

Chef vom Dienst:  
42 800/2971 (Durchwahl)  
Montag bis Freitag 7.30 bis 19 Uhr,  
Samstag 10 bis 17 Uhr,  
Sonn- und Feiertag 12 bis 17 Uhr,  
übrige Zeit: Tonband

# rathauskorrespondenz

gegründet 1861



Verlags- und Informationsdienst (Mf 53), Rathaus, 3. Stiege, 1082 Wien, Redaktion: Rathaus,  
3. Stiege, 1082 Wien, Telefon 42 800/2971 Durchwahl, Telex 133240, Chefredakteur Dr. Rudolf Gerlich, Verlags- und Herstellungsort Wien,  
besetzt in der Helvetica 11 Punkt, Zeilenbreite 12,5 cm, ca. 70 Anschläge/Zeile. - Auf Recyclingpapier gedruckt

**Dienstag, 18. Oktober 1988**

**Blatt 2043**

**Heute in der „RATHAUSKORRESPONDENZ“:**

**Kommunal/Lokal:**

- Nora-Hittl-Hof im 13. Bezirk (2044)
- Brigittenau: Einbahn wird umgedreht (2044)
- Ausstellung über Schul-Aktivitäten zum Gedenkjahr 1988 (2045)
- Westausfahrt ab 24. Oktober wieder frei (2047/2048)
- Verkehrsbetriebe: 25 Linienverbesserungen im Jahr 1989 (2049-2053)
- Rund-um-Wien-Wanderweg lädt zur Herbstwanderung (2054)

**Bezirke:**

- Neue Flächenwidmung in Siebenhirten (2046)
- Abänderung des Flächenwidmungsplanes in Simmering (2046)

### **Nora-Hiltl-Hof im 13. Bezirk**

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) Die städtische Wohnhausanlage in Wien 13, Anton-Langer-Gasse 37, wird in „Nora-Hiltl-Hof“ benannt. Die offizielle Benennung erfolgt am Mittwoch, dem 19. Oktober, um 15 Uhr, im Rahmen einer kleinen Feier mit Wohnbaustadtrat Rudolf EDLINGER.

Dr. Nora Hiltl war Mittelschullehrerin in Wien, geriet jedoch bald in Konflikt mit dem NS-Regime und mußte aus den Schuldienst ausscheiden. Während der Nazi-Zeit war sie mehrmals in Haft. Von 1945 bis 1969 gehörte sie als Mandatarin der ÖVP dem Wiener Gemeinderat an. Von 1969 bis 1970 war sie Mitglied des Bundesrates. Nora Hiltl engagierte sich besonders in der Kultur- und Sozialpolitik. In den Nachkriegsjahren initiierte sie eine Reihe von Hilfsaktionen. Nach ihrer Pensionierung schloß sie 1975 ein Studium mit dem Dokortrat der Philosophie ab. Dr. Nora Hiltl starb am 2. Jänner 1979 in Wien. (Schluß) ger/rr

### **Brigittenau: Einbahn wird umgedreht**

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) In der Wohnstraße Greiseneggergasse im 20. Bezirk wird ab 20. Oktober die Einbahnführung umgedreht. Sie wird dann aus verkehrstechnischen Gründen von der Dammstraße in Richtung zur Hartlgasse befahrbar sein. Damit wird einem Wunsch der Bezirksvertretung entsprochen. (Schluß) roh/gg

### **Ausstellung über Schul-Aktivitäten zum Gedenkjahr 1988**

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) Über die zahlreichen Aktivitäten, die im Gedenkjahr 1938 — 1988 an Wiener Schulen durchgeführt wurden, informiert eine Ausstellung im Pädagogischen Institut, 7, Burggasse 14-16. Die Schau ist von Donnerstag, den 20. Oktober, bis Freitag, den 28. Oktober, wochentags von 8 bis 18 Uhr geöffnet.

Insgesamt hatten sich 48 Wiener Schulen mit den Ereignissen auseinandergesetzt. Ihre Aktivitäten werden nun einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert. Neben der Ausstellung findet eine Reihe von Diskussionen, Referaten und Gesprächen mit Wissenschaftlern und Betroffenen statt.

Die Ausstellung bildet den Schlußpunkt der Aktion „1938 — gedenken — denken — tun — 1988“, die das Projektzentrum am Pädagogischen Institut der Stadt Wien durchgeführt hat. Der Besuch ist ohne Anmeldung möglich, eine Führung kann unter der Rufnummer 92 62 22/22 DW vereinbart werden. (Schluß) red/rr

### **Neue Flächenwidmung in Siebenhirten**

Wien, 18.10. (RK-BEZIRKE) Für das Gebiet rund um den sogenannten Schellensee in Liesing-Siebenhirten ist ein neuer Flächenwidmungs- und Bebauungsplan vorgesehen. Damit sollen die kleinteilige Bebauungsstruktur, das ortsübliche Erscheinungsbild, die räumlich zusammenhängenden Hausgärten sowie alter Baumbestand gesichert werden. Überdies sollen die Grünlandbereiche als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel, Ländliches Gebiet und Erholungsgebiet mit Badehütten differenziert festgelegt werden.

Die Planänderung betrifft das Areal zwischen Halauskgasse, Kellerberggasse, Schellenseegasse, Auf der Schanz und Stadtgrenze. Der Planentwurf liegt vom 20. Oktober bis 17. November in der Magistratsabteilung 21, 1, Rathausstraße 14-16, 2. Stock, während der Dienststunden zur Einsicht und Stellungnahme öffentlich auf (Montag bis Freitag von 8 bis 15.30 Uhr, Donnerstag bis 17.30 Uhr). (Schluß) smo/gg

### **Abänderung des Flächenwidmungsplanes in Simmering**

Wien, 18.10. (RK-BEZIRKE) Ein bisher für den Straßenausbau vorgesehenes Areal in der Awarenstraße in Simmering wird aufgrund des nun vorliegenden „Generellen Projektes“ nicht mehr benötigt. Die freigewordene Fläche soll für den Ausbau der angrenzenden Hauptwerkstätte der Wiener Verkehrsbetriebe zur Verfügung gestellt werden.

Der Entwurf für diese Abänderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes liegt vom 20. Oktober bis 17. November während der Amtsstunden (Montag bis Freitag 8 bis 15.30 Uhr, am Donnerstag bis 17.30 Uhr) in der Magistratsabteilung 21, 1, Rathausstraße 14-16, 2. Stock, zur öffentlichen Einsicht und Stellungnahme auf. (Schluß) end/gg

## Westausfahrt ab 24. Oktober wieder frei

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) Wie Verkehrsstadtrat Johann HATZL im Pressegespräch des Bürgermeisters am Dienstag mitteilte, wird die Wiener Westausfahrt am **Montag, dem 24. Oktober, um 14 Uhr** für den Verkehr freigegeben und damit einen Monat früher als ursprünglich geplant wieder unbehindert befahrbar sein.

Bei der Generalinstandsetzung der Wiener Westausfahrt im Bereich zwischen St.-Veiter-Brücke und Knoten Auhof handelte es sich nicht zuletzt auf Grund der Gesamtlänge der Baustelle von mehr als 3,5 Kilometer sowie wegen der umfangreichen Verkehrsmaßnahmen um das größte Brückeninstandsetzungsvorhaben im Wiener Raum. „Die Verkürzung der Bauzeit war in Anbetracht der kompletten Instandsetzungsarbeiten durch konsequent ablaufende, ineinandergreifende Arbeitsschritte möglich“, sagte Hatzl dazu.

### Kosten

Für die Generalinstandsetzung der Wiener Westausfahrt waren auch umfangreiche Vorleistungen erforderlich, wie zum Beispiel der Neubau der St.-Veiter-Brücke über den Wienfluß im Herbst 1987, die Errichtung von Fußgängerersatzstegen etc.

- Neubau der St.-Veiter-Brücke: 11 Mio S
- insgesamt fünf provisorische Fußgängerstege: 2,5 Mio S
- diverse Verkehrsmaßnahmen  
(Lichtsignalanlagen, Bodenmarkierungen): 1 Mio S
- Generalinstandsetzung der Westausfahrt: 51 Mio S

### Technische Daten

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| • Vier Stützmauern                         |                       |
| Instandsetzung und teilweise Neuerrichtung | 650 m                 |
| • Zwei Kragtragwerke                       |                       |
| Instandsetzung bzw. Verstärkung            | 7.300 m <sup>2</sup>  |
| • Fünf Brückenobjekte                      |                       |
| Generalinstandsetzung                      | 10.200 m <sup>2</sup> |

### Bauzeit deutlich verkürzt

Als Gesamtbauzeit waren zehn Monate (Baubeginn war 8. Februar 1988), als Maximaldauer der Sperre waren neun Monate (23. Februar bis 22. November 1988) vorgesehen. Obwohl infolge unvorhersehbar gewesener Schäden der Bauumfang um fast 50 Prozent größer war als ursprünglich angenommen, konnte durch intensiven Arbeitseinsatz und entsprechende Koordinierung eine deutliche Verkürzung der Bauzeit erzielt werden.

So wurde der zirka 1,5 Kilometer lange Abschnitt zwischen St.-Veiter-Brücke und Hütteldorfer Brücke bereits am 25. August dem Verkehr übergeben. Im Anschluß daran wurde noch vor dem Schulbeginn die Guldenbrücke mit einem neuen Fahrbahnbelag versehen. Für den Restbereich werden die Arbeiten nunmehr am 24. Oktober abgeschlossen, und noch am gleichen Tag um 14 Uhr, also vor dem Einsetzen der Nachmittagsspitze, erfolgt die Verkehrsfreigabe. Damit wurde auch die Gesamtbauzeit trotz des wesentlich erhöhten Umfangs der Arbeiten um rund einen Monat unterschritten.

### Sonstige Maßnahmen

Im Zuge der Generalinstandsetzung der Westausfahrt wurden auch Arbeiten anderer Dienststellen durchgeführt. Größtes Vorhaben war die Errichtung einer Wendegleisanlage durch die Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe. Der Bauablauf war mit den Bauarbeiten der Magistratsabteilung 29

so abgestimmt, daß auch eine vorzeitige Fertigstellung der Wendegleisanlage erreicht werden konnte.

Außerdem wurde im Bereich von der Bruder mann gasse bis zum Bahnhof Hütteldorf der vorhandene überalterte Gasrohrstrang aus Gußrohren gegen solche aus Stahl getauscht.

#### **Anwendung neuer Techniken**

Erstmals auf Brückenobjekten im Wiener Raum wurde auf den beiden Brücken im Bereich Auhof eine Polyurethanspritzisolierung hergestellt, die vor allem für starkgliederte Oberflächen Verarbeitungsvorteile mit sich bringt.

Als eines der ersten Brückenbauwerke in Österreich wurden die drei Nikolai-Brückenobjekte stahlkugelgestrahlt. Diese Art der Oberflächenvorbereitung ist sehr umweltfreundlich, da die Arbeiten ohne Staubentwicklung vor sich gehen und das gesamte abgetragene Material in Containern entsprechend entsorgt werden kann. Dadurch gelangen keinerlei Chloride, Schwermetalle und ähnliches in die Umwelt.

Durch das Stahlkugelstrahlen beziehungsweise bei anderen Objekten durch Hochdruckwasserstrahlen mit dem derzeit größten mobilen Gerät Europas wurde eine Oberflächenvorbereitung der neuen und alten Betonteile durchgeführt, die eine bei weitem verbesserte Haftung der Feuchtigkeitsabdichtung bewirkt, als dies nach bisher üblichen Baumethoden der Fall war.

Die gesamten freibleibenden Betonflächen (Randbalken, etc.) im Bereich der instandgesetzten Objekte wurden mit einer dauerelastischen Beschichtung versehen. Dadurch können die zufolge der Umweltbelastung auftretenden Betonschäden minimiert, und die Lebensdauer der Betonteile kann wesentlich erhöht werden. (Schluß) pz/gg

Forts. von Blatt 2047

## **Verkehrsbetriebe: 25 Linienverbesserungen im Jahr 1989**

### **400 Millionen für Investitionen und Betrieb fehlten – Finanzierung durch Stadt Wien und Tarifierung**

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) Den Wiener Verkehrsbetrieben fehlten bei der Erstellung des Wirtschaftsplanes für das kommende Jahr 1989 rund 400 Millionen Schilling, die sie dringend für notwendige Investitionen, neue Straßenbahngarnituren und Autobusse, zur Erhaltung und weiteren Verbesserungen des hohen technischen und kundendienstlichen Standards benötigen. Dies bewirkte einerseits der Tarifstopp der letzten drei Jahre, während derer die Verkehrsbetriebe Tariflohn-Indexsteigerungen von über zehn Prozent „schlucken“ mußten, andererseits die in diesem Zeitraum erfolgte Erweiterung des Angebotes und die damit verbundenen erhöhten Betriebskosten — Einführung des Nachtautobusbetriebes, neue oder verlängerte Autobuslinien, Betriebszeitenverlängerungen wie etwa bei der U-Bahn, Anschaffung neuer, modernster Garnituren.

### **Mehr als die Hälfte aus dem Budget**

Um dieses Finanzierungsloch zu stopfen, gelang es bei den Budgetverhandlungen, eine faire Aufteilung zu erzielen, teilte Dienstag Verkehrstadtrat Johann HATZL mit: Mehr als die Hälfte des fehlenden Geldes soll die Stadt Wien zusätzlich zuschießen, nämlich genau 222 Millionen Schilling mehr als im Vorjahr, der Rest, rund 170 Millionen Schilling, soll über eine Tarifierung, die nach dem Zeitraum von drei Jahren längst notwendig wurde, hereingebracht werden.

Hatzl: „Dies ist weniger als die Mehrkosten, die jährlich durch die in den letzten drei Jahren durchgeführten Betriebsverbesserungen entstehen. Die Stadt Wien wird damit aus dem Budget insgesamt rund 3,7 Milliarden Schilling zuschießen. Dazu kommen noch die Bauraten für den Bau der neuen U-Bahn-Linien U 3 und U 6.“

In den Jahren 1986 bis 1988 wurden insgesamt 10,3 Milliarden Schilling aus dem Stadtsäckel, ohne U-Bahn-Bau gerechnet, für den öffentlichen Verkehr und damit für die Lebensqualität aller Wienerinnen und Wiener zur Verfügung gestellt.

Die Beförderungserlöse — rund 2,8 Milliarden jährlich — decken weniger als 60 Prozent der Betriebskosten oder, zum Vergleich, nur 85 Prozent des Personalaufwandes, der durch verschiedene Maßnahmen ohnehin schon auf ein Minimum gedrückt wurde. Alleine die Mindereinnahmen aus Sozialtarifen (Ermäßigungen) betragen pro Jahr 2,2 Milliarden Schilling.

In den Jahren 1985 bis 1988

- ist der Personalaufwand um 331 Millionen Schilling gestiegen,
- der Materialaufwand (800 Millionen im Jahr) um 22,4 Prozent,
- die Betriebskosten sind um 471 Millionen gestiegen,
- die Anschaffungspreise für Straßenbahngarnituren und Autobusse um fast 13 Prozent (eine Straßenbahngarnitur kostet etwa 21,5 Millionen, ein Gelenkbus etwa 3,8 Millionen Schilling),
- die Instandhaltungskosten durch Firmen um 9,3 Prozent,
- die Transportkosten im Auftrags- und Tarifgemeinschaftsverkehr um 15,9 Prozent.

Hingegen sind seit der letzten Tarifierung mit Jänner 1986 die Beförderungserlöse sogar geringfügig zurückgegangen, trotz steigender Fahrgastzahlen. Der Grund: immer mehr steigen auf die günstigeren Netzkarten um.

### **Leistungssteigerung trotz dreijährigem Tarifstopp**

Die Verkehrsbetriebe haben in den letzten drei Jahren eine Vielzahl von

Verbesserungen für ihre Fahrgäste verwirklicht. Ingesamt wurden in den letzten drei Jahren 2,6 Milliarden Schilling für Investitionen und betriebsverbessernde Maßnahmen aufgewendet.

So wurden unter anderem

- drei Tages-Autobuslinien und acht Nacht-Autobuslinien neu eingeführt (jährliche Kosten 25 Millionen Schilling),
- Betriebszeitverlängerungen bei allen drei U-Bahn-Linien, neun Straßenbahnlinien und sechs Autobuslinien durchgeführt (jährlich 30 Millionen Schilling),
- Linienverlängerungen bei zwei Straßenbahn- und fünf Autobuslinien (jährlich 33 Millionen),
- Intervallverdichtungen bei zwei U-Bahn-, 12 Straßenbahn- und 12 Autobuslinien durchgeführt,
- 39 Straßenbahn-Triebwagen, 35 Beiwagen, 48 Normalbusse, 41 Gelenkbusse und 23 Citybusse neu angeschafft (Kosten 1.047 Millionen),
- für das Bevorrangungsprogramm fast 200 Millionen Schilling ausgegeben.

#### Was planen die Verkehrsbetriebe für 1989?

Auch im kommenden Jahr, 1989, werden die Leistungen der Wiener Verkehrsbetriebe für ihre Fahrgäste nicht stagnieren, sondern weiter verbessert werden können. Dies ist allerdings nur durch die Erhöhung der Zuschüsse aus dem Budget sowie durch die Tarifierpassung möglich. 1989 wird eine neue U-Bahn-Linie, die U 6, in Betrieb gehen, was eine weitere Steigerung der Betriebskosten der Verkehrsbetriebe bewirken und eine Reorganisation des Oberflächenverkehrs notwendig machen wird. Außerdem müssen dafür zusätzlich neun Garnituren moderner c6-Beiwagen angekauft werden, um den Betrieb auf der U 6, die später ja bis Siebenhirten verlängert wird, zu ermöglichen. Kostenpunkt: 116 Millionen Schilling. Auch für den Betrieb der U 3, die ab 1991 fahren wird, sind schon zusätzliche Silberpfeile um zwei Milliarden Schilling in Produktion.

Für 1989 sind **25 wesentliche Linienverbesserungen** geplant:

- U 2, U 4 Verkürzung des Abendintervalles auf siebeneinhalb Minuten statt wie bisher zehn Minuten (ab Oktober 1989)
- „25“ Intervallverdichtung zur Frühspitze auf drei Minuten (bisher dreieinhalb Minuten) (ab Oktober 1989)
- „43“ Intervallverdichtung zur Abendspitze auf dreieinhalb Minuten (bisher vier Minuten) (ab Jänner 1989)
- „8 A“ Intervallverdichtung auf zehn Minuten (bisher 12 Minuten) (ab Oktober 1989)
- „14 A“ Normalbusse statt Stockbusse bei gleichzeitiger Intervallverdichtung (ab Jänner 1989)
- „17 A“ Linienverlängerung bis Stadtgrenze Unterlaa (ab Juli 1989)
- „24 A“ Intervallverdichtung zur Frühspitze auf sieben Minuten (bisher achteinhalb Minuten) (ab Jänner 1989)
- „31 A“ Intervallverdichtung zur Frühspitze auf vier Minuten statt fünf Minuten (ab Jänner 1989)
- „40 A“ Intervallverdichtung im Tagverkehr auf sechs Minuten statt acht Minuten (ab Jänner 1989)
- „41 A“ Früherer Betriebsbeginn (ab Jänner 1989)  
Betriebszeitverlängerung (Mai bis September) (ab Mai 1989)
- „51 A“ Betriebszeitverlängerung (ab Jänner 1989)
- „59 A“ Verlängerung zur Philadelphiabrücke (ab Oktober 1989)
- „64 A“ Verlängerung zum Schedifkaplatz (ab Oktober 1989)
- „67 A“ Betriebszeitverlängerung (ab Jänner 1989)
- „69 A“ Intervallverdichtung auf fünf Minuten (bisher sechs Minuten) (ab April 1989)
- „72 A“ Intervallverdichtung (ab März 1989)

Forts. von Blatt 2049

Forts. auf Blatt 2051

- „93 A“ Betriebszeitverlängerung (ab Jänner 1989)
- „33 B“ Betriebszeitverlängerung (ab Jänner 1989)
- „43 B“ Linienverlängerung nach Salmansdorf (ab Juli 1989)
- „46 B“ Intervallverdichtung (ab Mai 1989)
- „55 B“ Linienverlängerung bis Josef-Lister-Gasse (April 1989)
- „58 B“ Betriebszeitverlängerung (ab Jänner 1989)
- „95 B“ Linienverlängerung bis Pfalzgasse (Juni 1989)
- „146 B“ Intervallverdichtung (ab Mai 1989)

### Tarifanpassung unter den Indexsteigerungen

Grundsätzlich wird das jetzige Fahrkartensystem, das Dauerkunden im Tarif deutlich bevorzugt, auch weiterhin Gültigkeit behalten.

Die einzelnen Kategorien werden um Prozentsätze erhöht, die klar unter den Indexsteigerungen liegen. Um den mit dem Verkehrsverbund vereinbarten Kostendeckungsgrad zu erreichen, wäre eine Tarifierhöhung um mehr als 17 Prozent nötig gewesen.

Übrigens: Nur 0,5 Prozent der Fahrgäste benützen Fahrscheine mit „Einzelausgabezuschlag“, 8,8 Prozent Vorverkaufsfahrscheine, 23,5 Prozent Schülerkarten und die große Mehrheit von 63 Prozent Netzkarten.

**Wichtigste Merkmale der Tarifanpassung:** Die Einzelfahrt wird lediglich um einen Schilling teurer, es wird aber im Vorverkauf keine Einzelfahrscheine (bisher Fünferblock) mehr, sondern „Vier-Fahrten-Fahrscheine“ (Streifenkarte) um 56 Schilling geben. Die Monatsnetzkarte wird 410 (bisher 380) und die Jahresnetzkarte 4.100 (bisher 3.800) Schilling kosten. Dies bedeutet eine Erhöhung von umgerechnet rund einen Schilling pro Tag oder rund 40 bis 50 Groschen pro Fahrt. Als neue „Zuckerln“ im Tarifsystem werden eine 24-Stunden-Netzkarte und eine übertragbare Monatsnetzkarte eingeführt.

Der neue Tarif, der für mindestens zwei Jahre gültig bleiben wird, soll mit 2. Jänner 1989 in Kraft treten. Der entsprechende Vorschlag der Wiener Verkehrsbetriebe muß noch vom zuständigen Ausschuß für Verkehr und Energie und vom Wiener Gemeinderat behandelt werden.

Die **Jahresnetzkarte** wird ab 1989 4.100 Schilling und damit weiterhin soviel wie zehn Monatsnetzkarten kosten. Auch das günstige Zahlensystem — zehn Monate per Konto zahlen und 12 Monate fahren — wird aufrecht bleiben. Eine Fahrt kostet damit im Durchschnitt 4,30 Schilling. **Damit bleibt die Jahresnetzkarte auch gegenüber dem Auto die billigste Form der Beförderung. Achtung:** Bereits bezahlte Netzkarten, die mit dem Gesamtbetrag im Vorhinein einbezahlt wurden, bleiben ohne Aufzahlung bis zum Ende der Gültigkeitsdauer gültig, die monatlichen Abbuchungen vom Konto erhöhen sich bei Jahresnetzkarten mit der Monatsrate für Jänner 1989 auf 410 Schilling.

Die **Wochennetzkarte** wird sich von 106 auf 116 Schilling (für Lehrlinge von 53 nur auf 57 Schilling) erhöhen. **Die Gültigkeit wird bis Montag der Folgewoche neun Uhr ausgedehnt.** Damit sollen den Kunden Montag morgens bei den Vorverkaufsstellen und Trafiken längere Wartezeiten erspart werden.

Der **Einzelfahrschein** (als „Fünferblock“ bisher im Vorverkauf) wird aufgegeben, die Einzelfahrt mit einer „**Vier-Fahrten-Streifenkarte**“ wird 14 Schilling kosten, der Zuschlag für Fahrscheine, die erst im Autobus oder in der Straßenbahn beim Automaten gelöst werden, bleibt mit sechs Schilling **unverändert.**

**Ebenfalls unverändert** bleibt der Preis für die Halbpriekarte (Kinder, Präsenzdiener, Pensionisten mit Sozialpaß, Kurzstrecken und Hunde) beim Automaten mit sieben Schilling. Im Vorverkauf wird die **Halbpriekarte** mit vier Fahrten 28 Schilling (bisher 26) kosten. **Neu:** Besondere Bestimmun-

Forts. von Blatt 2050

Forts. auf Blatt 2052

Forts. von Blatt 2051

gen gibt es für die Autobuslinien „1 A“, „2 A“, „3 A“, „41 A“ und „90 A“: Auf ihnen genügt für eine Fahrt ohne Umsteigen eine **Halbpreiskarte** (Vorverkauf oder Automat um sieben Schilling).

**Unverändert** bleiben auch die sogenannte „**Nachmittagsbildungskarte**“ und die Zusatzwertmarke für Schüler mit weiterhin 50 Schilling.

Auch der **Nachtautobus** wird mit 25 Schilling pro Fahrt nicht teurer.

Die „**Acht-Tage-Umweltstreifenkarte**“ bleibt weiterhin preisgünstig, sie wird 220 Schilling kosten. Damit kostet eine Tagesnetzkarte im Abonnement pro Kalendertag nur 27,50 Schilling, bei zwei Fahrten an einem Tag ist man damit mit der Umweltstreifenkarte schon günstiger dran als mit zwei Einzelfahrten, jede weitere Fahrt ist dann praktisch gratis.

#### **Neu: Tagesnetzkarte und übertragbare Monatsnetzkarte Fahrradtransport wird billiger**

Die sogenannte „72-Stunden-Netzkarte“ wird abgelöst durch eine „**Tagesnetzkarte**“, die nicht pro Kalendertag, sondern für 24 Stunden ab dem Zeitpunkt der Markierung gilt. Sie soll 40 Schilling kosten und wird vor allem für Wien-Besucher, die nur einen oder wenige Tage bleiben, interessant sein. Für Wienerinnen und Wiener, die gelegentlich auf das Auto verzichten wollen, bleibt weiterhin die „Acht-Tage-Umweltstreifenkarte“ das günstigste Angebot.

Neu eingeführt wird auch eine **übertragbare Monatsnetzkarte**. Sie soll 600 Schilling kosten. Sie wird sich als Attraktion für Pensionisten, Familien, aber auch für Firmen erweisen.

Wichtig für **Radfahrer**: Die Transportkosten für das Fahrrad in der U-Bahn werden deutlich gesenkt. Das Mitnehmen von Fahrrädern, das bisher (im Vorverkauf) 13 beziehungsweise (beim Automaten) 19 Schilling kostete, wird künftig sowohl für Erwachsene wie auch für Kinder nur mehr eine Halbpreiskarte, also sieben Schilling kosten.

**Teurer** wird hingegen das **Schwarzfahren**. Der neue Straftarif beträgt künftig 390 Schilling plus dem Fahrschein. Glücklicherweise haben die Fahrgäste der Wiener Verkehrsbetriebe eine hohe Zahlungsmoral: Lediglich 1,5 bis zwei Prozent der kontrollierten Fahrgäste sind „Schwarzfahrer“.

**Wichtiger Hinweis:** Die alten Fahrscheine können noch bis Ende Jänner 1989 ohne Aufzahlung verwendet werden. Vom 2. Jänner bis 31. März 1989 werden alte Fahrscheine in allen betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsbetriebe (nicht in Trafiken!) zurückgenommen.

#### **Internationaler Preisvergleich**

Ein Vergleich verschiedener Verkehrsunternehmen zeigt, daß Wien zwar geringfügig teurer als Österreichs Landeshauptstädte ist, die aber über ein wesentlich geringeres Angebot und Liniennetz verfügen, aber wesentlich billiger als deutsche Großstädte, deren Angebot mit den Leistungen in Wien vergleichbar ist. Im übrigen gibt es auch in der Deutschen Bundesrepublik keine Stadt, deren Liniennetz die Streckenlänge desjenigen von Wien erreicht.

Stadt	Monatsnetzkarte	Streckenlänge
Wien	410,—	969 km
Graz	395,—	140 km
Innsbruck	350,—	109 km
Klagenfurt	400,—	69 km
Linz	380,—	123 km
Salzburg	320,—	123 km

Forts. auf Blatt 2053

Stadt	Monatsnetzkarte	Streckenlänge
München	757,—	528 km
Hamburg	483,—	839 km
Frankfurt	540,—	388 km
Berlin	710,—	841 km
Stuttgart	440,—	506 km
Hannover	440,—	458 km

(Schluß) roh/gg

Forts. von Blatt 2052

## **Rund-um-Wien-Wanderweg lädt zur Herbstwanderung**

Wien, 18.10. (RK-KOMMUNAL) Bürgermeister Dr. Helmut ZILK stellte am Dienstag in seinem Pressegespräch den neuen „Rund-um-Wien-Wanderweg“, den 10. Wiener Stadtwanderweg, vor. Er ist in den Farben rot-grün markiert und in sechs Abschnitte unterteilt. Die Gesamtlänge beträgt rund 120 Kilometer, die Gehzeit insgesamt ca. 30 Stunden. Der Wanderweg wurde in Zusammenarbeit mit dem Forstamt der Stadt Wien (MA 49) und dem „Wanderverein der Organisation der Internationalen Wienerwald-Wanderung“ geplant. Die Wanderkarte, in der außer der Route auch öffentliche Verkehrsmittel, Gasthöfe, kulturelle Sehenswürdigkeiten und Kontrollpunkte, an denen man den Stempel für die Wandernadel erhalten kann, verzeichnet sind, ist ab nächster Woche um 18 Schilling in Trafiken erhältlich. (Schluß) du/rr