



Samstag, 6. März 1976

Blatt 439

Heute in der "Rathaus-Korrespondenz":

Kommunal:
(rosa)

Gratz über Verkehrsbauten: Die Wohngebiete
entlasten
Bau der Traisenbrücke bis 1980

Kommunal
international:

U-Bahnen in Europa

Chef vom Dienst: 42 800/2971 (Durchwahl)
von 7.30 bis 19.30 Uhr, Sa. 10 bis 17 Uhr, So.
14 bis 17 Uhr, übrige Zeit: Tonband

k o m m u n a l :

=====

gratz ueber verkehrsbauten:

die wohngebiete entlasten

1 wien, 6.3. (rk) mit den vordringlichen grossprojekten zur verbesserung der verkehrsverhaeltnisse in wien befasste sich buergermeister leopold g r a t z in seiner rundfunksendung am samstag. er verwies darauf, dass berechnigte wuensche auf diesem und auf anderen gebieten nur dann erfuehrt werden koennen, wenn die noetigen geldmittel dafuer vorhanden sind. nur die erhoehung der mineraloel- und der kraftfahrzeugsteuer ermoeglicht es, notwendige verkehrspojekte rascher zu verwirklichen. schweren herzens habe er deshalb dieser erhoehung zugestimmt.

gratz verwies auf die suedumfahrung wiens, die durch die verbindung zwischen der westautobahn und der suedautobahn geschaffen wird, und auf die geplante strasse entlang der donau. diese beiden wichtigen strassen werden den verkehr in den angrenzenden bezirken spuerbar entlasten. das wird sowohl den verkehrsteilnehmern wie den bewohnern dieser gebiete zugute kommen. die beschleunigte fertigstellung der suedumfahrung ermoeglicht es auch, die plaene fuer die umstrittene schnellstrasse durch hietzing in die schublade zu legen.

als sehr wichtig bezeichnete gratz den bau der fuenften donaubruecke. er wandte sich gegen die schauermaerchen, dass diese bruecke auch den bau einer autobahn durch die wohngebiete der brigittenau zur folge haben werde. im anschluss an die traisenbruecke sind keine strassenbauten erforderlich. sollte sich in fernerer zukunft ergeben, dass man eine leistungsfaeheige strasse durch die brigittenau braucht, muesste sie unbedingt unterirdisch in einem tunnel gefuehrt werden.

natuerlich hat die verbesserung des oeffentlichen verkehrs groesste bedeutung, betonte gratz. in zwei jahren werden die ersten u-bahn-linien in betrieb gehen, 1981 wird das u-bahn-grundnetz fertig sein. schon jetzt muessen aber der weitere ausbau der u-bahn geplant und die finanzierung gesichert werden. wichtig ist auch die verbesserung des schnellbahnverkehrs, wobei der viergleisige ausbau

der schnellbahn nach liesing, der bau der station in der grossfeldsiedlung und die schnellbahn nach schwechat vorrang haben.

die strassenbahn behaelt daneben ihre bedeutung. neben der bereits begonnenen verlaengerung der linie 25 in die grossfeldsiedlung, der schrittweisen durchfuehrung des beschleunigungsprogramms und verschiedenen kleineren verbesserungen ist der bau einer linie von der philadelphiabruecke zu den neuen wohngebieten im sueden vordringlich.

gratz sagte, er sei ueberzeugt davon, dass die autofahrer trotz der aufrufe zu protesten verstaendnis dafuer haben, dass mit der aufbringung der noetigen mittel fuer raschere verkehrsverbesserungen nicht andere bevoelkerungsgruppen, etwa die kinder oder die pensionisten, belastet werden koennen. (sti)

++++

k o m m u n a l i n t e r n a t i o n a l :

=====

u-bahnen in europa

budapest 77 kilometer im jahr 2000 - moskau hat 160 kilometer
muenchen 19 kilometer

2 wien, 6.3. (rk) die bewohner der ungarischen metropole werden um die jahrtausendwende insgesamt 77 kilometer im untergrund, mit vier linien der budapester metro, zuruecklegen koennen: das sieht ein konzept des ungarischen komitees fuer technische entwicklung vor. ein teil dieses programms wurde bereits verwirklicht. so ist seit einiger zeit die ost-west-linie in betrieb, der erste teilabschnitt der zweiten metro-linie - vom verkehrsknotenpunkt deakplatz im zentrum zum nagyvarad-platz - soll noch heuer dem verkehr uebergeben werden. 1985, nach der endgueltigen fertigstellung, wird die gesamtlaenge dieser verkehrsader 20,7 kilometer betragen, stueendlich 31.680 menschen koennen damit befoerdert werden. das entspricht der kapazitaet der wiener u-bahn in den achtziger jahren: die drei jetzt im bau befindlichen beziehungsweise teilweise fertiggestellten linien u 1, u 2 und u 4 werden nach dem vollstaendigen ausbau eine gesamtlaenge von 25,5 kilometer haben, die anlagen sind so konzipiert, dass sie pro stunde und richtung bis 40.000 passagiere befoerdern koennen.

den moskauern stehen dagegen bereits 160 unterirdische bahnkilometer mit mehr als hundert stationen zur verfuegung. allein im rahmen des vergangenen fuenfjahresplanes waren neue strecken von 27 kilometer laenge gebaut worden und nun, mit beginn des neuen fuenfjahresplanes, entsteht im osten der sowjetischen hauptstadt ein neuer zweielf kilometer langer streckenabschnitt. diese neue linie durchquert die oestlichen industriebezirke. um acht kilometer wird die bereits bestehende kalushsker-rigaer-linie verlaengert: damit werden grosse neubauegebiete moskaus an das u-bahn-netz angeschlossen. weitere bedeutende metro-bauten sind die errichtung der station "gorkowskaja" im stadtzentrum und der bau eines 14 kilo-

./.

meter langen streckenabschnitts vom stadtzentrum zu den neubau-
gebieten im sueden.

muenchen besitzt heute, elf jahre nach beginn des u-bahn-baus,
19 kilometer benuetzbare u-bahn-strecke. seit viereinhalb jahren
wird an der fertigstellung der rund 16 kilometer langen linie vom
scheidplatz ueber den hauptbahnhof nach perlach gearbeitet. ausser-
dem werden die 3,3 kilometer lange u-bahn-linie west (hauptbahnhof-
rotkreuzplatz) und die 10,2 kilometer lange linie 5/9 von
laim nach bogenhausen errichtet.

bei den roemern geht es langsamer: vor elf jahren wurde der
erste spatentwurf fuer eine 14 kilometer lange u-bahn getan, die
dicht besiedelte vororte mit dem zentrum verbinden soll. nach zahl-
reichen verzoegerungen - buerokratische fehlentscheidungen ebenso
wie ueberraschende archaeologische funde - hoffen die stadtvaeter
nun auf eine fertigstellung der linie im jahr 1978. derzeit stehen
den roemern elf kilometer u-bahn - vom hauptbahnhof zum vorort eur -
zur verfuegung. sie stammen allerdings noch aus der zeit mussolinis.
(quellen: adn, sueddeutsche zeitung, reuter) (hs)

++++

k o m m u n a l :

=====

bau der traisenbruecke bis 1980

3 wien, 6.3. (rk) ein klares bekenntnis zum bau einer fuenften donaubruecke legte stadtrat ing. fritz h o f m a n n ab: die von der stadtentwicklung erzwungene notwendigkeit einer fuenften donaubruecke beziehungsweise zusaetzlicher querungsmoeglichkeiten der donau stehe ausser streit. umstritten sei die frage, wo, beziehungsweise in welcher weise dies geschehen soll. die vorschlaege einer verbreiterung der bestehenden nordbruecke oder floridsdorfer bruecke seien jedoch nicht zielfuehrend, weil die schaffung von sechs zusaetzlichen fahrspuren in diesen bereichen zu einer extremen buendelung des verkehrs fuehren wuerde, die dann nicht mehr bewaeligt werden koennte.

die verschiedenen alternativen zur traisenbruecke wurden von den planungsabteilungen eingehend geprueft, wobei man jedoch zu negativen ergebnissen gekommen sei. so ist etwa die belastung der adalbert stifter-strasse und des bereiches floridsdorf - am spitz schon heute so hoch, dass eine verbreiterung der floridsdorfer bruecke weder vom verkehrstechnischen noch vom standpunkt des umweltschutzes vertretbar ware. aehnliches gilt fuer die anschlussstellen der nordbruecke an beiden ufern der donau.

das bundesstrassengesetz 1971 sieht den bau einer fuenften donaubruecke in der verlaengerung der traisengasse vor. fuer diese loesung sprach sich auch die jury wettbewerb donaubereich aus. hofmann betonte gegenueber der "rathaus-korrespondenz", dass es die aufgabe der stadtplanung sei, fuer eine brueckenkonstruktion und namentlich fuer brueckenkoepfe zu sorgen, welche ein minimum an umweltbelastungen garantieren. obwohl fuer die naechsten jahrzehnte an keine verlaengerung der traisenbruecke durch den 20. bezirk gedacht ist, sei es notwendig, sich bereits jetzt gedanken ueber die umweltfreundlichste moeglichkeit einer weiterfuehrung zu machen. in diesem zusammenhang scheine der vorschlag einer tunnelfuehrung nach den heutigen erkenntnissen als die einzig vertretbare loesung. in den kommenden jahren wird der verkehr von und zur traisenbruecke

6. maerz 1976

'rathaus-korrespondenz'

blatt 445

ueber die ''verteilerschienen'' donauuferautobahn beziehungsweise handelskai gelenkt werden.

als termin fuer die fertigstellung der traisenbruecke nannte hofmann 1979 oder 1980. anschliessend muss die floridsdorfer bruecke generalsaniert werden. aufgrund letzter gutachten wird diese sanierung nicht vor dem genannten termin erforderlich. (ger)

++++