

Ist Wien vor dem Auto zu retten?

Unterirdische Großgaragen und mehr öffentliche Verkehrsmittel sind notwendig

VON VICTOR GRÜN
(FORTSETZUNG UND SCHLUSS)

In Amerika werden jetzt vom Bund ungeheure Summen ausgegeben, um die Städte aus ihrer ökonomischen, gesellschaftlichen und kulturellen Krise zu retten. Jetzt wird erkannt, was zum heutigen Zustand der amerikanischen Städte geführt hat. Es waren die Maßnahmen zur Förderung des Individualverkehrs.

Mit diesen Maßnahmen erreicht man, daß die Inneren Stadtteile wegen der schlechten Luft, Verkehrsverstopfung, wegen Gefahren des Verkehrs unbewohnbar und unbenutzbar werden. Einwohner, Geschäftsleute und Industrien verlassen die Innenstadt fluchtartig und siedeln sich am Rand oder außerhalb des Stadtgebietes in verstreuten, ungeplanten Verhäuflungen an.

Dieser Erscheinungen haben zum finanziellen Bankrott und zur kulturellen und gesellschaftlichen Verödung vieler amerikanischer Städte geführt. Die Gegenmaßnahmen — die Einführung neuer öffentlicher Verkehrsmittel, die Gestaltung von Fußgängerwegen, die Errichtung von produktiven Gebäuden an Stelle von Parkplätzen und Parkhäusern — sind ungeheuer kostspielig. Trotzdem werden sie nun ergriffen.

Die Vollmotorisierung ist keine Naturkatastrophe

Die Parkraumstudie 1965 für Wien stellt fest, daß, wenn es zur Vollmotorisierung kommt, in den Bezirken 1 bis 9 und 20 250.000 Abstellplätze fehlen würden. Das entspricht einer Fläche von 6,25 Quadratkilometern oder der Fläche der Bezirke

6, 7 und 8. Wenn sich diese Fahrzeuge außerdem noch bewegen wollten, würden zusätzliche öffentliche Flächen notwendig sein, die wahrscheinlich der Größe von drei anderen Bezirken entsprechen würden. Wenn wir der Vollmotorisierung nicht kraftvoll entgegenwirken, werden wir uns dazu entschließen müssen, die inneren Bezirke dem Erdboden gleichzumachen, um genügend Park- und Bewegungsraum für Automobile zu schaffen.

Die Vollmotorisierung wird auch in amtlichen Berichten als etwas dargestellt, mit dem man rechnen muß, also als ein unvermeidliches Ereignis, das wie eine Naturkatastrophe von Menschenhänden nicht geändert werden kann. Das ist aber nicht so. Es erinnert mich an den Fall eines beschwipsten Mannes, der gerade zwei Flaschen Wein getrunken hat und sagt, „die Volltrunkenheit kann nicht verhindert werden“. Auf Grund dieser Bemerkung setzt man ihm vier weitere Flaschen Wein hin. Würde man ihm aber Wasser geben, oder einen schwarzen Kaffee, dann könnte die Volltrunkenheit verhindert werden. Die Vollmotorisierung ist in einer Stadt wie Wien ein ernstes Übel. Sie muß verhindert werden, oder die Stadt wird nicht nur ersticken, sondern verschwinden.

Ich habe über diese Probleme in Wien des öfteren öffentlich gesprochen. Ich weiß, daß Stadtplaner und Verkehrsplaner im allgemeinen mit meinen Ansichten übereinstimmen. Das Wiener Untergrundbahnnetz ist ein Schritt in der richtigen Richtung. Nur möchte ich das folgende zu bedenken geben:

nach drei Arten von öffentlichen Verkehrsmitteln.

ÖFFENTLICHER VERKEHR HAT VORRANG

- Die Schnellbahn. Diese soll dem Langstreckenverkehr von der Region um Wien herum und von den äußeren Bezirken zur Stadtmitte dienen.
- Eine städtische Schnellbahn, für die man jetzt den Namen Untergrundbahn gewählt hat, obgleich sie über weite Strecken wahrscheinlich nicht unterirdisch geführt werden wird. Sie soll dem innerstädtischen Schnellverkehr dienen.
- Ein Lokalverkehrsnetz, bestehend aus Straßenbahn- und Autobuslinien. Diese Verkehrsträger sind hauptsächlich für kurze Strecken und für den Zubringerverkehr zur Schnellbahn und zur Untergrundbahn zu benützen.

FÜR DIE INNENSTADT MEHR TAXI

Ein wichtiges halböffentliches Verkehrsmittel ist das Taxi. Gegenüber dem Privatautomobil haben Taxi den Vorteil, daß sie verhältnismäßig wenig Parkplatz in der Innenstadt brauchen. Die Garagen liegen gewöhnlich am Stadtrand. Die Anzahl der Taxi in Wien sollte erhöht werden.

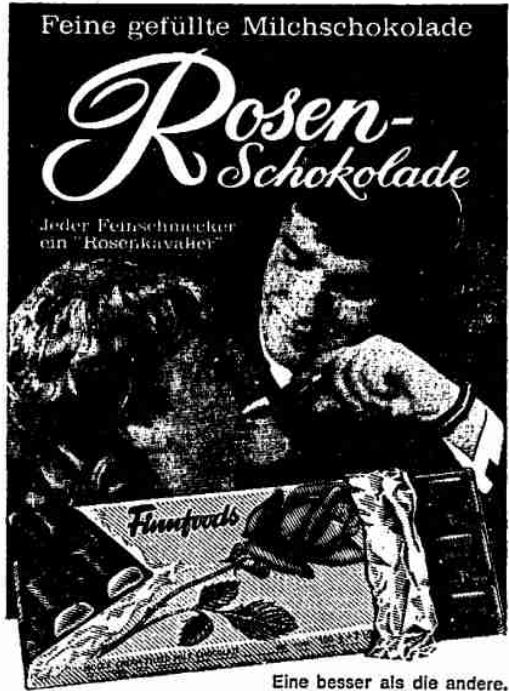
Wenn diese Richtlinien im Auge behalten werden, wird sich der private Autoverkehr in der Innenstadt stark vermindern. Manche Stadteile und Straßenzüge können für den privaten Automobilverkehr für den vollkommen gesperrt werden. Dies ist wahrscheinlich für den größten Teil der Wiener Innenstadt zu empfehlen. Unter diesen Umständen könnten dann die öffentlichen und halböffentlichen Verkehrsmittel und Taxi besser und wirtschaftlicher funktionieren.

Wien: Zimmerbrand durch Totenlicht

In der Wohnung der 38jährigen Maria Dörner in der Diehlgasse in Wien-Margareten brach Mittwoch nachmittag ein Zimmerbrand aus, der durch ein Totenlicht verursacht wurde. Maria Dörner hatte das Totenlicht gegen Mittag auf einen Musikschrank gestellt und war dann auf einen Friedhof gefahren. Als sie gegen Abend wieder nach Hause kam, war die Kerze abgebrannt und hatte den Schrank, zwei Polstersessel und den Fußboden in Brand gesteckt. Maria Dörner konnte die Flammen selbst eindämmern.

BRAND IN ZIMMEREI

In einer Zimmerei in Mannersdorf brach Mittwoch nachmittag ein gefährlicher Brand aus, der mehrere Kubikmeter Holz und die Dachkonstruktion zerstörte. Das Feuer wurde von einem Arbeiter entdeckt, der sofort die Feuerwehr alarmierte. Die Höhe des Schadens und die Brandursache sind noch nicht bekannt.



Feine gefüllte Milkschokolade

Rosen-Schokolade

Jeder Feinschmecker ein Rosenkavater

Eine besser als die andere.

Himbeer	Melange
Kaffee	Nougat
Krokant	Orange

Feine finnische Schokolade in den beliebten 100g Tafeln

Erhältlich in allen Lebensmittel- und Süßwarengeschäften.

mit 6 verschiedenen Füllungen:

Finnfoods

Untergrundbahn kein Ersatz für Tramway

○ Eine Untergrund- oder Schnellbahn darf nie als Ersatz für öffentliche Verkehrsmittel auf der Grundebene angesehen werden. Die schnellere Bahn ist geeignet für längere Strecken, aber wenn man nur zwei oder drei Stationen fahren will, kann es nicht zugemutet werden, ein bis zwei Stockwerke zu steigen oder mit Rolltreppen zu fahren. Zusätzlich zu einem Schnellverkehrsmittel braucht man lokale öffentliche Verkehrsmittel für die gleichen Strecken und als Zubringerdienst zu den Schnellverkehrsstrecken.

Eine Untergrundbahn unter der Lastenstraße kann meines Erachtens nie ein Ersatz, sondern nur ein wünschenswerter Zusatz zu Straßenbahn- oder Autobuslinien auf der Lastenstraße und auf dem Ring sein. Hiebei ist die Straßenbahn aus mehreren Gründen dem Autobus vorzuziehen. Sie erzeugt keine Abgase, kann mehr Personen befördern, und ihre Fahrbahn kann leichter vom störenden Automobilverkehr freigehalten werden als die des Autobusses, der ja vom Autofahrer nur als ein großes Automobil angesehen und deshalb nicht respektiert wird.

halbüffentlicher Großgaragen aus Einnahmen von Parkgebühren über lange Zeit finanzieren läßt.

○ Einer der Vorschläge des jetzigen Programms ist, jeden Erbauer eines neuen Gebäudes zu zwingen, genügend Abstellplätze für Automobile innerhalb dieses Gebäudes oder in der Nähe zu schaffen. Das hat sich in Amerika als schlecht und gefährlich erwiesen, und zwar aus folgenden Gründen:

GARAGEN IN HÄUSERN NICHT BEWÄHRT

Die Kosten der Abstellplätze drücken sich im Mietzins aus. Dadurch wird der Zins höher, sowohl für Leute, die den Abstellplatz benutzen, als auch für diejenigen, die kein Auto haben. Für die letzteren besteht dann der Anreiz, sich ein Auto zu kaufen, denn wenn man sich für einen Abstellplatz zahlt, will man ihn auch ausnutzen. Teil der Gehaltel, die einzige Zufahrt des Fußgängers, wird zur Gefahrenzone, weil vor jedem Gebäude Autos ein- und ausfahren.

Die meisten neuen Gebäude werden nicht an Straßenzügen liegen, die sich zur Aufnahme zusätzlichen Verkehrs eignen.

Die Möglichkeit, jemals Fußgängergebiete zu schaffen, wird unterbunden, da diejenigen, die Geld in die Abstellplätze investieren, sich gegen die spätere Unbenutzbarkeit wehren werden.

Notwendig sind also öffentliche, halböffentliche oder private unterirdische Großgaragen an günstigen Stellen. Die Kosten dieser Garagen sollen ausschließlich durch die Parkgebühren hereingeholt werden. Auf diese Weise zahlt nur der Teil der Bevölkerung, der Autos besitzt. Dies scheint mir sozial gerecht und auch geeignet, die Tendenz zur vollen Motorisierung abzuschwächen und den täglichen unnötigen Gebrauch des Automobils zu unterbinden. Dann werden die öffentlichen Verkehrsmittel stärker benutzt werden. Wien braucht meiner Ansicht

Zugführer noch in Lebensgefahr

Autolenker mißachtete die Warnsignale der Badner Bahn

Die Folgen des Zusammenstoßes einer Garnitur der Badner Lokalbahn mit einem vollbeladenen Lastkraftwagen, der sich — wie bereits berichtet — Mittwochabend in Wien-Liesing auf dem unabschrankten Bahnübergang der Gubelthaler Schöder-Gasse über den Bahnkörper ereignete, sind doch viel schwerer, als man vorerst annahm. Nach dem Unfall wurden sieben Personen in das Arbeitsunfallkrankenhaus Meidling gebracht. Inzwischen konnten zwei von ihnen in häusliche Pflege entlassen werden. Der 55jährige Zugführer Franz Stiegler aus Wien-Meidling hingegen befindet sich noch immer nicht außer Lebensgefahr.

Franz Stiegler erlitt die schwersten Verletzungen. Er wurde Donnerstag vormittag mehrere Stunden lang operiert. Die Ärzte hoffen, das Leben des Zugführers retten zu können.

Außer Franz Stiegler befinden sich nun noch der Lenker des Lastkraftwagens, der 20jährige Martin Regner aus Fünfhaus, der Triebwagenführer, der 26jährige Georg Hohle aus Wien-Liesing, die 18jährige Christa Pollinger aus Neuguntdorf und der 44jährige Josef Lawicka in Spitalspflege.

Der Unfall wurde dadurch verursacht, daß der Lastwagenlenker weder die Stoppfahle noch die Warntafeln und auch nicht die Warntafeln des Zuges beachtete. Der Triebwagenführer gibt an, wohl den Lastwagen gesehen zu haben, als er sich dem Übergang näherte.



Der 26jährige Triebwagenführer Georg Hohle aus Wien-Liesing wurde beim Zusammenstoß der Badner Bahn mit einem Lastkraftwagen schwer verletzt. Er befindet sich im Unfallkrankenhaus Meidling außer Lebensgefahr.

Sogar aus Australien kam ein Ahornbaum für Tirol

Eines der schönsten Naturschutzgebiete Österreichs, der Ahornboden bei Hinterriß im Karwendel in Tirol, ist gerettet. Bisher folgten schon fast tausend „Patzen“ einem Aufruf der Bezirksforstinspektion Schwaz zur Aufforstung des Gebietes. Die Kosten für ein Ahornbäumchen zu übernehmen. Sogar aus Australien kam ein Bäumchen, dem die notwendigen 200 Schilling beigelegt waren: Ein Österreicher, der vor Jahren in den fünften Kontinent ausgewandert war, will in der alten Heimat „seinen“ Ahornbaum haben. Auch in Japan wurden Patenschaften für Ahornbäumchen übernommen.

zum Einweichen stark verschmutzter Wäsche

Arbeit mit Maschinen — grober, ölig Schmutz! Macht nichts! Presto — ja, Presto löst den größten Schmutz!

und zum Vorwaschen in der Waschmaschine