

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 12. März 1956

Blatt 410

"Sie möge blühen und gedeihen!"

=====

Vizebürgermeister Honay bei der Eröffnung der Wiener Messe

=====

12. März (RK) Bei der Eröffnung der Internationalen Wiener Frühjahrsmesse gestern Sonntag, sprach im Namen der Stadt Wien Vizebürgermeister Honay. (Bürgermeister Jonas war durch eine Zugverspätung verhindert, rechtzeitig zu erscheinen.) Vizebürgermeister Honay führte aus:

"Heute wird die Wiener Internationale Messe zum zwanzigsten Male seit dem Ende des zweiten Weltkrieges ihre Tore öffnen. Eindrucksvoller noch als alle ihre Vorgänger, wird auch diese Leistungsschau das hohe Maß an Mühe, Fleiß und Können, an natürlicher Begabung und gediegenem Geschmack bekunden, das den Erzeugnissen unserer heimischen Arbeit innewohnt. Sie wird wieder zeigen, daß unsere Wirtschaft, die vor zehn Jahren noch zertrümmert war, längst schon wieder befähigt ist, im friedlichen Wettbewerb mit größeren und reicheren Ländern erfolgreich bestehen zu können.

In den Jahren seit dem fürchterlichen Krieg ist ein österreichisches Wunder geschehen; ein modernes Wunder, das dem tiefen Glauben unseres Volkes an sich selbst und an die Welt zu danken ist.

In dieser erfreulichen Aufwärtsentwicklung kam der Wiener Messe eine ganz besonders wertvolle Aufgabe zu, nämlich die erfolgreiche Werbung für die österreichische Wirtschaft. Und dieses Verdienst muß um so höher geschätzt werden, als auch alle ihre eigenen Einrichtungen im Jahre 1945 in Trümmer lagen. Schon die Stilllegung ihrer Organisation während des zweiten Weltkrieges

./.

kam nahezu einer Auflösung gleich, während die nachfolgenden Kriegszerstörungen sowohl am Messepalast als auch im Rotundengelände ihr Schicksal endgültig zu besiegeln schienen.

Drei Bombenvolltreffer und ein Großbrand hatten den Messepalast weitgehend zerstört, und im Zuge der Kampfhandlungen sind überdies auch noch 70 Prozent der im Pratergelände gelegenen Messeobjekte vernichtet worden. Was dort übrig blieb, waren zerfallene Mauern, ausgeglühtes Eisen, verkohltes Holz, und zwischen diesen Trümmern machte sich eine Wildnis von Buschwerk und Unkraut breit. Die wenigen noch verschont gebliebenen Holzbestandteile wanderten in jener Zeit des bitteren Mangels in die Öfen der Wiener ...

Unter solchen Umständen war an die Wiedereröffnung eines geregelten Messebetriebes zunächst überhaupt nicht zu denken. Das bedeutete aber nicht, daß die neue Leitung der Wiener Messe AG die Hände in den Schoß gelegt und vor den Schwierigkeiten kapituliert hätte. Vielmehr ging sie mit Umsicht und eisernen Willen unverzüglich ans Werk, die Wiener Messe wenigstens in einem bescheidenen Umfang wieder zum Leben zu erwecken, indem sie schon im Herbst 1945 und im Frühjahr 1946 je eine Exportmusterschau in der Effektenbörse veranstaltete.

Wie waren wir schon damals stolz auf diese ermunternde Bekundung des österreichischen Lebenswillens! - Und um wieviel stolzer dürfen wir heute sein, da sich die 20. Wiener Messe nach Kriegsende in einer Ausdehnung und Bedeutung zeigt, durch welche alle ihre Vorgänger übertroffen werden!

So erachte ich es als eine Ehrenpflicht, der gesamten Wiener Messe AG im Namen der Bundeshauptstadt Wien tiefen Dank zu sagen. Dank und Gruß entbiete ich auch allen an der Wiener Messe interessierten Wirtschaftlern, aber auch den ungezählten Technikern und Arbeitern, deren Leistungen wir auch diesmal wieder bewundern können!

Die Wiener Internationale Messe möge blühen und gedeihen!"

Noch einmal:Die Autobahneinfahrt nach Wien
=====

12. März (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 11. März, über die Autobahneinfahrt nach Wien. Der Bürgermeister führte unter anderem aus:

"Vor zwei Wochen sprach ich über die Einführung der künftigen Autobahn nach Wien. Ich gab meiner Besorgnis Ausdruck, daß die Interessen Wiens völlig vernachlässigt werden und der Stadt ein nicht wieder gut zu machender Schaden entsteht, weil sie bei den Planungen und Vorarbeiten zur Autobahn bisher ausgeschlossen war. Ich untersuchte die Frage, welche Lösung für Wien notwendig wäre: Ob die Autobahn auf einer möglichst kurzen und gestreckten Trasse von Westen her kommend nach Wien einmünden soll, oder ob es zweckmäßiger wäre, die Autobahn von Neulengbach in einem Bogen über Hochstraß, Klausen-Leopoldsdorf, Heiligenkreuz, Sittendorf, Gießhübl, Perchtoldsdorf und Siebenhirten vom Süden kommend nach Wien einzuführen. Ich stellte fest, daß die Einführung der Autobahn vom Süden her aus verschiedenen Gründen abzulehnen ist. Die Trasse wäre um 14 Kilometer länger und würde, da sie mit dem aus Richtung Wiener Neustadt kommenden Verkehr zusammenfiere, die südlichen Einfallstraßen Wiens hoffnungslos verstopfen. Sie würde dadurch die verkehrsmäßige und städtebauliche Entwicklung Wiens auf lange Zeit in der ungünstigsten Weise beeinflussen. Schließlich stellte ich als Konsequenz meiner Darlegungen das Verlangen, daß die Autobahn in der wirtschaftlich zweckmäßigsten Weise nach Wien und als Bundesstraße bis in die Stadt hineingeführt werden soll.

Nach meinem Vortrag hat das zuständige Ministerium für Handel und Wiederaufbau in einer Aussendung geantwortet und seinen Standpunkt bekanntgegeben. Wenn ich mich heute noch einmal mit der Autobahneinfahrt nach Wien beschäftige, so deshalb, weil es eine Frage von außerordentlicher Bedeutung ist und leider durch die Aussendung des Handelsministeriums keine Klarheit geschaffen wurde. Die noch einmal gegebene Zusicherung, daß noch vor einer definitiven Entscheidung das Einvernehmen mit der Wiener Stadtverwaltung

gepflogen werden soll, ist sehr fragwürdig. Die Mitwirkung der Gemeinde erst nach Abschluß der Voruntersuchungen kommt dann zu spät. Es ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß schon bei den Vorarbeiten die künftige Entscheidung vorbereitet wird, wobei aber gerade die Gemeinde Wien bei den Vorarbeiten zur Autobahneinfahrt nach Wien die wichtigsten Beiträge zu liefern hätte. Ich halte deshalb schon im jetzigen Stadium eine Mitwirkung der zuständigen Wiener Stellen für unbedingt notwendig.

Die Aussendung des Handelsministeriums könnte den Eindruck erwecken, als ob die Entscheidung über die Autobahneinfahrt nach Wien tatsächlich noch nicht getroffen wurde. Aber bei aufmerksamem Durchlesen muß man zu dem Schluß kommen, daß sich das Handelsministerium bereits auf die Südeinfahrt festgelegt hat, da es im wesentlichen nur auf die angeblichen Vorteile der Südeinfahrt hinweist. Ganz deutlich wird das Handelsministerium wenn es sagt, daß die südliche Umfahrungstrasse "schon mit Rücksicht auf die vielen bereits vorhandenen und einen Wert von mehreren hundert Millionen Schilling repräsentierenden Bauwerke keinesfalls unvollendet bleiben kann". Mit dieser Feststellung ist in meinen Augen die Entscheidung bereits tatsächlich gefallen und die Gemeinde Wien von ihrem selbstverständlichen Mitspracherecht ausgeschlossen worden. Diese meine Auffassung wird noch erhärtet durch einen Bericht in den Amtlichen Nachrichten der niederösterreichischen Landesregierung vom 16. Jänner 1956. Dort heißt es: "Die Trassenführung der Autobahn in Niederösterreich wird im wesentlichen so beibehalten wie sie seinerzeit als Reichsautobahn geplant war. An einigen Stellen wurden Änderungen vorgenommen, wie zum Beispiel im Raum Melk, um eine Verlegung des Melkflusses zu vermeiden. Hinsichtlich der Trassenführung im Raume Wien ist die Beibehaltung der alten Trasse über Hochstraß, Heiligenkreuz, Klobblatt-Vösendorf, Inzersdorf vorgesehen, wobei der Neubau eines Zubringers, von Hochstraß abzweigend, direkt von Westen her nach Wien einführend, ebenfalls in Betracht gezogen wird. In dem Abschnitt / Altlangbach - Wien werden verschiedene Trassenverbesserungen, insbesondere Neigungsermäßigungen studiert und geplant". An einer anderen Stelle des Berichtes wird folgendes gesagt: "Ein besonderes verkehrstechnisches und auch wirtschaftliches Problem ist die Frage der

Anschlußstellen. Die endgültige Lage der Anschlußstellen muß durch eingehende Studien der Verkehrsbedürfnisse, Erfassung der Wirtschaftsräume, Entwicklung der Industrie und dergleichen, ermittelt und festgelegt werden. Die Vorarbeit hierfür ist nahezu abgeschlossen. In Niederösterreich werden voraussichtlich folgende Anschlußstellen in Betracht kommen: Heiligenkreuz (oder Alland), Klausen-Leopoldsdorf, Hochstraß, Alt lengbach, St. Pölten, usw." Da mir bekannt ist, daß die niederösterreichische Landesregierung beim Bau der Autobahn bereits eingeschaltet ist, muß ich annehmen, daß der Bericht in den niederösterreichischen Amtlichen Nachrichten einen offiziellen Charakter hat. Mein Befürchtungen über die Benachteiligung Wiens, die ich vor zwei Wochen äußerte, sind also sowohl durch die Aussendung des Handelsministeriums, als auch durch den Bericht in den Amtlichen Nachrichten der niederösterreichischen Landesregierung noch vergrößert worden. Es soll also tatsächlich die Autobahn als längere Strecke um Wien herumgeführt werden und unsere Stadt nur mit einer Zubringerstraße oder, wie man es so schön nennt, mit einer Anschlußstelle verbunden werden. In Wirklichkeit würde das bedeuten, daß Wien hinsichtlich seiner Verkehrsbedeutung ungefähr gleich bewertet wird wie die kleinen Wienerwaldgemeinden Heiligenkreuz, Klausen-Leopoldsdorf, Hochstraß und Alt lengbach.

Die Aussendung des Handelsministeriums nimmt schließlich auch Stellung zu meinem Verlangen, daß die Autobahn als Bundesstraße bis in das Innere unserer Stadt geführt werden soll. Es meint, daß dies nach der bestehenden Rechtslage eine Aufgabe der Stadtverwaltung sei. Mit dieser Feststellung sagt das Ministerium nichts Neues. Ich habe deshalb bereits im August 1954 im Namen des Amtes der Wiener Landesregierung an das Handelsministerium einen entsprechenden Antrag gestellt. Wenn diesem Antrag stattgegeben wird, dann sind auch die rechtlichen Grundlagen für die Forderungen Wiens geschaffen. Ich muß noch betonen, daß unser Antrag, die Autobahn im Bereiche Wiens als Bundesstraße zu erklären, kein Ausnahmefall wäre, da im Verlaufe der letzten Jahre viele hunderte Kilometer Straßen durch Parlamentsbeschluß zu Bundesstraßen erklärt wurden. Das könnte auch im Falle Wiens geschehen. Leider hat das Handelsministerium unseren Antrag vom August 1954 bisher

außer Acht gelassen. Ich kann also nur wiederholen was ich bereits vor zwei Wochen gesagt habe. Wenn man die Bedürfnisse Wiens als größtem Verkehrsschwerpunkt Österreichs beim Bau der Autobahn mißachtet, dann werden unserer Stadt schwerwiegende Nachteile erwachsen. Ich muß noch einmal meine warnende Stimme erheben und dringend bitten, daß man unseren Vorstellungen Gehör schenkt, uns zu den Beratungen schon jetzt zuzieht, und gemeinsam mit den zuständigen Stellen Wiens genau und unvoreingenommen prüft, wie die Einführung der Autobahn nach Wien gelöst werden soll. Man würde uns dadurch keine Vorzugsstellung einräumen, sondern nur die bisherige zurücksetzende Behandlung wieder gut machen.

Im übrigen wird die Gemeinde Wien zwei Verkehrsfachleute von internationalem Ruf mit der Aufgabe betrauen, ein zusätzliches Gutachten über die Autobahn-Probleme im Raume Wiens auszuarbeiten. Sie sollen nicht nur eine Analyse der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse, sondern auf Grund des vorliegenden umfangreichen Materials auch eine Prognose für die Verkehrsentwicklung der Zukunft erstellen. Damit will die Gemeinde eventuell auftretenden Vorwürfen entgegentreten, daß sie die Aufgaben nicht mit der nötigen Gründlichkeit und Objektivität behandeln will.

Die Schneesäuberung in Wien

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen kam der Bürgermeister dann auf die Schneesäuberung in diesem Winter zu sprechen. Er führte aus: "Und nun möchte ich ein abschließendes Wort über die Säuberung der Wiener Straßen während der vergangenen heftigen Schneefälle sprechen. In den Zeitungen sind sehr harte und ungerechtfertigte Vorwürfe gegen die Gemeindeverwaltung und gegen einige leitende Beamte erhoben worden, die mich veranlassen, doch einiges zur Richtigstellung zu sagen. Vor allem muß ich immer wieder darauf verweisen, daß auch durch die beste Straßenpflege die Gefahren des Winters nicht verhindert, sondern nur verkleinert werden können. Gewisse Schwierigkeiten werden trotz größtem Aufwand an menschlicher und maschineller Arbeit nicht beseitigt werden können. Daran soll man denken, bevor man kritisiert. Ich bin absolut nicht dagegen, wenn man die unerfreulichen winterlichen Erscheinungen in den Wiener Straßen in humorvoller Weise

übertreibt und so darstellt, als ob man nur mehr mit Seil und Pickel, mit Schi und Eisschuhen durch die Gletscher, Lawinen und Eisberge wandern konnte. Wenn man aber verantwortungsbewußte, erfahrene und tüchtige Beamte und Arbeiter ungerechtfertigt angreift, so muß ich sie als Bürgermeister in Schutz nehmen. Wie war es denn wirklich? Das Hauptaugenmerk der zuständigen Stellen mußte von Anfang an darauf gerichtet sein, den Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel störungsfrei zu halten. Wir dürfen nicht vergessen, daß die öffentlichen Verkehrsmittel im Tagesdurchschnitt mehr als 1,300.000 Passagiere befördern, während der individuelle Verkehr nur einen geringen Bruchteil davon leistet. Für uns war es das Wichtigste, daß die vielen hunderttausenden Arbeiter und Angestellten rechtzeitig zu ihrer Arbeitsstätte und am Abend wieder nach Hause fahren konnten. Auch der strengste Kritiker wird zugeben, daß die öffentlichen Verkehrsmittel trotz großer Schwierigkeiten im großen und ganzen klaglos funktioniert haben.

Die zuständigen Magistratsabteilungen konnten in den entscheidenden Tagen und Nächten zur Schneebekämpfung nicht genug Schneearbeiter bekommen. Man fand dafür die Erklärung, daß dank der verhältnismäßig guten Beschäftigungslage wenig Arbeitslose da seien. Doch glaube ich, daß daneben noch der Umstand eine Rolle spielte, daß es in diesen Tagen außerordentlich kalt war und daß es nicht jedermanns Sache ist, bei minus 20 Grad stundenlang im Freien zu arbeiten. Als nach einigen Tagen die Kälte abnahm, meldete sich auch tatsächlich eine größere Zahl von Männern und Frauen zur Schneearbeit. Auch die privaten Lastkraftwagen, die Tag für Tag zur Schneeabfuhr angefordert waren, wurden nicht in der erwünschten Zahl beigelegt. Das städtische Personal für die Straßenpflege war pausenlos eingesetzt, die Folgen machten sich bald bemerkbar. Der Krankenstand, der normalerweise ungefähr sieben Prozent beträgt, stieg in wenigen Tagen sprunghaft auf mehr als 20 Prozent. Selbstverständlich wurde durch die Überbeanspruchung auch eine Anzahl von Maschinen und Fahrzeugen reparaturbedürftig.

In der Regel macht man sich keine Vorstellung davon, wie groß die Schneemassen in den Straßen Wiens nach tagelangem Schneefall sind. Ich bringe Ihnen hier einige Zahlen in Erinnerung, die vom Leiter der städtischen Straßenreinigung, Oberbaurat Dipl.-Ing.

Kojetinsky, schon einmal mitgeteilt wurden: Die öffentlichen Verkehrsflächen in Wien umfassen rund 20 Millionen Quadratmeter, die Schneehöhe erreichte etwa 40 Centimeter, so daß ungefähr acht Millionen Kubikmeter Schnee auf den Straßen lagen. Wenn man nur die Hälfte davon beseitigen soll, so müßte man 1.000 Lastkraftwagen durch 40 Tage mit der Schneeabfuhr beschäftigen. Diese Zahlen sollten sich alle vor Augen halten, die über die angeblich schlechte Schneeräumung so verärgert waren.

Nach einer Aufstellung der städtischen Verkehrsbetriebe und der Magistratsabteilung für Stadtreinigung vom 2. März erforderte die Schneeräumung und Schneebeseitigung in Wien einen Betrag von fast 20 Millionen Schilling. Sie werden sagen: "Was, soviel Geld für den Schnee?" Und doch wurde der Gemeinde von mancher Seite der Vorwurf gemacht, daß sie zuviel spare. Natürlich muß die Gemeinde auch sparen, weil es sich ja um Steuergelder handelt, die in diesem Falle buchstäblich in den Kanal geworfen wurden. Um einen Begriff von der Bedeutung eines 20 Millionen-Betrages zu geben, sage ich, daß wir damit ungefähr 250 Wohnungen hätten bauen können. Im übrigen hat der leidige Schneefall eine sehr erfreuliche Seite gehabt. Während der schneereichen Tage hatten wir in Wien nicht einen einzigen tödlichen Verkehrsunfall zu verzeichnen, weil alle Verkehrsteilnehmer vorsichtig waren. Eine Frage: Warum sollte dies nicht auch ohne Schnee möglich sein?"

- - -

Geehrte Redaktion!

=====

Wir erinnern daran, daß morgen Dienstag, den 13. März, um 15 Uhr, Bürgermeister Jonas bei der Anlegestelle der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft bei der Reichsbrücke das in der Linzer Werft gebaute Mehrzweckschiff der Gemeinde Wien seiner Bestimmung übergeben wird.

Sie sind eingeladen, einen Vertreter Ihrer Redaktion zu entsenden.

- - -

Die Strom-Grundgebühren in Niederösterreich und in Wien
=====

12. März (RK) Zum Wochenende wurde bekannt, daß die NEWAG die Stromgrundpreise für Haushalte mit zwei Kindern um zehn Prozent, für jedes weitere Kind um jeweils weitere zehn Prozent gesenkt hat. Die NEWAG habe damit einen praktischen Beitrag zur Familienpolitik geleistet, stellt dazu "Das Kleine Volksblatt" am Sonntag, dem 11. März, fest und erhebt gleichzeitig die Frage: Könnte das Wiener E-Werk nicht mit einer ähnlichen Aktion folgen?

Der Schreiber dieser Notiz sei deshalb daran erinnert, daß in der Bundeshauptstadt Wien seit 1. September 1955 die Grundgebühr bei Licht für Haushalte bis zu zwei Tarifräumen überhaupt abgeschafft, für drei Tarifräume um 75 Prozent ermäßigt, für vier Tarifräume um 50 Prozent ermäßigt und für fünf und mehr Tarifräume um 25 Prozent ermäßigt wurde. Das gilt ausnahmslos für alle Haushalte, und man braucht in Wien nicht erst Formulare ausfüllen und Haushaltsveränderungsmeldungen zu machen, wie sie jetzt in Niederösterreich vorgeschrieben wurden.

Diese familienfreundliche Aktion der Gemeinde Wien wird von den Wiener Hausfrauen angenehm empfunden, denn sie kommen jetzt mit ihrem Wirtschaftsgeld einigermaßen leichter aus. Zusammen mit der gleichzeitig in Wien erfolgten vollkommenen Abschaffung der Grundgebühr bei Gas für Haushalte ergibt sich für die Wiener Stadtwerke ein jährlicher Einnahmenschwund von nicht weniger als 103 Millionen Schilling.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 12. März
=====

12. März (RK) Unverkauft: 14 Ochsen, 49 Stiere, 14 Kühe, 4 Kalbinnen, Summe 81. Neuzufuhren Inland: 294 Ochsen, 255 Stiere, 869 Kühe, 148 Kalbinnen, Summe 1.566. Gesamtauftrieb: 308 Ochsen, 304 Stiere, 883 Kühe, 152 Kalbinnen, Summe 1.647. Unverkauft: 14 Ochsen, 25 Stiere, 40 Kühe, 8 Kalbinnen, Summe 87. Verkauft: 294 Ochsen, 279 Stiere, 843 Kühe, 144 Kalbinnen, Summe 1.560.

Preise: Ochsen 8.50 bis 11.60 S, extrem 11.70 bis 12.10 S (17 Stück), Stiere 9 bis 11.20 S, extrem 11.30 bis 11.70 S (14 Stück), Kühe 7.30 bis 9.50 S, extrem 9.60 bis 10.30 S. (14 Stück), Kalbinnen 9.50 bis 11.50, extrem 11.70 bis 11.80 S (6 Stück), Beinlvieh: Kühe 6 bis 7.30 S, Ochsen, Kalbinnen 8 bis 9 S.

Bei sehr ruhigem Marktverkehr verbilligten sich Ochsen, extrem, bis zu 40 Groschen, 1. Qualität behauptet, 2. und 3. Qualität fest behauptet. Stiere und Kühe, extrem, notierten schwach behauptet, Stiere und Kühe 1. bis 3. Qualität, Kalbinnen und Beinlvieh behauptet.

- - -

"Eisvogel" kann besichtigt werden
=====

12. März (RK) Im Anschluß an die Inbetriebnahme des neuen modernen Mehrzweckschiffes "Eisvogel", die morgen um 15 Uhr durch Bürgermeister Jonas erfolgen wird, ist eine allgemeine Besichtigung des Schiffes möglich. Das Schiff liegt bei der Landestelle der DDSG bei der Brücke der Roten Armee (Reichsbrücke) vor Anker.

- - -