

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 4. Mai 1964

Blatt 993

Bürgermeister Franz Jonas:

Großes neues Verkehrsprojekt der Gemeinde Wien

=====

Straßenbahn unterirdisch von Wiedner Hauptstraße bis Praterstraße

4. Mai (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 3. Mai, über aktuelle Wiener Verkehrsprobleme.

Der Bürgermeister führte aus: "Am vergangenen Dienstag hat der österreichische Ministerrat der neuen Novelle zum Bundesstraßengesetz zugestimmt, die somit der parlamentarischen Behandlung und Beschlußfassung zugeleitet werden kann. Diese Novelle ist für Wien deshalb wichtig, weil in ihr erstmals jene Forderungen wenigstens teilweise erfüllt werden, die ich Jahre hindurch an das Ministerium für Handel und Wiederaufbau gerichtet habe. Ich habe immer wieder darauf hingewiesen, daß Wien im Vergleich zu den anderen Bundesländern außerordentlich nachteilig behandelt wird, weil von den rund 9.300 Kilometer Bundesstraßen nur 15 Kilometer in Wien liegen. Diese Benachteiligung ist umso unverständlicher, als der größere Teil der für den Straßenbau eingehobenen Steuern von den Wiener Steuerzahlern stammt. Die Berechtigung meiner Forderung wurde vom Bund immer bestritten. Im Dezember des vergangenen Jahres hat der Nationalrat einen Antrag einstimmig beschlossen, in dem die Benachteiligung des Bundeslandes Wien ausdrücklich festgestellt und der zuständige Bundesminister ersucht wird, in der Novelle zum Bundesstraßengesetz die Voraussetzungen für die Autobahntrasse in Wien zu schaffen und dafür zu sorgen,

./.

daß weitere Wiener Straßen in die Verwaltung des Bundes übernommen werden. Mit dem dieswöchigen Beschluß der Bundesregierung und dem bevorstehenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates werden endlich die Bedürfnisse Wiens teilweise erfüllt und die bisherige Benachteiligung wenigstens teilweise beseitigt. Ich fühle mich verpflichtet, der Öffentlichkeit mitzuteilen, daß die durch die neue Novelle nicht berücksichtigten Wünsche Wiens aufrechtbleiben, ja wahrscheinlich durch die Notwendigkeiten der Verkehrsentwicklung in Zukunft noch erweitert werden müssen.

Die Meinung über die derzeitigen Wiener Verkehrsverhältnisse ist nicht einheitlich. Auf der einen Seite wird behauptet, daß Wien im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten bloß ein größeres Dorf sei, andere wieder meinen, daß Wien bereits in einem Verkehrschaos untergehe. Die Wahrheit liegt - wie immer - irgendwo in der Mitte. Aber selbst das ist schon für die Fachleute aufregend genug, denn in den Spitzenstunden des Verkehrs rollen zehntausende Fahrzeuge in den Straßen unserer Stadt, die noch dazu überall und zu jeder Zeit einen Parkplatz für lange Stunden in Anspruch nehmen wollen. Nach den Berechnungen der Statistiker ist bei Fortdauer der derzeitigen Vollbeschäftigung, die unser aller Ziel ist, in den nächsten Jahren mit einer weiteren starken Vermehrung der Kraftfahrzeuge zu rechnen. Man glaubt, daß eine Sättigung des Autobestandes in etwa 15 Jahren eintreten wird, und dann zwischen 400.000 bis 500.000 Autos in Wien vorhanden sein werden.

Seit Jahrzehnten spielt sich in allen Großstädten der Welt ein Wettlauf zwischen Straßenbau und Autofabrik ab. Die Stadtverwaltungen sind dabei die Verlierer, denn die Autos werden auf dem Fließband erzeugt, die Straßen nicht. In der gleichen Zeit, in der eine Straße von einem Kilometer Länge gebaut werden kann, rollen tausende fahrbereite Autos vom Fließband herunter und vermehren in kurzer Zeit die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten. In der Praxis schaut das so aus, daß in den vergangenen fünf Jahrzehnten der Umfang des Straßenverkehrs sich auf das 50fache erhöht hat, während sich die Verkehrsflächen nur verdoppelt haben. Es besteht überall die Gefahr, daß die Groß- und Mittelstädte von der Motorisierung gesprengt werden. Wenn es sich um eine alte, historisch gewachsene Stadt handelt, wie es zum Beispiel unser

Wien ist, ergibt sich die große Aufgabe, die Stadt vor der Auflösung und vor der Zerstörung ihrer Struktur zu bewahren. Der Wiener Gemeinderat hat deshalb den von der ganzen Öffentlichkeit begrüßten Beschluß gefaßt, die Stadt nicht dem Verkehr zu opfern, sondern dafür zu sorgen, daß sich der Verkehr unserer Stadt anpaßt.

In diesem gleichen Sinne hat die Gemeinde bereits nach Überwindung der ersten Wiederaufbauschwierigkeiten neue Wege im Straßen- und Verkehrsbau beschritten. Schon im Jahre 1951 wurde das erste große Verkehrsbauwerk eröffnet, und zwar die Straßenerunterführung auf dem Margaretengürtel, durch die eine fühlbare Entflechtung des Verkehrs ermöglicht wurde. In den folgenden Jahren errichteten wir nach einem großen einheitlichen Konzept weitere gelungene Verkehrsbauten. Sie hatten nicht nur den Zweck, den ständig zunehmenden Verkehr möglichst unbehindert und flüssig zu halten, sondern auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. So wurden in diesen vergangenen Jahren nicht bloß die Fußgängerpassagen entlang der Ringstraße erbaut - so nebenbei gesagt, wurden diese Fußgängerpassagen schon in einigen Städten des Auslandes nachgeahmt - sondern auch andere große Verkehrsbauwerke durchgeführt. Dazu gehören unter anderen die Kreuzung vor der Urania, der Ausbau der Praterstraße, der Umbau des Pratersterns und in der gleichen Verkehrsrichtung der Ausbau der Lassallestraße, der Wagramer Straße und aller damit zusammenhängenden Straßenzüge. Eine ähnliche große Bauleistung wurde, ausgehend von dem Verkehrsknotenpunkt auf dem Friedrich Engels-Platz, von der Brigittenau nach Floridsdorf vorgenommen, wo durch den Umbau der Hauptverkehrsstraßen eine gänzlich neue Verkehrssituation entstanden ist. Diese wird noch verbessert durch die Verbindung zwischen der Floridsdorfer Brücke über die Adalbert Stifterstraße - Donaukanal - Franz Josefs-Bahnhof und dem Döblinger Gürtel, und in der gleichen Verkehrsrichtung durch die völlig neuen Verbindungsmöglichkeiten, die mit dem Umbau der Nordwestbahnbrücke in eine Straßenbrücke eröffnet werden. Beide großen Verkehrsbauwerke werden noch heuer fertig sein. Dieses wohldurchdachte System von Verkehrsbauten wird noch durch den bereits in Angriff genommenen Bau der Donaukanaluferstraßen ergänzt.

Zu diesen ganz großen Arbeiten, die hunderte Millionen Schilling verschlingen, kommen noch andere, wie zum Beispiel der

Julius Tandler-Platz im 9. Bezirk, der durchgängige Ausbau der Gürtelstraßen und der Ringstraße, der Urban Loritz-Platz, der Vogelweidplatz, die Kreuzung Nußdorfer Straße, die Ringturm-Kreuzung und viele andere Verkehrsbauten, die in ihrer Summe auch hunderte Millionen Schilling Ausgaben verursachen. Die heuer noch fertigwerdenden großen Projekte in Hietzing, und zwar die Grünbergstraße und das Bauwerk an der Hietzinger Brücke, die in Zukunft "Kennedy-Brücke" heißen wird, werden ebenfalls den Verkehr fühlbar verbessern.

Diese Bauwerke kommen aber nicht nur dem Individualverkehr zugute, sondern auch dem öffentlichen Verkehr, der die Aufgabe hat, den Massenverkehr zu bewältigen. Die meisten Wiener glauben, daß der Individualverkehr die größere Leistung vollbringt. Das stimmt aber nicht. Er beherrscht zwar die Straßen, aber seine Leistung ist sehr gering. Die große Leistung wird von den städtischen Verkehrsbetrieben erbracht, die im vergangenen Jahre 473 Millionen Fahrgäste befördert haben, im Tagesdurchschnitt also 1,3 Millionen Personen. Es ist darum verständlich, daß dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel ein stärkeres Augemerk zugewendet werden muß. Deshalb hat die Gemeinde Wien nach Abschluß der Wiederaufbauarbeiten eine systematische Erneuerung des Wagenparkes vorgenommen, die Fahrsicherheit verbessert und Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb umgestellt. Die Gemeinde hat in jahrelangen Verhandlungen auch erreicht, daß der Bund, so wie in den anderen Bundesländern, auch in Wien zur Bewältigung des Massenverkehrs einen Beitrag leistet. So wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium die Voraussetzungen für den Bau der Schnellbahn geschaffen, die von der Gemeinde Wien vorfinanziert wurde und dadurch früher als vorgesehen errichtet werden konnte. Die Schnellbahn hat ihre Berechtigung glänzend bewiesen, denn sie hat im vergangenen Jahre 25 Millionen Passagiere befördert. Die Vorteile der Schnellbahn, die den arbeitenden Menschen eine Verlängerung der Freizeit bringt, sind so unverkennbar, daß immer wieder Vorschläge zu ihrer Erweiterung auftauchen. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat diesen Bedürfnissen Rechnung getragen. Bundesminister Probst hat vor wenigen Tagen der Öffentlichkeit einen Plan bekanntgegeben, demzufolge das Schnellbahnnetz in Wien mit teilweiser Benützung vorhandener Linien weiter ausgebaut werden soll, wobei gleichzeitig über die Grenzen

unserer Stadt hinaus eine Verbindung mit den wichtigsten Gebieten der Umgebung hergestellt werden soll.

Ich brauche nicht erst besonders zu betonen, daß dieser Vorschlag des Verkehrsministers für unsere Stadt von großer Bedeutung ist und deshalb begrüße ich seine Initiative. Ich sehe in seinem Vorschlag eine wertvolle Ergänzung unserer eigenen Pläne, an denen seit Jahren gearbeitet wird und deren Ausführung vor kurzem begonnen wurde. Sie erinnern sich, daß wir schon am Südtiroler Platz und am Schottentor die Straßenbahn unter die Erde verlegt haben. Im vergangenen Jahr wurde ein noch größeres Projekt begonnen, und zwar der Umbau der Lastenstraße, wo zwischen der Secession und der Universitätsstraße die Straßenbahn unter die Erde verlegt wird. Heuer noch wird mit einem zweiten großen Vorhaben gleicher Art zwischen Südtiroler Platz, Matzleinsdorfer Platz und Margaretengürtel begonnen werden. Diese unterirdische Trasse wird zweieinhalb Kilometer lang sein, die Bauarbeiten werden drei Jahre dauern und die Kosten werden 300 Millionen Schilling ausmachen. Bei den Tiefbauarbeiten in der Lastenstraße wird erstmals in großem Umfang eine Baumethode angewendet, die die Errichtung des unterirdischen Tunnels ohne jede Erschütterung der Umgebung und daher ohne Gefährdung der naheliegenden großen Bauwerke ermöglicht. Diese Methode hat es auch erlaubt, die Arbeiten im vergangenen Winter ohne Unterbrechung weiterzuführen, womit eine wesentliche Beschleunigung des Baufortschrittes erreicht wurde.

Ich freue mich feststellen zu können, daß der Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den Planungen der Stadt Wien weitgehend entgegenkommt, denn auch die Gemeinde hat für die Modernisierung des innerstädtischen Verkehrs ganz große Absichten: Sie bereitet die unterirdische Verbindung zwischen der Wiedner Hauptstraße und der Praterstraße vor. Das Projekt für diese unterirdische Trasse sieht vor, daß die Straßenbahnlinien in der Favoritenstraße und in der Wiedner Hauptstraße untertauchen und diese beiden Linien dann im Untergrund bei der Paulanerkirche zusammengefaßt werden. Die vereinigten Linien queren unterirdisch die Stadtbahn und den Wienfluß beim Karlsplatz, fahren unter der Opernpassage durch und setzen ihren Weg unter der Kärntner Straße und Rotenturmstraße zum Donaukanal fort. Dort führt die unterirdische Linie unter der Stadtbahn und unter dem

Donaukanal bis zur Praterstraße, wo die Straßenbahn wieder ans Tageslicht kommen soll.

Mit dieser Linie würde eine durchgehende Schnellverbindung vom Süden nach dem Norden der Stadt mit Anschlußmöglichkeiten in den Prater und darüber hinaus über die Reichsbrücke in die Gebiete links der Donau geschaffen werden. Selbstverständlich würden an den richtigen Plätzen Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten eingerichtet werden. Spätere Ergänzungen und Erweiterungen, die durch die Entwicklung notwendig werden sollten, müßten der Zukunft vorbehalten bleiben.

Ich will nicht verhehlen, daß dieses neue Projekt sehr große Geldmittel verschlingen würde. Die Kosten werden nach den heutigen Baupreisen auf ungefähr 800 Millionen Schilling geschätzt, die Durchführung würde mehrere Jahre in Anspruch nehmen und zahlreiche Einschränkungen für den Straßenverkehr mit sich bringen. Die Gemeindeverwaltung beginge aber eine grobe Unterlassungssünde, würde sie der kommenden Entwicklung tatenlos gegenüberstehen. Mit der Verwirklichung dieses großen Planes würde die Gemeinde einen entscheidenden Schritt zur Lösung ihrer innerstädtischen Verkehrsprobleme vollziehen. Der Vorschlag des Verkehrsministers über die Erweiterung der Schnellbahn würde damit eine sinnvolle Ergänzung erhalten. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium und der Stadt Wien würde der gesamten Wiener Bevölkerung zugute kommen, aber auch allen Bewohnern der Umgebung, die in Wien ihren Arbeitsplatz haben oder unsere Stadt aus irgendwelchen anderen Gründen aufsuchen."

- - -

( )

1964 mehr als 160 Millionen Schilling für den Straßenbau in Wien

Bgm. Jonas bei der Eröffnung des 26. Österreichischen Straßentages

4. Mai (RK) Vom 4. bis 6. Mai veranstaltet die Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen den 26. Österreichischen Straßentag in Wien. Bei der Eröffnung der Tagung, die unter dem Ehrenschutz von Bundesminister Dr. Bock, Staatssekretär Dr. Kotzina und Bürgermeister Jonas steht, begrüßte Bürgermeister Jonas heute früh die Tagungsteilnehmer im Kongreß-Zentrum in der Hofburg. Der Bürgermeister sagte in seiner Rede:

"Als Bürgermeister der Bundeshauptstadt begrüße ich Sie als Teilnehmer des 26. Österreichischen Straßentages in Wien auf das herzlichste. Es freut mich, daß diese Zusammenkunft der Straßenfachleute aller österreichischen Bundesländer, aber auch vieler Gäste aus dem Ausland wieder einmal in Wien stattfindet. Sie werden während Ihres Aufenthaltes in unserer Stadt sicherlich vieles sehen, das Ihr Interesse erwecken wird.

Die besondere Randlage Wiens bringt es mit sich, daß unserer Stadt erhöhte Aufmerksamkeit von allen Seiten geschenkt wird. Die Wiener Stadtverwaltung ist sich der Verpflichtungen bewußt, die aus dieser Stellung erwachsen und ist bemüht, die zahlreichen Aufgaben nach besten Kräften und zum Wohle der eigenen Bevölkerung zu lösen.

Der Probleme gibt es in einer Großstadt genug. Angefangen bei der Versorgung der Bevölkerung mit dem notwendigen Wohnraum, über die Spitäler, Schulen, Kindergärten, Bäder und Erholungsanlagen, zur Versorgung mit Trinkwasser und der Beseitigung der Abfallstoffe und der Abwässer der Stadt, zum Schutze Wiens gegen Hochwässer, insbesondere der Donau, bis zu den Problemen, die der moderne Verkehr der Millionenstadt stellt, spannt sich ein weiter Bogen. Gerade dieses Verkehrsproblem hat in den letzten zehn Jahren eine ganz besondere Bedeutung erlangt. Die Bewältigung des stetig zunehmenden Verkehrs in Räumen, die seit Jahrzehnten in ihrem Umfang festliegen und nur in bescheidenem Maße vergrößert werden können, lastet der Stadtverwaltung bedeutende Sorgen auf.

Die Größenordnung dieses Problemes wächst nicht etwa in direktem Verhältnis mit Umfang und Bevölkerungsdichte einer Stadt,

sondern die Schwierigkeiten steigen in weit größerem Maße an. Verkehrsprobleme, die im offenen Land oder in kleineren Orten noch mit verhältnismäßig bescheidenem technischen und finanziellen Aufwand lösbar sind, nehmen in Millionenstädten überwältigende Dimensionen an, wobei es sich nicht nur um die Probleme des individuellen Verkehrs, sondern im besonderen Maße auch um die Bewältigung des Massenverkehrs handelt.

In einer Stadt ist auch die Belastung der Straßen eine weit- aus größere, denn die immer schwereren und rascheren Fahrzeuge, die im Zuge der Modernisierung des Transportwesens eingesetzt werden, bilden eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die Kanäle und andere unterirdische Einbauten und Leitungen.

Die Stadt Wien hat die Größe der Aufgabe erkannt und bald nach dem Krieg mit der Durchführung entsprechender Baumaßnahmen begonnen. Gerade im Jahre 1955, als zum letzten Male der Österreichische Straßentag in Wien veranstaltet wurde, wurde im Herbst die Opernpassage ihrer Bestimmung übergeben. Diesem großen Verkehrsbauwerk sind in den nächsten Jahren drei weitere an der Ringstraße und eines auf dem Südtiroler Platz gefolgt. Die derzeit in Bau befindliche Albertina-Passage an der Ringstraße und das Nahverkehrszentrum Kennedy-Brücke im 13. Bezirk werden im Sommer dieses Jahres fertiggestellt sein. Daneben wurden aber noch viele andere Brücken und große Straßenbauarbeiten durchgeführt, beziehungsweise in Angriff genommen. Sie werden auf Ihren Besichtigungsfahrten in den nächsten Tagen Gelegenheit haben, diese Arbeiten zu sehen. Einen ungefähren Überblick über die Größe der Vorhaben können Sie daraus gewinnen, daß im Budget für das Jahr 1964 für den Straßenbau mehr als 160 Millionen Schilling bereitgestellt wurden.

Die Probleme, die durch die weitere Zunahme des motorisierten Verkehrs aufgerollt werden, nehmen jedoch derartigen Umfang an, daß ihre Lösung nur mehr durch die Zusammenarbeit aller öffentlichen Körperschaften möglich erscheint. Nicht nur bei uns, auch in den Großstädten des westlichen Auslandes können die Verkehrsprobleme nur mehr durch gemeinsame Anstrengungen des Staates, der Länder und der Gemeinden einer Lösung nähergebracht werden.

Nach meinen jahrelangen wiederholten Vorstellungen im Handelsministerium hat nunmehr auch der österreichische National-



rat diesem Umstand Rechnung getragen. In seiner Sitzung vom 11. Dezember 1963 wurde ein Entschließungsantrag einstimmig angenommen, mit welchem der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau ersucht wird, bereits in der Novelle 1963 zum Bundesstraßengesetz die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die durch Wien führenden künftigen Autobahntrassen festgelegt und außerdem Wiener Straßen, die für den Durchzugsverkehr Bedeutung haben, in die Verwaltung des Bundes übernommen werden.

Vorige Woche hat nun der Ministerrat der Novelle zum Bundesstraßengesetz die Zustimmung gegeben, der Weg zur parlamentarischen Verhandlung ist damit frei geworden. Den Bedürfnissen Wiens nach der Festlegung der Autobahntrasse und der Vermehrung der Bundesstraßen in Wien ist damit wohl nicht zur Gänze, aber wenigstens teilweise Rechnung getragen worden.

Meine Herren, ich wünsche Ihrer Tagung einen guten Verlauf und Ihnen persönlich angenehme Tage in Wien. Für die Besichtigung der Baustellen und vor allem unserer Internationalen Gartenschau im neuen Donaupark wünsche ich Ihnen gutes Wetter und viel Vergnügen!"

- - -

"Wien im Schnittpunkt der Europastraßen"  
=====

Vortrag von Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Koller am Öster-  
reichischen Straßentag

4. Mai (RK) Heute früh wurde im Kongreßzentrum in der Hofburg der von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen veranstaltete 26. Österreichische Straßentag eröffnet. Aus dem reichhaltigen Vortragsprogramm des heutigen Tages bringen wir im folgenden einen Auszug aus einem Vortrag, den Wiens Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Koller über das Thema "Wien im Schnittpunkt der Europastraßen" gehalten hat.

"Während die Straße über Land heute einen überwiegend vom Kraftfahrzeug beherrschten Verkehrsraum darstellt, dessen Planung, Bau und Ausstattung daher praktisch nur auf die Erfordernisse des Kraftfahrers abgestimmt werden können, ist die Stadtstraße nicht nur Verkehrsraum für den individuellen Kraftfahrverkehr, sondern sie wird auch in großem Umfang durch die Massenverkehrsmittel in Anspruch genommen und erfordert obendrein eine besondere Berücksichtigung der Fußgänger. Darüber hinaus soll die Stadtstraße aber auch noch den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs genügen. Eine weitere Hypothek ist die notwendige Instandsetzung oder der völlige Neubau von Versorgungsleitungen im Straßenkörper, der Kanäle, Fernheizanlagen, Wasser- und Gasrohre, Kabel für die Versorgung mit elektrischem Strom, der öffentlichen Beleuchtung sowie Fernsprechanlagen. Die Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung, die sich in unserem Jahrhundert progressiv vollzogen hat, hat die Ansprüche an den großstädtischen Verkehr in gleichem Maße gesteigert.

Die Grenzen der Bundeshauptstadt Wien liegen von ihrer Mitte etwa 8.5 bis 17 Kilometer entfernt. Das Gebiet der Stadt umfaßt 414 Quadratkilometer. Von den etwa 1,640.000 Einwohnern sind rund 780.000 beruflich unselbständig tätig, hiervon gehen nur etwa 15.000 ihrem Beruf außerhalb von Wien nach. Umgekehrt haben fast 52.000 Menschen aus Wohnorten in der Umgebung der Stadt Wien ihre Arbeitsstätten. Zählt man zu den unselbständig Beschäftigten noch die selbständig Berufstätigen und jene Schulkinder hinzu,

die ihre Schulen nicht zu Fuß erreichen können, so wird die Zahl von etwa einer Million Menschen erreicht, die täglich im städtischen Verkehrsraum unterwegs sind.

Die Aufgaben der Verkehrsplanung für Wien hatten sich mit den Problemen des Massenverkehrs und des Individualverkehrs zu befassen, wobei unter dem letzteren nicht nur der Verkehr mit Personenkraftwagen, sondern der gesamte Straßenverkehr des Wirtschaftslebens in unserer Stadt zu verstehen ist. Der Verkehr ist lebensnotwendiger Blutkreislauf der Städte. Ist er nicht in der Lage, die Menschen in angemessener Zeit zu ihren Arbeitsstätten oder zu den Stätten der Erholung zu bringen, die Kinder zu den Schulen, die Kunden in die Geschäftsstraßen und auch wieder in ihre Wohnbereiche zurück, so muß das ganze Leben der Stadt schwerstens darunter leiden. Der Wettlauf zwischen dem Bau von Straßen und dem Bau von Kraftfahrzeugen ist noch in keiner Stadt der Welt gewonnen worden. Einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im Ausmaß des Fünfzigfachen innerhalb der vergangenen fünf Jahrzehnte in den Städten Europas steht nur eine Vergrößerung der Verkehrsflächen auf das Zweifache gegenüber. Diesen Wettlauf zu beginnen ist sinnlos. Es gilt vielmehr, Verkehrsbauten in jener Art durchzuführen, wie sie der historisch gewachsenen Gestalt und Struktur unserer Stadt entsprechen, und sinnvoll eine Grenze zu ziehen zwischen den Aufgaben, die der Massenverkehr zu bewältigen hat und auch bewältigen kann sowie jenen, die dem Individualverkehr allein durch die nur ihm gegebenen Möglichkeiten vorbehalten bleiben müssen.

Eine Verkehrsprognose, die für die Entwicklung der Motorisierung in Wien im Jahre 1958 erstellt wurde, hat ab 1960 eine gewisse Verflachung der Zunahme der Kraftfahrzeuge angenommen; für 1965 wurde damals die Zahl der Kraftfahrzeuge auf 242.000 geschätzt. Diese Zahl wurde jedoch bereits 1962 erreicht und eine überarbeitete Prognose aus dem Jahre 1963 läßt für Wien im Jahre 1980 etwa 530.000 Kraftfahrzeuge erwarten, das heißt eine Verdoppelung gegenüber dem heutigen Stand. Es ist damit zu rechnen, daß die Sättigung mit Kraftfahrzeugen in Wien erst erreicht wird, wenn auf je drei Einwohner, also grob gesprochen auf jeden Haushalt, ein Kraftfahrzeug kommt.

Im Bundesland Wien leben auf nur einem halben Prozent der Gesamtfläche Österreichs fast 25 Prozent der Bevölkerung, etwa

42 Prozent aller Arbeitnehmer des Bundesgebietes sind hier beschäftigt; Wien ist Sitz der Bundesregierung und der obersten staatlichen Verwaltung, fast 40 Prozent aller öffentlichen Bediensteten haben hier ihren Arbeitsort.

Von der gesamten industriellen Produktion Österreichs im Wert von etwa 104 Milliarden Schilling im Jahr 1961 wurden in Wien etwa 25 Prozent erbracht. Im Güterverkehr von und nach der Bundeshauptstadt wurden im gleichen Jahr per Bahn und Schiff fast zehn Millionen Tonnen Waren befördert, deren örtlicher Umschlag nur über ein gut funktionierendes Straßennetz möglich war.

Die Bundeshauptstadt ist aber auch das kulturelle Zentrum Österreichs und dank ihrer Bedeutung und ihrer Leistungen im Kulturleben nicht nur ein Begriff für die ganze Welt, sondern auch Zielpunkt des Fremdenverkehrs. Aus all den angegebenen Funktionen erwachsen auch besondere Aufgaben auf dem Sektor des Verkehrs.

Den ersten Anspruch auf Straßen höchster Leistungsfähigkeit haben wohl zweifellos jene Gebiete, die das größte Verkehrsaufkommen aufweisen. In Wien wurden im Jahre 1959 während 24 Stunden fast sechs Millionen Fahrzeugkilometer zurückgelegt, wobei der PKW als Einheit angenommen ist.

Im gleichen Zeitraum wurden auf allen Bundesstraßen in ganz Österreich rund 15 Millionen PKW-Einheiten/Kilometer gefahren. Es wurden also auf den Wiener Straßen rund 40 Prozent aller Fahrleistungen bewältigt, die auf den Bundesstraßen im gesamten Bundesgebiet erbracht wurden, obwohl die Länge des Wiener Straßennetzes nur rund ein Fünftel des Netzes der Bundesstraßen beträgt.

Das Bundesland Wien hat keinesfalls die Absicht, die Bedeutung der Verkehrsfragen anderer Bundesländer in Abrede zu stellen, es mußte aber im Interesse seiner Bevölkerung und seiner Wirtschaft darauf dringen, daß die Verkehrsprobleme der Bundeshauptstadt eine gerechte Wertung und entsprechende Berücksichtigung fanden."

## 30.000 "Gemeindeurlauber" seit 1952

=====

Beginn der Urlaubsaktion für die Dauerbefürsorgten der Gemeinde

4. Mai (RK) Das Wohlfahrtsamt der Stadt Wien führt auch heuer wieder die Landaufenthaltsaktion für die Wiener Dauerbefürsorgten in der Zeit von Mai bis Oktober durch. Der erste Turnus fährt am kommenden Mittwoch, den 6. Mai, in die Urlaubsorte Neuhaus und Tauchen. Stadtrat Maria Jacobi und Mitglieder des Wiener Gemeinderates werden um acht Uhr auf dem Rathausplatz die ersten Gemeindeurlauber dieses Jahres persönlich verabschieden.

Diese Aktion, in deren Rahmen alte, in Dauerfürsorge stehende Wienerinnen und Wiener als Gäste der Stadt Wien auf Urlaub fahren, wurde im Jahr 1952 zum erstenmal durchgeführt. Seit damals sind bereits 30.000 Wiener Dauerbefürsorgte auf diese Weise auf Urlaub gefahren. Heuer wird der 30.000. Urlauber erwartet, und zwar beim dritten Turnus, am Mittwoch, dem 20. Mai, der ebenfalls um acht Uhr früh vom Rathausplatz abgeht.

In diesem Jahr stehen den Urlaubern wieder sechs Hotels und Pensionen in waldreicher Umgebung zur Verfügung: vier in Niederösterreich und je eines in Oberösterreich und in der Steiermark. Für Personen, die Diätverpflegung benötigen, ist die Pension "Huber" in Rastanfeld im Waldviertel vorgesehen.

Geehrte Redaktion!

Sie sind herzlich eingeladen, zur Verabschiedung sowohl des ersten als auch des dritten Turnusses mit dem 30.000. Urlauber einen Vertreter zu entsenden. Termin: Mittwoch, den 6. Mai, bzw. Mittwoch, den 20. Mai, acht Uhr, Rathausplatz.

- - -

Am Mittwoch tagen die Verwalter der Krankenanstalten der Stadt Wien  
=====

4. Mai (RK) Die Arbeitsgemeinschaft der Verwalter der Kranken- und Wohlfahrtsanstalten der Gemeinde Wien hat für Mittwoch, den 6. Mai, ihren 5. Informationstag anberaumt, der im Großen Festsaal des Allgemeinen Krankenhauses, Eingang Alser Straße 4, abgehalten wird. Nach der Begrüßung um neun Uhr wird um etwa 9.15 Uhr Baustadtrat Heller über "Wiener Bauprobleme - Wiener Spitalsbauten" sprechen. Um elf Uhr findet ein Vortrag von Gesundheitsstadtrat Dr. Clück über das Thema "Reformen im Wiener Krankenhauswesen" statt. Um 14 Uhr spricht Oberphysikatsrat Dozent Dr. Dosch über "Hospitalismus". Anschließend gibt Verwaltungsdirektor Tornar einen Bericht über die Tagung der Internationalen Krankenhausgesellschaft, die vorigen Monat in London stattgefunden hat.

Geehrte Redaktion!

Sie sind herzlich eingeladen, zu den Vorträgen des 5. Informationstages der Arbeitsgemeinschaft der Verwalter der Kranken- und Wohlfahrtsanstalten der Gemeinde Wien einen Berichterstatter zu entsenden.

- - -

Kahlenberg-Empfang für deutsche Politiker  
=====

4. Mai (RK) Gegenwärtig macht eine Gruppe deutscher Politiker Österreich einen privaten Besuch. Es sind dies die elf Bevollmächtigten der Deutschen Länder beim Bund, die trotz des privaten Charakters ihres Besuches Kontakte mit dem österreichischen Nationalrat und Bundesrat sowie mit den Landesregierungen von Wien und Niederösterreich aufnehmen wollen.

In Vertretung von Bürgermeister Jonas begrüßte Vizebürgermeister Slavik heute abend die Gäste bei einem Empfang im Restaurant auf dem Kahlenberg. Seitens der Stadt Wien war auch Stadtrat Sigmund zu dem Empfang erschienen.

- - -

Internationale Geographen-Union in Wien  
=====

4. Mai (RK) Bürgermeister Jonas gab zu Ehren der gegenwärtig in Wien tagenden Kommission für Periglaciale Geomorphologie der Internationalen Geographen-Union ein Mittagessen im Rathauskeller. In seinem Namen begrüßte Stadtrat Sigmund die Wissenschaftler, die sich aus zahlreichen westlichen und östlichen Ländern in Wien eingefunden hatten. Er überbrachte in seiner Tischrede die Grüße des Bürgermeisters, umriß die Nachkriegsschwierigkeiten der Stadtverwaltung und schilderte deren Wiederaufbauleistungen. Im Namen der Gelehrten dankte Univ.-Prof. Dylik, Polen, für die Gastfreundschaft der Stadt Wien.

In den kommenden Tagen werden die Wissenschaftler in zahlreichen Exkursionen die Landschaftsformen in der näheren und weiteren Umgebung von Wien, deren Entstehungsbedingungen und deren Bedeutung für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung studieren. Diese Führungen werden von den beiden österreichischen Fachleuten auf dem Gebiet der Periglacialforschung, Prof. Dr. K. Wiche (Universität Wien) und Prof. Dr. J. Fink (Hochschule für Bodenkultur in Wien) geleitet.

- - -

## Rinderhauptmarkt vom 4. Mai

=====

4. Mai (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 0. Neuzufuhren Inland: 111 Ochsen, 353 Stiere, 675 Kühe, 197 Kalbinnen, Summe 1.336. Gesamtauftrieb: dasselbe. Verkauft wurde alles.

Preise: Ochsen 12.40 bis 14.60 S, extrem 14.80 bis 15 S, Stiere 12.40 bis 14.50 S, extrem 14.70 bis 15.10 S, Kühe 10 bis 12 S, extrem 12.10 bis 12.50 S, Kalbinnen 12 bis 14 S; Beinlvieh Kühe 8 bis 10 S, Ochsen und Kalbinnen 9.50 bis 11.80 S.

Der Durchschnittspreis erhöhte sich bei Ochsen um fünf Groschen, bei Stieren um 20 Groschen, bei Kühen um 31 Groschen und bei Kalbinnen um 44 Groschen je Kilogramm. Er beträgt für Ochsen 12.99 S, Stiere 13.40 S, Kühe 10.56 S, Kalbinnen 12.55 S. Beinlvieh verteuerte sich um 30 Groschen je Kilogramm.

In der Zeit vom 25. April bis 1. Mai wurden 259 Rinder außer Markt bezogen.

- - -