

Die Reisegeschwindigkeit wird in der Tunnelstrecke gegenüber ungestörten Straßenverkehr um mindestens 70 bis 100 Prozent erhöht.

... ist die Lösung!

Es wird anzustreben sein, die Investitionen vorerst auf den Ausbau der Tunnelstrecke im zentralen Bereich zu konzentrieren. In Einzelfällen kann die Folge sein, daß bei der Kombination Tunnel-Rampe-Oberfläche ein echter Stadtbahnbetrieb vorerst nicht möglich sein wird. Also bis zur Fertigstellung einer Stadtbahnstrecke - dieses Ziel kann schrittweise erfolgen - werden einzelne Trassen im Ustrab-Betrieb zu bedienen sein.

Der Weg der U-Bahn Planung

Nach dieser notwendigen Klarstellung welches Betriebssystem den weiteren Arbeiten zu Grunde zu legen ist, war es notwendig, einerseits die Konsequenzen für die Sanierung der zentralen Bereiche sichtbar zu machen, andererseits die Vorschläge so einzugrenzen, daß eine negative Präjudizierung des Gesamtkonzeptes,

das zufolge der noch laufenden Arbeiten über die Auswahl des zukünftigen Stadtmodelles noch nicht vorliegen kann, vermieden wird. Parallel zu den Arbeiten an einer ersten Ausbauphase werden daher laufend alle jene Grundlagen geschaffen, die Voraussetzung für die Gestaltung des Gesamtnetzes sind. Vorgegeben für die Arbeiten am Gesamtnetz und an dem Netz für die zentralen Bereiche war der Bestand an Hochleistungs-Trassen der Wiener Verkehrsbetriebe und der ÖBB. Aus der derzeitigen Struktur der Stadt, aus der beabsichtigten Tendenz der Stadtentwicklung, aus der Zielsetzung (erste Phase), den Belastungsprognosen die das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung zum Ausdruck bringen und aus Argumenten der betrieblichen Abwicklung mußten die WD-Linie, die Linie 2, der Nord-Süd-Durchmesser und der Ost-West-Durchmesser von vornherein Bestandteile der ersten Ausbauphase sein. Es war daher zu prüfen, welche Reihenfolge am schnellsten zu Verbesserungen führt, auf die betrieblichen Notwendigkeiten Rücksicht nimmt und eine kontinuierliche Baudurchführung gestattet. Die erste Variante eines Ausbauprogrammes beinhaltet daher:

- Linie 2 - Ustrab Ringturm - Fasangasse
- Linie 4 (WD) Umstellung auf U-Bahn
- Linie 1 U-Bahn Keplerplatz - Praterstern
- Linie 1A Kliebergasse - Karlsplatz
- Linie 3 U-Bahn Stadthalle - Erdberg.

Leitgedanke dieser Variante war mit Rücksicht auf die Baukapazität die untere Grenze jenes Zeitraumes kennenzulernen, innerhalb dessen das angestrebte Ziel erreichbar ist. Die finanzielle Folge ist eine durchschnittliche Jahresbaurrate von rund 500 Millionen Schilling allein auf dem Bausektor. Es war daher die notwendige Aufgabe, eine Variante des Ausbauprogrammes für das gleiche Netz zu erstellen mit dem Ziel, geringere Jahresbauraten zu erreichen. Die Dehnung des Ausbauprogrammes wurde jedoch damit limitiert, daß keine unwirtschaftliche Bauführung daraus resultieren darf. Um die Auswirkungen in finanzieller Hinsicht sichtbar machen zu können, mußten für beide Varianten neben den tatsächlichen Investitionen alle jene materiellen Auswirkungen errechnet werden, die vom zeitlichen Ablauf des Programmes beeinflußt werden. So die Preissteigerungen, Umleitungskosten, Personaleinsparungen und Wageninvestitionsprogramm.

Der Mehraufwand gegenüber Variante 1 beträgt 9,1 Prozent.

Varierte Varianten

Die gleichzeitig erarbeitete Belastung des Netzes der ersten Ausbauphase zeigte neben der Bestätigung der grundsätzlichen Richtigkeit der Haupttrassen auch die noch im Netzkonzept notwendigen Korrekturen auf. Die für die Entscheidung Ustrab-Stadtbahn notwendige Netzbelastungsprognose ermittelte für die Trasse 1 A (Karlsplatz-Kliebergasse-Knöllgasse) ausreichende Frequenzen. Die Entscheidung den Nord-Süd-Durchmesser (Trasse 1 und 1 A) sofort für U-Bahnbetrieb auszubauen, bedeutet vorerst das Ende der U-Bahnlinie 1 A bei der Kliebergasse, da die Einbindung in den Gürteltunnel und in die Knöllgasse für Ustrab-Betrieb ausgelegt war. Ohne Weiterführung der Tunnelstrecke aus der Kliebergasse in den 10. Bezirk (diese Möglichkeit ist vorhanden) bekommt aber der Ast Kliebergasse-Karlsplatz zufolge des nun notwendig werdenden Umsteigens, eine für U-Bahnbetriebe nicht vertretbare geringe Auslastung und muß daher aus dem Netzkonzept für die erste Ausbauphase herausgenommen werden. Weiters beweist die Prognose, daß eine Endstation der Linie 1 (Nord-Süd-Durchmesser) am Keplerplatz insofern falsch läge, da einerseits die Sammeltangente der Straßenbahnlinie 7 in der Quellenstraße nicht angeschlossen wäre. Die Folge ist eine Konkurrenzierung der U-Bahnlinie 1 durch die Straßenbahnlinie 0. Daher Verlängerung der Trasse 1 bis unter den Reumannplatz somit Anlenkung und Aufschließung verbessert, Auflassung der Straßenbahnlinie 0 im Bereich der Favoritenstraße, Straßenbahnlinie 65 über Matzleinsdorfer Platz-Gürteltunnel und ab Südtiroler Platz als Linie 0. Grundsätzlich unbefriedigend war bei den Varianten 1 und 2 die Notwendigkeit, an der Trasse der Linie 2 unterirdische Umkehrschleifen beim Ringturm (Endstelle) und am Schwarzenbergplatz (aus betrieblichen Gründen) zu bauen. Diese Schleifen werden durch den übergangsweisen Ustrab-Betrieb notwendig, können aber nach Umstellung auf U-Bahnbetrieb nicht mehr weiterverwendet werden. Selbst bei einer sehr späten Umstellung der Linie 2 auf U-Bahnbetrieb werden die für die Schleifen aufgewendeten Mittel schwer als zwar verlorener aber in der Zwischenzeit amortisierter Aufwand argumentiert werden können, da die Baukosten 120 Millionen

Schilling ausmachen würden. Der Bau der unterirdischen Schleifen kann aber nur dann vermieden werden, wenn nach Fertigstellung der Verlängerungen, auf der ganzen Länge der Linie 2 vom Ringturm bis St.Marx sofort der Betrieb mit U-Bahngarnituren aufgenommen wird. Alle diese Überlegungen führten über eine Variante 3 des Ausbauprogrammes, die zufolge der bei der Rechnung sichtbar gewordenen Fehler in der Programmkonzeption sofort ausgeschieden wurden, zu der Variante 4 des Ausbauprogrammes. Leitgedanke: Vermeidung von verlorenem Bauaufwand durch Ustrab-Übergangslösung wo solcher durch diese hervorgerufen wird. Ausscheiden vorerst nicht U-Bahnwürdiger Linien wie 1 A, Einbeziehung wichtiger Linien wie der Linie 3 A zur besseren Versorgung des Stadtzentrums und Aufnahme der Passagiere der Linien 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43 sowie Gürtelverlängerung Nord zur Engerthstraße. Zurückrechnen vom Fertigstellungstermin einer Linie zum Baubeginn in Abhängigkeit vom Wagenbauprogramm und Einsatzbahnhof. Netz: Linie 1 - U-Bahn Reumannplatz - Praterstern

Linie 2 - U-Bahn Ringturm - St.Marx

Rampe für Hauptwerkstätte Simmeringer Hauptstraße

Betriebsgleis bei Ringturm für Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese

Linie 3 - U-Bahn Stadthalle - Erdberg Betriebsbahnhof Erdberger
Mais

Linie 3 A - U-Bahn Schottentor - Graben

Linie 4 - (WD) Umstellung auf U-Bahngarnituren

Linie 6 - (G) Verlängerung Nußdorfer Straße - Engerthstraße
mit Umstellung.

Das Durchrechnen der vierten Variante zeigt, daß mit Rücksicht auf Hauptwerkstätte und Einsatzbahnhof, also unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange die Arbeiten zuerst an der Linie 2 in Angriff zu nehmen sind. Gleichzeitig kann mit dem Bau der Linie 1 begonnen werden, sodaß ein Jahr nach Inbetriebnahme der Linie 2 die Linie 1 eröffnet werden kann. Die Linie 4 (WD) hat eine Ausnahmestellung für einen Übergangszeitraum, da der Bahnhof "Wasserleitungswiese" sowohl den Einsatzbedarf aber auch bis Betriebsaufnahme der Hauptwerkstätte den Revisions- und Reparaturbetrieb für die Linie 4 übernehmen kann. Nach Fertigstellung der Linie 2 ist die HW für die Linie 4 und 2 erreichbar.

Mit Rücksicht auf die Abstellmöglichkeiten, die auf den Strecken vorgesehen werden, kann die Linie 1 gleichfalls noch vom Bahnhof "Wasserleitungswiese" versorgt werden. (Betriebsgleis 1 - 4 bei Schwedenbrücke). (HW über 4 - 2).

Jede weitere Linie, so vor allem die für die Straßenbahnfremachung des Ringes notwendige Linie 3 erfordert den Neubau eines weiteren Betriebsbahnhofes. Dafür bietet sich nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen ein Areal im Erdberger Maisan.

Wirtschaftlichkeitsvergleiche

An dieser Stelle erscheint es notwendig, einen ersten, wenn auch nur generellen Wirtschaftlichkeitsvergleich zu stellen. Die Abrechnung für Hamburger Verkehrsbetriebe für das Jahr 1965 weist für die drei Betriebsarten "U-Bahn, Straßenbahn und Autobus" Betriebskosten pro gefahrenem Platzkilometer im Verhältnis von 2 : 4 : 9 aus.

Berücksichtigt man, daß mit den 51,5 Kilometer Hochleistungstrassen zum Beispiel der Ausbauvariante 5 mindestens 50 Prozent der 420.000 Beförderungsfälle pro Tag auf das neue Betriebssystem verlagert werden, somit auf ein System, dessen Betriebskosten die Hälfte der Straßenbahnbetriebskosten oder weniger als ein Viertel der Autobusbetriebskosten sind, wird erkennbar, welche Auswirkungen die systematische Umstellung auf U-Bahnbetrieb haben wird. Damit ist aufgezeigt, wie notwendig Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für einzelne Ausbauphasen sind. Mit Rücksicht darauf, daß nach Fertigstellung des Gesamtnetzes mindestens 80 Prozent der Beförderungsfälle auf den U-Bahntrassen abgewickelt werden, ist die Unerschließbarkeit von Kosten-Nutzen-Rechnungen für die Beurteilung der Gesamtnetze evident.

Die in der Variante 4 beinhaltete Verlängerung der Gürteltrasse von der Nußdorfer Straße bis zur Engerthstraße geht an sich über das ursprünglich der ersten Ausbauphase gesteckte Ziel hinaus. Mit Rücksicht darauf, daß die Gürtelverlängerungen im Norden und im Süden (zur Philadelphiabrücke) alte Anliegen sind, ihre Notwendigkeit unbestritten ist, und die Verlängerung im Norden als die dringlichere angesehen werden muß, wurde dieser Abschnitt in die Variante 4 aufgenommen.

Möglicherweise wird die Verlängerung der Gürteltrasse nach den Süden zu den nächsten darauffolgenden Arbeiten zählen, da ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Baugeschehen im Bereich Inzersdorf und der Leistungsfähigkeit der provisorischen Verkehrserschließung durch Straßenbahn auf eigenem Bankett den Zeitpunkt bestimmt, zu dem entweder die Gürtelverlängerung diese Gebiete erreichen, oder das Baugeschehen gestoppt werden muß. Da zum Zeitpunkt der Vorlage Bauzeiten und Baukosten nur für die Verlängerung von der Gumpendorfer Straße bis zur Philadelphiabrücke ermittelt werden konnten, wurde in einer Variante 5 des Ausbauprogrammes nur dieser Abschnitt einbezogen.

Die Varianten 4 und 5 haben wie die Varianten 1, 2 und 3 zum Ziel in der 1. Ausbauphase eine weitgehende Sanierung der zentralen Bereiche zu erreichen.

Eine völlig gedankliche Umorientierung in der Aufgabenstellung für eine 1. Ausbauphase, nämlich die Berücksichtigung der Wohnbautätigkeit in den Bereichen des 22. und 23. Bezirkes, mußte unbedingt in einer Variante 6 des Ausbauprogrammes untersucht werden.

Die Zielsetzung müßte dann heißen: "Eheste Versorgung der Entwicklungsgebiete".

Das würde bedeuten, einerseits den Raum Kagran - Stadlau - Aspern - Hirschstetten ehstens, wenn auch nur mit einem Brückenkopf nördlich der Alten Donau (Kagraner Platz) zu erreichen, andererseits die Besiedlung zwischen Inzersdorf und Vösendorf entweder im U-Bahn-Netz selbst (mit 1 A oder Südverlängerung von 6) anzustreben, oder mit Straßenbahn auf eigenem Bankett und Anlenkung von Reumannplatz und Matsleinsdorfer Platz ausreichende Transportkapazitäten zu offerieren. Die Absichten für das Gelände der Wienerberger Ziegelwerke drängen derzeit die Entscheidung gegenüber Verlängerung von 1 A in Richtung "Verlängerung der Trasse der Linie 6", weil damit Wienerberger und Südrandbebauung mit einem Strang versorgt werden könnten. Eine Entscheidung ist jedoch ohne Vorliegen der Projekte und der Netzbelastungen nicht möglich.

Eines kann jedoch schon jetzt gesagt werden, daß bis zur Fertigstellung der Trassen 1, 2 und 4 auch in dieser Variante keine Änderung des Ausbauprogrammes möglich sein wird. Die Trasse 2 muß ob ihrer Bedeutung hinsichtlich der Hauptwerkstätte nach wie vor an der Spitze stehen. Die Trasse 1 ist Voraussetzung für die Sanierung des Karlsplatzes und für rasche Verbesserungen in der Erreichbarkeit der Gebiete Kagran - Stadlau - Aspern - Hirschstetten sowie für eine langfristige provisorische Versorgung der Südrandbebauung. Die Trasse 4 beinhaltet den Bahnhof Wasserleitungswiese, ist daher unerläßlich. Alle zusammen sind sie für die Sanierung der zentralen Bereiche ebenso notwendig, wie zum Ausbau des Netzes im Sinne der ehesten Versorgung der Entwicklungsgebiete. Schon anschließend sind jedoch Änderungen möglich, zum Beispiel indem der Bau der Linie 3 und 3 A nach der Versorgung der Entwicklungsgebiete gereicht wird.

U-Bahn und "Entwicklungsgebiete"

Es müßte daher untersucht werden, wie lange noch unter Berücksichtigung der Besiedlungsgeschwindigkeiten die Straßenbahnlinien der Wagramer Straße und der Erzherzog Karl-Straße den Bedarf decken werden können. Weiter ob überhaupt noch rechtzeitig Hochleistungstrassen in die Entwicklungsgebiete gebaut werden können und wenn nicht, welche Auswirkungen auf das Wohnbauprogramm daraus resultieren. Überschlägige Rechnungen für die Entwicklungsgebiete im Einzugsbereich der Linien über die Reichsbrücke zeigen, daß die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn in 9,5 Jahren erschöpft sein wird.

Wird die U-Bahn vom Praterstern bis Kagraner Platz (1,2 Milliarden) verlängert, dann ist nach 25 Jahren auch die Leistungsfähigkeit der Trasse 1 erschöpft.

Wird für den 22. Bezirk eine darüber hinausgehende Zahl der Wohnbevölkerung angestrebt, muß ein weiteres Gleispaar des U-Bahnsystems über die Donau geführt werden. Eine ausreichende Versorgung des 22. Bezirkes ist durchaus möglich. Es ist aber auch zu erkennen, daß ein Weitergehen der Wohnbautätigkeit in der bisherigen Geschwindigkeit, ernste Schwierigkeiten auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs hervorrufen wird.

Die Verstärkung der Straßenbahnlinien über die Reichsbrücke in einem wirkungsvollen Maße ist ohne Vorhandensein der Linie 1 vom Reumannplatz bis zum Praterstern nicht möglich, denn das Einfüllen von Zugseinheiten im notwendig werdenden Maße in den Ring ist nicht zu bewältigen. Die Fertigstellung der Linie 1 und die Betriebsaufnahme ist aber erst am Ende des 8. Jahres nach Baubeginn möglich. Nimmt man den Baubeginn mit "sofort" an, und den Bau von 2.000 Wohnungen pro Jahr, so wird nach Inbetriebnahme der Linie 1 die Leistungsfähigkeit der Straßenbahnverstärkung schon bald wieder erschöpft sein. Der relativ geringe Zeitgewinn, der durch die Verlängerung der Linie 1 vom Praterstern nach Kagran erreicht wird, die hohen Kosten der wahrscheinlich notwendig werdenden Tunnelstrecke unter dem Donaustrom einerseits, die viel größeren Leistungsreserven der Linie 3 und die geringeren Baukosten durch Querung von Donaukanal - Prater und Strom in Hochlage führen, gemeinsam mit den Argumenten für die zentralen Bereiche dazu den Ost-West-Durchmesser in das Grundnetz aufzunehmen. Weniger problematisch wird sich die Bautätigkeit im Bereich Inzersdorf-Vösendorf auf den öffentlichen Verkehr auswirken. Die ebenfalls überschlägig errechnete Besiedlungskapazität, die von dem vorgeschlagenen Straßenbahnprovisorium bewältigt werden kann, liegt zwischen 45.000 und 50.000 Einwohnern. Unbedingte Voraussetzung dafür ist aber das Vorhandensein wiederum der Linie 1 vom Reumannplatz bis zum Praterstern.

Um aus der Vielzahl der aus dem Grundnetz möglich werdenden Erweiterungen die richtige Auswahl zu treffen, wurden die Gesetzmäßigkeiten in der Wechselbeziehung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte und damit das Verkehrsbedürfnis einer geänderten Verteilung der Wohn- und Arbeitsplätze quantitativ erfaßt, um mit diesen Werten die Netzvarianten des öffentlichen Verkehrs sowie das Straßennetz I. und II. Ordnung belasten zu können. Die Aufteilung des Verkehrsbedürfnisses auf die einzelnen Transportarten wurde in Abhängigkeit von den Stadtmodellen, von der Leitungsfähigkeit der Netze des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs und von der Möglichkeit, Vorsorgen für die Aufnahme des ruhenden Verkehrs zu treffen, einmal festgelegt. Die projektmäßige Erhärtung der Bestandteile der Netzerweiterung und die Ermittlung der Baukosten, sowie der betrieblichen und wirt-

schaftlichen Auswirkungen sind im Gange. In einem Verfahren des Austestens der Netzvarianten sowie der Linien- und Betriebsvarianten werden in Abstimmung mit den Varianten der Stadtmodelle die Bedürfnisse mit den Möglichkeiten aufeinander abgestimmt.

Resumé

Der vorgelegte Bericht soll zeigen, daß weitreichende Entscheidungen getroffen werden können. Die Richtigkeit, den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsträger auszubauen ist jetzt auch rechnerisch nachgewiesen.

Als Ergebnis der Arbeiten wird die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs demnach ein U-Bahnnetz zu tragen haben. Der wesentlichste Teil eines gesamtstädtischen U-Bahnnetzes ist das vorgeschlagene Grundnetz. Seine Länge beträgt rund 38 Kilometer und kostet auf der Basis der Preise 1965 betriebsbereit rund sechs Milliarden Schilling.

Dieses Grundnetz hat sich in umfangreichen Rechen- und Testvorgängen als das am schnellsten und am wirkungsvollsten zum Ziel führende erwiesen und kann daher beschlossen werden.

Die aufgezeigten fest unbeschränkten Variationsmöglichkeiten lassen erkennen, daß keinerlei bauliche, betriebliche oder zeitliche Präjudizierung der Erweiterungsmöglichkeiten eintritt und rechtfertigen damit den Beschluß zum Ausbau des Grundnetzes.

U-Bahn - das Massenverkehrsmittel der Zukunft

Als zweiter Fachreferent sprach Senatsrat Dipl.-Ing. Friedrich Pins von den Wiener Verkehrsbetrieben über die grundsätzliche und die technische Seite des zukünftigen U-Bahnbetriebes. Er führte unter anderem aus:

Das organisch gewachsene, verhältnismäßig dichte Straßenbahn- und Autobusnetz Wiens mit seinen kurzen Haltestellenabständen, das noch durch Stadtbahn und Schnellbahn ergänzt wird, entspricht hinsichtlich der quantitativen Leistungsfähigkeit zumindestens in den innerstädtischen Bereichen durchaus den bestehenden Verkehrsbedürfnissen. Hingegen wird die Qualität der Verkehrsbedienung seit dem Einsetzen der Motorisierungswelle ständig schlechter. Die Verstopfung der Straßen in den Hauptverkehrszeiten und die Überlastung aller wichtigen Verkehrsknotenpunkte haben zu einem Absinken der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit aller Oberflächenverkehrsmittel geführt. Die Einhaltung ihres Fahrplanes, die Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs sind in Frage gestellt und die Sicherheit herabgemindert. Als Erschwernis kam in den letzten Jahren bei den Verkehrsbetrieben noch der fast katastrophale Personalmangel hinzu, der es unmöglich macht, durch vermehrten Einsatz von Fahrbetriebsmitteln wenigstens teilweise Abhilfe zu schaffen, sowie die Verkehrsbedienung in den neu entstandenen Siedlungsgebieten am Stadtrand den Erfordernissen entsprechend auszubauen.

Alle diese Umstände verlangen eine grundlegende Umorganisation des öffentlichen Verkehrssystems, wobei in den zentralen Bereichen nur die Verlegung der Massenverkehrsmittel unter die Erde wirklich abzuhelpen vermag. Die durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen die Stärke und zunehmende Wichtigkeit der radialgerichteten Verkehrsströme, denen ein Mangel an leistungsfähigen Durchmesserlinien durch die Innere Stadt gegenübersteht. Der Nord-Süd-Durchmesser erfordert wegen der in dieser Richtung ganz besonders starken Verkehrsbeziehung vordringlich einen Ausbau. Die Notwendigkeit der Ergänzung durch kreuzende Schienenwege in west-östlicher Richtung wurde durch Untersuchungen bestätigt. In Zusammenhang damit soll der Ersatz der Straßenbahnlinien am Ring durch eine unterirdische Linienführung

im Verlauf der Lastenstraße erfolgen, die Wiental-Donaukanallinie der Stadtbahn soll den Ring um die City schließen.

Überlegungen über das geeignetste Betriebsmittel

Sobald diese Trassen in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung festgelegt waren, mußte die Wahl der Betriebsform entsprechend der gegenwärtig und zukünftig erforderlichen Leistungsfähigkeit überlegt werden. Kein Zweifel bestand darüber, daß zu den in Wien bestehenden Verkehrsträgern kein zusätzlicher hinzukommen sollte, sondern nur eines der drei leistungsfähigsten Verkehrsmittel - Schnellbahn, Stadtbahn oder Straßenbahn - in großzügiger Weise ausgebaut werden sollte. Neben der Schnellbahn bestand daher nur die Wahl zwischen einem Unterpflaster-Straßenbahnsystem und einer U-Bahn, die gleichzeitig die Stadtbahn zum Teil oder zur Gänze einschließt. Genaugenommen bestand diese Wahl nur für einen Übergangszeitraum. Daß Wien für ständig mit einem U-Strab-System allein das Auslangen finden würde, war nämlich schon nach den Ergebnissen der ersten Untersuchungen auszuschließen. Die Überlegungen konzentrierten sich auf die Frage, ob die unterirdischen Trassen zunächst für einen straßenbahnmäßigen Betrieb gebaut, aber bereits so angelegt werden sollten, daß ein späterer U-Bahnbetrieb ermöglicht wird, oder ob gleich eine U-Bahn in Betracht gezogen werden soll. Die Frage galt also der Leistungsgrenze einer Unterpflasterstraßenbahn. Zur Klärung dieser Frage haben die Verkehrsbetriebe sehr lange und eingehende Untersuchungen angestellt und zu ihrer Unterstützung beziehungsweise zur Überprüfung ihrer Berechnungen ein Gutachten eines deutschen Experten, des Herrn Professor Dr. Dipl.-Ing. Grabe von der Technischen Hochschule Hannover eingeholt.

Das Ergebnis war, daß auf einer Tunnelstrecke mit zugesteuerter Signalisierung unter optimalen Verhältnissen höchstens 60 bis 70 Züge je Stunde und Fahrtrichtung verkehren können, das ergab bei einem Fassungsraum von 200 Personen je Zug eine Leistungsfähigkeit von etwa 12.000 bis 15.000 Fahrgästen pro Stunde. Diese Beförderungsleistung erwies sich nach den Verkehrsprognosen für einzelne Strecken, besonders auf dem Nord-Süd-Durchmesser, als zu gering.

Auf Grund dieser Erkenntnis, zu der übrigens etwa zur gleichen Zeit auch die Verkehrsplaner anderer Städte kamen, erfolgte der

Entschluß, den Weg einer Stadtbahn-U-Bahn-Planung für das übergeordnete Massenverkehrsnetz zu beschreiten. Den verbleibenden Straßenbahn- und Autobuslinien kommen in einem derartigen Netz hauptsächlich Zubringerfunktionen zu.

Grundsätze für die Planungsarbeiten

Bei Planung und Durchführung des U-Bahn-Projektes sind folgende Grundsätze einzuhalten: Volle Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs durch Umleitungen auf Baudauer; Umbau der Stadtbahn sowie der im Bau befindlichen-U-Strab-Strecken auf U-Bahn-Betrieb während des Betriebes beziehungsweise ohne wesentliche Betriebs einschränkungen; Umstellung der Stadtbahn von Links- auf Rechtsfahrordnung.

Die U-Bahn-Lösung schließt aus, daß in den einzelnen Haltestellen Fußgänger über die Gleise gehen und verlangt konsequent niveaufreie Lösungen sowohl für die Fußgänger als auch für alle linienmäßig befahrenen Kreuzungen und Abzweigungen der Schienenstränge. Das unterirdische Netz muß ausbau- und erweiterungsfähig sein; jede Ausbaustufe soll möglichst sofort verkehrswirksam werden; die fertiggestellten unterirdischen Strecken sollen sich mit ihren Anschlußpunkten gut in das Oberflächenverkehrsnetz einfügen; als Anschlußpunkte sollen möglichst Bruchpunkte des Verkehrs gewählt werden (z.B. Praterstern, Reumannplatz, Schottentor, St.Marx); an den Anschlußstellen sollen optimale Umsteigeverhältnisse zu den anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden; das verbleibende Straßennetz darf seinen Zusammenhang nicht verlieren; die bestehenden Stadtbahnstrecken werden als Verbindung zwischen den einzelnen Tunnelstrecken und als Zubringer zu den Betriebsbahnhöfen "Wasserleitungswiese" und "Erdberger Mais" sowie zur im Bau befindlichen Hauptwerkstätte Simmering dienen.

Parallelführungen zweier Verkehrsmittel durch die gleichen Straßenzüge müssen vermieden werden; die Ausbaustufen müssen sowohl budgetär als auch herstellungstechnisch in Einklang mit der Beschaffungsmöglichkeit des Wagenparks gebracht werden und sind weiters so zu wählen, daß sich möglichst bald Einsparungen an Fahrpersonal ergeben.

Die verkehrsmäßige Sanierung jener innerstädtischen Bereiche, in denen sich bei Abwicklung des Straßenbahn- und Autobusbetriebes schon jetzt die größten Schwierigkeiten ergeben, soll vordringlich erfolgen. Daher ist die Verkehrsbedienung der Inneren Stadt durch die U-Bahn bei Auflassung des Straßenbahnverkehrs am Ring und der innerstädtischen Autobuslinien ehestens anzustreben. Dazu gehört weiters die Sanierung des Karlsplatzes und damit der Favoritner Straßenbahnlinien.

Wahl der Ausbaustufen

Für die einzelnen Ausbaustufen wurden bereits ziemlich weit ins Detail gehende Vorausberechnungen hinsichtlich der notwendigen Umleitungen, des hiemit verbundenen Wagen- und Personalbedarfes und der daraus resultierenden Mehr- oder Minderkosten angestellt. Hiefür sollen nachstehend nur einige Beispiele nach dem 13jährigen Bauprogramm der Netzvariante 5 gebracht werden:

Während des Baues der Verlängerung der Tunnelstrecke der Zweierlinie am Rennweg, der voraussichtlich in offener Bauweise erfolgen wird, kann dort die Linie 71 nicht verkehren. Sie muß durch Umleitung über die Ungargasse und später über ein Gleisprovisorium im Zuge der Aspangstraße aufrechterhalten werden. Gleiches gilt für die Linien 66 - 67, welche zuerst ab Südtiroler Platz durch die Graf Starhemberg-Gasse zur Wiedner Hauptstraße geführt werden sollen, wobei später die Linie 67 auch aus der äußeren Favoritenstraße in die Laxenburger Straße verlegt werden muß. Während des Baues der U-Bahntrasse in der Praterstraße müssen die Ring-Züge ab Praterstern über Heinestraße - Taborstraße zum Franz Josefs-Kai geführt werden. In einem späteren Zeitpunkt muß der Ring auch von Erdberg über die Landstraßer Hauptstraße durch eine Linie T/Tk bedient werden.

Die Umstellung der Stadtbahn Wiental-Donaukanallinie auf U-Bahn-Betrieb setzt den Umbau aller Stationen mit Hebung der Perrons, Abrückung der Gleise, Verlegung der Stromschienen, den Bau einer neuen Signalanlage sowie den Ersatz der Schleifenanlagen in Hütteldorf und Heiligenstadt durch Wende- und Abstellgleise voraus. Auf der Zweierlinie müssen hingegen die Gleise in allen

Haltestellen derart abgesenkt und ausgerückt werden, daß die U-Bahnwagen dort mit dem Wagenfußboden in Perronhöhe zu halten kommen. Nach Betriebsaufnahme der einzelnen U-Bahnlinien müssen die entsprechenden Straßenbahnlinien verkürzt, aber günstig angelenkt werden. Auch die Autobuslinien müssen zuerst im Bereich der Baustellen umgeleitet und später in dem Maß verkürzt beziehungsweise ganz eingestellt werden, als dies der Baufortschritt oder die Inbetriebnahme von U-Bahnlinien erfordert.

Im Endzustand der ersten Bauphase der Ausbauvariante 5, also am Ende des 13. Baujahres, wenn das U-Bahn-Grundnetz mit Gürtelverlängerung nach Süden in Betrieb steht, wird der Straßenbahn-Ring-Verkehr und der innerstädtische Autobusverkehr aufgelassen. Die Straßenbahnlinien D, J, E₂, G₂, H₂, 24, 25, 49, 71, um nur einige zu nennen, werden verkürzt geführt und einige Linienkombinationen wie 0 - 65 oder 66 - 167 neu eingeführt.

Bedeutende Personaleinsparungen durch U-Bahnbetrieb

Durch die Baumaßnahmen wird anfänglich ein geringes Personalmehrerfordernis wegen der Straßenbahnumleitungen entstehen. Später aber ergeben sich schrittweise Einsparungen steigenden Ausmaßes. Nach dem 7. Baujahr werden um 147, nach dem 13. Baujahr um insgesamt rund 1.000 Kräfte beim Fahrpersonal weniger benötigt werden. Diese beachtliche Personaleinsparung von rund 20 Prozent des Fahrdienststandes wird nicht nur eine sehr erwünschte Milderung der Personalnot, sondern auch einen sehr wesentlichen Rationalisierungserfolg darstellen. 1.000 Fahrdienste bedeuten pro Jahr eine Einsparung von 60 Millionen Schilling. Dazu kommen die jährlichen Ersparnisse durch die wesentlich billigeren U-Bahn-Kilometer in der Höhe von 30 Millionen Schilling, insgesamt also jährliche Betriebserparnisse von rund 90 Millionen Schilling.

Ebenso wichtig sind aber auch die Einsparungen auf dem Investitionssektor, welche dadurch entstehen, daß weniger Straßenbahnwagen und Autobusse durch Neubauten ersetzt werden müssen. So erspart allein die Einstellung der Ring-Straßenbahnlinien 67 Triebwagen und 138 Beiwagen oder die Einstellung der innerstädtischen Autobuslinien 77 Busse. Während erstere nicht mehr ersetzt zu werden brauchen, können die frei werdenden

Autobusse zur besseren Erschließung der Randgebiete oder zur Einführung neuer Querverbindungen im Verkehrsnetz verwendet werden.

Nach dem 15-Jahresprogramm müssen 320 sechsachsige Gelenktriebwagen gekauft werden, wobei die jährlichen Anschaffungsraten von 30 bis 35 Stück der Kapazität der Erzeugungsfirmen und auf den budgetären Möglichkeiten entsprechen.

Die Gesamtkosten für 190 Doppeltriebwagen à 5,5 Millionen betragen rund 1.045 Millionen Schilling. Die Einsparungen gegenüber dem 15 Jahre-Straßenbahn-Neubauprogramm machen 557 Millionen und die Ersparungen für nicht mehr notwendigen Ersatz der Stadtbahnwagen 385 Millionen Schilling. Es kann also für denselben Betrag, der für die Erneuerung des Straßenbahn- und Stadtbahnwagenparks ohnehin aufgewendet werden müßte, gleich ein moderner U-Bahn-Wagenpark angeschafft werden.

Die vorgesehenen U-Bahnzüge

Die Verkehrsbetriebe werden nach internationalem Maßstab und nach dem letzten Stand der Technik den modernsten und hinsichtlich Fahrkomfort besten Wagenpark anschaffen, der gegenwärtig erhältlich ist. Die Wagen sollen über eine relativ hohe Motorleistung verfügen, wobei alle Achsen angetrieben werden sollen. Dies ist einerseits deswegen erforderlich, weil die zu befahrenden Strecken erhebliche Neigungen aufweisen und weil andererseits bei Anfahrt das Erreichen von 70 Stundenkilometer innerhalb 25 Sekunden als Konstruktionsbedingung gestellt wird. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei etwa 80 Stundenkilometer, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei 30 Stundenkilometer liegen.

Der Fassungsraum eines Doppeltriebwagens wird bei 100prozentiger Ausnützung 382 Personen; bei 82prozentiger Ausnützung 313 Personen betragen. Ein Drittel der Plätze sind Sitzplätze, zwei Drittel Stehplätze. Dementsprechend wird die Beförderungsleistung bei zwei Minuten Zugfolge und Verwendung von drei Zugseinheiten 30.000 bis 35.000 Plätze pro Stunde betragen. Damit ist eine ausreichende Leistungsreserve gegeben.

Die Züge sollen von einem alleinfahrenden Fahrer geführt, mit Totmanneinrichtung ausgestattet und von einem Zugsbegleiter am Zugsende begleitet werden. Es werden aber bereits alle baulichen Vorkehrungen für einen späteren vollautomatischen Betrieb

getroffen. Auch das Signal- und Sicherungssystem soll dem letzten Stand der Technik auf diesem Gebiet entsprechen und allenfalls für automatischen Zugsbetrieb vorbereitet werden.

Haltestellen und Kosten der Betriebsmittel-Umstellung

Die vier U-Bahnlinien und die Stadtbahn-Gürtellinie mit ihren beiden Verlängerungen werden eine Gesamtlänge von rund 49 Kilometer und 69 Haltestellen aufweisen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand wird auf den neuen Strecken 575 Meter, auf den bestehenden Stadtbahnstrecken 940 Meter betragen. Die Haltestellen werden zumeist an beiden Enden Auf- oder Abgänge mit Rolltreppen haben.

Je nach der Länge der auf den einzelnen Strecken verkehrenden Zugseinheiten werden die Perronlängen 88 bis 113 Meter betragen. Das Einzugsgebiet der einzelnen Haltestellen wird innerhalb eines Kreises von 500 Meter Halbmesser, der um jeden der beiden Stationseingänge zu ziehen wäre, anzunehmen sein. Wegen der relativ großen Stationslängen werden sich dadurch kaum längere Anmarschwege zu den Haltestellen ergeben, als sie derzeit im Straßenbahnnetz bestehen.

Die Gesamtbaukosten der Umstellung der bestehenden Stadtbahntrassen auf U-Bahnbetrieb einschließlich des Betriebsbahnhofes "Wasserleitungswiese" der Streckenausrüstung der neu zu bauenden Strecken einschließlich des Bahnhofes "Erdberger Mais" wird auf 990 Millionen Schilling geschätzt. Die Gesamtkosten des Wagenparks betragen 1.045 Millionen Schilling.

Vorteile für die Fahrgäste und die Verkehrsbetriebe

Vom Standpunkt der Fahrgäste wird der U-Bahnbetrieb folgende Vorteile aufweisen: Schnelle, angenehme Beförderung mit geräuscharmen, gutgedeckelten, durch besondere Laufruhe gekennzeichnete Wagen; Wagenboden in Bahnsteighöhe, daher ebener Einstieg; bequeme Sitze, große Auffangräume, drei breite Doppeltüren; kein Fahrgastfluß, keine Fahrscheinbehandlung am Wagen (Bahnsteigsperrern), rascher Fahrgastwechsel, kurze Haltezeiten in den Stationen; hohe Fahr- und Reisegeschwindigkeit; kurze und regelmäßige Zugfolgen; gute Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestellen (Rolltreppen).

Als Vorteile für das Verkehrsunternehmen ergeben sich: Personalsparende, rationelle und daher wirtschaftliche Betriebsführung und größere Attraktivität für die Bevölkerung.

Den zweifellos gewaltigen Investitionen stehen die nicht minder beachtlichen Vorteile gegenüber, die sich durch den Bau der U-Bahn für Wien ergeben werden, wie die verkehrsmäßige Sanierung eines großen Teiles der zentralen Stadtbereiche, die Freimachung großer und wichtiger Straßenflächen für den Individualverkehr, und eine leistungsfähigere, personalsparende und wirtschaftlichere Massenbeförderung, wobei der öffentliche Verkehr jenes Maß an Verkehrssicherung, Leistungsfähigkeit und Bequemlichkeit, an Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und damit an Attraktivität erreichen wird, das ihn zur Rückgewinnung der Kraftfahrer zumindestens im Berufsverkehr befähigen wird.

- - -

Bürgermeister Marek dankte Senatsrat Dipl.-Ing. Pins für seinen Vortrag, der leider durch den Ausfall der Lautsprecheranlage gestört war. Die dafür verantwortlichen Techniker haben er- sucht, ihr Bedauern über dieses technische Versagen den Mit- gliedern des Gemeinderates und den Zuhörern auf der Galerie zum Ausdruck zu bringen. Der Bürgermeister, der inzwischen den Vor- sitz übernommen hatte, bat gleichfalls um Verständnis.

Die Diskussion

Als erster Debattenredner kommt Gemeinderat Maller (KLS) zu Wort. Er verweist darauf, daß sich das Gesicht unserer Stadt in den 21 Jahren seit Kriegsende wesentlich verändert hat. Es sind neue Stadtteile mit Wohngebieten und auch neue Industrie- gebiete entstanden. Mit diesen großen Umschichtungen hat die Ent- wicklung der Massenverkehrsmittel leider nicht Schritt gehalten. Die Motorisierung verursacht zusätzliche Probleme. Leider ließen sich die Mehrheitsparteien im Rathaus lange Zeit offenbar von der Annahme leiten, die Motorisierung werde eine entscheidende Ent- lastung der Massenverkehrsmittel bringen und sie eines Tages ja sogar weitgehend überflüssig machen. Dabei zeigt die Entwicklung in anderen Ländern, daß der Individualverkehr nicht instande ist, die Verkehrsprobleme einer Stadt zu bewältigen, selbst in groß- angelegten amerikanischen Städten war dies nicht möglich. Um wieviel weniger noch kann dies in einer dichtverbauten Stadt mit vielen schmalen und engen Gassen, wie sie Wien hat, der Fall sein. Seit langem hätte klar sein müssen, daß gerade in Wien die Massen- verkehrsmittel die Hauptlast des innerstädtischen Verkehrs tragen müssen. Sicherlich wäre es technisch möglich, die Straßen zu verbreitern, finanziell wäre das zweifellos aber nicht zu bewältigen. Außerdem würde es eine Zerstörung des Stadtbildes mit sich bringen.

Damit der Massenverkehr seine Aufgabe erfüllen kann, müssen wir mit der städtebaulichen, stadtplanerischen, technischen und sozialen Entwicklung Schritt halten.

Der Redner fordert folgende grundlegende Maßnahmen: 1. Es müssen die die maximal günstigsten Verbindungen hergestellt werden, wobei Zählungen des Ziel- und Quellverkehrs als Grundlage zu dienen haben. 2. Das Netz der Massenverkehrsmittel muß sich der Stadtentwicklung anpassen und auf die Planung neuer Wohn- und Industriegebiete Rücksicht nehmen. In Wien war dies bisher leider nicht der Fall. Die neuen Wohngebiete besonders in den Außenbezirken sind verkehrsmäßig kaum erschlossen. Auch in das Industriegebiet Liesing gibt es keine ausreichende Verkehrsverbindung. 3. Ein modernes Verkehrsmittel muß schnell und bequem sein, damit man auf das eigene Fahrzeug verzichtet. Dazu gehört, daß es über einen eigenen Gleiskörper verfügt. 4. Das Massenverkehrsmittel muß auch durch den Tarif anziehend wirken. Eine Tarifgestaltung, wie sie von den Mehrheitsparteien beschlossen wurde, widerspricht diesem Prinzip.

Ausgehend von diesen Grundsätzen müßte der Plan für den Bau eines U-Bahn-Netzes erstellt werden. Diese große Aufgabe erfordert eine ausreichende und gründliche Vorbereitung. In diesem Zusammenhang müsse man sich den Ausführungen von Bürgermeister Marek anschließen, als dieser vor kurzem erklärte, auch der Bund müßte beim U-Bahn-Bau einen entscheidenden Beitrag leisten.

Zu den Detailfragen: Es sei fraglich, ob der Stephansplatz als Mammutstation geeignet ist. Man weiß derzeit nicht, wie der Untergrund dort aussieht und ob der Bau nicht durch die gewichtsmäßige Belastung durch die Stephanskirche beeinträchtigt würde. Außerdem ist es fraglich, ob der durch diese Station geschaffene gewaltige Personenverkehr ohne Schwierigkeiten bewältigt werden könnte.

Zu vermissen sei eine Parkplatzplanung bei den Endstellen, die für ein Funktionieren des Park-and-Ride-Systems erforderlich wäre. Ferner fehle eine Koordinierung mit den Bundesbahnen, auch hinsichtlich des Wagenparks, als Voraussetzung für eine Verlängerung der Gürtellinien.

Zu erwägen wäre, ob die Linie 1 statt unter der Praterstraße nicht besser unter der Taborstraße-Heinestraße geführt werden sollte, weil dadurch ein größeres Einzugsgebiet erfaßt würde. Wichtig wären auch Überlegungen, wo zusätzliche Zubringerlinien notwendig werden. Hoffentlich komme es bald zu einem gemeinsamen Konzept zwischen Wien und den Bundesbahnen, in dem auch die Vorortelinie aufscheint.

Die Grundzüge des Gesamtkonzeptes scheinen richtig und den Fachleuten gebühre für ihre gewissenhafte und gründliche Arbeit Dank. Die Politiker aber hätten diese Aufgabe allzu lange verschleppt. GR. Maller wies in diesem Zusammenhang auf verschiedene einschlägige Anträge seiner Fraktion seit 1946 hin. Die ÖVP jedoch, die sich jetzt als Vorkämpferin der U-Bahn aufspiele, habe noch vor wenigen Jahren nicht eine U-Bahn verlangt, sondern eine Ersetzung aller Straßenbahnlinien durch Autobusse, was die Verkehrsmisere ins Unerträgliche verschärft hätte. Nötig sei nun eine umfassende öffentliche Diskussion des Projekts.

GR. Dr. Schmidt (FPÖ) bezeichnete die U-Bahn-Sondersitzung als einen Markstein in der kommunalpolitischen Entwicklung Wiens und umriß die Geschichte der Wiener U-Bahn-Planung seit 1890. Heute aber dürften die U-Bahn-Pläne nicht mehr auf dem Papier bleiben, wolle man nicht eines Tages den Zusammenbruch des Verkehrsgeschehens erleben. Im Verkehrskonzept aller Großstädte scheine die zweite Ebene auf, mit der man sich in Wien eher später befaßt habe, weil die Rathausmehrheit dagegen gewesen sei. GR. Dr. Schmidt wandte sich in diesem Zusammenhang gegen jene Formulierung im Punkt 1 der Empfehlungen, die eine Verbindung der jetzigen U-Bahn-Pläne zum Punkt 6 des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. November 1961 herstellt. Dieser Punkt habe außer allgemeinen Grundsätzen als konkrete Maßnahmen nur die Stadtbahnverlängerungen nach Norden und Süden und die Verlegung der Zweierlinie unter die Erde vorgesehen, wobei damals keine Begeisterung über die zweite Ebene geherrscht habe. Das Umdenken der Rathausmehrheit erforderte vier verlorene Jahre und die Planung hätte schon vor 1963 begonnen werden können, wäre dies von den Politikern gestattet worden (Zwischenruf Vizebürgermeister Slavik: "Die Planung hat schon 1890 begonnen!")

Gemeinderat Dr. Schmidt nimmt sodann zu einigen Detailfragen des geplanten Grundnetzes Stellung. Wie er erklärt, liege bei diesem Netz der Schwerpunkt im Süden und Südosten Wiens. Zwei Linien sollen durch den dritten Bezirk geführt und in St.Marx miteinander verknüpft werden. Im Hinblick auf eine genügende Kapazitätsausnutzung könne man diesem Teilstück nur mit Skepsis begegnen, umso eher, als in diesem Gebiet mit relativ geringem Verkehrsaufkommen auch noch die Schnellbahn fährt. Damit werde es hier also drei Massenverkehrsmittel geben. Deshalb wäre eine andere Variante für die Linie 3 wahrscheinlich günstiger. Dabei erhebt sich auch die Frage, ob für die geplante Hauptwerkstätte nicht ein besserer Standort gefunden werden könnte als in St.Marx.

Während der Süden und Südosten überreichlich versorgt sein wird, läßt sich dies vom Westen und Nordwesten Wiens nicht behaupten. Hier sei die Linienführung keineswegs günstig.

Im folgenden kritisiert der Debattenredner den Bau des U-Straßenbahntunnels Kliebergasse-Wiedner Hauptstraße, den er als verlorenen Bauaufwand und Fehlinvestition bezeichnet, weil sich nunmehr herausgestellt hat, daß dieser Tunnel nicht in das U-Bahnnetz eingeordnet werden kann. Zumindest in den nächsten zwanzig Jahren wird dort nämlich keine U-Bahn fahren. Man begann mit dem Bau des Kliebergassentunnels, weil man noch bis zum August und sogar bis zum Oktober 1965 glaubte, daß eine U-Bahnlinie unter der Wiedner Hauptstraße gebaut werden würde. Das bezeichnete man als völlig unbestritten. Das U-Bahnkonzept war damals jedoch noch nicht ausgereift, und heute wissen wir, daß es anders gekommen ist. Dennoch wird in der Kliebergasse weitergebaut, dennoch wurde die Rauchfangkehrerkirche abgerissen. Und das alles, obwohl heute, ein Jahr später, die zunächst geplante Linie 1 A als gegenstandslos für die nächsten Jahrzehnte erklärt wird.

Wenn es möglich war, innerhalb eines Jahres eine zunächst als unbestritten bezeichnete Linie wegzulassen, erhebt sich die bange Frage, wer die Gewähr dafür gibt, daß sich bei den jetzt festgelegten Linien in den kommenden Jahren nicht ähnliches ereignet.

Schließlich meldet Gemeinderat Dr. Schmidt seine Skepsis der Kostenfrage gegenüber an. Die Kosten nämlich sind ihm zu optimistisch eingeschätzt, und er befürchtet, daß wir nicht so billig wegkommen werden. Eine U-Bahnstrecke von 3,2 Kilometer Länge in Frankfurt am Main soll beispielsweise umgerechnet 1,8 Milliarden Schilling kosten. Zum Vergleich: Aus den Unterlagen der Wiener U-Bahnplanung geht hervor, daß man für die 3,4 Kilometer lange Strecke Karlsplatz - Praterstraße mit nur 1,05 Milliarden Schilling Kosten rechnet.

Als unerlässlich bezeichnet es der Redner, daß der Bund die Hauptstadt Wien beim U-Bahnbau unterstützt.

Mit dem Ersuchen, das vorliegende U-Bahnkonzept sorgfältig ausreifen zu lassen, um weitere Fehlinvestitionen zu vermeiden, gibt GR. Dr. Schmidt die grundsätzliche Zustimmung seiner Fraktion zu den Empfehlungen der Stadtplanungskommission.

GR. Hahn (ÖVP) schildert in seinem Debattenbeitrag die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre auf dem Gebiet der Wiener Verkehrsplanung. Er will dabei auf Grund der stenographischen Protokolle des Wiener Gemeinderates feststellen, daß bei sämtlichen Diskussionen und Debatten über die Verkehrsprobleme und die Verkehrsentwicklung in Wien seitens der ÖVP immer wieder die Forderung erhoben wurde, das Problem des öffentlichen Verkehrs durch die Verlegung der Massenverkehrsmittel in die zweite Ebene, das heißt also durch den Bau einer U-Bahn, zu lösen. Die heutige Diskussion im Wiener Gemeinderat sei nur deswegen möglich, weil die Mehrheitspartei sich gezwungen sah, total umzudenken und erkannt hat, daß es zur Bewältigung des Verkehrschaos in Wien nur eine Lösung gibt, nämlich den Bau einer U-Bahn.

Die ÖVP-Fraktion begrüßt den Auffassungswandel der Rathausmehrheit, der zwar sehr spät, eigentlich zu spät kommt (Vizebürgermeister Slavik: 1948 haben wir uns gekümmert, daß die Bevölkerung was zu essen kriegt! Eines nach dem andern. GR. Mühlhauser, ÖVP: Noch 1961 hat einer von Ihrer Fraktion gesagt, die nächste Generation soll sich um die U-Bahn kümmern!)

Der Redner beschäftigt sich weiterhin mit den Versäumnissen, die seiner Ansicht nach durch die Rathausmehrheit verursacht wurden.

Er spricht von einem "U-Bahn-Tabu", das sämtliche Diskussionen unmöglich gemacht hat. Es sei beschämend, daß man sich wegen dieses politischen Tabus hinsichtlich der zweiten Verkehrsebene auch noch der Beamten der Stadtplanung bediente, um diese Standpunkte zu behaupten. Diese weisungsgebundenen Arbeiten haben viel Zeit und Geld gekostet. Dabei hat bereits 1955 eine Verkehrsenquete getagt, bei der die möglichst rasche Planung der U-Bahn gefordert wurde.

Die ÖVP-Fraktion, die immer wieder die Projektierung und die Vorsorge für den Bau einer U-Bahn vorgeschlagen hat, wurde mit Hohn und Spott überschüttet. Das kann man alles in den stenographischen Protokollen nachlesen. Dann begann die Rathausmehrheit von der Alweg-Bahn zu träumen, obwohl Fachleute vor diesem gefährlichen Experiment warnten. Wieviel Zeit wurde damit wieder verloren? Gott sei Dank haben sich die Verhandlungen zerschlagen.

GR. Hahn schließt aus den Beispielen, die er anführte, daß die Rathausmehrheit jahrzentlang überhaupt kein Planungskonzept für den öffentlichen Verkehr hatte. Selbst, als die Unterführung der Zweierlinie beschlossen worden ist, hieß es damals, sie werde deswegen unter die Erde verlegt, um den Individualverkehr zu entlasten. Auch bei der Beschlußfassung über das Verkehrsbauwerk Karlsplatz im Jahre 1962 sagte StR. Heller, es bestehe keine Notwendigkeit, am Karlsplatz die zweite Ebene heranzuziehen. "Wenn aber der Verkehr eines Tages so stark sein wird, daß auch der Individualverkehr kreuzungsfrei vor sich gehen muß, so hoffe ich, daß wir für diesen Zeitpunkt alle nicht mehr am Leben sind." StR. Heller, SPÖ: Ich habe über den Individualverkehr gesprochen, der keine zweite Ebene braucht. Dieser Meinung bin ich heute noch. Sie verdrehen die Dinge wissentlich!

Weiter zitiert GR. Hahn Stadtrat Bock, der bei der Debatte über das städtebauliche Grundkonzept im Jahr 1961 gesagt hat: "Man soll es späteren Generationen überlassen, zu entscheiden, ob Unterpflasterstraßenbahnen in der Innenstadt notwendig sind oder nicht."

Der Redner beschäftigt sich auch mit dem Vorwort des Bürgermeisters zu der dem Gemeinderat übermittelten Unterlage "Eine U-Bahn für Wien", in dem unter anderem von vordringlicheren Aufgaben nach dem zweiten Weltkrieg die Rede ist. Der Redner rechnet demgegenüber

vor, daß die finanzielle Situation der Gemeinde Wien damals besser gewesen ist als heute. In diesem Vorwort ist auch davon die Rede, daß Bürgermeister Lueger auch daran schuld sei, daß wir noch keine U-Bahn haben. Man könne einen derartigen Vergleich doch keineswegs anstellen, damals gab es Fiaker in Wien und heute hunderttausende Autos. Eine derartige Feststellung kann daher nicht ganz ernst genommen werden, tragen doch die Sozialisten seit mehr als zwanzig Jahren die Hauptverantwortung für diese Stadt, ohne ein geeignetes Konzept erstellt zu haben. Mag der Einwand, daß nach dem zweiten Weltkrieg die Behebung der Zerstörungen die vordringlichste Aufgabe war, in gewisser Beziehung auch seine Berechtigung haben, so darf man doch nicht vergessen, daß auch andere Großstädte Europas, die von der Kriegsfurie heimgesucht wurden, mit dem Bau der U-Bahn sehr früh begonnen haben. Vor allem am Stephansplatz würden wir uns heute leichter tun, hätte man den U-Bahn-Bau bei seinerzeitigen Flächenwidmungsänderungen berücksichtigt. Nun aber wird sich die Rathausmehrheit wohl oder übel dazu entschließen müssen, auf die langjährigen Forderungen der ÖVP auf Rangordnung der Aufgaben und ein mittelfristiges Finanzierungskonzept einzugehen. Die beste U-Bahnplanung ist nämlich nur ein Luftprojekt, wenn sie sich nicht im Rahmen der Wirtschaftskraft unseres Landes realisieren läßt. Großstadt und Massenverkehrsmittel sind eine Lebenseinheit. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen aus technischen, wirtschaftlichen und sozialen Gründen eine bevorzugte Stellung im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik einnehmen. Es ist daher zu begrüßen, daß heute eine Studie über den Bau einer U-Bahn vorgelegt wird und es ist im Interesse aller Wiener zu erwarten, daß auch für die Aufbringung der finanziellen Mittel die bestmögliche Lösung gefunden wird.

GR. Planck (SPÖ) stellt fest, daß die gewählten Vertreter der Wiener Bevölkerung über die Empfehlung der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission zu beraten haben. In dieser Empfehlung wurde ausdrücklich zum Ausdruck gebracht, daß wir ein zusätzliches Verkehrsmittel brauchen, das schienengebunden ist und das auf eigener Ebene fährt. In dieser Frage habe es niemals Gegensätze zwischen der Mehrheit dieses Hauses und der ÖVP gegeben. Es gab diese nur über das System des Verkehrsmittels und nicht über die grund-

sätzliche Frage. Es haben sich drei Systeme angeboten: Standbahn, Sattelbahn und Hängebahn. Letztere schied von vornherein aus, es gab jedoch eine Debatte darüber, ob Standbahn oder Sattelbahn. Die Alwegbahn ist der Typ einer Sattelbahn. Die Debatte entstand, weil es um die Frage der Finanzierung ging. Es hat sich damals ein großer deutscher Konzern angeboten, Geld für die Alweg-Bahn zu geben. Es ist nur zu verständlich, wenn sich ein Finanzreferent, der schließlich für die Herbeischaffung der nötigen Mittel sorgen muß, mit diesem Angebot beschäftigt. Wie aus den Protokollen vergangener Sitzungen zu ersehen ist, hatten, entgegen zu den heutigen Ausführungen, die Vertreter der Volkspartei nicht den Mut, die U-Bahn wirklich zu fordern. Man sprach über ein Stadt-Schnellbahnnetz und über die Frage einer zweiten Verkehrsebene. So sagte zum Beispiel Dr. Frutscher seinerzeit: "Die Unterpflasterbahn in der Inneren Stadt wird zweifellos die teuerste Maßnahme sein. Wenn derzeit auch nicht an ihre Ausführung gedacht ist, wird die Planung mit ihr rechnen müssen."

Die U-Bahn ist keine Erfindung der ÖVP.-Bereits 1928-im Zuge der Elektrifizierung der Stadtbahn - wurde von der Sozialdemokratischen Partei darauf hingewiesen, daß es notwendig sein wird, einmal ein Schnellbahnsystem zu schaffen. Man hat aber auch damals schon erkannt, daß diese Schnellbahn nicht ganz genügen wird, und eine U-Bahn das Erstrebenswerte wäre. Leider war es damals wirtschaftlich nicht möglich, ein derartiges Projekt zu verwirklichen. Dann kamen die Zerstörungen des Krieges. Ohne sie würde unsere Stadt heute anders aussehen. Es hat also keinen Sinn, Zeiten zu zitieren, die die dunkelsten in der Geschichte unserer Stadt und unseres Landes sind.

Der Redner kommt sodann auf einen Vortrag zu sprechen, den Dr. Drimmel anlässlich der 150-Jahrfeier der Wiener Technik hielt. Dr. Drimmel unterstrich damals den Gedanken, daß die Technik dienen und nicht herrschen solle. Dementsprechend sind die maßgebenden Gesichtspunkte der U-Bahn keine technischen sondern menschliche Probleme.

Die U-Bahn ist notwendig, erstens wegen der Motorisierung, zweitens wegen des Berufspendelverkehrs und drittens wegen der Veränderungen der Figuration von Wohn- und Arbeitsstätten. Mensch-

liche Probleme sind es auch, die die Forderung mit sich bringen, sicherer, bequemer und rascher zu fahren. Rascher, um mehr Freizeit für den Berufstätigen zu gewinnen, der bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 42,5 Stunden wöchentlich oft zehn Stunden auf einem Verkehrsmittel verbringt. Die Entmischung des Verkehrs ist ferner ein wesentlicher Beitrag zur Unfallverhütung. Auch die Forderung nach größerer Bequemlichkeit wird immer lauter, da die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gegenwärtig eine Qual ist. Dabei darf man nicht vergessen, daß die Verkehrsbetriebe seit 1945 von der ÖVP verwaltet werden, der daher demagogische Broschüren über Wiener Verkehrsprobleme nicht gut anstehen.

Auch die europäische Lage Wiens fordert eine Verbesserung aller öffentlichen Einrichtungen, damit diese internationalen Vergleichen standhalten können.

Die SPÖ wird auch bei der Diskussion um die U-Bahn ihren Grundsatz verwirklichen: Mitdenken, mitreden und mitverantworten!

GR. Dipl.-Ing. Dr. Strobl (ÖVP) bezeichnete die Parkraumfrage als Hauptproblem des innerstädtischen Verkehrs und verwies dabei auf die Studie von Professor Dorfwirth. Zwei Wege seien zu beschreiten: erstens ein attraktives Massenverkehrsmittel in zweiter Ebene und zweitens größere Parkräume an den End- und Knotenpunkten, zu deren Schaffung eine weit vorausschauende Planung nötig sei. Das Park-and-Ride-System sei von der ÖVP schon wiederholt gefordert worden, bei der Kennedy-Brücke und an anderen Stellen sei die Parkplatzfrage aber noch nicht gelöst.

Die Wiener Verkehrsbetriebe waren es, die 1963 Dozent Dr. Engel den Auftrag zu Netzuntersuchungen erteilten. Die vier Modelle für die Stadtentwicklung seien nur von theoretischen Wert, solange es kein Leitbild der Stadtentwicklung gäbe, das von der politischen Willensbildung zum Maßstab genommen sei. Der Redner verwies in diesem Zusammenhang auf den U-Bahn-Ausbau in Berlin. Er stellte ferner die Frage nach der Bewältigung des Transportproblems zu den neuen Wohn- und Industriegebieten und gab seinen Zweifel Ausdruck, daß die vierte Donaubrücke die Reichsbrücke wirklich entlasten werde. Auch seien die neuen Baugebiete im Süden durch die Badner Bahn nicht ausreichend bedient und die Verlängerung der Stadtbahn sei zu einem zu späten Zeitpunkt vorgesehen.

Die U-Bahn-Planung mußte sich an bestimmte Fixpunkte halten, wie die Hauptwerkstätte, den Zweierlinien-Tunnel und die Plätze für die Betriebsbahnhöfe Wasserleitungswiese und Erdberger Mais. Die Einengung der Möglichkeiten durch diese Fixpunkte hätte vermieden werden können, wenn die Planung früher begonnen worden wäre.

Das vorliegende Planungskonzept sei unvollkommen, weil es nur den Berufspendelverkehr berücksichtige. Da nur ein Viertel der Verkehrsteilnehmer Wochenkartenbenützer seien, mache der Freizeit- und Wirtschaftsverkehr drei Viertel des Verkehrsaufkommens aus, sei aber bei der Planung nicht berücksichtigt worden. Auch fehle eine Untersuchung über die Verkehrsbewegung innerhalb der Spitzenzeiten.

GR. Dr. Strobl stellte ferner die Frage, wie man sich den Umbau der Opernkreuzung vorstelle und bezweifelte, daß man beim Bau der Opernpassage schon an einen zukünftigen Tunnel gedacht haben könnte. (Zwischenruf Stadtrat Heller: "Sie als Techniker können sich das nicht vorstellen?", Zwischenruf Stadtrat Bock: "Das Fußgängerproblem bleibt doch auch nach dem U-Bahn-Bau bestehen, die Passage ist nachher genauso nötig!") Das Gleiche gelte für den Knoten Schottentor über dessen Gestaltung die Studie nichts sage. (Zwischenruf Stadtrat Heller: "Das ist ja eine Studie und kein Detailprojekt!") Auch sei die Frage offen, welche Tunnelstrecken bergmännisch und welche in offener Bauweise errichtet werden, sodaß man sich fragen müsse, auf welcher Grundlage die Baukosten ermittelt wurden. Welche Kostenunterschiede bestehen überhaupt zwischen offener und geschlossener Bauweise? Werde bei den Kostenvergleichen auch der enorme Einfluß offener Baugruben auf das Wirtschaftsleben der Stadt berücksichtigt?

Der Debattenredner bezeichnet die Vor- und Planungsarbeiten mit 14 Millionen Schilling als zu gering dotiert und stellt dann abschließend die Frage, nach welcher Konzeption und in welcher Zeit die notwendigen Korrekturen der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne durchgeführt werden sollen.

GR. Dr. Bckmann (SPÖ) bemerkt einleitend, er sei nicht davon überrascht, daß die ÖVP mit ihren Debattenreden politisches Kapital in der Wiener Bevölkerung zu gewinnen suche. Sie werde dabei jedoch enttäuscht werden, denn die Wiener haben kein Interesse für den Prioritätsstreit der ÖVP.

Die Wiener sind der Stadtverwaltung vielmehr dankbar dafür, daß sie in den schweren Zeiten nach dem zweiten Weltkrieg für Essen gesorgt und Wohnungen geschaffen hat. (Zwischenrufe aus den Bänken der ÖVP: Sie verdrehen die Tatsachen!) Wir haben eigentlich erwartet, daß die ÖVP-Redner etwas über die Finanzierung sagen werden, etwa einen flammenden Aufruf von Gemeinderat Hahn an die Bundesregierung, Wien beim U-Bahn-Bau zu helfen!

Im folgenden nimmt GR. Dr. Bohmann als Vertreter eines Randbezirks, nämlich des 22. Bezirkes, zum U-Bahn-Projekt Stellung. Die Donaustadt mit 64.000 Einwohnern und einem Viertel der Gesamtfläche Wiens, die bisher verkehrsmäßig noch nicht besonders gut aufgeschlossen ist, begrüßt dieses Projekt mit großer Freude. Ein Viertel der Donaustädter Bevölkerung muß zwischen Wohnort und Arbeitsstätte "hin- und herpendeln", das heißt, daß rund 14.000 bis 15.000 Personen zu den Verkehrsspitzen in der Früh und am Abend die öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Nach dem Bau der U 1 bis zum Praterstern wird eine Kapazitätserweiterung der Straßenbahnlinien 25 und 26 möglich sein, und zwar, wie Fachleute erklären, durch eine raschere Zugfolge auf das Doppelte.

Durch den geplanten Bau des U-Bahn-Betriebsbahnhofes Erdberg ergibt sich ferner die Hoffnung für die Bewohner des 22. Bezirkes, eine Direktverbindung vom Nordosten nach dem Süden, Südwesten und Südosten zu bekommen. Heute gibt es überhaupt keine Verkehrsverbindung dorthin; sie wird erst durch die geplante Verlängerung der U 3 geschaffen werden. Bei einer stündlichen Beförderungskapazität von 30.000 Personen auf der U-Bahn bedeutet dies, daß sich neue Wohnmöglichkeiten für 250.000 Menschen im baulichen Hoffungsgebiet jenseits der Donau erschließen. Als sehr wichtig für den 22. Bezirk bezeichnet der Debattenredner schließlich auch den Bau von Parkplätzen an den U-Bahn-Endstellen, um den Autofahrern das sogenannte "Park-and-ride-System" zugänglich zu machen. Hier sollten die Planer vor allem ausländische Erfahrungen heranziehen.

GR. Dr. Bohmann trägt anschließend den Wunsch der Floridsdorfer Bevölkerung vor, die sogenannte Gürtel-Nordverlängerung zu schaffen, das heißt, jenen U-Bahn-Ast von der Nußdorfer Straße bis zur Engerthstraße zu bauen, der die U-Bahn mit der S-Bahn verbinden soll. Dies sei ein verständlicher Wunsch, da den Floridsdorfern damit der Einzugsbereich des Gürtels geöffnet wird.

Abschließend kommt der Debattenredner auf die erst in weiterer Zukunft zu schaffende Linie U 7 zu sprechen, die eine Verbindung zwischen Stadlau und Floridsdorf herstellen wird. Wenn man die rapide Entwicklung des 21. und 22. Bezirks bedenkt, dann erscheint es nicht utopisch, die Planungsfachleute schon jetzt zu bitten, die Vorarbeiten für den Bau der U 7 aufzunehmen.

GR. Dkfm. Hintschig (SPÖ) bringt eingangs seine Zustimmung zu den dargelegten Grundsätzen zum Ausdruck. Als Mandatar des 10. Bezirkes beschäftigt er sich dann vorwiegend mit der U-Bahn- und Verkehrsplanung für Favoriten. Er begrüßt es, daß die Endstation der U 1 beim Reumannplatz sein soll und unterstreicht die Forderung nach einer Autobuslinie, die den 11., 10. und 12. Bezirk verbindet.

Allgemein regt er an, für die Einführung des Park-and-ride-Systems jetzt schon an die Bereitstellung und Erwerbung der notwendigen Grundstücke für Parkplätze zu denken. Er fordert auch, an die Bundesregierung zu appellieren, die wichtigen Schnellbahnstationen Matzleinsdorfer Platz, Rennweg und Brünner Straße möglichst bald herzustellen. Abschließend erklärte er, die Favoritner Bevölkerung, die seit Jahren wegen der Straßen- und Verkehrsbauten großen Belastungen ausgesetzt ist, bringt diesen Belastungen zwar nicht gerne aber doch volles Verständnis entgegen. Er ersuche jedoch, daß diese Belastungen auf ein erträgliches Maß gesenkt werden.

GR. Neusser (ÖVP) knüpft an das Vorwort des Bürgermeisters in der Unterlage für den Gemeinderat an, in dem aufgefordert wird, Kritik zu üben. Das wolle er tun, aber nicht am zukünftig zu Schaffenden, sondern an dem, was bisher geschehen ist. Der Redner beschäftigt sich dabei vor allem mit der ursprünglichen Planung Kliebergasse-Wiedner Hauptstraße und bezeichnet dieses Projekt als überflüssigen Wurmfortsatz, der noch aus der Ustraba-Zeit stamme. Hier handle es sich um einen drastischen Beweis einer Fehlplanung. Man hat die Florianikirche weggerissen, man hat Bäume gefällt, man hat in die Verölkerung Unruhe hineingetragen (Rufe bei der SPÖ: "Wer"?). Zur Sozialistischen Fraktion gewendet, antwortet der Redner "Sie, durch die Geheimhaltung der Pläne. (Stadtrat Heller, SPÖ: Reden Sie keinen Unsinn, das können Sie doch nie beweisen!)

Heute wird kaum mehr an eine U-Bahn in der Wiedner Hauptstraße gedacht. Wir werden in 16 Baujahren erst mit dem Grundnetz fertig sein und in dieser Zeitspanne werden viele neu hinzugekommene Verkehrserfordernisse berücksichtigt werden müssen.

Was werden die Steuerzahler zu dem Schildbürgerstreich sagen, daß man eine Schule in diesem Gebiet renovierte, hierfür 1,4 Millionen Schilling ausgab, und nun diese Schule niederreißt, weil sie dem Bau der Ustraba im Wege steht? Was wird die Bevölkerung ferner zum Abbruch des Wahrzeichens dieses Bezirkes, der Floriani-kirche sagen? Unsere Beschlüsse müßten alle vor ihrer Annahme genau geprüft und mit Bedacht und Umsicht gefaßt werden, damit in Hinkunft solche Fehlplanungen vermieden werden.

GR. Herbert Mayr (SPÖ) stellt fest, daß man entgegen den Behauptungen der Gemeinderäte Dr. Schmidt und Hahn erkennen muß, wie planungsfreudig die Stadtverwaltung ist. Er dankt allen, die mit dieser Grundlagenplanung beschäftigt waren für ihre gute Arbeit. Man darf auch nicht darauf vergessen, daß es nach dem ersten Weltkrieg galt, zuerst einmal die erdrückende Wohnungsnot zu beseitigen. Es war eine Selbstverständlichkeit für die Sozialisten, die in dieser Stadt die Verantwortung trugen, vorerst dieser Wohnungsnot Herr zu werden. Nach dem zweiten Weltkrieg galt es zuerst Lebensmittel für die Bevölkerung herbeizuschaffen, den Schutt wegzuräumen, das Gas-, Wasser- und Stromnetz in Ordnung zu bringen, Straßen und Brücken zu bauen und die öffentlichen Verkehrsmittel instandzusetzen. Nicht zuletzt mußte als vordringlichste Aufgabe Wohnraum geschaffen werden. Man hatte aber trotz dieser Wiederaufbauarbeit an die Zukunft gedacht und die notwendigen Planungen in Angriff genommen.

Als Gemeinderat des 23. Bezirkes nimmt der Redner zu den Verkehrsproblemen dieses Bezirkes Stellung. Er hofft, daß Minister Weiss seinem Herzen einen Stoß gibt und daß die Schnellbahnlinie ab 1. Jänner 1967 im Einheitstarif bis Liesing geführt werden wird. Dies wäre ein erster Schritt zur Verwirklichung dieser Empfehlung. Besonders fehlen in diesem Gebiet die Querverbindungen und die Zubringerlinien zur Schnellbahn, Straßenbahn und zu den Autobuslinien, die zur Stadt führen. Ein großer Mangel ist das Fehlen einer Mittelschule in diesem Bezirk. Das ist nicht nur für die

Kinder bedauerlich, es trägt auch zu einer großen Belastung der vorhandenen Verkehrsmittel zu den Spitzenzeiten bei. Rund 60 Prozent der neuen Mieter dieses Bezirkes arbeiten in anderen Bezirken. Die Pendelbewegung ist also eine sehr große. Die Bebauung im Südraum Wiens macht die Verkehrsversorgung dieser Gebiete zu einer vordringlichen Angelegenheit. Von großer Wichtigkeit ist die Gürtelverlängerung nach Süden, von der Gumpendorfer Straße über die Philadelphiabrücke. Es müßten alle Vorarbeiten unternommen werden, die Trasse möglichst bald zu sichern.

Vielleicht könnte die Einführung von Schneelautobussen vorerst eine gewisse Erleichterung bringen.

Abschließend stellt der Redner fest, daß Wien nach der Verwirklichung der Empfehlungen nicht nur für seine Bewohner, sondern auch für die Fremden viel anziehender sein wird. Durch gute Verkehrsverbindungen wird die Freizeit der Berufstätigen verlängert und wird es den lufthungrigen Wienern möglich, rascher in unseren schönen Wienerwald zu kommen.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

Jugendamtspsychologen tagten in Wien
=====

17. November (RK) In den vergangenen drei Tagen wurde in Wien die 13. Arbeitstagung österreichischer Jugendamtspsychologen abgehalten. An dieser nahmen mehr als 50 in der Jugendwohlfahrtspflege tätige Psychologen aus allen österreichischen Bundesländern, sowie Gastexperten des Psychologischen Institutes der Universität Wien, der Bundesministerien für Justiz und Soziale Verwaltung und des Jugendamtes der Stadt Wien teil. Unter anderem berieten sie Vorschläge zur Vereinfachung des Jugendwohlfahrtsrechtes. Die Teilnehmer an dieser Tagung wurden von Wohlfahrtsstadtrat Maria Jacobi im Namen des Bürgermeisters im Wiener Rathaus empfangen.

- - -

Ein neues Schrammel-Denkmal
=====

17. November (RK) Unter Vorsitz von Kulturstadtrat Gertrude Sandner beschäftigte sich eine Jury mit der Ermittlung eines neuen Denkmals, das dem Andenken der Brüder Schrammel und ihrer Kollegen gewidmet sein soll. Bekanntlich stand bis in die Kriegsjahre am Elterleinplatz in Hernals der bekannte Alszauberbrunnen mit Bronzefiguren des Schrammelquartetts. Diese Anlage ist dem Metallbedürfnis der damaligen Machthaber zum Opfer gefallen.

Der Jury des Kulturamtes für das neue Monument gehören an: Der Hernalser Bezirksvorsteher Josef Veleta, Bezirksrat Medizinalrat Dr. Erich Csöngel, Bezirksrat Alexander Polowiec, Bezirksrat Prof. Rudolf Zörner, Oberstadtbaurat Ing. Arch. Rudolf Kolowrath (M. Abt. 19), Stadtgartendirektor Ing. Alfred Auer, der akademische Bildhauer Alois Heidel und Prof. Johann Muschik.

Aus neun eingereichten Ehtwürfen wurde der Entwurf des akademischen Bildhauers Eduard Robitschko zur Ausführung bestimmt. Der Entwurf sieht eine symbolische Darstellung der Musikinstrumente der "Schrammeln" vor. Die aus farbigem Naturstein ausgeführte Plastik soll vielleicht inmitten eines flachen Wasserbeckens stehen.

./.

Aufstellungsort ist der sogenannte "Dornbacher Spitz" bei der Einmündung als Alszeile in die Dornbacher Straße, da der Elterleinplatz aus verkehrstechnischen Gründen nicht mehr in Frage kommt.

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten

=====

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

Gemüse: Chinakohl 2 bis 3 S, Karotten 3 bis 4 S, Champignons ab 24 Schilling je Kilogramm.

Obst: Äpfel 4 bis 8 S, Birnen 6 bis 10 S je Kilogramm.

- - -

Schweinenachmarkt vom 17. November

=====

17. November (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren Inland: 154 Stück. Jugoslawien 266, Bulgarien 50. Summe: 470. Verkauft wurde alles. Industrieware: Ungarn 140, Marktverkehr ruhig.

Jugoslawische Schweine notierten zu 16,20 bis 16,50 S, bulgarische Schweine 16,50 S.

- - -

Voraussichtlich im März:Autobusverbindung zwischen Döbling und Brigittenau
=====

17. November (RK) Die Verkehrsbetriebe-Kommission (Kommission zum Studium der wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse bei den Wiener Stadtwerken-Verkehrsbetriebe) beschäftigte sich gestern nachmittag unter dem Vorsitz von Gemeinderat Nekula im Beisein des Amtsführenden Stadtrates für die Städtischen Unternehmungen, Dkfm. Dr. Maria Schaumayer, mit der beabsichtigten Einführung einer Autobusverbindung zwischen Döbling und der Brigittenau. Geplant sind zwei neue Buslinien, die Linie 12 und die Linie 33a, die voraussichtlich im März des kommenden Jahres den Betrieb aufnehmen werden. Die Verkehrsbetriebe werden das Konzessionsansuchen beim Verkehrsministerium sofort einreichen. Die beiden neuen Autobuslinien sollen vor allem dem Berufsverkehr zwischen den beiden Bezirken dienen. Die Linie 12 wird vom Friedrich Engels-Platz über die Gürtelbrücke bis zur Stadtbahnstation Nußdorfer Straße führen, die Linie 33a von der Wexstraße-Jägerstraße über die Heiligenstädter Brücke zum Bahnhof Heiligenstadt. Man erwartet sich eine Beförderungsleistung von 2.000 bis 2.500 Fahrgästen in der Stunde. Der 12er-Bus wird mit einem Intervall von drei Minuten - in den Spitzenzeiten zwei Minuten - fahren. Der 33a-Bus wird voraussichtlich Samstag nachmittags und an Sonntagen nicht verkehren, weil das Verkehrsbedürfnis ausschließlich von den Industriebetrieben herrührt.

Die Endstation des 12er-Busses wird sich bei der Stadtbahnhaltestelle Nußdorfer Straße befinden, wo derzeit der 39a Endstation macht. Der Autobus nach Salmansdorf wird daher in Zukunft den Gürtel weiter bis zur Anastasius Grün-Gasse fahren, dann über die Gymnasiumstraße wieder auf die alte Strecke zur Billrothstraße kommen.

Gleichzeitig stimmte die Kommission dem Vorschlag der Verkehrsbetriebe zu, die niederösterreichische Strecke der Linien 64 und 64a an private Autobusfirmen abzugeben. Dadurch sollen Wagen und Personal für innerstädtische Linien frei werden.

Stadtrat Dr. Maria Schaumayer berichtete in der Kommission über Vorstudien zur Einführung der gleitenden Arbeitswoche bei den Verkehrsbetrieben. Als Diskussionsgrundlage wurde das Beispiel Hamburg herangezogen, wo ähnliche Personalverhältnisse herrschen. Durch ein sogenanntes "Radl" konnte dort besonders für Nachwuchskräfte mehr Anreiz zum Eintritt in die Verkehrsbetriebe geschaffen werden.

- - -

(Fortsetzung des Sitzungsberichtes)

GR. Dr. Bauer (ÖVP) sagte, alle seien froh, daß die Planung für eine U-Bahn, die von der ÖVP seit Jahren verlangt werde, endlich vorgelegt werden kann, jedoch sei noch viel harte Arbeit zu bewältigen. Er forderte ein besonders sorgfältiges Vorgehen bei den Bauarbeiten, um das bei Großbaustellen übliche Inferno des Lärms zu vermeiden. Er erinnerte an einen ÖVP-Antrag vom Dezember 1963, demzufolge die Stadtverwaltung bei der Ausschreibung von Bauarbeiten lärmarm arbeitende Firmen bevorzugen solle. Auch beim U-Bahn-Bau sollte man nach dieser Anregung vorgehen. Der Redner sprach von verschiedenen technischen Neuerungen auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung, die besonders dort zur Anwendung gelangen müssen, wo die U-Bahn-Trassen durch dicht bebaute Wohn- und Geschäftsviertel geführt werden. Die offene Bauweise würde das städtische Leben der betroffenen Gebiete schwer beeinträchtigen. Daher sei überall dort ein bergmännischer Tunnelvortrieb vorzuziehen. Bedenke man den Steuerentfall durch Geschäftsrückgang und andere Schäden bei offener Bauweise, sei die Schildbauweise vielleicht doch noch billiger. Hamburg habe einen sogenannten U-Bahn-Maulwurf eingesetzt, der pro Tag zehn Meter Tunnelstollen bergmännisch vortreibt. Auch die Fertigteilbauweise müsse Anwendung finden.

Der Bauzeitplan sei möglichst einzuhalten oder zu unterbieten. Die außerordentlich teuren Gleisprovisorien könnten vielleicht durch vorübergehenden Einsatz von Autobussen umgangen werden.

Der Wagenpark soll nicht luxuriös, aber modern ausgestattet werden.

Eventuell kämen statt der Stalräder luftgefüllte Gummi-reifen in Frage, wie sie die Pariser Metro wegen ihrer Geräusch-armut, der größeren Beschleunigung und der rascheren Brennung verwenden will.

Abschließend warf der Redner die Frage auf, ob die U-Bahn nicht die Voraussetzung für die Einführung der gleitenden Arbeitswoche schaffen würde, die eine alte Forderung der ÖVP-Gewerkschafter darstelle.

Stadtrat Bock (SPÖ) antwortete auf die wiederholte Zitierung einer seiner Reden aus dem Jahre 1961. Er sagte, daß er es verstehe, wenn Politiker Zitate von Gegnern verwenden, deren Formulierung verschiedene Auslegungen ermöglicht. Die freie Rede habe eben den Nachteil, keine ausgetüftelten Formulierungen verwenden zu können, wie sie in den heruntergelesenen Reden der meisten ÖVP-Redner möglich sind. Die zitierte Äußerung von 1961 meinte keineswegs, daß die SPÖ damals gegen die U-Bahn war. Es sei nur die Meinung vertreten worden, daß dieses Projekt eine Generationsaufgabe darstellt. Es lasse sich darüber streiten, wie viele Jahre in dem Begriff "Generation" liegen. Sicher ist, daß auch kommende Generationen noch an der U-Bahn werden zu arbeiten haben.

Schon vor der bewußten Rede hat Stadtrat Dr. Prutscher in der Stadtplanungskommission vom 24. Mai 1961 gesagt, daß in den nächsten Jahren keinesfalls an die Realisierung einer innerstädtischen U-Bahn gedacht werden könnte.

Stadtrat Bock ist der Meinung, daß die Bevölkerung an einer Debatte auf solcher Ebene uninteressiert ist. Viel wichtiger erscheint es, sich mit den folgenden zwei Fragen zu befassen, wenn wir eine U-Bahn haben wollen: Erstens mit der Sicherheit, daß die finanziellen Mittel durch eindeutige Beschlüsse des Gemeinderates gewährleistet werden und zweitens mit der Garantie der Techniker, daß bei der Durchführung des Projekts vor allem in der Innenstadt keine Schäden angerichtet werden. Technisch gesehen ist dieses Projekt ja ein großes Wagnis. Deshalb brauchen wir die Garantie der Techniker.

Abschließend weist Stadtrat Bock darauf hin, daß das U-Bahn-Projekt die Möglichkeiten zu echter Rationalisierung bietet. In Anbetracht der Situation auf dem Arbeitsmarkt, die sich zumindest bis 1985 nicht bessern wird, ist jede Investition zu begrüßen, die zu personalsparenden Maßnahmen und damit zu echter Rationalisierung führt.

GR. Hofstätter (SPÖ) gibt einleitend seiner Hoffnung darüber Ausdruck, daß man sich im Gemeinderat ebenso rasch über die Finanzierungsfrage einigen wird, wie man sich jetzt über die Namensgebung geeinigt hat. Es sei klar, daß der Bund zu einem erheblichen Teil zur Finanzierung beitragen wird müssen. Er könne nur hoffen, daß man mit dieser Forderung auch bei der ÖVP durchdringen werde.

Im weiteren verlangt der Debattenredner, daß die österreichischen Bundesbahnen den Regionalverkehr im Stadtgebiet sichern müßten. In diesem Zusammenhang kommt er auf die eigene Verkehrsebene der ÖBB in Wien im Ausmaß von 160 Kilometer zu sprechen. Über die weitere Einbeziehung dieser Trassen in den innerstädtischen Verkehr werde mit den ÖBB nach wie vor verhandelt. Es sei erfreulich, daß daran gedacht ist, die Vorortelinie bezüglich ihrer Frequenz zu untersuchen und festzustellen, ob sie ausgebaut werden soll oder nicht.

Der Debattenredner weist sodann darauf hin, daß in den nordöstlichen Teilen unserer Stadt Querverbindungen fehlen. Im Westen gibt es zwar Parallellinien zum Gürtel, die jedoch ab dem 18. beziehungsweise 17. Bezirk aufhören. In diesem Zusammenhang urgiert GR. Hofstätter die Verwirklichung eines vor Jahren eingebrachten SPÖ-Antrages über eine Autobus-Querverbindung, die ungefähr der Trasse der Verbindungsbahn folgen und weiter bis in den 21. Bezirk führen soll.

GR. Nekula (SPÖ) betont, daß mit dem Ansteigen der Zahl der Kraftfahrzeuge die Frequenz der Straßenbahn zurückgeht. Der Individualverkehr bringt gleichzeitig eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs mit sich. Zur Lösung der Verkehrsprobleme gibt es verschiedene Möglichkeiten, das U-Bahn-Konzept ist jedoch zweifellos die beste, da die U-Bahn mit Recht als das attraktivste Massenverkehrsmittel anzusehen ist.

Der Autobusbetrieb wurde lange Zeit als Allheilmittel angesehen. Er hat aber große Nachteile zum Beispiel die viel höheren Betriebskosten.

Bei der Verwirklichung der U-Bahn wird außerdem eine bedeutende Rationalisierung erzielt werden. Es wurde berechnet, daß tausend Fahrbedienstete eingespart werden können. Niemand braucht jedoch Angst vor Entlassung zu haben, denn derzeit beträgt der Unterstand ohnehin 500 Fahrer und Schaffner.

Andere Rationalisierungsmaßnahmen zielen darauf hin, für den Wagenpark der Straßenbahn nur mehr drei Typen zu verwenden. Das Problem der gleitenden Woche wurde von der Gewerkschaft schon vor Jahren aufgegriffen. Es gibt jedoch keine einheitliche Linie bei den Verkehrsbetrieben vergleichbarer europäischer Städte.

Abschließend weist der Redner darauf hin, daß die größere Attraktivität der U-Bahn sicherlich auch zur Verbesserung der finanziellen Situation der Verkehrsbetriebe beitragen werde.

Als nächster Redner hat sich Vizebürgermeister Dr. Drimmel zu Wort gemeldet, der auf Ausführungen von Gemeinderat Dkfm. Hintschig antwortete. Der SPÖ-Redner hatte zum Schluß seines Diskussionsbeitrages auf die Situation bei der Kreuzung Raxstraße-Neilreichgasse verwiesen und die Anbringung einer Lichtsignalanlage verlangt, weil es dort schon vier Todesopfer gegeben habe. Der Vizebürgermeister führt dazu aus, er lege Wert darauf, daß der Gemeinderat erfahre, daß diese Dinge mit gebührendem Ernst behandelt werden. An dieser Kreuzung wird eine Lichtsignalanlage errichtet werden. Die Ortsaugenscheinverhandlung hat am 12. Oktober stattgefunden. Inzwischen ist auch die Projektsausschreibung erfolgt. Die Frist zur Einreichung läuft dieser Tage ab. Die Kosten für die Montage von 250.000 Schilling sind im Budget vorgesehen, so daß binnen kurzem mit dem Montage begonnen werden kann.

GR. Dipl.-Ing. DDr. Strunz (ÖVP) wirft einige Fragen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Konzept auf. So sei zum Beispiel nichts konkretes über eine Verkehrsverbindung nach Liesing und die Draschegründe zu erfahren gewesen. Die U-Bahn sei aber im City-Bereich und in den Entwicklungsgebieten gleich wichtig.

Den Berechnungen wurden die Zahlen über den Berufspendelverkehr im Jahr 1961 zugrunde gelegt. Sollte man diese Berechnungen nicht auf den neuesten Stand bringen?

Keine der geplanten Radiallinien berührt den Westbahnhof. Es gibt wohl keine Großstadt, in der der Haupt- und Zentralbahnhof nicht an das U-Bahn-Netz angeschlossen ist.

Wozu ist Schnellbahn und U-Bahn und Stadtautobahn zum Flughafen vorgesehen, wenn die Fachleute sagen, daß man Parallelführungen so weit als möglich verhindern soll?

Statt der Linienführung 3 und 3a regt der Redner eine Linie Ringturm-Schottentor-Volksgarten-Burggarten-Albertinaplatz-Seilerstätte-Luegerplatz-Landstraße an. Diese Führung wäre bautechnisch sicher einfacher und billiger.

Zur Bauweise: Es muß klar und deutlich festgestellt werden, daß es unbedingt erforderlich ist auch jene Fakten zu prüfen, die nicht nur allein in der Bauweise liegen, sondern darüber hinaus in den wirtschaftlichen Auswirkungen. Dazu gehören die Umleitungskosten, Provisorien für die umzuleitenden Verkehrsteilnehmer und ähnliches. Es wird daher nötig sein, nur jene Bauweise zu verwenden, die geringste wirtschaftliche Schlechterstellung sowohl für die Stadt Wien, wie auch für die gewerbliche Wirtschaft mit sich bringt. Derartige Wirtschaftlichkeitsberechnungen hätten auch bei den Vorhaben Kliebergasse, Matzleinsdorfer Platz angestellt werden müssen.

Nachdem wir nicht wollen, daß die U-Bahn eine Utopie bleiben soll, ist natürlich die Frage der Finanzierung von größter Bedeutung. Sie hängt nicht nur allein von der Bereitstellung der jährlichen Summe ab, sondern auch von der Relation zur Baukapazität. Es werden klare, eindeutige Beschlüsse des Gemeinderates erforderlich sein. Die U-Bahn hat für Wien entscheidende Bedeutung, umso mehr, als bereits vor zehn Jahren eine internationale Verkehrsenquete in Wien auf die Dringlichkeit einer U-Bahn hingewiesen hat. Das heute vorliegende Konzept muß vor Beschlußfassung noch sorgfältig von Experten studiert werden. Heute können wir nur zu den in die Zukunft weisenden Beschlüssen die Zustimmung geben.

GR. Jodlbauer (SPÖ) stellt fest, daß die Debatte begreiflicherweise vom politischen Standpunkt aus geführt wurde, weil die technische Seite natürlich dem Techniker überlassen sein muß. Das U-Bahn-Konzept ist aber nicht nur für die Bevölkerung unserer Stadt von Wichtigkeit sondern auch für die Wirtschaft. Die Wirtschaft setzt sich aus vielen Faktoren zusammen, wobei die Unternehmerschaft einen dieser Faktoren darstellt, es aber viele andere Faktoren gibt, die die Wirtschaft stark beeinflussen. So kann es für die Wirtschaft nicht gleichgültig sein, ob den in ihr Beschäftigten eine gute Verkehrsverbindung zur Verfügung steht oder nicht.

Alle Dienstleistungsberufe und viele andere sind auf das öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und würden eine Herabsetzung der Wegzeiten sehr begrüßen. Durch die Schaffung einer zweiten Verkehrsebene werden natürlich auch die Straßen entlastet und eine Be- und Entladung wird viel leichter möglich. Gute Verkehrsverbindungen sind natürlich auch im Interesse aller Geschäftsleute. Es ist jedoch klar, daß die Durchführung solcher Großbauvorhaben auch Nachteile mit sich bringt, und zwar nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für die Wirtschaft. Vielfach werden aber Mindereinnahmen, die durch Beeinträchtigung während der Bauzeit entstehen, nach Fertigstellung des Vorhabens durch die bessere Verkehrslage wettgemacht.

Die Stadt Wien hat bei Planung ihres großen Verkehrskonzepts erfreulicherweise mit den Wirtschaftsvertretungen Fühlung genommen. Es wurde auch aktenmäßig festgelegt, wie die weitere Zusammenarbeit vor sich gehen soll, und zwar soll das Wiener Institut für Standortberatung eingeschaltet werden. Es erübrigt sich daher der Vorwurf, daß die Stadtverwaltung auf das Wirtschaftsleben unserer Stadt nicht genügend Rücksicht nimmt.

Für die Inangriffnahme eines großen Bauvorhabens ist auch die Wirtschaftslage maßgebend. Es wäre unklug gewesen, wenn wir 1963 und 1964 in der Überhitzung der Konjunktur mit einem solchen Großprojekt begonnen hätten. Die Konjunktur hat sich abgeflacht und wir müssen gerade in einer solchen Situation darangehen, unser Vorhaben so rasch wie möglich zu realisieren, weil mit dem Beschluß dieses 15jährigen Bauprogramms die Bauwirtschaft beschäftigt wird. Das Florieren der Bauwirtschaft wirkt sich dann auf die gesamte Wirtschaft aus.

Geklärt muß noch die Frage der Finanzierung werden. Nach der Meinung des Redners gibt es nur zwei Wege: Direktfinanzierung durch die zur Verfügung stehenden Steuermittel oder über den Kapitalmarkt im Wege von Anleihen. Der Magistrat ist beauftragt, die Voraussetzungen eines Finanzkonzepts zu erstellen. Der Gemeinderat wird sich dann damit zu beschäftigen haben. Es wird in diesem Hause nur einen Beschluß geben, wenn auch gleichzeitig die finanziellen Mittel in einem Zuge mitbeschlossen werden können.

Eine zweite grundsätzliche Forderung ist die, daß ein solcher Beschluß über die Finanzierung auch von der ÖVP-Gemeinderatsfraktion mitverantwortet werden muß! Nun einige Gedanken zur Finanzierung selbst: GR. Hahn verlangte ein "mittelfristiges Konzept". In der Geldwirtschaft versteht man üblicherweise unter "kurzfristig" eine Dauer bis zu fünf, unter "mittelfristig" bis zu zehn und unter "langfristig" einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren. Demnach käme nur ein langfristiges Konzept in Frage. Die Baukostenerhöhung hängt von der Entwicklung der Gesamtwirtschaft ab. Jedenfalls muß die Finanzierung ohne allzu große Belastung der Wiener Bevölkerung erfolgen.

GR. Jodlbauer sprach sich für eine langfristige Finanzierung über den Kapitalmarkt aus. Die allgemeine Kapitalknappheit bedeutet dabei zwar eine Schwierigkeit. Wenn man aber bedenkt, daß die U-Bahn ein Projekt ist, das für ein Jahrhundert geschaffen wird, ist die Aufbringung auf dem Kreditweg zu verantworten. Die Zustimmung des Finanzministers zu einer jährlichen Anleihe von 500 Millionen Schilling auf die Dauer von zwölf Jahren vorausgesetzt, könnten so sechs Milliarden aufgebracht werden. Bei einer Laufzeit von 25 Jahren ohne tilgungsfreies Jahr ergäbe das in den ersten fünf Jahren einen Kapitalertrag von 2,5 Milliarden, dem an Rückzahlungsraten und Zinsen 726 Millionen gegenüberstehen. Bis zum zehnten Jahr würden fünf Milliarden aufgebracht, die Annuitäten bis zu diesem Zeitpunkt betragen 2.552 Millionen und nach zwölf Jahren 3,5 Milliarden. Bei einer Gesamtlaufzeit des 6 Milliarden-Kredites von 37 Jahren macht der Zinsaufwand 4,6 Milliarden aus. Dies erscheint wirtschaftlich tragbar.

Es ist der Wunsch laut geworden, der Bund soll zur Finanzierung der U-Bahn beitragen. Wenn wir das wollen, müssen wir die Bundesdienststellen über unsere Pläne auch informieren. Der Redner stellte daher den Antrag, die Empfehlungen der Gemeinderätlichen Planungskommission zum Thema "Öffentlicher Verkehr" auch der Bundesregierung zur Kenntnis zu bringen.

GR. Bittner (ÖVP) vermißt nähere Angaben über die Verkehrsplanung für den 21. Bezirk, wo den 80.000 Einwohnern nur ein Schnellbahnast und die traditionellen Straßenbahnlinien zur Verfügung stehen. Der Redner verweist auf eine erste Dissertation über einen Wiener Gemeindebezirk, nämlich über Floridsdorf, die

von einem Trend spricht, Floridsdorf immer mehr zu einem Wohnbezirk zu machen. Es befinden sich hier gegenwärtig 18.000 Arbeitsplätze, aber mehr als 80.000 Einwohner, was einen starken Berufspendelverkehr hervorruft. Wenn in den nächsten Jahren noch etwa 10.000 neue Wohnungen in Floridsdorf gebaut werden, kommt es zu Schwierigkeiten, weil die Kapazität der Straßen- und Schnellbahn nicht mehr wesentlich zu erhöhen ist.

GR. Bittner stimmt dem Grundsatz zu, daß vor allem die Verkehrssituation innerhalb des Gürtels saniert werden müsse. Aber auch in den Gebieten jenseits der Donau soll man nicht so lange zuwarten, bis dort eine ähnliche Verkehrsmisere herrscht, wie jetzt innerhalb des Gürtels.

Im Anschluß an die Debattenredner erteilt der Vorsitzende, Bürgermeister Bruno Marek, Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Koller das Wort zur Auskunftserteilung. Der Stadtbaudirektor befaßt sich zunächst mit dem Komplex Niedner Gürtel-Matzleinsdorfer Platz-Kliebergasse-Wiedner Hauptstraße und erinnert einleitend daran, daß man den Verkehr als Ganzes sehen muß. Dem öffentlichen Verkehr wird dabei selbstverständlich der Vorrang eingeräumt. Man darf darüber jedoch nicht vergessen, daß es auch einen Individualverkehr gibt und immer geben wird.

Der geplante Ausbau des Wiener Straßennetzes erster Ordnung, an dem bereits seit Jahren gearbeitet wird, soll eine sinnvolle Verbindung zwischen den Autobahnen und den Bundesstraßen herstellen, die nach Wien hereinführen. In diesem Straßennetz erster Ordnung spielen zwei Straßenzüge eine besondere Rolle: Erstens die Lastenstraße, deren Umbau und Entlastung vom öffentlichen Verkehr die Voraussetzungen für die Erhaltung der Ringstraße sind. Zweitens der Gürtel, dem große Bedeutung als Verbindung des Autobahn- und Bundesstraßennetzes zukommt. Die Situation ist hier so, daß der Teil des Gürtels zwischen der Eichenstraße und dem Südbahnhof, also die Verbindung von West nach Ost, nur drei Fahrspuren aufweist, während die übrigen Teile des Gürtels sechs Spuren haben. Das bedeutet, daß der Gürtel in diesem Teil zu 100 Prozent überlastet war.

Versuche, die Industriebetriebe neben der Südbahn abzusiedeln, um neuen Straßenraum zu gewinnen, scheiterten an überhöhten Ablöseforderungen. So blieb als einziger Weg die Verlegung der Straßenbahn unter die Erdoberfläche übrig.

Diese Lösung wird zwar zunächst in erster Linie dem Individualverkehr dienen, in Zukunft aber auch dem Massenverkehr zugute kommen.

In den Varianten C und E des U-Bahn-Konzeptes ist auch der Tunnel durch die Wiedner Hauptstraße enthalten, der dann selbstverständlich bis zur Paulaner Kirche verlängert und an die Linie U 1 angebunden werden wird. Es ist also tatsächlich die Führung einer U-Bahn vorgesehen, die den Gürtel bei der Kliebergasse unterfahren und hinaus in den Südraum von Wien führen wird. Die Rampe, die jetzt in der Wiedner Hauptstraße gebaut wird, um bis auf weiteres die Straßenbahn an die Oberfläche zu bringen, ist eine technische Gegebenheit.

Zu dem Vorwurf, man habe überflüssigerweise an der Haltestelle Kliebergasse-Gürtel eine Bohrpfehlwand in zwölf Meter Tiefe gesetzt, stellt der Stadtbaudirektor fest, dies diene zum Abschluß der Baustelle. Das Erdreich gegenüber einer Haltestelle müsse selbstverständlich abgestützt werden, damit es zu keiner Katastrophe kommt. Die Bohrpfähle wird man nicht wegsprengen, sondern selbstverständlich auf andere Weise entfernen.

Zu den Baumethoden: Die Methode, derer wir uns bis jetzt in Wien bedienen haben, unterscheidet sich von manchen Baumethoden im Ausland dadurch, daß sie wesentlich weniger Erschütterungen in den Boden hineinbringt und wesentlich weniger Baulärm produziert. Der Vorwurf "Inferno des Lärms" ist also wohl ungerechtfertigt. Der Baudirektor verwies auch darauf, daß er bereits vor zweieinhalb Jahren einen Erlaß an alle Dienststellen des Bauamtes herausgegeben habe, bei den Angeboten auf die Vermeidung von Lärm und Luftverunreinigung besonders Rücksicht zu nehmen.

Zur Wahl der Trassen: Wir können nicht überall in Tieflage gehen, wenn zum Beispiel unterhalb eine andere Trasse vorgesehen ist. Die Tieflage der U 1 resultiert daher, weil sie sowohl unter der Stadtbahn, unter dem Wienfluß, unter der Opernpassage und unter dem Donaukanal geführt werden soll. Im übrigen wurde sowohl Opernpassage als auch Schottenpassage so geplant, daß eine Unterführung der Passagen ohne besondere bauliche Maßnahmen möglich ist.

Was die Bauweisen anbelangt, könne er heute nicht sagen, welche gewählt wird. Das hängt von den Ausschreibungen ab. Aber selbstverständlich werde man darauf bedacht sein, daß möglichst geringe Störungen entstehen. Freilich, der durchgehende Fahrverkehr wird in gewissen Straßenzügen nicht möglich sein. Vielleicht ist es aber der erste Schritt, um besonders in der Innenstadt die Fußgängerbereiche zu aktivieren.

Kostenschätzungen: Auf Grund der Erfahrungen, die wir in Wien und im Ausland sammeln konnten, glauben wir, mit unseren Schätzungen sicher zu liegen. Aber den Untergrund kann man erst dann überblicken, wenn man ihn aufgemacht hat. Es kann also zu Überraschungen kommen, aber sie können nicht nennenswert sein. Auch für den Stephansdom gibt es keine Gefahr. Man kennt die Tiefe der Fundierungen und die Lage der Katskomben, die sich gegen den Wienfluß hin erstrecken. Außerdem wird in diesem Bereich der Schildvortrieb mit Handarbeit durchgeführt werden, weil dabei wesentlich subtilere Methoden möglich sind, als beim mechanischen Bohrvortrieb.

Abschließend erklärte der Baudirektor, wir müssen an unsere Arbeit optimistisch herantreten. Das enthebt uns nicht der Pflicht, gewissenhaft zu arbeiten. Aber wenn wir nicht Optimisten wären, dann müßten wir jede Arbeit stehenlassen. Wie werden uns jedenfalls mit allem Wissen und mit allen Kräften bemühen, daß keine nennenswerten Dinge beim Bau der Wiener U-Bahn passieren.

Stadtrat Dr. Maria Schäumayer (ÖVP) gibt ihrer Freude Ausdruck, daß sich der Wiener Gemeinderat einen ganzen Tag lang so intensiv mit den Problemen des öffentlichen Massenverkehrs beschäftigt. Sie sei auch darüber erfreut, daß sich dies in der Form eines Dialogs zwischen Politikern und Fachleuten vollzieht. Es sei zu begrüßen, daß die Diskussion nun in aller Öffentlichkeit geführt wird.

Es sind gewaltige Anstrengungen notwendig, um zu optimalen Ergebnissen zu kommen. Wir werden uns dieser Verantwortung nicht entziehen; das sind wir der Wiener Bevölkerung schuldig, dieser und der nächsten Generation.

Besonders hebt die Stadträtin hervor, daß die Stadtplanung mit ihrer zahlenmäßig so knappen Besetzung die vorliegenden Er-

gebnisse zustandebrachte. München zum Beispiel hat einen zehnmal größeren Planungsstab. Ähnliches Lob gilt auch für die Herren der Verkehrsbetriebe. Für diesen überdurchschnittlichen Einsatz gebührt den Beamten volle Anerkennung und der Dank des Gemeinderates.

Das Budget 1967 enthält bekanntlich keine Ansätze für den U-Bahn-Bau. Es wird jedoch heute vom Gemeinderat an den Magistrat der Auftrag gegeben, ein Finanzierungsprogramm für die Grundnetze und die wichtigsten daran anschließenden Linien auszuarbeiten. Man hat schon in der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission davon Abstand genommen, für diese Aufgabe einen Termin zu stellen, mit dem Grund, daß übertriebene Eile zweifellos schadet. Vielleicht sollten wir aber im heutigen Rahmen zum Ausdruck bringen, daß der Termin so beschaffen sein sollte, daß das Baujahr 1967 nicht zur Gänze verloren geht. Es stehen einige Monate zur Verfügung, in welchen die Planungsgrundlagen und -unterlagen noch ergänzt werden sollen.

Es sei richtig, daß der Berufsverkehr der Maßstab für die Kapazität ist, nach der die Linien zu bemessen sind. Es muß jedoch auch der Nichtberufsverkehr entsprechend berücksichtigt werden. Erfreulich sei die Eersonziehung des Instituts für Standortberatung. Auch die Arbeiterkammer müßte zugezogen werden. Im Zusammenwirken aller Stellen wird man nicht nur die günstigsten Lösungen für den Berufsverkehr finden, sondern auch die Einkaufsgewohnheiten berücksichtigen müssen. Das Einvernehmen ist auch mit der Bundesbahn, den Postkraftwagenlinien und den privaten Autobuslinien herzustellen.

Zur Höhe der Planungskosten: Nach Auffassung der ÖVP-Fraktion darf man gerade bei den Planungskosten nicht sparen. Jene 14 Millionen dürften daher nicht den Plafond darstellen. Es wäre auch wünschenswert, daß der Gemeinderat zugleich mit dem Baubeschluß über die Stadtentwicklung entscheidet.

Stadtrat Dr. Schaumayer stellt fest, daß sie heute von acht Modellen gehört hat, ihr aber nur vier bekannt sind.

Aus den Diskussionsreden war zu entnehmen, daß grundsätzlich die gleichen Auffassungen zwischen den Koalitionsparteien hinsichtlich der Bewältigung des öffentlichen Massenverkehrs bestehen.

Zu den Garantien: Der Baudirektor hat die Grenzen aufgezeigt, an denen diese Garantiemöglichkeiten enden, beziehungsweise wie weit sie überhaupt reichen können. Die Rednerin verweist in diesem Zusammenhang auf Hamburg, das für einen Tunnelbau eine Versicherung abgeschlossen hat. Über eine derartige Maßnahme sollte sich vielleicht auch der Wiener Gemeinderat unterrichten.

Es wurden auch viele Bezirkswünsche vorgebracht, die in den Grenzen des möglichen berücksichtigt werden müßten. Dazu wäre es notwendig, die Bezirksvertretungen mit dem Grundkonzept vertraut zu machen. Auf einigen Strecken einen Schienenersatzverkehr durch Autobusse einzuführen, wäre begrüßenswert, leider scheitert dieses Vorhaben aber an der zu geringen Zahl von Autobussen, die uns zur Verfügung stehen.

Zurgleitenden Arbeitswoche: Die Möglichkeiten hierfür wurden geprüft. Vorerst wird es aber notwendig sein, die Überstunden und Mehrleistungen abzubauen. Mit Vorstudien wurde begonnen.

GR. Jodlbauer hat sich dankenswerterweise auch mit den Fragen der Finanzierung beschäftigt. Die Rednerin versichert namens der ÖVP, daß sie hier gerne mitdenken, mitreden und mitverantworten werde. Wenn das Konzept des Magistrates vorliegt, wird der Zeitpunkt gekommen sein, um mit dem Bund näher über unsere Wünsche auf finanzielle Hilfe beim U-Bahn-Bau zu verhandeln. Argumente wie jenes, daß der Bund einen Beitrag leisten müßte, weil er in Wien zentrale Verwaltungsstellen habe, seien jedoch kaum zweckdienlich. Da der U-Bahn-Bau dem Individualverkehr schließlich auch zugute kommt, könnten unter Umständen für ihn auch Straßenbaumittel verwendet werden. Es wird sich bestimmt eine Gesprächsbasis zwischen den Koalitionsparteien finden lassen. Notwendig wäre es, die Bundesregierung von den laufenden Planungsarbeiten und den heutigen Entschlüssen zu unterrichten.

Leider wurden viele Rationalisierungsbestrebungen der Stadtwerke zurückgestellt, weil die finanziellen Mittel von der Finanzverwaltung nicht zur Verfügung gestellt wurden. Ein Beispiel hierfür seien die noch immer im Betrieb befindlichen museumsreifen Stadtbahnwagen.

Die Neuanschaffung von Stadtbahnwagen wäre aber dringend notwendig. Man darf es daher nicht den Verkehrsbetrieben anlasten, wenn der Massenverkehr in Wien manchmal Anlaß zur Klage gibt. Die Bediensteten leisten das Möglichste. Zur Ausarbeitung konkreter Konzepte seien die Fachleute zuständig. Der Gemeinderat wird die wunden Punkte, die ihm bekannt sind, den Fachgremien zur Kenntnis bringen. Der Politiker wird zu entscheiden haben. Ehe er aber entscheidet, muß er die Fachleute ermutigen, sich mit den Problemen zu beschäftigen und ihnen freie Hand geben, um jene Unterlagen vorzubereiten, auf die sich die politische Entscheidung zu stützen hat.

Was die Verkehrsbetriebe anlangt, gibt die Rednerin die Versicherung ab, daß alle internationalen Erfahrungen berücksichtigt werden, damit die zu schaffende U-Bahn den aktuellen technischen Erkenntnissen bestens entspricht, im Sinne einer vorausschauenden Planung, zu der sich die Rednerin vorbehaltlos bekennt.

Baustadtrat Heller (SPÖ) begrüßt es, daß die Fachleute der Geschäftsgruppen VI und XII heute Gelegenheit hatten, dem Gemeinderat das Ergebnis einer mehrjährigen sehr intensiven Arbeit vorzulegen, an der nicht nur die beamteten Fachleute des Wiener Magistrates tätig waren, sondern an der neben den beiden Technischen Hochschulen Wien und Graz eine große Zahl freischaffender Zivilingenieure mitgewirkt hat, denen herzlich zu danken ist.

Der Herr Bürgermeister hat bereits darauf hingewiesen, daß die heutige Sitzung zur Information über die Arbeit eingeladen wurde, weil man der Meinung war, daß, ehe Gespräche mit verschiedenen Institutionen begonnen werden, der Gemeinderat mit dieser Arbeit vertraut gemacht werden soll. Das Konzept wurde auch bereits ausführlich in den zuständigen Ausschüssen und in der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission diskutiert. Nach der heutigen Diskussion im Gemeinderat besteht die Absicht, im Sinne des Punktes 5 der Gemeinderätlichen Planungskommission eine Reihe von Körperschaften und Fachgremien und eine Reihe von Einzelpersonen mit dem Konzept vertraut zu machen.

Neben der Kammer der gewerblichen Wirtschaft sind dies natürlich auch die Arbeiterkammer, der Osterreichische Gewerkschaftsbund, und die Industriellenvereinigung, die Ingenieurkammer, der Ingenieur- und Architektenverein, selbstverständlich die Bundesregierung, vor allem das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe und das Bundesministerium für Bauten und Technik, ebenso das Land Niederösterreich und auch die zuständigen Dienststellen der Wiener Polizei.

Darüber hinaus ist vorgesehen, auch eine Reihe von Fachinstituten mit dem Konzept bekanntzumachen, so das Institut für Standortberatung, für Raumplanung, die Osterreichische Gesellschaft für Raumordnung, das Kuratorium für Verkehrssicherheit, das Institut für Bauforschung und ähnliche. Es ist auch vorgesehen, einen großen Kreis technisch interessierter Fachleute aus Wien und dem Ausland zu interessieren. Darüber hinaus besteht natürlich die Absicht, einem weiten Kreis der Wiener Bevölkerung dieses Konzept nahezubringen. Das wird durch die Veranstaltung einer lang dauernden Ausstellung in der Volkshalle des Rathauses geschehen. In einer weitangelegten Diskussion soll die Meinung aller interessierten Bevölkerungskreise und der Fachleute gehört werden. Wenn die Gutachten vorliegen, wird dem Gemeinderat das Konzept gemeinsam mit einem Leitbild für die Stadt vorgelegt werden. Eine Beschlußfassung über den U-Bahn-Bau ist nur möglich, wenn gleichzeitig ein Beschluß über die Finanzierung gefaßt werden kann.

Stadtrat Heller betonte, daß der Stadtplaner Professor Rainer kein U-Bahn-Konzept vorgelegt habe. Dies solle kein Vorwurf sein, sondern nur einer Legendenbildung vorbeugen.

Gegen die Alweg-Bahn wurden keine rein technischen Einwände erhoben und es war, zweifellos gut, daß auch diese Möglichkeit des Massenverkehrs eingehend geprüft und diskutiert wurde.

Die Stadt Wien hat die Tür zu einer weiteren Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen weit offen gelassen, obwohl wir knapp vor der Sitzung der Stadtplanungskommission erfuhren, daß es das Verkehrsministerium ablehnt, mit der Stadt Wien weiter über Probleme des Massenverkehrs zu sprechen. Diese Ablehnung ging nicht vom Minister sondern von einem maßgebenden Beamten aus. Punkt drei der Empfehlungen sagt ausdrücklich, daß die Gespräche mit den Bundesbahnen weiter geführt werden sollen. ./.

Stadtrat Heller erinnerte an das Schnellbahnnetz, das im vergangenen Jahr von den Bundesbahnen stark propagiert worden war. Dieses Netz garantiert allerdings keine Versorgung der innerstädtischen Bereiche. Ein Schnellbahnnetz allein kann die Wiener Verkehrsprobleme jedenfalls nicht lösen. Man muß auch bedenken, daß den Bundesbahnen das Hemd näher ist als der Rock, das heißt, daß ihnen die Betriebsverbindungen das Wichtigste sind. So sieht das ÖBB-Schnellbahnnetz eine Verbindung zwischen Westbahn und Südbahn vor, die für Wien unwesentlich für die Bundesbahnen aber sehr wichtig ist. Die ÖBB hätten auch die Stadtbahntrasse gerne in ihr Netz einbezogen, besonders die Gürtelstrecke. Dies brächte aber durch nächtlichen Güterzugsverkehr eine arge Belästigung der Anrainer mit sich. Wien muß in erster Linie die Verkehrsbedürfnisse seiner Bevölkerung im Auge haben, das wird jeder verstehen.

Zur Station Stephansplatz ist zu sagen, daß die vorgelegte perspektivische Zeichnung noch keineswegs ein Detailprojekt darstellt. Es ist auch noch die Frage, ob eine Fußgängerpassage unter dem Stephansplatz überhaupt zweckmäßig wäre, weil dadurch dieses wichtige Geschäftsviertel eventuell entvölkert würde.

Es ist auch leicht erklärlich, warum so lange nicht von "U-Bahn" gesprochen wurde. Es sollte keine Präjudizierung durch irgendeinen Arbeitstitel erfolgen. Schließlich war es zunächst ja noch gar nicht eindeutig klar, ob als Ergebnis der eingehenden Untersuchungen tatsächlich ein U-Bahn-Projekt herauskommen werde.

Bei den 15 erarbeiteten Netz- und den 10 Ausbau-Varianten blieb das Grundnetz im wesentlichen gleich. Es läßt jede Ausbaumöglichkeit offen. Jetzt muß also systematisch an der Entwicklung eines ausgewogenen Gesamtnetzes weiter gearbeitet werden. Es ist besonders erfreulich, daß verschiedene Fachinstitute, wie etwa das Wiener Institut für Standortberatung, diese Planungsarbeiten unterstützen wollen.

Es wird nicht zu umgehen sein, daß der Beginn der Bauarbeiten und weitere Projektierungen Hand in Hand, das heißt gleichzeitig, vorgenommen werden müssen. Wir werden mit dem Bau von jenen Teilstücken des Netzes, die unbestritten sind, beginnen müssen, während für andere Teile noch geplant wird. Stadtplanung ist ja immer eine Daueraufgabe, die nie als abgeschlossen zu betrachten ist.

Es ist nicht richtig, daß das "Umdenken der Rathausmehrheit" volle "vier Jahre gekostet" hat. Die Grundlagenforschung begann zum Teil schon viel früher.

Stadtrat Heller verwahrte sich energisch dagegen, daß aus alten Protokollen Stellen zitiert werden, die aus dem Zusammenhang gerissen sind. Wenn er einmal gesagt habe, daß er eine zweite Ebene auf dem Karlsplatz nicht für nötig halte, so hat sich das damals auf den Individualverkehr bezogen, besonders auf ein Brückenprojekt, welches das Stadtbild beeinträchtigt hätte.

Zur Gestaltung von Knotenpunkten können natürlich jetzt noch keine Details gesagt werden. Oft ergeben sich ja erst nach der Ausschreibung durch gute Vorschläge der Firmen günstige technische Varianten.

Wenn die SPÖ in Fragen der U-Bahn-Planung als "Spätreifer" bezeichnet wurde, ist dies kein schlechtes Zeugnis; es kommt darinnen vielmehr zum Ausdruck, daß wir uns alles sehr genau überlegen. Die ÖVP dagegen kann in der U-Bahn-Planung als "Frühreifling" bezeichnet werden, der aber in der Pubertät stecken geblieben ist.

Ein völlig falsches Bild ergibt auch die Pauschalbehauptung, daß das Massenverkehrsproblem in allen Städten schon gelöst sei und die meisten Großstädte schon über eine U-Bahn verfügen. Nur ganz wenige Städte besitzen eine U-Bahn und auch reiche Städte, die vom Staat besser unterstützt werden als wir, haben noch kein solches Verkehrsmittel. Frankfurt a/Main beispielsweise mußte den U-Bahn-Bau nach 500 Meter fertiggestellter Tunnelstrecke aus finanziellen Gründen einstellen. Natürlich sollen wir ins Ausland schauen, aber mit mehr Objektivität. Wien braucht sich des hier Geleisteten nicht zu schämen.

Zum Abbruch des Schulgebäudes in der Gassergasse: Den Debat-tenredner der ÖVP lag als einzige Quelle für seine Ausführungen offengichtlich nur der "Abend-Express" vor. In Wahrheit wurde das Gebäude 1948 letztmalig "renoviert", das heißt, die Räume wurden ausgemalt.

Die letzte Investition davor war die Vergitterung der Turnsaalfenster. Seit 1958 wird die Schule nicht mehr benötigt, und eine Kommission stellte fest, daß das Gebäude abbruchreif sei. Der Bund bat die Stadt Wien, ihm das Haus für ein Jahr für die provisorische Unterbringung der Bundesfachschule für Technik zu vermieten. Der Mietvertrag wurde bis Juli 1966 verlängert. Auch der Bund hat insgesamt nur 180.000 Schilling investiert, die letzte Summe im Jahre 1962. Nach Räumung des Gebäudes wurde der schon gefaßte Beschluß der Abtragung verwirklicht. Ein Mitglied des Gemeinderates müßte andere Informationsquellen haben als den "Abend-Express". Eine Darstellung, wie die heute vorgelegene, ist gelinde gesagt eine Unanständigkeit.

Abschließend dankte Stadtrat Heller allen Fachleuten des Planungsteams, besonders den Professoren Dr. Dorfwirth und Dr. Schickl sowie Dozent Dr. Engel für ihre hervorragende Arbeit. Er verwies auch auf das Urteil zahlreicher kürzlich nach Wien eingeladenen U-Bahn-Experten, in dem festgestellt wird, daß die U-Bahn-Planung in keiner anderen europäischen Stadt mit derartiger Gründlichkeit vorgenommen wurde wie in Wien.

Nach Schluß der Debatte erteilte Bürgermeister Marek Oberstadtbaurat Engelberger noch einmal das Wort, um zu den noch nicht beantworteten technischen Fragen Stellung zu nehmen.

Dipl.-Ing. Engelberger sagte, daß eine Überlastung der Haltestelle Stephansplatz nicht zu befürchten sei. Die Umsteigeströme wurden genau berechnet und die Treppen danach dimensioniert.

Das Park-and-ride-System spielt im U-Bahn-Konzept tatsächlich eine wesentliche Rolle.

Eine vierte Donaubrücke wird die Reichsbrücke dann erheblich entlasten, wenn sie in einer Stadtautobahn über St. Marx zum Gürtel eine Fortsetzung erhält, wie es das Bundesstraßenbauprogramm für Wien vorsieht.

Zu dem Vorwurf, die vorgelegten Studien seien unvollkommen, sagt der Referent, daß nur ein sehr kleiner Ausschnitt der gesamten Untersuchungsergebnisse vorgelegt werden konnte. Eine Reihe von Trassen sei bereits im generellen Projekt vorhanden.

Wie Stadtrat Dkfm. Dr. Maria Schaumayer sagte, wurden tatsächlich acht Stadtmodelle durchgerechnet. Davon wurden jedoch vier herausgegriffen, weil sie Grenzwerte bieten und daher besonders aufschlußreich sind.

Es ist richtig, daß der Westbahnhof an das Grundnetz nicht radial angeschlossen ist. Der Westbahnhof ist aber kein Symbol für den Westverkehr. Für den Berufs-Einpendelverkehr spielt der Westbahnhof eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle. Beim Bahnhof Hütteldorf strömen beispielsweise 5.000 Fahrgäste nach Wien ein, beim Südbahnhof die meisten, nämlich 27.000, am Westbahnhof dagegen nur 2.000.

Zum Trassenvorschlag von GR. Dr. Strunz bemerkt der Redner, dies werde natürlich ebenso überprüft werden wie alle anderen Anregungen auch. Bezüglich der Schaffung von Arbeitsplätzen im 22. Bezirk stellt Dipl.-Ing. Engelberger fest, daß in diesem Gebiet von vornherein nicht nur die Schaffung von Wohnplätzen, sondern auch von Arbeitsplätzen vorgeschlagen wurde.

Abschließend erteilt Bürgermeister Marek Senatsrat Dipl.-Ing. Pins (Verkehrsbetriebe) das Wort. Der Redner führt aus:

"Fixpunkte ("Zwangspunkte") in den Netzplanungen: Selbstverständlich waren solche Fixpunkte zu berücksichtigen, so die Bahnhöfe Wasserleitungswiese und Erdberger Mais sowie die Hauptwerkstätte. Es war nicht leicht, im Stadtgebiet so große Areale zu finden. Als Standort für die Hauptwerkstätte wurde das Gebiet im Anschluß an den Zentralfriedhof deshalb gewählt, weil es leicht zu erschließen ist, Bahnanschluß besitzt und erweiterungsfähig ist. Außerdem wurde es uns von der Stadtverwaltung zugewiesen, weil es für Wohnzwecke weitgehend ungeeignet ist. Das gleiche trifft im Fall der Wasserleitungswiese und des Erdberger Mais zu.

Autobus-Querverbindungen: Es wird ganz allgemein notwendig sein, den Straßenbahn- und Autobusverkehr dem U-Bahn-Netz anzupassen. Das heißt, daß eine Umorientierung erfolgen wird. Dazu gehört auch die Autobus-Querverbindung über die Raxstraße-Bitterlichgasse, ebenso eine Autobuslinie entlang der Vorortelinie. Gegenwärtig sind wir intensiv damit befaßt, Autobusverbindungen zwischen dem Friedrich Engels-Platz und der Stadtbahnstation Nußdorfer Straße sowie über die Brigittenauer Länder zum Pressehaus und weiter zur Stadtbahnstation Heiligenstadt vorzubereiten.

Trassenführung der U 3: Die Haupteinfallstore für den Straßenbahnverkehr zur Inneren Stadt sind in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit: Schottentor, Bellaria und das Gebiet um die Oper.

Das ist der Grund dafür, daß man Schottentor und Bellaria möglichst rasch an die U-Bahn anbinden und die stärksten frequentierte Straßenbahnlinie, die Linie 49 durch die U 3 ersetzen will.

Grundlagen der gesamten Voruntersuchungen: Diese Grundlagen waren die Wochenkartenzählung im Jahr 1955 und die Ergebnisse der letzten Personenstandsaufnahme von 700.000 Haushalten. Durch Querschnittszählungen wurden diese Ergebnisse alljährlich auf den neuesten Stand gebracht und schließlich den Computern eingespeist.

Berufsverkehr: Dabei handelt es sich um die umfangreichste Verkehrsart, die nur noch vom Verkehr nach Stadionveranstaltungen und vom Allerheiligenverkehr übertroffen wird. Dazu kommt, daß der Berufsverkehr - rund 440.000 Fahrten täglich allein mit Wochenkarten - auf je zwei Stunden in der Früh und am Abend konzentriert ist. Deshalb ist es klar, daß man sich bei allen Untersuchungen zunächst mit dem Berufsverkehr auseinandersetzen muß.

Wagenpark: Die Angleichung der Stadtbahnwagen an die U-Bahnwagen ist technisch nicht möglich. Die Ungleichheit der Stromarten verhindert die Schaffung eines einheitlichen Wagenparks. Der Strom wird bei der U-Bahn deshalb über eine Schiene abgegeben werden müssen, weil so große Stromstärken verwendet werden müssen, daß Drähte ausglühen würden. Gummiräder werden an den Wagen nicht angebracht werden, weil sich das als ungünstig erwiesen hat. Auch in Paris ist man offenbar bereits davon abgekommen, da bisher nur die Wagen von zwei Linien mit Gummirädern ausgestattet wurden. Diese Pariser Konstruktion ist übrigens recht eigenwillig und wurde bisher noch nirgends in der Welt nachgeahmt. Bei der Wiener U-Bahn werden Eisenräder mit Gummifederung verwendet werden, die ebenso wie die Wagenabfederung mit Gummi ein möglichst geräuscharmes Fahren ermöglichen. Mit solchen gummi-gefederten Rädern wurde übrigens jetzt schon auf der Zweierlinie der Anfang gemacht. Zur Frage der Polstersitze stellt der Redner fest, er hoffe, daß man damit keine schlechten Erfahrungen machen wird. In Hamburg zum Beispiel werden die Polstersitze dauernd beschädigt.

Abschließend versichert der Redner, daß die Anregungen, die in der Diskussion gemacht wurden, bei der weiteren Arbeit mitverwendet werden.

Bürgermeister Bruno Marek stellt vor der Abstimmung fest, daß die heutige Besprechung dieses sehr bedeutenden Projektes sehr fruchtbar war. Die Fachreferenten haben die Grundlage für eine äußerst sachliche und interessante Debatte gegeben. Ihnen und den Stadträten Dr. Maria Schaumayer und Kurt Heller ebenso wie den 18 Debattenrednern sagte der Bürgermeister herzlichen Dank.

Empfehlungen einstimmig zur Kenntnis genommen

Bei der Abstimmung wird der Antrag, die Empfehlungen der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission vom 14. September 1966 an den Gemeinderat der Stadt Wien zum Thema: "Öffentlicher Verkehr", zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, einstimmig angenommen.

Der Antrag der SPÖ, die Empfehlungen an die Bundesregierung zu übermitteln, wird einstimmig den Gemeinderatsausschüssen für Bauwesen und für Städtische Unternehmungen zugewiesen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt. Bürgermeister Bruno Marek schließt die Sitzung.

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -