

# 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, 23. Juli 1962

Blatt 1628

## Auslandsstimmen über Wien:

### Die steigende Geburtenkurve

=====

23. Juli (RK) Die "Geographische Rundschau" des Georg Westermann-Verlages, Braunschweig, bringt im Juni-Heft über 19 Seiten Abhandlungen und Luftaufnahmen über und von Wien. Aus den sehr interessanten Beiträgen bringen wir aus der Arbeit "Das rezente Wachstum der Stadt Wien" von Gustav Holzmann das Kapitel "Die steigende Geburtenkurve":

Der neu erwachende Lebenswille zeigt sich vor allem in der zunehmenden Geburtenfreudigkeit. Die selbst in der Romanliteratur als "sterbende Donaustadt" betrauerte ehemalige Reichshaupt- und Residenzstadt einer großen Monarchie, deren Grenzen vom Bodensee bis zu den Karpaten reichten, begann im Jahre 1955 mit einer Aufwärtsentwicklung der Geburtenzahlen, die als einzigartig in der Wiener Bevölkerungsgeschichte der letzten hundert Jahre angesehen werden kann. Zählte man 1955 noch 11.839 Lebendgeborene, so steigerte sich ihre Zahl von Jahr zu Jahr, sodaß im Jahre 1960 bereits mehr als 17.300 Lebendgeborene registriert werden konnten. Die Geburtenziffer betrug im Jahre 1953 noch 6,8, im Jahre 1959 jedoch schon fast zehn Lebendgeborene auf 1.000 Einwohner.

In den Geburtsstatistiken seit 1853 gibt es keine Zeitspanne von fünf Jahren, die eine derart stabile Aufwärtsentwicklung der Geburtenkurve aufweist. Ein nur annähernd ausgeglichenes Bild, allerdings bei einer geringeren Steigerung der Geburtenzahl, er-

./

gaben höchstens die Wiener Statistiken aus den Jahren 1892 bis 1896. Die größere Geburtenfreudigkeit wirkt sich selbstverständlich auf die natürliche Bevölkerungsbewegung aus: noch im Jahre 1951 war das Geburtendefizit mit 7.7 Personen auf 1.000 Einwohner erschreckend hoch, konnte sich aber bis zum Jahre 1959 mit 4.9 Personen auf 1.000 Einwohner bedeutend verringern. Da außerdem die Ziffer des jährlichen Zuwanderungsüberschusses mit ungefähr 20.000 Personen größtenteils konstant blieb, stieg die Einwohnerzahl Wiens seit 1955 um ungefähr 59.000 Personen auf 1,627.043 Menschen 1961 an.

Noch deutlicher werden die veränderten Verhältnisse, wenn man die Wachstumsgeschwindigkeit betrachtet. Die Bevölkerung Wiens verlor zwischen 1934 und 1951 durchschnittlich im Jahr 9.7 Personen auf 1.000 Einwohner. Dieser Zeitabschnitt war also eine Schrumpfungsperiode. Noch in der Phase von 1951 bis 1955 betrug die Zunahme nur 0.5 Personen auf 1.000 Einwohner. Die Bevölkerung befand sich damals in einem Zustand der Stagnation. Das Jahr 1955 aber war der Beginn einer sich steigernden Wachstumsgeschwindigkeit. In den Jahren zwischen 1955 und 1959 nahm die Wiener Bevölkerung um durchschnittlich sieben Personen auf 1.000 Einwohner jährlich zu.

Wenn man bedenkt, daß die Stadt Wien im Jahre 1910 bereits mehr als zwei Millionen Einwohner besessen hatte und seither ständig einen Substanzverlust erlitt, der im Jahre 1945 mit kaum 1,500.000 Einwohnern einen Tiefpunkt bewirkte, schätzt man die Bedeutung der neuen Wachstumsperiode erst richtig ein. Die nach dem ersten Weltkrieg wesentlich geschwächte Stellung der Stadt im mitteleuropäischen Raum, die politisch-wirtschaftlichen Krisenzeiten in der nachfolgenden Zeitspanne, der schwere Schlag der Kriegszerstörungen sowie die anschließende zehnjährige Besetzung und Aufteilung Wiens in fünf Sektoren - alles das hat zur Bevölkerungsabnahme bis 1955 erheblich beigetragen.

#### Wien löst Verkehrsprobleme

Horst Seidewinkel, Hamburg, schreibt im Juli-Heft der in Hamburg erscheinenden Zeitschrift "Motor und Kraftstoff" über das Verkehrsbauwerk Schottentor. In dem bebilderten Aufsatz heißt es einleitend:

"Die Großstädte Europas ersticken im Verkehr. Die Stadtväter aller Städte müssen sich damit befassen, wie der Lawinen-

artig ansteigende Straßenverkehr bewältigt werden kann. Die besten Lösungen sind natürlich, den Verkehr in eine zweite oder dritte Ebene zu verlegen. Unter die Verkehrsstraßen oder in Hochstraßen darüber. Leider ist das nicht überall möglich oder muß an den enormen Kosten scheitern. Wir haben uns eine ideale Lösung in Wien angeschaut. Unter der baulichen Leitung des verstorbenen Prof. Dr. Ing. Fecht und seines Nachfolgers Prof. Dr. Ing. Koller haben die Wiener Stadtväter eine geradezu ideale Lösung gefunden, einen Verkehrsknotenpunkt zu entwirren, eine Embolie im Straßenverkehr zu beseitigen."

- - -

Autobus fuhr an Betonmast - acht Verletzte  
=====

23. Juli (RK) Sonntag, um 17.40 Uhr, ereignete sich in der Simmeringer Hauptstraße bei dem Haus-Nr. 205 ein bedauerlicher Unfall. Der zur Stadt fahrende städtische Autobus der Linie 73 fuhr in einen Betonmast der öffentlichen Beleuchtung, wodurch der Mast geknickt wurde und Teile davon das Dach des Autobusses durchschlugen. Die Polizei stellte eine Alkoholisierung des Autobuslenkers fest, der seinerseits den Unfall dem Versagen der Lenkung zuschrieb.

Bei dem Aufprall wurden im Autobus acht Personen verletzt, und zwar der 16jährige Georg Dimitrov, 11, Haidestraße 2; die siebenjährige Waltraud Sit, 11, Herderplatz 9; der 54jährige Rudolf Lachner und die 52jährige Rosa Lachner, 17, Alszeile 95; die 52jährige Leopoldine Schulz, 17, Alszeile 95; der 49jährige Josef Keresztes, 6, Gumpendorfer Straße 93; die 31jährige Elfriede Glueck, 11, Herbortgasse 42, und die 61jährige Maria Sirovy, 11, Ehamgasse 2.

Der Lenker des Unglücksautobusses wurde von der Funkstreife verhaftet, der erheblich beschädigte Bus wurde polizeilich beschlagnahmt und in die Rossauer Kaserne abgeschleppt.

- - -

Brasilianische Journalisten im Wiener Rathaus  
=====

StR. Sigmund: Wir konnten alle Kräfte dem Wiederaufbau widmen!

23. Juli (RK) Eine Gruppe brasilianischer Journalisten, die sich auf einer Reise zu einem Jugendtreffen nach Helsinki befindet, hält sich auch einige Tage in Wien auf. Die Brasilianer sind im Jugendgästehaus der Stadt Wien in Pötzleinsdorf untergebracht und haben bereits mehrere Stadtrundfahrten hinter sich.

Heute vormittag wurden sie im Namen des Bürgermeisters von Stadtrat Sigmund im Steinernen Saal des Wiener Rathauses empfangen. Wir Österreicher und Wiener freuen uns über solche Besuche, denn je kleiner das Land, umso mehr müsse man schauen, Freunde in der Welt zu gewinnen. Wir wünschen in Frieden arbeiten zu können und mit allen Nationen der Welt in freundschaftlichem Zusammenarbeiten unser Leben zu verbringen.

Stadtrat Sigmund schilderte sodann die Entwicklung in Wien seit 1945 und gab einen kurzen Bericht über den Wiederaufbau. Wir haben keine sozialen Spannungen und keine sozialen Kämpfe gehabt, sagte er, und so konnten wir alle Kräfte dem Wiederaufbau widmen. Wir hoffen, daß uns der Frieden erhalten wird und wir Wien noch schöner gestalten und unseren Mitbürgern noch bessere Lebensbedingungen geben können.

Ein Sprecher der brasilianischen Journalisten stellt vorerst fest, daß die Delegation Vertreter aller Parteien und aller Länder des brasilianischen Bundesstaates umfasse. Er dankte für den freundlichen Empfang im Rathaus und stellte fest, daß Österreich und Wien mit kleinen Juwelen zu vergleichen wären, an denen schon viel geschliffen worden ist. Brasilien sei noch ein großer unbehauener Stein, der aber jetzt kräftig bearbeitet werden soll.

Die Brasilianer überreichten als Geschenk eine Fahne ihrer Nation und eine handgeknüpfte Hängematte, mit dem Wunsch, Österreich möge in seiner Politik zwischen West und Ost gut durchschaukeln. Die Gäste erhielten Wiener Bilderalben.

### Klare Linien statt Hieroglyphen

=====

#### Verkehrsbetriebe führen neue Sichtkarten ein

23. Juli (RK) Im Ringturm informierte heute der Generaldirektor der Wiener Stadtwerke Dipl.-Ing. Dr. Horak mit dem Direktor der Verkehrsbetriebe Dr. Mauric und den leitenden Beamten dieses städtischen Unternehmens die Journalisten über eine Neueinführung bei den Verkehrsbetrieben. Ab 2. August werden für die Schülerfahrausweise und Streckenkarten sogenannte Sichtkarten eingeführt. Während Schülerkarten und Streckenkarten früher mit für den Fahrgast unverständlichen Hieroglyphen bedeckt waren, die auch für die Verkehrsbetriebe eine komplizierte Manipulation erforderten, bestehen die neuen Sichtkarten aus einem schematischen Bild des gesamten städtischen Verkehrsnetzes. Darauf wird mit roter Farbe die jeweils gültige Strecke eingezeichnet. Der Schaffner kann somit die Karte mit einem Blick kontrollieren.

Wie Generaldirektor Dipl.-Ing. Dr. Horak betonte, ergab sich schon mit der Indienststellung neuer Wagen mit größerem Fassungsraum und Fließverkehr für die Verkehrsbetriebe die Notwendigkeit, die Fahrgastabfertigung möglichst zu vereinfachen und damit zu beschleunigen. Der erste Schritt auf diesem Gebiet wurde durch den Übergang vom Zwickeln der Fahrscheine auf das Stempeln getan. Nun sollen die derzeit noch üblichen Streckenkarten und Schülerfahrausweise durch neue Fahrausweise ersetzt werden. 6.000 Streckenkarten und 60.000 Schülerkarten werden jährlich ausgestellt, sodaß sich durch die Einführung der neuen Sichtkarten eine bessere Einsparung an Verwaltungsarbeit ergibt.

Oberamtsrat Nowotny erläuterte den Unterschied zwischen den alten und neuen Karten. Die bisherigen Streckenkarten bestanden aus Karton. Auf der Vorderseite war neben der Wertmarke und dem Lichtbild die Fahrstrecke in Zahlen, Buchstaben und Zeichen aufgedruckt, die nur dem Fahrpersonal verständlich waren. Zur Orientierung des Fahrgastes mußten daher außerdem auf der Rückseite der Karte die Straßenzüge - entsprechend dem Fahrweg - zusätzlich und noch dazu mit Handschrift eingetragen werden.

Die neuen Karten sind im Format doppelt so groß, werden jedoch mit einem praktischen Plastikotui geliefert, das normal zusammengeklappt wird. Die Vorderseite der Sichtkarten zeigt im oberen Teil eine schematische Darstellung des Netzplanes der Verkehrsbetriebe. Auf diesem Netz wird nun der Fahrweg des Fahrgastes mit roter Farbe eingezeichnet und werden die Endpunkte des Weges durch Lochung fixiert. Unterhalb des Planes mit der eingetragenen Strecke ist die Farbe der dazugehörigen Wertmarke und die Kartenummer eingetragen, ebenso ist der Platz für die Wertmarke und daneben für das Lichtbild vorgesehen. Bei den Schüler-Streckenkarten findet man unterhalb des Netzplanes das Schuljahr, den Kartenpreis, die Kartenummer und Alter und Geschlecht des Schülers verzeichnet. Ferner ist zu erkennen, an welchen Tagen die Karte gültig ist. Auf der Rückseite der neuen Sichtkarte sind Name und Adresse des Karteninhabers festgehalten sowie ein Auszug aus den Tarifbestimmungen und ein Verzeichnis der Stadtbahn- und Schnellbahnhaltestellen.

Folgende Fahrausweise werden zunächst auf die neuen Sichtkarten umgestellt: Streckenkarten bis zwei Teilstrecken, für drei bis fünf Teilstrecken und für sechs und mehr Teilstrecken; Schüler-Streckenkarten für Berufsschüler, für Pflichtschüler und für Hochschüler.

Wichtig für das Funktionieren der neuen Einrichtung ist, daß die Karten den Schaffnern entfaltet und aufrecht gehalten vorgewiesen werden.

Die alten Streckenkarten verlieren ihre Gültigkeit am 1. September. Die Schülerkarten für das kommende Schuljahr werden bereits in der neuen Art ausgegeben. Die alten Streckenkarten können im August in der Rahlgasse 3, 1. Stock, an allen Werktagen (ausgenommen samstags) von 8 bis 15 Uhr kostenlos umgeschrieben werden. Neubestellungen werden bei sämtlichen Vorverkaufsstellen zwischen dem 15. und 25. jeden Monats entgegengenommen. Dabei muß eine Bestellkarte ausgefüllt und ein Lichtbild, fünf mal fünf Zentimeter, abgegeben werden. Die neuen Karten können dann ab Monatsletzten bei der betreffenden Vorverkaufsstelle abgeholt werden.

Rundfahrten "Neues Wien"  
=====

23. Juli (RK) Mittwoch, den 25. Juli, Route 3 mit Besichtigung der Verkehrsbauwerke Schottentor, Praterstern und Floridsdorf mit Schnellbahnhof, der Montagebau-AG und des Wasserparks sowie sonstiger städtischer Einrichtungen im 21. und 22. Bezirk. Abfahrt vom Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, um 13.30 Uhr.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 23. Juli  
=====

23. Juli (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 2 Ochsen, 13 Stiere, 205 Kühe, 3 Kalbinnen, Summe 223. Neuzufuhren Inland: 144 Ochsen, 238 Stiere, 588 Kühe, 114 Kalbinnen, Summe 1.084. Gesamtauftrieb: 146 Ochsen, 251 Stiere, 793 Kühe, 117 Kalbinnen, Summe 1.307. Unverkauft blieben: 2 Ochsen, 17 Stiere, 79 Kühe, Summe 98; verkauft wurden: 144 Ochsen, 234 Stiere, 714 Kühe, 117 Kalbinnen, Summe 1.209.

Preise: Ochsen 10 bis 12.20 S, extrem 12.40 bis 13.50 S, Stiere 10.50 bis 12.30 S, extrem 12.50 bis 12.80 S, Kühe 6.50 bis 9.60 S, extrem 9.80 bis 10.50 S, Kalbinnen 10.50 bis 11.70 S, extrem 11.80 bis 12.40 S; Beinlvieh Kühe 6 bis 7.90 S, Ochsen und Kalbinnen 8 bis 10.20 S.

Bei weiterhin guter Qualität ermäßigte sich der Durchschnittspreis bei Ochsen um 7 Groschen, bei Stieren um 13 Groschen, bei Kühen um 24 Groschen, bei Kalbinnen um 36 Groschen je Kilogramm. Der Durchschnittspreis beträgt für Ochsen 11.01 S, für Stiere 11.43 S, für Kühe 7.95 S, für Kalbinnen 10.50 S; Beinlvieh verbilligte sich um 20 Groschen je Kilogramm.

In der Zeit vom 14. bis 20. Juli wurden 190 Rinder außer Markt bezogen.

- - -