

51.251
Okt 1966

Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 1. Oktober 1966



Blatt 2806

Gesperrt bis Sonntag, 2. Oktober, 20 Uhr!

Bürgermeister Bruno Marek:

Wiens Verkehrsprobleme werden gelöst!

=====

Künftiges Wiener U-Bahn-Netz für gesamte Volkswirtschaft von größter Bedeutung - Kostenbeteiligung des Bundes unerlässlich

1. Oktober (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach am Sonntag, dem 2. Oktober, Bürgermeister Bruno Marek mit dem Leiter des Rundfunkressorts "Politik und Wirtschaft", Dr. Wolfgang Gerle, über die Möglichkeiten und Ergebnisse der Verkehrsplanung in Wien im Zusammenhang mit dem von der Stadtverwaltung ausgearbeiteten großen Untergrundbahnkonzept sowie über die Lösung des Parkraumproblems.

Dr. Gerle: Es wird wohl nur wenige Menschen geben, die sich nach einem arbeitsreichen Tag nicht auf den Feierabend freuen. Aber diese Freude wird in den meisten Großstädten etwas getrübt, weil es heutzutage gar nicht so einfach ist, schnell und bequem von seiner Arbeitsstätte zu seiner Wohnung zu gelangen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind meist überfüllt und die Straßen durch Kraftfahrzeuge verstopft. Am besten ist wohl der dran, der in der Nähe seines Arbeitsplatzes wohnt. Aber so gut geht es nur wenigen Großstädtern. Der überwiegende Teil muß ein Fahrzeug benützen, und das bedeutet für viele Menschen eine harte Geduldsprobe und eine beträchtliche nervliche Belastung. Das alles ist den verantwortlichen Persönlichkeiten der Wiener Stadtverwaltung wohl bekannt und darüber, meine Damen und Herren, möchte Herr Bürgermeister Bruno Marek heute zu Ihnen sprechen.

./.

Bgm. Marek: Es wäre aber völlig falsch, angesichts dieser Kalamitäten in ein Kriegsgeschrei gegen das Kraftfahrzeug auszubrechen und das Auto als Landplage unseres Jahrhunderts zu verdammen. Ich bin der Meinung, daß man das Kraftfahrzeug bejahen muß, daß man den Erfindern, Technikern und der Industrie dankbar sein muß, daß sie durch Entwicklung immer besserer und bequemerer Kraftfahrzeuge zur Bereicherung unseres Lebens beitragen. Das Kraftfahrzeug kann nämlich dem Menschen tatsächlich eine nie zuvor gekannte Freizügigkeit geben und ihn vieles erleben lassen, was sonst nicht möglich wäre.

Darum freue ich mich persönlich auch sehr über die Entwicklung, die das Auto immer weniger zum Luxus und immer mehr zum Gebrauchsgegenstand für breiteste Bevölkerungskreise werden läßt. Wir steuern ja eindeutig der Vollmotorisierung zu, das heißt jenem Zeitpunkt, da jede Familie über ein Kraftfahrzeug verfügt. Wie gesagt, grundsätzlich ist dagegen nichts einzuwenden, und der Wunsch jedes werktätigen Menschen nach einem eigenen Kraftfahrzeug muß respektiert werden. Außerdem gäbe es auch keinerlei gesetzliche Handhaben, den Erwerb oder den Betrieb eines Kraftfahrzeuges zu untersagen oder von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig zu machen.

Wien darf dem Verkehr nicht geopfert werden!

In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge in Wien verdoppelt, die Anzahl der Personenkraftwagen sogar vervierfacht. Die Problematik dieser Entwicklung sehen wir täglich, vor allem in den Verkehrsspitzenzeiten, in unseren Straßen. Die Schwierigkeiten werden mit jedem neu angemeldeten Kraftfahrzeug natürlich größer, und man kann heute schon unschwer jenen Zeitpunkt vorausberechnen, zu dem es in den Stoßzeiten kein Weiterkommen und in den innerstädtischen Bereichen auch keine Parkplätze mehr geben wird. Man könnte unter Umständen sagen, die Gemeindeverwaltung soll diesen Zeitpunkt abwarten, an dem jeder, der sein Ziel pünktlich erreichen will, ganz einfach gezwungen ist, das Auto zu Hause zu lassen. Aber ganz so einfach ist die Sache doch wieder nicht. Die Straßen werden nicht zu Unrecht als die Pulsadern des Wirtschaftslebens bezeichnet. Unsere

Wirtschaft ist in tausendfacher Hinsicht auf Transport und Güterbewegung angewiesen. Deren Lähmung würde der Volkswirtschaft und damit jedem Einzelnen von uns schweren Schaden zufügen.

Darum hat die Wiener Stadtverwaltung schon vor vielen Jahren begonnen, sich Gedanken darüber zu machen, wie man die Verkehrsverhältnisse in Wien sanieren könnte. Es wurde ein Straßensystem erster und zweiter Ordnung ausgearbeitet - also Stadtautobahnen und Schnellstraßen -, dessen Verwirklichung bereits weit fortgeschritten ist. Aber der Straßenbau kann gar nicht Schritt halten mit dem täglichen Zuwachs an neuen Kraftfahrzeugen. Vor allem dann nicht, wenn diese Kraftfahrzeuge in den Morgen- und Abendstunden fast alle zugleich verkehren wollen. Einem schrankenlosen Ausbau der Verkehrsflächen sind aus zwingenden Gründen Grenzen gesetzt. Was würden die Wiener und die zahlreichen Besucher unserer schönen Stadt etwa sagen, würde man die Ringstraßenbäume fällen, um die Fahrbahn zu verbreitern, oder in der Kärntner Straße eine Häuserzeile abtragen oder über den Stephansplatz eine Hochstraße anlegen? Man kann eine historisch gewachsene Stadt mit so vielen herrlichen Baudenkmalern wie Wien sie hat, einfach nicht dem Kraftfahrzeugverkehr opfern.

U-Bahn - schneller und bequemer als das Auto

Die entscheidende Lösung kann also nur durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel erfolgen. Ich habe in einer Fachpublikation dazu einmal ein sehr eindrucksvolles Bild gesehen, das anschaulich macht, wie ungeheuer unterschiedlich der Platzbedarf von 300 zu befördernden Personen ist, je nachdem, ob sie mit eigenen Autos, mit Autobussen, der Straßenbahn oder einer U-Bahn fahren. 300 Personen, von denen jeder in einem eigenen Auto sitzt, benötigen mehr als 500 Meter einer modernen, dreibahnig ausgebauten Straße. Dieselbe Menschenmenge in Autobussen bildet immer noch eine stattliche Kolonne. Die beiden Straßenbahnzüge, die man für 300 Personen braucht, nehmen schon sehr viel weniger Platz ein, am allerwenigsten aber ein moderner U-Bahn-Doppeltriebwagen, der dieser Personenanzahl bequem Platz bietet.

Das waren, auf eine einfache Formel gebracht, die Gründe, die die Stadt Wien bewogen, ein U-Bahnnetz ausarbeiten zu lassen. Schon vor viereinhalb Jahren begannen die Vorarbeiten dafür, denn bei einem so epochenachenden Vorhaben kann man gar nicht sorgfältig genug planen. Das Stadtbauamt, Fachleute der Technischen Hochschulen Wien und Graz und Zivilingenieure haben in jahrelanger, gemeinsamer wissenschaftlicher Grundlagenforschung, in Verkehrszählungen und Versuchsreihen, von deren Gründlichkeit man sich als Laie gar kein vollständiges Bild machen kann, ein sogenanntes Grundnetz für ein Wiener U-Bahnssystem erarbeitet. Die Stadtplanungskommission hat sich damit bereits beschäftigt und dem Gemeinderat empfohlen, diesen Entwurf in der breiten Öffentlichkeit diskutieren zu lassen. Sie werden also noch reichlich Gelegenheit bekommen, sich die Wiener U-Bahnpläne anzusehen, sich darüber Ihre Gedanken zu machen und auch Ihre Meinung zu äußern. Wir planen auch eine Ausstellung darüber und verschiedene Sonderpublikationen. Eine Sache, die jeden Wiener angeht, soll auch jeder Wiener mitentscheiden können.

Dies ist um so wichtiger, als die Entscheidung über die U-Bahn von weitreichender Bedeutung ist. Sie erlegt uns eine Verantwortung nicht nur für die heute lebende Generation, sondern auch für unsere Kinder und Enkel auf. Wir Heutigen aber müssen auch die Hauptlast eines solchen Entschlusses auf uns nehmen. Bedenken Sie, daß das U-Bahn-Grundnetz, das vier Linien vorsieht und 38 Kilometer lang ist, rund 6 Milliarden Schilling kosten wird. Ich glaube aber, daß wir Wiener vor den damit verbundenen Opfern nicht zurückschrecken dürfen. Unsere Vorfahren haben uns ja auch große Werke hinterlassen, ich denke nur an die Donau-regulierung, die Erste und die Zweite Hochquellenleitung und anderes mehr. Unserer Generation ist die Verpflichtung auferlegt, eine dauerhafte Lösung des Verkehrsproblems zu finden, das uns alle so sehr belastet. Die Wiener werden sicher Verständnis dafür haben, daß sie für den U-Bahnbau gewisse Opfer bringen, Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen müssen, wie sie mit Baustellen und Umleitungen eben einmal verbunden sind.

Kein Verständnis aber würden sie dafür haben, daß sie ein solch gewaltiges Projekt ganz aus eigenen Mitteln bestreiten sollten. Ein U-Bahnnetz in Wien wäre ja auch für die zentralen Behörden des Bundes in unserer Stadt und in weiteren Sinne für die gesamte Volkswirtschaft von größter Bedeutung. Aus diesen Gründen ist es auch in aller Welt üblich, daß ein Staatswesen seiner Hauptstadt bei der Realisierung solcher Pläne hilft. So hat der italienische Staat selbstverständlich finanziell dazu beigetragen, daß in Rom eine U-Bahn entstehen konnte, die Tschechoslowakei stellt gegenwärtig alljährlich große Mittel für den Bau der U-Bahn in Prag zur Verfügung und so weiter. Darum kann auch Wien mit Fug und Recht erwarten, daß die Republik Österreich einen angemessenen Teil der Kosten für den Bau der U-Bahn in ihrer Hauptstadt übernimmt.

Ein Auto ohne Parkplatz ist nicht viel wert

Ein weiteres Problem, das ebenfalls mit der Motorisierung zusammenhängt und uns schwere Sorgen bereitet, ist die Parkraumnot in Wien. Auch darüber wurden von berufenen Fachleuten sehr gründliche Untersuchungen angestellt, deren Ergebnisse es gebieterisch fordern, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Geht es nämlich einfach so weiter wie bisher, würde bald jedem Autobesitzer die Freude an seinem Fahrzeug verdorben sein, weil er es nirgends in Wien mehr abstellen könnte, wo auch das Ziel seiner Fahrt sein mag.

In den Bezirken 1 bis 9 und 20 beispielsweise, für die bereits genaues Zahlenmaterial vorliegt, werden bei Nacht rund 60.000 Kraftfahrzeuge abgestellt, rund 90.000 Stellplätze sind vorhanden. Die Parkplätze reichen also, von Ausnahmen in einzelnen Bezirksteilen abgesehen, derzeit bei Nacht noch aus. Tagsüber herrscht aber bereits heute ein akuter Mangel an Abstellplätzen.

Sollte aber die Zahl der Bewohner des Untersuchungsgebietes und die Zahl der Arbeitsplätze gleichbleiben, die Zahl der Kraftfahrzeuge aber wie bisher zunehmen, ist der kritische Punkt bald erreicht.

Hat einmal jede Familie, die in diesen Bezirken wohnt, ein Kraftfahrzeug, wären allein für diese nicht weniger als 215.000 Parkplätze nötig. Dann brauchte man aber auch noch Plätze für die Betriebsfahrzeuge und den Wirtschaftsverkehr und die Fahrzeuge derer, die mit dem Auto in die Arbeit fahren.

Berücksichtigt man das alles, hätten die genannten zehn Bezirke einen Bedarf von 340.000 Stellplätzen, das sind um 250.000 mehr, als vorhanden sind. Wissen Sie, wie groß so ein "Parkplatz" für 250.000 Fahrzeuge sein müßte? - So groß wie die Bezirke Margareten, Mariahilf, Neubau und die Josefstadt zusammen, nämlich $6 \frac{1}{4}$ Quadratkilometer. Ein solcher Parkplatz ist ein Ding der Unmöglichkeit, denn schüfe man ihn wirklich, wäre er bald nicht mehr nötig, weil so viel Häuser weggerissen werden müßten, daß kaum mehr Wohnungen und Arbeitsplätze übrigblieben, für die Parkplätze gebraucht würden.

Auch bei der Parkplatzfrage bereiten diejenigen Mitbürger die meisten Schwierigkeiten, die mit dem eigenen Auto in die Arbeit fahren, obwohl sie auch ein öffentliches Verkehrsmittel benützen könnten. Ihre Fahrzeuge stehen nämlich den ganzen lieben Tag von morgens bis abends auf der Straße, nehmen dem fließenden Verkehr den Platz weg und beanspruchen damit ein öffentliches Gut, in das ihre Mitbürger Milliardenbeträge an Steuergeldern investiert haben. Daß dies keine gerechte Lösung ist, wird jeder Denkende einsehen. Andererseits ist der für das Geschäftsleben so wichtige Güterverkehr, das Ab- und Aufladen, durch die Dauerparker sehr erschwert, und alle jene, die mit dem Auto einkaufen wollen, eine Behörde aufsuchen oder - wie unsere Ärzte - einen Krankenbesuch machen müssen, finden keinen Parkplatz.

Alle Kraftfahrzeugbesitzer unserer Stadt müssen sich diese Umstände ernstlich vor Augen halten und sich an den Gedanken gewöhnen, daß es je länger, desto problematischer sein wird, mit einem eigenen Fahrzeug zum Arbeitsplatz zu kommen. Die Stadtverwaltung wird nämlich nicht umhin können, den berechtigten

Interessen der Wirtschaft und des Geschäftslebens dadurch Rechnung zu tragen, daß die Zahl der Kurzparkzonen stark vermehrt wird. Für die Kraftfahrzeuge der Wohnbevölkerung müssen in verstärktem Maße Parkgaragen geschaffen werden und man wird einfach lernen müssen, bei der Kalkulation über die Erhaltungskosten eines eigenen Wagens auch die Kosten für die Garagierung zu berücksichtigen. Dafür erhält man als Gegenwert aber auch eine längere Lebensdauer seines Fahrzeuges, dem die "Laterndl-Garage" zur Sommer- und Winterzeit ohnehin nicht guttut.

Meine Damen und Herren! Ich hoffe, daß ich Ihnen ein umfassendes Bild der großen Vorhaben der Stadtverwaltung vermitteln konnte, jener großen Vorhaben, die dazu dienen, Ihnen das Leben in unserer Stadt schöner und angenehmer zu machen. Ich bitte Sie, uns bei diesen bevorstehenden Arbeiten nach besten Kräften zu unterstützen.

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"

=====

1. Oktober (RK) Dienstag, 4. Oktober, Route 3 mit Hauptfeuerwache Leopoldstadt, Marshallhof, Montagebaufabrik, Neubaugebiet Kagran, Pensionistenheim "Sonnenhof", Berufsschule für Gärtner und Naturblumenbinder sowie anderen städtischen Anlagen und Einrichtungen.

Abfahrt vom Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 13.30 Uhr.

- - -

Neuer Abteilungsvorstand in der Heil- und Pflegeanstalt Ybbs an der Donau
=====

1. Oktober (RK) Die Männerabteilung der dem Wiener Gesundheitsamt unterstehenden Heil- und Pflegeanstalt Ybbs an der Donau in Niederösterreich wurde bisher vom Direktor der Anstalt, Primarius Dr. Gerhard Rosenfeld, geführt. Um den Direktor zu entlasten, wurde nunmehr ein eigener Vorstand für die Männerabteilung berufen. Heute mittag fand in der Anstalt die Amtseinführung des neuen Abteilungsvorstandes, Dr. Hans Müller, statt. Personalstadtrat Hans Bock überreichte Dr. Müller im Rahmen einer kleinen Feier das Ernennungsdekret.

Primarius Dr. Hans Müller, 1919 in Dresden geboren, promovierte an der Universität Leipzig. 1946 wurde er als Anstaltsarzt in die Heil- und Pflegeanstalt "Am Steinhof" berufen. Seit November 1948 ist er an der Heil- und Pflegeanstalt Ybbs an der Donau tätig. Im November 1956 wurde er zum Anstaltsoberarzt an der Männerabteilung ernannt.

- - -

Jungbürgerfeier in neuem Rahmen
=====Nestroy-Aufführungen des Theaters der Jugend im Theater an der Wien

1. Oktober (RK) Die seit 1963 alljährlich veranstaltete Jungbürgerfeier der Bundeshauptstadt Wien findet heuer in neuem Rahmen statt: Im Theater an der Wien werden den jungen Wienerinnen, die heuer das 21. Lebensjahr vollenden, im Rahmen dieser Feiern an sechs Montag-Abenden und an einem Sonntag-Nachmittag Aufführungen von Johann Nepomuk Nestroys Posse "Der Zerrissene" gezeigt.

Diese Nestroy-Inszenierung von Helmut Schwarz, die großen Beifall bei Publikum und Kritik gefunden hat, ist eine Produktion des Theaters der Jugend im Theater an der Wien. Die Hauptrolle spielt Ernst Stankovski, die weiteren Darsteller sind Tino Schubert, Bertram Mödlagl, Gottfried Schwarz, Hilde Nerber, Franz Muxenöder, Rudi Joksch, Ute Radkohl, Karl Krittl, Kurt Müller-Walden, Ferenc Frey, Georg Robor, Rudolf Otahal sowie Walter und Wilhelm Seledec. Die musikalische Leitung hat Kurt Werner, das Bühnenbild entwarf Heinz Köttel, die Kostüme sind von Lucia Giebisch.

Die sieben Jungbürgerfeiern dieses Jahres finden an folgenden Tagen statt: am 10., 16., 17. und 24. Oktober sowie am 7., 14. und 21. November. Der Festakt beginnt jeweils um 19.30 Uhr, mit Ausnahme am Sonntag, dem 16. Oktober, an dem die Beginnzeit mit 15.30 Uhr festgesetzt ist.

Am Montag, dem 24. Oktober, wird Bundespräsident Franz Jonas der Jungbürgerfeier beiwohnen.

Den Auftakt der Feiern bildet jeweils die Ouverture zu "Figaros Hochzeit" von Wolfgang Amadeus Mozart. Dann folgt die Begrüßung durch Kulturstadtrat Gertrude Sandner. Anschließend

hält Bürgermeister Bruno Marek die Festrede. Mit Musik aus dem Oratorium "Herakles" von Georg Friedrich Händel, dem Gelöbnis der Jugendlichen und der von allen gesungenen Bundeshymne klingt der offizielle Festakt aus, dessen künstlerischen Teil das Niederösterreichische Tonkünstlerorchester und die Mozart-Sängerknaben unter Professor Erich Schwarzbauer bestreiten. Im Anschluß daran folgt die Aufführung der Nestroy-Posse.

Geehrte Redaktion!

Sie sind herzlich eingeladen, Berichterstatter und Photo-reporter zur ersten Jungbürgerfeier am Montag, dem 10. Oktober, um 19.30 Uhr, oder zu jenem Festakt am Montag, dem 24. Oktober, um 19.30 Uhr, zu entsenden, bei dem Bundespräsident Jonas erwartet wird.

Wir bitten Sie, Ihre Teilnahme bis spätestens Donnerstag, den 6. Oktober, 12 Uhr, telefonisch anzumelden (42 801, Klappe 2236) oder die Eintrittskarten bis zu diesem Termin direkt in der Presse-stelle im Rathaus (5. Stiege, 1. Stock) abholen zu lassen.

- - -

Auto-Veteranen im Rathaus
=====

1. Oktober (RK) Im Rahmen der "Ersten Österreichischen Auto-Veteranen-Rallye", die vom 30. September bis 2. Oktober vom Österreichischen Motor-Veteranen-Club veranstaltet wird, fand heute nachmittag ein Corso durch Wien statt, der die alten Fahrzeuge in "rasender Fahrt" vom Schloß Schönbrunn zum Rathaus führte. Im Anschluß an diesen Corso gab die Stadt Wien in den Wappensälen des Rathauses einen Empfang für die rund 140 Teilnehmer und Funktionäre der Rallye. In Vertretung von Bürgermeister Bruno Marek, der den Ehrenschatz über die Rallye übernommen hat, gegenwärtig aber nicht in Wien weilt, hieß Stadtrat Hubert Pfoch die schneidigen Veteranen-Fahrer herzlich willkommen.

- - -