

Wien, am Samstag, den 6. November 1926.

Die Verlegung der Brigittabrücke keine Gefahr für den Prater. Bei der Eröffnung der Friedensbrücke hat Bürgermeister Seitz mitgeteilt, dass das Tragwerk der alten Brigittabrücke an einer anderen Stelle verwendet werden wird. Die Gemeindeverwaltung will nun die Brücke für einen neuen Donaukanalübergang nächst den Simmeringer Elektrizitätswerken verwenden. Diese Arbeit wurde in das neue grosse Investitionsprogramm aufgenommen und hat insbesondere bei den Industrieunternehmungen und dem Gewerbetreibenden in Simmering und Favoriten lebhaften Anklang gefunden. Der neue Verkehrsweg wird nämlich die Gütertransporte zum Handelskai und den Mineralölländen am Donaustrom wesentlich abkürzen. Nun sind bezüglich der Strassenführung Bedenken aufgetaucht, weil angeblich der Prater darunter leiden würde. Das ist ganz unrichtig. Wohl wäre die zweckmässigste Linienführung für eine Strasse zweifellos die möglichst gerade Verbindung ihrer beiden Endpunkte. Von diesem rein technischen Gesichtspunkt hat sich aber die Gemeindeverwaltung nicht leiten lassen, weil ihr die Erhaltung des Praters als Erholungsstätte für die Bevölkerung naturgemäss sehr am Herzen liegt. Die Gemeinde hat deshalb die neue Strasse hinter den Eisenbahndamm gelegt, der den Prater an seinem südöstlichen Ende durchschneidet. Diese Eisenbahnlinie trennt den Prater in zwei Teile. Stadtseitig liegt das grosse, der Erholung der Wiener gewidmete Gebiet. Es wird unberührt erhalten bleiben. Oestlich vom Bahndamm ist die "Prateridylle" schon vor Jahrzehnten durch die Abzweigung der Eisenbahn zur Freudenau, durch den Betrieb der Rennbahn und die Errichtung der Kopfstation der Strassenbahn gestört worden. Der Ausflügler findet zwischen Rennbahn und Hafenzufahrtsstrasse kein lohnendes Ziel mehr, da ja bald die Anschüttungen erreicht werden, die im Hafengelände hergestellt wurden. Ueberdies ist diese kleine Au vom Prater durch die Aspernallee abgeschnitten. Diese Allee wird jetzt schon von Fuhrwerken benützt. Der Verkehr auf der neuen, über den sogenannten Gärtnerweg (Jägerzeile) um den Lusthausplatz herum durch die Aspernallee zum Handelskai führenden Strasse wird die dem Stadtbewohner so notwendige Ruhe im Prater nicht beeinträchtigen. Diese Strasse führt weit abseits von den beliebten Erholungsorten und ist ausserdem noch durch den Eisenbahndamm getrennt. Die Gemeinde wird den neuen Strassenzug ausserhalb der vom Praterverkehr beanspruchten Verkehrszone hinter dem Lusthaus herumführen. Dadurch wird vermieden, dass die in der Hauptallee zum Lusthaus fahrenden Wagen mit dem Lastenverkehr auf der neuen Strasse in Berührung kommen. Es ist auch geplant, durch Anpflanzung von Alleebäumen und Strauchwerk die neue Strasse zu maskieren. Die Gemeindeverwaltung hat also gewiss keinen Angriff gegen den Naturpark vor; sie will ihrem Bestreben, die Verkehrsverhältnisse der Stadt zu verbessern, derart entsprechen, dass jeder Unvoreingenommene daraus die Rücksichtnahme auf die Erhaltung des eigentlichen Praters erkennen muss.

Von der Absicht geleitet, die Verkehrswege zu verkürzen, konnte die Gemeindeverwaltung den ihr vom Ministerium für Handel und Verkehr gemachten Vorschlag, die neue Strasse statt über den Lusthausplatz um die Freudenauer Rennbahn herumzuführen, nicht ernst nehmen. Es ist geradezu widersinnig, die neue Strasse, die eine direkte Verbindung Simmering-Donaustrom und eine Entlastung der Franzensbrücke und des Pratersterns bezwecken soll, mit einem Umweg von zweieinhalb Kilometer anzulegen und obendrein noch Rampen über den Freudenauer Hochwasserdamm zu führen. Ganz abgesehen davon, dass diese Lösung keinen Vorteil gegenüber den bestehenden Zustand brächte, entstehen auch noch höhere Kosten. Es müsste nämlich eine neue Strasse angelegt werden, während bei dem von der Gemeinde geplanten Strassenzug nur bereits vorhandene Wege strassenmässig auszugestalten wären.