

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

1, RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b, 1082 WIEN - TELEPHON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Freitag, 24. Februar 1967

Blatt 544

WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG!

Geehrte Redaktion!

=====

Die Kollegen von den Tageszeitungen haben uns schon oft ihr Leid geklagt, daß der Weg der "Rathaus-Korrespondenz" zu den Redaktionen reichlich umständlich sei. Wir hoffen, daß der allgemeine Wunsch nach einer Fernschreibverbindung in absehbarer Zeit in Erfüllung gehen wird; für die Übergangszeit haben wir uns im Einvernehmen mit einigen Kommunalberichterstattem eine provisorische Lösung ausgedacht, die Ihnen die Möglichkeit gibt, die "Rathaus-Korrespondenz" rascher als bisher zu erhalten.

Ab Montag, den 27. Februar, liegt die jeweils fertige "Rathaus-Korrespondenz" auch in einer Stellage bei der Portierloge des Rathauses Eingang Lichtenfelsgasse, zum Abholen bereit. Wir werden dann nicht mehr um ungefähr 11 und ungefähr 15 Uhr in das Korr-Büro liefern, sondern die Meldungen des gesamten Tages um ungefähr 17.30 Uhr. Was tagsüber fertig wird, kommt außerdem sofort in die Stellage beim Rathaus-Portier. Die Zeitungsboten haben somit die Möglichkeit, jederzeit die fertige "Rathaus-Korrespondenz" aus ihrem Fach zu entnehmen und brauchen nicht eigens ins Korr-Büro zu fahren. Bitte informieren Sie die Boten über diese Neueinführung, von der wir hoffen, daß sie sich bewähren wird.

Der genaue Weg für den Zeitungsboten: Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, gleich links bei der Portierloge in der Hauseinfahrt steht die Stellage.

- - -

Bisher kein Frequenzrückgang bei der Straßenbahn
=====

Die Wiener haben den neuen Tarif akzeptiert

24. Februar (RK) Noch jede Tariferhöhung bei den Wiener Verkehrsbetrieben brachte erfahrungsgemäß auch einen Frequenzrückgang. Deshalb kalkulierte man bei der Tariferhöhung, die am 1. Jänner wirksam wurde, bereits einen Frequenzrückgang von acht Prozent für das Jahr 1967 ein, als die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke aufgestellt wurden. Nun ist der neue Tarif bald zwei Monate alt und es zeigt sich, daß - zumindest bisher - auf der Straßenbahn praktisch kein Frequenzrückgang eingetreten ist. Die Wiener haben den neuen Tarif, nolens volens, akzeptiert. Sie haben vor allem aber auch entdeckt, daß damit nicht nur Belastungen für die Geldbörse des Fahrgastes, sondern auch echte Verbesserungen verbunden sind.

Was das Ausbleiben des Frequenzrückganges betrifft, sind allerdings die Fachleute der Verkehrsbetriebe noch ein bißchen skeptisch. Echte Vergleiche werden sich erst nach mehreren Monaten anstellen lassen.

Besonders erfreut ist man aber bei den Verkehrsbetrieben, daß die Straßenbahnfahrgäste das in sie gesetzte Vertrauen nicht enttäuscht haben, das mit eine Voraussetzung war für die Umstellung auf Sichtkarten und den verstärkten Einsatz der schaffnerlosen Beiwagen. Nach bisher vorliegenden Erfahrungen haben 99 Prozent der **Tranway**fahrgäste dieses Vertrauen gerechtfertigt. Das eine Prozent, das die Bilanz verunziert, wird bei den Wiener Verkehrsbetrieben nicht tragisch genommen. Denn wo gibt es schon Vollkommenheit! Immerhin: Besagtes eine Prozent setzt unwillkürlich auch die 99 "Gerechten" in ein schiefes Licht und damit sich die einer üblen Nachrede erwehren können, seien hiemit die "Sünder" und ihre Methoden angeprangert.

Wie beschwindelt man die Tramway

Es sind vor allem die "Antikleber". Wohlwollende meinen, daß sie eine Scheu davor hätten, Wertmarken oder Paßbilder auf die Grundkarte zu kleben. Kritischere Stimmen hingegen bezeichnen sie schlicht und einfach als Leute, die versuchen, auf Kosten der Allgemeinheit für sich unstatthafte Vorteile zu ergattern. Es gibt noch andere Ausdrücke hiefür, die sich vor allem im Bereich des Strafgesetzbuches finden, doch will hier die Angelegenheit auch gleich menschlich betrachtet werden.

Was halten Sie zum Beispiel von einem Fahrgast, der die Wertmarke nicht aufklebt sondern sie wahlweise auf einige Streckenkarten mit dem Daumen jeweils so placiert, daß der Schaffner "hineinfällt", und auf diese Weise fast eine Netzkarte erschwindelt. Auch jener "Gast", der das Bild nicht befestigt sondern einen munteren Verleih mit seiner Karte im Familien- beziehungsweise Freundeskreis aufzieht - wobei statt der Wertmarke eben das Bild per Daumen festgehalten wird - gehört zu den "Antiklebern" und damit zu jenem einem Prozent, welches der Allgemeinheit nicht nur "ein schlechtes Bild einlegt", sondern genau genommen schadet.

Jene Kunden, die mit einer abgelaufenen Wertmarke, einer nicht oder schlecht ausgefüllten Karte, einem bloßen Anfangsbuchstaben vor dem Familiennamen oder mit falschen Jahrgangsangaben "arbeiten", sind dagegen reine Anfänger.

Viele Wochen lang haben die Verkehrsbetriebe geduldig zugewartet und ihren Fahrgästen Zeit gegeben, sich zu akklimatisieren. Seit Anfang Februar werden die "Sünder" nun gestraft. Und zwar mit 100 Schilling pro Fall, Strafanzeige bei der Polizei und Einziehung der Karte drohen ebenfalls. Glaubt da wirklich jemand, daß er schlauer dran ist wenn er schwindelt? Die Kontrolloren und Schaffner sind mit den diversen Tricks bestens vertraut und nicht geneigt, sich für dumm verkaufen zu lassen. Gelegentlich mag ein Ersttagssünder bisher glimpflich davon gekommen sein, mit Fug und Recht hätte aber auch schon die Buße verhängt werden können.

Seien wir doch ehrlich: Die Wiener Verkehrsbetriebe sind in der Handhabung ihrer Tarifvorschriften äußerst großzügig, besonders in der Auslegung der Sozialtarife. Wo etwa gibt es ein Verkehrsunternehmen, das auf die bloße Angabe des Fahrgastes hin Verbilligungen gewährt? Wenn man zum Beispiel von den Österreichischen Bundesbahnen eine Arbeiterstreckenkarte möchte, muß man Arbeitsplatz- beziehungsweise Einkommensbestätigung, Meldezettel, Personalausweis etc. vorlegen, ehe man die ernäbigte Karte erhält. Und wie ist das bei den Wiener Verkehrsbetrieben?

Eines hat niemand gern, nämlich wenn man ihn für dumm hält. Auch die Tramway-Direktion macht darin keine Ausnahme. Dabei ist es doch so einfach, sich nach der Vorschrift zu halten und damit selbst ein wenig zur reibungslosen Abwicklung des Verkehrs beizutragen. Wertmarke aufkleben, Lichtbild aufkleben oder Geschlechtsbezeichnung durchkreuzen, Geburtsjahrgang ausfüllen, auf der Rückseite Namen und Anschrift hinzufügen, und fertig sind die Formalitäten. Wer jetzt noch "vorwärtsstrebend" und auf "kürzesten Weg" sein Fahrziel ansteuert, (und die Karte so markieren läßt), darf sich als idealer Fahrgast bezeichnen!

-- -- --

Umleitung in der Gumpendorfer Straße

=====

24. Februar (RK) Im Zuge der Bauarbeiten am Getreidenmarkt wird die Gumpendorfer Straße in Höhe Getreidenmarkt bis zur Rahlgasse ab Montag, den 27. Februar, ungefähr vier Wochen gesperrt. Die Umleitung des stadtwärts gerichteten Fahrzeugverkehrs wird durch die Lehargasse, die des stadtauswärtigen Fahrzeugverkehrs über den Getreidenmarkt und Mariahilfer Straße geführt.

Die Endstation der Autobuslinie 57 wird zur Rahlgasse zurückverlegt. Zwischen Getreidenmarkt und Rahlgasse werden jetzt die Gleise des 57er herausgenommen und anschließend die Straße instandgesetzt. Die Arbeiten werden, wenn es nicht nochmals Winter wird, bis Ostern fertig sein.

-- -- --

1.116 neue Wohnungen für eine Viertel-Milliarde Schilling
=====

24. Februar (RK) Der Bauausschuß des Wiener Gemeinderates beschäftigte sich mit den Plänen zur Errichtung von sechs städtischen Wohnhausanlagen mit insgesamt 1.116 Wohnungen. Dafür sind mehr als 258 Millionen Schilling erforderlich. Die Projekte werden noch zur endgültigen Beschlußfassung dem Stadtsenat und dem Gemeinderat zugeleitet.

Das größte Bauvorhaben ist die Wohnhausanlage im 12. Bezirk südlich des Schöpfwerkes. Sie wird an 30 Stiegen 400 Wohnungen enthalten und 93,7 Millionen Schilling kosten. Eine erste Baurate von 25 Millionen Schilling ist noch für 1967 vorgesehen.

Die zweitgrößte Wohnhausanlage ist die in Simmering, Ecke Mitterweg-Geringergasse, deren erster Bauteil 15 Häuser mit 320 Wohnungen umfassen wird. Sie kostet 73,1 Millionen Schilling. Die diesjährige Baurate beträgt 23,1 Millionen Schilling.

In Hütteldorf, Linzer Straße 452, werden 29 Häuser mit 223 Wohnungen und zwei Lokalen errichtet. Kostenpunkt: 53,5 Millionen Schilling.

Weitere Vorhaben sind der zweite Bauteil der Wohnhausanlage 20, Lorenz Müller-Gasse, mit 99 Wohnungen, eine Anlage in Döbling, Ruthgasse 7-9, mit 43 Wohnungen, sechs Ateliers und einem Lokal, und ein Block in Ottakring, Mildeplatz 3, mit 31 Wohnungen und drei Ateliers. Heuer sollen als erste Bauraten für die genannten Projekte insgesamt 75,1 Millionen Schilling bereitgestellt werden.

- - -

Ein eigenes Haus für die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt
 =====

Vorerst moderne Prüfhalle als erste Baustufe

24. Februar (RK) Die Magistratsabteilung 39, die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt, die gegenwärtig sehr unzulänglich in Parterre- und Souterrainräumen des Rathauses beziehungsweise in der Eslarngasse untergebracht ist, soll ein eigenes neues Gebäude in Simmering, Rinnböckstraße 15, erhalten. Als erste Baustufe ist die Errichtung einer 30 mal 50 Meter großen Prüfhalle geplant. Hier können große Bauteile getestet, Wärmeflußmessungen und Schallprüfungen vorgenommen werden. Der Bauausschuß des Wiener Gemeinderates beschäftigte sich mit dem Sechsmillionen-Projekt, das zur endgültigen Beschlußfassung noch dem Wiener Stadtsenat und Gemeinderat vorgelegt werden muß.

Die Prüfhalle ist baulich so angelegt, daß sie mit den später zu errichtenden Laborgebäude eine organische Einheit bilden wird. Das Laborgebäude, das in der zweiten Bauphase entsteht, wird Büroräume und moderne Laboratorien für chemische, physische und mechanische Untersuchungen enthalten.

- - -

Ballkalender

=====

24. Februar (RK) In der Woche vom 27. Februar bis 5. März finden in Wien folgende größere Ballveranstaltungen statt:

Freitag, 3. März: Wimberger (Ball der Magistratsabteilung 31, Wasserwerke).

Samstag, 4. März: Hans Neroth's Studio N (2. Ball des Hauses Marion Soremba und Hans Neroth), Kongreßhaus Wien (Ball der SPÖ, Sektion VI), Kursalon (Ball der SPÖ Wien I), Simmeringer Hof (Ball der Schulwarte Wiens), Wimberger (Ball der Arbeitsgemeinschaft der Lohnschlächter St. Marx), Arbeiterheim Favoriten (Bezirksorganisation der Kleingärter Favoriten).

Sonntag, 5. März: Wimberger (Ball der Polizei, Wien XVI).

- - -

Wiens Automobilisten möchten lieber U-Bahn fahren
=====

Interessante Ergebnisse einer Interessenten-Umfrage über Wiener
Verkehrsprobleme

24. Februar (RK) Meinungsforscher des Wiener Institutes für empirische Sozialforschung legten Baustadtrat Kurt Heller heute einen ersten Bericht über die Auswertung einer Meinungsbefragung unter den Besuchern der Volkshallen-Ausstellung "Wiener Verkehrsprobleme" vor.

Vor der Bearbeitung der großen Projekte für die Verkehrs-sanierung in Wien hat sich die Gemeindeverwaltung an die interessierten Wiener gewandt: wie stehen die Verkehrsteilnehmer selbst zu den Fragen der U-Bahn und der Parkraumbeschaffung. Das Institut für empirische Sozialforschung wurde damit betraut, eine Meinungsumfrage zu diesem Thema durchzuführen - aber nicht eine der üblichen anonymen Umfragen: Bei dieser Enquete der interessierten Verkehrsteilnehmer sollten nur diejenigen befragt werden, die unaufgefordert ein echtes Interesse für die Verkehrsprobleme bekunden und für ihre Meinung mit ihrem Namen einstehen. Ein breites, aber mitdenkendes Forum von Wienerern sollte die öffentliche Meinung vertreten. Diese besondere Auswahl gelang, indem in der Ausstellung "Wiener Verkehrsprobleme" in Wiener Rathaus interessierte Besucher unter voller Namensnennung ihre Meinung zu ~~einigen~~ vorgegebenen Punkten schriftlich abgaben.

Bereitschaft zu finanziellen Opfern

Die Stadt Wien hat bekanntlich mehrere umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen über die Parkraumsituation der Stadt Wien durchführen lassen. Die Ergebnisse der Parkraumstudien von Professor Dr. Dorfwirth und Architekt Dipl.-Ing. Pangratz haben in der Fachwelt große Beachtung gefunden. Die Stadt Wien wird alle zutage getretenen Vorschläge durch Arbeitsgruppen von kompetenten Fachleuten prüfen und auswerten lassen. Aber auch die Meinung des "kleinen Mannes", das heißt der breiten Masse der Verkehrs-

teilnehmer, sollte diesen Arbeitsgruppen als Unterlage vorgegeben werden. Darum betraf die Meinungsumfrage in der Verkehrsausstellung vor allem Parkraumprobleme.

Es zeigte sich, daß die Wiener die Sachlage sehr nüchtern beurteilen:

Man ist bereit, für den Parkraum zu zahlen. Heute haben zwar erst 14 Prozent der Motorisierten einen bezahlten Abstellplatz in einer Garage, auf einem Privatgrund oder in einem Hof. Doch 62 Prozent der Autofahrer (das sind, rechnet man die 14 Prozent, die heute schon zahlen, weg, 72 Prozent derer, die keinen bezahlten Parkplatz haben) würden gerne eine Monatsmiete erlegen, wenn ihnen dadurch ein Parkplatz gesichert ist.

Freilich trauen sich die meisten Autofahrer heute ~~noch~~ nicht zu, für die vollen Kosten eines Garagenplatzes aufzukommen. Während heute schon 20 Prozent der Abstellplatzmieten im Monat mehr als 300 Schilling ausmachen, erklärten sich nur 8 Prozent bereit, soviel für einen reservierten Abstellplatz zahlen zu wollen. Die Vorstellungen über eine tragbare Platzmiete für ein Auto richten sich weitgehend nach den heute noch vorherrschenden billigen Abstellgelegenheiten auf privaten Parkplätzen und Einstellnischen, wo man im Monat durchschnittlich hundert Schilling zahlt.

Trotz dieser Scheu vor den vollen Kosten sehen 47 Prozent der Autofahrer die einzige Rettung vor der Parkraummisere im Bau von Hoch- und Tiefgaragen, in der Schaffung von bezahltem Parkraum. Offenbar kalkuliert man bei der Befürwortung dieser Generallösung doch mit einer weiteren Steigerung des Lebensstandards - eventuell auch damit, daß die weniger finanzkräftigen Autofahrer, die "Adabeis", wie ein Wiener alle jene Kraftfahrer nannte, die ihren Wagen noch nicht ganz bezahlt haben, eben auf die Stadtfahrten verzichten.

Verpolitisierung der Verkehrsprobleme ist unerwünscht

Als Bedrohung einer großzügigen und rein sachlichen Lösung empfindet man vielfach alle Tendenzen zur Verpolitisierung eines solchen Projekts. Die Wiener möchten nicht, daß eine Frage der Parteipolitik aus ihren Verkehrsproblemen gemacht wird. Sie glauben, daß hier die Fachleute, ganz gleich welcher politischen Richtung,

nur nach den Grundsätzen einer gesunden Verwaltung und der modernen Technik entscheiden müssen.

Die Ergebnisse der Befragung zur U-Bahn-Planung zeigen, daß sich die Wiener sehr realistisch mit der Verkehrslage auseinandersetzen. Sie haben allen Grund dazu: 61 Prozent von ihnen sind jeden Morgen mehr als 20 Minuten zur Arbeit unterwegs und selbst, wenn sie sich ein Auto kaufen, dauert die Fahrt nicht viel kürzer. Der Zug zur Vollmotorisierung geht zwar weiter, jeder möchte für Freizeit und Wochenende und nicht zuletzt auch aus Prestigegründen ein Auto haben, doch immer weniger finden es vorteilhaft, mit dem Auto jeden Tag zur Arbeit zu fahren. Wenn es schon eine U-Bahn gäbe, würden 66 Prozent der Autofahrer, die heute wenigstens gelgentlich mit dem Wagen zur Arbeit fahren, das Auto mit Freude zu Hause lassen. Von den Autofahrern in den Außenbezirken, die jeden Tag eine Stunde und mehr in den Wagenkolonnen stecken, würden sogar drei Viertel sofort auf die U-Bahn umsteigen.

Das Auto will man trotzdem, auch ein guter Teil der Nicht-Motorisierten rechnet für die Zukunft damit. Daher verlangt man Garagen und Parkplätze in den Wohngebieten und große Parkplätze bei den künftigen U-Bahn-Stationen in den Wohnbereichen. Das "Park-and-Ride-System", von der Wohnung draußen zur U-Bahn mit dem Auto zu fahren, dort den Wagen stehen zu lassen und in der Stadt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen, spricht sehr viele Wiener als Zukunftslösung an. Ein älterer Wiener schrieb: "Die U-Bahn soll aber schnell gebaut werden, ich möchte sie auch noch erleben".

62 Prozent erhoffen sich von dem projektierten U-Bahn-Netz einen Vorteil für ihre täglichen Verkehrsbedürfnisse. Daher wurde auch am öftesten verlangt, die Gemeinde solle ohne Zögern zum Bau schreiten. Die Meinung der Wiener geht dahin, daß jedes großzügig und fachmännisch geplante Gesamtprojekt recht ist, wenn es nur energisch und rasch durchgeführt wird. Daß es sehr viel kosten wird, weiß man. Zu gewissen Opfern sind fast alle bereit, doch wurde immer wieder vorgebracht, daß ein solches Verkehrsprojekt nicht nur von Wien allein finanziert werden könne: man sollte das Wiener U-Bahn-Netz in das gesamte österreichische Verkehrswesen eingliedern und auch den Bund für die Mitfinanzierung

gewinnen. Als Gegenleistung wurde die Verlängerung der U-Bahn-Linien als Schnellbahn in die Region um Wien, ja bis ins Burgenland vorgeschlagen.

Daß ein guter öffentlicher Verkehr wenigstens teilweise die Autofahrten vermindern könne, glauben die meisten Wiener Kraftfahrer: 17 Prozent nannten diese Möglichkeit sogar als wichtigste Hoffnung auf Beseitigung der Verkehrsanot. Hingegen ist die Hoffnung, durch noch mehr Einbahnstraßen, durch Freigabe der Gehsteige für die Autos und ähnliche Maßnahmen genug Parkraum schaffen zu können, in den Hintergrund getreten. Eher verspricht man sich noch Abhilfe von der Ausweitung der Kurzparkzonen: manche Verfechter der blauen Zonen möchten diese über die ganze Innenstadt bis zum Gürtel ausdehnen.

Die schriftlichen Mitteilungen der Ausstellungsbesucher von denen für die statistische Analyse vorläufig nur eine Stichprobe von etwa tausend ausgewertet wurde, enthalten darüber hinaus noch viele einzelne Hinweise, Wünsche und Anregungen, die von den Fachleuten der Verkehrsplanung berücksichtigt werden sollen. Nur drei Prozent der Enquete-Bögen waren unbrauchbar und uninteressant.

Die Meinungsumfrage läuft weiter, solange die Ausstellung "Wiener Verkehrsprobleme" in der Volkshalle des Rathauses noch zu sehen ist. Die Wiener haben dazu noch einige Tage Zeit, denn die Ausstellung ist bis einschließlich 28. Februar noch täglich von 11 bis 19 Uhr, bei freiem Eintritt geöffnet.

- - -

Zur Debatte über Constantin-Film:

Keine Schädigung des geschäftlichen Rufes beabsichtigt
=====

24. Februar (RK) Der Wiener Gemeinderat hat sich in seiner letzten Sitzung bekanntlich mit der "Wiener Stadthalle-Station Betriebs- und Produktions-GesmbH" befaßt. Im Verlaufe der Debatte sprach dazu auch Stadtrat Glaserer in seiner Eigenschaft als Präsident des Aufsichtsrates. Wie aus einem wenige Tage später von Rechtsanwalt Dr. Müller-Goerne, dem ständigen Vertreter der Constantin-Film GmbH, München, an Stadtrat Glaserer gerichteten Brief hervorgeht, wurden einige Äußerungen aus der Gemeinderatsrede von dem Filmunternehmen als kreditschädigend empfunden. Daraufhin richtete Stadtrat Glaserer an Dr. Müller-Goerne einen Antwortbrief, in dem es heißt:

"Ich bestätige Ihnen gerne, daß mir natürlich jede Absicht ferne lag, den geschäftlichen Ruf und das Ansehen der 'Constantin-Film-GmbH' und Ihrer Tochtergesellschaften in irgendeiner Weise in Zweifel zu ziehen. In meinen Darlegungen kam es mir vielmehr darauf an, vor dem Forum des Wiener Gemeinderates die besonderen Wechselfälle und Risiken darzulegen, die mit dem Filmverleihgeschäft im deutschen Sprachgebiet heute zwangsläufig verbunden sind. Nur aus diesem Grund habe ich den Namen der 'Constantin-Film GmbH' genannt, deren geschäftliche Bonität für mich außer Frage steht. Gerade weil die 'Constantin-Film GmbH' in meinen Augen das größte und aktivste deutschsprachige Verleihunternehmen ist, habe ich darauf verwiesen, daß sich heute auch große Unternehmen mit den unvermeidlichen Risiken des Filmbeschäftes auseinandersetzen müssen.

Meine Äußerung, daß die 'Constantin-Film GmbH' sich seinerzeit in einer schlechteren Situation befunden hat als heute die Norafilm, beruhte auf einer bedauerlichen Fehlinformation."

- - -

Es geht um die Straßenbahnlinie 360
=====

Bürgermeister-Delegation aus dem Bezirk Mödling in Wiener Rathaus

24. Februar (RK) Eine Bürgermeister-Delegation der Gemeinden Mödling, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Gießhübl und Maria Enzersdorf sprach heute vormittag bei Bürgermeister Bruno Marek in Wiener Rathaus vor, um die Argumente dieser Gemeinden in Zusammenhang mit der geplanten Auflassung der Straßenbahnlinie 360 nach Mödling und deren Ersatz durch Autobusse der Bundesbahnen vorzubringen.

Wie der Sprecher der Delegation, der Mödlinger Bürgermeister Karl Stingl, betonte, befürchten die Gemeinden des Bezirks Mödling, daß in erster Linie die Beförderung der Schulkinder nach Mödling, und der starke Berufsverkehr mit Autobussen nicht in dem gleichen Ausmaß durchgeführt werden könnte wie mit der Straßenbahn. Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich zwar bereit erklärt, mit ihren Autobussen einen durchaus gleichwertigen Ersatz für den 360er zu schaffen; auch tarifmäßig würde sich kein Unterschied ergeben. Allerdings wäre es den Bundesbahnen nicht möglich, das gegenwärtige Zehn-Minuten-Intervall auch tagsüber aufrecht zu erhalten. In diesen Intervall könnten die Autobusse nur in den Spitzenzeiten verkehren. Die Mödlinger Gemeinden sind der Meinung, daß der Verkehr mit Autobussen nicht so reibungslos durchgeführt werden könnte wie mit der Straßenbahn, vor allem deshalb, weil der 360er bekanntlich auf einem eigenen Bahnkörper fährt, während sich, bedingt durch den starken Autoverkehr und die ungünstigen Straßenverhältnisse in den einzelnen Gemeinden, beim Autobusverkehr Stauungen und damit Verspätungen ergeben würden.

Bürgermeister Marek dankte der Delegation für ihren Besuch und betonte, er habe großes Verständnis für die Probleme und Sorgen der Mödlinger Gemeinden, vor allem was den Schüler- und Pendlerverkehr betreffe. Er nehme die Argumente der Gemeinden zur Kenntnis und werde darüber den zuständigen Stadtrat, Dr. Maria Schaunayer, eingehend informieren, in dessen Resort er natürlich nicht eingreifen könne. Die Argumente der Gemeinden würden aber auf jeden

Fall geprüft werden. Die ganze Angelegenheit sei vor allem ein personelles, aber auch ein finanzielles Problem.

Stadtwerke-Generaldirektor Dr. Karl Reisinger, der an dem Gespräch teilnahm, stellte fest, daß die Verkehrsbetriebe, einer Anregung der Gemeinderätlichen Rationalisierungskommission folgend, vor allen wegen des großen Personalmangels bemüht sein müssen, über das Stadtgebiet hinausgehende Straßenbahnlinien zu kürzen oder aufzulassen und durch einen Autobusverkehr der ÖBB zu ersetzen. Zum Personalproblem komme noch hinzu, daß der 360er eine äußerst defizitäre Linie sei, die Frequenz sei hier in den letzten Jahren, bedingt durch die starke Motorisierung, fühlbar zurückgegangen. Der früher sehr starke Ausflüglerverkehr zwischen Rodaun und Mödling an den Wochenenden falle heute kaum mehr ins Gewicht.

Generaldirektor Dr. Reisinger teilte sodann mit, daß man nunmehr ein behördliches Verfahren seitens des Verkehrsministeriums abwarten müsse. Die Verkehrsbetriebe haben beim Verkehrsministerium ein Ansuchen um Aufhebung der Betriebsführungspflicht auf den 360er gestellt, ferner dürfte dem Ministerium auch bereits ein Ansuchen der Österreichischen Bundesbahnen um die Erteilung einer Konzession für den Autobuslinienverkehr vorliegen.

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten

=====

24. Februar (RK) Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit: Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obstsorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Chinakohl 4 S, Weißkraut 3 bis 4 S je Kilogramm, Hauptelsalat 3 bis 3.50 S je Stück.

Obst: Bananen 7 bis 8 S, Birnen 6 S, Orangen 4 bis 7 S je Kilogramm.

- - -

Brigitte Bardot beim Festwochen-Nachtstudio
 =====

Szenische Uraufführung von "Les Portraits" von Georg Pier

24. Februar (K) Nicht nur das Sexidol Brigitte Bardot, sondern auch eine ganze Reihe anderer profilierter Persönlichkeiten unserer Zeit, wie Albert Schweitzer, Charlie Chaplin, Françoise Sagan, Pablo Picasso, Aristoteles Onassis und Salvadore Dali werden beim Nachtstudio im Theater an der Wien, das heuer wieder im Rahmen der Wiener Festwochen veranstaltet wird, gewissermaßen "mitspielen". Sie sind nämlich die Urbilder der sieben musikalischen Porträts, die der Leiter der Abteilung Musikerziehung an der Wiener Musikakademie, Dr. Georg Pirckmayer (Künstlernamen Georg Pier) komponiert hat. Nun will man diese "Porträts" erstmals auch szenisch darstellen.

Über dieses interessante Experiment berichteten heute in einer Pressekonferenz der Vizepräsident der Musikakademie, Prof. Hartmann, Festwochen-Intendant Ulrich Baumgartner, der "Regisseur" Samy Molcho und der Komponist.

Im Vorjahr hat sich das Nachtstudio im Theater an der Wien als besonders zugkräftig für die künstlerisch avantgardistische Jugend erwiesen. Daher soll heuer in diesem Rahmen der künstlerische Nachwuchs Gelegenheit haben, seine Gestaltungskraft zu zeigen. Für die Realisierung des Projektes haben sich Studierende der Tanzabteilung der Musikakademie, Klasse Prof. Rosalia Chladek, des Reinhardtseminars, Klasse Prof. Karla Denk-Kuna, und der Akademie für angewandte Kunst, Klasse Prof. Otto Niedermoser, mit dem Orchester der Wiener Musikakademie unter Leitung von Professor Österreicher zusammengetan. Die szenische Gestaltung der sieben musikalischen Porträts obliegt dem bekannten Pantomimen und Choreographen Samy Molcho.

Wie Samy Molcho in der Pressekonferenz erläuterte, will er seine Arbeit keineswegs als reine Choreographie und das Gesamtwerk dementsprechend auch keineswegs als bloßes Ballett verstanden wissen. Was ihm vorschwebt, ist vielmehr eine Verbindung musikalischer, tänzerischer, pantomimischer und sogar filmtechnischer Ausdrucksmöglichkeiten. In diesen Kategorien sollen die "porträ-

tierten" Persönlichkeiten keineswegs einfach als Einzelpersönlichkeit, etwa in ihrer eigenen Maske, dargestellt werden. Zum Ausdruck kommen soll vielmehr die Gesamtatmosphäre, die diese Persönlichkeiten umgibt, die schließlich die Lebensform unseres Jahrhunderts irgendwie mitbestimmt haben.

Samy Molcho hat den bei dem Experiment begeistert mitwirkenden Kunststudenten, die sich übrigens durchwegs ohne Gage zur Verfügung stellen, nur sein Grundkonzept vermittelt. Er läßt ihnen darüber hinaus weithin freie Hand für eigene Ideen und Gestaltungsvorschläge. "Les Porträts" werden also ein Beispiel für die künstlerische Ausdruckskraft des Wiener Nachwuchses darstellen.

Das Experiment wird im Rahmen des Nachtstudios zweimal über die Bühne des Theaters an der Wien gehen.

- - -

Angelobung eines Bezirksrates

=====

24. Februar (RK) Heute wurde von Stadtrat Sigmund in Vertretung des Bürgermeisters im Rathaus Robert Ohsburg (18. Bezirk) als neu berufener Bezirksrat angelobt. OMR. Dr. Liska verlas die Gelöbnisformel. Der neue Bezirksrat leistete Stadtrat Sigmund mit Handschlag das Gelöbniß.

- - -

Sturmschäden am Wiener Stromnetz

=====

24. Februar (RK) Der gestrige orkanartige Sturm hat am Freileitungsnetz der Wiener Elektrizitätswerke erhebliche Schäden verursacht. Betroffen wurden vor allem die Niederspannungsnetze am Stadtrand, besonders im Süden Wiens. Aus den Niederspannungsnetzen kamen 24 Meldungen über Störungen größerer Leitungsteile durch Mastbruch beziehungsweise Leitungsriß. An der Behebung dieser Fehler arbeiten acht Firmen mit zusammen 40 Mann. Im 20 Kilovolt-Netz traten 14 Störungen auf. Rund 20 Mastbrüche wurden verzeichnet, die häufigsten Störungsursachen waren Leitungsbeschädigungen durch entwurzelte Bäume beziehungsweise abgetragene Dachteile. Für die Behebungen an diesem Netz wurden rund 70 Mann der E- Werke und von Privatfirmen eingesetzt.

Besonders schwierig gestaltete sich die Instandsetzung der Leitungen im Raum von Unter- Walkersdorf-Schranawand, wo dem Sturm zwölf Maste zum Opfer fielen und wo der hohe Grundwasserspiegel den Fortgang der Arbeiten sehr hemmte. Dank dem unermüdlichen Einsatz der 110 Arbeitskräfte, die ihre Arbeit zum Teil noch in der Nacht begannen, wird es höchstwahrscheinlich möglich sein, die Hochspannungsstörungen noch bis heute abend zu beheben. Die Beseitigung der den Wiener E-Werken gemeldeten Schäden in den Niederspannungsnetzen wird trotz forciertem Einsatz auch noch am Samstag fortgesetzt werden müssen. Die Schadenssumme beträgt allein bei den Hochspannungsleitungen rund 160.000 Schilling.

- - -