



RK
WIENER **U** **-BAHN-BAU**

SONDERAUSGABE DER RATHAUSKORRESPONDENZ

Montag, 16. Dezember 1968

— 1 —

GEEHRTE REDAKTION!

Die ereignisse, die mit dem bevorstehenden bau der wiener U-bahn zusammenhängen, häufen sich. Große berichte und kleine nachrichten, aber auch hinweise auf U-bahnen in anderen staaten und städten sind in den letzten tagen von den zeitungem, vom fernsehen und vom hörfunk gebracht worden. Die RK will sich dieses nun hochaktuell gewordenen themas besonders annehmen. Wir bringen deshalb ab sofort einen sonderdienst in vorliegender form, der über den bisherigen bezieherkreis hinaus auch alle speziellen verkehrszeitschriften in ganz österreich und in den nachbarländern erreichen soll. Auch alle institutionen und vereinigungen, die sich mit verkehrsfragen beschäftigen, wollen wir erfassen. Anregungen sind erwünscht.

Mit besten grüßen

wilhelm adametz

EIN FAIRER VORSCHLAG KLÄRT DIE FINANZIERUNG

Vorige woche führten bekanntlich finanzminister professor dr. STEPHAN KOREN und wiens städtischer finanzreferent vizebürgermeister FELIX SLAVIK ein klärendes gespräch über die aufteilung der kosten des geplanten baues der wiener U-bahn. Zunächst geht es um die linien U 1, U 2 und U 4, wofür nach den jetzigen berechnungen 5.063 millionen schilling erforderlich sind. Über das ergebnis der besprechung sagte SLAVIK am 12. dezember vor dem wiener gemeinderat: "Der vereinbarte vorschlag sieht vor, daß der bund vier jahre hindurch je 150 millionen schilling beiträgt. Vier weitere jahre hindurch wird er je 200 millionen schilling und in den darauffolgenden vier jahren je 250 millionen schilling zahlen. Das ergibt einen gesamtbetrag von 2.4 milliarden schilling.

Ich habe schon früher in dieser saale gesagt, daß ich durchaus das drängen verstehe, zu einer vereinbarung mit dem bund zu kommen. Aber ich mußte darauf hinweisen, daß es sich nicht um kleine subventionen oder geschenke handelt, sondern einfach darum, einen interessenausgleich zu finden. Es sind ja beträchtliche summen, die auszuhandeln sind.

Die frage, wieso und warum wir eigentlich in diesem zusammenhang an den bund forderungen stellen, ist klar. Wir müssen uns gar nicht darauf stützen, was in münchen, frankfurt, paris oder amsterdam geschieht. Wir brauchen nur die österreichischen verhältnisse zu betrachten, um zu wissen, daß es sich um eine verpflichtung des bundes gegenüber wien handelt. Für den öffentlichen verkehr muß der bund für ganz österreich leistungen erbringen. Daraus konnten wir als gleichberechtigtes bundesland und als bundeshauptstadt ableiten, daß eine solche verpflichtung des bundes auch gegenüber der wiener U-bahn besteht. Wenn es nun zu dieser vereinbarung kommen konnte, so möchte ich mit aller offenheit sagen, daß es eine faire vereinbarung ist. Die gespräche mit professor KOREN wurden in einer sehr sachlichen und ruhigen atmosphäre geführt, und ich hoffe, es ist beidseitig, wenn ich sage, daß wir uns beide darüber freuen können, diese vereinbarung getroffen zu haben!"
(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

1969 IST BAUBEGINN

Vizebürgermeister SLAVIK sagte weiter: "Im voranschlag der bundeshauptstadt für 1969 haben wir eine außerordentliche einnahme und außerordentliche ausgaben in höhe von 271.8 millionen schilling. Über die modalitäten, zu welchem zeitpunkt die zahlung des bundes beginnt - nämlich im jahre 1969 oder im jahre 1970 auf grund auch des bereits vorliegenden bundesbudgets - darüber muß noch gesprochen werden wie auch noch über manche andere details in diesem zusammenhang. Wir haben jedenfalls den baubeginn für das jahr 1969 vorgesehen und entsprechend vorgesorgt. Die arbeiten, die schon begonnen wurden und noch begonnen werden, nämlich die umleitungen für den individualverkehr und für den öffentlichen verkehr werden fortgesetzt. Im herbst 1969 beginnen wir dann mit der großen baugrube auf dem karlsplatz.

DIE AUSWIRKUNGEN DIESER GROSSEN INVESTITIONEN

Die erforderlichen beträge, die wir für den U-bahnbau brauchen, werden uns sorgen bereiten und der wiener gemeinderat wird sich mit diesem problem sicher noch öfter beschäftigen müssen. Warum auch nicht? Aber auf der anderen seite sollten wir nicht übersehen, daß die durchführung so großer vorhaben wie der bau einer U-bahn oder die errichtung des absoluten hochwasserschutzes sehr wesentlich dazu beitragen können, eine dynamische wirtschaftliche entwicklung nicht nur in wien, sondern in unserer ganzen republik österreich in die wege zu leiten. Deshalb meine ich, daß diese großbauvorhaben nicht nur für wien von bedeutung sein werden, sondern für ganz Österreich!"

BAUABSCHNITT KARLSPLATZ: DER GROSSE UMLEITUNGSPLAN

Der umleitungsplan, der in den letzten monaten des nächsten jahres am "tag X" für die dauer von rund fünf jahren in kraft treten soll, wurde heute in einer großen verkehrsverhandlung beraten. Es handelt sich dabei um die gesamtheit jener umleitungen, die durch den beginn der U-bahnarbeiten im abschnitt karlsplatz notwendig werden. In der heutigen besprechung waren nicht nur sämtliche am bau und an der planung der U-bahn beteiligten magistratsabteilungen vertreten, sondern auch die verkehrsbetriebe, die bezirksvorstellungen und die bundespolizeidirektion.wien.

SECHS VERKEHRSADERN ALS ENTLASTUNG

Der umleitungsplan sieht die schaffung von sechs verkehrsadern vor, die in einbahnführung drei wesentliche aufgaben übernehmen sollen. Zwei linien werden die "neue" lastenstraße darstellen, zwei weitere im süden des baugebietes einen entlastungsring für die lastenstraße legen und die beiden letzten den verkehr zwischen dem stadtzentrum und dem süden wiens aufnehmen.

Die lastenstraße vom getreidemarkt in östlicher richtung wird folgendermaßen verlaufen: sie folgt wie bisher dem getreidemarkt, und auch die linkskurve, mit der das gebäude des verkehrsbüros umrundet wird, bleibt erhalten. Dann jedoch wird sie nach rechts durch die treitlstraße geführt und geht an deren ende in eine noch zu schaffende fahrbahn über, die quer durch den ressel-park führen wird. Auf diese weise kehrt sie (ziemlich genau gegenüber dem haus karlsplatz 2) auf die äußere richtungsfahrbahn des karlsplatzes zurück und führt auf dieser bis zum schwarzenbergplatz weiter. Die treitlstraße und auch die neue fahrbahn durch den ressel-park werden in einer breite von drei fahrbahnen zur vergügung stehen.

IN RICHTUNG WESTEN:

In westlicher richtung wird die lastenstraße folgendermaßen geführt: vom schwarzenbergplatz die lothringer straße entlang bis zur dumbastraße, dort - zwischen musikvereinshaus und künstlerhaus - biegt der verkehr nach rechts in die dumbastraße ab und wendet sich gleich darauf nach links in die bösendorferstraße. Er folgt dann der bösendorferstraße, überquert die kärntner straße und die operngasse und läuft in der elisabethstraße bis zur gauermanngasse. Dort biegt er nach links ab, durchläuft die ganze gauermanngasse und kehrt an deren ende in einer rechtskurve wieder auf den getreidemarkt zurück. Da auf der kreuzung getreidemarkt -- gumpendorfer straße ein linksabbiegen nicht möglich ist, können jene autofahrer, die in die gumpendorfer straße wollen, in der elisabethstraße geradeaus weiterfahren, statt in die gauermanngasse links abzubiegen. Diese autofahrer biegen dann erst links in die eschenbachgasse ab und gelangen durch überqueren des getreidemarktes in die gumpendorfer straße.

DER SÜDLICHE ENTLASTUNGSRING:

Der südliche entlastungsring für die lastenstraße, verläuft von westen nach osten folgendermaßen: der kraftfahrer kann vom getreidemarkt nach rechts in die linke wienzeile abbiegen. Auf der höhe der schleifmühlgasse überquert er den naschmarkt und fährt dann die ganze schleifmühlgasse bis zur wiedner hauptstraße. Diese kreuzung wird überquert, dann geht es weiter durch das erste kurze stück der favoritenstraße und über die ganze länge der gußhausstraße bis hinunter zum heumarkt.

VON OSTEN NACH WESTEN:

Von ost nach west verläuft der entlastungsring vom heu-
markt über die brucknerstraße, die mattiellistraße und die
kreuzberggasse zur paniglgasse. Nach der paniglgasse kommt der
neue abschnitt schaurhofergasse, wo ein durchbruch nötig ist.
Darnach wird die operngasse überquert und der verkehr durch die
faulmann-gasse bis zum naschmarkt geführt. Auf der höhe der
faulmann-gasse soll der naschmarkt durchbrochen werden, so daß
eine verbindung nicht nur zur rechten, sondern auch zur linken
wienzeile hergestellt wird. (Diese strecke ist die einzige,
auf der durchbruchsarbeiten nötig sind, und zwar in der mat-
tiellistraße, in der schaurhofergasse und auf der wienzeile.)

ZWISCHEN DER CITY UND DEM SÜDEN:

Der verkehr zwischen der city und dem süden der stadt wird zwei
großen radialen verkehrsadern anvertraut werden. Stadteinwärts
wird sich der verkehr folgendermaßen abspielen: die von der
wiedner hauptstraße kommenden kraftfahrzeuge biegen bei der
paulaner-kirche rechts ab und fahren das erste stück der fa-
voritenstraße zur gußhausstraße. Dort kommt von rechts der ver-
kehr aus der favoritenstraße dazu. Es geht nun ein kurzes
stück durch die gußhausstraße und dann in einer leichten links-
kurve durch die karlsgasse. In einer schleife wird der verkehr
an der nordwestflanke der karlskirche vorbeigezogen und dann
auf der bereits bestehenden (unbenannten) fahrbahn direkt auf
den karlsplatz geführt. Er überquert den karlsplatz und die
bösendorfer straße und gelangt zum kärntner ring, wo nach bei-
den seiten abbiegemöglichkeiten bestehen. Der hauptverkehr
wird jedoch geradeaus weiter durch die akademiestraße geführt,
wendet sich in der walfischgasse (die in ihrer ganzen länge,
also schon von der schwarzenbergstraße aus, zur einbahn in
richtung kärntner straße erklärt werden wird) nach links.
Am ende der walfischgasse besteht dann die möglichkeit, gerade-
aus zur albertina oder mit rechtsabbiegen in die kärntner
straße zu gelangen. Der verkehr von der city nach süden wird
sich in der operngasse sammeln, wird (mit abbiegemöglichkeiten

nach beiden richtungen) über den ring geführt und gabelt sich nach der friedrichstraße: die eine trasse verläuft über die linke wienzeile, deren verkehrskapazität durch halteverbote so erhöht werden soll, daß mindestens zwei fahrestreifen durchgehend befahrbar sind. Die zweite trasse folgt der operngasse und dann - nach der kreuzung mit der schleifmühlgasse - der margaretenstraße.

GENAU UNTERSUCHT UND REIFLICH ÜBERLEGT

Dieser umleitungsplan ist nach genauen verkehrsuntersuchungen und reiflichen überlegungen zustande gekommen. Es ist gewährleistet, daß die in aussicht genommenen straßenzüge den verkehr tatsächlich tragen können. Andere lösungen hätten verkehrsdichten bis zu fast 4.000 kraftfahrzeugen pro stunde gebracht. Nach dem umleitungsplan wird die verkehrsdichte so sein, daß etwa in der operngasse 2.600, in der treitlstraße und auf der neuen fahrbahn durch den ressel-park zirka 2.200 und in der akademiestraße 1.450 kraftfahrzeuge pro stunde durchfahren werden.

Durch diesen umleitungsplan und absperrungen des eigentlichen baustellenbereiches ist eine lösung gefunden worden, die einerseits die reibungslose abwicklung der bauarbeiten, andererseits aber einen flüssigen verkehr gewährleistet. Die unbedingt nötigen verkehrssperren betreffen die kärntner straße in der höhe des opernrings, die wiedner hauptstraße stadteinwärts in der höhe der schleifmühlgasse, den karlsplatz in der höhe der dumbastraße sowie die stadtauswärtige fahrbahn des karlsplatzes in der höhe der treitlstraße und die friedrichstraße in der höhe der operngasse. Das bedeutet natürlich auch, daß vom ring aus nach keiner seite die einfahrt in die kärntner straße möglich ist.

./.

Bei der heutigen Sitzung war auch der technische Vizedirektor der Wiener Verkehrsbetriebe dipl.-ing. PINS anwesend. Die von den verschiedenen Stellen an die Adresse der Verkehrsbetriebe gerichteten Anliegen (Gewährleistung des Massenverkehrs vom Südbahnhof ins Stadtzentrum, Verlegung der Gleise der Straßenbahn der Schwarzenbergstraße und anderes) werden von den Verkehrsbetrieben sorgsam überlegt werden und so bald wie möglich der Öffentlichkeit mitgeteilt werden.

AKTUELLE LITERATUR:

"Neue Wege beim Tunnelbau der Victoria Line" betitelt sich ein von MAURICE HOLMES, Präsident des London Transport Board, verfaßter Aufsatz im Heft November/Dezember 1968 der "ALLGEMEINE BAU-ZEITUNG", Wien. Untertitel: "neues Auskleidungsverfahren", "Schirmbrücke für den Straßenverkehr", "Zugführung und Fahrkartenausgabe automatisch", "Entlastung des Verkehrs".