

# Rathaus - Korrespondenz

EIGENTÜMER, HERAUSGEBER, VERLEGER UND DRUCK:  
PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST DER STADT WIEN

PRESSEFORUM - A 1082 WIEN, 1, RATHAUSSTRASSE 1 - TELEPHON 42 800 DURCHWAHL, KL. 2971 - 2974, FS (7) 5662  
CHEFREDAKTEUR UND FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 11. Jänner 1969

Blatt 67

Stadtbaudirektor Prof. Koller zur Eröffnung des Gürtel-Tunnels  
=====

11. Jänner (RK) Bei der Eröffnungsfeier des Verkehrsbauwerkes Matzleinsdorfer Platz begrüßte heute früh Stadtbaudirektor Prof. Dr. Rudolf Koller die erschienenen Festgäste, an ihrer Spitze den Wiener Bürgermeister Bruno Marek. Mit dem Bürgermeister waren der Erste Präsident des Wiener Landtages, Dr. Wilhelm Stemmer, die Vizebürgermeister Felix Slavik und Dr. Heinrich Drimmel, der Zweite und Dritte Präsident des Wiener Landtages, Karl Mühlhauser und Maria Hlawka, die zuständigen Ressortstadträte Kurt Heller und Dr. Maria Schaumayer, die Stadträte Hans Bock, Dr. Otto Glück, Dkfm. Alfred Hintschig, Maria Jacobi, Hubert Pfoch, Dr. Pius Prutscher, Gertrude Sandner und Reinhold Suttner erschienen. Außerdem hatten sich zahlreiche Abgeordnete zum Nationalrat, der Wiener Magistratsdirektor Dr. Rudolf Ertl, viele Mitglieder des Wiener Gemeinderates und der Bezirksvertretungen eingefunden.

Der Stadtbaudirektor begrüßte auch Vertreter der Aufsichtsbehörden der Österreichischen Bundesbahnen und des Bundesheeres sowie alle an dem Bauvorhaben bei Planung und Ausführung Beteiligten. Schließlich begrüßte Prof. Koller die Festgäste aus dem In- und Ausland sowie alle Wienerinnen und Wiener, die durch ihre Anwesenheit bei der Eröffnung ihr Interesse an den großen Bauarbeiten der Bundeshauptstadt bekunden.

Er führte in seiner Begrüßungsrede unter anderem aus:

"Wir stehen heute etwas mehr als 2 Jahre nach der Verkehrsübergabe der unterirdischen Straßenbahnlinie 2 auf der Lastenstraße unmittelbar vor der Inbetriebnahme eines zweiten Abschnittes des unterirdischen Wiener Verkehrsnetzes der sich von unserem Standort entlang der Südbahn bis zum Südtiroler Platz und mit Abzweigungen in den 4. und 10. Bezirk in einer Gesamtlänge von rund 3,5 Kilometer erstreckt.

././

Aufbauend auf den Erfahrungen der Baustelle 'Lastenstraße' haben wir auch hier die Arbeiten mit der Herstellung der Tunnelwände von der Straßenoberfläche her begonnen und zwar sowohl nach dem Schlitzwandverfahren als auch mit Bohrpfehlwänden, die 12 bis 20 Meter tief in den Untergrund reichen. Die Aufteilung der beiden Systeme war nicht vorgeschrieben worden, sondern ergab sich aus der technisch und wirtschaftlich optimalen Lösung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten. Nach dem Schlitzwandssystem, welches am Wiedner Gürtel angewendet wurde, sind insgesamt 16.000 Quadratmeter Wände von 65 und 80 Zentimeter Stärke ausgeführt worden; im Baulos Margaretengürtel wurden die Tunnelwände aus Bohrpfehlen mit 90 Zentimeter Durchmesser gebildet. Die Gesamtlänge der auf der Baustelle hergestellten Pfehle ergäbe aneinandergereiht eine Länge von 66 Kilometer. Beide Baumethoden verbürgen neben ihren sonstigen Vorteilen durch unebene Tunnelwände eine weitgehende Eindämmung der Fahrgeräusche und verhindern unangenehme Luftwirbelbildungen im Tunnel.

Die Tunnelwandherstellung von der Straßenoberfläche her sicherte vielfach noch während der Errichtung der Wände die Möglichkeit, die verbleibende Straßendecke dem Verkehr zu überlassen.

Wenn trotzdem Klagen über Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit und insbesondere auch über deren Länge laut wurden, so muß daran erinnert werden, daß die Bahnhofsanlagen der Südbahn seit jeher schon dem Querverkehr vom 10. und 12. Bezirk zum Stadtzentrum und umgekehrt nur wenige Durchlässe offenließen und das nicht nur für den Oberflächenverkehr, sondern auch für die Unzahl an Großversorgungsleitungen unter der Erde, wie Wasser, Gas, Strom, Telephon, Kanalisation etc.

Es ist naheliegend, daß jede Bauführung an einem dieser Konzentrationspunkte - und gerade hier mußten verkehrsbedingt die großen unterirdischen Stationsanlagen mit ihren Umsteigemöglichkeiten und Fußgeherpassagen angelegt werden - besonders tief in den gewohnten Verkehrsablauf eingreifen und natürlich auch relativ lange Zeit in Anspruch nehmen mußte, war es doch notwendig, die ganze Zeit über nicht nur den Verkehr wenigstens der Straßenbahn und der Fußgeher sondern auch die Versorgung weiter Stadtteile mit Gas, Wasser, Strom und so weiter unbedingt aufrecht zu erhalten. Es würde zu weit führen, wollte man aufzählen, wieviele mehrfache Provisorien oft für die einzelnen Verkehrs- und Versorgungssparten erstellt werden mußten, die wochenlange Arbeit und Millionenbeträge erforderten. Die Stadt Wien hat also keine Kosten gescheut, um den Anrainern sowie den Verkehrsteilnehmern vermeidbare Schwierigkeiten und Behinderungen zu ersparen.

Der weitere Bau der Tunnel- und Haltestellen vollzog sich in der Reihenfolge: Erdaushub zwischen den Wänden sowie Ausrüstung der Tunnel, Inneneinrichtung und Ausstattung der Haltestellen.

Ich darf nicht verabsäumen, an dieser Stelle in Erinnerung zu bringen, welche Schwierigkeiten die Baustelle durch das von der Bergseite her andrängende Schichtenwasser zu bewältigen hatte und daß es vielfach notwendig war, parallel zu den Tunneln ausgedehnte Wasserfassungen zu errichten.

Die beengten Raumverhältnisse in der Wiedner Hauptstraße und die Notwendigkeit auch hier bergwärts des Tunnels die andrängenden Wasser abzufangen und abzuleiten, führten zur Erstellung eines Sonderbauwerkes entlang dem Tunnel, in dessen bergseitiger Wand das Drängewasser abgefangen wird und in dessen Innenraum Leitungen untergebracht wurden. Es verlaufen in diesem Kollektor ein Abwasserkanal, zwei Wasserrohre und mehrere Luftzu- und Ableitungen für die Haltestelle 'Laurengasse'. Weiterer Raum steht für Kabelverlegungen zur Verfügung.

Die fünf unterirdischen Haltestellen sind freundlich ausgestattet, hell beleuchtet, gut belüftet und in den Bedienungsräumen beheizt. Sie sind für die Fahrgäste der Straßenbahn von

beiden Seiten über Stiegen und Rolltreppen durch Passagen unter den Fahrbahnen erreichbar, die auch die gefahrlose Unterquerung der Straßen für die übrigen Passanten ermöglichen.

Alle diese Anlagen können heute dem Verkehr übergeben werden, lediglich zwischen Matzleinsdorfer Platz und Reinprechtsdorfer Straße wird noch an einem Abschnitt einer Fußgängerpassage gearbeitet. Ebenso im Gang sind noch die Arbeiten der Österreichischen Bundesbahnen zur Fertigstellung der Schnellbahnhaltestelle am Matzleinsdorfer Platz, mit deren Inbetriebnahme im Herbst dieses Jahres der Nahverkehrsknoten Matzleinsdorfer Platz seine volle Funktion erreichen wird.

Um dies zu ermöglichen, hat die Stadt Wien für die Vorfinanzierung dieser Arbeiten große Kosten übernommen. Ebenso wurden namhafte Beiträge der Gemeinde Wien für den Umbau der Südbahnbrücke zur Triester Straße geleistet, die nun kein Engpaß mehr, sondern ein weites einladendes Tor zum Süden der Stadt bildet.

Am Baulos Margaretengürtel wurde zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen ein Parkplatz für 160 Kraftfahrzeuge angelegt, über welchem sich in späteren Jahren eine Brücke hoch erheben soll, die in weitem Bogen die Gleisanlagen des Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofes überspannen und eine direkte Verbindung vom Gürtel zur Triester Straße und zur Autobahn Süd herstellen soll.

Möge dieses glücklich vollendete Werk, das wir in Ihre Hände legen, hochgeschätzter Herr Bürgermeister, wie alle anderen Bauwerke der Stadt Wien dem Wohle und Nutzen der Bevölkerung unserer Vaterstadt dienen! 'Glück auf'!"

Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz eröffnet  
=====

11. Jänner (RK) Heute vormittag eröffnete Bürgermeister Bruno Marek das Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz, welches nach viereinhalbjähriger Bauzeit fertiggestellt wurde und einen weiteren großen Schritt in dem Bestreben bedeutet, die gegenseitige Behinderung des Massenverkehrs und des Individualverkehrs auszuschalten. Bereits eine Stunde vor der offiziellen Eröffnung trafen sich die Vertreter der in- und ausländischen Presse mit den zuständigen Stadtsenatsmitgliedern Kurt Heller und Dr. Maria Schaumayer. Die Pressevertreter wurden in einem Sonderzug der Verkehrsbetriebe durch den Tunnel geführt.

Gesamtaufwand: 630 Millionen

Ohne jedes Zeremoniell - es gab nicht einmal einen offiziellen Spatenstich - hatten im August 1964 die Bauarbeiten begonnen. Der Wiener Steuerzahler hat für das gewaltige Verkehrsbauwerk den Betrag von rund 630 Millionen Schilling aufgebracht.

Nun ist die Trennung zwischen dem Straßenbahnverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr im Gebiet des neuen Verkehrsbauwerkes vollzogen. Die Kraftfahrer müssen sich allerdings noch etwa ein dreiviertel Jahr gedulden: Der Matzleinsdorfer Platz in seiner endgültigen Form wird ihnen erst zur Verfügung stehen, wenn die oberirdischen Gleiskörper entfernt und die neuen Fahrbahnen aufgebracht werden. Diese Arbeiten können natürlich erst in Angriff genommen werden, wenn der Straßenbahnverkehr in die zweite Ebene verlegt ist.

Tunnel für U-Bahn-Betrieb ausgelegt

Das Verkehrsbauwerk besteht im wesentlichen in einem zwei Kilometer langen Tunnel unter dem Gürtel, an den sich unter dem Matzleinsdorfer Platz und unter der Kliebergasse Tunnels für abzweigende Straßenbahnlinien anschließen. Einschließlich der Rampen ergibt sich damit eine Tunnellänge von 3,4 Kilometer. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß das gesamte Verkehrsbauwerk schon für den U-Bahnbetrieb ausgelegt ist:

Mit geringen Adaptierungen kann das Verkehrsbauwerk den U-Bahnbetrieb dienstbar gemacht werden.

#### Großes Straßenbauprogramm

Der Straßenbau umfaßt nicht nur jene Straßenzüge, in denen Tunnels für die Straßenbahn errichtet würden, also den Gürtel mit Matzleinsdorfer Platz, die Kliebergasse und die Wiedner Hauptstraße, sondern auch solche Straßenzüge, in die neue Straßenbahngleise eingebaut wurden, nämlich die Quellenstraße und die Knöllgasse im 10. Bezirk. Durch die Umlegung der Straßenbahn von der Triester Straße in die erste Parallelstraße, die Knöllgasse, war es möglich, die Triester Straße vorläufig zwischen Quellenstraße und Wienerbergstraße großzügig mit getrennten, dreispurigen Richtungsfahrbahnen auszubauen. Das Reststück zwischen Quellenstraße und Matzleinsdorfer Platz wird nach Aufnahme des unterirdischen Straßenbahnbetriebes in Angriff genommen werden.

Darüber hinaus können früher oder später auch weitere Straßen, in denen nach Aufnahme des unterirdischen Straßenbahnbetriebes die Gleise funktionslos geworden sind, neu ausgebaut werden. Es handelt sich hierbei um die Gudrunstraße im 10. Bezirk und die Reinprechtsdorfer Straße im 5. Bezirk.

#### Signalanlagen und Parkplätze

Am Gürtel wird der Bereich zwischen Südtiroler Platz und Flurschützgasse mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Der Gürtel erhält pro Fahrtrichtung drei, im Verflechtungsbereich westlich des Matzleinsdorfer Platzes (Fahrtrichtung zur Eichenstraße) und in der Gegenrichtung zwischen Flurschützstraße und Eichenstraße und weiter bis vor die Einfahrt in den Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof (gegenüber Leopold Ristergasse) vier Fahrspuren. Im Verlaufe des Gürtels sind signalgeregelte Kreuzungen mit der Eichenstraße, am Matzleinsdorfer Platz (für den Abbiegeverkehr) und mit der Kliebergasse vorgesehen. Zwischen den Gürtelhauptfahrbahnen wird gegenüber der Einmündung der Einsiedlergasse ein Parkplatz für zirka 160 Personenkraftwagen geschaffen.

Die Zu- und Abfahrt wird lichtsignalgeregelt über die Ein-siedlergasse erfolgen. Das Ausfahren ist auch in die Gürtel-hauptfahrbahn in Richtung Westbahnhof gestattet. Ein zweiter Parkplatz wurde westlich des Südtiroler Platzes errichtet. Hier können 56 Pkw untergebracht werden.

Am Gürtel werden die stadtseitigen Baumscheiben und die Nebenfahrbahn belassen. Diese Nebenfahrbahn wurde zwischen Schönburggasse und Kliebergasse beziehungsweise Kliebergasse und Hollgasse durch Schließen der Lücken des Grünstreifens an den Einmündungen der Querstraßen vollständig von der Hauptfahrbahn getrennt, wodurch eine Begleitstraße entstand, von der aus die radialen Straßen im vierten und fünften Be-zirk erreicht werden können. In der Gegenrichtung (stadt-außenseitig) ist zur Bedienung der Anrainer im Abschnitt Kliebergasse-Südtiroler Platz die Begleitstraße in ihrer jetzigen Form bestehen geblieben; in den übrigen Abschnitten wurde eine solche - wo erforderlich - geschaffen und durch Grünstreifen von der Hauptfahrbahn getrennt.

#### Der zweite Tunnel für die Tramway

Während die bautechnischen Anlagen des neuen USTRAB-Tunnels am Gürtel und die unterirdischen Haltestellen ein-schließlich der Innenausstattung vom Stadtbauamt durchge-führt wurden, fiel die Installierung der Streckenausrüstung für dieses Bauwerk den Verkehrsbetrieben zu. Der Gürteltunnel, der eines der größten Verkehrsbauwerke der Nachkriegszeit in Wien ist, wurde ja in erster Linie für die Verkehrsbetriebe errichtet, die damit einmal mehr dem Individualverkehr aus- und unter die Erde weichen.

Zur Streckenausrüstung gehören Gleis- und Fahrleistungs-analgen, Signal- Sicherungs- und Kraftanlagen. Bei den Gleis-anlagen wurde, wie schon auf der Tunnelstrecke Lastenstraße, ein Querschwellenoberbau mit Vignolschienen in Schotterbettung verwendet. Damit ist zu gleicher Zeit die Gewähr gegeben, daß sich mit geringen Änderungen dieser Oberbau auch für eine künftige U-Bahn verwenden läßt. Das verwendete System gestat-tet aber auch im Gegensatz zu üblichen Ausführungen eine

Regulierung der Spurweite und der Rillenweite bei Leitschielenkonstruktionen, wodurch die Erhaltungskosten gesenkt werden können.

Im Bereich des Gleisdreiecks Matzleinsdorfer Platz wurden die Schienen durch Gummizwischenlagen elastisch gelagert, beim Südtiroler Platz wurden beim Vignoloberbau Halbschwellen angewandt, die in elastischen Gummiwannen liegen. Diese Sonderform hat man gewählt, um einerseits die örtlich erforderliche niedrige Bauhöhe zu gewinnen, andererseits um eine besondere Schalldämmung zu erreichen.

#### Wiener Spezialität: Weichenverriegelung

Im Bereich dieses Gleisdreiecks haben die Verkehrsbetriebe übrigens eine kleine Schienensensation in eigenem Bereich geschaffen: Eine verriegelbare Weiche für die Rillenschiene! Bei Vollbahnen sind derartige Systeme bekannt, für Straßenbahnschienen jedoch bedeuten sie in vorliegender Form ein absolutes Novum.

Die Fahrleitung wurde in einem modernen elastischen System errichtet, das einen geringen Verschleiß garantiert. Gleichrichterstationen, die von den E-Werken in den einzelnen Haltestellen errichtet wurden, versorgen jeweils das Gebiet beiderseits der Haltestellen und auch beim Ausfall einer Gleichrichterstation wird es keinen toten Fahrdraht geben: Die Nachbarstation springt automatisch ein.

Beleuchtet wird der Tunnel in der bekannten Weise durch Leuchtkörper an den Wänden in Abständen von 10 Metern und mittels der besonderen Einfahrtszonenbeleuchtung an den Ein- und Ausfahrten, die den Fahrern den Übergang ins Helle bzw. Dunkle erleichtern sollen. Die Bahnsteige selbst werden mit einem Leuchtstoffröhrenband erhellt. Die gesamte Beleuchtung kann übrigens bei Gebrechen in der Zuleitung von einem Benzinstromaggregat her gespeist werden. Das ganze geht selbstverständlich automatisch.

Die Bahnsteige untereinander sind mit Betriebstelefonen verbunden, und Lautsprecheranlagen stehen allenthalben dafür bereit, im Bedarfsfall Verlautbarungen durchgeben zu können.



Auch bei den Signalen etwas Neues

Die Signalanlage im Gürteltunnel weist ebenfalls gegenüber dem vor der Lastenstraße her bekannten System in Novum auf; An den Gleisverzweigungen Matzleinsdorfer Platz und Kliebergasse werden erstmals rein eisenbahntechnische Sicherungen den Straßenbahnbetrieb überwachen.

Halbautomatische Stellwerke die ohne Personal arbeiten und nur durch die Züge beeinflusst werden, gewährleisten ein Höchstmaß an Sicherheit. So wird zum Beispiel die Gleisfreimeldung mit Hilfe kurzer elektronischer Frequenzkreise erfolgen. Verständlich wird dieser technische Aufwand, wenn man bedenkt, daß im Gleisdreieck in den Spitzenzeiten stündlich etwa 140 Züge durchfahren! Computerähnliche Geräte in den beiden Stellwerken speichern sozusagen die Anmeldung der vor den Weichen stehenden Züge und geben ihnen unter Ausnutzung einer Maximalanzahl gleichzeitig möglicher Fahrten die entsprechenden Signale. Von der zentralen Betriebsleitstelle aus kann man im Störfall Korrekturkommandos an die Anlage durchgeben, sodaß der Betrieb nicht unterbrochen wird.

2000 Mann und 1.700 Tonnen

Nicht weniger als 2.000 Fahrer, Schaffner, Werkstättenbedienstete und Kontrollorgane wurden zur Bewältigung der künftigen Tunnelfahrten seit November von den Verkehrsbetrieben eingeschult. Insgesamt fünf Betriebsbahnhöfe "hängen" am Tunnel, in dem einschließlich der neuverlegten oberirdischen Strecken, nicht weniger als 1.700 Tonnen Schienen verlegt sind. Auf allen Linien der Tunnelstrecke werden ausschließlich Züge mit selbstschließenden Türen eingesetzt, also am 6er, 18er, 62er und 65er. Mit Ausnahme des 18ers haben diese Züge auch schaffnerlose Beiwagen.

Bürgermeister Marek bei der Eröffnung des Gürteltunnels:

"Mehr Freizeit durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse!"  
=====

11. Jänner (RK) In seiner Eröffnungsansprache bei der Nordrampe des neuen Verkehrsbauwerkes Matzleinsdorfer Platz bezeichnete Bürgermeister Bruno Marek den Gürteltunnel als "das umfangreichste Verkehrsbauwerk, das seit Kriegsende im Auftrag der Bundeshauptstadt errichtet wurde". Nach der endgültigen Fertigstellung würden alle Verkehrsteilnehmer wie auch die Bewohner der umliegenden Gegend reichlich für die Unannehmlichkeiten und Behinderungen entschädigt sein, die bei einem solchen Baugeschehen unvermeidlich auftreten.

Der Bürgermeister führte unter anderem aus: "Mit der Inbetriebnahme dieses Großbauwerkes steht Wien nicht am Ende seiner Sorgen für den Gesamtverkehr in unserer Stadt. Am Beginn der Motorisierungswelle sahen die Verkehrsfachleute ihre erste Aufgabe darin, das Augenmerk den überbelastetsten Punkten des Straßensystems, nämlich den Kreuzungsbereichen zuzuwenden. Schon damals galt als oberster Grundsatz, der auch in aller Zukunft Gültigkeit haben wird, das Stadtbild nicht dem Verkehr zu opfern und den Fußgängern als schwächsten Verkehrsteilnehmern ein Maximum an Schutz und Sicherheit zu gewährleisten. Nach diesen Leitsätzen, für deren Realisierung unsere hervorragenden Techniker ihr ganzes Wissen und Können einsetzten, wurden die bisherigen Verkehrsbauwerke gestaltet.

Besonders möchte ich hervorheben, daß in den letzten 6 Jahren die Zahl der Kraftfahrzeuge in Wien um zirka 100.000 zugenommen hat, was einer Steigerung von fast 50 % entspricht. Diese enorme Zunahme der Motorisierung veranlaßte unsere Verkehrstechniker immer mehr zu Linien- und Netzlösungen überzugehen. Es wurde ein übergeordnetes Straßennetz, bestehend aus Autobahnen, Schnellstraßen und Hauptverkehrsstraßen geplant, welches in wesentlichen Teilen bereits ausgeführt und zum Teil noch in Ausführung begriffen ist. An neuralgischen Verkehrspunkten schien es zweckmäßig, die Straßenbahn unter der Erdoberfläche zu verlegen. So entstand bis zum Oktober 1968 die Unterführung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Secession und

Universitätsstraße und das heute dem Verkehr zu übergebende Bauwerk.

Bei dem heutigen Festakt rufe ich in Erinnerung, daß im vorigen Jahr der Wiener Gemeinderat einen Beschluß von weitreichender Bedeutung gefaßt hat: den Ausbau des U-Bahnnetzes. Wenn dieses in der Geschichte Wiens bisher größte Bauvorhaben ausgeführt sein wird, werden in Wien völlig neue Verkehrsverhältnisse entstehen. Verkehrsflächen können in einer historisch gewachsenen Stadt wie es in Wien der Fall ist, nicht in unbegrenztem Maße vergrößert werden. Einmal mehr möchte ich mich dazu bekennen, die Atmosphäre und das Stadtbild unseres Wien zu erhalten, wobei es mir unbedingt erforderlich scheint, alles zu unternehmen, eine Brücke zwischen dem unter Aufrechterhaltung dieses Grundsatzes Möglichem und den Notwendigkeiten der Zukunft zu schlagen.

Für das Grundnetz der zurzeit vorgesehenen U-Bahn, einschließlich der umgebauten Wiental-Doanukanallinie der Stadtbahn ist eine Betriebslänge von rund 38 Kilometer vorgesehen. Für dieses Großprojekt muß - die Anschaffungskosten für den Fahrpark eingeschlossen - mit einem Gesamtaufwand von rund siebeneinhalb Milliarden Schilling gerechnet werden. Wenn ich als Vergleich zu dieser Zahl anführe, daß die Ausgaben im heurigen Wiener Budget mit etwas über 13 Milliarden präliminiert sind, dann erst können Sie, meine Damen und Herren, ermessen, welche immense finanzielle Leistung dies bedeutet. Bereits während der im Dezember abgewickelten Budgetdebatte wurde die Öffentlichkeit über das Verhandlungsergebnis zwischen Vizebürgermeister Felix Slavik und Finanzminister Prof. Dr. Koren bezüglich einer finanziellen Beteiligung des Bundes am U-Bahnbau der Bundeshauptstadt in Kenntnis gesetzt.

Lassen Sie mich aber wiederum zum heutigen Anlaß zurückkehren: Diese Straßenbahnunterführung wurde ebenso wie die in der Lastenstraße projektiert, daß sie mit relativ geringfügigen baulichen Änderungen zu gegebener Zeit für das U-Bahnnetz Verwendung finden können. Für die Lastenstraße gilt das schon in naher Zukunft, da der Ausbau der Linie U 2 zwischen Ringturm und Karlsplatz im ersten Bauabschnitt enthalten ist. In den

kommenden Monaten des Neuen Jahres soll die Ausschreibung für diesen Bauabschnitt der U-Bahn erfolgen, der sich in der Linie U 1 von der Paulanergasse über den Karlsplatz bis vor den Stephansplatz erstreckt. Unter der Voraussetzung, daß alle rechtlichen Fragen mit den Grund- und Hauseigentümern, deren Gebäude durch die U-Bahn unterfahren werden müssen, geregelt werden, ist bei jährlichen Bauraten von zirka einer halben Milliarde Schilling zu rechnen, daß der Betrieb der Linie U 1 auf der Strecke Reumannplatz - Stephansplatz im Jahre 1976, auf der Strecke Reumannplatz - Praterstern, 1977 auf der Linie U 2 vom Ringturm zum Karlsplatz 1978 und auf der Linie U 4 von Hütteldorf nach Heiligenstadt und Donaukanallinie 1980 aufgenommen werden kann.

Meine Damen und Herren! Es wird für Sie sicherlich von einigem Interesse sein, die Kosten dieses 2,4 Kilometer langen Tunnelbauwerkes zu erfahren: Zusammen mit den notwendigen Änderungen an den Straßenzügen sowie für Straßenbauten in den angrenzenden Bereichen des 4., 5., und besonders des 10. Bezirkes, wurden mehr als 630 Millionen Schilling aufgewendet. Der Gesamtentwurf für das Projekt Matzleinsdorfer Platz und Gürtel mit Ausführungsplänen und Statik stammt von dem Wiener Zivilingenieur Dr. Wycital, die architektonische Ausgestaltung der Haltestellenbereiche waren den Architekten Professor Euler und Thurner anvertraut. Es ist mir unmöglich, alle mit dem Bau befaßten Unternehmungen namentlich zu nennen, wohl aber kann ich namens der Stadtverwaltung allen Firmen, sowie ihren Ingenieuren, Meistern, Polieren, Angestellten und Arbeitern herzlich Dank sagen, für die gute Arbeit, die von allen hier geleistet wurde. Ebenso danke ich herzlichst den Dienststellen des Magistrates und der Wiener Stadtwerke, an der Spitze Frau amtsführende Stadtrat Dkfm. Dr. Maria Schaumayer. In diesen Dank schließe ich ein die Polizei, die Bezirksvorsteher und deren Stellvertreter sowie die Mitglieder der Bezirksvertretungen, die sich alle mit großem Können und großem Verständnis und unermüdlichem Eifer für das Bauwerk und seine Fertigstellung eingesetzt haben.

Ehe ich dieses große Verkehrsbauwerk seiner Bestimmung übergebe, ist es mir ein aufrichtiges Bedürfnis im eigenen Namen sowie namens der Wiener Stadtverwaltung zwei Männern ganz besonderen Dank auszusprechen, deren Initiative und unermüdliches, jahrelanges Bemühen hier heute ihre Krönung erfährt.

Amtsführender Stadtrat Kurt Heller hat nicht nur die Vorarbeiten dieses Projektes ganz entscheidend beeinflusst, sondern er hat darüber hinaus neben seinem umfangreichen Aufgabenbereich, in der für ihn typischen, dynamischen Art seine ganze Energie dafür aufgewendet, daß nicht nur exakt, sondern raschest die Arbeiten vorangetrieben wurden. An seiner Seite fand er, jederzeit mit Rat und Tat bereit, einen Mann, der ebenfalls unser aller Wertschätzung genießt und der stets unter Hintanstellung seiner persönlichen Interessen sein ganzes Wissen und umfangreiches Können in den Dienst der Stadt Wien stellt: Stadtbaudirektor Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Koller.

Nochmals Herrn Stadtrat Heller, Herrn Stadtbaudirektor Koller mein herzlichster Dank.

Wenn ich nun dieses Großbauwerk am Margaretener und Wiedner Gürtel seiner Bestimmung übergebe, dann in der festen Überzeugung, daß dadurch in einem Teil unserer Stadt wiederum eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation geschaffen werden konnte, Diese Regelung wird nicht nur den in den angrenzenden Bezirken Wohnenden, sondern auch allen jenen unserer Mitbürger, die über diesen Verkehrsknoten zu ihren Arbeitsplätzen fahren müssen, mehr Freizeit bringen: nämlich durch die Verkürzung der Fahrzeiten von und zu ihren Arbeitsstätten. Es kann daher gesagt werden, daß damit wieder ein wesentlicher Beitrag geleistet wurde, das Leben und den Aufenthalt in unserem Wien angenehmer zu gestalten - dies zum Vorteil jedes einzelnen, zum Vorteil unserer Gemeinschaft."

Schulkinderbus für Invalidensiedlung  
=====

11. Jänner (RK) Für die Schulkinder der Invalidensiedlung in Essling wird es ab Montag, dem 13. Jänner, eine kleine Erleichterung auf dem täglichen Schulweg geben: Die Wiener Verkehrsbetriebe führen, um den Kindern den morgendlichen Schulweg auf dem eineinhalb Kilometer langen, zumeist noch im Nebel und Dunkel liegenden sogenannten Telephonweg zu "entschärfen", einen Kurs der Linie 25 bis in die Invalidensiedlung. Die Linie verkehrt normalerweise zwischen dem St. Wendelinplatz und Neu Essling.

Durch den neueingeführten Sonderkurs, der um 7.30 Uhr in der früh und ausschließlich an Schultagen geführt wird, kann jenen kleinen Wienern, die die Volksschule in Breitenlee bzw. die Hauptschule in Kagran besuchen, ein bißchen geholfen werden.

- - -

Faschingsempfang im Festsaal des Rathauses  
=====

11. Jänner (RK) Heute vormittag gab die Stadt Wien für die Teilnehmer an der Hofburg-Redoute einen Empfang im Festsaal des Wiener Rathauses. Bürgermeister Bruno Marek als Gastgeber war mit Vizebürgermeister Felix Slavik und den Stadträten Gertrude Sandner und Reinhold Suttner erschienen. Unter den prominenten Gästen des Empfanges, für den der Präsident der Wiener Faschingsgesellschaft, Generaldirektor Ing. Giurea, dankte, waren auch Altbundeskanzler Dr. Alphons Gorbach, der Vorsitzende der SPÖ, Abgeordneter Dr. Bruno Kreisky, der Innsbrucker Bürgermeister Dr. Lugger sowie Marika Rökk und der aus dem Fernsehen bekannte Nürnberger Staatsanwalt Hans Sachs.

Im Verlaufe des beschwingten Empfanges, der bis in die späten Nachmittagsstunden dauerte, erhielt Bürgermeister Bruno Marek zusammen mit Altbundeskanzler Dr. Alphons Gorbach den "Bundesverdienstorden" der österreichischen Faschingsgilden.

- - -