

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEFON: 45 16 31, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 29. Februar 1960

Blatt 352

In Wien immer mehr Straßen- und Verkehrsbauten

Ungerechte Aufteilung des Bundesstraßennetzes - Fertigstellung
der Schnellbahn ist zwingende Notwendigkeit

29. Februar (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 28. Februar, über die großen Straßen- und Verkehrsbauten der Gemeinde Wien, über die ungerechte Aufteilung des Bundesstraßennetzes und über die zwingende Notwendigkeit der Fertigstellung der Schnellbahn.

Der Bürgermeister führte aus: "In den vergangenen Jahren habe ich öfter die Meinung vertreten, daß nach der Beseitigung der Kriegsschäden zwei Bauaufgaben besonders wichtig sind: Der Wohnungsbau und der Straßenbau, doch dränge sich mit der fortschreitenden Motorisierung der Straßenbau immer mehr in den Vordergrund. Und tatsächlich, was vor kurzer Zeit manche noch bezweifelt haben, ist bereits eingetreten. Die Straßenbauten nehmen die Aufmerksamkeit der Bevölkerung schon in weit stärkerem Maße in Anspruch als der Wohnungsbau. Gewiß, die Wohnungen werden genau so dringend gebraucht wie früher, und niemand versteht es, würde die Gemeinde ihr Wohnbauprogramm einstellen. Und deshalb nimmt man die Baustellen für Wohnhäuser als Selbstverständlichkeit zur Kenntnis, auch wenn sie noch so groß sind.

Die immer umfangreicher werdenden Straßen- und Verkehrsbauten fesseln das Interesse der Wiener in immer stärkerem Maße. Es ist auch wahr; fast jedes Jahr erleben wir in dem an und für sich großen Straßenbauprogramm richtige Schwerpunkte in den verschiedensten Teilen der Stadt. Wenn ich an die Schwerpunkte

./.

der vergangenen Jahre zurückdenke, so erinnere ich mich zum Beispiel an die Straßenunterführung beim Matzleinsdorfer Platz, an den Umbau des Friedrich Engels-Platzes in der Brigittenau, an den Julius Tandler-Platz am Alsergrund, an die Kreuzung bei der Urania, an den Praterstern, an die Kreuzung Mariahilfer Straße und Gürtel, an den kilometerlangen Ausbau der beiderseitigen Gürtelstraße, die Opernpassage, die Ringturm-Kreuzung und als letztes das große Verkehrsbauwerk am Südtiroler Platz. Natürlich könnte ich auch den kompletten Umbau der Simmeringer Hauptstraße, der Mariahilfer Straße, der Ringstraße, der Thaliastraße und vieler anderer aufzählen, aber da würde man ja nicht fertig werden.

Tatsache ist, daß Jahr für Jahr von der Gemeinde schwere Operationen im Wiener Straßensystem vorgenommen werden müssen, um dem Verkehr immer wieder mehr Raum zu schaffen. Auch heuer hat sich im Straßenbauprogramm wieder ein Schwerpunkt herausgebildet, und zwar an der Ringstraße. Die Arbeiten an den großen Verkehrsbauten sind in ihrer räumlichen Auswirkung so weitreichend, daß sie einschneidende Sperrungen und Umleitungen zur Folge haben. Dadurch wird in der weiten Umgebung der Baustellen der Verkehr zusammengepreßt, so als ob er kaum mehr zu bewältigen wäre. Glücklicherweise haben bei der Vorbereitung der diesjährigen großen Verkehrsbauwerke die zuständigen Stellen der Polizei und des Magistrates so gut und erfolgreich zusammengewirkt, daß die Schwierigkeiten wesentlich geringer sind als anfänglich vermutet wurde. Zu dieser guten Vorbereitung kam auch die begrüßenswerte große Disziplin aller Verkehrsteilnehmer, der Fußgeher wie der Autofahrer, sodaß die Schwierigkeiten wirklich auf ein Mindestmaß verringert werden konnten. Es freut mich feststellen zu können, daß die Bevölkerung den unvermeidlichen Behinderungen bedeutend mehr Verständnis entgegenbringt als in den vergangenen Jahren. Sie weiß, daß die Arbeiten unbedingt notwendig sind und nach ihrer Beendigung schließlich eine wesentliche Besserung zu erwarten ist. Allerdings, die drei großen Baustellen an der Ringstraße werden die Geduld der Wiener sehr lange in Anspruch nehmen. An der Bellaria und an der Babenbergerstraße werden die Arbeiten wohl bis zum Jahresende abgeschlossen sein,

aber an der Schottentor-Kreuzung wird sicher bis ins Jahr 1961 hinein gebaut werden. Allerdings wird je nach dem Baufortschritt manche Erleichterung möglich sein.

Wenn man bedenkt, welche Erdmassen bei den Verkehrsbauten in Bewegung gesetzt werden, wieviel Kanäle, Gas- und Wasserrohre, Licht- und Telephonkabeln umgebaut oder neu verlegt werden müssen, dann bekommt man einen wirklichen Respekt vor den Leistungen unserer Techniker. Es ist bekanntlich immer interessanter, ein Bauwerk während der Arbeit zu verfolgen. Wenn es einmal fertig ist, sieht man verhältnismäßig wenig. Deshalb freut es mich, wenn viele Wiener die Baustellen aufsuchen und die Arbeiten aufmerksam verfolgen. Dabei bekommen sie nämlich auch eine Vorstellung davon, warum diese Bauwerke so viel Geld kosten, und vielleicht werden sie auch zu der Überlegung gedrängt, ob die Gemeinde recht daran tut, dafür so große Summen auszugeben. Denn sie kosten wirklich viel Geld. Der Umbau der Schottentor-Kreuzung beispielsweise wird voraussichtlich 56 Millionen Schilling kosten, während die zwei Fußgeherpassagen Bellaria und Babenbergerstraße rund 27 Millionen Schilling kosten werden. Wenn man feststellt, daß noch nie so viel Straßen- und Verkehrsbauten durchgeführt wurden wie in den vergangenen Jahren, so heißt das auch, daß noch nie so viel Geld für diese Zwecke ausgegeben wurde als gerade jetzt. Nach den Angaben, die mir zur Verfügung stehen, ist in den letzten fünf Jahren der Betrag von rund einer Milliarde Schilling für Verkehrs- und Straßenbauten ausgegeben worden. Daran können Sie ermessen, daß die vorher erwähnten Operationen nicht nur schwer, sondern auch teuer sind.

Es ist begreiflich, daß die Straßen einer Millionenstadt nicht verglichen werden können mit jenen in den übrigen Landesteilen. In der Großstadt ist der dichteste Verkehr mit einer besonderen Konzentrierung von schweren Lastfahrzeugen. Die Straßen müssen breiter sein, brauchen einen ganz festen Unterbau und verursachen viele Kosten für ihre Pflege und Instandhaltung. Natürlich sollen die Straßen überall gut sein. Und deshalb soll der nachstehende Vergleich nicht zur Annahme verleiten, daß ich die Wiener Straßen aus purem Lokalpatriotismus besonders schön und praktisch haben will. Aber dieser Ver-

gleich, zu dem ich durch die Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen vom Dezember des vergangenen Jahres angeregt wurde, zeigt die besonderen Aufgaben Wiens eindringlich genug. Die Gemeinde Wien hat im vergangenen Jahre pro Kilometer einen Straßenbauaufwand von 103.240 Schilling zu verzeichnen, während die übrigen Länder und Gemeinden von Österreich im Durchschnitt 33.470 Schilling aufgewendet haben. Das heißt, daß die Gemeinde Wien pro Kilometer Straße dreimal mehr Geld aufwenden muß, um den Verkehrsbedürfnissen einigermaßen Rechnung zu tragen.

Das ist der Grund, warum ich jeden Anlaß benütze, der Öffentlichkeit zu zeigen, wie groß die Steuerbelastung der Wiener durch die Ausgaben für Straßen- und Verkehrsbauten ist. Meine ständigen Hörer wissen schon, daß diese hohe Belastung mit dem derzeitigen System der Aufbringung und Verteilung der Mineralölsteuer und des Zuschlages zur Mineralölsteuer eng zusammenhängt. Sie hängt aber auch mit der ungerechten Aufteilung des Bundesstraßennetzes auf die einzelnen Bundesländer zusammen. Ein Beispiel möge Ihnen zeigen, wie sich das auswirkt. Im Jahre 1958 haben die beiden genannten Steuern den Betrag von 1.374 Millionen Schilling dem Bund gebracht. Mehr als die Hälfte, nämlich 785 Millionen, stammt aus Wien. Wissen Sie, wieviel davon für Wien verwendet wurde? Ganze 1,140.000 Schilling. Also 0.8 Prozent des gesamten Steuerertrages. Es hat sich - wie wir sehen - leider nichts geändert, Jahr für Jahr werden die Wiener in unverständlicher Weise benachteiligt. Als Bürgermeister kann ich dazu ganz einfach nicht schweigen, sondern muß die zuständigen Stellen des Bundes, also das Handelsministerium und das Finanzministerium, auf dieses Unrecht immer wieder aufmerksam machen, und eine Änderung verlangen.

Von den mehr als 9.200 Kilometern Bundesstraßen in Österreich entfallen auf Wien nur 14,6 Kilometer. Das heißt, der Bund macht für die Wiener Straßen praktisch überhaupt nichts, obwohl der Beitrag Wiens bei der Steuerleistung der weitaus größte aller Bundesländer ist. Ich habe deshalb beim Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau am 1. Februar für die Novelle 1960 zum Bundesstraßengesetz verlangt, daß - so wie in den anderen Bundesländern - auch in Wien die wichtigsten Durch-

zugsstraßen vom Bund übernommen werden. Ich habe ein genaues Verzeichnis dieser Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von 129 Kilometer dem Ministerium übersandt.

Dieses Problem gewinnt immer mehr an Bedeutung, weil man der Gemeinde Wien ständig zum Vorwurf macht, daß sie für den Straßenbau zu wenig macht. Man bezieht sich dabei auf die Stadt Brüssel, die anläßlich der Weltausstellung 1958 umfangreiche Verkehrsbauten durchführte. Ich war vor drei Wochen zur Eröffnung einer Wiener Ausstellung in Brüssel. Diese Gelegenheit benützte ich, um mich über die neuen Verkehrsbauten zu informieren. Auf meine Frage nach der Finanzierung wurde mir mitgeteilt, daß in Brüssel cirka 300 Kilometer Reichsstraßen sind, die vom Staat gebaut und erhalten werden. Für die Verkehrsbauten, die anläßlich der Weltausstellung in Brüssel errichtet wurden, hat der Staat zweieinhalb Milliarden belgische Franken ausgegeben, das sind ungefähr eineinviertel Milliarden Schilling. Der planmäßige Ausbau wird durch weitere zehn Jahre mit einem Aufwand von eineinhalb Milliarden Franken fortgesetzt. Dieses Beispiel ist ein neuerlicher Beweis dafür, daß die Millionenstädte mit ihren zusammengeballten Verkehrsbedürfnissen nicht mehr in der Lage sind, die Aufgaben allein zu lösen. Nur hat man in anderen Ländern daraus bereits die Konsequenzen gezogen und der Staat springt deshalb in die Bresche. Diese Entwicklung ist auch bei uns unausbleiblich und sie würde in Wirklichkeit nur den gerechten Zustand herbeiführen, daß ein Teil der in Wien aufgebrauchten Steuern in Wien selbst verwendet wird.

Die Forderung Wiens an den Bund ist noch aus einem anderen Grunde berechtigt. Der Bund hat die Verpflichtung, in ganz Österreich für die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zu sorgen. Er erfüllt sie mit Eisenbahnen, Autobuslinien, Straßen und Autobahn. Deshalb war es für uns Wiener eine Selbstverständlichkeit, daß der Bund durch den Bau der Schnellbahn auch in Wien einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leistet. Um die Erbauung der Schnellbahn zu beschleunigen, hat sich die Gemeinde Wien durch einen Vertrag mit dem Bund bereiterklärt, die Vorfinanzierung mit 650 Millionen Schilling zu übernehmen. Tatsächlich wurde der Bau schon im Jahre 1958 begonnen. Bisher wurden bereits

mehr als 300 Millionen Schilling dafür aufgewendet.

Leider hat das Finanzministerium für das Jahr 1960 die Weiterführung der Arbeiten in Frage gestellt, obwohl die Gemeinde Wien zur Einhaltung des Vertrages bereit ist und den nötigen Betrag von 250 Millionen Schilling für das Jahr 1960 im Gemeindebudget gesichert hat. Denn die Vereinbarung über die Vorfinanzierung der Schnellbahn zwischen der Gemeinde Wien und dem Bund wurde doch für das ganze Projekt mit einem Gesamtbedarf von 650 Millionen Schilling und nicht nur für einen Teil geschlossen. Die Weiterführung der Arbeiten wird von der Industrie genau so dringend gefordert wie von den Hunderten Gewerbetreibenden, die in ihrer Existenz durch die lang andauernden Absperrungen bei den Baustellen gefährdet sind. Mit Recht wird nachgewiesen, daß die befürchtete Überbelastung der Bauindustrie durch diese Arbeiten nicht mehr eintreten kann, da die Bauarbeiten zum größten Teil zu Ende gehen und die bevorstehenden Arbeiten vor allem dem Waggonbau und dem elektrischen Ausbau gelten.

Die Fertigstellung der Schnellbahn ist für zehntausende Wiener Arbeiter und Angestellte, aber auch für zehntausende Niederösterreicher, die in Wien arbeiten, eine besonders brennende Frage. Es handelt sich darum, daß durch die Schnellbahn die tägliche Fahrzeit zur Arbeitsstelle fühlbar verkürzt werden könnte. Bekanntlich soll die Schnellbahn den Nahverkehr aus Richtung Stockerau und Deutsch-Wagram über Floridsdorf, Praterstern, Landstraßer Gürtel durch die Stadt bis nach Meidling führen, wo dann wieder der Anschluß an die Südbahn hergestellt wird. Natürlich würde der Verkehr in der Gegenrichtung, also von Süden nach Norden in der gleichen Weise verbessert werden.

Der erste Abschnitt der Schnellbahn zwischen Floridsdorf, Praterstern und Hauptzollamt ist bereits seit 31. Mai des vergangenen Jahres in Betrieb. Aber er ist ein Stückwerk, und für viele nicht zu gebrauchen, solange nicht die ganze Strecke fertig ist. Daher ist die Fertigstellung der Schnellbahn eine zwingende Notwendigkeit, und jede Verzögerung bedeutet eine Verlängerung der Schwierigkeiten im innerstädtischen Verkehr. So spreche ich also nur die Hoffnung von vielen zehntausenden Wienern aus, wenn ich sage, daß es dem Verkehrsministerium und dem Finanzministerium gelingen möge, die Schwierigkeiten in kürzester Zeit zu überwinden und den Bau der Schnellbahn zu beenden.

Stadtrat Schwaiger stellte vor:

Wiens erster Doppeldeckautobus ist fertig
=====

29. Februar (RK) In Anwesenheit von Vizebürgermeister Slavik stellte heute der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Schwaiger den Vertretern der Presse auf dem Werksgelände der Firma Gräf & Stift in Liesing den ersten Doppeldeckautobus vor. Auch Stadtwerke-Generaldirektor Dr. Ing. Horak und Verkehrsbetriebe-Direktor Dipl.-Ing. Grohs waren bei der Premiere des Autobusses anwesend. Es handelt sich dabei, wie Stadtrat Schwaiger ausführte, um eine Eigenkonstruktion der Firma Gräf & Stift, die allgemein als sehr gelungen bezeichnet wird. Der Wagen ist, obwohl einen Meter länger als ein normaler Autobus, genauso wendig. Als Motoren können verschiedene Typen eingebaut werden. Der Fahrer, der nur Bremse und Gaspedal betätigen muß, kann durch eine hydraulische Lenkhilfe das Riesenfahrzeug genauso leicht lenken wie einen Personenwagen.

Durch die Verwendung von Doppeldeckautobussen sollen bei geringster Verkehrsflächenbeanspruchung möglichst viele Fahrgastplätze angeboten werden.

Von allen bisher gebauten und bekannten Wagentypen erfüllt der Doppeldeckbus diese Voraussetzung am ehesten, soferne das vorhandene Platzangebot auch wirklich entsprechend ausgenutzt wird. Es gibt kein Idealfahrzeug, das viele Plätze, möglichst Sitzplätze, aufweist und auch sonst alle Verkehrserfordernisse erfüllt.

Der in einer Versuchsausführung gebaute Doppeldecker ist eine Kompromißlösung. Wenn die Wiener sich mit dem Oberdeck befreunden, ist dieses 104 Fahrgäste fassende Fahrzeug mit seinen 66 Sitzplätzen (davon 36 im Oberdeck) ein sehr beachtlicher Erfolg in Bezug auf Verkehrsraumausnutzung und Fahrgastbequemlichkeit.

Die maximale Bauhöhe des Fahrzeuges, welche das gesetzlich vorgesehene Maß ohnedies übersteigt und eine Sondergenehmigung notwendig macht, ist durch die Bauhöhen der zahlreichen Unterführungen in Wien bedingt. Mit 4.105 Millimeter Gesamthöhe ist

der Wagen schon höher als ähnliche Produkte, zum Beispiel in Deutschland. Die geringsten Höhen betragen im Unterdeck 1.800 Millimeter, im Oberdeck 1.640 Millimeter. Stehplätze sind nur im Unterdeck. Die Breite des Wagens entspricht dem gesetzlich zugelassenen Maß von 2.500 Millimeter.

Das hohe Gesamtgewicht des Fahrzeuges von rund 18 Tonnen wäre über zwei Achsen eine zu große Beanspruchung für die Wiener Straßen gewesen. Es mußte deshalb der Ausweg der Aufteilung des Gewichtes auf drei Achsen gewählt werden, wobei die dritte Achse nur als Stützachse ohne Antrieb, jedoch mit normaler Bremse ausgewählt wurde und luftgefedert ist. Dadurch soll die Einstiegshöhe von cirka 280 Millimeter konstant gehalten werden. Durch die dritte Achse war eine Verlängerung des vorhandenen Grundtyps notwendig, sodaß der Wagen nunmehr 11.534 Millimeter Gesamtlänge aufweist.

Das Prinzip des "Fahrgastflusses" konnte durch entsprechende Anordnung der Auf- und Abgänge über drei Seitentüren beibehalten werden. Der Überblick über die Besetzung im Oberdeck ist dem Schaffner durch ein automatisches Zählwerk ermöglicht. Zur Information aller Fahrgäste durch den Schaffner wurde eine Bordsprechanlage montiert. Die Beleuchtung erfolgt erstmals mit transistorgeregelten Leuchtstoffröhren. Für die Beheizung des Fahrzeuges, gegebenenfalls auch zur Belüftung wurde ein Klimaschrank eingebaut. Zusätzliche Lüftungsklappen und besondere Temperaturisolierungen wurden vorgesehen.

Bei einer kurzen Probefahrt konnte man sich von den ausgezeichneten Fahreigenschaften des Doppeldeckautobusses überzeugen. Die Fahrgäste sitzen, sowohl zu ebener Erde als auch im ersten Stock ausgezeichnet, wobei im oberen Deck die "schöne Aussicht" nicht zu verachten ist. Allerdings kann man oben nur gebückt gehen und muß aufpassen, damit man sich nicht den Kopf anstößt, aber dies ist bei allen Doppeldeckautobussen so. Der Wagen wird nach der behördlichen Zulassung eingehend erprobt werden und dann auf der Autobuslinie 63 fahren. Hier wird es sich dann erweisen, wie die Wiener ihren Doppeldeckautobus aufnehmen, ob sie mit ihm zufrieden sind und ob sich das Fahrzeug bewährt. Wenn ja, soll noch im Sommer der Doppeldeckautobus in Serie gehen. Man hofft, bis zur Jahreswende 30 Autobusse fertigstellen zu können, die dann die Straßenbahn auf der Linie 13 ablösen sollen.

Eröffnung der Ausstellung "Zeitgenössisches Bauen in Wien" und
=====

"Musikstadt Wien" in Mons
=====

29. Februar (RK) In Mons (Belgien) wurde die Ausstellung "Zeitgenössisches Bauen in Wien" und "Musikstadt Wien" in Vertretung des Bürgermeisters durch Stadtbaudirektor Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Pecht eröffnet. Unter den zahlreichen Festgästen befanden sich der erste Sekretär der Österreichischen Botschaft in Brüssel, Dr. Seyffertitz, Kulturattaché Dr. Hochleitner, Gouverneur H. Cornez und viele andere.

Bürgermeister Collard hob in seiner Begrüßungsansprache die Bindungen zwischen Österreich und Belgien in der Vergangenheit hervor und zollte der künstlerischen Tradition der Stadt Wien seine Hochachtung.

Stadtbaudirektor Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Pecht hielt die sehr beifällig aufgenommene Festrede in französischer Sprache und gab eine eindrucksvolle Schilderung vom Wiederaufbau unserer Stadt und von der Erhaltung und Förderung ihrer kulturellen Vergangenheit. Die darauffolgende Besichtigung der Ausstellung fand bei den Besuchern reges Interesse.

- - -

E-Werke nehmen Diplomingenieure auf
=====

29. Februar (RK) Die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke suchen Diplomingenieure für Starkstromtechnik und Schwachstromtechnik. Zuschriften mit kurzem Lebenslauf, jedoch ohne Beilage von Originaldokumenten, sind an das Büro der Geschäftsgruppe I, Wien 1, Neues Rathaus, zu richten.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 29. Februar
=====

29. Februar (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 3 Ochsen, 17 Stiere, 82 Kühe, 2 Kalbinnen, Summe 104. Neuzufuhren Inland: 113 Ochsen, 214 Stiere, 554 Kühe, 124 Kalbinnen, Summe 1005. Ausland: Ungarn 3 Ochsen, 4 Kühe, 3 Kalbinnen, Summe 10; Polen 38 Stiere, 10 Kühe, Summe 48. Gesamtauftrieb: 119 Ochsen, 269 Stiere, 650 Kühe, 129 Kalbinnen, Summe 1167. Unverkauft blieben 2 Kühe. Verkauft wurden 119 Ochsen, 269 Stiere, 648 Kühe, 129 Kalbinnen, Summe 1165.

Preise: Ochsen 9.50 S bis 12 S, extrem 12.20 S bis 13.20 S (31); Stiere 11 bis 12.70 S, extrem 12.80 S bis 13.30 S (10); Kühe 7 S bis 10.70 S, extrem 10.80 S bis 11.50 S (13); Kalbinnen 10.50 S bis 12.50 S, extrem 12.60 S bis 13 S (10); Beinlvieh Kühe 6.50 S bis 8.50 S, Ochsen und Kalbinnen 8 S bis 10 S.

Marktverkehr: Der Durchschnittspreis für Inlandrinder erhöhte sich bei Stieren um 1 Groschen, bei Kalbinnen um 8 Groschen und ermäßigte sich bei Ochsen um 7 Groschen, bei Kühen um 3 Groschen je Kilogramm. Er beträgt für Ochsen 10.88 S, Stiere 12.02 S, Kühe 9.17 S, Kalbinnen 11.75 S. Beinlvieh notierte unverändert. Ungarische Ochsen notierten 11.70 S, Kühe 9.80 - 10 S, Kalbinnen 11.70 S. Polnische Stiere 12 S bis 13 S, Kühe 9 S bis 9.50 S.

- - -