

Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

1, RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b, 1082 WIEN - TELEPHON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 8. Oktober 1966

Blatt 2880

Journalisten erste Gäste des Bahnhofs Mariahilfer Straße

=====

8. Oktober (RK) Eine Stunde vor der offiziellen Eröffnung des Zweierlinien-Tunnels waren heute vormittag in- und ausländische Journalisten, Rundfunk- und Fernsehreporter sowie Pressefotografen zu einer Besichtigung des unterirdischen Verkehrsbauwerkes Mariahilfer Straße geladen. Sie wurden in der nächsterweise auf Hochglanz gebrachten Fußgängerpassage, die das "1. Stockwerk" des Bauwerks darstellt, von Baustadtrat Kurt Heller und Stadtrat Dr. Maria Schaumayer in Anwesenheit von Stadtbau- direktor Dipl.-Ing. Dr. Koller und anderen leitenden Beamten willkommen geheißen.

Stadtrat Heller erläuterte einige Details des Bauwerkes, dessen architektonische Gestaltung allgemeinen Beifall fand. Er wies darauf hin, daß Einiges entlang der Zweierlinie, vor allem oberirdisch, derzeit noch ein Provisorium sei, so vor allem die Fahrbahnen und das Kreuzungsplateau Mariahilfer Straße. Hier will man die Fahrbahndecke heuer noch nicht endgültig fertigstellen, um in dieser frequentierten Geschäftsstraße das Weihnachtsgeschäft durch die Bauarbeiten nicht zu behindern. Im nächsten Jahr hofft man bis zur Frühjahrsmesse die Fahrbahnen der Lastenstraße und des Kreuzungsplateaus Mariahilfer Straße fertiggestellt zu haben.

Ein Stiegenaufgang der Fußgängerpassage Mariahilfer Straße ist ebenfalls noch ein Provisorium. Der Aufgang sollte in dem Ecklokal Mariahilfer Straße-Getreidemarkt untergebracht werden, wo sich derzeit eine "Gazelle"-Filiale befindet. Obwohl der Hauseigentümer zur Abtretung des Lokals bereit ist, konnte mit dem Hauptmieter des Geschäftslokals noch keine Einigung erzielt werden.

./.

Stadtrat Heller berichtete auch von dem gestrigen U-Bahn-Symposium der Stadtbaudirektion und des Ingenieur- und Architektenvereins.

Die dazu nach Wien gekommenen prominenten U-Bahn-Fachleute aus ost- und westeuropäischen Großstädten haben sich alle lobend über die Wiener U-Bahn-Planung ausgesprochen, und zwar nicht nur aus reiner Courtoisie. Besonders wurden die Signalanlagen der Verkehrsbetriebe gelobt. Ein weiteres bemerkenswertes Detail ist die sogenannte Einfahrtszonenbeleuchtung bei den Rampen, wo durch automatische, Selenzellen-gesteuerte "Dämmerungsschalter" ein optimaler Übergang vom Tageslicht zur Tunnelbeleuchtung hergestellt wird.

In den unterirdischen Haltestellen wurden nicht nur Vitrinen und Automaten aufgestellt, sondern auch einzelne Geschäftslokale eingerichtet. Dies ist durch ein Erkenntnis des Verwaltungsgeschichtshofes möglich geworden.

Die veranschlagten Gesamtkosten von 350 Millionen Schilling werden nach Meinung der maßgebenden Beamten bei der Endabrechnung eher unterschritten werden. Damit liegt der Betrag, der zur Errichtung dieser ersten U-Bahn-Strecke aufgewendet werden mußte, nach Ansicht führender europäischer Fachleute an der untersten Grenze der Kosten, die beim U-Bahn-Bau in anderen Staaten durchschnittlich auflaufen.

Nach den Erläuterungen von Stadtrat Heller begaben sich die Journalisten einen Stock tiefer zur Einsteigstelle, wo ein Straßenbahnzug auf sie wartete und sie zum Festplatz vor dem Landesgericht brachte. Hier fand dann die feierliche Eröffnung durch Bürgermeister Bruno Marek statt.

- - -

Eröffnung des Zweierlinien-Tunnels:

Die Rede des Stadtbaudirektors

=====

8. Oktober (RK) Anlässlich der heutigen Eröffnung des Straßenbahntunnels Lastenstraße hielt Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Doktor Rudolf Koller folgende Begrüßungsansprache:

"Wenn mir heute als dem Stadtbaudirektor der Bundeshauptstadt die besondere Ehre zukommt, anlässlich der Eröffnung des unterirdischen Verkehrs der Linie 2 auf dem ersten Teilstück unseres künftigen Untergrundbahn-Netztes Sie, meine sehr verehrten Festgäste, hier zu begrüßen, so empfinde ich es mit aufrichtiger Freude und Genugtuung; ergibt sich daraus doch die für mich als Beamten seltene Gelegenheit, vor der Öffentlichkeit einiges von dem zum Ausdruck bringen zu können, was die Ingenieure und Techniker bewegt, die sich im Rahmen der Stadtverwaltung mit ehrlichem Willen und unter selbstloser Hingabe an eine hohe Aufgabe seit Jahrzehnten bemühen, Wien und seiner Bevölkerung zu dienen, das tägliche Leben in unserer schönen Stadt angenehmer zu gestalten und alles daran zu setzen, daß auch unsere Kinder und Kindeskinde dereinst zufrieden zurückblicken können auf die Arbeit ihrer Väter.

Die Bediensteten der Stadt Wien sind stolz darauf - und ich darf dies im besonderen Maße nicht nur im Namen meiner Mitarbeiter im Wiener Stadtbauamt sondern sicher auch für die Kollegen der Wiener Stadtwerke sagen, - daß gerade unsere Generation dazu berufen ist, nach Bewältigung der großen Aufgaben des Wiederaufbaues nach dem letzten Kriege Bauvorhaben einleiten und durchführen zu können, deren Bedeutung weit in die Zukunft reicht.

./.

Dem Werke, das heute seiner Bestimmung übergeben werden soll, wird die besondere Bedeutung beigemessen, daß es den ersten Meilenstein auf einem Wege darstellt, der Wien und seine Bevölkerung in eine glückliche Zukunft führen möge, der mithelfen kann und wird, die Einwohner unserer Vaterstadt der Wohltat eines modernen U-Bahn-Verkehrs teilhaftig werden zu lassen, der entscheidenden Beitrag leistet zur Erhaltung des Charakters unserer Stadt, den nicht nur wir hier Geborene lieben, sondern der von Jahr zu Jahr hunderttausende Besucher aus aller Welt zu uns bringt.

Die Vorarbeiten für dieses große Werk wurden im Jahre 1962 durch Freimachung des für den Tunnel benötigten Raumes von unterirdischen Einbauten, wie Gas- und Wasserrohren sowie zahlreichen Kabeln der E-Werke und der Post- und Telegrafendirektion begonnen. Zum Teil mußten sämtliche Versorgungsleitungen auch in die Keller der anliegenden Häuser verlegt werden. Die umfangreichsten Arbeiten an unterirdischen Einbauten entstanden jedoch durch den Umbau zweier großer alter Kanäle, des Ottakringer Baches und seines Entlastungskanales, die zwischen Lerchenfelder Straße beziehungsweise Neustiftgasse und Karlsplatz unterhalb der U-Bahntrasse in großen Profilen neu errichtet wurden. Diese Arbeiten konnten jedoch erst im Zusammenhang mit den eigentlichen Bauarbeiten durchgeführt werden, die auf der rund zwei Kilometer langen Strecke im Oktober 1963, also vor drei Jahren, begonnen wurden. Die großen Unwetter des Sommers 1965 haben uns bei dem Kanalbau schwere Sorgen bereitet.

Um der Bevölkerung, insbesondere aber den Anrainern trotz des riesigen Bauvorhabens nur die geringsten Belastungen durch Erschütterungen und Baulärm zuzumuten, gleichzeitig aber auch bei der Durchführung der tiefen Gründungsarbeiten das geringste Risiko einzugehen, wurde das gesamte Bauvorhaben nach der sogenannten Schlitzwandmethode durchgeführt. Wir können als Österreicher und Wiener besonders stolz darauf sein, daß diese Bauweise, die vielfach auch Anwendung in aller Welt findet, von einem Wiener erdacht und immer mehr verfeinert wurde. Mit Genugtuung können wir heute nach Abschluß sämtlicher Arbeiten darauf verweisen, daß trotz bedeutender Gründungstiefen - die Fundamente des Tunnels reichen stellenweise tiefer in den Boden als die benachbarten Häuser hoch sind - keines der angrenzenden Gebäude Schaden erlitten hat. ./.

Die Schlitzwandmethode hat es auch möglich gemacht, mit ganz wenigen Ausnahmen den Kraftfahrzeugverkehr auf der Lastenstraße wenigstens in einer Fahrtrichtung aufrecht zu erhalten. Um einen ungestörten Straßenbahnbetrieb zu ermöglichen, wurden die Gleise der Linie 2 seitwärts des Tunnels provisorisch verlegt. An Kreuzungspunkten mit den radialen Straßenbahnlinien mußten Überbrückungen eingebaut werden. Die größten und längsten Brücken haben uns die Pioniere des Bundesheeres in vorbildlichen Nachteinsätzen in einer Länge von zwei mal 36 Meter bei der Lerchenfelder Straßeein- und nach Beendigung der Arbeiten wieder abgebaut.

Die Sohle des U-Bahntunnels liegt etwa sieben bis zehn Meter unter dem Niveau der Straße, der Tunnel hat eine Breite von 7,40 Meter und eine lichte Höhe von 4,40 Meter. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist rund 200 Meter, die größte Längsneigung beträgt 10 Promille.

Durch Auflassung beziehungsweise Zusammenziehung von Haltestellen konnte ihre Zahl von bisher sechs auf vier verringert werden, was der Reisegeschwindigkeit der Züge selbstverständlich besonders zugute kommt.

Bei der Einfahrt in den Tunnel, zu welcher Sie anschließend alle herzlichst eingeladen sind, meine sehr geehrten Damen und Herren, werden Sie an den Rampenstrecken einen überaus angenehmen Übergang vom Tageslicht zur Beleuchtung im Tunnel feststellen können. Diese sogenannte Einfahrtszonenbeleuchtung wird durch automatische "Dämmerungsschalter" in vier verschiedenen Stufen der Außenhelligkeit angepaßt, um den Fahrern jederzeit einwandfreie Sicht auf die vor ihnen liegende Strecke zu gewährleisten.

Der Tunnel ist gleichfalls beleuchtet. Bei allfälligem Stromausfall wird sofort eine Notbeleuchtung eingeschaltet, die durch Batterien gespeist wird. Nach zehn Sekunden übernehmen Notstromaggregate die Stromversorgung, sodaß die neben den Gleisen angelegten Fluchtwege im Gefahrenfall sicher benützbar sind.

Wenn Sie, verehrte Festgäste, bei der Fahrt durch den Tunnel stellenweise rauhe und zum Teil unebene Wände feststellen werden, so betrachten Sie diese nicht als fehlerhaft. Sie haben sich wohl aus der Baumethode ergeben, bringen jedoch gegenüber glatten und ebenen Wänden den großen Vorteil der bedeutenden Schalldämmung und der Verringerung von Luftschwallbildungen hinter den fahrenden Zügen. Die gleichen angenehmen Folgen werden dadurch erzielt, daß die Decke des Tunnels keine ebene Unterfläche erhalten hat.

"Kundendienst" in den Haltestellen

Die vier unterirdischen Haltestellen haben Perrons von je rund 80 Meter Länge; es können derzeit zwei Züge gleichzeitig in der Haltestelle halten, bei künftigem U-Bahnbetrieb finden Zugseinheiten aus zwei Doppeltriebwagen mit einer Gesamtlänge von 72 Meter Platz. Die Haltestellen werden künstlich belüftet, für die über der Haltestelle Mariahilfer Straße liegende Fußgängerpassage, die rund 2.000 Quadratmeter groß und auch mit Geschäften ausgestattet ist, wird die Frischluft in der kalten Jahreszeit vorgewärmt.

Die Ausführung eines Stiegenabganges, der in dem Gebäude Ecke Mariahilfer Straße - Getreidemarkt geplant ist, war bisher trotz langwieriger geduldiger Verhandlungen mit den Mietern der Ecklokale nicht möglich. Wir waren daher gezwungen, an dieser Stelle eine Notlösung durch Errichtung einer schmalen Stiege am Gehsteig zu treffen, hoffen jedoch, daß bessere Einsicht die geplante Lösung bald ermöglichen wird.

Die freundliche Innenausstattung sowie gesamtarchitektonische Gestaltung hat ein namhafter freischaffender Wiener Architekt geplant. Über den Hängedecken der Passage beziehungsweise der Haltestellen liegen dicke Bündel von Kabeln sowie Signal- und Versorgungsleitungen in einer gesamten Länge von rund 70 Kilometer. Rolltreppen erleichtern die Überwindung der Höhenunterschiede.

Zur weiteren Annehmlichkeit der Fahrgäste haben die Wiener Verkehrsbetriebe für die Gleisanlage einen neuen Oberbautyp entwickelt, der besonders geräuscharm und körperschalldämpfend ist. Die Schienen sind lückenlos verschweißt.

Sowohl in der gesamten Tunnelstrecke als auch im Bereich der vorläufigen Rampenstrecken wurden alle Vorkehrungen getroffen, um den Übergang auf U-Bahnbetrieb während eines betriebsfreien Wochenendes durchführen zu können.

So stehen Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, auf diesem Platz bereits unmittelbar neben Tunnelröhren, die in einigen Jahren durch U-Bahnzüge einerseits in Richtung zum Schottentor und Ringturm, andererseits gegen Döbling befahren werden.

Ein neu entwickeltes Signalsystem bietet nicht nur größte Betriebssicherheit, sondern ermöglicht auch eine höhere Auslastung des Tunnels, sodaß in der Stunde je Fahrtrichtung bis zu 65 Züge verkehren können. Gegenüber derzeit 30 Zügen ist dies eine besondere Leistungsreserve, die unter anderem auch dazu beitragen kann, für den überlasteten Straßenbahnverkehr am Ring die wünschenswerte Entlastung zu bringen. Wenn Sie, meine sehr Verehrten, beim Befahren des Tunnels zwei grüne Lichter sehen, so bedeutet dies freie Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h, grünes und gelbes Licht entspricht 30 km/h. Bei zwei gelben Lichtern muß auf Sicht, jedoch mit höchstens 15 km/h gefahren werden.

Mit einem Kostenaufwand von rund 350 Millionen Schilling, der auch die notwendigen Fertigstellungsarbeiten an der Straßenoberfläche nach Entfernung der provisorischen Gleisanlagen beinhaltet, wurde dieses zwei Kilometer lange Teilstück des künftigen U-Bahnnetzes geschaffen. Bis zum Sommer des nächsten Jahres wird der gesamte Straßenzug zwischen Universitätsstraße und Karlsplatz mit 4 bis 6 Fahrspuren und signalgeregelten Kreuzungen ausgebaut und damit die so dringend benötigte Entlastung der Ringstraße auch vom Individualverkehr geschaffen sein.

Wenn heute im Gegensatz zu unseren Hochbauten, die vollkommen schlüsselfertig übergeben werden, Sie, meine sehr geehrten Festgäste, noch auf einer Straßenbaustelle stehen, so wollen Sie uns zugute halten, daß hier die überwiegende Arbeit bereits unterirdisch geleistet ist und daß wir heute ein Gebäude übergeben, das nur unter der Erde schlüsselfertig ist.

Als beamteter Leiter des Wiener Stadtbauamtes rechne ich es zu meinen Verpflichtungen, anläßlich des heutigen Tages dem Herrn Bürgermeister und den Mandataren der Stadtverwaltung für das in uns gesetzte Vertrauen unseren ergebenen Dank zum Ausdruck zu bringen. Herzlichst Dank sagen möchte ich aber auch den Wienerinnen und Wienern für ihr Verständnis unserer Arbeit gegenüber, besonders jenen, die seit drei Jahren in ihrer Nachbarschaft oder auf dem Wege zu ihren Arbeitsstätten den Großbauvorhaben auf der Lastenstraße zuliebe manche Unbill auf sich genommen haben. Ich kann das Versprechen abgeben, daß wir Techniker uns auch weiterhin nach besten Kräften bemühen wollen, die Behinderungen in der Umgebung künftiger Tiefbaustellen auf ein Mindestmaß einzuschränken, und die Arbeiten für die Bevölkerung so störungsfrei wie irgend möglich durchzuführen.

Mit einem freudigen "Glückauf" zum zwei Kilometer langen ersten Teilstück des Wiener Untergrund-Bahnnetzes, das ich den Gästen unserer Eröffnungsfeier so wie dem künftigen Betrieb anbiete, darf ich nun Sie, hochverehrter Herr Bürgermeister bitten, das vollendete Werk aus den Händen aller Beteiligten, die es in zahlreichen arbeits- und sorgenvollen Stunden zu einem guten Ende bringen konnten, zu übernehmen und es seiner Bestimmung im Rahmen der Wiener Verkehrsbetriebe zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer zu übergeben."

./.

Die Eröffnungsrede des Bürgermeisters
=====Die Weiche zu einer glücklichen Zukunft Wiens ist gestellt

8. Oktober (RK) Anlässlich der Verkehrsübergabe des Straßenbahntunnels zwischen Universitätsstraße und Secession hielt Bürgermeister Bruno Marek folgende Eröffnungsansprache:

"Der heutige 8. Oktober ist für uns alle ein historischer Tag. Wenn der erste reguläre Zug der Zweierlinie in den Lastenstraßen-Tunnel einfährt, ist die Weiche symbolisch zugleich auch in die Zukunft gestellt: In die Zukunft einer Weltstadt, die ihr jahrhundertelanges, vertrautes Antlitz sorgsam bewahrt, aber auch den Weg frei macht zur unbehinderten Entfaltung ihres Lebens tempos und ihrer schöpferischen Arbeitsenergien.

Seit ich die Ehre hatte, das Amt des Bürgermeisters dieser Stadt anzutreten, durfte ich bereits zahlreiche Wohnhausanlagen, Schulen, Brücken und Straßen eröffnen. Dieses Verkehrsbauwerk jedoch, das möchte ich an diesem festlichen Tag ausdrücklich hervorheben, ist ein besonderer Beweis für die Leistungsfähigkeit und Schaffensfreude der Stadtverwaltung und der gesamten Bevölkerung.

Wir eröffnen heute das erste Teilstück der 'Wiener Untergrundbahn'. Vorläufig werden zwar noch Tramwaygarnituren die neue unterirdische Teilstrecke befahren. Aber dieses Provisorium wird keineswegs so lange anhalten, wie das bei "österreichischen Provisorien" gewöhnlich der Fall zu sein pflegt. Schon in nicht allzuferner Zeit werden die Straßenbahnzüge von neuen U-Bahn-Garnituren abgelöst. Sie werden in der Verlängerung dieser Strecke auf der einen Seite unter dem Karlsplatz und dem dritten Bezirk nach St. Marx, auf der anderen Seite unter der Schottenkreuzung zum Donaukanal verkehren. Der Traditionsname der Strecke bleibt jedoch auch in der U-Bahn-Zeit erhalten: sie wird weiterhin 'Linie 2' heißen.

Die Wiener werden daher in Zukunft mit der 'Zweier' unter den einstigen Hofstallungen Maria Theresias, den einstigen Bürgerhäusern und den Fuhrwerkerschenken fahren, die Anton Wildgans in seiner 'Musik der Kindheit' besang. Über der Erde wird man künftig die Straßenbahn ebenso vergeblich suchen wie heute eine Tafel mit der Bezeichnung 'Lastenstraße', die nur im Volksmund existiert.

Zu der U-Bahn-Linie 2 werden sich drei weitere Linien gesellen, wie aus den am 15. September zur öffentlichen Diskussion unterbreiteten Plänen bekannt ist. Die heutige Stadtbahnstrecke Hütteldorf-Heiligenstadt wird - nach geringfügigen Umbauten - als erste, zur Gänze fertige U-Bahn-Linie dem Verkehr übergeben werden.

Aber schon jetzt, nach Vollendung der notwendigen Straßenumbauten über diesem ersten U-Bahn-Tunnel, wird das neue Verkehrsbauwerk den Kraftfahrern wesentliche Erleichterungen bringen: künftig werden den Autolenkern in beiden Richtungen der 'Lastenstraße' mindestens zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Sobald dann die vier Linien des Grundnetzes der Wiener U-Bahn den Verkehr aufnehmen, werden die Vorteile des U-Bahn-Projektes noch offenkundiger; die Entlastung des Individualverkehrs und die schnellere und zuverlässigere Beförderung der Fahrgäste zur Arbeitsstätte, zum Geschäftspartner oder nach Hause zu ihren Familien. Dann werden unsere Straßen, so hoffe ich zumindest, auch zu den Spitzenverkehrszeiten von den aufgestauten Autokolonnen frei werden, im Sinne des neuen Slogans 'Schone Deine Nerven, fahr' mit der Untergrundbahn!'.

'Gut Ding braucht Weile', sagt ein altes Sprichwort. Die Wiener Stadtverwaltung hat es bei der Planung ihres neuen Massenverkehrsmittels mit dieser alten Weisheit gehalten. Ein Forschungsteam unter Federführung des Stadtbauamtes, bestehend aus Professoren der Technischen Hochschulen Wien und Graz, Fachleuten der Stadtplanung und der Verkehrsbetriebe, hat in jahrelanger Arbeit den Wiener Verkehrsfluß getestet und kritisch unter die Lupe genommen. Die Entscheidung darüber, welchem Massenverkehrsmittel unter den besonderen Verhältnissen unserer Heimatstadt der Vorzug gebührt, wurde sorgfältig erwogen und diskutiert. Das U-Bahn-Projekt ist das Ergebnis dieser mit modernsten Hilfsmitteln durchgeführten minutiösen Untersuchungen.

Ewige Nörgler und Kritiker behaupten nun, wir hätten aus der Not eine Tugend gemacht. Ihnen möchte ich sagen: Sie haben recht!

Mit einer wichtigen Einschränkung allerdings: die Not haben nicht wir, sondern Kriegsgeschehen und Wirtschaftskrise heraufbeschworen, die uns nicht die Möglichkeit boten, sie so schnell zu beheben, wie wir uns das gewünscht hätten. Die Tugend jedoch - das zu sagen, stehe ich nicht an! - dürfen unsere gegenwärtige Stadtverwaltung und Beamtenschaft, Professoren und Planer mit Recht für sich allein beanspruchen!

./.

Ich habe vorhin von Kritikern gesprochen und möchte dabei nicht mißverstanden werden: Kritik ist eine der wichtigsten Funktionen der Demokratie, besonders wenn sie aufbauend und nicht destruktiv ist. Wir wünschen darum auch Kritik an der Stadtverwaltung. Deshalb wird ja auch der jährliche Voranschlag für die Bevölkerung zur Einsicht aufgelegt und jeder hat das Recht, dazu 'Erinnerungen' abzugeben, Wünsche zu äußern und Kritik zu üben.

Ein so großes Projekt wie die Wiener U-Bahn bedarf selbstverständlich einer gründlichen Diskussion. Eine solche Diskussion findet innerhalb der zuständigen Gremien seit langem statt, wobei es selbstverständlich auch verschiedene Meinungen gibt. In diesem Zusammenhang habe ich kürzlich gelesen, zwischen dem Finanzreferenten der Stadt Wien und dem Stadtbaudirektor sei es zu schweren Differenzen gekommen. Ich muß diese Sensationsmeldungen auf das richtige Maß zurückführen: selbstverständlich wird diskutiert, selbstverständlich gibt es verschiedene Meinungen, aber daraus eine Sensation zu machen, heißt die Bevölkerung falsch zu informieren und ist daher eines demokratischen Gemeinwesens unwürdig. Ich möchte an dieser Stelle einem international anerkannten Fachmann, unserem Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Koller im Namen aller Wienerinnen und Wiener für die hervorragenden Leistungen danken, die er und seine Mitarbeiter erbringen.

Die Folgen der Sünden der Vergangenheit werden sich an unseren Nachfahren nicht wiederholen. Die Grundlagen für das Wien von morgen werden von unserer Stadtverwaltung schon heute gelegt.

Bund darf seine Hauptstadt nicht benachteiligen

Als Bürgermeister von Wien sehe ich mich leider immer wieder genötigt, den Bund, deren Hauptstadt wir nun einmal sind, mit allem Nachdruck an seine Verpflichtungen uns gegenüber zu erinnern. Ich habe in der Zeitung gelesen, das Anmelden gerechtfertigter Forderungen könnte zu 'Mißstimmigkeiten' führen, und zwar auch innerhalb der Gemeindeverwaltung. Ich muß dazu sagen, daß ich das nicht glaube. Schließlich ist es die Aufgabe aller Mandatäre im Wiener Gemeinderat, welcher Parteifraktion auch immer sie angehören, die Interessen Wiens zu vertreten und dafür zu sorgen, daß die gerechten Forderungen dieser Stadt vom Bund erfüllt werden.

Dies ist keineswegs eine 'Kampfansage' an die Regierung. Nichts läge mir ferner, als eine solche Kampfansage. Aber als Bürgermeister dieser Stadt werde ich in den Forderungen gegenüber dem Bund nicht erlahmen. Wien kann und darf nicht schlechter behandelt werden als die anderen Bundesländer. Diese Forderung kann man doch wahrhaftig nicht als Kampfansage werten. Vielmehr scheint mir die Verweigerung solcher gerechten Forderungen eine Kampfansage zu bedeuten. Ich darf aber in diesem Zusammenhang auch sagen, daß sich eine Einigung in strittigen Fragen wie des Schnellbahnbaues und des Hochwasserschutzes in ihren Konturen abzuzeichnen beginnt. Wien will selbstverständlich seine Verpflichtungen gegenüber Österreich voll und ganz erfüllen, aber es will auch nicht benachteiligt sein. Dazu ein Beispiel: Wien brachte im vergangenen Jahr rund 1,6 Milliarden Schilling an Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuern auf. Die Gegenleistung des Bundes erreichte kaum ein Fünfzehntel davon: Von den 1.600 Millionen flossen nur 101,5 Millionen Schilling für Autobahn- und Straßenbauten an die Bundeshauptstadt zurück.

Das Grundkonzept der Wiener U-Bahn erfordert zu seiner Verwirklichung rund sieben Milliarden Schilling. Die vollendete Tunnelstrecke, sowie die im nächsten Jahr fertigzustellenden Straßen und Grünflächen im Bereich zwischen Landesgericht und Secession machen einen Kostenaufwand von insgesamt etwa 350 Millionen notwendig. Ich richte daher den dringenden Appell an die Regierung, sich an diesen Kosten so zu beteiligen, wie dies in jedem anderen Staat in West oder Ost, Nord oder Süd im Interesse der Hauptstadt selbstverständlich ist.

Ich möchte an dieser Stelle nur das Beispiel München anführen: die bayrische Hauptstadt erhält für den Bau ihrer U-Bahn, die München in Ost-West-Richtung durchquert, vom Bund die runde Summe von 300 Millionen Mark, das sind umgerechnet fast zwei Milliarden Schilling! Überdies beteiligt sich die Deutsche Bundesbahn mit einer Summe im Gegenwert von etwa 260 Millionen Schilling (40 Millionen Mark) und der Staat Bayern mit fast einer Milliarde Schilling (105 Millionen Mark) an dem Münchner städtischen Bauprojekt.

Auch bei uns wird man verhandeln müssen und es wird sich die Erkenntnis durchsetzen, daß Österreich seine Bundeshauptstadt unterstützen muß, von der so viele wertvolle Impulse stets ausgegangen sind und auch heute noch ausgehen.

Schließlich ziemt es mir, allen Planern, Architekten und Sachverständigen, den Arbeitern und Angestellten der ausführenden Firmen, nicht zuletzt den Beamten und Technikern der Stadtverwaltung, insbesondere Herrn Baustadtrat Kurt Heller, Herrn Stadtbaudirektor Dr. Rudolf Koller und Frau Stadtrat Dr. Maria Schamayer im eigenen und im Namen der Wiener Bevölkerung Dank und Anerkennung für die Vollendung des ersten Bauabschnittes der Wiener U-Bahn auszusprechen.

Aber auch dem städtischen Finanzreferenten, Vizebürgermeister Felix Slavik, ist dafür zu danken, daß seine dynamische Finanzpolitik die Errichtung dieses Werkes ermöglicht hat.

Weichenstellung in die Zukunft

Ich stelle nun die Weiche für den ersten Zug. Mögen diesem zahlreiche weitere, auf dieser und auf den anderen Strecken, folgen und die Wiener - gegenwärtige und künftige Generationen - in eine glückliche, friedliche und gesicherte Zukunft befördern."

Nach seiner Eröffnungsansprache trat Bürgermeister Bruno Marek vom Rednerpult herunter zu dem bereitstehenden, festlich bekränzten und geschmückten Straßenbahnwagen, der auf die Festgäste wartete. Bevor diese aber einsteigen und abfahren konnten, hatte der Bürgermeister noch eine wichtige und keineswegs nur symbolische Aufgabe zu erfüllen: Unter dem Surren der Fernsehkameras und dem Klicken zahlreicher Fotoapparate nahm Wiens Stadtoberhaupt eine "Weichenkrücke" - im Volksmund "Tramway-Stangl" genannt - zur Hand und stellte die Weiche zur Einfahrt in den neuen Tunnel.

- - -

Wiens erster Straßenbahn-Tunnel ist eröffnet
=====

8. Oktober (RK) Bei herbstlich schönem Wetter fand heute pünktlich auf die Minute um 10 Uhr die Eröffnung der ersten Wiener Tunnel-Strecke für die Zweierlinie auf der "Lastenstraße" statt. Ein 35 Mann starker Zug der Musikkapelle der Wiener Verkehrsbetriebe hatte schon eine halbe Stunde vorher mit einem Platzkonzert vor der Rampe des Tunnels beim Landesgericht begonnen. Dementsprechend groß war auch die Zahl der schaulustigen Wienerinnen und Wiener, die zu diesem Straßenbahnfest gekommen waren. Alle Fenster der Umgebung waren besetzt und von den hohen Masten der Bogenlampen flatterten die rot-weißen Fahnen.

Ein Beifallsrauschen klang auf, als der Bürgermeister an der Spitze des Stadtsenates den von Ehrengästen gesäumten Festplatz betrat. Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Koller begrüßte ihn und die übrigen Festgäste, insbesondere den Ersten Präsidenten des Wiener Landtages Dr. Stemmer, Vizebürgermeister Felix Slavik, Die Stadträte Hans Bock, Maria Jacobi, Dr. Otto Glück, Kurt Heller, Rudolf Sigmund und Dr. Maria Schaumayer, den Zweiten und Dritten Präsidenten des Wiener Landtages Mühlhauser und Helene Potetz, den Vorsitzenden- Stellvertreter des Bundesrates, Porges, die Nationalratsabgeordneten Dr. Broda und Probst, und zahlreiche weitere Mitglieder des National- Bundes- und Gemeinderates. Auch die Bezirksvorsteher des 1., 6., 7., und 8. Bezirkes waren erschienen sowie Vertreter der Wiener Technischen Hochschule und, gewissermaßen als die "betrieblichen Hausherren", die Direktion der Wiener Städtischen Verkehrsbetriebe, angeführt von Generaldirektor Doktor Reisinger.

Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Koller kam auf die Schwierigkeiten beim Tunnelbau zu sprechen und erwähnte mit besonderer Genugtuung das große Interesse des Auslandes an diesem Verkehrsbauwerk. (Siehe "Rathaus-Korrespondenz", Blatt 2882 bis 2887.)

Bürgermeister Bruno Marek betonte in seiner Rede, (Siehe "Rathaus-Korrespondenz" Blatt 2888 bis 2892.) daß bei allem Fortschritt und Streben nach einem modernen Bild der Stadt Wiens vertrautes Antlitz bewahrt werden solle. Im Verlaufe seiner Ausführungen erhielt er mehrmals lebhaften Beifall des Auditoriums.

Anschließend begab sich der Bürgermeister mit dem Stadtsenat zum ersten geschmückten Straßenbahnzug, vor dem er "effektiv und symbolisch" die Weiche "in die Zukunft" stellte. Gesteckt voll und somit einem bekannten Tramway-Fahrgefühl entsprechend, fuhren die ersten Züge mit den Festgästen in die Tunnelstrecke ein. An jeder Station wurden kurze Erklärungen zum Bauwerk abgegeben, bei der Haltestelle Mariahilfer Straße stieg man aus und besichtigte die Anlage. Nach einer kleinen Erfrischung wurde die Fahrt in Richtung Karlsplatz fortgesetzt. Auch auf dem oberirdischen Teil der Strecke, die über die 7ler Schleife für die Festgäste verkürzt wurde, standen Tausende Wienerinnen und Wiener Spalier und winkten dem Stadtoberhaupt zu. Nach einer Rückfahrt in vollem Betriebstempo endete die Eröffnungszeremonie in der Station Friedrich Schmidt-Platz.

- - -

Geehrte Redaktion!

=====

Wir erinnern daran, daß der Presseclub "Concordia", 1, Bankgasse 8, für Montag, den 10. Oktober, um 11 Uhr, zu einer Pressekonferenz eingeladen hat, bei der Kulturstadtrat Gertrude Sandner und der Geschäftsführende Direktor der Wiener Symphoniker, Professor Franz Bartholomey, über die Stiftung einer Ehrenmedaille der Wiener Symphoniker, die nächsten Auslandstourneen und über Nachwuchsfragen des Orchesters sprechen werden.

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"

=====

8. Oktober (RK) Dienstag, Route 4 mit Erholungsgebiet Laxenburg. Dauer etwa vier Stunden. Aus technischen Gründen ist die Teilnehmerzahl auf zwei Autobusse beschränkt. Diese Route ist für gebrechliche oder gehbehinderte Personen nicht geeignet.

Abfahrt vom Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 13.30 Uhr.

- - -