

Chef vom Dienst:
42 800/2971 (Durchwahl)
Montag bis Freitag 7.30 bis 19 Uhr,
Samstag 10 bis 17 Uhr,
Sonn- und Feiertag 12 bis 17 Uhr,
übrige Zeit: Tonband

Rathauskorrespondenz

gegründet 1861



Pressum Medieninhaber, Herausgeber und Druck: Presse- und Informationsdienst (MA 53), Rathaus, 3. Stiege, 1082 Wien, Redaktion: Rathaus,
Stiege, 1082 Wien, Telefon 42 800/2971 Durchwahl, Telex 133240, Chefredakteur: Fred Vovrousek, Verlags- und Herstellungsort: Wien,
gesetzt in der Helvetica 11 Punkt, Zeilenbreite 12,5 cm, ca. 70 Anschläge/Zeile. Auf Recyclingpapier gedruckt!

Freitag, 10. Juli 1987

Blatt 1500

Heute in der „RATHAUSKORRESPONDENZ“:

Kommunal:

- Gleisbauarbeiten in der Hetzendorfer Straße (1501)
- Terminvorschau vom 13. bis 22. Juli (1502)
- Fußgängerweg über Lärmschutztunnel Kaisermühlen (1503)
- Halbzeit für Inbetriebnahme der U 3 (1505-1507)
- Öltreiben auf dem Donaukanal (nur FS)
- Bilder vom peruanischen Amazonas (nur FS)

Kultur:

- Preise der Stadt Wien für Wissenschaft und Volksbildung (1504)

Gleisbauarbeiten in der Hetzendorfer Straße

Bauarbeiten auch auf der Äugelbrücke und der Erdberger Lände

Wien, 10.7. (RK-LOKAL) Montag kommender Woche beginnen Gleisbauarbeiten in der Hetzendorfer Straße in Meidling in den Abschnitten zwischen der Eglseegasse und der Schönbrunner Allee sowie zwischen der Kernstraße und der Atzgersdorfer Straße. Der Individualverkehr in der Fahrtrichtung stadteinwärts bleibt in der Hetzendorfer Straße, die zum Teil zur Einbahn erklärt wird.

In der Fahrtrichtung stadtauswärts gibt es eine Umleitung: Hetzendorfer Straße — Strohberggasse — Schlöglgasse — Schönbrunner Allee — Edelsinnstraße — Graf-Seilern-Gasse — Fasangartengasse — Stranzenbergbrücke — Hetzendorfer Straße. In den ersten beiden Wochen steht in der Hetzendorfer Straße zwischen der Eglseegasse und der Strohberggasse nur ein Fahrstreifen zur Verfügung, der wechselweise befahren wird (Verkehrsregelung durch Polizei). Für die Straßenbahnlinie „62“ wird ab der Schnellbahnstation Meidling ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet. Die Arbeiten werden bis Ende August dauern.

Länger als ursprünglich geplant dauern die Instandsetzungsarbeiten am Entwässerungssystem der Äugelbrücke (Fortsetzung der Nordbrücke) auf der Richtungsfahrbahn zum Zentrum. Voraussichtlich muß noch am Samstag und an zwei oder drei Tagen der kommenden Woche gearbeitet werden. An diesen Tagen ist einer der beiden Fahrstreifen gesperrt. Um den Verkehr während der Früh- und Abendspitze nicht zu behindern, werden die Arbeiten jedoch nur zwischen 9 und 16 Uhr durchgeführt.

Die Straßenbauarbeiten in der Unterführung der Erdberger Lände unter der Stadionbrücke (Tieferlegung der Fahrbahn) hätten ursprünglich bereits diese Woche beginnen sollen, beginnen aber nun erst Montag abend. In der Unterführung steht dann nur einer der beiden Fahrstreifen zur Verfügung.

Im „Schatten“ der Brückenbaustelle beim Kahlenbergdorf finden ab Montag Belagsarbeiten auf der Heiligenstädter Straße auch zwischen der Abfahrt vom Nordknoten und dem Kahlenbergdorf statt. Betroffen davon ist vor allem die stadtauswärts führende Fahrbahn, deren rechter Fahrstreifen gesperrt werden muß. Auf der stadteinwärts führenden Fahrbahn sind nur geringfügige Reparaturen durchzuführen, die außerhalb der Verkehrsspitzen erledigt werden. Die Arbeiten werden voraussichtlich zwei Wochen dauern. (Schluß) sc/rr

Terminvorschau vom 13. bis 22. Juli

Wien, 10.7. (RK-KOMMUNAL) In der Zeit vom 13. bis 22. Juli hat die „RATHAUSKORRESPONDENZ“ vorläufig folgende Termine vorgemerkt:

MONTAG, 13. JULI:

11.00 Uhr, Pressekonferenz der Wiener ÖVP (Cafe Landtmann)

DIENSTAG, 14. JULI:

11.30 Uhr, Pressegespräch des Bürgermeister (PID)

MITTWOCH, 15. JULI:

11.00 Uhr, Pressekonferenz der Wiener ÖVP (Cafe Landtmann)

DONNERSTAG, 16. JULI:

11.00 Uhr, Überreichung des Dekretes „Regierungsrat“ durch Vizebürgermeister Mayr an Oberamtsrat Helmuth Spiwak (Steinerner Saal 1, Rathaus)

MONTAG, 20. JULI:

11.00 Uhr, Pressekonferenz der Wiener ÖVP (Cafe Landtmann)

DIENSTAG, 21. JULI:

11.30 Uhr, Pressegespräch des Bürgermeisters (PID)

MITTWOCH, 22. JULI:

10.30 Uhr, Eröffnung Spielplatz Jesuitenwiese durch StR. Braun (Schluß) red/rr

Fußgängerweg über Lärmschutztunnel Kaisersmühlen

Verbindung zur Neuen Donau

Wien, 10.7. (RK-KOMMUNAL) Seit Freitag vormittag gibt es einen Fußgänger- und Radweg über den Lärmschutztunnel Kaisersmühlen zum Erholungsgebiet Neue Donau. In Kaisersmühlen wird die Trasse der in Bau befindlichen Donauufer-Autobahn A 22 bekanntlich aus Gründen des Umweltschutzes in einem 1.000 Meter langen Tunnel geführt. Die große Baustelle hat bisher die Anrainer vom Erholungsgebiet am linken Ufer der Neuen Donau abgeschnitten.

Der neue Übergang für Fußgeher und Radfahrer wurde — etwa in der Mitte des Tunnels — in Verlängerung der Mendelssohn-gasse angelegt. Dort gibt es auf der Kreuzung mit der Straße Am Kaisersmühlendamm eine Verkehrslichtsignalanlage, sodaß man diese stark befahrene Straße gefahrlos überqueren kann.

Der Lärmschutztunnel Kaisersmühlen wird nicht nur die Anrainer dieses Gebietes vor dem Verkehrslärm bewahren, seine Oberfläche wird mit 300 Bäumen und 20.000 Sträuchern als 50.000 Quadratmeter großes Grüngelände gestaltet. Die Tunneldecke wird noch heuer geschlossen. 1988 wird bereits mit der Begrünung der Oberfläche begonnen, sodaß der Tunnelbereich bei der Eröffnung der Autobahn schon als erweitertes Erholungsgebiet an der Neuen Donau zur Verfügung steht. (Schluß) sc/rr

Preise der Stadt Wien für Wissenschaft und Volksbildung

Preisträger Gombrich, Heintel, Swoboda, Zapfe, Steiner

Wien, 10.7. (RK-KULTUR) Kulturstadtrat Franz MRKVICKA überreichte am Freitag im Roten Salon des Wiener Rathauses die Preise der Stadt Wien für Wissenschaft und Volksbildung. Univ.-Prof. Dr. Sir Ernst GOMBRICH, der im Vorjahr den ihm zuerkannten Preis nicht entgegennehmen konnte, erhielt den Preis der Stadt Wien für Geisteswissenschaften 1986. Univ.-Prof. Dr. Erich HEINTEL erhielt den Preis der Stadt Wien für Geisteswissenschaften 1987, Univ.-Prof. Dr. Walter SWOBODA den Preis der Stadt Wien für Medizinische Wissenschaften 1987, Univ.-Prof. Dr. Helmuth ZAPFE den Preis der Stadt Wien 1987 für Natur- und Technische Wissenschaften und Univ.-Doz. Dr. Herbert STEINER den Preis der Stadt Wien für Volksbildung.

Stadtrat Mrkvicka dankte den Ausgezeichneten für ihre wissenschaftlichen Leistungen und insbesondere auch Sir Gombrich, der die wissenschaftliche Verbindung mit Wien trotz der historischen Katastrophen dieses Jahrhunderts wieder gefunden habe. Die internationale Wissenschaft und auch Wien dankt Sir Gombrich bedeutende kunstwissenschaftliche Arbeiten, die die Forschung auf diesem Gebiet geprägt haben.

Prof. Erich Heintel hat mit seinem Werk und seiner Lehrtätigkeit die philosophische Forschung in Österreich entscheidend beeinflusst und mit seiner philosophischen Schule internationales Ansehen erreicht.

Univ.-Prof. Swoboda hat der medizinischen Forschung vor allem mit der Gründung des Spezialfaches der pädiatrischen Endokrinologie wesentliche Impulse verliehen.

Univ.-Prof. Dr. Zapfe hat als Direktor der geologisch-paläontologischen Abteilung des Naturhistorischen Museums und als Ordinarius für Paläontologie Forschung und Lehre auf diesem Gebiet wesentlich beeinflusst.

Univ.-Doz. Steiner hat als langjähriger Leiter des Dokumentationsarchives des österreichischen Widerstandes die zeitgeschichtliche Forschung in Österreich und insgesamt den Umgang mit der Geschichte in unserem Land positiv beeinflusst.

An der Feier nahmen auch Vizebürgermeister Dr. Erhard BUSEK, Min. a. D. Dr. Hertha FIRNBERG und Landtagspräsident a. D. Hubert PFOCH teil. (Schluß) gab/rr

Halbzeit für Inbetriebnahme der U 3

Wien, 10.7. (RK-KOMMUNAL) Der erste Teilabschnitt der Linie U 3 von Erdberg zum Volkstheater wird in nicht mehr ganz vier Jahren, im Frühjahr 1991, in Betrieb gehen. Bei einer Länge von rund 6,5 Kilometer (davon fünf Kilometer Nutzlänge) und neun Stationen wird diese erste Betriebsstufe der U 3 knapp 13 Milliarden Schilling kosten.

Davon sind bis jetzt bereits 5,6 Milliarden Schilling oder 43 Prozent ausgegeben. In diesen Kosten ist auch der Betriebsbahnhof Erdberg enthalten. Für den Betrieb dieses Teilabschnittes werden 45 Doppeltriebwagen der „Silberpfeile“, von denen jeder 43,5 Millionen Schilling brutto kostet, benötigt. Begonnen haben die Arbeiten an der Linie U 3 vor knapp vier Jahren, Ende 1983, im Bereich des 3. Bezirkes auf der Landstraße, sodaß derzeit etwa Halbzeit bei den Bauarbeiten ist. Verkehrsstadtrat Johann HATZL informierte darüber Freitag bei einer Pressefahrt, bei der auch erstmals die Möglichkeit bestand, die U 3-Tunnel mit „Schutterwagen“ zu befahren.

Waggons von Wien bis nach Innsbruck

Einige interessante Zahlen zu den bereits geleisteten Arbeiten für diesen Bereich: Der Aushub betrug zwischen Erdberg und Volkstheater bisher 758.000 Kubikmeter Erdreich, das entspricht etwa achtmal dem Rauminhalt des Westbahnhofes oder, auf Waggons verladen, einem Zug von 535 Kilometer Länge. 23.517 Tonnen Stahl wurden bisher verwendet — damit könnte man mehr als drei Eiffeltürme errichten. Mit den verbrauchten 312.000 Kubikmeter Beton wäre der Bau von mehr als 60 Kilometer Autobahn möglich. Diese Zahlen beziehen sich nur auf die erste Betriebsstufe der U 3 — insgesamt liegen die Leistungen der 1983 begonnenen zweiten Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes mit den Linien U 3 und U 6 weit aus höher.

Einige kurze Informationen zu den einzelnen Bauabschnitten: Der **Betriebsbahnhof in Erdberg** wird mit zirka 100.000 Quadratmeter Ausdehnung (das entspricht zirka 20 Fußballfeldern) und 13 Kilometer Gleislänge der größte Betriebsbahnhof der Wiener Stadtwerke. 75 Doppeltriebwagen können dort abgestellt und gewartet werden. Zirka 300 Personen werden ab Jänner 1989 im Bereich des Betriebsbahnhofes Beschäftigung finden.

Die Station **Erdberg** ist die einzige Station der U 3, die ebenerdig gebaut wird. Unmittelbar nach der Station tauchen die Silberpfeile in eine Tiefe von zirka zehn bis fünfzehn Meter, wobei im Bereich des Bauabschnittes Volkstheater die größte Tiefe mit durchschnittlich 20 Meter erreicht wird.

Im Bauabschnitt **Schlachthausgasse** wurden bereits die gesamten Schlitzwandarbeiten von der Leonhardgasse bis zur Erdbergstraße Nr. 155, welche im März 1986 begonnen wurden, fertiggestellt. Ab Mitte 1988 wird im Stationsbereich mit den Innenausbauarbeiten und dem Gleisbau begonnen werden.

Der anschließende Bauabschnitt um die Station **Kardinal-Nagl-Platz** wird komplett in offener Bauweise unter Anwendung der anrainerfreundlichen und bewährten Deckelbauweise gebaut. Im Mai 1987 konnten die Schlitzwandarbeiten im gesamten Baustellenbereich abgeschlossen werden. Derzeit sind bereits 80 Prozent der Deckenkonstruktionen fertiggestellt. Die Innenausbau- und Gleisbauarbeiten sind für Anfang 1988 geplant. In Bereichen dieses Abschnittes wurden bereits Arbeiten für die definitive Wiederherstellung der Oberfläche vorgenommen.

Rochusgasse: 9.000-Tonnen-Gebäude umgelagert

Der erste Streckenabschnitt im nächsten Bauabschnitt **Rochusgasse**, der in offener Deckelbauweise errichtet wird, reicht vom Bauabschnittsanfang

Forts. von Blatt 1505

bis zum „Generalihaus“, einem neungeschoßigen Bürohaus mit drei Tiefgaragengeschoßen, das unter schwierigen Bedingungen unterfangen werden mußte. Die Last, die umgelagert werden mußte, betrug zirka 9.000 Tonnen, was dem Gewicht von 170 U-Bahn-Doppeltriebwagen entspricht. Die Arbeiten konnten jedoch termingerecht und ohne größere Probleme abgeschlossen werden. In den folgenden zwei je 65 Meter langen bergmännisch aufzufahrenden Tunnelröhren ist die Herstellung der Außenschale bereits abgeschlossen und derzeit wird an der Innenschale gearbeitet. Bis zur Bauabschnittsgrenze beim Bauabschnitt Landstraße werden die Tunnel wieder in der offenen Bauweise in Deckelbauweise errichtet. Ende 1987 werden Rohbauarbeiten im gesamten Bauabschnitt abgeschlossen sein und mit dem Innenausbau der Station und der Betriebsräume begonnen werden. Bereits seit Beginn 1987 sind Arbeiten im Zuge der Oberflächengestaltung im Gange, wobei vor allem im Bereich der Landstraßer Hauptstraße mit umfangreichen Baumneupflanzungen begonnen wurde. Der Augustinermarkt, der im Frühjahr 1984 verlegt wurde, soll ab Herbst 1987 wieder in die ursprüngliche Lage kommen.

Die Rohbauarbeiten im Bauabschnitt **Landstraße** sind zum größten Teil fertiggestellt. Am 10. September 1985 erfolgte die symbolische Rückgabe der Landstraßer Brücke im Zuge des Landstraßer Brückenfestes. Ende 1985 die Fertigstellung der Landstraßer Brücke einschließlich der Oberflächenausgestaltung. Ende 1986 wurde die unterirdische Verbindung zwischen den Bauabschnitten drei bis fünf der U 3 hergestellt. Bis Weihnachten 1987 wird die Oberfläche zwischen der vorderen Zollamtsstraße und der Kreuzung Gärtnerstraße/Beatrixgasse wieder hergestellt sein. Ab Sommer 1988 wird voraussichtlich die gesamte Oberfläche im Baubereich des Bauabschnittes einschließlich der neuen Baumpflanzungen und der Neugestaltung des Straßenbereiches wieder der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Die weiteren Arbeiten wie der Innenausbau, die Haustechnik und der Gleisbau laufen dann nur mehr unterirdisch weiter.

Im angrenzenden Bauabschnitt **Stubentor** müssen von den 2,5 Kilometer Tunnelvortrieb in NÖT zirka 1.650 Meter oder beinahe 70 Prozent unter Druckluft mit einem durchschnittlichen Überdruck von 0,6 bar, was einer Wassertiefe von etwa sechs Meter entspricht, aufgeföhren werden. Die Rohbauarbeiten sind derzeit voll im Gange. Ein tunnelbautechnisch besonders schwieriges Stück ist die Unterföhren des Wienflußbettes in nur zirka vier Meter Tiefe.

Die ersten Arbeiten an der bereits rohbaumäßig im Zuge des Baues der Linie U 1 miterrichteten U 3-Station **Stephansplatz** sind für 1988 vorgesehen. Vorerst wird die bestehende zweiteilige Liftanlage ausgebaut und auf drei Lifte erweitert. Vom Verteilergeschoß ist ein zusätzlicher Lift an die Oberfläche im Bereich Goldschmiedgasse beziehungsweise „Haashaushaus“ geplant.

Im Bereich des Grabens beginnt der nächste U 3-Abschnitt mit der Station **Herrengasse**. Dieser Bauabschnitt unterföhrt Österreichs Verwaltungszentrum mit der Untergrabung des Außen- und Innenministeriums, des Bundeskanzleramtes, der Niederösterreichischen Landesregierung und vieler anderer Administrationshochburgen. Die Tunnelbauarbeiten, die im November 1986 begonnen haben, sollen Ende 1988 abgeschlossen sein. Der Anfahrtschacht am Minoritenplatz wird im April 1989 geschlossen.

196 Grad minus unter dem „Gerngroß“

Der ab dem Ring anschließende Bauabschnitt **Volkstheater** wird in offener Bauweise im Bereich zwischen dem Naturhistorischen Museum und dem Stadtschulrat bis zur „2er-Linie“ und unter dem Messepalast errichtet. Von dort wird der Tunnel in geschlossener Bauweise unter der Stiftskaserne bis zur Mariahilfer Straße aufgeföhren. Der Anfahrtschacht beziehungsweise die Einbring- und Förderöffnung für die geschlossene Bauweise in der

Forts. auf Blatt 1507

Siebensterngasse ist mit 32 Meter Sohltiefe der tiefste Anfahrschacht in Wien. Der Tunnelvortrieb steht derzeit zirka drei Meter unter den Fundamenten des Kaufhauses Gerngroß, wobei infolge der sensiblen geologischen Verhältnisse der Boden in diesem Bereich mittels Stickstoffvereisung (bis minus 196 Grad) gefroren werden mußte, um Wassereintritte und damit eine Gefährdung der Vortriebsmannschaft und der darüberliegenden Verbauung zu vermeiden. Die letzten Meßwerte zeigen, daß die in Wien neue Vereisungsmethode als Bauhilfsmaßnahme bis jetzt sehr erfolgreich ist. Aber auch im Bereich der offenen Bauweise mußten technische Hürden genommen werden. Teile des Messepalastes wurden zur Herstellung des U-Bahn-Bauwerkes darunter auf zirka 150 hergestellte Pfähle umgelagert. Der von Fischer von Erlach errichtete Palast nahm dies durch die schnelle und präzise Durchführung gelassen in Kauf.

Um im Naturhistorischen Museum nicht auch noch Schäden durch den U-Bahn-Bau hervorzurufen, wurde für die Herstellung der eng angrenzenden Schlitzwände eine spezielle Entwicklung, die sogenannte „Hydrofräse“, zum Einsatz gebracht. Dieses Gerät zeichnet sich durch extreme Erschütterungsarmut aus. Sollte die offene Baugrube beim Museum von der Museumsverwaltung zum Anlaß genommen werden, gleichzeitig einen unterirdischen Exponatspeicher zu errichten, kann die Oberfläche zwischen der „2er-Linie“ und dem Ring bis Ende 1987 nur zum Teil wieder hergestellt werden. Der Restbereich wird erst 1989 die Bevölkerung zum Betreten des Areals anregen. Im Frühjahr 1989 wird die Bellaria-Passage wieder eröffnet. (Schluß) roh/bs

Forts. von Blatt 1506