

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 3. Juli 1961

Blatt 1517

Bürgermeister Franz Jonas:

Stadtplanung wichtig für alle
=====

3. Juli (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 2. Juli, über das vom Stadtplaner am Freitag voriger Woche dem Gemeinderat vorgelegte städtebauliche Grundkonzept.

Der Bürgermeister führte aus: "Der Wiener Gemeinderat hat vorgestern den Bericht des Stadtplaners Prof. Dr. Rainer über ein städtebauliches Grundkonzept entgegengenommen. Damit hat der Stadtplaner den ersten Teil des Auftrages erfüllt, der ihm von der Stadtverwaltung erteilt wurde und für den ihm ein Zeitraum von drei Jahren zur Verfügung stand. Das von ihm vorgelegte städtebauliche Grundkonzept enthält die Gesichtspunkte, nach denen sich unsere Stadt in den nächsten 30 bis 50 Jahren entwickeln soll. Der Gemeinderat wird im Herbst den Bericht des Stadtplaners diskutieren und die nötigen Beschlüsse fassen, damit die Grundlagen für die Fortsetzung und Vollendung der Planungsarbeiten vorhanden sind.

Gestern haben die Zeitungen in dankenswerter Weise über das Referat des Stadtplaners ausführlich berichtet. Ich habe nicht die Absicht, diesen Bericht zu wiederholen, sondern ich will zu den Problemen von einer anderen Seite Stellung nehmen, um das Interesse unserer Mitbürger zu verstärken. Denn darüber müssen wir uns im klaren sein, daß die Stadtplanung nicht eine Angelegenheit der Fachleute und der Gemeindeverwalter allein ist. Sie kann das Leben von hunderttausenden Menschen beeinflussen

./.

und deshalb sollten sich alle Wiener dafür interessieren. Die Stadtplanung ist eine Wissenschaft im besten Sinne des Wortes. Ihre Grundlage ist das praktische Leben in allen seinen vielfältigen Formen, die Bedürfnisse des Menschen in wirtschaftlichem und kulturellem Sinn. Hier kommen die Fachmänner der Wirtschaft und des Verkehrs ebenso zu Wort wie die Architekten und Techniker, die Hygieniker und die Historiker. Aber auch den Juristen fällt eine wichtige Rolle zu, weil durch die Stadtplanung, durch Regulierungs- und Flächenwidmungspläne, manche Eigentums- und sonstige Rechtsverhältnisse geändert oder neu geschaffen werden.

Unsere Stadt ist nicht nur eine Anhäufung von Straßen und Häusern, sie ist auch der Raum, in dem sich unser Leben abspielt. Die Stadt ist kein totes Ding, sondern ein sehr lebendiger Organismus, der den Entwicklungsgesetzen unterworfen ist. Diese Entwicklungsgesetze zu kennen und außerdem zu wissen, in welchem Rhythmus sich das Leben und die Erneuerung in unserer Stadt abspielen, sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Stadtplanung. Man muß wissen, wie die Stadt sich entwickelt hat und in welchem Zustand sie heute ist. Aber das allein wäre zu wenig! Die Stadtplanung soll so weit wie möglich die zukünftige Entwicklung voraussehen und für einen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren die Grundlagen für das Leben der nächsten Generation schaffen. Das ist eine ungeheuer schwierige Aufgabe. Man kann sehr leicht Kleider und Möbel, Radioapparate und Autos von einem Tag auf den anderen ändern, wenn eine neue Mode oder neue Materialien aufkommen. Aber Häuser und Brücken, Straßen und Gärten kann man nur in einem Zeitraum von Jahrzehnten ändern, weil in ihnen viel Kapital investiert ist. Es ist sogar viel mehr Kapital investiert, als man gemeinhin denkt: denn mit allen Häusern, mit allen Straßen, Brücken und Gärten sind auch die sehr kostspieligen unterirdischen Einbauten und Versorgungsleitungen verbunden, also die Kanäle, die Leitungsrohre für Gas und Wasser und die Kabel. Auf diesen Zustand muß man schon aus rein wirtschaftlichen Erwägungen so weit wie möglich Rücksicht nehmen. Nach dem zweiten Weltkrieg hat man in einigen deutschen Städten, die fast zur Gänze zerstört waren, die Absicht gehabt, die Stadt an einer anderen Stelle wieder aufzubauen, weil die Beseitigung der Ruinen

und der unübersehbaren Trümmerhaufen eine schier unüberwindliche Aufgabe darstellte. Trotzdem entschloß man sich, die Schuttberge und Ruinen wegzuräumen und die Stadt an der alten Stelle wieder aufzubauen, weil die erhalten gebliebenen Kanäle und unterirdischen Versorgungsleitungen einen viel zu großen volkswirtschaftlichen Wert darstellten, und deshalb der Wiederaufbau an der alten Stelle billiger kam als an einer neuen.

Die Erneuerung einer Stadt vollzieht sich, wenn man von Katastrophenfällen absieht, in verhältnismäßig langen Zeiträumen. Wir merken das in unserer Stadt, wenn wir an die Häuser und Straßen denken, die zu einer Zeit entstanden, als es nur Pferdefuhrwerk gab, als Wasserleitung und Kanalisierung ein unerhörter Luxus waren und als die Zusammenhänge zwischen Wohnungselend und Tuberkulose, zwischen sozialem Fortschritt und Städtebau unbekannt waren. Heute sind diese Erkenntnisse Allgemeingut geworden, heute weiß man, daß die gesunde Wohnung und die gesunde Arbeitsstätte die erste Voraussetzung für das glückliche, gesunde und erfolgreiche Leben der Wiener sind. Mit anderen Worten gesagt, das Ziel des modernen Stadtplaners ist nicht die repräsentative Stadt, sondern die menschliche Stadt. Wenn man sich zu dieser Erkenntnis einmal durchgerungen hat, dann muß man weitere Konsequenzen in Kauf nehmen. Die wichtigste dürfte wohl die sein, daß die Erneuerung der Stadt nicht gleichbedeutend sein darf mit einer Wiederholung des alten Zustandes. Denn nicht der Mensch des vergangenen Jahrhunderts mit seinen völlig anderen Ansichten und Lebensgewohnheiten ist der Ausgangspunkt für die Modernisierung der Stadt, sondern der Mensch der Gegenwart und der Zukunft. Niemandem fällt es ein, sich so zu kleiden, wie es unsere Großväter und Großmütter taten, denn wir haben jetzt andere Stoffe, aber vor allem andere Ansichten über die Hygiene der Kleidung. Genau so haben wir jetzt für die Gestaltung unserer Stadt andere technische Möglichkeiten und Baustoffe und wesentlich bessere Kenntnisse über die Notwendigkeiten der Volksgesundheit.

Die moderne Stadtplanung hat auch noch andere Begleitumstände zu beachten. Es mögen manche Vorschläge noch so schön und nützlich sein, sie müssen zurückgestellt werden, wenn die wirtschaftliche Grundlage für ihre Durchführung fehlt. Die Stadt-

planung hat deshalb auch die zukünftigen wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt zu berücksichtigen, sonst wäre sie ein frommer Wunsch, eine Phantasie, aber keine Wirklichkeit. Um die wirtschaftliche Seite der Planung sicherzustellen, ist es notwendig, die Bevölkerungsentwicklung, die zukünftige wirtschaftliche Situation, vor allem aber die zukünftige Steuerkraft unserer Stadt richtig einzuschätzen. Das Wohngebiet der Wiener Bevölkerung wird in Zukunft zweifellos größer sein als jetzt, denn der Wunsch nach mehr Wohn- und Verkehrsraum wird noch stärker werden. Das hat aber unweigerlich zur Folge, daß unsere Stadt in Zukunft auch teurer sein wird, genau so wie eine größere Wohnung teurer ist als eine kleine. Eine größere Stadt bedeutet längere Straßen und Kanäle, längere Leitungsrohre für Gas und Wasser, längere Kabel für Elektrizität und viel mehr Ausgaben für den Betrieb und für die Erhaltung dieser notwendigen öffentlichen Einrichtungen. Die zukünftigen Wiener werden also für ihre Stadt mehr Geld aufwenden, mehr Steuern zahlen müssen.

Bei der Frage, nach welchen Richtungen sich die Stadt vergrößern soll, gibt es im Rathaus - und wie ich hoffe auch in der gesamten Wiener Bevölkerung - keine Meinungsverschiedenheit, denn darüber sind wir uns alle einig, daß der Wald- und Wiesengürtel für alle Zeiten unangetastet bleiben muß. Unsere Stadt würde ihre einmalige und vielbesungene Lage und die zukünftigen Generationen der Wiener würden für immer ihren natürlichen Erholungsraum verlieren, würde eine weitere Verbauung im Westen der Stadt erlaubt werden. Also heißt es, die vorhandenen Bauwünsche und Baubedürfnisse in die richtigen Gebiete der Stadt zu lenken, die für diesen Zweck städtebaulich vorbereitet und ausgerüstet werden müssen. Deshalb die verkehrsmäßige Erschließung und die Versorgung mit allen notwendigen technischen und kulturellen Einrichtungen der Gebiete im Süden der Stadt und der Gebiete links der Donau. In diesen Teilen von Wien können noch in einem organisch richtigen Verhältnis die Wohn- und Arbeitsstätten, die Kultur- und Verkehrseinrichtungen entwickelt werden. Aber auch dort muß im Interesse der Steuerzahler die Forderung erhoben werden, daß Grund und Boden in volkswirtschaftlich richtiger Weise zu verwenden sind. In diesem Zusammenhang muß ich allerdings die Wiener Bevölkerung mit aller Deutlichkeit darauf aufmerksam machen, daß

die Kosten dieser Stadterweiterung ins Aschgraue wachsen werden, wenn nicht sehr bald ein Bodenbeschaffungsgesetz vom Nationalrat beschlossen wird. Nur so könnten die unabsehbaren üblen Folgen der Bodenspekulation verhindert werden. Die erste Voraussetzung für den gesunden Organismus der Stadt ist die richtige Verteilung von Wohnungen, Arbeitsstätten und Erholungsräumen. Aber zu leben beginnt die Stadt erst dann, wenn alle ihre Einrichtungen mit den notwendigen Straßen und Verkehrsmitteln verbunden sind. Deshalb ist die Verkehrsplanung einer der wichtigsten Teile jeder Stadtplanung. Diese Erkenntnis ist uns in den letzten Jahren besonders stark bewußt geworden. Deshalb wurden für die Stadtplanung so viele Verkehrsstudien und Verkehrszählungen gemacht, damit auch in dieser Hinsicht für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt keine Fehlplanung gemacht wird. Eines der wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ist die Tatsache, daß der überwiegende Teil des Personenverkehrs, vor allem im Berufsverkehr, auf die öffentlichen Verkehrsmittel entfällt. Nur ungefähr zehn Prozent des Personenverkehrs erfolgt mit Autos. Wenn auch in Zukunft noch mit einer weiteren Motorisierung gerechnet werden kann, bleibt die Vorherrschaft des öffentlichen Verkehrs trotzdem bestehen, und deshalb wird er immer einen Vorrang vor dem privaten haben. Und das ist gut so! Die öffentlichen Verkehrsmittel haben im Vergleich zu den privaten eine ungefähr zehnfache Leistungsfähigkeit. Ihr größter Vorteil besteht aber darin, daß sie keine Parkflächen brauchen, weil sie ständig unterwegs sind, während das Privatauto nicht einen, sondern mehrere Parkplätze braucht bei der Wohnung, bei der Arbeitsstätte, beim Kino, beim Sportplatz und so weiter. Wie groß die Parkraum-schwierigkeiten sind, bemerken wir ja schon an vielen Beispielen in unserer Stadt. Die Einführung von Parkverboten und Parkbeschränkungen, sowie die Führung von Einbahnstraßen, zeigen uns schon, daß wir mit normalen Mitteln die Probleme der Motorisierungswelle nicht bewältigen. In einer solchen Situation muß man den Mut zu radikalen Entschlüssen haben. Und deshalb ist es sehr zu begrüßen, daß die Gemeinderätliche Planungskommission vor einigen Monaten der Stadtplanung die grundsätzliche Weisung gab, daß die Innenstadt keineswegs dem Verkehr geopfert werden darf, sondern daß vielmehr der Verkehr der Stadt angepaßt werden muß. Das

bedeutet für die Zukunft eine gewisse Beschränkung für den Autoverkehr, aber es ist wohl die einzige Möglichkeit, die Zerstörung des historischen Teiles unserer Stadt zu verhindern. Ich habe erst vor kurzem in meiner Sendung auf die besonderen Verhältnisse des ersten Bezirkes hingewiesen, in dem durch die Konzentrierung vieler öffentlicher und privater Zentralstellen eine ungesunde Menschenzusammenballung bei Tage stattfindet. Ich wiederhole noch einmal diese Zahlen. Im ersten Bezirk wohnen nach den Ergebnissen der letzten Volkszählung 32.000 Menschen, aber während der Geschäfts- und Bürostunden sind dort 122.000 Personen anwesend. Ich habe aus diesen Ergebnissen die Forderung abgeleitet, daß wir, soweit es überhaupt möglich ist, zu einer Dezentralisation der Ämter und Behörden kommen müssen, um die ungesunde Verkehrsbelastung in diesem wichtigsten Teil unserer Stadt zu mildern.

Ich habe Ihnen nun einige Überlegungen mitgeteilt, die bei der Stadtplanung eine Rolle spielen. Wenn nun vom Stadtplaner Prof. Rainer das städtebauliche Grundkonzept vorgelegt wurde und in weiteren drei Jahren dann die Detailplanungen durchgeführt werden, dann werden wir die Handhaben besitzen, für die organische Entwicklung unserer Stadt zu arbeiten. In den nächsten 30 bis 40 Jahren werden - soweit unsere Kräfte reichen - die Pläne verwirklicht werden. Aber danach werden die Wiener erst recht nicht die Hände in den Schoß legen dürfen, denn bis dorthin werden so viele neue Möglichkeiten, aber auch neue Wünsche und Bedürfnisse entstanden sein, daß unsere Kinder und Kindeskinde sagen werden: So kommen wir nicht mehr weiter, wir brauchen wieder eine neue Stadtplanung!

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"

=====

3. Juli (RK) Dienstag, den 4. Juli, Route 1 mit Besichtigung der Parkanlage Lidlgasse, der Flachbausiedlung Hartäckerstraße, der Sonderschule für körperbehinderte Kinder, des Volksheimes Heiligenstädter Straße sowie anderer städtischen Einrichtungen und Wohnhausanlagen. Abfahrt vom Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, um 14 Uhr.

- - -

Dreizehnerbusse- erster Tag
=====

3. Juli (RK) Gestern, Sonntag, wurde auf der Linie 13 bekanntlich der Verkehr mit Doppeldeckerautobussen aufgenommen; doch erst der heutige Montag - der erste Werktag - gestattete es, Vergleiche anzustellen und die ersten praktischen Erfahrungen zu sammeln. Im allgemeinen hat der Verkehr mit den Doppeldeckerautobussen recht gut funktioniert. In der Frühspitze hatte sich allerdings bei manchen Haltestellen gezeigt, daß die Wiener nicht rasch genug ins Wageninnere vorgehen, sodaß Fahrgäste zurückbleiben mußten, obwohl noch Platz gewesen wäre. Vor allem bittet deshalb die Direktion der Verkehrsbetriebe die Fahrgäste der Linie 13, das Oberdeck der Autobusse zu benutzen.

Eine Nebenerscheinung, die jedoch für den raschen Verkehrsablauf sehr hinderlich ist: viele Lastwagen bleiben jetzt in der zweiten Spur auf den Gleisen stehen, weil die Fahrer wissen, daß nun keine Straßenbahn mehr fährt. Dadurch wird jedoch der Rest der Fahrbahn so eng, daß auch die Autobusse nur schwer weiterkommen können.

- - -

Städtische Bäder wieder ausverkauft
=====

3. Juli (RK) Der gestrige Badesonntag brachte den städtischen Sommerbädern zwar nicht neue Rekordzahlen, aber immerhin insgesamt 68.000 Besucher und ausverkaufte Schlüsselregale. Mit Befriedigung kann die Bäderdirektion feststellen, daß heuer die Zahl der Badegäste bereits die des Vorjahres weit überschritten hat.

In den größeren Sommerbädern wurden folgende Besucherzahlen registriert: Gänsehäufel 31.000, Laaer Berg-Bad 7.800, Kongreßbad 5.000, Krapfenwaldl 4.000 und Theresienbad, Ottakringer Bad und Angelibad je 3.500.

- - -

Neue Bezirksamtsleiter

=====

3. Juli (RK) Heute vormittag führte Stadtrat Riemer im Beisein von Magistratsdirektor Dr. Kinzl zwei neue Bezirksamtsleiter in ihr Amt ein. Der bisherige Leiter des Magistratischen Bezirksamtes für den 21. Bezirk, Obermagistratsrat Dr. Franz Brand, wurde Leiter des Bezirksamtes für den 1. und 8. Bezirk. Er löst damit Senatsrat Dr. Herbert Prix ab, dem der Gemeinderat anlässlich der Pensionierung für seine langjährige erfolgreiche Tätigkeit den Dank ausgesprochen hat. Nachfolger von Dr. Brand im Bezirksamt 21 wurde dessen bisheriger Stellvertreter, Magistratsrat Dr. Erich Helnwein.

- - -

Ehrenmedaille der Bundeshauptstadt Wien für Louise Kartousch und

=====

Emmerich Reimers

=====

3. Juli (RK) Morgen, Dienstag, wird Bürgermeister Jonas im Rathaus an die ehemalige Schauspielerin und Soubrette Louise Kartousch und an Kammerschauspieler Emmerich Reimers die ihnen anlässlich ihres 75. Geburtstages in Würdigung ihrer künstlerischen Leistungen vom Wiener Gemeinderat verliehenen Ehrenmedaillen der Bundeshauptstadt Wien überreichen.

- - -

Sitzung einer Bezirksvertretung

=====

3. Juli (RK) In dieser Woche findet am Mittwoch, dem 5. Juli, um 17 Uhr, in Favoriten, Keplerplatz 5, eine Bezirksvertretungssitzung statt.

- - -

Neuer Geschäftsführer der "Montagebau Wien Ges.m.b.H."

3. Juli (RK) An Stelle des verstorbenen Stadtbaudirektors Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Pecht wurde interimistisch Regierungsrat Oberamtsrat Josef Cervený zum Geschäftsführer der "Montagebau Wien Ges.m.b.H." bestellt.

- - -

Konstituierung der Zentralgroßmarkt-Planungskommission

3. Juli (RK) Unter Vorsitz von Stadtrat Bauer fand heute die konstituierende Sitzung der Planungskommission zur Errichtung des Wiener Zentralgroßmarktes (Naschmarkt, Großmarkthalle, Viehmarkt, Schlachthöfe) statt. Zum Geschäftsführer wurde Marktamtsdirektor i.R. Hofrat Nechradola bestellt.

- - -

Mehr Sicherheit für Spaziergänger in der Himmelstraße

3. Juli (RK) In einigen Sonntagszeitungen war die Rede davon, daß die Gemeinde Wien plane, die Himmelstraße im 19. Bezirk zu einer "Autostraße" auszubauen, womit dort die Spaziergänger gefährdet wären und belästigt würden. Dazu teilt der Amtsführende Stadtrat für Bauangelegenheiten Heller mit, daß an einen Ausbau der Himmelstraße zu einer Autostraße überhaupt nicht gedacht ist. Im Gegenteil, der Charakter der Himmelstraße als beliebter Ausflugsweg soll erhalten bleiben. Um den Spaziergängern, die heute noch auf der Fahrbahn gehen müssen, mehr Sicherheit zu bieten, soll durch eine Baumreihe geschützt ein eigener Fußgängerweg angelegt werden, wobei der Baumbestand geschützt bleibt.

Die gegenwärtig in der Himmelstraße durchgeführten Vermessungsarbeiten dienen diesem Zweck und auch einem notwendig gewordenen Kanalbau.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 3. Juli
=====

3. Juli (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 3 Ochsen, 7 Stiere, 86 Kühe, Summe 96. Neuzufuhren Inland: 137 Ochsen, 270 Stiere, 426 Kühe, 128 Kalbinnen, Summe 961. Jugoslawien 30 Kühe; Polen 20 Stiere, 36 Kühe, Summe 56; Rumänien 30 Kühe; Ungarn 11 Stiere, 23 Kühe, 6 Kalbinnen, Summe 40; Gesamtauftrieb: 140 Ochsen, 308 Stiere, 631 Kühe, 134 Kalbinnen, Summe 1.213. Verkauft wurden: 124 Ochsen, 301 Stiere, 601 Kühe, 130 Kalbinnen, Summe 1.156; unverkauft blieben: 16 Ochsen, 7 Stiere, 30 Kühe, 4 Kalbinnen, Summe 57.

Preise: Ochsen 10.20 bis 12.60 S, extrem 12.80 bis 13.30 S, Stiere 11 bis 12.80 S, extrem 13 bis 13.20 S, Kühe 7 bis 10 S, extrem 10.10 bis 10.60 S, Kalbinnen 10 bis 11.80 S, extrem 12 bis 12.50 S; Beinlvieh Kühe 6.70 bis 7.50 S, Ochsen und Kalbinnen 9 bis 9.70 S.

Bei gleich guter Qualität ermäßigte sich der Durchschnittspreis für Inlandrinder bei Ochsen um 30 Groschen, bei Stieren um 26 Groschen, bei Kühen um 20 Groschen, bei Kalbinnen um 28 Groschen je Kilogramm. Der Durchschnittspreis beträgt für Ochsen 11.42 S, für Stiere 11.86 S, für Kühe 9.01 S, für Kalbinnen 10.98 S; Beinlvieh verbilligte sich bis zu 50 Groschen je Kilogramm. Jugoslawische Kühe notierten 9 bis 9.80 S, polnische Stiere 12.30 bis 12.50 S, polnische Kühe 8 bis 8.80 S, rumänische Kühe 8.50 bis 9.60 S, ungarische Stiere 11.70 bis 12.60 S, ungarische Kühe 8.70 bis 11 S, ungarische Kalbinnen 11 bis 11.50 S.

In der Zeit vom 24. bis 30. Juni 1961 wurden 226 Rinder außer Markt bezogen.

- - -