

# In 2 Wochen: Graben Einbahn

Zunächst nur probeweise — Neue Haltestellen für innerstädtische Autobuslinien

Mitte November dürfte es so weit sein: Der Graben wird in der Richtung zum Stephansplatz Einbahn. Zunächst freilich nur für eine Probezeit von zwölf Wochen. In dieser Zeit wollen Verkehrsachtfüßler prüfen, ob sich die Umstellung auch bewährt. Ursprünglich sollte auf dem Graben schon vor Ende Oktober an einbahnig gefahren werden. Straßenbauarbeiten, die für diese Umstellung notwendig waren, verzögerten jedoch, so daß dieser Termin nicht eingehalten werden konnte.

## Die Verkehrsbetriebe sind vorbereitet

Die Verkehrsbetriebe sind auf die neue Verkehrslage bereits vorbereitet. Von Mitte November an sollen die Autobuslinien folgendermaßen fahren:

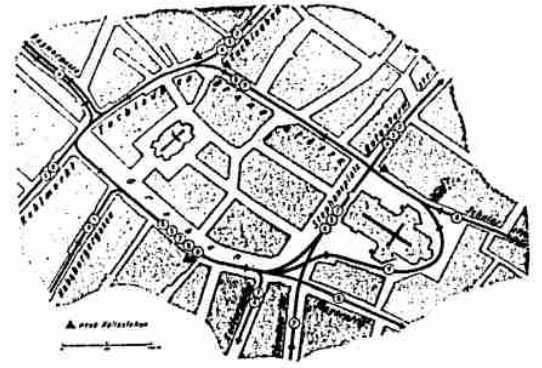
- Linie 4: Stephansplatz, Rotenturmstraße, Praterstern, — Praterstern, Marc-Aurel-Straße, Tuchlauben, Graben, Seilergasse.
- Linie 5: Floridsdorf, Marc-Aurel-Straße, Tuchlauben, Kohlmarkt, Bellaria. — Bellaria, Habsburger-

- Linie 6: Graben, Stephansplatz, Rotenturmstraße.
- Linie 7: Kärntner Straße, Stephansplatz, Rotenturmstraße, Franz-Josefs-Bahnhof. — Franz-Josefs-Bahnhof, Wipplingerstraße, Tuchlauben, Graben, Seilergasse.
- Linie 8: Schulerstraße, Erzbischöfliches Palais, Brandstätte, Tuchlauben, Bognergasse. — Heidenschuß, Bognergasse, Graben, Singerstraße.
- Linie 9: Habsburgergasse, Graben, Stock-im-Eisen-Platz, um die Stephanskirche, Erzbischöfliches Palais, Brandstätte, Tuchlauben, Kohlmarkt.

## NEUE HALTESTELLEN

Die neuen Stationen, die zwischen Graben, Stephansplatz, Brandstätte

und Tuchlauben die bisherigen ablösen werden, werden für die Linien 8 und 9 an der Ecke Schulerstraße-Rotenturmstraße beim Erzbischöflichen Palais liegen. Weiter in der Richtung zur Tuchlauben liegt die Haltestelle an der Ecke Brandstätte-Tuchlauben. Die Autobusse der Linien 4, 5 und 7, die aus der Richtung vom Hohen Markt kommen, haben ihre Station in der Tuchlauben auf der Höhe der Einmündung der Brandstätte und am Graben in der Höhe der Dorothergasse. Diese Haltestelle ist als Zentralhaltestelle für sämtliche innerstädtischen Linien gedacht und soll die Haltestellen auf dem Stephansplatz ergänzen. Alle übrigen Haltestellen und Linienführungen werden beibehalten.



Einbahnringenspiel: Der Graben nur in der Richtung zum Stephansplatz einbahnig, in entgegengesetzter Richtung muß die Brandstätte benützt werden

# Unsere Großstädte ersticken am Auto

Mahnendes Beispiel Los Angeles — Nach 20 Jahren städtischen Autobahnbaues Rückkehr zu Massenverkehrsmitteln

VON VICTOR GRUEN

Die Frage „Müssen wir im Verkehr ersticken?“ kann entweder wörtlich oder bildlich aufgefaßt werden. In einem Fall würde es sich um die Erstickungsgefahr der Bewohner durch die giftigen Beiprodukte der Auspuffgase handeln, im anderen Fall um das Ersticken des Geschäfts- und Kulturlebens, des gesellschaftlichen Lebens und der Wohngebiete durch den Verkehr. Auf Grund meiner persönlichen Beobachtungen und ich habe Wien, meine Geburts- und Heimatstadt, seit 1948 jedes Jahr besucht, ist die Antwort der Frage sowohl wörtlich als auch bildlich ein klares „Ja“. Ein klares „Ja“, wenn die stürmische Entwicklung der Motorisierung weitergeht und durch indirekte staatliche und städtische Subventionierung gefördert wird.

## AUTOBAHNEN VERSTÜMMELN LOS ANGELES

Daher einige Erfahrungen aus Amerika. Los Angeles beispielsweise hat sich dem Automobil mit Herz und Seele verschrieben. Es hat in den letzten zwanzig Jahren nichts getan, um der Vollmotorisierung entgegenzuwirken, aber alles, um den Automobilverkehr im größten Maßstab zu erleichtern. Die Ergebnisse dieser Gemeindepolitik sind folgende:

- Los Angeles ist eine Stadt, die im wörtlichen und bildlichen Sinn im Verkehr erstickt.
- Zu normalen Zeiten leiden die Bewohner unter starker Tränenbildung, unter Kopfschmerzen und brennenden Augen. An warmen Tagen mit Windstille stellen sich

ernste Atmungsschwierigkeiten und Ohnmachtsanfälle ein. Wenn solche Ohnmachtsanfälle eines Autofahrers betreffen, führen sie natürlich zu tödlichen Unfällen. Medizinische Autoritäten haben einwandfrei festgestellt, daß Lungenerkrankungen und andere tödliche Krankheiten von vergifteter Luft hervorgerufen werden. O im bildlicher Sinn hat das Automobil zum Ersticken des städtischen Lebens geführt. In den Innenstadtebenen sind zwei Drittel der gesamten Grundfläche für die Bewegung und das Parken von Automobilen genutzt. Geschäftshäuser, Bürohäuser und andere Gebäude ragen wie kleine Inseln aus dem Meer der Blechdächer heraus. Der eigentliche Zweck einer Stadt, die menschliche Beziehungen zu erleichtern, ist dadurch ein für allemal gestört.

Im Bestreben, dem Automobil so viel Bewegungsfreiheit wie möglich zu geben, wurden innerhalb von Los Angeles hunderte Meilen Autobahnen mit den dazugehörigen Spaghettirampen und komplizierten, manchmal dreistöckigen Überführungen gebaut. Diese Schnellstraßen sind acht Fahrbahnen breit — schneiden die verschiedenen Wohn- und Geschäftsgebiete in bedeutungslose Fragmente, schneiden Nachbarn rücksichtslos auseinander und verunglimpfen das Stadtbild.

## KEINE GERSTEIGE MEHR

Als ich zum erstenmal nach Los Angeles kam, gab es Straßenbahnen, Autobusse und Schnellbahnen. Je mehr jedoch der Autoverkehr von der Gemeinde durch neue Autobahnen und Straßenverbreiterungen forciert wurde, desto weniger Passagiere hatten die öffentlichen Verkehrsbetriebe. Das Schnellbahnsystem wurde vollkommen aufgegeben und der Grund, auf dem es errichtet war, verkauft. Straßenbahnen wurden aus dem Verkehr gezogen. Was zurückgeblieben ist, ist ein lächerlich kleines Autobusssystem, dessen Fahrzeuge sich langsam und in großen Abständen durch den Verkehr winden.

Benützer des Autobussystems sind nur die ärmsten Teile der Bevölkerung. Es gilt als plebejisch, ein öffentliches Fahrzeug zu benutzen. Die zunehmende Anzahl der Automobile brachte natürlich einen Mangel an Abstellplätzen, der dadurch gesteuert wurde, das Baugesetze geschaffen wurden, die den Erbauer jedes Gebäudes zwingen, in diesem genügend Abstellplätze für Automobile zu schaffen. Durch diese Gesetzgebung wurde das letzte Schongebiet des Fußgängers, nämlich der Gehsteig vernichtet, da der Gehsteig jetzt vor jedem Gebäude von Fahrbahnen, die aus den Häusern auf die Straße führen, unterbrochen ist. Die Abstellplätze in den einzelnen Gebäuden sind ohne Rücksicht auf die Aufnahmefähigkeit der anliegenden Straßen gebaut, so daß sich in den engeren Straßenzügen durch das Ein- und Ausfahren von Automobilen arge Gefahren und Verkehrshindernisse bilden.

## DIE HALBE BEVÖLKERUNG OHNE BEWEGUNGSMÖGLICHKEIT

Das Fehlen öffentlicher Verkehrsbetriebe führt trotz der großen Zahl der Automobile dazu, daß für ungefähr die Hälfte der Bevölkerung überhaupt keine Bewegungsmöglichkeit existiert. Diese Hälfte setzt sich zusammen aus denen, die entweder zu jung oder zu alt zum Chauffieren sind, die gebrechlich sind oder denen der Führerschein wegen Verkehrsdelikte entzogen wurde. Diese Bewegungsberechnung betrifft natürlich vor allem jene Schichten, die

sich keine Autos leisten können. So wird in Los Angeles die Mittelklassefrau zu einer Art unbezahlter Taxichauffeurin. Sie führt ihre Kinder zur Schule oder zu Freunden, sie chauffiert ihre Bedienerin und ihre Köchin, ihren Gärtner und den Handwerker.

## SOS, GIFTGAS!

Bis vor ungefähr zwei Jahren wurde dieser Entwicklung ohne Pro-



Victor Gruen

Das Einbahnringenspiel im Zentrum Wiens ist eine von vielen Maßnahmen, mit denen die Stadtverwaltung den Individualverkehr zu bewältigen versucht. Die Grenzen, wo alle Maßnahmen zu versagen drohen, zeichnet der bekannte, aus Wien stammende amerikanische Städteplaner Victor Gruen heute abend in einer Radiodiskussion. Dazu einige Gedanken.

test zuzusehen. Im Wagen lauschten Bürger von Los Angeles ständig dem Radio, das von Minute zu Minute bekanntgab, welche Straße wo verstopft ist und daher vermieden werden soll. Man kann auch jede Stunde

## In 25 Jahren hat das Auto ausgespielt

Im allgemeinen wird vorausgesetzt, daß das Automobil als Massenverkehrsmittel in ungefähr 25 Jahren ausgeschaltet sein wird. In den Städten und Stadtreigionen werden Massenverkehrsmittel, von denen viele ganz neu entwickelt werden, die Hauptlast des Verkehrs tragen, sie werden ergänzt werden durch sogenannte Fußgängerbefehls-Transportation in der Form von sehr kleinen, langsam fahrenden elektrischen Wagen, ähnlich den Fahrzeugen, die jetzt auf Golfplätzen verwendet werden. Innere Städtegebiete werden in Fußgängerzonen erklärt werden. Schrittweise bahnt sich folgende Entwicklung an:

- Die Automobilindustrie sieht sich gezwungen, den benzinbetriebenen Explosionsmotor aufzugeben. Die beiden größten Automobilwerke Amerikas, Ford und General Motors, arbeiten jetzt schon an elektrischen Automobilen.
- Hauptverkehrswege oder Autobahnen zwischen Städten werden in elektronische Autobahnen umgebaut. Auf diesen Straßen wird nicht mehr chauffiert, sondern die Wagen werden durch elektronische Impulse gefahren, alle in gleicher Geschwindigkeit und mit gleichen Abständen voneinander. Während einer längeren Reise auf der elektronischen Autobahn gibt man das Ziel durch Knopfdruck bekannt und kann dann Zeitung lesen oder Karten spielen, da man mit der Führung des Wagens nichts mehr zu tun hat.
- Das Hauptgewicht staatlicher und städtischer Investitionen wird von Anlagen für das Automobil auf Anlagen für den Massenverkehr umgestellt. Dabei stellt sich heraus, daß die gute alte Eisenbahn, die in den letzten zwanzig Jahren, was den Passagierverkehr betrifft, vollkommen vernachlässigt wurde, jetzt plötzlich als das Verkehrs-

interessante Berichte über die Größe der Giftgasgefahr hören. Wenn der Anteil der Giftgase in der Luft eine gewisse Grenze übersteigt, sind zwei Alarmstufen vorgesehen. Bei Alarmstufe eins müssen alle Fabriken den Betrieb einstellen, bei Alarmstufe zwei muß jeder Verkehr eingestellt werden. In den letzten zwei Jahren rutschten wir ein paarmal gerade noch 0,5 Prozent unter der ersten Alarmstufe durch.

Auf Grund der immer ärger werdenden Luftvergiftungserscheinungen und der Berichte der Elektronengehirne hat man sich jetzt in Los Angeles entschlossen, die Verkehrspolitik radikal zu ändern. Jetzt will Los Angeles ein neues ausgedehntes Schnellverkehrsnetz bauen, den Bau der Autobahnen einstellen und scharfe Regulierungen für Sicherheit und Reduzierung der Auspuffgase treffen. Die beiden letzteren Maßnahmen verteuern natürlich den Preis des Automobils empfindlich.

Es hat sich herausgestellt, daß es für Los Angeles ohne gewaltige Veränderungen im Gesamtstadplan unmöglich ist, ein Schnellverkehrssystem in der Gegend der vollkommenen Abhängigkeit der Bewohner vom Automobil hat sich die Stadt in alle Richtungen ausgebreitet — ungefähr 50 Kilometer vom Mittelpunkt in jeder Richtung —, und die Besiedelung hat sich so verdünnt, daß jede Linienführung eines Schnellbahnsystems nicht genügend Einwohner erfassen kann. Eine Stadt, die sich einmal dem Automobil vollkommen ergeben hat, kann ohne vollständige Neuplanung und Neubaubau nicht mehr durch den öffentlichen Verkehr versorgt werden.

mittel der Zukunft angesehen wird. Sie soll mit viel höheren Geschwindigkeiten und atombetriebenen Lokomotiven, möglicherweise auf Luftkissen statt auf Schienen geführt werden.

Der Plan für Expressverkehr ist am weitesten im sogenannten Nord- und Ostkorridor fortgeschritten, das ist im Städtgebiet zwischen Boston, New York und Washington. Hier werden schon in zwei Jahren Züge mit ungefähr 350 Stundenkilometer Geschwindigkeit verkehren. Für die fernere Zukunft ist ein ganz neues Verkehrssystem in Planung.

Die ungeheuren Investitionen, die in den letzten zwanzig Jahren für Autobahnen, Brücken, Autolotums, Autoabstellplätze in jedem Gebäude und für Großgaragen gemacht wurden, werden sich also in den nächsten zwanzig Jahren als Fehlinvestitionen erweisen.

Lesen Sie bitte die Fortsetzung dieses Artikels, in denen Victor Gruen Schlussfolgerungen auf Wien zieht.

## Piff! zu Boro-Verfahren: Ende nicht abzusehen

Es fehlt mir die Möglichkeit, als Leiter des Unterrichtressorts anzugeben, wann das Disziplinverfahren gegen Professor Dr. Boro-dajkewicz beendet sein wird und welche Umstände die Dauer des Verfahrens bestimmen, antwortete Minister Dr. Piff-Percovic auf die diesbezügliche Anfrage der sozialistischen Abgeordneten Ströber und Genossen. In der Begründung führt der Unterrichtsminister an, daß ihm kein Weisungsrecht gegenüber den Disziplinarkommissionen zustehe. Er habe lediglich vom Disziplinaranwalt erfahren, daß der 1400 Seiten umfassende Disziplinarakt von sieben Personen gelesen werden muß.

## Erbauer der Glocknerstraße tot

Der Erbauer der Glockner-Hochalpenstraße Hofrat Diplomingenieur Franz Wallak ist in der Nacht auf Dienstag im Krankenhaus von St. Johann im Pongau plötzlich gestorben. Der Patient sollte in den nächsten Tagen in häusliche Pflege entlassen werden. Hofrat Wallak stand im 79. Lebensjahr. Im Jahre 1934 erhielt er den Auftrag zur Planung der Glocknerstraße. Diese wurde 1934 eröffnet. Seither haben mehr als 16 Millionen Besucher diese Straße auf den höchsten Berg Österreichs benützt. Sie gilt nach wie vor als Pioniertat im hochalpinen Straßenbau.

## Noch keine Radioaktivität aus China

Eine 1,6 Kilometer breite radioaktive Wolke, die vom letzten chinesischen Atomtest herrührt, überquert gegenwärtig die Vereinigten Staaten und dürfte vermutlich bald Europa erreichen, teilen amerikanische Wissenschaftler in Washington mit. Wie weiter erdrückt würde, bewegt sich die Wolke in einer Höhe von rund 9000 Metern und ist keine Gefahr für die Gesundheit. Im Zusammenhang damit fällt die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Wien mit, daß bei den Mittwoch auf dem Gelände der Zentralanstalt vorgenommenen Messuren der Radioaktivität der Luft in bodennahen Schichten keinerlei Erhöhung der bisherigen äußerst niedrigen Werte festgestellt wurden.

## „Eroberung“ war Lebedame: Mord

Deutschland: Soldat stellte sich nach Bluttat selbst

Als sich das Mädchen, in das er sich auf den ersten Blick verliebt hatte, in ihrem Luxusappartement als Prostituierte entpuppte, wurde er zum Mörder: Blutübersiedelt und völlig verstört stellte sich Dienstag nacht in Langendiebach bei Hanau in Deutschland der 19jährige amerikanische Luftwaffenoffizier Gary Kenneth-Stutzenberger selbst der Polizei, nachdem er die 23jährige Lebedame Waltraut Lattich erschossen und die Leiche in einem Anfall von Sinnesverwirrung verstümmelt hatte.

Der Soldat hatte das Mädchen in einer Bar kennengelernt und sich Hals über Kopf verliebt. Von einem Invaliden kaufte er dem Mädchen

nach eine große Puppe. Wie er später bei der Polizei angab, habe er keine Ahnung über das Gewerbe seiner vermeintlichen Eroberung gehabt. Er habe auch noch keinen Verdacht geschöpft, als ihm Waltraut Lattich in ihrem Luxusappartement aus dem Eiskaltem Kognak und Sekt zum Kauf anbot. Erst als das Mädchen auch für ihre Gunst Geld verlangte, habe er die Wahrheit begriffen und sei darüber außer Sinnes geraten.

## USA: MORD AN STUDENTIN

Auf dem Gelände des Riverside Colleges in Kalifornien wurde Dienstag die 18jährige Studentin Cheri Jo Bates erschossen aufgefunden. Von dem Mörder fehlt jede Spur.



Sie starben durch Mordhand: Die Prostituierte Waltraut Lattich (links) in Deutschland (UPI), die Studentin Cheri Jo Bates in Kalifornien (AP)



Sie starben durch Mordhand: Die Prostituierte Waltraut Lattich (links) in Deutschland (UPI), die Studentin Cheri Jo Bates in Kalifornien (AP)