

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, 16. Juli 1956

Blatt 1433

Bürgermeister Jonas über seine Englandreise

=====

16. Juli (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 15. Juli, über die Eindrücke von seiner Englandreise, bei der er London, Glasgow, Edinburgh und Manchester besuchte. Der Bürgermeister führte aus:

"Um es gleich vorwegzunehmen: In allen Städten würden mir, wie ich nicht anders erwartete, die Wohnungs- und Verkehrsprobleme als die dringendsten Aufgaben genannt. Genau so wie bei uns stehen die Gemeindeverwaltungen in England vor der großen Aufgabe, die kriegszerstörten Wohnungen wieder aufzubauen und die abbruchreifen alten Wohnviertel durch moderne zu ersetzen. In England wird der Wohnungsbau von einem eigenen Ministerium zentral gelenkt und betreut. In diesem Ministerium hatte ich mit Unterstaatssekretär Dobbie und seinen Mitarbeitern eine sehr eingehende Aussprache, bei der ich wertvolle Mitteilungen erhielt. Die Angaben, die ich nachstehend bringe, beziehen sich aber nach dem Wirkungskreis dieses Ministeriums nur auf England und Wales, da für Schottland eine gesonderte verfassungsmäßige Regelung besteht. In den letzten Jahren wurden in England und Wales jährlich 300.000 bis 350.000 Wohnungen gebaut. Für die kommenden Jahre ist die Erbauung von weiteren 750.000 Wohnungen notwendig, um den derzeitigen Wohnungsmangel zu beseitigen. Für die Sanierung der Städte in England und Wales ist zusätzlich die jährliche Erbauung von 60.000 bis 70.000 Wohnungen, insgesamt 800.000 Wohnungen vorgesehen, wobei man sich aber im klaren ist, daß damit die Sanierungsaufgaben nicht erfüllt sind, sondern auch später weitergebaut werden muß.

./.

Die Gemeinden erhalten für ihre Wohnbauaufgaben geringe Zuschüsse vom Staat, aber langfristige Kredite bis 60 Jahre zu einem Zinssatz von fünf Prozent. Die Mietzinse in den Gemeindefwohnungen sind höher als bei uns, aber nicht hoch genug, um Kredite und Zinsen zurückzahlen zu können, deshalb müssen die Gemeinden und der Staat weitere Zuschüsse leisten.

In Glasgow lernte ich ein hochaktuelles Assanierungsproblem kennen. Der Stadtteil Hutcheson Town ist am dichtesten bevölkert. Er ist vor ungefähr 70, 80 Jahren nach einem Reißbrettschema gebaut worden. Vermutlich hat damals die Bodenspekulation, ähnlich wie bei uns, zu einer unerhörten Ausnützung der Baufläche geführt, weshalb die Wohnungen in diesem Stadtteil den heutigen Bedürfnissen schon lange nicht mehr genügen. Die Stadtväter von Glasgow haben sich deshalb entschlossen, fast den ganzen Stadtteil schrittweise abzureißen, einen Teil der 26.000 Bewohner in den Siedlungen am Rande der Stadt unterzubringen und im neu-aufgebauten Stadtteil nur mehr Wohnungen für 10.000 Menschen vorzusehen. Es ist dies ein großer und kühner Plan, aber ich habe mich selbst überzeugen können, daß zwei große Häuserblöcke bereits verschwunden waren und der Grund schon vorbereitet wird für die neuen Bauten. An der Peripherie von Glasgow konnte ich dann einen neuen Stadtteil besuchen, in dem 8.000 Wohnungen entstehen, von denen die meisten schon fertig und bewohnt sind.

Allerdings haben es die Stadtverwaltungen in England und Schottland in einer wichtigen Beziehung viel leichter als die österreichischen Städte. Dort bestehen nämlich drei moderne Bodenbeschaffungsgesetze aus den Jahren 1936, 1946 und 1947, sodaß die öffentliche Hand viel rascher in den Besitz des notwendigen Baugrundes gelangen kann. Wenn die Gemeindeverwaltung für die Erbauung von Wohnungen, Spitalern, Schulen, Sportplätzen und anderen öffentlichen Einrichtungen einen Baugrund benötigt, so versucht sie zuerst mit dem privaten Eigentümer einen Kauf abzuschließen. Wenn der Eigentümer sich weigert, kann die Gemeinde ein öffentliches Verfahren einleiten, in dem dann das Ministerium entscheidet, ob dem Verlangen der Gemeinde stattgegeben wird und der private Besitzer seinen Grund zu einem von der Behörde festgesetzten Preis abgeben muß. Wie mir versichert wurde, dauert

ein solches Verfahren ungefähr nur sechs Monate und wird in tausenden von Fällen angewendet.

Diese erleichterte Art der Bodenbeschaffung ist noch aus einem anderen Grunde notwendig. Man ist drüben der Meinung, daß die großen Städte nicht mehr weiterwachsen sollen. Die Vermehrung der Bevölkerung und der Zuzug in die Stadt sollen abgefangen werden durch die Errichtung von Tochterstädten, oder wie der Fachmann sagt, von "Satellitenstädten". Diese Städte stellt man sich in einer Größe für 50.000 bis 60.000 Einwohner vor, mit allen notwendigen Einrichtungen für die Bevölkerung und mit recht günstigen Verkehrsverbindungen in die großen Betriebe und Anstalten der Mutterstadt. Aber ohne modernes Bodenbeschaffungsgesetz wäre die Errichtung von solchen Satellitenstädten überhaupt nicht möglich.

In den neuerrichteten Wohngebieten der Städte baut man verhältnismäßig selten so große Miethäuser, wie sie bei uns vielfach üblich sind. Viel häufiger baut man zweigeschossige Häuser, in denen jede Familie ihren gesonderten Zugang hat. Sehr oft ist für jede Familie ein kleiner Vorgarten oder ein Garten an der Innenseite des Hauses vorgesehen. Für solche Wohnanlagen ist der Bodenbedarf natürlich wesentlich größer, ungefähr so wie in unseren sogenannten Siedlungsanlagen. Ich sah auch ein großes vielgeschossiges Wohnhaus, in dem nur alleinstehende meist berufstätige Frauen wohnen. Die Wohnungen sind ungefähr in der Art wie die sogenannten Einzelräume in den Wiener Gemeindehäusern und in der Größe von 30 Quadratmetern. Die Miete beträgt zwei Pfund pro Monat. Außerdem ist der gleiche Betrag für Heizung, Wasser, Gas und Beleuchtung als Pauschale zu bezahlen. Vier englische Pfund sind nach dem jetzigen Kurs 280 österreichische Schilling. Ich besuchte auch eine große Wohnhausanlage mit mehrgeschossigen Häusern, in der nur 4-Zimmer-Wohnungen enthalten waren. Wir würden eine solche Wohnung als 2-Zimmer, 2-Kabinett-Wohnung bezeichnen. Der Mietzins beträgt dort pro Woche zweieinhalb Pfund inklusive Heizung, aber ausschließlich Wasser, Gas und Licht. Zweieinhalb Pfund entsprechen 175 österreichischen Schillingen, aber das ist nur ein zahlenmäßiger Vergleich, der nicht alles besagt, da die Lohn- und Preisverhältnisse von den unseren verschieden sind.

Ich besichtigte auch Wohnhausanlagen für alte Leute. Sie werden für Ehepaare und alleinstehende Personen nach den gleichen Grundsätzen gebaut wie wir sie in Wien schon seit einigen Jahren herstellen. Auch in den englischen Städten ist man bestrebt, die alten Mitbürger nicht mehr in geschlossenen Altersheimen unterzubringen, sondern in kleineren Wohnhäusern mitten in bevorzugten Wohngebieten.

Zu meiner Überraschung mußte ich in allen von mir besuchten Städten feststellen, daß dort die verantwortlichen Gemeindefunktionäre über das Wohnbauprogramm der Wiener Gemeindeverwaltung verhältnismäßig gut informiert sind und mit wirklicher Anerkennung von den Wohnhausbauten der Gemeinde Wien in der Ersten Republik sprachen. Als ich ihnen dann mitteilte, daß wir auch in der Zweiten Republik das soziale Wohnbauprogramm in Wien fortsetzen, waren sie von dieser Mitteilung angenehm überrascht.

Und nun möchte ich doch einiges auch über die Verkehrsschwierigkeiten berichten. Es ist mir sofort sehr angenehm aufgefallen, daß in den englischen Städten sowohl die Autofahrer als auch die Fußgänger wesentlich ruhiger und disziplinierter sind als in Wien. Ich verteidige zwar die Wiener überall, aber in diesem Punkte muß ich doch die Engländer mehr loben als die Wiener. Ich habe in Wien noch nie erlebt, daß bei einer Straßenbahn- oder bei einer Autobushaltestelle die Fahrgäste in Zweierreihen angeordnet sind, um auf ihren Wagen zu warten. In England ist es eine Selbstverständlichkeit. Dort stößt niemand, dort schwindelt sich niemand vor, sondern jeder stellt sich geduldig hinten an, und merkwürdigerweise geht mit dieser Art alles rascher und reibungsloser.

In London gibt es keine Straßenbahn, sondern nur stockhohe Autobusse als öffentliche Verkehrsmittel, dafür aber ein ausgedehntes Netz der Untergrundbahn, an dem die Londoner Stadtverwaltung seit dem Jahre 1890 baut, und wahrscheinlich noch nicht fertig ist. Obwohl also keine Straßenbahn fährt, ist der Straßenverkehr trotzdem dichter als bei uns und erfordert von allen viel Geduld und Disziplin. Die Straßenübergänge für Fußgänger sind sehr deutlich mit großen gelben Kugellampen gekennzeichnet, und mir wurde versichert, daß sie von den Autofahrern respektiert werden.

Ich bin überzeugt, daß wir mit der Zeit zu einer ebenso verständnisvollen Haltung der Wiener Bevölkerung kommen werden, da sonst der Verkehr zu einem Chaos führen würde. In allen anderen Städten sah ich Straßenbahn und Autobusse, beide zweistöckig.

Die größten Verkehrsschwierigkeiten in allen besuchten Städten bestehen darin, daß für die Autos zuwenig Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Ich fuhr mit meinen Gastgebern einmal eine Viertelstunde um einen Häuserblock herum, bis wir eine Parkmöglichkeit fanden. In vielen Straßen sah ich Parkometer, durch die die Parkzeit beschränkt wird und oft sah ich auch einseitiges Parkverbot. Ich bin überzeugt, daß wir in Wien ebenfalls solche Maßnahmen ergreifen müssen, damit die Dauerparker nicht den Verkehr lahmlegen.

Im großen und ganzen konnte ich in allen besuchten Städten feststellen, daß ihre Probleme der gleichen Art sind wie die unseren, wenn sie auch manchenmal in der Größe unterschiedlich sind. Ich empfand es zwar nicht als Entschuldigung für Wien, aber immerhin als einen Trost für uns, daß das große und zweifellos reichere England auch schwer zu kämpfen hat, um mit seinen Sorgen, vor allem mit den Wohnungs- und Verkehrsproblemen, fertig zu werden.

Während meines zehntägigen Aufenthaltes in England und Schottland bin ich mit hunderten Menschen aller Bevölkerungskreise in Berührung gekommen. Ich muß sagen, daß ich sehr freudig überrascht war, überall und bei allen diesen Menschen eine große Freundschaft und viel Sympathie für Österreich und im besonderen für Wien vorzufinden. Diese aufrichtige Freundschaft des englischen Volkes ist für uns außerordentlich wertvoll. Deshalb haben wir allen Grund, sie auch von unserer Seite zu fördern und zu stärken.

Counterpart-Mittel auch für Wien

Im vergangenen Jahr habe ich nach Abschluß des Staatsvertrages in der Sitzung des Wiener Gemeinderates am 26. Mai über die künftigen Aufgaben der Gemeinde Wien gesprochen und unter anderem folgende Forderung im Interesse Wiens erhoben: "Die besonderen Verhältnisse während des Besatzungsregimes haben

es mit sich gebracht, daß Wien nicht in vollem Umfang am allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung teilnehmen konnte, Wir dürfen daher mit vollem Recht erwarten, daß wir nach Abschluß des Staatsvertrages die Möglichkeit erhalten, den Rückstand der vergangenen Jahre aufzuholen. Wir glauben daher, daß die Wiener Wirtschaft bei der Zuteilung von ERP-Krediten auf besondere Rücksichtnahme rechnen darf." Seitdem ist mehr als ein Jahr verflossen, die Richtigkeit meiner Forderung hat sich bestätigt, aber leider hat uns die Rede des Bundeskanzlers vom vergangenen Sonntag wieder um eine Hoffnung ärmer gemacht. Er hat berichtet, daß die zur Verfügung stehenden Beträge in der Höhe von mehr als einer Milliarde Schilling vor allem der früheren russischen Besatzungszone zukommen sollen, wobei er aber nur das nördliche Oberösterreich, Burgenland und Niederösterreich nannte. Im Interesse der Bundeshauptstadt Wien und ihrer gesamten Wirtschaft erneuere ich meinen Appell an die Bundesregierung, die zur Verfügung stehenden Counterpart-Mittel auch der Wiener Wirtschaft zukommen zu lassen, da gerade sie durch Bombenkrieg und Besatzung besonders schwere Verluste erlitten hat."

- - -

32.000 Badegäste am Sonntag

=====

16. Juli (RK) Trotz dem am Morgen nicht sehr vorheißungsvollen Wetter und trotz dem starken Wind ist die städtische Bäderverwaltung mit dem gestrigen Badesonntag ganz zufrieden. Bis 10 Uhr vormittag waren allerdings nur die Stammgäste in den Bädern zu finden. Erst zu Mittag setzte ein stärkerer Zustrom ein, sodaß die Bilanz am Abend 32.000 Besucher ergab. Allein im Gänsehäufel badeten 15.000 Menschen, im Kongreßbad wurden 3.000 Badegäste gezählt, im OttakringerBad 2.500 und im Krapfenwaldlbad 2.000. Es kam zu keinem Badeunfall.

- - -

Wiener Sommerprogramm 1956
 =====

Mittwoch, 18. Juli:

Theater:

Volkstheater: Peter Blackmore: "Miranda"

Theater in der Josefstadt: Gilbert, Sauvajon und Wendt:
 "Politik und Liebe"

Raimundtheater: "Paris bei Nacht" -- (Gastspiel der weltberühmten
 Revue "Lido"-Paris)

Musik:

20 Uhr Arkadenhof, Neues Rathaus: Orchesterkonzert.

G.B. Sammartini: Sinfonia

Joseph Haydn: Nocturno

Walter Andress: Kleine Suite für Streicher

P.I. Tschaikowskij: Serenade op.48 für Streichorchester

Es spielt das Kammerorchester der Wiener Konzerthaus-
 gesellschaft, Dirigent Kurt Tenner.

16.30 bis 19.30 Uhr und 20 bis 22.30 Uhr: Wiener Musik im Kursalon,
 Stadtpark: Salmorchester unter der Leitung von Kapell-
 meister Josef Weihovsky.

Ausstellungen:

"Querschnitt 1956", Wiener Secession, 1, Friedrichstraße 12,
 9 bis 17 Uhr.

"F.A. Maulbertsch und die österreichische Barockkunst im Jahr-
 hundert Mozarts", Albertina, 1, Augustinerstraße 1,
 10 bis 18 Uhr.

"Wiener Malerei und Sonderschau Oskar Kokoschka", Historisches
 Museum der Stadt Wien, 1, Neues Rathaus, 9 bis 16 Uhr.

"Römische Ruinenstätte", 1, Hoher Markt 3, 15 bis 19 Uhr.

"Uhrenmuseum", 1, Schulhof 2, 10 Uhr.

16. Juli 1956

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1440

"Schubert Museum", 9, Nußdorfer Straße 54, 9 bis 16 Uhr.

"Schuberts Sterbezimmer", 4, Kettenbrückengasse 6, 9 bis 16 Uhr.

"Haydn-Museum", 6, Haydngasse 19, 9 bis 16 Uhr.

"Mozart-Erinnerungsraum", 1, Domgasse 5, 9 bis 16 Uhr.

"Beethoven-Erinnerungsraum", 1., Mölker Bastei 8, 9 bis 16 Uhr.

"Stifter-Museum", 1, Mölker Bastei 8, 9 bis 16 Uhr.

"Weltliche und Geistliche Schatzkammer", Hofburg, Schweizerhof, Säulenstiege, 9.30 bis 15 Uhr.

"Kunsthistorisches Museum", 1, Maria Theresien-Platz, 10 bis 13 Uhr.

"Österreichisches Museum für Völkerkunde", 1, Neue Burg, Heldenplatz, 10 bis 13 Uhr.

Naturhistorisches Museum, 1, Maria Theresien-Platz, 9 bis 13 Uhr.

Waffensammlung - Sammlung alter Musikinstrumente, Museum österreichischer Kultur, 1, Neue Burg, Heldenplatz, 10 bis 13 Uhr.

Niederösterreichisches Landesmuseum, 1, Herrngasse 9, 9 bis 17 Uhr.

"Europäisches und asiatisches Kunstgewerbe", 1, Stubenring 5, Österreichisches Museum für angewandte Kunst, 9 bis 16 Uhr.

"Mozart - Werk und Zeit", 1, Josefsplatz 1, Österreichische Nationalbibliothek, Prunksaal, 10 bis 18 Uhr.

"Plastiken im Stadtpark" - Freilichtausstellung, 3, Stadtpark, Wientalpromenade.

"Heeresgeschichtliches Museum", Arsenal, 10 bis 17 Uhr.

"Museum mittelalterlicher österreichischer Kunst",
"Österreichisches Barockmuseum", 3, Rennweg 4 und 4a
Österreichische Galerie, Unteres Belvedere, 10 bis 16 Uhr.

"Österreichische Galerie des 19. und 20. Jahrhunderts",
3, Prinz Eugen-Straße 27, Oberes Belvedere, 10 bis 16 Uhr.

"Johann Peter Krafft - 1780 bis 1856", 3, Prinz Eugen-Straße 27, Österreichische Galerie, Oberes Belvedere, 10 bis 16 Uhr.

"Wagenburg", 13, Schloß Schönbrunn, 10 bis 17 Uhr.

Technisches Museum, 14, Mariahilfer Straße 212, 9 bis 13 Uhr.

Jugendliche aus Luxemburg im Wiener Rathaus
=====

16. Juli (RK) Eine Gruppe von Jugendlichen aus Düdelingen, einer Industriestadt mit 14.000 Einwohner. im südlichen Luxemburg, ist zu einem einwöchigen Aufenthalt in Wien eingetroffen. Die jungen Leute besuchten heute vormittag das Wiener Rathaus, wo sie im Roten Salon von Stadtrat Afritsch empfangen wurden. Der Stadtrat begrüßte die Jugendlichen, die ihm von Gemeinderat a.D. Albrecht vorgestellt wurden. Der Stadtrat sagte, man freue sich in Wien immer, wenn Gäste aus dem Ausland hierher kommen, besonders aber, wenn es junge Menschen sind, die die österreichische Bundeshauptstadt kennenlernen wollen.

Im Anschluß an den Empfang besichtigten die Luxemburger das Wiener Rathaus. Zur Erinnerung an ihren Aufenthalt erhielten sie Wiener Bilderalben.

- - -

Ab 30. September: Südbahn elektrisch!
====="Polsterungsprogramm" der Bundesbahnen macht gute Fortschritte

16. Juli (RK) Heute vormittag fand im Stadtsenatssitzungssaal des Wiener Rathauses auf Einladung des Wiener Magistrats die alljährliche Besprechung der Vertreter von Interessentengruppen und der Presse mit der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen statt. Auf der Tagesordnung stand die Diskussion über den Winterfahrplan 1956/57.

Die Konferenz wurde durch Vizebürgermeister Honay eröffnet und geleitet. Er teilte mit, daß die Fahrplanbesprechung in der Form, wie sie bisher zweimal jährlich in Wien durchgeführt wurde, heuer zum letzten Mal stattfindet. An Stelle des geteilten Sommer- und Winterfahrplanes wird bereits im kommenden Jahr ein Jahresfahrplan treten, der vor seinem Inkrafttreten abwechselnd in den Bundesländern besprochen werden wird. Die erste Besprechung des Jahresfahrplanes, in dem die Abweichungen für die

Wintermonate vermerkt werden, findet im kommenden Jahr in Vorarlberg statt.

Der Betriebsdirektor der Österreichischen Bundesbahnen, Hofrat Dr. Kepnik, verwies dann auf die wesentlichen Grundzüge des Winterfahrplanes. Er wird vom 30. September 1956 bis 1. Juni 1957 Gültigkeit haben. Er beginnt also um eine Woche früher und wird um eine Woche länger dauern. Durch diese Verlängerung des Winterfahrplanes werden mehrere Millionen Schilling erspart, die zu Verbesserungen des Sommergeverkehrs herangezogen werden können. Der Sprecher der Bundesbahnen beschäftigte sich mit einer Reihe von Verkehrsverbesserungen, die in den vergangenen Wochen durchgeführt werden konnten. Der sprunghaft steigende Fremdenverkehr in Österreich erzwang viele Zugteilungen. Internationale Züge müssen in zwei, meist aber auch in drei Teilen durch Österreich geführt werden. In den letzten 14 Tagen, am häufigsten zum Wochenende, wurden nicht weniger als 25 große Züge geteilt, was im Hinblick auf die prekäre Wagenlage nicht ohne Schwierigkeiten vor sich ging.

Als bedeutendstes Ereignis im Winterfahrplan bezeichnete Hofrat Dr. Kepnik die Aufnahme des elektrifizierten Betriebes auf zwei Strecken der Südbahn, nämlich von Wien nach Gloggnitz und von Sankt Veit an der Glan bis Villach. Die Fahrzeit Wien - Gloggnitz in Bergrichtung wird durch diese Umstellung um 20 Minuten verkürzt. Als eine weitere Neuerung kündigte er Liegewagen in zwei Nachtschnellzügen, und zwar Wien - Stuttgart und Wien - Frankfurt an. Den Fahrgästen werden 72 Liegeplätze zur Verfügung stehen. Ähnlich wie bei den Schlafwagen wird die Österreichische Bundesbahn bemüht sein, auch für die Benutzer der Liegewagen die Zoll- und Paßkontrolle möglichst bequem zu machen. Die Fernzüge werden in den kommenden Wintermonaten fast im gleichen Ausmaß geführt wie bisher. Der Orient-Express wird einen Kurswagen mit Verbindung nach Gastein auch im Winter behalten.

Die Wagen der ehemaligen dritten Klasse bei internationalen Zügen sind schon gepolstert, ebenso bei den Eilzügen. Das Polsterungsprogramm, wie Hofrat Dr. Kepnik mitteilte, wird konsequent durchgeführt und macht rasche Fortschritte. Monatlich werden vier bis fünf gepolsterte vierachsige Waggons in den

Verkehr gestellt.

Auch im Wiener Lokalverkehr ist es gelungen, weitere Verbesserungen durchzusetzen. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung können Triebwagen für Nebenstrecken freigestellt werden, womit nach und nach einigen speziellen Wünschen im Wiener Nahverkehr entsprochen werden kann.

- - -

Rundfahrt "Neues Wien"

=====

16. Juli (RK) Mittwoch, 18. Juli, Route III mit Besichtigung des Karl Marx-Hofes, der Heimstätte für alte Menschen in der Grinzinger Allee sowie verschiedener Park- und Wohnhausanlagen im 16., 17., 18. und 19. Bezirk.

Abfahrt vom Neuen Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 14 Uhr.

- - -

Entfallende Sprechstunden

=====

16. Juli (RK) An den Donnerstagen, 19. und 26. Juli und 2. August entfallen die Sprechstunden beim Amtsführenden Stadtrat für Wirtschaftsangelegenheiten Bauer.

- - -