

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK. TUR 309b - TELEPHON: B 40-5-20, KL. 1121, 1122, 1125

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 10. Oktober 1955

Blatt 1764

Parken ist Privatsache

Bürgermeister Jonas über einige Verkehrsprobleme

10. Oktober (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 9. Oktober, über einige Wiener Verkehrsprobleme. Der Bürgermeister sagte u.a.:

"Die nüchterne Statistik sagt, daß in Wien durchschnittlich 77 neue Fahrzeuge pro Tag angemeldet werden. Eine einfache Rechnung ergibt, daß in tausend Tagen, also in rund drei Jahren 77.000 neue Fahrzeuge zu den bisher vorhandenen 130.000 hinzukommen werden. Wenn man sich erinnert, daß es im Jahre 1914 nur 4.700 motorisierte Fahrzeuge in Wien gab, so kann man an ihrer ständig wachsenden Zahl feststellen, daß auch bei uns trotz zweier Weltkriege die Motorisierung unaufhaltsam fortschreitet.

Die Zunahme und die Verdichtung des Verkehrs hat eine Reihe von Ursachen, und zwar das intensivere Wirtschaftsleben, die Auflockerung der Stadt, die zu einem ständig wachsenden Pendelverkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte führt. Unser Verkehr wird dann noch verstärkt durch jene Fahrzeuge, die in steigender Zahl von auswärts in unsere Stadt kommen, besonders anlässlich der Messe, der Festwochen und der Urlaubszeit. Wir dürfen uns glücklich schätzen, daß Wien eine große Anziehungskraft ausübt und immer größere Teile des Überlandverkehrs aufzunehmen hat. In diesem Zusammenhang möchte ich gleich vorwegnehmen, daß deshalb für unsere Stadt ein besonderes Interesse

./.

an dem Bau der Autobahn besteht, weil wir mit ihr an das kontinentale Autobahnnetz angeschlossen werden.

Die Motorisierung hat alle Großstädte überfallsartig erfaßt. Die Fragen der Verkehrsplanung und der Verkehrsbauten haben sich in allen Städten in den Vordergrund geschoben. In jeder Großstadt sind die Verkehrsprobleme die allerdringlichsten geworden, da mit ihnen auch die Verkehrsunfälle im unmittelbaren Zusammenhang stehen. Sie sind deshalb überall so schwer zu lösen, weil man die Struktur und die Größe der Straßen nicht so rasch ändern kann als die Zahl der Fahrzeuge steigt.

Eine einfache theoretische Rechnung soll Ihnen eine der vielen Schwierigkeiten aufzeigen. Bei der Annahme, daß täglich 77 Personenwagen zuwachsen, ergibt sich eine jährliche Vermehrung von rund 28.000 Wagen. Wenn man pro Wagen eine Abstellfläche von nur 8 Quadratmeter annimmt, so ergibt sich, daß für sie 224.000 Quadratmeter notwendig sind. Wenn man aber bedenkt, daß fast alle Autos tagsüber wo anders stehen als in der Nacht, so muß man für sie sogar die doppelte Fläche reservieren, also 448.000 Quadratmeter pro Jahr. Um Ihnen eine Vorstellung von der Bedeutung dieser Fläche zu geben, führe ich an, daß man auf ihr bei sehr aufgelockerter Verbauung 1.500 Wohnungen erbauen kann. Diese Größenverhältnisse erhärten die Meinung der Verkehrsfachleute, daß die dringlichste Seite der Verkehrsprobleme die Schaffung von Park- und Garagenraum ist. Wer soll diese Aufgabe erfüllen? Es ist selbstverständlich, daß die Gemeinde alle Straßenflächen schafft, die der rollende Verkehr braucht. Es wäre aber eine ungerechte Belastung der Allgemeinheit, also der ganzen Bevölkerung, wenn man von der Gemeinde verlangen würde, daß sie allein für Parkflächen oder gar für Garagen zu sorgen hätte. Wer ein Auto besitzt, muß selber dafür sorgen, daß er es in der Nacht wo abstellen kann und wenn ein großes Unternehmen oder eine große Anstalt von vielen Autos aufgesucht werden, dann haben sie selber dafür zu sorgen, daß für ihre Besucher genug Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Gegenwärtig ist es so, daß bei uns und auch in allen anderen Städten die Straße nicht nur zum Fahren, sondern zumindest im gleichen Ausmaß auch zum

Parken verwendet wird. Nun ist aber die Straße, die ja dem rollenden Verkehr dienen soll, nicht nur die teuerste Parkfläche. Es hängt noch etwas anderes damit zusammen. Wenn Verstopfungen in Stadtteilen eintreten die Geschäftsviertel sind, dann besteht die Gefahr, daß sie wirtschaftlich abzusterben beginnen. Man kann nicht mehr zu den Geschäften gelangen und kauft daher anderswo, wo man sowohl als Fußgeher, wie als Autofahrer leichter hinkommt. In einigen amerikanischen Städten hat es bereits dazu geführt, daß die Geschäftsviertel verkümmern und ständig geringere Einnahmen haben. Die Geschäftsleute sind deshalb gezwungen, neue Geschäfte an der Peripherie oder außerhalb der Stadt zu errichten, die aber mit entsprechend großen Autoparkflächen ausgestattet sind.

Jeder Einsichtige wird sich im klaren sein, daß die alten, organisch gewachsenen Städte die überstürzte Entwicklung des motorisierten Verkehrs auf die Dauer nicht vertragen könnten, wenn nicht einschneidende Maßnahmen getroffen würden. Diese Maßnahmen müssen allerdings nach einem Plan durchgeführt werden, der nach allen Seiten hin gründlichst überlegt werden muß, um Fehlentwicklungen zu verhindern und keine unnützen Ausgaben zu verursachen. Er hat also von dem Grundsatz auszugehen, daß der Verkehr möglichst rasch, sicher und billig gestaltet werden kann. Vor allem aber muß er von dem Gedanken ausgehen, daß die Aufgabe des Verkehrs nicht die Bewegung von Fahrzeugen, sondern die Beförderung von Menschen und Gütern ist.

Im vergangenen Jahre stieg die Zahl der Verkehrsunfälle in unserer Stadt auf die erschreckende Höhe von 15.000. Die öffentliche Meinung ist darüber entsetzt. Es gibt gegenseitige Vorwürfe der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, es gibt Mahnungen und Strafen, und trotzdem steigt die Zahl weiter. Nun hängt aber die Unfallsverhütung nicht nur von der Erziehung der Verkehrsteilnehmer und von ihrem persönlichen Verhalten auf der Straße ab, sondern auch von der baulichen Ausgestaltung der Straßen und Straßenkreuzungen. Deshalb gibt die Gemeinde Wien schon seit Jahren sehr beträchtliche Summen für Verkehrsbauten aus, um die Sicherheit der Menschen zu vergrößern. In den letzten Jahren

wurden mehr Verkehrsbauten vorgenommen als in den vergangenen Jahrzehnten. Auch im heurigen Jahre werden gründliche Verkehrssanierungen durchgeführt, ich verweise auf die Opernkreuzung, die rund 20 Millionen Schilling, und auf den Umbau des Pratersterns, der rund 40 Millionen Schilling Kosten verursachte. Solche Modernisierungen werden wir auch in Zukunft noch machen müssen, um den Verkehr flüssiger und sicherer zu gestalten.

Bei allen Diskussionen über die Verkehrsprobleme taucht immer wieder der Gegensatz zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln auf. Es ist selbstverständlich, daß beide nebeneinander Platz haben müssen. Aber es ist falsch, zu glauben, daß die privaten Verkehrsmittel wichtiger sind als die öffentlichen. Man darf nicht übersehen, daß die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, also Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus mehr als 500 Millionen Passagiere im Jahre befördern, während die privaten Verkehrsmittel nur einen Bruchteil davon leisten können. Die Verkehrsleistung eines Zwei-Wagenzuges der Straßenbahn ist 17mal größer als die eines Personenwagens. Wenn an einer gesperrten Straßenkreuzung zehn Personenwagen aufgehalten sind, dann warten in ihnen durchschnittlich 17 Personen, aber in dem danebenstehenden Straßenbahnzug warten ungefähr 200 Personen. Man darf also diese Größenordnung nicht übersehen und jedes Verkehrsmittel nach seiner Bedeutung beurteilen. Natürlich wird man dort, wo das öffentliche Verkehrsmittel, also zum Beispiel die Straßenbahn, ein wirkliches Verkehrshindernis geworden ist, zu einer Abhilfe kommen müssen.

Die Entwicklung des Verkehrs hat in allen Großstädten der Welt zu sehr lebhaften Diskussionen darüber geführt, welche öffentlichen Verkehrsmittel die besten sind. Verschiedentlich wird der Straßenbahn oder der Untergrundbahn oder dem Autobus der Vorzug gegeben, doch hat jetzt schon die Praxis erwiesen, daß nicht mit einem Verkehrsmittel, sondern nur mit einer Kombination verschiedener Verkehrsmittel das Auslangen gefunden werden kann. Die Entscheidung darüber, welche Verkehrsmittel angewendet werden sollen, kann nicht vom Standpunkt der Liebhaberei oder der politischen Meinung, sondern einzig und allein

vom Standpunkt der harten wirtschaftlichen Überlegungen getroffen werden. Diese wirtschaftlichen Überlegungen müssen folgende Punkte betreffen: Kosten der Erbauung und Erhaltung der Betriebsanlagen, der Betriebsmittel, also Waggons, Autobus, Benzin und elektrischen Strom, und Auslagen für das Personal. Denn von diesen Punkten hängt jene Frage ab, an der die Öffentlichkeit am stärksten interessiert ist, nämlich die Höhe des Tarifes. Je teurer ein Verkehrsmittel in Erbauung, Erhaltung und Betrieb ist, desto höher sind die Tarife, die von den Passagieren bezahlt werden müssen.

Ich habe jetzt nur einige von den Problemen dargelegt, die die Wiener Verkehrsenquete beraten soll. Ich habe diese Enquete für die Zeit vom 7. bis 17. November zusammenberufen und eine Reihe ausgezeichneten Verkehrsfachleute des Auslandes eingeladen. Sie werden zusammen mit den Vertretern der zuständigen Behörden und Ämter und mit den Vertretern der interessierten Organisationen alle Fragen des Wiener Verkehrswesens untersuchen und Vorschläge und Empfehlungen ausarbeiten, damit die Gemeinde möglichst planmäßig an der weiteren Lösung der Verkehrsprobleme arbeiten kann. Die ausländischen Fachleute waren bereits in den vergangenen Monaten hier, um an Ort und Stelle Erfahrungen und Material zu sammeln, die sie zuhause bearbeitet haben. Während der Enquete werden sie dann ihre Stellungnahmen bekanntgeben.

In den letzten Jahren hat eine Reihe anderer Städte solche große Beratungen abgehalten, um zu einer praktischen und vernünftigen Planung ihres ganzen Verkehrswesens zu kommen. Ich erinnere da an die Untersuchungen der Stadt Zürich und der Hansestadt Hamburg. In beiden Städten haben die Beratungen zur Ausarbeitung sehr konkreter Vorschläge geführt, die dann entsprechend ihrer Dringlichkeit und Ausführbarkeit gereicht wurden. Diese Pläne waren selbstverständlich auch mit wirtschaftlichen Berechnungen verbunden, die gezeigt haben, daß ihre Ausführung enorme Kosten verursacht. Das Verkehrsprogramm, das der Senat der Stadt Hamburg zur Ausführung bringen will, erfordert Ausgaben in der Höhe von 1168 Millionen D-Mark, das sind rund 7 Milliarden Schilling, die im Verlaufe von zehn Jahren aufgebracht werden

./.

sollen. Der Hamburger Senat hat aber festgestellt, daß die Gemeinde allein nicht in der Lage ist, diese Beträge aufzubringen, weil sie über die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt weit hinausgehen. Das Hamburger Beispiel möge Ihnen zeigen, welche Anforderungen an eine Stadt gestellt werden, wenn sie ihre Verkehrsschwierigkeiten beseitigen will.

- - -

Wiener Gemeinderat am 21. Oktober
=====

10. Oktober (RK) Bürgermeister Jonas und Landtagspräsident Marek haben die für Freitag, den 14. Oktober, vorgesehenen Sitzungen des Wiener Gemeinderates und des Wiener Landtages mit Rücksicht auf die Trauerfeierlichkeiten für Kardinal Erzbischof Dr. Innitzer auf Freitag, den 21. Oktober, verschoben.

- - -

Der Bataillonskommandant hat sich vorgestellt
=====

10. Oktober (RK) Der Bataillonskommandant der in Wien garnisonierten Grenzschutzabteilung Nummer 1, Major Birsak, hat sich heute vormittag im Wiener Rathaus Bürgermeister Jonas vorgestellt. Im Anschluß stattete Major Birsak auch Vizebürgermeister Weinberger einen kurzen Besuch ab.

- - -

Rundfahrt "Neues Wien"
=====

10. Oktober (RK) Mittwoch, den 12. Oktober, Route III mit Besichtigung des Fröbel-Kindergartens, des Karl Seitz-Hofes, der Siedlung Jedlesee mit Schule und Kindergarten sowie der Siedlung an der Siemensstraße mit der Heimstätte für alte Menschen und dem Volksheim Jedlersdorf der Wiener Volksbildung.

Abfahrt vom Neuen Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 14 Uhr.

- - -

Fragen des Wiener FremdenverkehrsBefreiungsfeier rund um das Rathaus

10. Oktober (RK) Auf Einladung des Österreichischen Presse-Club wird Stadtrat Mandl Mittwoch, den 12. Oktober, um 15 Uhr, in den Räumen des Clubs, Wien 1, Bankgasse 8, über Fragen des Wiener Fremdenverkehrs sprechen. Anschließend Diskussion.

Stadtrat Mandl wird diese Zusammenkunft mit den Vertretern der Presse auch dazu benützen, um nähere Einzelheiten über die große Befreiungsfeier rund um das Rathaus, die von der Wiener Stadtverwaltung am 22. Oktober veranstaltet wird, bekanntzugeben.

- - -

Robert Konta zum Gedenken

=====

10. Oktober (RK) Am 12. Oktober wäre der Komponist und Musikschriftsteller Prof. Dr. Robert Konta, der dem Musikleben seiner Vaterstadt Wien wertvolle Impulse gegeben hat, 75 Jahre alt geworden.

Er absolvierte die juristischen Studien an der Wiener Universität und erwarb sich hervorragende musikalische Kenntnisse. Seit 1911 wirkte er als Lehrer für Musiktheorie am Neuen Wiener Konservatorium und widmete sich besonders der Förderung des Musikernachwuchses. Weiters trat er als Musik- und Theaterreferent verschiedener Tageszeitungen sowie als fachkundiger Musikhistoriker verdienstvoll hervor. Er war u.a. auch einer der Initiatoren des Tages der Musikpflege. Prof. Konta besaß eine beachtliche literarisch-musikalische Doppelbegabung, die ihn befähigte, ein Drama, Textbücher, Opern, eine Tanzpantomime, Lieder und Instrumentalkompositionen zu schaffen. Der Nationalsozialismus setzte seiner erfolgreichen Tätigkeit ein Ende und zwang ihn, in der Schweiz ein Asyl zu suchen, wo er am 19. Oktober 1953 in Zürich starb.

- - -

Wiener Symphoniker spielen für 13jährige
=====

10. Oktober (RK) Die erste Veranstaltung innerhalb der Jugendkonzerte des Kulturamtes der Stadt Wien für die Schüler der dritten Haupt- und Mittelschulklassen fand heute mittag im Großen Musikvereinssaal statt. Die Wiener Symphoniker unter der Leitung von Milo Wawak ernteten stürmischen Beifall für ihr Programm. Die 13jährigen Buben und Mädels hörten "Die Geschichte von den Musikanten" von Viktor Korda, Sprecherin war Ingold Platzer, dann folgte die Ouverture zu "Oberon" von Carl Maria von Weber, die Romanze für Violine und Orchester in F-Dur, op.50, von Ludwig van Beethoven, gespielt von Herbert Frühauf, einem Schüler des Konservatoriums der Stadt Wien, und Ungarische Tänze Nr.5 und 6 von Johannes Brahms. Das musikalische Märchen "Peter und der Wolf" von Serge Prokofieff und die Ouverture zur Oper "Donna Diana" von Emil Nicolaus von Reznicek bildeten den Abschluß des Konzertes, das 18mal wiederholt werden wird.

- - -

Schulfrei für Teilnahme bei Innitzer-Begräbnis
=====

10. Oktober (RK) Wie der Stadtschulrat für Wien mitteilt, sind sämtliche Mitglieder von Jugendorganisationen, die korporativ an den Trauerfeierlichkeiten für Erzbischof Kardinal Dr.Innitzer am Freitag, dem 14. Oktober, teilnehmen, an diesem Tag vom Schulunterricht befreit.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 10. Oktober

=====

10. Oktober (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 5 Ochsen, 32 Stiere, 4 Kühe, Summe 41. Neuzufuhren Inland: 258 Ochsen, 195 Stiere, 774 Kühe, 170 Kalbinnen, Summe 1.397. Neuzufuhren Ungarn: 39 Stiere, 128 Kühe, 6 Kalbinnen, Summe 173. Neuzufuhren Jugoslawien: 29 Stiere. Gesamtauftrieb: 263 Ochsen, 295 Stiere, 906 Kühe, 176 Kalbinnen, Summe 1.640. Verkauft: 254 Ochsen, 291 Stiere, 905 Kühe, 169 Kalbinnen, Summe 1.619. Unverkauft Inland: 9 Ochsen, 4 Stiere, 1 Kuh, 7 Kalbinnen, Summe 21.

Preise: Ochsen 9.20 bis 12.- S, extrem 12.10 bis 12.50 S (11 Stück); Stiere 10.- bis 11.80 S, extrem 12.- bis 12.10 S (21 Stück); Kühe 8.20 bis 10.50 S, extrem 10.60 bis 10.70 S (12 Stück); Kalbinnen 10.- bis 11.80, extrem 11.90 bis 12.- S (14 Stück); Beinlvieh Kühe 6.50 bis 8.20, Ochsen, Kalbinnen 8.- bis 9.80 S; ungarische Stiere 10.50 bis 12.- S, ungarische Kühe 8.40 bis 10.60 S, ungarische Kalbinnen 10.- bis 10.60 S; jugoslawische Stiere 10.20 bis 11.30 S.

Gegenüber der Vorwoche notierten Ochsen und Stiere behauptet, Kalbinnen schwach behauptet, Kühe und Beinlvieh verteuerten sich um 30 Groschen.

- - -

Flugzeugabsturz auf dem Kahlenberg

=====

10. Oktober (RK) Heute nachmittag, um 16.04 Uhr, ist auf dem Kahlenberg ein Flugzeug der jugoslawischen Flugverkehrs-AG abgestürzt. Dabei ging das Flugzeug in Flammen auf. Der Brand konnte von der Feuerwehr der Stadt Wien, die kurze Zeit nach dem Absturz am Unfallort erschienen war, mit zwei Schlauchleitungen gelöscht werden. Von den ungefähr dreißig Personen, die sich an Bord des Flugzeuges befanden, ist nach Meldung der Feuerwehr ein Teil ums Leben gekommen. Die Verletzten wurden vom Städtischen Rettungsdienst und Wagen des Roten Kreuzes in: Spitalspflege gebracht. Um 17.11 Uhr konnte Branddirektor Dipl.Ing.Prießnitz dem auf dem Unfallsort erschienenen Stadtrat Afritsch den Abschluß der Löschaktion melden. Die Aufräumarbeiten wurden fortgesetzt und dazu wegen des Einbruches der Dunkelheit ein Beleuchtungswagen herangezogen.

- - -