

Preindlsteg ist nun kinderwagen- und behindertenfreundlich

Utl.: Bestehender Steg erhielt auf beiden Seiten
Stahlrampenkonstruktionen =

Wien (OTS) - Bereits seit dem Jahr 1909 besteht zwischen dem 13. Bezirk, Hietzinger Kai in Höhe Preindlgasse, und dem 14. Bezirk, Hadikgasse in Höhe Kefergasse, eine Fußgängerbrücke, im Brückenverzeichnis der MA 29 - Brückenbau und Grundbau (Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr) unter der Bezeichnung "Preindlsteg" zu finden; er quert bei der "U 4"- Haltestelle Ober-Sankt Veit den Wienfluss. Seit einigen Tagen (in der rk bereits berichtet) ist hier die Überquerung des Wientalbetts um vieles benutzerfreundlicher geworden. Konstruktionsbedingt durch die untergehängte Führung eines Hauptstranges der der Wasserversorgung weist das Brückenbauwerk ein um 1,5 Meter höheres Niveau als die angrenzenden Gehwege auf - dieser Höhenunterschied wurde bisher an den beiden Brückenköpfen durch je zwei Stiegen überwunden, die allerdings für Personen mit Kinderwagen und für Behinderte ein unangenehmes Hindernis bildeten. Dazu seitens der Bauleitung der MA 29, Ing. Thomas Indra: "Der Einbau von Aufzügen in der benachbarten U-Bahn-Station durch die Wiener Linien bot einen Anlass, auch für den Preindlsteg eine Komfortverbesserung in der Form barrierefreier Zugänge - nämlich Stahlrampen - zu schaffen. Um die Neukonstruktion vom Altbestand farblich abzuheben, wurde einvernehmlich mit der für Stadtgestaltung zuständigen Magistratsabteilung und dem Bundesdenkmalamt festgelegt, die Rampengeländer seidengrau und die Stahlunterkonstruktion basaltgrau zu beschichten".

Im Rahmen der am 1. Juli 2002 begonnenen Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen wurde an beiden Köpfen des Stegs jeweils ein Stiegenaufgang durch eine Stahlrampenkonstruktion mit einer Neigung von 6 Prozent und einer Länge von 25 Metern ersetzt. Die nutzbare Breite der Rampen beträgt 2 Meter; zusätzlich zum normalen Handlauf in einer Höhe von 1,1 Metern wurde ein Handlauf in einer Höhe von 75 Zentimetern hergestellt, um Kindern und Behinderten einen besseren Halt zu geben. Dazu kommen auf beiden Seiten des Stegs auch zusätzliche Maßnahmen für die Querung der Fahrbahn der Wiener Westeinfahrt bzw. Westausfahrt:

Am Hietzinger Kai (13. Bezirk) beginnt die Rampe im Anschluss an

das bestehende Bauwerk in unmittelbarer Nähe des Stationsaufzugs der U-Bahn, wo im Zuge der Errichtung des Aufzugs auch von der MA 46 - Verkehrsorganisation, ein mittels einer Ampelanlage geregelter Fußgängerübergang (stadtauswärts des Preindlstegs) angelegt wurde. Auf der anderen Seite (stadteinwärts) wurde der vordem gesperrt gewesene Stiegenaufgang wieder geöffnet, sodass den Fußgängern zu der/von der Preindlgasse ein zwar nicht unmittelbar geregelter - aber in Hinblick auf die kurz davor befindliche Lichtsignalanlage - doch sicherer Übergang ermöglicht wird.

An der Hadikgasse (14. Bezirk) wurde die neue Rampe in Richtung stadteinwärts geführt, an ihrem Beginn ist ein ebenfalls mittels einer Lichtsignalanlage gesicherter Fußgängerübergang (MA 46) angelegt worden. In Hinblick auf das im Bereich Kefergasse/Baumgartner Straße situierte Blindenheim ist die Signalanlage blindengerecht ausgeführt und mit einer Bedarfsschaltung (Druckknopf) ausgestattet. Der hier stadtauswärts verbliebene (alte) Stiegenaufgang, der eigentlich nur zu einem Grünstreifen neben der Fahrbahn führt und auch keine geregelte Überquerung der Fahrbahn der Wiener Westausfahrt erlaubt, wurde aus Sicherheitsgründen stillgelegt bzw. gesperrt.

Im Zuge der Instandsetzung des Preindlstegs wurde die alte, schadhaft gewordene Gehwegkonstruktion, die aus Betonfertigteilen bestanden hatte, durch eine Stahlkonstruktion (eine sogenannte orthotrope Platte) ersetzt. Um auch den Bestimmungen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen, wird nunmehr die Brückenentwässerung mittels über die gesamte Länge verteilter Einlaufgitter (sogenanntes Längsrigol) in die Straßenkanalisation eingeleitet. Auch der gesamte Korrosionsschutz wurde überarbeitet, wobei der Farbton Resedagrün beibehalten wurde, und sich somit von den neuen Stahlbauteilen (siehe oben) abhebt. Als (für die Benutzer nicht mehr wirksames) Bauende ist gemäß Bauzeitplan Ende April 2003 vorgesehen, die Kosten wurden mit rund 545.000 Euro (rund 7,5 Millionen Schilling) veranschlagt. (Schluss) pz

Rückfragehinweis:

PID-Rathauskorrespondenz:

<http://www.wien.at/vtx/vtx-rk-xlink/>

Peter Ziwny

Tel.: 4000/81 859

<mailto:ziw@m53.magwien.gv.at>

*** OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS ***

OTS0100 2002-11-28/12:10

281210 Nov 02

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20021128_OTS0100