

Rathaus- Korrespondenz

gegründet 1861



Donnerstag, 23. August 1973

Blatt 1592

Heute in der "Rathaus-Korrespondenz":

- Kommunal: Zwei neue Grundwasserbrunnen werden gehohrt
 Zehn Schulbauten fertiggestellt
 Tarifprobleme im öffentlichen Verkehr
- Lokal: Rundfunksendung für Gastarbeiter
- Kulturdienst: Fritz Zerritsch - 85. Geburtstag

Chef vom Dienst: 42 800/2971 (Durchwahl)

k o m m u n a l :

=====

Lobau:

zwei neue grundwasserbrunnen werden gebohrt

1 wien, 23.8. (rk) zwei neue horizontalfilterrohrbrunnen - ''schuettelau 1'' und ''schuettelau 2'' - werden derzeit ins erdreich des wasserschutzgebietes und wanderparadieses untere lobau vorgetrieben. in zwei bis drei jahren werden diese 13 meter tiefen brunnen, von denen man sich rund 300 liter/sekunde erwartet, zur wasserversorgung wiens beitragen, berichtet ''wien aktuell''.

die neuen wasserversorgungsanlagen umfassen, ausser den beiden brunnen, zwei pumphaeuser, rund 7 kilometer zuleitungen zum behaelter lobau und zufahrtswege. durch das bauvorhaben, das die zahl der grundwasserbrunnen in der lobau auf sechs erhoehrt, wird auch das wasserschutzgebiet des auwaldes von 14 auf 18 quadratkilometer vergroessert. derzeit fliessen taeglich 50 bis 60 millionen liter grundwasser aus der lobau in unsere wasserleitungen, kuenftig sollen es 80 bis 90 millionen liter sein.

das grundwasserwerk untere lobau, das im juni 1966 den betrieb aufgenommen hat, wird zur zeit aus den drei brunnen ''alter kreuzgrund'', ''gross rohrwoerth'' und ''gaenshaufen'' gespeist. ein vierter brunnen - ''markethaeufel'' - absolviert noch den probelauf.

horizontalfilterrohrbrunnen sind eine technisch hochinteressante sache. das vortriebsverfahren - system ranney genannt - wurde zunaechst in england und in den usa entwickelt. ranneybrunnen sind jedoch wegen ihrer hohen baukosten nur bei einer staendigen entnahme von mehr als 150 liter/sekunde rentabel. eine variante dieser technik, das system fally, fuer das die wiener firma grubo das patent besitzt, erlaubt auch den vortrieb kleiner dimensionierter horizontalfilterrohrbrunnen. diese ''wiener technik'' wird mit erfolg zur wasserentnahme aus dem grundwasserbegleitstrom der donau angewendet.

von einem stahlbetonschacht aus, der nach einbringung einer betonsohle vollkommen trocken ist, werden filterrohre stern-

foermig in horizontaler richtung in die wasserfuehrenden schichten des bodens getrieben. die horizontalen rohre koennen bei bedarf in mehreren etagen uebereinander rund um den brunnenschacht angeordnet werden, sodass eine beliebig grosse eintrittsflaeche fuer das grundwasser erzielt werden kann. die filterrohre haben eine lichte weite von 200 millimeter und sind mit schlitzen versehen. durch diese schlitze, die grobes material abhalten, stroemt das wasser ins rohr und in den brunnenschacht, von wo aus es dann in die leitungen zum behaelter gepumpt wird. der kopf des rohrs, das durch hydraulische pressen vorgetrieben wird, ist spitz wie ein geschoss.

diese technik eignet sich - bei geringem bedarf an getaende fuer die bohrarbeiten - besonders fuer die entnahme von grundwasser parallel zu einem fluss.

0936

k o m m u n a l :

=====

zehn schulbauten fertiggestellt

2 wien, 23.8. (rk) heuer wurden zehn Neubauten oder erweiterungen von schulen der stadt wien fertiggestellt. damit hat die stadt wien seit kriegsende 86 neue schulen errichtet. der aufwand fuer den schulbau betraegt heuer 175 millionen schilling.

darueber hinaus wird noch heuer mit dem bau von drei weiteren schulen begonnen, wofuer 31,200.000 schilling bereitstehen. drei millionen schilling werden fuer die planung von neuen schulbauten aufgewendet.

zur deckung eines voruebergehenden bedarfs an schulraum werden auch heuer wieder transportable schulpavillons eingesetzt. fuer die insgesamt 14 mobilen klassen sind 8,2 millionen schilling noetig.

erhebliche kosten verursacht auch die erhaltung der bestehenden schulgebaeude. um 72,5 millionen schilling wurden heuer elf schulgebaeude generaladaptiert, sechs schulgebaeude ausgemalt und in drei schulen moderne zentralheizungen eingebaut.

die fertiggestellten schulneubauten sind:

2, vorgartenstrasse (8 klassen), 8, pfeilgasse (6 klassen), 10, g.w. pabst-gasse (8 klassen), 14, karl toldt-weg (8 klassen), 21, grossfeldsiedlung 1 a (8 klassen), 21, grossfeldsiedlung 3 (24 klassen), 21, jochbergengasse (6 klassen), 22, ziegelhofstrasse (12 klassen), 23, canavesegasse (20 klassen), 23, altmannsdorfer strasse (8 klassen).

0949

L o k a l :

=====

rundfunksendung fuer gastarbeiter

3 wien, 23.8. (rk) das Landesstudio wien des orf wird ab herbst regelmaessig rundfunksendungen fuer gastarbeiter ausstrahlen. premiere ist bereits am 4. september.

die gestaltung der sendung erfolgt in zusammenarbeit mit dem wiener zuwandererfonds. jeweils am dienstag und donnerstag werden von 18.50 bis 18.55 uhr in serbokroatischer sprache die neuesten nachrichten sowie wichtige hinweise gebracht. wien ist damit nach vorarlberg das zweite bundesland, das eigene sendungen fuer gastarbeiter ausstrahlt.

wie gefragt gerade informative gastarbeiter-serviceeinrichtungen sind, zeigt der telefonische tonbandkundendienst des wiener zuwandererfonds fuer jugoslawische gastarbeiter (kurznummer 15 32): die monatliche frequenz betraegt derzeit schon fast 2.000 anrufe.
0959

k o m m u n a l :

=====

tarifprobleme im oeffentlichen verkehr

6 wien, 23.8. (rk) in einer pressekonferenz erlaeuterten egon m a t z n e r und manfred n o v y ihre in der oeffentlichkeit bereits stark diskutierte broschuere ''zur frage der tarifgestaltung der oeffentlichen personen-nahverkehrsunternehmen'', die vom kommunalwissenschaftlichen dokumentationszentrum herausgegeben wurde und in der reihe ''kommunale forschung in oesterreich'' erschienen ist.

die beiden autoren fassten ihre ueberlegungen in vier punkten zusammen:

1. der flaechenbedarf pro person bei benuetzung eines pkw im berufsverkehr betraegt bei 30 km/h rund 45 quadratmeter. in einem strassenbahnzug hingegen werden pro person nur 2 quadratmeter strassenflaeche benoetigt. daraus entstehen bei der zunehmenden tendenz zur benutzung von pkws fuer die fahrt zum und vom arbeitsplatz die taeglichen verkehrsprobleme in den neuralgischen verkehrszonen in den staedtischen regionen.

2. die tendenz zur benuetzung der pkws fuer die berufsfahrten ist stark ausgepraegt. sie stieg beispielsweise in wien von einem anteil an den gesamten berufsfahrten von 21 prozent im jahre 1959 auf 45 prozent im jahre 1970. die tendenz geht auf verschiedene ursachen zurueck, unter anderem: der pkw ermoeglicht kuerzere reisezeiten, ist bequemer, erspart die abhaengigkeit von fahrplaenen, die mit zunehmender verkehrsdichte stark progressiv steigenden verkehrskosten werden vom individuellen benuetzer nicht getragen. schliesslich behindert der individualverkehr haeufig den oeffentlichen verkehr.

3. die studie geht von der annahme aus, dass angesichts des hohen flaechenbedarfs eine weitere zunahme der pkw-benutzung fuer berufsfahrten in den neuralgischen zonen der staedte wegen der beeintraechtigung anderer staedtischer funktionen und der progressiv steigenden kosten nicht erwuenscht ist. als ziel fuer eine ~~stadtaequate~~ verkehrsaufteilung bei berufsfahrten wird fuer

wien ein verhaeltnis oeffentlicher verkehr zu individualverkehr von 70 : 30 (derzeit etwa 50 : 50) vorgeschlagen.

alle massnahmen sind von diesem ziel abgeleitet. ihre beurteilung ist nur dann sinnvoll, wenn dieses ziel akzeptiert wird.

4. wegen der engen wechselbeziehungen zwischen den verkehrstraegern und der abhaengigkeit der verkehrsentwicklung wird vorgeschlagen, dass die verkehrspolitik einschliesslich jener der oeffentlichen verkehrsbetriebe mit der stadtplanung abgestimmt werden soll. weiters: es soll eine integrierte verkehrspolitik fuer alle verkehrstraeger und keine isolierte verkehrspolitik fuer die oeffentlichen verkehrsbetriebe gemacht werden. voellig verfehlt zur loesung des verkehrsproblem es ist eine isolierte tarifpolitik.

um das ziel 70 : 30 zu realisieren, werden konkrete massnahmen zur erhoehung der attraktivitaet des oeffentlichen nahverkehrs in hinblick auf reisezeit, puenktlichkeit, frequenz, bequemlichkeit und kosten vorgeschlagen. das erfordert nicht nur positive massnahmen bei den oeffentlichen verkehrsmitteln, sondern auch beschraenkungen und belastungen fuer die benuetzung der pkw.

keine alternative gegeben

in der pressekonferenz, an der auch die stadtraete otto s c h w e d a und franz n e k u l a teilnahmen, betonte prof. dr. egon m a t z n e r , dass es fuer die vorgeschlagene einschraenkung des individuellen berufsverkehrs keine alternative gaebe. man koennte sie nur hinausschieben - und den in der zwischenzeit eintretenden verlust an staedtischer substanz hinnehmen. die allgemeine zielvorstellung, dem oeffentlichen verkehr vorrang zu geben, sei unbestritten. dr. matzner zitierte dazu die juengsten konzepte von spoe und oevp. es gelte nun, diese allgemeinen zielsetzungen in taten umzusetzen - indem die attraktivitaetsmerkmale zugunsten des oeffentlichen verkehrs verschoben werden.

stadtrat franz n e k u l a betonte, dass beide verkehrformen entsprechend ihrer unterschiedlichen aufgabe den noetigen

verkehrsraum brauchen. man duerfe dabei nicht vergessen, dass auch der autofahrer zeitweise oeffentliche verkehrsmittel benuetzt - zum beispiel steigt an glatteistagen im winter die frequenz der oeffentlichen verkehrsmittel sprunghaft - und es dann als selbstverstaendlich voraussetzt, dass sie vorhanden sind. man duerfe auch nicht vergessen, dass gerade die bevoelkerungsgruppen, die besonders auf die gemeinschaft angewiesen sind, wie kinder oder aeltere menschen, die oeffentlichen verkehrsmittel brauchen.

stadtrat otto schweda verwies darauf, dass die anregung zu der vorgelegten arbeit vom oesterreichischen staedtebund kam. unmittelbarer anlass war die letzte tariferhoehung im oeffentlichen verkehr, wobei nicht nur in wien, sondern auch in graz, linz und salzburg diese fragen eingehend diskutiert wurden. die gleichen probleme bestuenden in allen staedten, ueberall suche man loesungen, ueberall liefen die ueberlegungen in aehnlicher richtung wie in wien. in der brd stehe dabei die moeglichkeit zur diskussion, die massnahmen fuer den ganzen ewg-raum zu koordinieren.