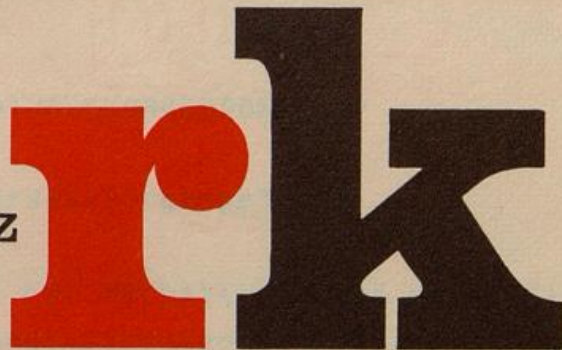


rathaus · korrespondenz



gegründet 1867

Chef vom Dienst: 42 800/2971 (Durchwahl)
von 7.30 bis 19.30 Uhr, Sa. 10 bis 17 Uhr,
So. 12 bis 17 Uhr, übrige Zeit: Tonband

Samstag, 31. Oktober 1981

Blatt 2826

Heute in der "RATHAUSKORRESPONDENZ":

Kommunal: Gratz: Straßenbau und Umweltschutz
(rosa)

Lokal: Lainzer Tiergarten für Winterspaziergänge
(orange)

Nur

Über FS: 30.10. Fest für Radler auf der Donauufer-Autobahn

Lainzer Tiergarten für "Winterspaziergänge"

=++++

1 Wien, 31.10. (RK-LOKAL) Für herbstliche und winterliche Spaziergänge steht den Erholungssuchenden im Lainzer Tiergarten nun der Bereich zwischen Hermesvilla und Lainzer Tor zur Verfügung. Der übrige Teil des Naturschutzgebietes begibt sich ab Montag, den 2. November, zur Winterruhe.

Geöffnet ist der Park bei der Hermesvilla täglich außer Montag und Dienstag von 9 bis 16 Uhr bei freiem Eintritt. Der Zugang ist durch das Lainzer Tor am Ende der Hermesstraße möglich. (Schluß)
hs/ap

NNNN

SPERRFRIST 10 UHR!

=====

Graz: Straßenbau und Umweltschutz (1)

Utl.: Leistungsfähige Straßen

=++++

2 #Wien, 31.10. (RK-KOMMUNAL) Bürgermeister Leopold GRATZ wies in seiner Rede bei der Eröffnung der Donauufer-Autobahn darauf hin, daß die Straßen in Wien weit stärker belastet sind, als irgendwelche andere Straßen in Österreich. Auf der am stärksten befahrenen Straße in einer anderen Stadt Österreichs, in Graz, wurden 33.000 Fahrzeuge im Tag gezählt, auf der Südost-Tangente in Wien hingegen 99.000. Im Arlbergtunnel wurden im Tag 3.000 Fahrzeuge und am Brenner 15.000 gezählt, aber auf der Wientalstraße 40.000 und auf dem Gürtel beim Westbahnhof 73.000. Gratz unterstrich, daß der Bau leistungsfähiger Straßen in Wien vor allem der Entlastung der Wohngebiete vom Verkehr dient. Die Donauufer-Autobahn entlastet vor allem Wohngebiete in Floridsdorf von Lärm und Abgasen. Sie dient also dem Umweltschutz und der Erhöhung der Lebensqualität. #

Bürgermeister Gratz sagte: "Aus dem Anlaß der Eröffnung dieses wesentlichen Teilstückes der "A 22 Donauufer-Autobahn" will ich nochmals in aller Kürze anhand von Verkehrszählungen die das Bundesministerium für Bauten und Technik im vorigen Jahr durchführen ließ, die Notwendigkeit des Baues leistungsfähiger Straßen auch im Raume Wien darlegen.

Die stärksten Belastungen innerhalb von 24 Stunden auf einem Straßenzug waren in Innsbruck 23.000, Salzburg 25.000, in Linz 28.000, in Graz 33.000 Fahrzeuge - in Wien hingegen 99.000 Fahrzeuge, die auf der Südost-Tangente gezählt wurden. Oder ein anderer Vergleich, wie er sich aus den Zählungen auf den bekanntesten österreichischen Straßen ergibt, zu denen auch die teuersten gehören. Im Arlbergtunnel wurden in 24 Stunden knapp über 3.000 Fahrzeuge gezählt, im Katschbergtunnel knapp über 6.000, am Brenner 15.000 - hingegen auf der Wientalstraße 40.000 und auf dem Gürtel beim Westbahnhof 73.000. (Forts.) red/gg

31. Oktober 1981

"RATHAUSKORRESPONDENZ"

Blatt 2829

SPERRFRIST 10 UHR!

=====

Gratz: Straßenbau und Umweltschutz (2)

=++++

3 Wien, 31.10. (RK-KOMMUNAL) Diese Zahlen beweisen, daß in Wien das Straßennetz um ein Vielfaches stärker belastet ist als irgendwelche anderen Straßen in Österreich. Diese Zahlen zeigen aber auch, wie notwendig die großen Straßenbauten der letzten Jahre gerade in Wien waren - nicht nur für Autofahrer, sondern vor allem zur Entlastung der Wohngebiete vom Verkehr. 99.000 Fahrzeuge innerhalb eines Tages auf der Südost-Tangente - das sind 99.000 Fahrzeuge, die sich nicht mehr durch schmale Straßen und Gassen in Wohngebieten quälen, 99.000 Fahrzeuge, die nicht mehr diese Straßen und Gassen mit Lärm und Abgasen erfüllen.

99.000 Fahrzeuge, die nicht mehr der beherrschende Faktor in diesen Wohngebieten sind.

Und im gleichen Sinn wird sich auch die Straße auswirken, die wir heute eröffnen. Sie wird vor allem großen Wohngebieten im 21. Bezirk eine wesentliche Entlastung bringen, sie wird das Leben in diesen Gebieten erleichtern, sie wird diese Gebiete wohnlicher machen.

Diese Straße ist also bereits eine Umweltschutzmaßnahme, weil sie die Wohngebiete entlastet. Sie ist aber noch durch Bauwerke ergänzt, für die ich dem Herrn Bundesminister für Bauten und Technik besonders danken möchte. Mit Ausnahme eines Streckenabschnittes, auf dessen Problematik bereits Landeshauptmann Ludwig hingewiesen hat, wurden bereits mit dem Bau der Straße zugleich auch Dämme und Wände für die Lärmdämmung gebaut. Dazu kommen die Grünbrücken, die das Betonband der Straße mit der umgebenden Natur verbinden. Ich glaube, daß mit dieser Donauufer-Autobahn ein Beispiel dafür gesetzt wurde, wie man nach den Grundsätzen unserer Zeit sinnvoll und humanistisch den Straßenbau im großstädtischen Bereich durchführen soll. (Forts.)
red/gg

NNNN

SPERRFRIST 10 UHR!

=====

Gratz: Straßenbau und Umweltschutz (3)

=++++

4 Wien, 31.10. (RK-KOMMUNAL) Straßenbauten dieser Art sind ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt. Sie bedeuten praktischen und wirksamen Umweltschutz.

Es ist leider eine unbestreitbare Tatsache, daß für solche umfassende Maßnahmen auch gewisse Opfer notwendig sind. Wir haben keine Wüsten, durch die wir Straßen bauen könnten. Auch hier, bei der Donauufer-Autobahn, gab es Betroffene, ebenso wie bei der Südost-Tangente. Ich kann nur um Verständnis dafür bitten, daß die bestmögliche Lösung gesucht wurde, damit sich möglichst wenige Benachteiligungen und für möglichst viele Menschen Vorteile ergeben. Von diesem Gesichtspunkt ließen wir uns bei den Entscheidungen leiten.

Meine Damen und Herren, die Zeiten sind längst vorbei, in denen Verkehrstechniker an die autogerechte Stadt geglaubt haben. Heute weiß jeder, daß es keine autogerechte Stadt geben kann - also eine Stadt, in der man jedes Ziel auf kürzestem Weg erreichen kann, in der man überall mit dem Auto stehen bleiben kann und in der das Auto zum allgemeinen Verkehrsmittel wird. In Wien wurde dieses Ziel niemals angestrebt. Vielleicht war es ein Glück, daß wir mit der Motorisierung etwas später dran waren und bereits die warnenden Beispiele amerikanischer Städte vor Augen hatten.

Heute ist es wohl ziemlich unbestritten, daß in einer Großstadt wie Wien der öffentliche Verkehr den Vorrang haben muß, daß es deshalb gewisse Einschränkungen für den Autoverkehr geben muß und daß wir zur Hebung der Lebensqualität Fußgängerzonen und Wohnstraßen brauchen.

In diesem Sinne werden wir weiterarbeiten - und wenn wir neue Straßen bauen, dann mit dem Hauptziel, die Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Diesem Ziel dient auch die Donauufer-Autobahn - und deshalb ist die Eröffnung dieses Teilstückes ein wichtiger Schritt dazu, daß das Leben in Wien noch schöner und angenehmer wird."

(Forts. mgl.) red/gg