

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, 9. Februar 1959

Blatt 222

Probleme des Straßenverkehrs

=====

9. Februar (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jones Sonntag, den 8. Februar über Probleme des Straßenverkehrs.

Der Bürgermeister führte aus: "Während der vergangenen fünf Wochen konnte ich in meiner stillen Krankenstube die öffentliche Diskussion über die aktuellen Verkehrsprobleme in aller Ruhe verfolgen. Jeden Tag haben die Zeitungen und der Rundfunk zu dem neuen Parkverbot in den Schienenstraßen Stellung genommen und das Für und Wider besprochen. Ich freue mich, daß diese öffentliche Diskussion, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, sehr ruhig und sachlich war. Und das ist gut so! Ich möchte noch einmal feststellen, daß sowohl die Bundespolizeidirektion Wien als auch die Stadtverwaltung sich bei dem Versuch, die Verkehrsschwierigkeiten zu mildern, nur von objektiven Gesichtspunkten leiten lassen. Allerdings wissen die Behörden und die übrigen interessierten Institutionen sehr genau, daß es für die Verkehrsschwierigkeiten keine ideale Lösung gibt, die jeden befriedigt und niemanden benachteiligt.

Bei den Überlegungen, die sich mit der Erleichterung des städtischen Verkehrs beschäftigen, muß von den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer ausgegangen werden; das sind in erster Linie die Fußgänger, dann die öffentlichen und die privaten Fahrzeuge. Da der Fußgänger der schwächste und gefährdetste Verkehrsteilnehmer ist, hat er Anspruch auf besonderen Schutz. Weil die öffentlichen Verkehrsmittel ungefähr 90 Prozent des städtischen Personenverkehrs bewältigen, und zwar fast 500 Millionen Passagiere im Jahr, kann man ihnen das Recht auf bevorzugte Behandlung im Straßenverkehr

./.

nicht abstreiten. Der private Verkehr, das sind vor allem Personenautos und Lastkraftwagen, hat eine wirtschaftliche Bedeutung, die noch lange nicht ihre höchste Stufe erreicht hat. Unsere Wirtschaft produziert jetzt mindestens doppelt so viel wie vor 20 Jahren und deshalb verdoppelt sich zwangsläufig das Volumen der Transportgüter, also der Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigprodukte, und ebenso zwangsläufig muß sich die Zahl der motorisierten Transportmittel erhöhen. Alle diese Erscheinungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß der Straßenverkehr eine früher nie gekannte Intensität erreicht hat und dadurch auch eine früher nie bestandene Gefahr bedeutet.

Die Verkehrsprobleme können nur dann halbwegs gemeistert werden, wenn auf den Straßen von allen Verkehrsteilnehmern eine möglichst hohe Disziplin gewahrt wird. Weil die Motorisierung noch weiter ansteigen wird, müssen wir uns mit dem Gedanken befreunden, daß noch zusätzliche behördliche Regelungen notwendig sein werden. In dieser Hinsicht können wir uns am leichtesten orientieren, wenn wir die Verhältnisse in anderen Großstädten betrachten, in denen der Motorisierungsgrad schon höher ist als bei uns. In diesen Städten können wir die Wiener Verkehrszukunft schon heute studieren und feststellen, was uns noch bevorsteht. Einige Einrichtungen haben sich in Wien bereits eingelebt, andere stehen uns noch bevor. Über die Zweckmäßigkeit von Einbahnstraßen zum Beispiel besteht kein Zweifel mehr. Straßenkreuzungen und Plätze, die für den Kreisverkehr umgebaut wurden, werden von den Verkehrsteilnehmern wärmstens begrüßt. Fußgänger-tunnels und Straßenunterführungen sind zwar teure aber besonders wirksame Lösungen zur Überwindung von Verkehrsschwierigkeiten. Die Einführung von Fußgängerbereichen in den inneren Bezirken, die Parkzeitbeschränkungen durch Parkometer und Parkuhren werden jetzt bei uns in der Öffentlichkeit diskutiert, ihre Verwirklichung kann nicht mehr lange verzögert werden. Wesentlich schwieriger ist die Erbauung von Parkflächen und Parkgaragen, weil damit ein enormer Kapitalbedarf verbunden ist. Sie sehen schon aus dieser unvollständigen Aufzählung, daß die Lösungen auf zweierlei Art anzustreben sind, und zwar mit Maßnahmen der besseren Verkehrsorganisation und mit technischen Maßnahmen.

Die Stadtverwaltung steht der Verkehrsentwicklung nicht untätig gegenüber. Seit Jahren werden in energischer und großzügiger Weise umfangreiche Verkehrsbauten durchgeführt, die allerdings auch die unangenehme Nebenerscheinung haben, daß sie außerordentlich viel Geld kosten. Jedes Jahre werden bis zu 150 Millionen Schilling für diese Zwecke aufgewendet. Aus der Fülle der durchgeführten großen Verkehrsbauten nenne ich nur den Aspernplatz, den Friedrich Engelsplatz, den Praterstern, den Straßentunnel am Matzleinsdorfer Platz, den Julius Tandler-Platz, die Opernpassage mit allen umliegenden Straßenzügen, den Umbau der Gürtelstraße und seine Ausgestaltung als Einbahn, den Urban Loritz-Platz mit allen rund um die Stadthalle liegenden Verkehrsflächen; die Ringturm-Kreuzung, den großzügigen Umbau der Wagramer Straße und der Lasallestraße. Gegenwärtig wird der Südtiroler Platz vollständig umgebaut und stellt damit eine der modernsten Verkehrslösungen dar. Wenn keine Schwierigkeiten auftreten, wird heuer schon mit dem Umbau der Schottentor-Kreuzung begonnen, die zu den neuralgischen Verkehrspunkten unserer Stadt zählt. Hand in Hand damit wird die Beleuchtung der Straßen, die für die Flüssigkeit des Verkehrs viel wichtiger ist als manche annehmen, planmäßig verstärkt. Ebenso wird die Ausstattung der Straßenkreuzungen mit optischen Verkehrssignalen dauernd fortgesetzt.

Die genannten organisatorischen und technischen Maßnahmen werden allseits gutgeheißen. Sie tragen dazu bei, den ständig wachsenden Verkehrsstrom auf den Straßen flüssig zu halten, wobei ich allerdings zugebe, daß manche notwendigen Lösungen nicht durchgeführt werden können, weil die Struktur der eng verbauten Innenbezirke leider keine großen Verkehrsbauten zuläßt. Viel schwieriger noch sind jene Aufgaben zu lösen, die mit dem ruhenden Verkehr zusammenhängen, also mit den parkenden Autos. Auch hier muß man feststellen, daß sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen anzuwenden sind. Tatsache ist, daß wir in einigen Teilen Wiens zu wenig Parkraum haben, wenn jeder Autobesitzer den Wagen vor seinem Haustor stehen lassen will. In dem Augenblick aber, in dem man sich zu einer vernünftigen Regelung des Parkens entschließt, verliert das Problem viel von seinen Schwierigkeiten. Allerdings wird man in jenen Teilen der Stadt, in denen sich das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben konzentriert, mit den bisherigen Maßnahmen

nicht auskommen. Lassen Sie mich hier eine grundsätzliche Erfahrung sagen, die man bisher in allen Großstädten gemacht hat, und die auch für Wien gelten wird. Alle organisatorischen, aber besonders alle technischen Verkehrsverbesserungen durch Schaffung breiterer Straßen, größerer Plätze, Unterführungen und Hochstraßen, bringen es mit sich, daß der Verkehr binnen kurzer Zeit sich steigert, und die neuen besseren Verkehrsmöglichkeiten sehr rasch voll ausgenützt werden. Die Verkehrsschwierigkeiten sind also bald wieder die gleichen wie vorher, das heißt, trotz Durchführung kostspieliger Verkehrsbauten sind sie nicht besser geworden, sondern eher schlechter. Ich will damit beileibe nicht sagen, daß es also vernünftiger wäre, keine Verkehrsbauten mehr durchzuführen und auf diese Art viele hunderte Millionen Schilling zu ersparen. Ich will damit aber sagen, daß alle noch so kostspieligen und umfangreichen Verkehrsbauten den ständig steigenden Ansprüchen nicht gerecht werden können. Vor allem muß man jenen, die nur an die Bedürfnisse des Autos denken, doch vor Augen halten, daß eine Stadt nicht nur aus Straßen und Parkplätzen bestehen kann, sondern daß auch Wohnhäuser und Fabriken, Büros und Geschäftslokale, Spitäler und Schulen, Bäder und Gärten und eine Reihe anderer Einrichtungen dazugehören, die nun einmal für das Zusammenleben einer Millionenbevölkerung notwendig sind.

Grundsätzlich ist es wohl Aufgabe der Stadtverwaltung, Straßen und andere Verkehrsflächen der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Sie haben aber in erster Linie dem rollenden Verkehr zu dienen. Je ungestörter der rollende Verkehr ist, umso größer die Leistungsfähigkeit der Straßen. Parkende Autos hemmen den rollenden Verkehr, sind Verkehrshindernisse und setzen die Leistungsfähigkeit der Straßen herab. Für manchen unter uns mag es eine neuartige und auffallende Feststellung sein, daß die öffentlichen Verkehrsmittel, wie Straßenbahn und Autobus, nie ein Verkehrshindernis sind, weil sie dauernd in Bewegung sind. Die wirklichen Parkbedürfnisse entstehen durch den privaten und individuellen Verkehr. Daraus hat die moderne Gesetzgebung eine durchaus logische Folgerung gezogen. Das neue Garagengesetz, das der Wiener Landtag im Jahre 1957 beschlossen hat, schreibt deshalb vor, daß jeder, der Verkehr verursacht oder anzieht, die entsprechenden Parkflächen hierfür zu schaffen hat. Es müssen also die Erbauer von Betrieben oder Bürohäusern, von Theatern

oder Wohnhäusern, von Sportanlagen oder Hotels, von Krankenhäusern oder Kleingartenanlagen, von Amtsgebäuden oder Geschäftshäusern, nach einem durch Verordnung der Wiener Landesregierung festgelegten Schlüssel die notwendigen Parkflächen auf eigene Kosten schaffen. Das ist eine sehr wichtige und folgenschwere Entscheidung des Gesetzgebers.

Seit Jahren bemüht sich die Stadtverwaltung mit allen Kräften, durch organisatorische und technische Maßnahmen die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Sie hat dafür nicht immer Verständnis und Anerkennung gefunden. Manche Maßnahmen wurden von anderer Seite in allzu enger und kleinlicher Stellungnahme in Mißkredit gebracht. Sicher waren hie und da auch Mißverständnisse vorhanden und manchmal mag auch der große Überblick gefehlt haben. Ich freue mich deshalb, daß mit der Diskussion um das neue Parkverbot auf Schienenstraßen die öffentliche Meinung wesentlich aufgelockert wurde und weite Kreise der Bevölkerung an der Gestaltung der Wiener Verkehrsverhältnisse regen Anteil nehmen. Ich bin überzeugt, daß dadurch das Verständnis für die in Zukunft noch notwendigen großzügigen und einschneidenden Maßnahmen immer stärker wird. Die organisatorischen Maßnahmen verlangen eine starke Disziplin aller Verkehrsteilnehmer, damit der Verkehr nicht erstickt; sie verlangen aber auch eine bedingungslose Rücksichtnahme auf den lieben Nächsten, damit die Straße nicht noch mehr zum Schlechtfeld wird. Die technischen Maßnahmen wieder kosten unwahrscheinlich viel Geld. Sie können nur nach Maßgabe der vorhandenen finanziellen Mittel durchgeführt werden. Außerdem müssen sie zeitlich und örtlich so koordiniert werden, daß während der Bauzeit kein Verkehrssalat in den umgebenden Straßenzügen entsteht.

Das seit 1. Jänner gültige Parkverbot auf Schienenstraßen hat in der Öffentlichkeit eine sehr verständige Beurteilung gefunden. Diese Straßen dienen jetzt ausschließlich dem rollenden Verkehr und deshalb wird allseits bestätigt, daß dadurch die Leistungsfähigkeit der Straßen stark zugenommen hat. Aus diesen Gründen wird in der Öffentlichkeit vorgeschlagen, das Parkverbot in Schienenstraßen möge nicht mit 15. März befristet bleiben, sondern das ganze Jahr über gelten. Der Magistrat wird deshalb zeitgerecht mit den anderen zuständigen Behörden und interessierten

Institutionen darüber beraten, ob es zu einer dauernden Einrichtung werden soll.

Natürlich hat eine so einschneidende Maßnahme, wie es das Parkverbot in Schienenstraßen ist, auch manche Härte mit sich gebracht. Darüber sind dem Magistrat aus verschiedenen Kreisen Beschwerden zugekommen, mit denen Ausnahmen für bestimmte Berufs- und Geschäftskreise begründet wurden. Nun liegt es auf der Hand, daß das Parkverbot als eine allgemein geltende Maßnahme nur dann seinen Zweck erfüllt, wenn es für alle Autofahrer ohne Ausnahme gilt. Sobald aber Ausnahmen zugelassen werden, ist das Parkverbot durchlöchert und niemand ist dann in der Lage, zu kontrollieren, ob die Ausnahme mit Recht oder zu Unrecht in Anspruch genommen wurde. Damit wäre der alte Zustand der verstopften Straßen wieder hergestellt. Die Gemeindeverwaltung wird deshalb die eingelangten Beschwerden und Ersuchen um Ausnahmegewilligungen sehr gründlich prüfen.

Es ist ganz klar, daß in besonderen Fällen eine Ausnahme vom Parkverbot besteht. Das Straßenpolizeigesetz sieht solche Ausnahmen für Fahrzeuge der Feuerwehr sowie für Dienstfahrzeuge des öffentlichen Sicherheits- und Hilfsdienstes und des Krankentransport- und Rettungsdienstes für den Fall vor, daß Gefahr im Verzug ist oder daß öffentliche Interessen die Ausnahmen erfordern. Aus Ärztekreisen wurde darauf hingewiesen, daß bei dringenden ärztlichen Visiten ein gleicher Notstand entstehen kann wie bei den vorhin genannten öffentlichen Hilfeleistungen. Der Magistrat wird im Einvernehmen mit der Ärztekammer versuchen, einen für beide Teile gangbaren Weg zu finden, um den Notwendigkeiten des ärztlichen Dienstes ohne umständliche Verwaltungsmaßnahmen gerecht zu werden.

- - -

Glückwunschtelegramme für Hanna Walter
=====

9. Februar (RK) Bürgermeister Jonas und Stadtrat Mandl haben Hanna Walter und Regine Heitzer zu ihren schönen Erfolgen bei der Europameisterschaft der Damen in Davos in herzlichen Worten gehaltene Glückwunschtelegramme übermittelt.

- - -

Jubelpaare feiern im Altersheim
=====

9. Februar (RK) In der letzten Zeit kommt es immer häufiger vor, daß in den Wiener Altersheimen oder Krankenhäusern Goldene, Diamantene und sogar Steinerne Hochzeiten gefeiert werden. In solchen Fällen - und gerade im Fasching mangelt es nicht an Ehejubiläen - darf unter den Gratulanten Wiens Stadtoberhaupt nicht fehlen.

Bürgermeister Jones beglückwünschte heute vormittag das Ehepaar Johann und Maria Handl im Altersheim Leinz zum Tag der Goldenen Hochzeit. Frau Handl befindet sich seit längerer Zeit in Behandlung der Krankenabteilung Pavillon IX, sodaß die Familienangehörigen die Feier des Goldenen Ehejubiläums dorthin verlegen mußten. Die Familie des Schmiedemeisters Handl kam vor zehn Jahren aus Südmähren nach Wien. Der Bürgermeister überreichte dem Jubelpaar ein Ehrengeschenk und das Diplom der Stadtverwaltung und als Vorschuß auf den Frühling einen Fliederstrauß. Beiden wünschte er, sie mögen nach den vielen sorgenvollen Jahren nun in Wien einen ruhigen Lebensabend verbringen. Die Glückwünsche des 13. Bezirkes überbrachte Bezirksvorsteher Florian.

+

Nach dem Gratulationsakt hatte der Bürgermeister Gelegenheit, die Dekorationen für das Faschingsfest der Pfleglinge zu besichtigen, das unter der Devise "Mit der Rakete auf den Mond" am Faschingssonntag stattgefunden hat. Die Künstler unter den Pfleglingen in Leinz hatten diese abenteuerliche Reise phantasievoll mit Pinsel, Farbe und Klebstoff festgehalten. Der akademische Maler Ferry Simon überreichte dem Bürgermeister die Karikatur einer Dame vom Mond. Stadtrat Mandl wurde gleichfalls mit einem der vielen gelungenen Dekorationmalereien vom Leinzer Gschasfest bedacht.

- - -

Kindertransport der städtischen Erholungsfürsorge
=====

9. Februar (RK) Wie das Wiener Jugendhilfswerk mitteilt, kommen die Kinder, die am 16. Jänner vom Jugendamt der Stadt Wien in das Kindererholungsheim Schloß Lehenhof gebracht wurden, am Donnerstag, dem 12. Jänner, in Wien an.

Die Eltern werden gebeten, die Kinder um 13.55 Uhr vom Westbahnhof abzuholen.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 9. Februar
=====

9. Februar (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 7 Ochsen, 2 Stiere, 33 Kühe, 6 Kalbinnen, Summe 48. Neuzufuhren Inland: 145 Ochsen, 204 Stiere, 769 Kühe, 130 Kalbinnen, Summe: 1248. Gesamtauftrieb: 152 Ochsen, 206 Stiere, 802 Kühe, 136 Kalbinnen, Summe 1296. Verkauft alles.

Preise: Ochsen 9.70 bis 12.20 S, extrem 12.30 bis 12.60 S, Stiere 10.50 bis 12.30 S, extrem 12.40 bis 13.20 S, Kühe 7.40 bis 10.20 S, extrem 10.30 bis 10.90 S, Kalbinnen 10.50 bis 12.- S, extrem 12.10 bis 12.50 S; Beinlvieh Kühe 6.50 bis 7.80 S, Ochsen und Kalbinnen 9.- bis 9.80 S. Der Durchschnittspreis erhöhte sich für Ochsen um 25 Groschen, Stiere 9 Groschen, Kühe 22 Groschen, Kalbinnen 20 Groschen je Kilogramm. Er beträgt: Ochsen 10.68 S, Stiere 11.55 S, Kühe 8.63, Kalbinnen 10.93 S. Beinlvieh erhöhte sich um 20 Groschen je Kilogramm.

- - -

Das Begräbnis für Gemeinderat Dr. Christoph
=====

9. Februar (RK) Heute nachmittag wurden die sterblichen Überreste des verstorbenen Wiener Gemeinderates Dr. Heinz Christoph im Friedhof Neustift am Walde zu Grabe getragen. Unter den Trauergästen sah man Gemeinderäte, Vertreter der Ärzteschaft sowie zahlreiche persönliche Freunde des Verstorbenen.

Nach der Einsegnung hielt der evangelische Pfarrer Kock die Trauerrede, in der er im Namen des Wiener Friedensrates und der Demokratischen Union dem Verstorbenen für seine Bemühungen dankte. Die letzten Grüße seiner Parteifreunde überbrachte ihm Gemeinderat Lauscher.

- - -