

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 27./Februar 1956

Blatt 326

## Autobahn-Einfahrt nur über die Westtrasse

=====

27. Februar (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 26. Februar, über die Autobahn-Einfahrt nach Wien. Der Bürgermeister führte aus: "Obwohl der Straßenverkehr in Österreich noch lange nicht die gleichen Ausmaße wie in anderen europäischen und außereuropäischen Ländern erreicht hat, sind unsere Straßen besonders in der Nähe der größeren Städte und Industrieorte den Anforderungen des Verkehrs nicht immer gewachsen. Die aus dem Westen und dem Süden nach Wien führenden Bundesstraßen können zu bestimmten Zeiten den Verkehr kaum mehr aufnehmen.

Daher kann auch uns Wienern der Bau einer Autobahn von Salzburg nach Wien nicht gleichgültig sein. Wir versprechen uns durch sie eine schnellere Verbindung mit den westlichen Bundesländern, vor allem aber eine fühlbare Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im näheren Bereiche vor der Stadt, wo der Verkehr am stärksten ist.

Es ist sicherlich bekannt, daß die Trasse der Autobahn Salzburg - Wien im Jahre 1938 als Bestandteil des deutschen Autobahnnetzes geplant wurde; ein Teil davon wurde bei Salzburg sogar gebaut.

Damals hat man daran gedacht, die Autobahn vor Wien südlich von Neulengbach bis zum Dorfe Hochstraß und von dort in ständigem Auf und Ab über Klausen-Leopoldsdorf, Heiligenkreuz, Sittendorf, Gießhübl und zwischen Perchtoldsdorf und Brunn am Gebirge nach Siebenhirten zu führen. Dort sollte der Anschluß an die Süd-Autobahn erfolgen.

Diese Trassenführung war natürlich nicht allein für den ./.

Kraftwagenverkehr von und nach Wien gedacht, sondern nur als Teilstück einer durchgehenden Autostraße von West- und Mitteleuropa nach dem Südosten. Die Festlegung der Trasse erfolgte seinerzeit überhastet in nur sechs Wochen. Zweifellos bestimmten in erster Linie militärische Erwägungen ihre Anlage. Es war wohl ein Autobahnring um die Stadt vorgesehen, um möglichst rasch nach allen Richtungen an der Stadt vorbeizukommen. Doch über die Frage, wie man möglichst rasch aus der Stadt hinauskommt, und bei der Rückkehr keine Umwege macht, hat man sich damals anscheinend nicht viele Gedanken gemacht.

Nach dem zweiten Weltkrieg gewann man aus der Verkehrsentwicklung neue Erkenntnisse über die Führung von Autobahnen im Bereiche großer Städte. Im Gegensatz zu früher ist man heute der Überzeugung, daß Autobahnen möglichst direkt in die Großstädte einzuführen sind, da sie ja den Verkehr erzeugen und anziehen. Vom Bau der sogenannten Autobahnringe ist man gänzlich abgekommen, weil sie kaum benützt werden. Großstädte haben viel Verkehr in radialer Richtung, also in die Stadt und aus der Stadt, aber ganz geringen Durchgangsverkehr durch oder um die Stadt. In unserer friedlichen Zeit haben wir nicht mehr die Aufgabe, möglichst rasch an der Stadt vorbei zu kommen, sondern den Personen- und Lastenverkehr aus der Hauptstadt des Landes schnell und sicher nach allen Richtungen zu ermöglichen und wieder zurückzubringen. Denn es ist unbestritten, daß die Großstadt Wien den größten Anteil am inner-österreichischen Straßenverkehr hat. Der von ihr ausströmende Verkehr kommt ja auch wieder zurück, in der Urlaubs- und Hauptreisezeit noch verstärkt durch die ausländischen Besucher. Was wir brauchen, ist daher eine möglichst kurze Straßentrasse von und nach Wien.

Gewissenhafte Verkehrszählungen haben ergeben, daß 95 Prozent des nach dem Westen gehenden Verkehrs von Wien ausgehen. Ebenso groß ist der Verkehr, der Wien zum Zielpunkt hat. Eine solche Verkehrsstruktur findet sich übrigens nicht nur in Wien, sondern in allen Großstädten. Überall wo Autobahnen an Großstädte herankommen, hat man diese Erfahrung gemacht. Auch nach einer Konsolidierung der europäischen Verhältnisse wird jener Anteil des Verkehrs, der die Stadt umfährt, nur ein ganz geringer Bruchteil des Gesamtverkehrs sein. Interessanterweise haben die Zählungen auch ergeben,

daß ungefähr die Hälfte des von und nach Wien strömenden Verkehrs, nämlich 48.5 Prozent, nicht weiter als bis St. Pölten geht. Das heißt aber, daß der Hauptverkehr erst nahe der Stadt, zwischen St. Pölten und Wien, anfällt.

Es ist bekannt, daß die geplante Südeinfahrt der Autobahn über Heiligenkreuz um 14 km länger wäre als die Westeinfahrt. Wenn man von Paris oder von Linz nach Wien fährt, dann spielt eine Verlängerung um 14 km kaum eine Rolle. Da wir aber wissen, daß der größte Teil des Verkehrs nach Wien erst ab St. Pölten kommt, so ist für diese Strecke eine Verlängerung um 14 km schon von ausschlaggebender wirtschaftlicher und zeitlicher Bedeutung. Die Führung der Autobahn über Heiligenkreuz würde für die Strecke Wien - St. Pölten eine Verlängerung um fast 25 Prozent bedeuten.

Wie die Meteorologen festgestellt haben, sind die Wetterbedingungen für die Südeinfahrt überdies schlechter als für die Westeinfahrt. Auf der Südtrasse herrscht mehr Nebel, die Niederschlagsmengen sind größer, die Schneedecke liegt länger. Starke und böige Winde vergrößern im Winter die Glatteisgefahr. Es würde also der Umstand eintreten, daß bei schlechtem Wetter die Südtrasse gemieden und der Verkehr doch wieder die alte Bundesstraße über den Riederberg benützen würde.

Die Beratungen der vor kurzem stattgefundenen Wiener Straßenverkehrsenquête haben ein eindeutiges Urteil ergeben. Es wurde eine möglichst gestreckte Westeinfahrt empfohlen, die den Verkehr auf kürzestem Wege an die Geschäftsviertel der Stadt heranbringen soll. Das Wiental bietet eine äußerst günstige Gelegenheit für die Verwirklichung dieser Empfehlung.

Gewiß, für die geplante Südeinfahrt sind schon bedeutende Bauarbeiten geleistet, aber darf deshalb die Westeinfahrt unter Mißachtung aller Bedürfnisse Wiens aufgegeben werden? Oder sollte, wie ein neuer Plan vorsieht, für ein paar Autos eine kostspielige Autobahn quer durch den Wienerwald gebaut und erhalten und für die übrigen 95 Prozent des Verkehrs nur eine gewöhnliche Zubringerstraße errichtet werden? Ein bedeutender europäischer Verkehrsfachmann meinte dazu vor kurzem, das wäre genau so, wie wenn man eine große vierspurige Eisenbahnlinie in der Nähe der Stadt enden lassen und sie dann als Schmalspurbahn nach Wien weiterführen

würde. Straßen muß man nun einmal dort bauen, wo sie die Menschen brauchen, und nicht dort, wo einzelne sie sich wünschen.

Wenn der Verkehr über die Westtrasse in die Stadt käme, könnte er ohne Schwierigkeiten verteilt werden. Wenn er über die Südtrasse geführt werden sollte, dann würde er mit dem aus Richtung Wiener Neustadt kommenden Verkehr zusammentreffen und die südlichen Einfallstraßen hoffnungslos verstopfen.

Wie sehr würde aber auch noch das innerstädtische Straßennetz durch die Einführung des Verkehrs aus nur einer Richtung überflüssig belastet werden? Die Westeinfahrt dagegen bietet doch wie keine andere die Möglichkeit, auf einer langen Verteilerstrecke leistungsfähige Anschlüsse nach den verschiedenen Gebieten der Stadt herzustellen. Denken Sie zum Beispiel an die Möglichkeit einer Ausfahrt bei Hütteldorf, bei Hietzing, bei Schönbrunn, an der Gürtelstraße und beim Donaukanal. Auch darauf muß doch bei der Einführung der Autobahn Rücksicht genommen werden.

Ich glaube nicht, daß der Ausbau der geplanten Südeinfahrt wegen der vielen bereits vorhandenen Baulichkeiten billiger ist, denn schon der Bau der Talübergänge kostet ein Vermögen, wozu noch die dauernden höheren Erhaltungskosten auf der 14 km längeren Strecke mit den vielen Überbrückungsbauwerken kommen würden. Ich kann mir vorstellen, daß die Führung der Autobahn über Heiligenkreuz für einige Wienerwald-Gemeinden deshalb interessant ist, weil sie sich davon eine Belebung der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs versprechen. Man vergißt aber dabei zwei Tatsachen, nämlich, daß die Besucher dieser Wienerwald-Gemeinden ohnedies fast ausschließlich aus Wien stammen und zweitens, daß hierfür keine Autobahn notwendig ist, weil eine Ausflugsstraße um weniger Geld den gleichen Zweck erfüllen würde. In Wirklichkeit würde die Autobahn diesen Wienerwald-Gemeinden keine Vorteile bringen, da ja entlang der Trasse ein Bauverbot besteht und die Straße an den Gemeinden ohne Ausfahrtsmöglichkeit vorbeiführen würde. Dagegen liegt aber die wirtschaftlich günstige Einführung des niederösterreichischen Verkehrs und die gute Verkehrsverbindung Wiens mit dem westlichen Niederösterreich ebenso im Interesse Niederösterreichs wie im Interesse Wiens.

Ich bin bestürzt, daß bisher alle unsere Argumente für die

Westeinfahrt beim Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, welches für die Planungen verantwortlich ist, auf taube Ohren gestoßen sind. Der Herr Handelsminister hat es bisher unterlassen, die Bundeshauptstadt bei den Planungen einzuschalten, trotz seiner Zusage, unsere Argumente anzuhören und zu berücksichtigen. Eine solche Fühlungnahme wäre zumindest im Sinne eines gerechten Interessenausgleiches zwischen dem Bund und dem betroffenen Bundesland Wien richtig.

Man soll doch nicht vergessen, daß die Wiener etwa die Hälfte der im Einzugsgebiet der Autobahn befindlichen Bevölkerung ausmachen und durch ihr großes Steueraufkommen in erster Linie zum Bau der Autobahn beitragen. Man soll nicht vergessen, daß das bundesstaatliche Prinzip eine gleichartige Behandlung aller Bundesländer verlangt. Wien wird auf straßenbaulichem Gebiet vom Bund ohnedies sehr stiefmütterlich behandelt. Heute entfallen von 8.350 km Bundesstraßen nur 15 km auf Wien. Die ganze Bevölkerung weiß, welche großen Anstrengungen und Geldausgaben die Gemeinde Wien aus eigener Kraft leistet, um der raschen Entwicklung des motorisierten Verkehrs Rechnung zu tragen. Es ist nur recht und billig, wenn die Gemeinde Wien verlangt, daß die Autobahn in der wirtschaftlich zweckmäßigsten Weise nach Wien und als Bundesstraße bis in die Stadt hineingeführt wird. Wenn im Handelsministerium andere Entscheidungen getroffen würden, so brächte das eine schwere Benachteiligung Wiens im Vergleich zu den anderen Bundesländern mit sich.

Die Lösung großer Aufgaben erfordert ohne Zweifel ein gerechtes gegenseitiges Abwägen des Für und Wider. Man soll sich vor Fehlinvestitionen hüten, die schon in kurzer Zeit neue Lösungen mit neuen Kosten erzwingen würden. Die ursprüngliche Führung der Autobahn war von den hauptsächlich militärischen Bedürfnissen des nationalsozialistischen Regimes beherrscht. Diese Bedürfnisse haben wir Gott sei Dank nicht mehr zu berücksichtigen. Man kann also ohne Voreingenommenheit die Führung der Autobahn unserer Zeit und unseren Verhältnissen anpassen und sie billiger und zweckmäßiger bauen.

## Mißbrauch der 5-Tage-Wochenkarte

=====

27. Jänner (RK) Bei Einführung der 5-Tage-Wochenkarten im September vorigen Jahres wurden 629.000 5-Tage-Wochenkarten und 634.000 6-Tage-Wochenkarten verkauft. Die Jännerabrechnung ergibt hingegen einen Verkauf von 714.000 5-Tage-Wochenkarten und von nur 460.000 6-Tage-Wochenkarten. Diese auffallende Verschiebung in der Beliebtheit der beiden Wochenkartentypen ist für die Wiener Verkehrsbetriebe natürlich nicht unwichtig. Bei der großen Zahl der verkauften Wochenkarten ergibt sich ein erheblicher Einnahmenverlust. Es kann aber nicht angenommen werden, daß sich innerhalb einer verhältnismäßig kurzen Zeit von wenigen Monaten im Wiener Wirtschaftsleben eine so wesentliche Verschiebung zugunsten der 5-Tage-Woche ergeben haben sollte. Beobachtungen haben nun gezeigt, daß sich bei der 5-Tage-Wochenkarte ein Mißbrauch eingeschlichen hat, den die Wiener Verkehrsbetriebe selbstverständlich nicht ohne weiteres hinnehmen können.

Die Gültigkeit der 5-Tage-Wochenkarte war bei ihrer Einführung auf fünf aufeinanderfolgende Tage beschränkt. Über vielfachen Wunsch aus den Kreisen der Bevölkerung wurde mit 17. Oktober 1955 eine Erleichterung geschaffen. Die 5-Tage-Wochenkarte kann seither an fünf beliebigen Tagen innerhalb einer Woche, ausgenommen am Sonntag benützt werden. Dieses Entgegenkommen der Verkehrsbetriebe scheint nun einen gewissen Kreis von Fahrgästen dazu zu verleiten, daß sie sich zwar eine 5-Tage-Wochenkarte zu 9.50 Schilling kaufen, obwohl sie diese Karte an allen sechs Tagen der Woche benützen wollen. An einem Tag der Woche aber lassen sie sich vom Schaffner einfach "übersehen".

Um diesen Mißbrauch abzustellen, werden die Wiener Verkehrsbetriebe demnächst die Anordnung treffen, daß der Fahrgast auf seiner 5-Tage-Wochenkarte vor Antritt der ersten Fahrt jenen Wochentag deutlich durchstreichen muß, an dem die Karte nicht verwendet wird. Die Verkehrsbetriebe hoffen, daß die Wiener für diese Maßnahme Verständnis aufbringen werden, weil nur dadurch die Möglichkeit gegeben ist, einen Mißbrauch abzustellen, dessen Kosten letzten Endes alle Fahrgäste tragen müßten.

## Goldene Künstlerhochzeit

=====

27. Februar (RK) Der Komponist und Professor am Konservatorium der Stadt Wien Marco Frank feierte heute mit seiner Frau Barbara das Fest der Goldenen Hochzeit. Stadtrat Mandl besuchte den Komponisten heute vormittag in seiner Wohnung im 9. Bezirk und überbrachte ihm die Ehrengaben der Stadt Wien.

Das künstlerische Schaffen von Prof. Marco Frank, der übrigens heuer sein 75. Lebensjahr vollendet, umfaßt vier Opern, von denen "Das Bildnis der Madonna" und "Die fremde Frau" in der Wiener Staatsoper uraufgeführt wurden, drei Symphonien, das Oratorium "Stabat Mater", zahlreiche Kammermusik- und Orchesterwerke, Instrumentalkompositionen, Lieder, Chöre und Bühnenmusiken von beachtlicher künstlerischer Qualität und technischer Vollendung.

- - -

## Kürzung der Linie L

=====

27. Februar (RK) Wegen der starken Wagenausfälle der letzten Zeit muß die Linie L bis auf weiteres gekürzt bis Bahnhof Rudolfsheim - Avedikschleife statt bis Schönbrunn - Meidlinger Tor geführt werden.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 27. Februar  
=====

27. Februar (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 12 Ochsen, 10 Stiere, 19 Kühe, 3 Kalbinnen, Summe 44. Inland Neuzuführen: 289 Ochsen, 261 Stiere, 1064 Kühe, 144 Kalbinnen, Summe 1758. Gesamtauftrieb: 301 Ochsen, 271 Stiere, 1083 Kühe, 147 Kalbinnen, Summe 1802. Verkauft: 282 Ochsen, 225 Stiere, 1039 Kühe, 140 Kalbinnen, Summe 1686. Unverkauft: 19 Ochsen, 46 Stiere, 44 Kühe, 7 Kalbinnen, Summe 116.

Preise: Ochsen 8.50 bis 11.80 S, extrem 11.90 bis 12.90 S, Stiere 9.- bis 11.30, extrem 11.40 bis 11.90 S, Kühe 7.30 bis 9.50 S, extrem 9.60 bis 10.30 S, Kalbinnen 9.50 bis 11.50 S, extrem 11.60 bis 12.- S, Beinlvieh Kühe 5.80 bis 7.30 S, Ochsen und Kalbinnen 7.80 bis 9.- S.

Bei Qualitätsverbesserung verteuerten sich Ochsen extrem bis zu 30 Groschen; es notierten Ochsen 1. Qualität behauptet und verbilligte sich die 2. und 3. Qualität bis zu 30 Groschen. Stiere, Kühe und Beinlvieh verbilligten sich bis zu 50 Groschen, Kalbinnen notierten schwach behauptet.

- - -