

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEPHON: 45 16 31, KL. 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Dienstag, 8. Juli 1958

Blatt 1495

Der Südtiroler Platz - sechs Monate nach Baubeginn

Bürgermeister Jonas besichtigte den größten Wiener Verkehrsbau

8. Juli (RK) Wenn alles klappt, soll bereits zu Weihnachten das große unterirdische Verkehrsregulierungsprojekt der Gemeinde Wien unterhalb der Kreuzung Südtiroler Platz dem Verkehr übergeben werden, hieß es heuer Ende Februar, als die ersten Bauarbeiten zu dem derzeit größten Verkehrsbau Wiens in Angriff genommen wurden. Bis zum heutigen Tag ist das Arbeitsprogramm der Bautechniker trotz der Ungunst der Witterung in den letzten Wochen auf allen Abschnitten eingehalten worden, wovon sich Bürgermeister Jonas heute früh bei einer Besichtigung der Baustelle persönlich überzeugen konnte.

Ende September wird die riesige Baugrube, in der sich bereits jetzt die Trassen der Fahrbahnen für die Straßenbahn, die Schnellbahn und für den motorisierten Verkehr abzuzeichnen beginnen, den Blicken der Passanten unter einer dicken Betondecke entschwinden. Zu diesem Zeitpunkt werden auch schon die radialen Straßenbahnlinien in ihren definitiven Gleisen die Kreuzung überqueren.

In den knappen sechs Monaten wurden auf der 7.500 Quadratmeter großen Baustelle rund 60.000 Kubikmeter Erde bewegt, an den tiefsten Stellen bis 14 Meter unter dem Straßenniveau. Bis zur endgültigen Fertigstellung des Rohbaues müssen noch rund 40.000 Kubikmeter Erdreich ausgehoben werden.

Die Fundierungsarbeiten des Bauwerkes, das in drei unterirdischen durch Stiegen und Rolltreppen verbundenen Stockwerken gegliedert sein wird, konnten dank der sorgfältigen Vorarbeiten

und dem Einsatz von modernsten Baumaschinen planmäßig vor sich gehen. Die Wasserwerke, die Gaswerke und die Elektrizitätswerke sowie die Kabelleger hatten schon im Vorjahr ihre Einbauten fertiggestellt. Die Kanäle wurden im Stollenbau 12 Meter unter das Straßenniveau verlegt.

Der Bürgermeister wurde bei seiner Besichtigung der Baustelle von den leitenden Technikern der fünf an der Durchführung des großen Regulierungsprojektes beteiligten Magistratsabteilungen sowie von den Leitern der Baufirmen über eine Menge interessanter Details der Bauarbeiten, die in der gegenwärtigen Phase von rund 100 Arbeitern im Schichtbetrieb durchgeführt werden, informiert. Mit besonderer Freude nahm der Bürgermeister die Zusicherung der Bautechniker entgegen, daß der Rohbau und die gesamten Straßenumbauten rund um den Südtiroler Platz noch heuer dem Verkehr übergeben werden. Mit der endgültigen Fertigstellung des Innenbaues ist im Sommer des kommenden Jahres zu rechnen.

- - -

#### Josef Urban zum Gedenken

=====

8. Juli (RK) Auf den 10. Juli fällt der 25. Todestag des Architekten Josef Urban.

Der Künstler, der sich auch als Innenarchitekt, Illustrator, Maler und Bühnenbildner betätigt hat, wurde am 25. Mai 1872 in Wien geboren, war Schüler Hasenauers an der Akademie und arbeitete seit 1898 selbständig. 1902 trat er dem Hagenbund bei und fungierte von 1906 bis 1908 als dessen Präsident. Von ihm stammt der Umbau und die Inneneinrichtung des Ausstellungsgeländes in der Zedlitzgasse. Zusammen mit seinem Schwager Heinrich Lefler schuf er die Wandmalereien des Wiener Rathauskellers. Seit 1914 lebte er in New York, wo er auch starb. In späteren Jahren hatte sich Josef Urban fast ausschließlich der Bühnenbildnerie zugewandt. Er wirkte als Ausstattungschef der Oper in Boston und der Metropolitan opera. Seit 1922 leitete er die New Yorker Filiale der Wiener Werkstätte.

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"  
=====

8. Juli (RK) Donnerstag, den 10. Juli, Route 3 mit Besichtigung des Pratersterns, der Venediger Au, der Siedlung Stadlau, des Reservegartens in Hirschstetten, der Schule in Kagran und verschiedener Wohnhausanlagen im 2. und 22. Bezirk.

Abfahrt vom Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, um 14 Uhr.

- - -

Angelobung von Bezirksräten  
=====

8. Juli (RK) Heute vormittag wurden im Wiener Rathaus von Stadtrat Afritsch in Vertretung des Bürgermeisters fünf neuberufene Bezirksräte angelobt. Senatsrat Dr. Hanisch verlas die Gelöbnisformel. Die neuen Bezirksräte leisteten Stadtrat Afritsch mit Handschlag das Gelöbnis.

Die neuen Bezirksräte sind: Therese Gruber (2. Bezirk), Josef Hoffmann (7. Bezirk), Leopold Peter (12. Bezirk), Karl Schmid (20. Bezirk), Michael Weninger (22. Bezirk).

- - -

Wiener Sommerkonzerte  
=====

Freitag, 11. Juli

20.00 Uhr, Palais Schwarzenberg (Sitzplätze 20, 30, 40 S)

4. Abendkonzert: Yolanda Marculescu (Sopran)  
Stefan Gheorghiu (Violine)  
Valentin Gheorghiu (Klavier)

Lieder und Kammermusik von Ludwig van Beethoven,  
Claude Debussy, George Enescu u.a.

17.30 Uhr, 10, Reumannplatz (Zutritt frei)

Konzert der Musikkapelle der Wiener Gaswerke

20, Allerheiligenplatz (Zutritt frei)  
Konzert der Polizeimusik Wien

Samstag, 12. Juli

20.00 Uhr, Arkadenhof des Wiener Rathauses (Sitzplätze 7 S)

4. Konzert: Wiener Symphoniker, Dirigent Hans Moltkau  
Franz Schubert: Ouverture D-dur, II/2  
Michael Haydn: Divertimento Nr. 3, F-dur  
Reinhold Schmid: Tanz-Rhapsodie h-moll  
Anton Dvorák: 2. Symphonie d-moll, op. 70

- - -

# *Wiener Festwochen 1958*

PRESSEDIENST

BEILAGE ZUR RATHAUS-KORRESPONDENZ

Das Gutachten über die Alweg-Bahn  
=====

8. Juli (RK) Heute in der Sitzung des Wiener Stadtsenates behandelte der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen, Dkfm. Nathschläger, das von einer Fachexpertenkommission ausgearbeitete Gutachten über das Alweg-Bahnsystem.

Im Anschluß an die Stadtsenatssitzung wurde das Gutachten den Vertretern der in- und ausländischen Presse vorgelegt. In der Pressekonferenz sprachen die Amtsführenden Stadträte Dkfm. Nathschläger (Städtische Unternehmungen) und Slavik (Finanzen).

In Zusammenfassung der bisherigen Untersuchungen und Informationen wird das Alweg-Bahnsystem in den für ein Verkehrsmittel wesentlichsten Gesichtspunkten folgendermaßen beurteilt:

"Die Betriebssicherheit der Alweg-Bahn ist durch ihre Ausbildung als Sattelbahn grundsätzlich gewährleistet. Verschiedene für eine anstandslose Betriebsabwicklung wichtige Einzelheiten sind allerdings noch nicht oder nur unbefriedigend gelöst, unter anderen die Ausführung von Bahnhofs- und Revisionsanlagen, Kreuzungen von Balkensträngen, Sicherung gegen Weichenfehlstellungen und Vorkehrungen für die Bergung der Fahrgäste bei Störungs- und Katastrophenfällen im Bahnbetrieb.

Die beim Alweg-System erzielbaren Reisegeschwindigkeiten sind verhältnismäßig groß und den bei Schienenschnellbahnen erreichbaren gleichwertig.

Die Leistungsfähigkeit der Alweg-Bahn ist durch die Inanspruchnahme eines Teiles des Waggoninnenraumes für die Unterbringung des Fahrwerkes geringer als die der Schienenschnellbahnen gleichen Lichtraumprofiles und gleicher Zugslänge (Bahnsteiglänge).

Die Fahrannehmlichkeit ist bei der Alweg-Bahn in hohem Maße gegeben. Durch die Gummibereifung werden außerordentlich gute Laufeigenschaften erzielt und die Geräusentwicklung auf ein Mindestmaß eingeschränkt. Hingegen ist die für die Fahrgastbequemlichkeit wünschenswerte verkehrliche Forderung nach einem möglichst eingeschränkten Umsteigezwang auf wichtigen Verkehrs-

relationen aus folgenden Überlegungen nicht erfüllbar:

Die Anwendungsmöglichkeit der den bisher üblichen Bahnsystemen hinsichtlich der Bauaufwendungen nur als Hochbahn überlegenen Alweg-Bahn ist in Stadttinnengebieten durch den erforderlichen Minimalradius begrenzt. Deshalb sind die Möglichkeiten einer verkehrlich zweckmäßigen Trassierung ohne Eingriffe in bestehende Verbauungen für eine Alweg-Bahn wesentlich geringer als für Schienenhochbahnen. Hingegen ist eine zweckmäßige Trassierung der Alweg-Bahn als Hochbahn in schütter verbauten Stadtbereichen oder unverbauten Außengebieten denkbar, insbesondere in einem Baugelände, das starke Niveauunterschiede aufweist. Die Anwendung des Alweg-Systems in diesen Einzelfällen bedeutet allerdings einen Verzicht auf die erstrebenswerte Vereinheitlichung der Verkehrsmittel.

Über die Wirtschaftlichkeit der Alweg-Bahn können, da ausreichende Erfahrungen weder in baulicher noch in betrieblicher Hinsicht vorliegen, nur teilweise Aussagen gemacht werden. Die Baukosten für eine in Normalausführung hergestellte, laufende Strecke sind für die Alweg-Bahn in Hochbahnausführung niedriger als für andere Hochbahnausführungen. Inwieweit jedoch der bauliche Gesamtaufwand, der außer dem Aufwand für die laufende Strecke auch jenen für Abstell-, Revisions- und Endstellenanlagen umfaßt, von den für übliche Hochbahnen erforderlichen Aufwendungen verschieden ist, konnte mit den vorhandenen Unterlagen nicht festgestellt werden. Die über die Betriebskosten durchgeführten Ermittlungen ergaben, daß sich die Wagen der Alweg-Bauart sowohl in der Anschaffung als auch in der Wartung und im Energiebedarf teurer stellen als ein mit modernen vierachsigen Schnellbahnwagen geführter Betrieb. Es ist daraus ganz allgemein zu folgern, daß das Alweg-System in einer Hochbahnausführung gegenüber gleichartigen anderen Bahnsystemen für die Verkehrserschließung eines Gebietes gesamtwirtschaftlich nur dann Vorteile bietet, wenn die laufenden Betriebskosten, die höher als bei Schienenschnellbahnen sind, die Vorteile der billigeren Bauausführung im Laufe der Zeit nicht aufheben.

Ein zutreffendes Bild der Wirtschaftlichkeit, die außer den Aufwendungen für die Bahnanlagen und ihre Ausrüstung auch

die laufenden Betriebskosten zu erfassen hat, kann daher erst ein in allen Einzelheiten durchzuarbeitendes, auf ein bestimmtes Verkehrsgebiet und das zugehörige Verkehrsaufkommen abgestelltes Projekt ergeben. Selbst wenn hierfür alle technischen Einzelheiten konstruktiv vollständig gelöst sind und ein Vergleich mit anderen Ausführungsmöglichkeiten in städtebaulicher oder wirtschaftlicher Hinsicht für das Alweg-System positiv ausfällt, ist die Ausführung dieses im Normalbetrieb noch nicht erprobten Systems ein Risiko, da seine erstmalige praktische Anwendung im öffentlichen Massenverkehr wahrscheinlich in verschiedenen Einzelheiten Erfordernisse aufzeigen wird, die nicht vorauszusehen sind.

Für eine Vergleichsuntersuchung könnte das Projekt einer Verkehrsverbindung zwischen der Schnellbahnstation "Meidling-Südbahnhof" und der Stadtbahnstation "Gumpendorfer Straße" herangezogen werden. Es wird vorgeschlagen, dieses Projekt in Ausführung als Schienenschnellbahn und alternativ als Alweg-Bahn sowohl in baulicher als auch betrieblicher Hinsicht ausarbeiten zu lassen."

- - -

Schweinehauptmarkt vom 8. Juli

=====

8. Juli (RK) Neuzufuhren Inland: 6.066. Verkauft wurden alle.

Preise: Extremware 14 S, 1. Qualität 13.50 bis 14 S, 2. Qualität 13.20 bis 13.50 S, 3. Qualität 12 bis 13.20 S, Zuchten 10.80 bis 12.50 S, Altschneider 9 bis 11.50 S. Der Durchschnittspreis erhöhte sich um 41 Groschen je Kilogramm und beträgt 13.31 S.

- - -



Wassersparmaßnahmen aufgehoben - aber weiterhin mit Wasser sparen!  
=====

8. Juli (RK) Stadtrat Koci berichtete heute in der Sitzung des Wiener Stadtsenates über die Situation bei der Wasserversorgung. Er teilte mit, daß die beiden Hochquellenleitungen nunmehr wieder einen normalen Zufluß haben. In Wien wird allerdings täglich so viel Wasser verbraucht, daß sich noch kein Vorrat ansammeln konnte. Obwohl es noch ein Risiko bedeutet, beschloß der Wiener Stadtsenat, die noch bestehenden Wassersparmaßnahmen aufzuheben und gleichzeitig an die Wiener Bevölkerung zu appellieren, weiterhin mit dem Wasser sparsam umzugehen.

Die Wiener Wasserwerke schließen sich diesem Appell mit einem Dank an die Wiener Bevölkerung für ihr verständnisvolles und diszipliniertes Verhalten in den Tagen der Krise an. Sie bitten aber, für den Fall, daß eine neuerliche Verschlechterung eintreten sollte, die Einsparungen so wie in den vergangenen Wochen zu befolgen.

- - -