

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Dienstag, 21. Mai 1957

Blatt 913

## Empfang im Rathaus

21. Mai (RK) Gestern abend empfing Vizebürgermeister Weinberger im Beisein von Obersenatsrat Dr. Schwarzl die ausländischen Delegierten des 9. Internationalen Kongresses für Akupunktur. An dem Kongreß nehmen Ärzte aus Argentinien, Belgien, Brasilien, der Deutschen Bundesrepublik, England, Frankreich, Schweiz, Syrien, Türkei, Ungarn und USA teil.

Vizebürgermeister Weinberger begrüßte seine Gäste im Roten Salon. "Gerade der Kongreß für Akupunktur", führte er aus, "findet das Interesse einer großen Öffentlichkeit. Viele, denen bisher die Ärzte nicht helfen konnten, erwarten von dieser alten Heilmethode Hilfe." Der Vizebürgermeister wünschte dem Kongreß einen guten Erfolg und den Delegierten einen angenehmen Aufenthalt in der österreichischen Bundeshauptstadt.

Im Namen der Gäste dankte der Präsident der Internationalen Gesellschaft für Akupunktur und orientalische Medizin, de la Fuye (Paris).

- - -

Im April: 288 Alarmfälle bei der Feuerwehr  
 =====

21. Mai (RK) Im Tätigkeitsbericht der Feuerwehr der Stadt Wien für den Monat April werden 88 Ausrückungen zu Schadenfeuer gemeldet, darunter zu zwei Mittelbränden. Außerdem intervenierte die Feuerwehr dreimal bei Rauchfangbränden, 40mal bei Verkehrsstörungen und 121mal bei der Behebung von sonstigen, nicht durch Feuer verursachten Gefahren- oder Sachschäden. Blinde Alarme gab es im April 16 und dazu noch drei Mystifikationen. Die Gesamtsumme der Ausrückungen im April betrug 288, im April 1956 dagegen 427.

- - -

Ereignisse - die Wien bewegten  
 =====

J u n i

21. Mai (RK)

- Anfangs Juni: Josef II. ordnet das Aufspritzen in  
 Wien an . . . . . vor 175 Jahren
1. Schaffung eines Ministeriums für Volksgesundheit und soziale Fürsorge . . . . . vor 40 Jahren
8. Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn; die "Österreichisch-Ungarische Monarchie" entsteht. Franz Josef wird zum König von Ungarn gekrönt . vor 90 Jahren
9. In der Wiener Gesellschaft der Ärzte berichtet Billroth nach seinem Besuch bei Koch über die Entdeckung des Tuberkelbazillus . . . . . vor 75 Jahren
18. Der Militär Maria Theresien-Orden wird durch die Kaiserin gestiftet . . . . . vor 200 Jahren
18. Sieg der Österreicher unter Daun über Friedrich II. im siebenjährigen Krieg bei Kolin . . . . . vor 200 Jahren
19. Kaiser Max von Mexiko wird von den Gruppen des Präsidenten Benito Juarez erschossen . . . . . vor 90 Jahren
21. Fertigstellung des Riesenrades. Die Gattin des englischen Gesandten schlägt den letzten Bolzen ein . . . . . vor 60 Jahren

- - -

Heute im Wiener Rathaus:Konstituierung der Verkehrsplanungskommission-Wien  
=====Experten aus allen Kreisen machten sich an die Arbeit

21. Mai (RK) Heute nachmittag fand im Wiener Rathaus die Konstituierung der Verkehrsplanungskommission-Wien statt. Ihr gehören an: Stadtrat Leopold Thaller als Geschäftsführender Vorsitzender und Stadtrat Karl Lakowitsch als Geschäftsführender Vorsitzender-Stellvertreter. Zum Geschäftsführenden Sekretär wurde Stadtbaurat Dipl.-Ing. Zimbelius bestellt.

Die weiteren Mitglieder sind die Gemeinderäte Bruno Marek, Richard Mazur und Franz Schreiner (Gemeinderatsausschuß II - Finanzwesen); die Gemeinderäte Wilhelm Liwanec, Adolf Planek und Fritz Zink (Gemeinderatsausschuß III - Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung); die Gemeinderäte Karl Fürstenhofer, Dkfm. DDr. Pius Prutscher und Dipl.-Ing. Franz Witzmann (Gemeinderatsausschuß VI - Bauangelegenheiten); die Gemeinderäte Erwin Billmaier, Arch. Ing. Johann Lust und Emmerich Sailer (Gemeinderatsausschuß VII - Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten); Stadtrat Franz Koci und die Gemeinderäte Markus Bittner und Leopold Mistingger (Gemeinderatsausschuß VIII - Öffentliche Einrichtungen); Stadtrat Josef Afritsch und die Gemeinderäte Hans Bock und Dr. Hans Wollinger (Gemeinderatsausschuß XI - Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten); die Gemeinderäte Franz Adelpoller, Anton Schwaiger und Rudolf Sigmund (Gemeinderatsausschuß XII - Städtische Unternehmungen); der Stadtbaudirektor, dessen Posten nach dem Ableben von Dipl.-Ing. Hosnedl gegenwärtig unbesetzt ist; Dipl.-Ing. Anton Schimka, Leiter der Magistratsabteilung 18 - Landes- und Stadtplanung; Senatsrat Dipl.-Ing. Rudolf Ernst, Leiter der Magistratsabteilung 28 - Straßenbau; Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Robert Kling, Leiter der Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung; Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Karl Oberdorfer, Leiter der Magistratsabteilung 46 - Technische Verkehrsangelegenheiten; Obermagistratsrat Dr. Erwin Wanjeck, Leiter der Magistratsabteilung 70 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten; Direktor Dipl.-Ing. Berthold Grohs und Vizedirektor Dipl.-Ing. Ernst Görg von den Wiener Verkehrsbetrieben;

Arch. Baurat Prof. Dipl.-Ing. Siegfried Theiß und Baurat h.c. Ing. Kons. Egon Magyar vom Fachbeirat für Stadtplanung; Hofrat Dr. August Leo und Oberpolizeirat Dr. Mathias Partik von der Polizeidirektion; Genraldirektor Dr. Maximilian Schantl vom Bundesministerium für Verkehr; Hofrat Dipl.-Ing. Franz Liebsch, Baudirektor der Österreichischen Bundesbahnen; Ministerialrat Dipl.-Ing. Alois Seidl vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau; Dipl.-Ing. Otto Heinz Müller, Landesbaudirektor von Niederösterreich; Dozent Dr. Paul Bernecker, Kammer der gewerblichen Wirtschaft; Othmar Luczensky, Arbeiterkammer; Arch. Wilhelm Hubatsch, Ingenieurkammer; Prof. Dr.techn. Eugen Czitary, Ingenieur- und Architektenverein; Hofrat Friedrich Tax von der Österreichischen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft; Dr. Karl Müller vom Österreichischen Automobil- und Touring-Club; Franz Binder, ARBÖ.

Vizebürgermeister Honay, der die Konstituierung der Verkehrsplanungskommission-Wien mit einer Ansprache einleitete, verwies auf die vielseitigen Aufgaben, die in Wien im Zusammenhang mit der fortschreitenden Modernisierung des Verkehrs entstanden sind. Die Stadtverwaltung, die gesamte Bevölkerung und alle am Verkehr interessierten Kreise wünschen, daß die Schwierigkeiten, denen wir uns gegenübersehen, auf eine möglichst vernünftige Weise gelöst werden. Wir alle wissen, daß dies nicht leicht sein wird. Unsere Verkehrsflächen, vor allem die im Stadtkern, sind nicht so, wie wir es wünschen. Dennoch hoffen wir, daß die Verkehrsplanungskommission, die als eine der bedeutendsten Institutionen im Rahmen unserer Stadtverwaltung genannt werden darf, die ihr gestellten Aufgaben meistern wird. Vizebürgermeister Honay wünschte allen ihren Mitgliedern die besten Erfolge in ihrer verantwortungsvollen Arbeit.

./.

Der neue Geschäftsführende Vorsitzende der Verkehrsplanungskommission, Stadtrat Thaller, der die Konstituierung vornahm, gab dabei folgende Erklärungen ab:

"Die 1. Wiener Straßenverkehrsenquete im Jahre 1955 hat - zum erstenmal in der Geschichte Wiens - den großen Umfang und die Vielfältigkeit des Verkehrsproblems unserer Stadt in voller Breite dargelegt.

Wie kaum zuvor hat sich in der Folge in allen Kreisen der Bevölkerung die Erkenntnis verbreitet, daß die Verkehrsprobleme eines so großen Siedlungskörpers, wie es eine Großstadt vom Range Wiens ist, nicht durch einen leichten Königsweg gelöst werden können, sondern daß eine Unzahl von Überlegungen, Erkenntnisse und ernsthaften Koordinierungsarbeiten notwendig sein werden, um auch nur einigermaßen die komplizierten Zusammenhänge zwischen Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr zu entwirren und zu ordnen.

Unter den Ergebnissen der 1. Wiener Straßenverkehrsenquete im Jahre 1955 war besonders hervorstechend, daß sich alle Kommissionen, an denen, wie wir wissen, die bedeutendsten Fachleute Europas beteiligt waren, darüber einig waren, daß es im Zuge der Entwicklung des modernen Verkehrsproblems in den Großstädten notwendig geworden ist, daß ihrer Verwaltung eine Einrichtung der Bewohner beratend zur Seite stehe, um die Dringlichkeit, die Art und Weise und die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten einzelner Verkehrsprobleme und des Gesamtproblems überhaupt aufzuzeigen.

Eine solche Einrichtung soll die Verkehrsplanungskommission sein.

In einer demokratischen Gesellschaft hat ein solches Forum die natürliche Aufgabe, Anregungen und Empfehlungen für die Entwicklung eines Generalverkehrsplanes zu geben, der alle Sachgebiete des Verkehrs und nicht nur die der Straße in einer sinnvollen Zusammenschau umfaßt.

Aber auch eine darüber hinausgehende Aufgabe steht einem solchen Forum zu: die Tendenzen der Verkehrsentwicklung von allen Seiten her zu beobachten und im generalen die Voraussetzungen für einen Verkehrsentwicklungsplan zu schaffen.

Ein solches Forum kann darum als "Verkehrsplanungskommission" bezeichnet werden; es soll sich im höheren Sinne der Verfassung

nicht nur aus öffentlichen Fachexperten bestimmter Verkehrs- und Verwaltungsgebiete zusammensetzen, sondern es soll aus erfahrenen Persönlichkeiten, bzw. aus Vertretern aller Schichten der Bevölkerung bestehen, die am Verkehr in irgend einer Weise interessiert sind: vom Automobilisten bis zum Fußgeher, vom Berufsfahrer bis zum Amateur, vom Fachjuristen bis zum Ingenieur, vom kommunalen Verwalter bis zum Städtebaufachmann; aber auch von der Hausfrau bis zum Lehrer und vom Wissenschaftler bis zum Laien: mit einem Wort, ein wirklicher Querschnitt der gesamten Bevölkerung.

Die Aufgaben der Wiener Verkehrsplanungskommission umfassen das gesamte Verkehrsproblem.

Neue, ungewohnte Maßnahmen stoßen oft bei den Verkehrsteilnehmern und der Bevölkerung auf Widerstand. Ich weise nur auf das wechselseitige Parkverbot im 7. und 8. Bezirk hin, das für die Straßenreinigung unumgänglich notwendig geworden war. Trotz der vorher geäußerten Bedenken hat es sich gut bewährt und findet immer mehr die Zustimmung und das Verständnis der Autofahrer.

Das Gleiche gilt von einer ganzen Reihe neuer Maßnahmen und Methoden zur Verbesserung des Verkehrs, die sich im Auslande bereits bewährt und durchgesetzt haben.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Verkehrsplanungskommission wird die Beschäftigung mit der Parkraumplanung sein. Sie wissen alle, daß die Parkraumnot eines unserer dringlichsten Verkehrsprobleme darstellt und hier vor allem Abhilfe geschaffen werden muß. Die Gemeindeverwaltung hat durch die Neugestaltung großer öffentlicher Parkplätze gezeigt, daß sie in ihrem Rahmen zur Parkraumbeschaffung beiträgt. Leider wurde bisher durch Privatinitiative wenig dazu beigetragen.

Für die Aufstellung von Parkometern sind die Vorarbeiten sowohl legislativer Art wie auch die technische Planung weit vorge-schritten. Wir erhoffen uns eine Erleichterung der Parkmöglichkeiten in den Hauptstraßen, was besonders den Geschäftsleuten zu gute kommen würde.

In der Zusammenarbeit mit der Polizei wären Fragen der Verkehrserziehung, des Fußgängerverkehrs, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrssicherheit zu beraten. Leider liegt die Verkehrsdisziplin in Wien noch sehr im argen. Maßnahmen werden notwendig sein,

um getroffene Verkehrseinrichtungen wirksam werden zu lassen und eine Verbesserung des Verkehrs zu erreichen.

Aufgabe der Verkehrsplanungskommission wäre, die Beziehung zwischen den Verwaltungsstellen, die mit Verkehrsmaßnahmen betraut sind, und der Öffentlichkeit auszubauen und zu verbessern. Die Unterstützung der Öffentlichkeit, das Verständnis von Autofahrer und Fußgänger für getroffene Verkehrsmaßnahmen, auch wenn sie ungewohnt sind, ist für ihren Erfolg von entscheidender Bedeutung.

Natürlich kann es, schon rein arbeitstechnisch - nicht möglich sein, daß die Verkehrsplanungskommission selbst plant: ihre Arbeit muß vielmehr eine beratende Funktion sein, die durch einen lebendigen Kontakt aller Schichten der Bevölkerung wirksam ist.

Ihr organisatorischer Aufbau, auch für Wien, wird daher zweckmäßigerweise ein darartiger sein, daß eine Hauptkommission mit fallweise festzulegenden Unterkommissionen aufgebaut wird, die im großen Anregungen geben, bzw. vorgelegte Vorschläge beraten und begutachten soll. Sie wird auch zu überlegen haben, wie weit und ob solche der Gemeindeverwaltung nützlich sein können.

Die Entwicklung einer umfassenden Erkenntnis auf breiter Ebene hinsichtlich modernster Methoden zur Steuerung eines geordneten Großstadtverkehrs berechtigt uns zu der Annahme, daß durch eine solche Kommission schon zu einem relativ frühen Zeitpunkte mit aller Energie Maßnahmen von der Stadtverwaltung in Angriff genommen werden können, wo die Verkehrsverhältnisse noch nicht unhaltbar und zu einem Verkehrschaos geworden sind.

Wie aber bereits eingangs erwähnt, erachte ich die Mitarbeit der Kommission an einem Generalverkehrsplan für ihre wichtigste Aufgabe.

Ein Generalverkehrsplan umfaßt die gesamten Verkehrsbeziehungen einer Stadt. Er gibt eine Analyse sowohl des Binnenverkehrs, wie der übrigen Verkehrsbeziehungen im Wiener Raum. Er beschränkt sich aber nicht auf die Fahrten des Einzelfahrzeuges. So wichtig Ursprung und Ziel der täglichen Fahrten unserer Personenautos und Lieferwagen der Wirtschaft sind, so ist es nicht minder wichtig für eine wirtschaftliche Gestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel Ursprung und Ziel der Benutzer dieser Verkehrsmittel zu kennen. Erst auf Grund zahlenmäßiger Erhebungen wird es möglich sein, ein

Bild über die tatsächlichen Verkehrsströme, ihren Ursprung und ihr Ziel im Wiener Stadtgebiet zu erhalten. Der Generalverkehrsplan wird daher die Verkehrsbedeutung einzelner Bezirke aufzeigen und die Grundlage für eine wirtschaftliche und der Entwicklung der Stadt gerechte Verkehrsplanung liefern. Verkehrswege müssen dort gebaut werden, wo der Verkehr fließt, wo bestehende Straßen der Entlastung bedürfen. Öffentliche Verkehrsmittel müssen dort geführt werden, wo die Frequenz ihre wirtschaftliche Berechtigung sichert. Da Verkehrsbauten erhebliche finanzielle Mittel erfordern, kann eine Entscheidung nur auf Grund gewissenhafter Voruntersuchungen getroffen werden!"

Stadtrat Thaller appellierte dann an das Interesse, das Verständnis und vor allem an die Geduld der Mitglieder der Verkehrsplanungskommission, weil die Beratung und die Lösung der Verkehrsprobleme einer so großen Stadt wie Wien nicht in kurzer Zeit geschehen und auch niemals vollkommen befriedigend erfolgen könne. Die Kommission möge sich zu einem dauerhaften, wirkungsvollen und lebendigen Arbeits-Team entwickeln. Heikle, umfangreiche und langwierige Beratungen sind notwendig, um all das zu bearbeiten, was allein schon aus den Kreisen der Stadtverwaltung selbst herangetragen wird.

Nach Stadtrat Thaller's Rede gab der Geschäftsführende Sekretär der Verkehrsplanungskommission, Dipl.-Ing. Zimbelius einen Bericht über den Stand der Verkehrsplanung in Wien. Er sagte: "Eine jede Planung bedarf gewisser Grundlagen. Für die Verkehrsplanung wurde gelegentlich der Verkehrsenquete im November 1955 auf die Wichtigkeit von Verkehrszählungen und Verkehrserhebungen in allen Kommissionen hingewiesen.

Die Magistratsabteilung 18, Landes- und Stadtplanung, hat im Jahre 1955 eine erste umfassende Verkehrszählung durchgeführt, deren Ergebnis ein Verkehrsbelastungsplan für die Wiener Straßen war. Diese Zählung wurde in den wichtigsten Querschnitten im Jahre 1956 wiederholt. Beide Zählungen waren die Grundlage aller weiteren Verkehrserhebungen. Im Stadtgebiet hat die Wiener Polizei regelmäßig Zählungen an Kreuzungen durchgeführt, so daß heute bereits ein gut brauchbarer Überblick über die Verkehrsbelastung der Kreuzungen und Hauptstraßen vorliegt.

Die Stadt Wien hat im heurigen Frühjahr eine Reihe automatischer Zählgeräte angeschafft, so daß Zählungen über längere Zeiträume möglich sein werden. Die Verkehrsplanung bedarf die Koordination von Einzelzählungen des Jahresablaufes des Verkehrs. Nur so können tägliche, monatliche und saisonmäßige Schwankungen berücksichtigt werden. Die Kenntnis des Verkehrsdiagrammes, des zeitlichen Ablaufes des Verkehrs, ist die Grundlage jeder Verkehrsplanung.

Die zweite Grundlage ist die Erhebung des Ziel- und Quellverkehrs einer Stadt. Auch hier liegen bereits Ergebnisse vor. Die Erhebung des Fernverkehrs der West- und Südeinfahrt haben uns ein klares Bild über die Größe des Verkehrs, seine Zusammensetzung und seine Verteilung auf die einzelnen Wiener Bezirke gebracht. Die Westeinfahrt über die Bundesstraße 1 und die Südeinfahrt über die Triester Straße sind die beiden für Wien bedeutendsten Einfahrten des Fernverkehrs und daher für zukünftige Planungen von Ausfahrtsstraßen von besonderer Bedeutung.

Diese beiden Zählungen sind im Zusammenhang mit der Frage der Einführung der Autobahn notwendig geworden. Auf Grund dieser durch die Magistratsabteilung 28, Straßenbau, durchgeführten Zählungen wurde von den Verkehrsexperten Prof. Dr. Pendl, Graz, und Dr. Feuchtinger, Ulm, eine verkehrsdynamische Untersuchung der beiden Trassen durchgeführt. In der Empfehlung Nr. 9 und 10 der Verkehrsenquete wurde bereits auf die Vorteile einer möglichst gestreckten Westeinfahrt hingewiesen. Die Verkehrserhebungen und die erwähnten Studien der Fachexperten haben erfreulicherweise dazu geführt, der Stadt diese Einfahrt zu garantieren.

Die Erhebung des Wiener Binnenverkehrs ist für den Herbst dieses Jahres vorgesehen. Entsprechend der Empfehlung 50 soll diese Erhebung mittels der Postkartenmethode durchgeführt werden. Durch Befragung sämtlicher Kraftfahrer Wiens mit Hilfe ausgesandter Postkarten nach ihren Fahrten an einem Wochentag wird ein klarer Überblick über den Binnenverkehr, über Ziel und Ursprung des Verkehrs gewonnen werden. Zur Analyse des Binnenverkehrs wird durch die Magistratsabteilung 28 die Veröffentlichung des Statistischen Zentralamtes über die Pendelwanderung der in Wien beschäftigten Lohnempfänger verarbeitet, die wertvolle Aufschlüsse über den Ziel-

und Quellverkehr geben wird.

Es sei auch die Aufstellung der Haus- und Straßenkartei über 110.000 Objekte durch die Magistratsabteilung 18 erwähnt. Die Kartei ist ein Teil jener Grundlagen, die über die Landnutzung und über örtliche Verkehrserreger Aufschluß geben.

Damit ist aber die Reihe der durchgeführten Verkehrserhebungen bei weitem nicht abgeschlossen. Für die großen Projektierungsarbeiten der Verkehrsprojekte der Städte wurden für den Kreuzungsbereich Stromlinienpläne ausgearbeitet. Als Beispiel sei das große Projekt Karlsplatz erwähnt. Für den Verkehrsbereich I (Opernkreuzung), den Verkehrsbereich II (Karlsplatz) und den Verkehrsbereich III (Schleifmühlgasse) wurden mittels Spurzettel die Wege jedes einzelnen Fahrzeuges während der Spitzenstunden verfolgt und so ein exaktes Bild des tatsächlichen Verkehrsablaufes gewonnen. Diese Erhebung des Verkehrs nach Maß und Zahl war dann die Grundlage für die Analyse des Verkehrs, der Berechnung der erforderlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Straßen und der Ausarbeitung des umfassenden Projektes der Neugestaltung dieses wichtigen Verkehrsknotenpunktes. Mit dem Verkehrsprojekt wurde Dr. Feuchtinger, Ulm, betraut.

Es ist besonders beachtenswert, daß unsere Ingenieure des Stadtbauamtes zusammen mit Polizei und Magistratsabteilung 66, Statistisches Amt der Stadt Wien, heute bereits Verkehrszählungen und Erhebungen meistern können und so einwandfreie Unterlagen für eine Verkehrsplanung vorliegen. Denn alle diese Unterlagen sind bereits ein wichtiger Teil eines Generalverkehrsplanes.

Aus den Empfehlungen der Wiener Verkehrsenquete ist zu ersehen, daß die Fachleute in den Kommissionen nach der Durchführung von Verkehrserhebungen auf die notwendige eheste Aufstellung eines Generalverkehrsplanes besonderen Wert gelegt haben. Wien ist bei der Aufstellung des Generalverkehrsplanes einen anderen Weg gegangen als deutsche Städte oder Zürich. In diesen Städten hat man einem auswärtigen Fachmann die Aufstellung eines solchen Planes übertragen und diesen Plan erst nach Fertigstellung beraten und seine praktische Durchführbarkeit diskutiert. Aus der Fachliteratur und der Presse werden viele wissen, welche große Schwierigkeiten technischer und politischer Art durch diese Methode entstanden sind und daß keine dieser Städte bis heute an die zielbewußte Ausführung dieses Generalverkehrsplanes geschritten ist. Der Grund dafür ist

erstens, daß Fremde auswärtige Fachexperten mit den örtlichen Verhältnissen nicht so vertraut sind und die Stadt selbst nicht über genug ausgebildete Beamte im Verkehrswesen verfügt, um die Arbeiten der Fachleute lenken zu können, bzw. die erforderliche Kleinarbeit zu übernehmen. Wie bereits erwähnt, hat Wien hier einen anderen Weg und meines Erachtens den richtigen Weg beschritten. Von dem Gedanken ausgehend, daß die Arbeit zur Lösung des Verkehrsproblems einer Stadt von der Verwaltung der Stadt selbst geleistet werden muß, ist vor allem die Ausbildung eines Kadens von Beamten erforderlich. Der Wiener Stadtsenat hat eine Reihe von Studienreisen nach Amerika, London, Stockholm und anderen Städten genehmigt und es einigen leitenden Beamten ermöglicht, sich mit dem internationalen Wissen auf dem Gebiet des Verkehrs vertraut zu machen. Unter Mithilfe des Österreichischen Städtebundes wurde weiters im vorigen Jahr in Wien ein Verkehrsseminar abgehalten, das einem größeren Kreis der Ingenieure des Stadtbauamtes Gelegenheit gab, sich mit Verkehrsfragen und modernen Verkehrslösungen zu beschäftigen. In klarer Erkenntnis der Wichtigkeit des Problems und der Notwendigkeit eines möglichst großen Stabes von Mitarbeitern hat unser, leider viel zu früh verstorbener, Stadtbaudirektor die Abhaltung eines Verkehrspraktikums für die Ingenieure des Stadtbauamtes angeregt, welches abzuhalten ich die Ehre habe. Auf diese Weise wird Wien in möglichst kurzer Zeit über einen bescheidenen, aber immerhin beachtlichen Stand von Ingenieuren verfügen, denen verkehrsgerechtes Denken und die Projektierung von Verkehrsbauten nach Maß und Zahl wohl vertraut geworden sind. Dies möge nicht heißen, daß die Stadt der Mitarbeit ausländischer Experten mit langjähriger weltweiter Erfahrung nicht bedarf. Bereits in den letzten zwei Jahren wurden für die großen Probleme wie Karlsplatz und Westeinfahrt der Autobahn, Dr. Feuchtinger, Ulm, und Prof. Pendl, Graz, herangezogen. Es hat sich gezeigt, daß diese Beschränkung auf große Einzelfragen sehr gute und brauchbare Ergebnisse geliefert hat.

Vielleicht sollten wir uns mit dem Generalverkehrsplan etwas näher beschäftigen und klarstellen, was eigentlich darunter zu verstehen ist. Verkehrserhebungen und Verkehrszählungen, die Kenntnis des Quell- und Zielverkehrs, des Binnen- und Fernverkehrs sind die Grundlagen für die Aufstellung eines solchen Planes. Der nächste

Schritt ist sodann die Erfassung der Leistungsfähigkeit unserer Straßen. Bedingt durch die historische Entwicklung ergibt sich für den Ausbau unseres Straßennetzes und der Kreuzungen eine maximale Leistungsfähigkeit, die nicht überschritten werden kann. Aus dem bestehenden Motorisierungsgrad und der Leistungsberechnung ist somit die Leistungsreserve, die für eine zukünftige Steigerung der Motorisierung vorhanden ist, ersichtlich.

Aus dieser Gegenüberstellung von gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen einerseits und der maximalen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes andererseits ergibt sich sodann die Verkehrsdiagnose, das heißt, die Beurteilung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrssituation der Stadt.

Und nun können in einem umfassenden Plan, dem Generalverkehrsplan, alle jene Verkehrsmaßnahmen, Umbauten von Kreuzungen, Anlagen neuer Durchgangsstraßen, Einbahnsysteme, Signalsysteme usw. festgelegt und projektiert werden.

Unabhängig von der großzügigen Planung des zukünftigen Verkehrs der Stadt gibt es eine Reihe neuralgischer Punkte, die dringend einer Lösung bedürfen. Es sind dies vor allem Kreuzungen. Wir alle kennen eine Reihe solcher Punkte in Wien, deren Umbau immer wieder von der Öffentlichkeit und der Wirtschaft gefordert wurden und welche die dringlichsten Verkehrsprobleme darstellten. Ein solcher Punkt war zum Beispiel der Praterstern, dessen Verkehrslösung von allen Kreisen der Bevölkerung gefordert wurde. Wir können heute sagen, daß die Lösung auch im Ausland Beachtung findet. Eine solche Frage war die Mittellage der Straßenbahn in der Mariahilfer Straße, der Umbau der Freyung, der Umbau der Opernkreuzung, des Albertinaplatzes, des Südtiroler Platzes, des Matzleinsdorfer Platzes oder der Kreuzung Währinger Straße-Gürtel.

Die Leistungsfähigkeit einer Straße ist von der Leistungsfähigkeit ihrer Kreuzungen abhängig und die unzulänglichen Kreuzungen sind es, welche die Verkehrsverstopfungen verursachen und das Durchfließen der Verkehrsenge behindern. Der Umbau solcher Kreuzungen ist von einem Generalverkehrsplan wohl nicht unabhängig, doch überwiegen die örtlichen Probleme, vor allem ist die Möglichkeit ihrer Leistungssteigerung begrenzt. Daher können sie unabhängig von einem Generalverkehrsplan mit dem Ziel einer 50 bis 100-prozentigen Leistungssteigerung in Angriff genommen werden. Wenn man

diese zahlreichen Beispiele mit älteren Verkehrsbauten, wie zum Beispiel Michaeler Platz, vergleicht, so erkennt man deutlich die neue moderne Linie, in welcher die Ergebnisse der Verkehrswissenschaft zum Ausdruck kommen. Die Forschungen und Erfahrungen der Amerikaner haben zu neuen Richtlinien der Projektierung geführt, die ihr Ziel in der Kanalisierung des Verkehrs haben. Die Grundidee der Kanalisierung ist eine zweifache. Erstens, die Konfliktpunkte einer Kreuzung möglichst zu trennen, so daß sich der Fahrer jeweils nur einem Konfliktpunkt gegenüber sieht und den kreuzenden Verkehrsstrom möglichst rechtwinkelig schneidet. Zweitens, daß auf die Stärke der Verkehrsströme Rücksicht genommen wird und dem jeweils stärksten Verkehr der Vorrang eingeräumt wird.

Da unser Straßenraum bedingt durch die historische Entwicklung der Stadt beschränkt ist, sind dem Ausbau der Kreuzungen gewisse bauliche Grenzen gesetzt. Eine wichtige Frage ist hier die Arkadierung der Kreuzungen, die auch in Wien in Zukunft in stärkerem Maße angewendet werden muß. Unsere Stadtplanung beschäftigt sich mit einigen solchen Arkadierungen, aber es ist klar, daß wegen der großen Schwierigkeiten, die solchen Projekten entgegenstehen, wie Grundeinlösung, Ablösung von Geschäftslokalen etc., es hier harte Arbeit und Geduld braucht.

Ein Projekt, das im Vordergrund steht, ist die Arkadierung der Rotenturmstraße. Auch im Zuge der Mariahilfer Straße wurden für überlastete Kreuzungspunkte solche Arkadierungen in Vorprojekten bereits untersucht. Ähnlich verhält es sich auch mit Straßenengen, deren Beseitigung durch Arkadierungen, oder besser durch Abbruch der alten Häuser, durch die Verkehrsplanung eingeleitet werden muß. Wir können gerade auf diesem Gebiet von der Tätigkeit der Verkehrsplanungskommission, die wegen ihrer Zusammensetzung alle am Verkehr interessierten Kreise umfaßt, eine produktive Mithilfe erwarten.

Gelegentlich der Wiener Verkehrsenquete wurde seitens der ausländischen Experten bestätigt; daß Wien im Vergleich zu anderen Städten noch über eine Leistungsreserve im Straßenraum verfügt. Was fehlt, ist die Organisation des Verkehrs. Diese organisatorischen Maßnahmen sind für den Straßenverkehr ebenso wichtig und notwendig wie Signalwesen und Betriebsorganisation bei der Eisenbahn.

Die Magistratsabteilung 46 hat seit der Verkehrsenquete das

System der Einbahnstraßen in der Inneren Stadt und innerhalb des Gürtels weitgehend erweitert. Die bisherige Einführung von Einbahnstraßen hat in erster Linie örtlichen Verhältnissen Rechnung getragen.

Es ist ohne Zweifel nicht leicht, allen Wünschen gerecht zu werden und gleichzeitig das ingenieurmäßig richtige und zweckmäßigste Einbahnsystem zu finden, wenn unser Straßensystem mit seiner radialen Anordnung der Hauptstraßen einem Einbahnsystem nicht gerade entgegenkommt. Wenn ich weiters erinnern darf, welche vielfachen Bedenken überhaupt gegen die Einführung von Einbahnstraßen bestanden, wie zum Beispiel die Störung des Zustelldienstes, Schädigungen des Geschäftslebens, Erhöhung des unerwünschten Durchgangsverkehrs usw., so sind wir hier einen schönen Schritt weitergekommen. Die Einführung der Einbahnstraßen ist heute eine allgemein anerkannte Selbstverständlichkeit. In allen Fällen hat die Einbahnerklärung zu größerer Leistungsfähigkeit geführt. Das Parken und somit der Zustelldienst wurden erleichtert und die Sicherheit durch Wegfall des Gegenverkehrs und Verringerung der gefährlichen Konfliktpunkte an den Kreuzungen wesentlich erhöht. Man möge nur heute einmal versuchen, die Einbahnstraßen der Inneren Stadt, zum Beispiel Rotenturmstraße, Kärntner Straße oder Singerstraße, wieder zweibahnig zu befahren. Wenn heute noch manchmal Kritik an dem bestehenden Einbahnsystem geübt wird, so ist dem entgegenzuhalten, daß die Einführung der Einbahnstraßen eine notwendige Sofortmaßnahme war und ohne Zweifel mit einem späteren Generalverkehrsplan und der Gesamtplanung des Wiener Verkehrs in Einklang gebracht werden muß.

Einbahnstraßen sind der erste Schritt der Verkehrsorganisation und verlangen zur vollen Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit ein koordiniertes geplantes Signalsystem.

Der Umbau der Gürtelstraße zu einer modernen Expresstraße umfaßt alle diese Elemente moderner Verkehrsplanung. Der Umbau dieses alten Vorstadtboulevards hat 1950 mit der Herstellung der Betondecke begonnen. Zu einem Zeitpunkt, in dem keine Großstadt der Welt es gewagt hat, von den wirtschaftlichen und technischen Vorteilen der Betonstraße als Stadtstraße für schweren Verkehr Gebrauch zu machen, hat Wien sich zu dem damals kühnen Schritt entschlossen.

es folgte sodann der Umbau wichtiger Kreuzungen. Die Unterführung Matzleinsdorfer Platz hat bereits nach Ausführung der ersten Bau-  
stufe große Erleichterungen für den Verkehr gebracht. Was beson-  
ders klar zum Ausdruck kommt, wenn man das Verkehrschaos am Süd-  
tiroler Platz während der Spitzenstunden des Verkehrs studiert.  
Das Projekt Südtiroler Platz, das durch gleichzeitige Unterführung  
von Straße und Straßenbahn in der Richtung Gürtel an Umfang den  
Matzleinsdorfer Platz weit übertrifft, wird sich daher mit seiner  
Schnellbahnstation und den vorgesehenen kreuzungsfreien Fußgänger-  
passagen voll bewähren. Von wichtigen Kreuzungen des Gürtels sind  
Mariahilfer Straße und Währinger Straße bereits umgebaut. Der  
Urban Loritz-Platz ist im Bau. Die Verkehrsplanung sieht für den  
Gürtel zwei durch den breiten Mittelstreifen der Stadtbahn ge-  
trennte Einbahnen vor. Es liegen ferner Vorprojekte für die Ein-  
führung einer "Grünen Welle" längs des Gürtels vor. Zieht man noch  
die bestehenden Projekte der Magistratsabteilung 18 und der Magi-  
stratsabteilung 28 für die Verlängerung des Gürtels durch die  
Adalbert Stifter-Straße bis zum Friedrich Engels-Platz in Betracht,  
so sieht man, daß hier die Verkehrsplanung zielbewußte Arbeit ge-  
leistet hat und die Stadt an die Verwirklichung des Projektes auch  
bereits geschritten ist.

Wien hat seit heuer auch eine Anzahl neuer automatischer Ver-  
kehrssignale. Die versuchsweise Aufstellung solcher Signale be-  
schränkt sich vorerst auf kleinere Kreuzungen, die bisher durch  
die Polizei nicht geregelt waren. Die automatische Signalregelung  
ist in anderen Großstädten eine Selbstverständlichkeit und eine  
Notwendigkeit zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen.

Es ist zu erwarten, daß in dem Maße wie Autofahrer, unsere  
Ingenieure und die Polizei mit der automatischen Signalregelung  
vertraut werden, der Wunsch nach Einführung von mehr solchen Sig-  
nalen und nach ihrer Koordinierung laut wird. Jede neue Verkehrs-  
regelung und jede neue Verkehrsanrichtung muß einige Kinderkrank-  
heiten durchmachen. Der Verkehrsteilnehmer muß sich an sie erst  
gewöhnen. Daher soll man in ihrer Beurteilung vorsichtig sein.

Kürzere Signalzeiten sind für Wien notwendig, wenn in den  
Spitzenstunden unerträgliche Wartezeiten vermieden werden sollen.  
Es wird Aufgabe der Verkehrsplanung sein, in eindringlicher Form

auf die Vorteile automatischer Verkehrssignale hinzuweisen und an Planungsbeispielen diese Vorteile aufzuzeigen. Jedes Verkehrssignal ist Bestandteil des Entwurfes der baulichen Maßnahme einer Kreuzung. Eine längere Grün-Zeit ersetzt zusätzliche Fahrbahnbreite und umgekehrt. Breite Fahrbahnen erlauben kurze Grün-Zeiten, die dem Querverkehr durch Verlängerung seiner Grün-Zeit zugute kommen.

Die versuchsweise Einführung von wechselseitigem Parken im 6., 7. und 8. Bezirk zur Erleichterung der Straßengreinigung und Schneesäuberung, - auch eine Forderung der Verkehrsenquete, - ist erwartungsgemäß auf volles Verständnis der Autofahrer und auf eine beachtenswerte Disziplin gestoßen. Beachtlich ist, daß diese Maßnahme mit einem Minimum an Tafeln erreicht wurde. Dabei wurde erfreulicherweise von der Vergrößerung des Waldes von Verkehrszeichen Abstand genommen. Mit Ablauf der Probezeit wird die Verkehrsplanungskommission sicher auch zu dieser Frage Stellung nehmen können und die Einführung des wechselseitigen Parkens in einem größeren Bereich von Wien in Betracht zu ziehen haben. Schon jetzt sollen die an diese Bezirke über dem Gürtel anschließenden Bezirke bis zur Vorortelinie in das Gebiet des wechselseitigen Parkens einbezogen werden.

In der Kommission IV der Verkehrsenquete wurde auch auf die Notwendigkeit des Ausbaues der Unfallstatistik hingewiesen. Wir können mit Befriedigung feststellen, daß die Polizei im Rahmen ihrer zur Verfügung stehenden Mittel ihr Bestes geleistet hat. In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Abteilungen des Magistrates ist man daran gegangen, Unfalldiagramme auszuarbeiten, so daß im Laufe dieses Jahres für mehr als 20 Kreuzungen, das sind jene mit der größten Unfallhäufigkeit, solche Diagramme vorliegen. Ein solches Unfalldiagramm, das die planmäßige Darstellung sämtlicher Unfälle während eines Jahres an einer Kreuzung umfaßt, ist eine wertvolle Grundlage für den Verkehrsingenieur. Es zeigt nicht nur die Dringlichkeit von Verkehrsmaßnahmen, sondern gibt auch Aufschlüsse über die Zweckmäßigkeit durchgeführter Umbauten durch Vergleich der Unfallzahl vor und nach dem Umbau.

Es ist klar, daß die Verkehrssicherheit einen beachtlichen Faktor jeder Verkehrsplanung darstellen muß. Dies gilt vor allem für den Schutz der Fußgänger. Wien besitzt heute bereits eine

große Zahl von markierten Übergängen, Zebrastreifen genannt, die sich allgemeiner Beliebtheit erfreuen. Erst der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, das heißt, der Verankerung dieser Übergänge im Straßenpolizeigesetz, wird die Verkehrsplanung auf diesem Gebiet zielbewußt arbeiten können.

Eigene Verkehrssignale für Fußgänger oder Fußgängerphasen an signalgeregelten Kreuzungen werden dort erforderlich sein, wo besondere Verkehrsbedingungen vorherrschen. Sie wissen, daß am Stock im Eisen-Platz seit längerer Zeit so eine Anlage in Betrieb steht und daß am Gürtel versuchsweise ein durch Fußgänger zu betätigendes Signal in Betrieb genommen wurde.

Das schwierigste und aktuellste Problem im Wiener Verkehr ist ohne Zweifel die Parkraumfrage. Wien steht vor den selben Schwierigkeiten wie hunderte europäische und amerikanische Städte. Da jedes Fahrzeug ein Ziel hat und jeder Fahrer möglichst nahes Ziel den Wagen abzustellen wünscht, ergibt sich die fast unlösbare Frage der Beschaffung des erforderlichen Parkraumes. Die Vorsorge von Parkplätzen kann jedoch nicht allein Sache der Stadtverwaltung sein. Wien hat auch auf diesem Gebiet im Bereich der Innenstadt einige vorbildliche Ausführungen aufzuweisen. Die Parkplätze am Kai und Am Hof sind Beispiele dafür, daß die Stadt in uneigennützigster Weise öffentlichen Grund und öffentliche Mittel für die Bereitstellung von Parkraum verwendet hat. Eine umfassende Parkerhebung der Innenstadt, die mit Hilfe von Flugzeugaufnahmen und durch Teilerhebungen in den Hauptstraßen der Innenstadt und für die Parkplätze durchgeführt wurde, hat die Grundlagen für die Parkraumplanung der Inneren Stadt ergeben. Ihre Ausarbeitung ist noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse jedoch werden noch im Laufe dieses Jahres vorliegen. Als erste Planungsmaßnahme wurden in der Innenstadt eine ganze Reihe von Parkverboten ausgesprochen und als weitere Maßnahme ist an die Aufstellung von Parkometern in den verkehrswichtigsten Straßen der Innenstadt gedacht. Beide Maßnahmen haben letzten Endes das selbe Ziel, den Umsatz des vorhandenen Parkraumes auf der Straße zu erhöhen. Während beim Parkverbot das Halten der Fahrzeuge noch zulässig ist, also wenigstens das Anfahren des Zieles ermöglicht wird, werden die Parkometer die Ausnützung des Parkraumes auf der Straße einem größeren Kreis von Autofahrern

als bisher, allerdings nur für kurze beschränkte Parkzeiten, ermöglichen. Die Dauer- und Langzeitparker werden so von der Straße verdrängt und auf Nebenstraßen, Parkplätze oder Garagen verwiesen.

Der Bau von Hochgaragen und die Schaffung von Einstellräumen in Neubauten entwickelt sich in Wien nur langsam. Die Wirtschaft und die Bauherren haben die Bedeutung des notwendigen Parkraumes für das Wirtschaftsleben noch nicht erkannt. Es liegt die eine oder andere Planung vor. Einzelprojekte für mechanische Garagen, aber im großen und ganzen erhofft man sich noch immer, daß die öffentliche Hand hier helfend einspringt. Der Bau von Hochgaragen kann in keinem Fall Sache der Stadt sein und muß der privatwirtschaftlichen Initiative überlassen bleiben.

Wohl ist es aber Sache der Verkehrsplanung, günstige Standorte anzuweisen und alle Möglichkeiten zur Schaffung von Einstellräumen im Innern bestehender Objekte zu untersuchen. Bei Neubauten wird im wirtschaftlichen Interesse der City noch rigorosser als bisher auf der Schaffung von Einstellplätzen für Autos bestanden werden müssen.

Mit der steigenden Motorisierung erfolgt sonst wegen mangelnden Parkraumes eine unerwünschte Dezentralisierung der Geschäftsviertel, ein Rückgang im ökonomischen Wert der Innenstadt, eine Entwertung der Objekte und ein Verfall ganzer Stadtviertel.

Gelöblich der Planung und des Umbaus von Kreuzungen wird der Neuordnung der Straßenbahnanlagen an diesen Punkten besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn man solche Verkehrsknotenpunkte, wie zum Beispiel den Praterstern, den Friedrich Engels-Platz oder die Kreuzung Währinger Straße-Gürtel, genauer ansieht, so kann man feststellen, daß neue moderne Elemente in die Planung der Straßenbahn Eingang gefunden haben. Alte überholte Ansichten, wie Straßenbahnhaltestellen unbedingt vor der Kreuzung, wurden fallen gelassen und auf die Koordinierung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Auto in der Planung besonders Bedacht genommen. Auch das Projekt Südtiroler Platz sieht in diesem Punkt weitgehende Umbauten vor und in vielen Fällen wird auf den Fußgänger durch Passagen Bedacht genommen. Die Anschaffung moderner Großraumwagen mit erhöhter Beschleunigung kommt dem Verkehrsablauf an solchen Kreuzungen noch besonders entgegen. Auch bei der Kreuzung Urban Loritz-Platz wird

man dieselbe Linie moderner Verkehrsplanung bei der Anlage der Straßenbahnhaltestelle bemerken. Welchem Massenverkehrsmittel in der Großstadt die Zukunft gehört, ist nicht nur in Wien, sondern in vielen europäischen Städten ein viel diskutiertes Problem, das nur auf Grund ernster verkehrswissenschaftlicher und volkswirtschaftlicher Erwägungen entschieden und gelöst werden kann. Die Planung der Schnellbahn Floridsdorf - Meidling wird dem Verkehrsbedürfnis der Stadt weitgehend entgegenkommen und verspricht eine wesentliche Erleichterung für den Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

Aus diesen Ausführungen ist zu ersehen, daß die Wiener Verkehrsplanung seit der Abhaltung der Wiener Verkehrsenquete Beachtliches geleistet hat; man könnte vielleicht sogar sagen, daß sie ihre Leistungen zu wenig betont hat und der Öffentlichkeit gegenüber zu bescheiden war. Mit der Konstituierung der Verkehrsplanungskommission beginnt in der Wiener Verkehrsplanung ein neuer Abschnitt. Gemäß ihrer Geschäftsordnung obliegt es ja der Verkehrsplanungskommission, die Arbeiten der Gemeinde Wien zu fördern und Vorschläge in Form von Empfehlungen dem Bürgermeister vorzulegen. Die breite Basis der Hauptkommission kann sich selbstverständlich nur auf die grundsätzlichen und auf die prinzipielle Diskussion der Verkehrsprobleme sowie die Darstellung der Wünsche und Bedürfnisse aller am Verkehr interessierten Kreise beschränken. Die tägliche Kleinarbeit, die detaillierte Planung und Projektierung, die Ausarbeitung, die Vorbereitung neuer Verkehrsmaßnahmen wird durch den Stab der Ingenieure des Wiener Stadtbauamtes geleistet werden. Aber wir erwarten von den Mitgliedern der Verkehrsplanungskommission Wien die Unterstützung in unserer Arbeit und neue Anregungen zur Lösung des Verkehrsproblems und im weiteren Sinne zur wirtschaftlichen Förderung und zum Aufblühen unserer Stadt!"

- - -

Neubestellung des Landessanitätsrates für Wien  
=====

21. Mai (RK) Die dreijährige Amtsperiode des Landessanitätsrates für Wien ist abgelaufen. Der Landessanitätsrat ist das beratende und begutachtende Organ für die dem Landeshauptmann obliegenden Sanitätsangelegenheiten. Diese Körperschaft besteht in Wien aus dem Landessanitätsreferenten und acht ordentlichen Mitgliedern, von denen sechs auf Vorschlag des Landeshauptmannes vom Bundesministerium für soziale Verwaltung ernannt und zwei unmittelbar von der Landesregierung entsendet werden.

Für die nächsten drei Jahre hat Landeshauptmann Jonas für die erstgenannte Gruppe sechs Ärzte, die bereits in der abgelaufenen Amtsperiode als ordentliches Mitglied des Landessanitätsrates für Wien vom Bundesministerium für soziale Verwaltung ernannt worden waren, neuerlich zur Ernennung durch dieses Ministerium vorgeschlagen. Es sind dies Univ.Prof. Dr. Leopold Schönbauer, Vorstand der I. chirurgischen Universitätsklinik Wien; Univ.Prof. Dr. Karl Föllinger, Vorstand der II. medizinischen Universitätsklinik Wien; Univ.Prof. Dr. Karl Kundratitz, Vorstand der Universitätskinderklinik Wien; Dr. Emil Tuchmann, Chefarzt der Wiener Gebietskrankenkasse für Arbeiter und Angestellte; Univ.Prof. Dr. Richard Bieling, Vorstand des Hygienischen Institutes der Universität Wien; Univ.Prof. Dr. Franz Brücke, Vorstand des Pharmakologischen Institutes der Universität Wien.

Der Vorschlag des Landeshauptmannes für die zwei unmittelbar von der Landesregierung zu entsendenden ordentlichen Mitglieder wurde heute vom Landesamtsdirektor Dr. Kinzl in der Sitzung der Wiener Landesregierung eingebracht. Es handelt sich um Univ.Prof. Dr. Hans Hoff, Vorstand des Neurologischen Institutes der Universität Wien, und Univ.Prof. Dr. Felix Mandl, Vorstand der Chirurgischen Abteilung des Franz Joseph-Spitals. Der Antrag wurde getrennt abgestimmt. Univ.Prof. Dr. Hoff wurde einstimmig gewählt. Univ.Prof. Dr. Mandl wurde mit Mehrheit gewählt, und zwar ohne die Stimmen der ÖVP.

In der Debatte vertrat Landeshauptmann-Stellvertreter Weinberger die Auffassung, daß nach dem Ableben von Prof. Heidler

wieder ein Gynäkologe im Landessanitätsrat vertreten sein sollte.

Landeshauptmann-Stellvertreter Honay verwies darauf, daß diese medizinische Sparte durch die Person des Univ. Prof. Dr. Kundratitz hinreichend vertreten ist, um so mehr als der Landessanitätsrat mit der Frage der Geburten und der Schwangerenfürsorge primär nichts zu tun hat. Außerdem bietet sich Gelegenheit, in die Gruppe der fast gleichberechtigten außerordentlichen Mitglieder des Landessanitätsrates einen Gynäkologen zu berufen.

Auch der städtische Personalreferent, Stadtrat Riemer, vertrat die Ansicht, daß es nicht Aufgabe des Landessanitätsrates sein könne, medizinische Einzelfälle zu behandeln. Seine Agenden liegen vielmehr auf dem Gebiete der allgemeinen Hygiene.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger schlug vor, an Stelle von Univ. Prof. Mandl einen Gynäkologen zu nominieren, wobei er den Namen der Professoren Dr. Hußlein, Dr. Zacherl und Dr. Antoine nannte.

- - -

#### Schweinhautmarkt vom 21. Mai

=====

21. Mai (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 0. Neuzufuhren Inland: 7948. Alle verkauft.

Preise: Extremware 14.- S, 1. Qualität 13.20 bis 14.- S, 2. Qualität 12.50 bis 13.- S, 3. Qualität 12.- bis 12.50 S, Zuchten 11.- bis 12.- S, Altschneider 10.- bis 10.80 S. Der Durchschnittspreis ermäßigte sich um 20 Groschen je Kilogramm und beträgt 12.97 S.

- - -