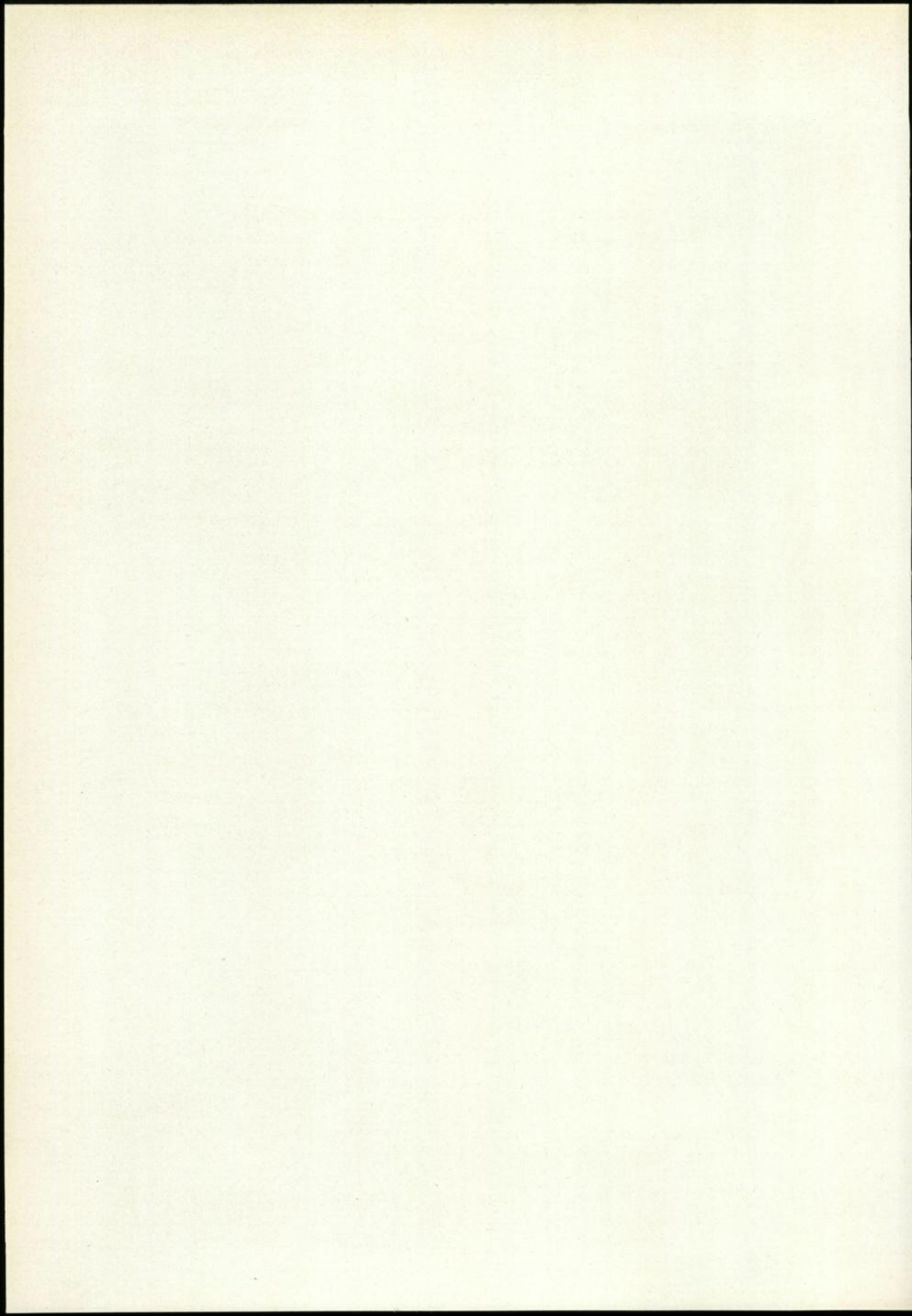


Bauwesen



Teil I

Einführung

„Von der Großstadt von gestern — zur Weltstadt von morgen“

Von Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Ferdinand Hosnedl

Wenn das Bauen zu allen Zeiten der Spiegel der menschlichen Gesellschaft gewesen ist, so muß, von einer höheren Warte betrachtet, die Qualität und die Art und Weise der Gestaltung des menschlichen Siedlungsraumes gleichsam der sichtbare Niederschlag der jeweiligen gesellschaftlichen Auffassung sein. Ja, es muß dies sogar das hilfreiche Kriterium dafür sein, mit dem vergleichend die Entwicklung der Gesellschaft beobachtet, geprüft und nicht zuletzt auch gesteuert werden kann. Albert Schweitzer hat einmal gesagt, daß zwar die Menschen zuerst Häuser bauen, dann aber eben diese Häuser wieder die Menschen „bauen“; auf eine umfassendere Ebene gebracht, heißt dies aber, daß die Gesellschaft zuerst ihren Siedlungsraum, ihre Stadt baut, daß aber dann diese ihre ureigene Stadt wieder die Gesellschaft formt. Sie besorgt dies mit einer erschreckenden Beharrlichkeit und Folgerichtigkeit, die vom stadtbiologischen und volksgesundheitlichen bis zum kulturellen und vom nationalwirtschaftlichen bis zum ragespolitischen Entwicklungssektor reicht!

So, wie die Gesellschaft darüber denkt, wie ihre Stadt, also ihr Siedlungsraum, gestaltet werden und aussehen soll, so repräsentiert sich also zuletzt nach einer gewissen Entwicklungsperiode unweigerlich die Struktur und das äußere Bild der Landschaft, das Stadtbild, der Ortseindruck. Ob dabei die Stadt harmonisch überschaubar, wohlgegliedert, aufeinander abgestimmt, also „schön“ ist, oder ob sie ungelöst, chaotisch, zufällig, willkürlich, also unharmonisch, nicht überschaubar und undurchsichtig, mit einem Wort „häßlich“ sich darstellt, ist letztlich die Konsequenz des Grades der Erkenntnis der Bürger und ein Beweis dafür, ob sie eine echte Gemeinschaft, also eine Einordnung, anerkennen.

Die Erkenntnisse der Landesplanung — der vernünftigen Gliederung des Siedlungsraumes — und besonders das Wissen um die Gesetzmäßigkeit eines sozial bestimmten Städtebaues zwingen die zeitgenössische großstädtische Gesellschaft zu einer Reihe von planlichen und baulichen Maßnahmen, die von den Auffassungen der letzten hundert Jahre beträchtlich abweichen und an die persönlichen Freiheits- und Verantwortungsrechte des einzelnen oft

ungleich höhere Ansprüche stellen als in jener Zeitperiode, in der die Besiedlungsdichte und der Grad der modernen technischen Entwicklung bei weitem nicht so hoch waren wie heute. Der ständig wachsende Kopfquotenbedarf an Energieproduktion; der Zwang, durch den hohen Entwicklungsstand der Nachkriegstechnik viel schneller Entschlüsse treffen zu müssen; die Tatsache, daß die Lebenserwartung noch immer im Ansteigen begriffen ist und das Durchschnittsalter wesentlich über dem vergangener Generationen liegt; die übersteigerte Bewegungsfreudigkeit durch den noch immer anwachsenden Grad der Motorisierung immer breiterer Bevölkerungskreise — all dies muß zwangsläufig zu tiefgreifenden Folgen führen und ein gesellschaftliches Klima hervorrufen, das ganz anders als das der verflochtenen Entwicklungsperioden der menschlichen Gesellschaft sein muß.

Dem verantwortlichen Gestalter der aus diesen Umständen sich ergebenden Planungs- und Baumaßnahmen, dem Planer, dem Architekten, dem Ingenieur, dem Wissenschaftler und dem Verwaltungsfachmann obliegt es, aus der Summe all dieser Erkenntnisse eine Synthese zu ziehen, die den Lebensbedingungen der Gesellschaft gerecht werden muß.

Es ist nur natürlich, daß es in der Vielfalt dieses so komplexen Problems der Schaffung einer „neuen, besseren Stadt“ neben den erst in späterer Zeit wirksam werdenden Entwicklungsmaßnahmen eine große Reihe hochaktueller, brennender, sofort in Angriff zu nehmender Aufgaben gibt, die so gelöst werden müssen, daß sie auf keinen Fall die Entwicklung in Zukunft hindern, andererseits aber auch sofort fühlbare Erleichterungen bringen.

Zu diesen — neben dem Wohnungsbau — wichtigsten akuten Aufgaben gehört zweifellos die Verkehrsfrage. Sie ist in den letzten Jahrzehnten — nicht nur in Wien — zu einer entscheidenden Lebens- und Existenzfrage geworden und dies in dreifacher Art: kommunal-wirtschaftlich, gemeindlich-kulturell und nicht zuletzt auch in gesellschaftssozialer Hinsicht; es nimmt nicht wunder, daß sie unter diesen Umständen zu einem echt kommunal-

politischen Problem allerersten Ranges werden mußte.

Es tut daher größte Aufmerksamkeit nicht nur seitens der Stadtverwaltungen sondern auch genau so seitens des einzelnen Bürgers in Fragen des Verkehrs mehr denn je not!

Die Forderungen der Städtebau- und Verkehrsfachleute nach einem höheren Einsatz öffentlicher Mittel für die Neuerungen des Straßenverkehrs führen zu einer Erweiterung der bisherigen städtischen normalen Budgetaufgaben.

Aber auch der einzelne Mensch, der einfache Bürger, gerät mehr und mehr in wachsende Schwierigkeiten: nervliche und körperliche Überbeanspruchung im täglichen Berufsverkehr und daraus entstehende Neurosen in allen Bevölkerungsschichten sind an der Tagesordnung; eine heftige Kritik der öffentlichen Meinung gegen das scheinbare Versagen der öffentlichen Hand ist die nächste Folge.

Was kann gegen eine solche, allen Seiten gleichermaßen unerwünschte Entwicklung getan werden?

Es gibt da nur ein Mittel dagegen: von Grund auf anfangen und versuchen, den gesamten Fragenkomplex der Verkehrsprobleme auf allen Gebieten genau zu untersuchen und zu überschauen; das ist die Parole von heute für den Angriff auf die wachsende Verkehrsnot, in Wien genau so wie in vielen anderen Städten und Gemeinden unserer Zivilisation.

Historisch gesehen ist das städtische Verkehrsproblem relativ jung, wenn auch gewisse Analogien bis in die älteste Geschichte der Stadtbildungen nachweisbar sind. Der Bau von Straßen war immer in der Geschichte ein Maßstab für die Kultur der Völker: aber die Straßenbaukunst ist nur ein Teil der Verkehrswissenschaft und bedeutet an sich noch nicht die Beherrschung des Verkehrsproblems.

Heute sind es vor allem drei Arten, die die Fragen des Verkehrs berühren: das Verkehrsproblem in den Städten, um die Städte und das Problem der Raumverbindungen — die Frage der Autobahnen.

Eine besonders intensive Vermischung von öffentlichen und privaten Verkehrstendenzen ist eingetreten. Ihre Folge ist die Überschneidung hochfrequenter Verkehrsspannungen, die für jede Stadt eine eminent starke gesellschaftsstrukturelle, volkswirtschaftliche und städtebauliche Belastung darstellen.

Die Ursache dieses Zustandes ist die unverkennbare Tatsache, daß der Maßstab unserer Städte von gestern und vorgestern ganz allgemein nicht mehr in Einklang gebracht werden kann mit den technischen Lebensnotwendigkeiten der Gegenwart und schon gar nicht mit denen von morgen. Ein aber noch weit gefährlicherer Umstand ist es, daß auch unser täglicher Lebensrhythmus und die Verkehrstempowünsche des Einzelnen nicht mehr mit dem alten Maßstab harmonieren!

Das große allgemeine Dilemma der ganzen zivilisierten Menschheit ist es, daß die moderne Welt in

der Demokratie einfach durch sich selbst die Gefahr des Verkehrschaos in sich birgt: tiefste psychologische Hintergründe, und nicht nur technisch-wirtschaftliche, sind es, die dabei eine wichtige, vielfach noch nicht geklärte Rolle spielen: die meisten Menschen in der zeitgenössischen Zivilisation sind „verhinderte Autofahrer“! Der individuelle, nicht schienengebundene Verkehr ist zu einem sehr hohen Teil ein psychologischer Reflex- und Ausgleichsfaktor gegen die zwangsweise, ungesunde Zusammenballung in der städtischen, vor allem in der großstädtischen Lebenskultur; Kampf aller gegen alle: Fußgänger gegen Autofahrer, öffentlicher Massenverkehr gegen den individuellen Verkehr und umgekehrt — sie sind das unerwünschte, aber konsequente Produkt dieser Gegebenheiten.

Die sinnvollen Folgerungen aus dieser Entwicklung zu ziehen, stellt die Gesellschaft von heute, und damit auch Wien, vor große Schwierigkeiten, kulturelle und politische Opfer. Der Rahmen, den unsere Städte für ihre Bürger darstellen, ist zu eng geworden; er wird durch den wachsenden Verkehr gesprengt. Die Verkehrsnot der Städte ist alarmierend für die guten alten Stadtformen; sie ist die Ursache der Zerstörung bewährter Lebensrhythmen weitester Bevölkerungsschichten und ist mitschuldig am Verschwinden ausgeglichener wirtschaftlicher Maßstäbe und Sicherheiten.

Es ist notwendig, den Ursachen nachzugehen und ein Werkzeug zu schaffen, um die inneren Voraussetzungen und Hintergründe zu ändern, die zu dieser gefährlichen Entwicklung geführt haben.

Das geeignete Werkzeug der zivilisierten modernen Gesellschaft zur Steuerung der städtischen Verkehrsnot heißt „Planung“. Es ist dies die koordinierende Vorausschau durch eine geeignete Organisationsform, etwa durch eine Verkehrsplanungskommission oder durch ähnliche Einrichtungen.

Von den Stadtverwaltungen der Gegenwart, also auch von Wien, muß eine Reihe von notwendigen Gesichtspunkten beachtet werden, um eine vernünftige und stetige Entwicklung zu gewährleisten. Dazu gehört es, die Verkehrsgrundlagen zu erheben und einen bewertenden Überblick zu bekommen. Auf Grund dieser wären Voraussagen, also Prognosen zu stellen, damit geeignete Planungen und Pläne gemacht werden können.

Über allem aber müssen die raumordnenden Entschlüsse stehen, wohin die Entwicklung der jeweiligen Stadt, in unserem Fall also Wien, gehen soll: ob sie sich in Zukunft zu einem Industrie- oder Handelsplatz, zu einem Fremdenverkehrs- oder Agrarzentrum oder zu einer Mischform von zwei oder mehreren Arten entwickeln soll.

Aus den raumordnenden Entschlüssen heraus aber werden sich zwangsläufig, wenn sie einmal festgehalten sind, die verkehrsbaulichen Maßnahmen der öffentlichen Hand und auf dem privaten Sektor in verschiedenen praktischen Maßnahmen äußern.

Ein erster Schritt auf diesem Gebiet wurde in Wien bereits getan.

Die I. Wiener Straßenverkehrsenquête vom Herbst 1955 bereitete die Schaffung eines geeigneten Werkzeuges für die Steuerung des Verkehrsproblems von Wien vor: die 109 Empfehlungen, die von den besten Fachexperten des europäischen In- und Auslandes in 5 Plenarsitzungen, 40 Kommissionsberatungen und bei mehr als 1500 Wortmeldungen gegeben wurden, bilden nicht nur für Wien die Grundlage der zukünftigen Verkehrsüberlegungen, sondern können sehr gut auch sinngemäß bei anderen kleineren Stadtorganismen angewendet werden.

Allerdings hat die Verkehrsenquête gezeigt, daß es für die Lösung des großstädtischen Verkehrsproblems keine billige schnelle Methode gibt, sondern nur eine universelle, sinnvolle Heranziehung aller neuen Verkehrserkenntnisse aus aller Welt.

Die Methode, die zur Steuerung der Verkehrsprobleme angewendet werden kann, wird, wenn sie erfolgversprechend sein soll, sich nicht nur in Maßnahmen ausdrücken, die lediglich auf dem Verkehrsgebiet liegen, sondern sie muß sich einer wesentlich umfassenderen Gedankengruppe bedienen. Die wichtigsten methodischen Ansatzpunkte sind hiebei folgende:

Die umgehende Feststellung der Grundlagenwerte des Verkehrs.

Die beschleunigte Aufstellung eines städtebaulichen Generalentwicklungsplanes mit einem wirtschaftlichen Stufenausbau- und Finanzierungsplan. Die Schaffung einer Verkehrsplanungs-Kommission mit der Aufgabe, die gesamte Verkehrs-kordinierung planlich und mit übergeordneter Schau durchzuführen.

Die Zulassung neuer Verkehrserreger nur nach völliger Klarstellung und Berechtigung ihres Standortes.

Die Absiedlung standortfremder Verkehrserreger aus den Verkehrs- und Stauzonen, soweit dies irgend möglich ist.

Eine systematische organische Auflockerung von überdicht verbauten Altorts-Kernen.

Die Vereinfachung des Mischverkehrs auf den Wiener Straßen durch Differenzierung der Verkehrsnutzung.

Eine systematische Assanierung städtischer Verfallsviertel zur Freisetzung dort ungenützter Wirtschaft- und Verkehrsreserven.

Die Aufschließung des städtischen Umlandes in geeignetem Umfang nach modernsten besiedlungs- und verkehrstechnischen Erkenntnissen.

Eine stärkere Staffeln aller Verkehrsbänder nach ihren Funktionen.

Die Bekämpfung der Parkraumnot durch Garagenbauzwang.

Die Schaffung von Schnellverkehrsstraßen (Expressways) im verbauten Stadttinneren, um einen schnelleren Verkehrsfluß zu ermöglichen.

Es darf nicht vergessen werden, daß die Verkehrsprobleme von Wien erst im Kommen sind. Es wird aber die Aufgabe noch dieser Generation sein, rasch

eingzugreifen, um den Anschluß an die sich überstürzende Verkehrsentwicklung nicht zu versäumen.

Wenn auch die Verkehrsprobleme ein ungemein schwieriges technisch-wirtschaftliches Aufgabengebiet darstellen, so sind sie allerdings nur ein verhältnismäßig bescheidener Teil der Aufgaben, die eine Stadt wie Wien bei ihrer Umwandlung von der Großstadt des vergangenen Jahrhunderts zur Weltstadt von morgen erfüllen muß.

Die Bewältigung des Verkehrs allein tut es noch nicht. Zu einer „Weltstadt“ gehört mehr als nur ein ausreichendes Straßennetz, in dem ein blutvoller, lebendiger Verkehr reibungslos sich abwickeln kann.

Wir werden uns vor Augen halten müssen, daß in einer Weltstadt von morgen vieles nicht mehr erlaubt sein wird, was bislang noch möglich war.

Unsere Wohnviertel werden nicht mehr so dicht verbaut sein dürfen, als dies heute der Fall ist; in ihnen wird ein Vielfaches an sozialem Grün vorhanden sein müssen; Platz und Lebensraum für Kinder wird da sein müssen in einem „Überfluß“, der im Gegensatz zu jenem Überfluß wird stehen müssen, den wir heute an düsteren Hinterhöfen, monströsen und monotonen Zinskasernen und einem unvernünftigen Durcheinander von Fabriken und Wohnungen, von Werkstätten und Freiflächen, von Verkehrsstraßen und Baulücken haben.

Unsere Produktionsviertel werden an jenen Stellen im Raume Wien gelagert sein müssen, wo sie am zweckmäßigsten im Verkehrsband liegen und die billigsten Transportquoten erfordern. Sie werden anders als heute sein müssen, schon aus Gründen der Energiewirtschaft; ihr baulich sanitärer Zustand wird sich vom heutigen Durchschnitt eindeutig unterscheiden müssen.

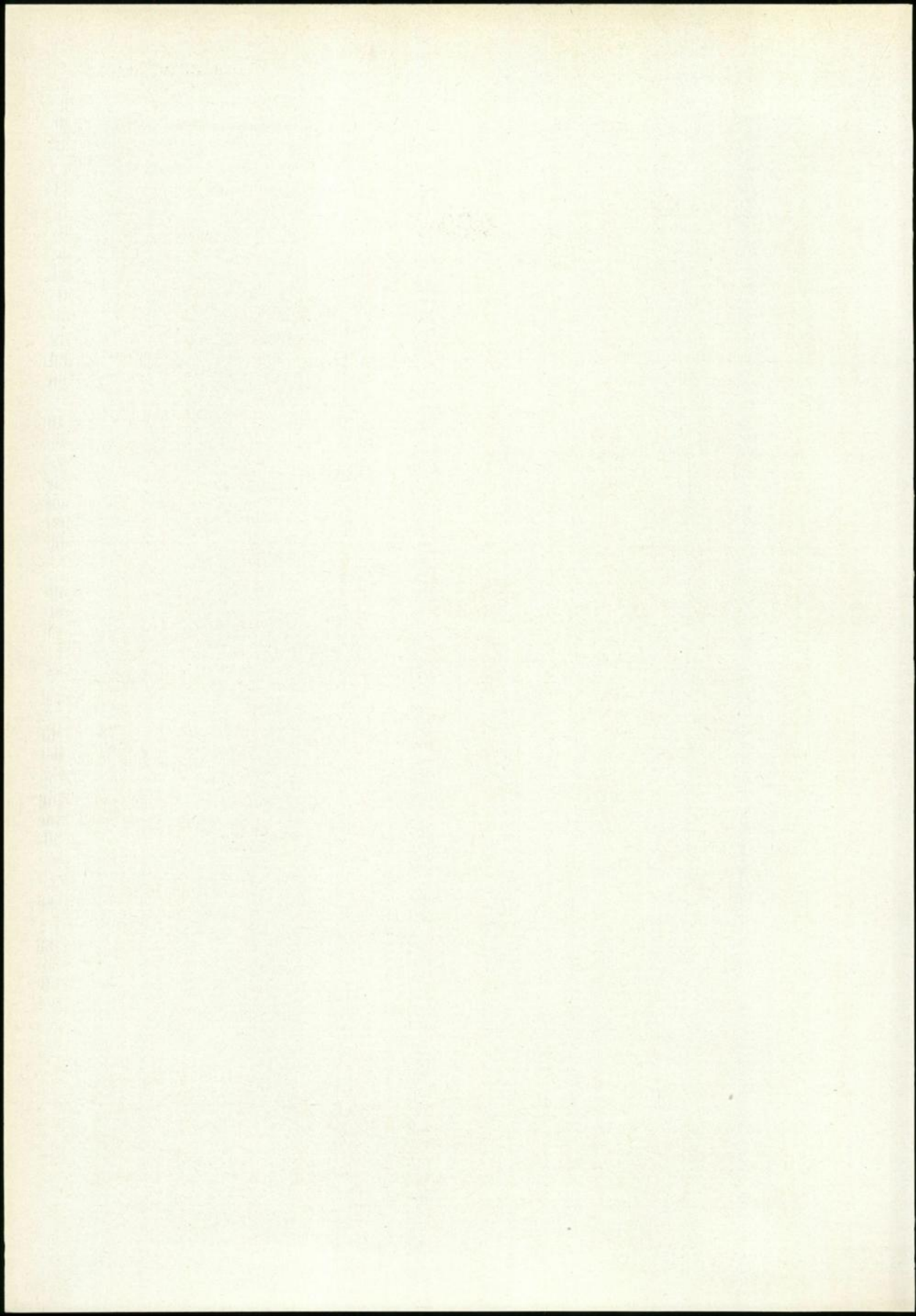
Unsere Freizeiträume werden in wohn- und arbeitsnahen Gebieten liegen müssen: sie werden vielleicht an Stellen sein, wo sich heute noch Elendsquartiere ausdehnen.

Die einzelnen Bezirke werden ganz bestimmte, klare, einander ergänzende Funktionen zu erfüllen haben.

Das Umland von Wien wird nicht mehr wie heute verwahrlost, sondern, ebenso wie der dichter bebaute Teil der Stadt, gepflegt sein müssen. Wien wird umgeben sein müssen von einem Ring lebendiger Siedlungszonen, die alle zusammen eine gesunde, einander stützende „Stadtlandschaft“ bilden, in der Stadt und Land zu einer Synthese verschmolzen sind, die den Menschen Freiheit und Schönheit, Wirtschaftlichkeit und Arbeit gleichermaßen vermitteln kann.

So, als Ganzes, wird Wien jenen geistigen und wirtschaftspolitischen Mittelpunkt in Europa darstellen können, der ihm auf Grund seiner geopolitischen Lage zukommt — Brücke zu sein zu den vier Weltgegenden, die Wien zu dem machen, was wir alle erhoffen:

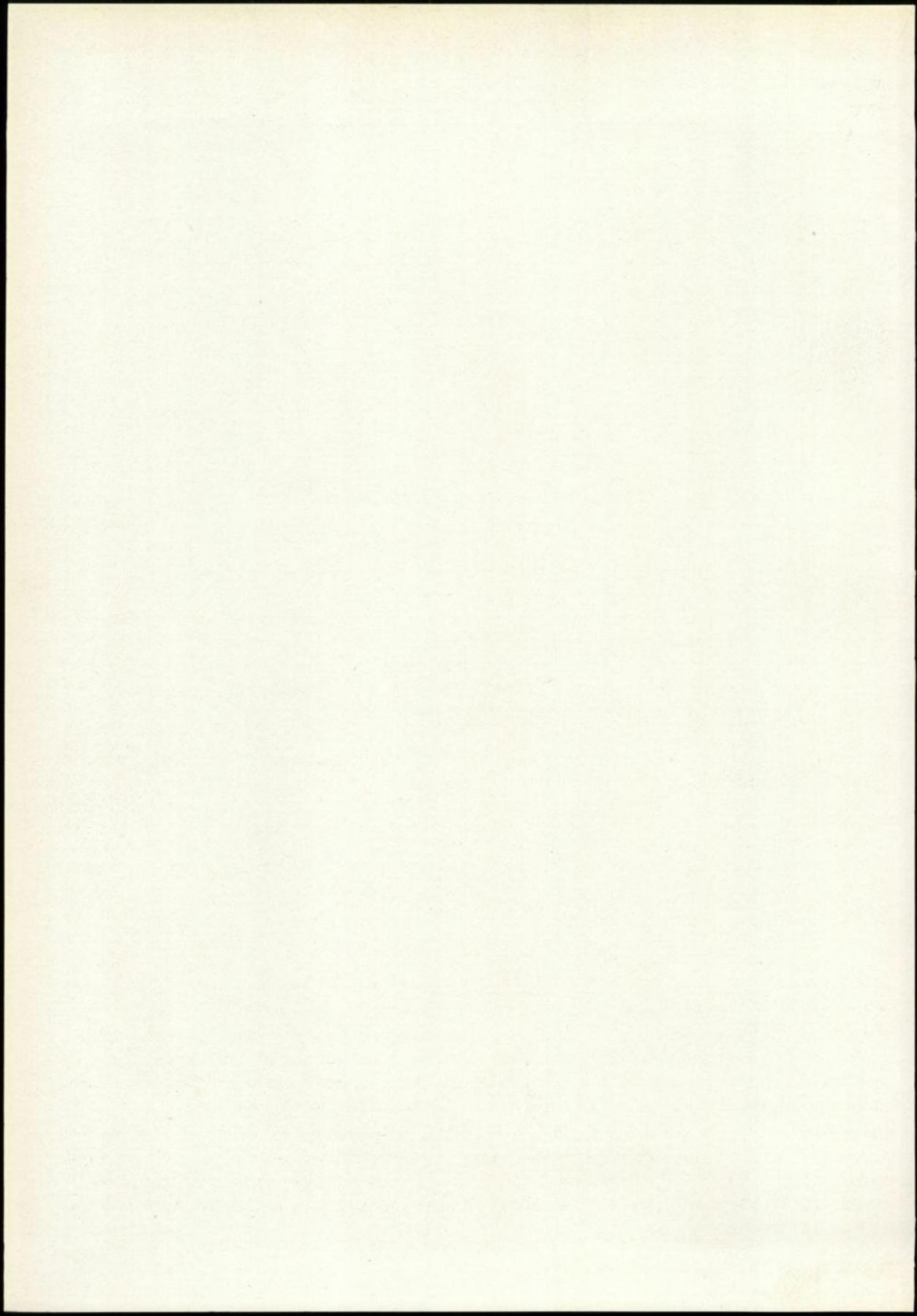
zur lebensbejahenden blühenden Metropole am Schnittpunkt der inneren Linien des europäischen Kontinents.

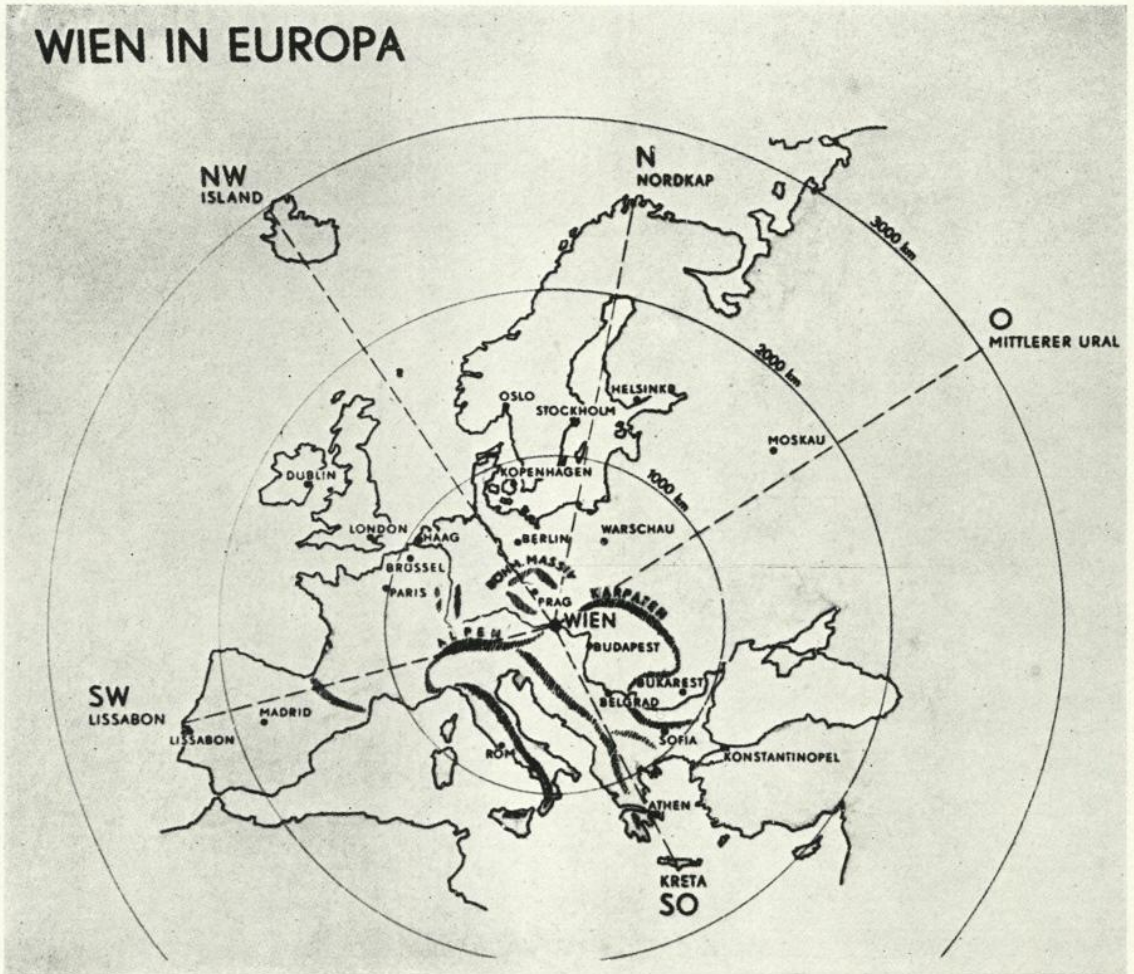


Teil II

a) Bildtafeln über Wiener Grundlagen

(Siehe Handbuch der Stadt Wien, 70. Jahrgang, Seite 681)





Wie keine andere europäische Großstadt besitzt Wien eine so ausgeprägte zentrale Lage am Kontinent.

Der 1000-km-Entfernungskreis um Wien, also jene Distanz, in der in der heutigen Welt der direkte Einfluß eines Stadtgebildes noch wirksam ist, berührt im Osten die Schwarz-See-Gebiete, im Südosten das östliche Mittelmeer, im Süden die Südspitze Italiens, im Südwesten das westliche Mittelmeer, im Westen den Zugang zum nordatlanti-

schen Raum, die Nordsee, und im Norden den baltischen Raum mit der Ostsee.

Einem einzigen europäischen Kontinent trägt sich Wien als ein geographisch zweifellos zentraler Ort an, dessen Erreichbarkeit durch eine ganze Reihe von Möglichkeiten stark gefördert wird.

Eine wichtige Scheide zwischen alpinem und panonischem Klima durchzieht den Wiener Raum, der, im Westen von den letzten Ausläufern der Alpen umschlossen, nach Norden, Osten und Süd (Bitte wenden!)

den als Vorland und natürliches Gelenk zwischen West und Ost seine verbindenden Funktionen in der Geschichte der europäischen Völker in Vergangenheit und Gegenwart auszuwirken in der Lage war.

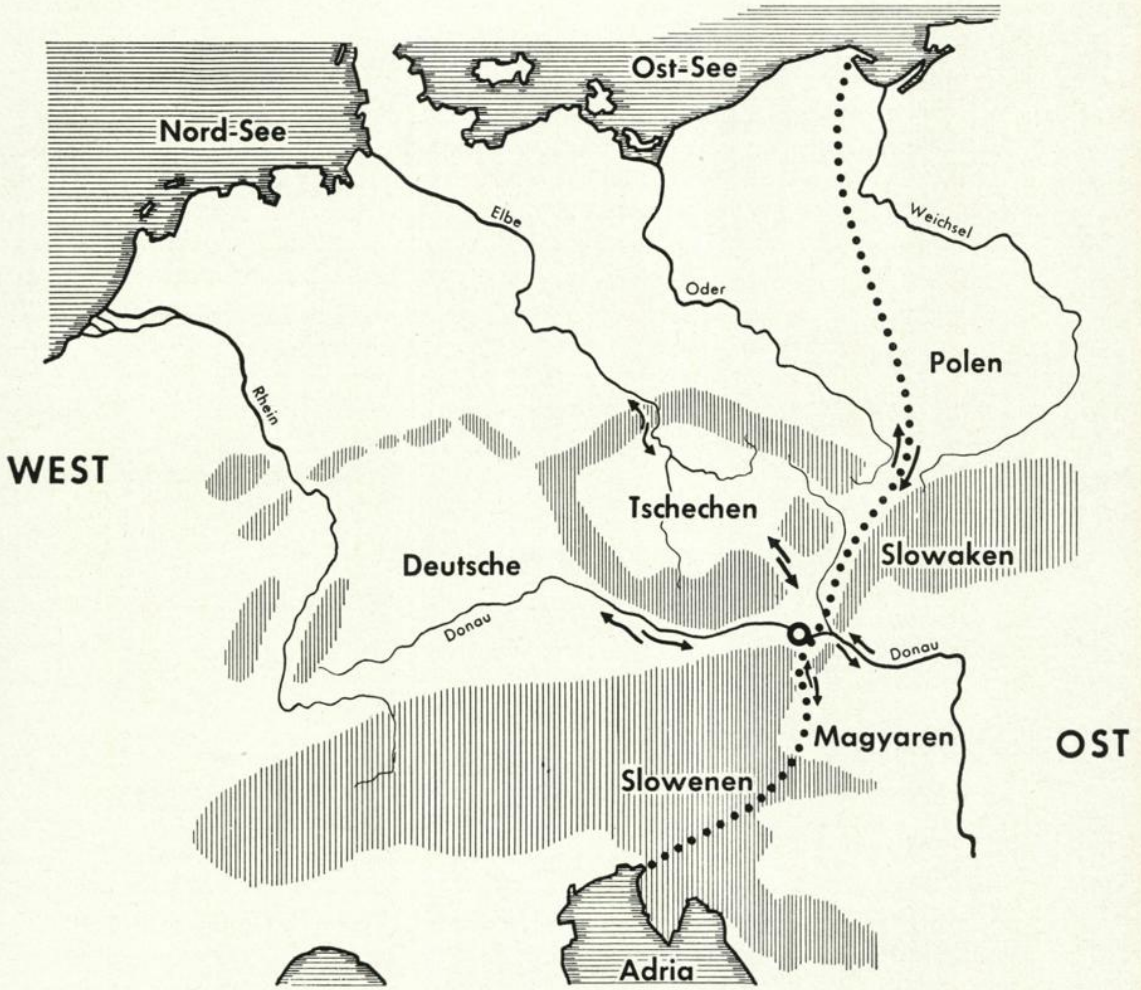
Die Donau, als mächtiger Strom Europas, die den Wiener Raum durchschneidet, ergänzt diesen als Energie- und Bewegungsträger, dessen Möglichkeiten derzeit bei weitem noch nicht ausgenützt sind.

Die Wiener Landschaft ist, ebenso wie die Stadt selbst ein zentraler europäischer Ort, ist in gleichem Maße eine zentrale europäische Landschaft, in der sich Flachland und Bergland in glücklichster, romantischer Weise ergänzen und das Wechselspiel von Vordergrund und bewegter Horizontallinie, das dem Beobachter einen überschaubaren und menschlich empfindsamen Maßstab für Stadt und Raum gewährt; sie hat WIEN IN EUROPA nicht nur zu einem geographischen sondern darüber hinaus auch

allgemein kulturellen Brennpunkt der europäischen Gesellschaft werden lassen, deren historisches Bekenntnis dieses Wien zur Brücke von Ost und West, von Nord und Süd für Landschaft, Stadt und Mensch gemacht hat: ein wahrhaft schöpferischer Naturraum, der, nicht nur geographisch weiträumig, sondern auch geistig-zentral ausgleichend, als verbindende Funktion sich bewährt hat: es besteht kein Zweifel, daß der Wiener Raum eine Anzahl von unabdingbaren Elementen besitzt, die ihn zur Drehscheibe des Kontinentes prädestinieren.

„WIEN IN EUROPA“ ist daher nicht ein kurzlebige Schlagwort, sondern ein auf säkularen natürlichen Voraussetzungen fußender Wertbegriff, der in den wachsenden zukünftigen Tendenzen des Kontinentes in steigendem Maße umso mehr an Bedeutung gewinnen wird, je mehr die Integration Europas, mit der er zutiefst verbunden ist, in Aufwärtsentwicklung begriffen ist.

WIEN IM SCHNITTPUNKT NATÜRLICHER VERKEHRSWEGE



..... ALTER BERNSTEINWEG: Bequemste Verbindung zwischen Ostsee und Adria

Jene uralte vorgeschichtliche Handelsstraße, die seit Jahrtausenden den Mittelmeerraum mit dem baltischen Raum verbunden hat — der Bernsteinweg — durchschneidet von Süden nach

Norden den Raum von Wien, so wie dies von Nordwest nach Südost durch einen anderen wichtigen europäischen Verkehrszug — den Donauweg — geschieht.

(Bitte wenden!)

Hier, an jenem eindeutigen Schnittpunkt zweier Verkehrshauptlinien in der Geschichte des europäischen Kontinentes, mußte zwangsläufig ein natürlicher Standort für eine Siedlungsballung entstehen, die umso größer wurde, je großräumiger die Kultur- und Wirtschaftsräume, die sie umgeben, sich entwickelten.

Begünstigt seit der geschichtlichen Frühzeit, der antiken Epoche und der Zeit der Völkerwanderung und noch nachher durch das Vorhandensein einer Anzahl von Weg-Übergängen in noch im Naturzustand befindlichen Landschaften, den „Pforten“, bahnten sich die über diese Übergänge drängenden Völker ihre Verkehrswege: aus dem Südraum über die „Wiener Neustädter Pforte“, aus dem Ostraum über die „Brucker Pforte“, aus dem Norden über die „Ostrauer Pforte“ und aus dem Westen durch die „Wiener Pforte“.

So wurde der Wiener Raum zum zentralen europäischen Durchzugsgebiet der letzten 3000 Jahre, in dem sich unzählige Sedimente niederschlagen konnten, von denen manche bis heute noch in Volk, Brauchtum, Sprache, Küche und in der Geisteshaltung fühlbar geblieben sind.

Die Funktionen dieser natürlichen Verkehrswege wurden durch die Entwicklung des Verkehrs in der Gegenwart nicht außer Kraft gesetzt, im Gegenteil, sie wurden durch die höhere Frequenz, insbesondere im vergangenen Jahrhundert, untereinander nur in verstärktem Maße verknüpft; so sind sie auch heute, trotz des noch bestehenden Eisernen Vorhanges, latent vorhanden und werden sofort höchst wirksam, wenn sich einigermaßen die Möglichkeit zu einem engeren Kontakt der um den Wiener Raum agglomerierten Völker ergibt.

Im Zeitalter der Entwicklung wirtschaftlicher Großräume und moderner Verkehrstendenzen kommt zwangsläufig jenen natürlichen Verkehrswegen — trotzdem sich die Urlandschaft inzwischen zur

Kulturlandschaft und die Verkehrstechnik auch über sie hinweg in den Lufttransportweg entwickelt hat — eine wachsende Bedeutung zu: der kontinentale Wirtschafts- und Energieaustausch vollzieht sich natürlich einfacher und billiger dort, wo eben schon von Haus aus günstigere Allgemeinbedingungen transporttechnischer Art bestehen.

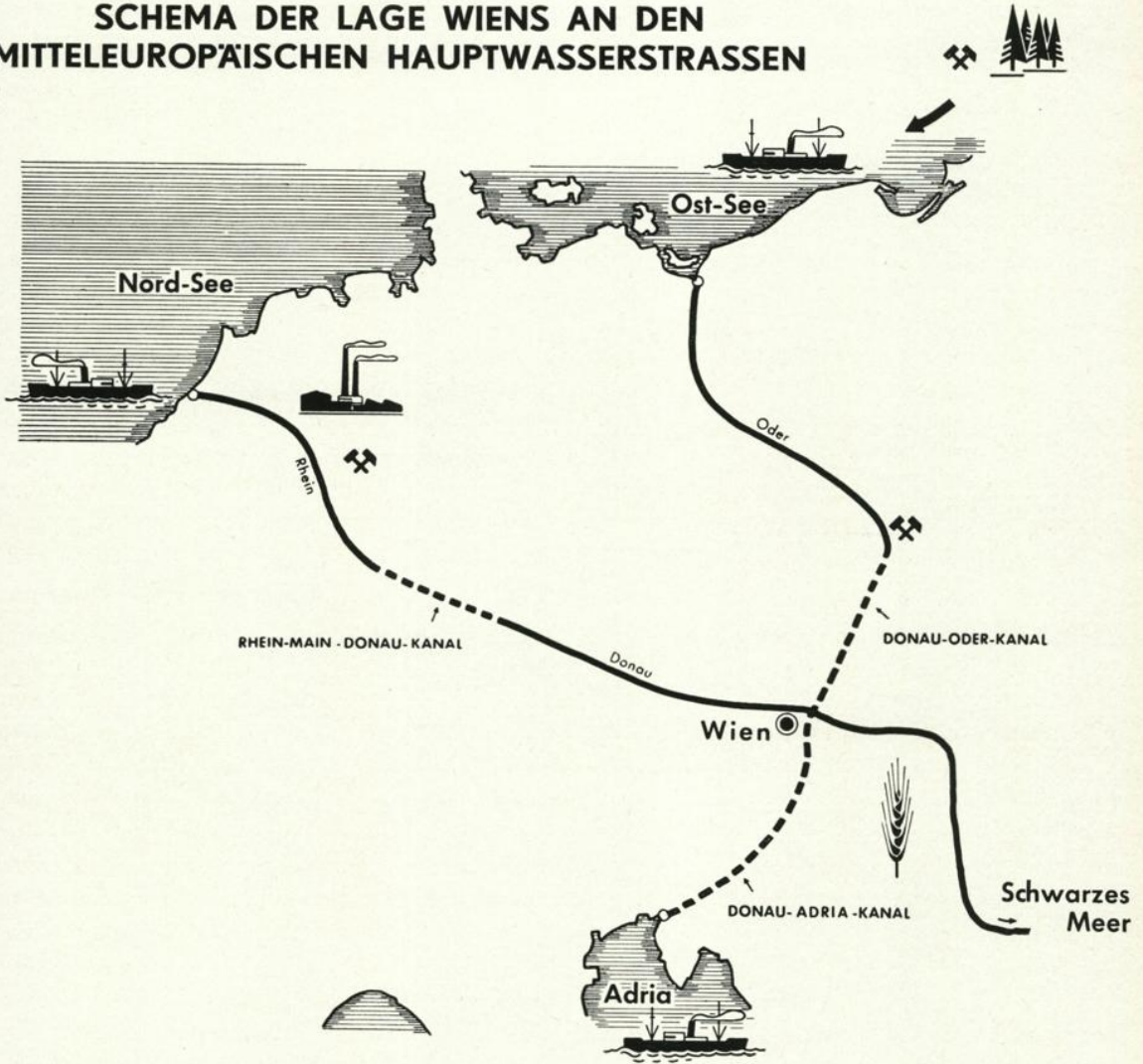
Wien, im Schnittpunkt dieser wichtigen „natürlichen“ Verkehrswege liegend, gewinnt dadurch in krisenfreien friedlichen Zeiten laufend immer mehr an Bedeutung: eine einfache Geschichtsbetrachtung läßt dies eindeutig erkennen.

Aber dies ist nicht nur für die Vergangenheit gültig, sondern auch — in steigendem Maße — für die Gegenwart und für die Zukunft: trotz Besatzung, trotz Eisernem Vorhang, trotz enormen wirtschaftlichen, politischen und militärischen Handikaps hat sich Wien in den ersten zehn Jahren nach dem zweiten Weltkrieg stetig und konsequent immer mehr zu einer internationalen Stadt entwickelt und, weit über die Kleinheit Österreichs hinaus, an kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung gewonnen; die Tendenzen, die mit dem wachsenden Zusammenschluß Europas zu einem einheitlichen Markt, zu einem geeinigten Wirtschaftsgebilde immer stärker werden, zeigen deutlich, daß Wien zur zentralen europäischen Kongreß-Stadt heranwächst, zur Stadt, in der eine ungemein große Zahl von politischen Vertretungen, Botschaften, Gesandtschaften, Konsulaten, Wirtschaftsmissionen usw. sich zusammenfinden und die ein kontinentales Zentrum des schnellsten Verkehrsmittels, zu einem Flugfahrtszentrum allerersten Ranges, zu werden verspricht.

Der internationale Austausch der europäischen Völkerfamilie wird auch in Zukunft, sowohl personell wie wirtschaftlich, immer dort erfolgen, wo die natürlichsten und selbstverständlichsten Gegebenheiten auf dem Sektor des Verkehrs bestehen:

Wien ist solch' ein Platz in Europa.

SCHEMA DER LAGE WIENS AN DEN MITTELEUROPAÏSCHEN HAUPTWASSERSTRASSEN



Die geopolitische Bedeutung der Wasserstraßen am europäischen Kontinent wächst in gleichem Maße, wie sich die Wirtschaftsräume Europas Zug um Zug, gezwungen durch die wachsende allgemeine Erkenntnis und durch den Trend der modernen Technik, vergrößern.

Im Wiener Raum überschneiden sich, wie die

natürlichen Landverkehrswege, auch die Möglichkeiten, die sich aus einem modernen Ausbau der europäischen Hauptwasserstraßen ergeben: Der Donau-Main-Rhein-Weg und der große zukünftige Nord-Süd-Wasserweg des Donau-Oder-Kanals und des Donau-Adria-Kanals.

Der Rhein - Main - Donau - Weg verbindet den
(Bitte wenden!)

nordatlantischen hochindustriellen Raum, das Ruhrgebiet und England, mit dem hochagrarischen Raum der Balkanländer; der zukünftige Donau-Oder-Weg wiederum wird eine hochwertige Verkehrsverbindung von den Ostseeländern, vor allem für das finnische Holz und für das schwedische Erz, über das oberschlesische Kohlenrevier zur Donau und damit zur großen Verarbeitungsbasis Wien ermöglichen; der Donau-Adria-Kanal aber wird später einmal die Verbindung der Ostsee und der Donau mit der Adria und damit dem östlichen Mittelmeer bewerkstelligen, wodurch die großen europäischen Industrieenergien den unterentwickelten Ländern des Naben Ostens, vor allem Ägypten, Israel, Griechenland und der Türkei, ohne den großen Umweg um ganz Europa, nähergebracht werden können.

Die „Innere Linie“ der europäischen Produktions-exporttendenzen verläuft in diesem großen Wasserstraßenkreuz, an dessen Schnittpunkt Wien liegt.

Außer Zweifel bedeutet jede Tonne, die über

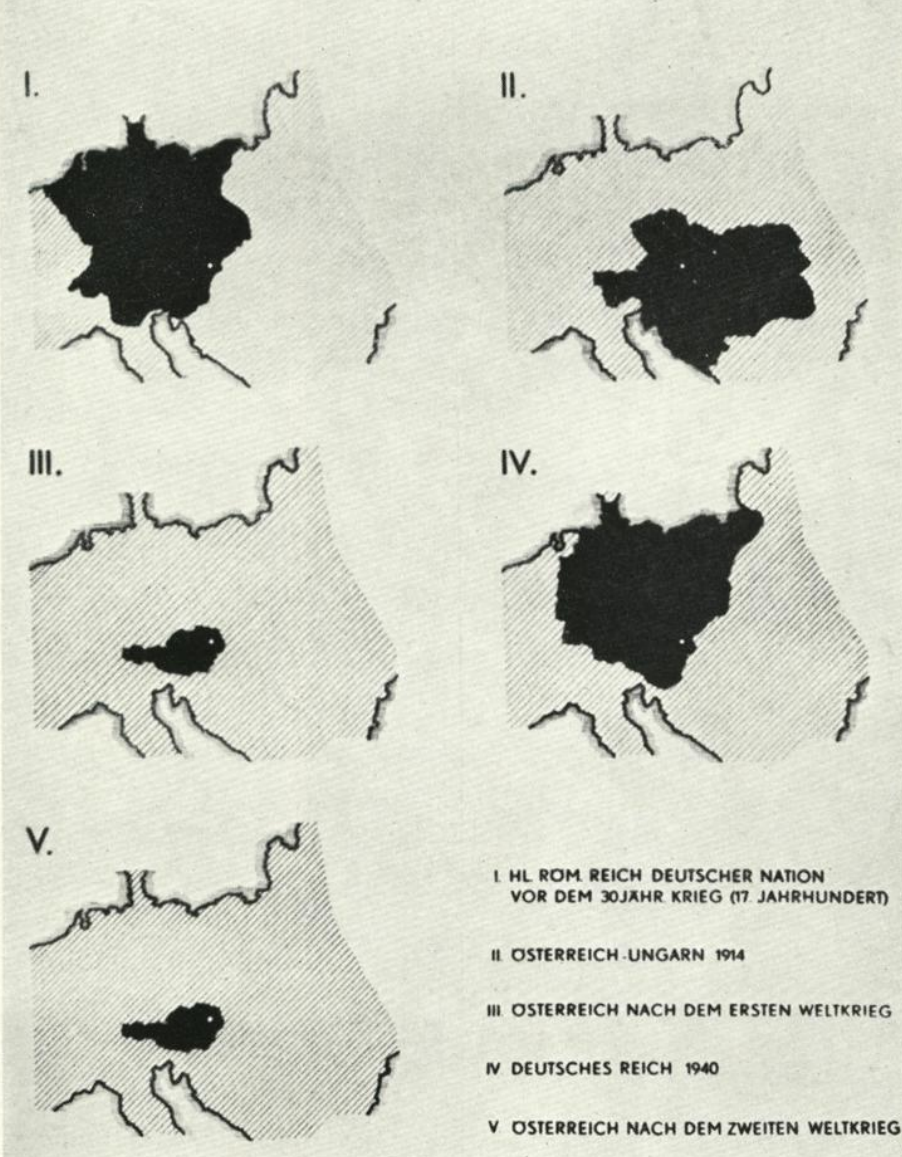
jenen wichtigen Kreuzungsraum geführt wird, einen Gewinn für die Stadt; zwar ist die Donau, im Vergleich zum Rhein, heute noch ein beinahe toter Strom — aber mit dem stetigen Anwachsen der wirtschaftlichen Kontakte zwischen West und Ost, Nord, Süd und Südost, wird die Funktion der geologischen und geo-wirtschaftlichen Lage Wiens eindeutiger und wirksamer.

Die historische Aufgabe dieser Stadt am europäischen Kontinent in Friedenszeiten — ein Mittler und eine Brücke zu sein zwischen den Staaten Europas und ein Brückenkopf des Abendlandes in Krisenzeiten —, sie ist eine direkte Folge der Lage Wiens am Ostrande der Alpen.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die wachsende Integration Europas die Position Wiens als zentralen Ort noch mehr als bisher betonen wird:

Die Wiener Wirtschaft — und die Wiener — werden sich darauf einrichten müssen.

DIE LAGE VON WIEN IN DEN LETZTEN 1000 JAHREN



1000 Jahre Wiener Geschichte sind in hohem Maße auch gleichzeitig die Geschichte Europas; dies allein kennzeichnet — mehr als vieles andere — die zentrale Bedeutung dieser Stadt am Kontinent.

Noch im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation, an dessen östlichem Rande als Brückenkopf des Abendlandes und Hinterland ostwärtsstrebender Kolonisten, wandelt sich Wien um zur Reichs-
(Bitte wenden!)

Haupt- und Residenzstadt des Habsburgerreiches in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Nunmehr ein zentraler Ort in einem wirtschaftlich relativ ausgeglichenen Großraum, vermag es zur Zeit der industriellen Revolution, um die Mitte des 19. Jahrhunderts, zur Industrie-Großstadt aufzusteigen — zur Weltstadt unter anderen Weltstädten.

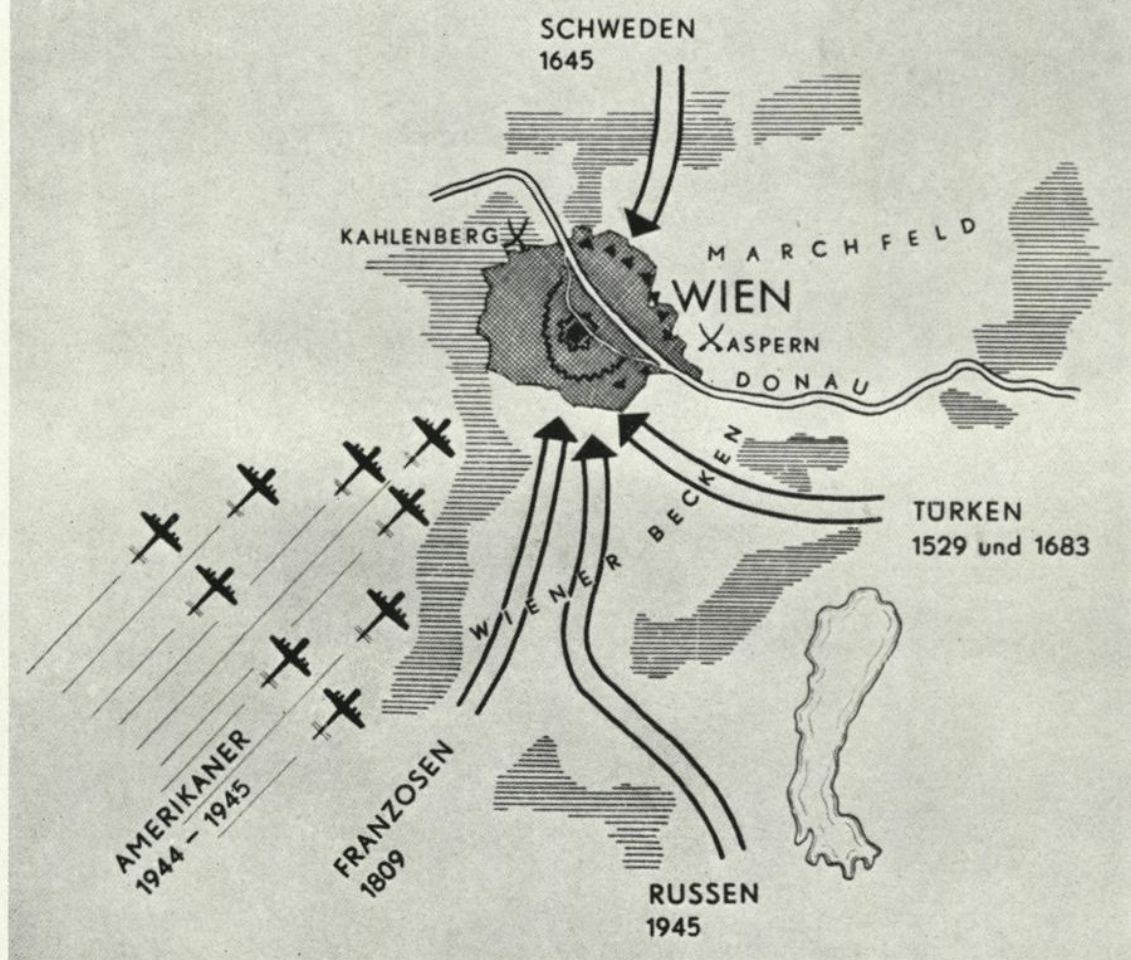
Der Republik von 1918 dient Wien, nach dem Zerfall der Donaumonarchie, als Bundeshauptstadt ebenso, wenn auch unter ungleich schwierigeren Verhältnissen, da seine industrielle Größenordnung auf einen anderen Maßstab — jenen des 60 Millionen-Reiches der Donaumonarchie — abgestimmt war. Diesmal am östlichen Rande des österreichischen Staates gelegen, leidet Wien im Zeitalter der europäischen Autarkiebestrebungen der Nationalstaaterei sowohl hinsichtlich seiner kulturellen als auch in seiner wirtschaftlichen Prosperität: Wien — ein wahrhaft internationaler Stadtkörper in einem kleinen Staat, umgeben von hohen Zollmauern, Nationalismen und Chauvinismen aller Art, hat in diesen Jahren einen schweren politischen und wirtschaftlichen Stand, der bis zur Liquidation seiner zentralen mittel- und osteuropäischen Aufgabe führt: die Annexion in das Dritte Reich stellt Wien wieder an den östlichen Rand in eine zweitrangige

Position — seine Weltgeltung sinkt. Der zweite Weltkrieg beendet diesen Zustand und festigt neuerlich die Position Wiens als Bundeshauptstadt der Zweiten Republik; diesmal jedoch mit wesentlich anderen Vorzeichen als nach 1918: die Erkenntnis ist überall lebendig geworden, daß Europa nur als Ganzheit, nur als ein gemeinsames Wirtschaftsgebiet, bestehen kann. In einer Zeit, in der die moderne Technik große Wirtschaftsräume, einheitliche Zollgebiete, Transportfreiheit und Großraum-Währungen fordert, hat Wien — auch in dem kleinen neuen Österreich — nunmehr einen völlig anderen Aspekt für die Zukunft als vordem: es wird — weit über die engeren staatlichen Grenzen Österreichs hinaus — wieder zum zentralen Ort von hoher Größenordnung.

Wien als Zentrum eines einigen Europas — diese Funktion kann es sehr wohl in fernerer Zukunft erfüllen, denn günstigste innere und äußere Bedingungen in Kultur und Wirtschaft sind in ihrem Keim im Wiener Raum latent vorhanden.

Ob Europa diese natürliche Gelegenheit zu nützen wünscht, wird in nicht geringem Maße von den Wienern selbst abhängen, wie sie dem werden den Groß-Europa entgegenkommen.

DIE GEFAHREN DER LAGE WIENS IN DER VERGANGENHEIT UND GEGENWART



Eine so einmalige, ausgeprägt exponierte Lage einer Stadt wie die von Wien birgt naturgemäß eine gewisse Affinität in sich, Gefahren an sich zu ziehen, die ihren Bestand bedrohen.

Es ist nur natürlich, daß eine so prominente europäische Durchgangszone, wie es der Wiener Raum ist, dauernd mit Spannungen wirtschaftlicher, politischer und militärischer Art geladen ist, deren
(Bitte wenden!)

Lösung in den meisten Fällen Krieg und Zerstörung, Not und Elend — aber auch hohen Gewinn und Einfluß — zum Gefolge haben.

Ganz abgesehen von der Frühzeit, vom Zusammenbruch der antiken Welt unter den Schlägen der Völkerwanderung, wird der Wiener Raum im ersten und zu Beginn des zweiten Jahrtausends nach der Zeitwende eine Kampfzone, deren Tendenzen ostwärts gerichtet sind und deren äußeres Kennzeichen der Kampf gegen Asien, vor allem gegen den Nahen Osten ist: ob es nun die Slawen oder die Awaren, die Goldene Horde, die Türken oder die Kuruzzen sind, immer bewirkt die Lage Wiens am Alpenrand und am Donaudurchbruch zwischen Leopoldsberg und Bisamberg — hinter dem Stromdelta gegen Norden geschützt —, daß hier in den meisten Fällen der Bewegungskrieg sich zum Stellungskrieg wandelt: Wien sperrt donauaufwärts den Zugang zum Westen.

Auch die Schweden im Dreißigjährigen Krieg und die Franzosen in den Napoleonkriegen sehen sich vor dieser Tatsache.

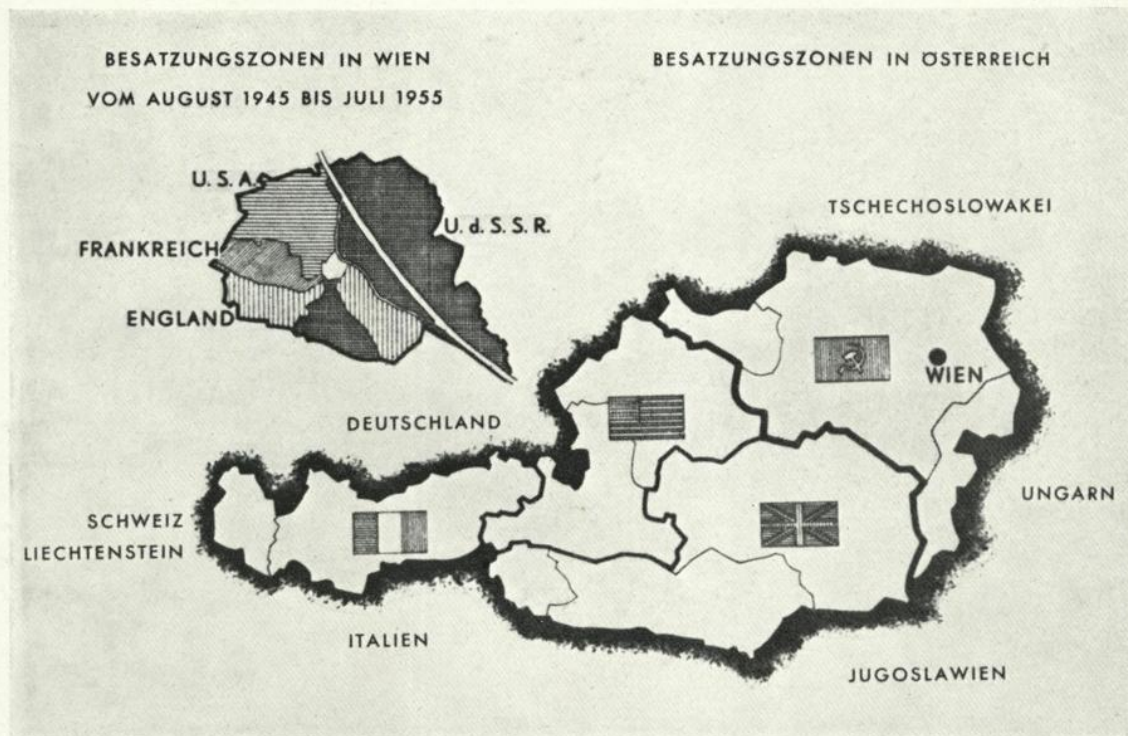
Erst die völlig geänderten wirtschaftlichen Bedingungen des 19. und 20. Jahrhunderts, die auch eine ganz anders geartete militärtechnische Maschinerie mit sich bringen, verändern die Gefahrenbedingungen in einem beängstigenden Maße: Wien wird im

totalen Krieg, gerade wegen seines Charakters als zentraler Ort, im gegebenen Augenblick zum Luftkriegsziel und zuletzt zum Kampfobjekt.

Aber: die reinen Kriegsgefahren allein sind nach dem letzten Weltkrieg gar nicht so entscheidend geworden, als vielmehr die aus den Kriegsfolgen erfließenden latenten Gefahrenmomente, die die Stadt bedrohen: die so wichtige zentrale geopolitische Lage des Wiener Raumes in Europa, seine Ölvorkommen, die ausgezeichnete Luftlage, seine Position als eines der Eckpunkte des österreichischen Wirtschaftsdreiecks hinsichtlich der Eisenbasis — das industriell ausgezeichnet gelagerte Verarbeitungsfundament infolge seines Industriereichtums —, all dies bewirkt, daß die Freigabe des Wiener Raumes von Seiten der Besatzungsmächte, — der hier dem österreichischen Raum in seiner Bedeutung gleichzustellen ist —, nur sehr langsam erfolgte und die Rückziehung der Besatzung nur unter außergewöhnlichen Bedingungen geschehen ist.

Sicherlich besteht auch heute noch eine Summe von Gefahren für den Wiener Raum wegen seiner Lage in Europa: politisch, wirtschaftlich und kulturell; sie scheinen aber — relativ — im gleichen Maße von geringerer Bedeutung zu werden, je größer der europäische Wirtschaftsraum wird und je weiter die Integration Europas fortschreitet.

DIE INTERNATIONALE POLITISCHE SITUATION VON ÖSTERREICH UND WIEN 1945–1955



Wenn auch Österreich durch den Abschluß des Staatsvertrages seine politische Unabhängigkeit im Jahre 1955 wieder erlangt hat, so sind doch in den zehn Jahren, die seit dem Ende des zweiten Weltkrieges verflossen sind, eine Reihe von Maßnahmen erfolgt, deren Auswirkungen, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht, noch nicht völlig ausgeglichen werden konnten. Zu diesen Maßnahmen zählt vor allen anderen die durch die vier Besatzungsmächte verfügte Teilung Österreichs in vier Besatzungszonen und die Untergliederung Wiens in fünf Besatzungssektoren.

Durch die seinerzeitige Aufsplüderung in Zonen verschiedener Mächte wurde Wien, das nach dem

Verwaltungsstatut ein eigenes Bundesland und gleichzeitig die Bundeshauptstadt der Republik Österreichs ist, zu einer besatzungsmäßig gemischten Enklave inmitten des Bundeslandes Niederösterreich, welches wieder sowjetrussische Besatzungszone war.

Die vier Besatzungsmächte waren übereingekommen, das Wiener Stadtgebiet in folgender Weise zu besetzen: die Innere Stadt wurde zu einem internationalen Sektor, dessen Verwaltung monatlich reihum durch die einzelnen Besatzungsmächte England, Frankreich, UdSSR und die USA erfolgte.

Die Bezirke 3, 5, 11, 12 und 13 im südwestlichen und südöstlichen Teil von Wien wurden von
(Bitte wenden!)

englischen Besetzungen belegt, die Westbezirke 6, 7, 14, 15 und 16 belegten die Truppen der Franzosen, die nordwestlichen Bezirke 8, 9, 17, 18 und 19 okkupierten die US-Truppen und die Südbezirke 4, 10, 23, 24 und 25 und den Osten und Nordosten, die Bezirke 2, 20, 21, 22 und 26 waren sowjetrussisch.

Diese Aufgliederung in fünf Besetzungszonen inmitten eines sowjetrussischen Umlandes bewirkte, daß die Transportbewegungen aus dem Westen Österreichs zwangsläufig durch Besetzungsgebiete Sowjetrußlands erfolgen mußten, wozu eigene Vereinbarungen zwischen den Besatzungsmächten notwendig waren. Das gleiche galt auch für die Flugplätze von Wien in Tulln, Schwechat, Aspern und Vöslau. Die westlichen Besatzungsmächte, die USA in Tulln und England und Frankreich in Schwechat, erreichten ihre Plätze über bestimmte internationalisierte Straßenzüge, ebenso wurden die Einflugrouten aus dem Westen festgelegt. Der Transport ziviler Versorgungsgüter, soweit er mit Bahn, Kraftfahrzeugen oder Fuhrwerk erfolgte, bedurfte eigener Genehmigungen seitens der sowjetrussischen niederösterreichischen Besatzungsbehörden.

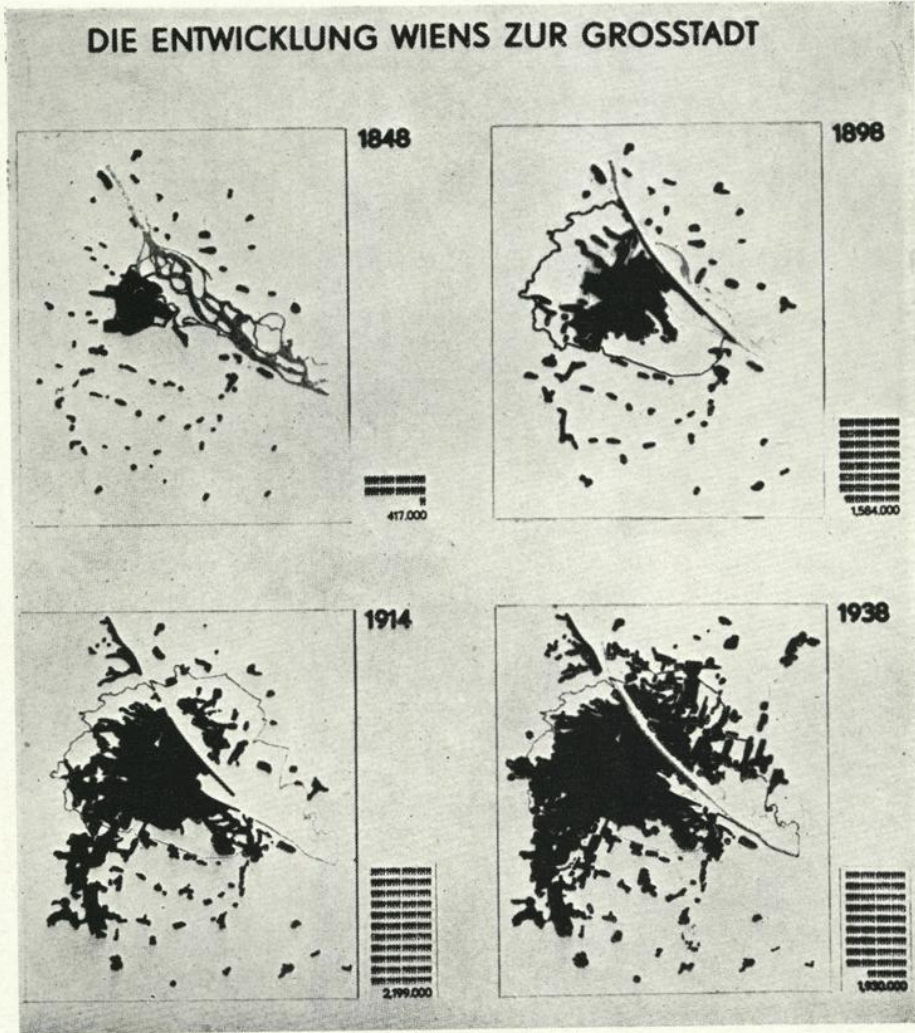
Es liegt auf der Hand, daß ein derartig kompliziertes Besetzungssystem schwerwiegende Folgen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Wiener und niederösterreichischen Raumes haben mußte. Wenn auch der Wiederaufbau, soweit er durch kommunale

oder Bundesinitiative erfolgte, direkt nicht durch die Besatzungstruppen behindert wurde, so hat vor allem die private Initiative starke Zurückhaltung in wirtschaftlichen Investitionen in Wien und Niederösterreich geübt. Die im Wiener Raum fühlbare Konkurrenz von USIA-Betrieben trug zweifelsohne ebenfalls viel dazu bei, private Investitionen auf ein Mindestmaß zu reduzieren, ganz abgesehen davon, daß privates westliches Kapital grundsätzlich den Wiener und niederösterreichischen Raum mied.

Erst nach Abschluß des österreichischen Staatsvertrages und Abzug der sowjetischen Besatzung wurden Investitionen größeren Ausmaßes mit westlichem Kapital im Wiener Raum vorgenommen und es liegt auf der Hand, daß das Manko der ersten zehn Nachkriegsjahre noch nicht wettgemacht werden konnte; dies ist umso stärker fühlbar, als im Wiener und niederösterreichischen Raum ein hoher Prozentsatz österreichischer industrieller Energie geballt ist.

Mit der Erlangung der österreichischen Unabhängigkeit wurden sämtliche Zonen- und Sektorengrenzen beim Abzug der Besatzungsmächte aufgehoben, nachdem schon mehrere Jahre vorher in den westlichen Zonen Österreichs die Aufhebung der Zonengrenzen zwischen den Westmächten verfügt worden war.

Heute erinnern nur mehr spärliche museale Reste an die Besetzungszeit der Jahre 1945 bis 1955.



Die industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts hat, wie in vielen anderen europäischen Städten, ungemein tiefgreifende, nicht nur gesellschaftlich und wirtschaftsstrukturelle Verschiebungen sondern auch solche städtebaulicher und stadtstruktureller Veränderungen zur Folge gehabt.

Das Anwachsen der Wiener Bevölkerung auf das mehr als Zehnfache ihrer ursprünglichen Zahl in wenigen Jahrzehnten, gegenüber einem Jahrhunderte langsamen Aufwärtswickeln im Zuge früherer Stadterweiterungen, mußte zwangsläufig den alten baulichen Rahmen der alten „Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien“ sprengen.

Das Strukturbild Wiens in der Zeit vor der Revolution von 1848 zeigt einen relativ dicht und hoch bebauten Stadtkern, die eigentliche „Festung Wien“, der, von wohlausgebauten Mauern und Bastionen umgeben, von einem freien Schußfeld — dem Glacis — umschlossen war. Außerhalb des Glacis lagerte sich der bereits aus einzelnen Altortskernen zusammengewachsene Ring der „Vorstädte“, die wieder weiter draußen durch einen zweiten Befestigungsgürtel, durch die „Linie“, umschlossen waren. Außerhalb der Linie, die auch bis zu einem gewissen Grade verwaltungsmäßig die Stadtgrenze darstellte, lag ein Kranz kleiner Ortschaften von (Bitte wenden!)

rein bäuerlicher Struktur, denen im wesentlichen die Versorgung der Hauptstadt oblag.

Die Donau war zu dieser Zeit noch nicht reguliert und bestand aus einer großen Zahl breiterer und schmalerer Flußarme, und war oftmals Ursache schwerer Überschwemmungen; in der Zeit der langsam wachsenden Industrialisierung Wiens mußte mit dem Anwachsen der wirtschaftlichen Bedeutung und der Finanzkraft der Stadt diese Gefahrenquelle als ein großer Übelstand empfunden werden, umso mehr, als die wachsende Handelschifffahrt auf der Donau zu einem Großprojekt verlockte, einen Handelskai für Wien zu errichten und durch eine kanalisierungsartige Regulierung der Donau billiges Neuland für Industrie- und Wohngebiete zu schaffen; im Zeitalter der Blüte der Bodenspekulation mußte dies eine starke Triebfeder für technische Großtaten darstellen.

Mit der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgenden Donauregulierung geht die Niederlegung der großen, nun nicht mehr als notwendig erkannten Stadtmauern, die Verbauung der Glacis und die Schaffung der Ringstraße vor sich. Das rapide Anwachsen der industriellen Bevölkerung führte in der Folge zu einer hohen Wirtschafts- und Steuerkraft. Wohnungsspekulation — Bodenspekulation — Gründungsspekulation: das sind die Hauptkennzeichen dieser explosionsartig verlaufenden Entwicklung; sie springt über die alten Linienwälle, den heutigen Gürtel, hinweg, in den agrarischen Umlandgürtel und verbaut ihn mit Proletariervierteln, in denen eine üble Gemengelage von schnell errichteten Fabrikanlagen und Zinskasernen mit nahezu ausschließlich Kleinwohnungen — den berüchtigten „Zimmer-Küche-Wohnungen“ — entsteht.

Die sozialen und medizinischen Volkskrankheiten steigen in unerwartet hohem Maße durch diese ungesunde, unorganische und unkontrollierte Zusammenballung an: Wohnungselend, Trunksucht, Prostitution, Tuberkulose, die „Morbus Viennensis“, Rachitis, Verwahrlosung der Nachwuchsgeneration — trotz großer techno-hygienischer Maßnahmen, wie ein vorbildlich dichtes Schulnetz, — Bau der Hochquellenwasserleitungen, Kanalisierung und Straßenbau, — sind die zwangsläufige Folge; die städtebauliche Problemstellung wird nicht erkannt und der Stadtkörper strukturell und im gestaltenden Detail nicht nach sozialen Gesichtspunkten, sondern nach repräsentativen barocken Elementfaktoren entwickelt, die zwar im Zentrum der Stadt zu Spitzenleistungen, in den riesenhaft angeschwollenen Massenwohnvierteln jedoch zu einem latent vorhandenen sozialen Sprengstoff führen, der die Struktur der

Gesellschaft dieser Stadt auch bald nach der Jahrhundertwende — 1918 — zerschlagen mußte.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges hat die bevölkerungsmäßige Aufwärtsentwicklung Wiens ihren Höhepunkt überschritten; schon um 1902, also noch im tiefsten Frieden, zeigen sich Anzeichen einer nachlassenden biologischen Potenz des Volkskörpers: die Durchschnittszahl der Kinder in den Wiener Familien nimmt in wachsendem Maße ab. Zwar wird die zweite Million Einwohner überschritten, zwar ist Wien zur Großstadt geworden und damit in die Reihe der Weltstädte eingetreten, aber Auflösungserscheinungen in stadtpsychologischer Hinsicht machen sich immer mehr bemerkbar: zuerst kaum beachtet, später aber mit Überraschung und Bestürzung festgestellt und als Mitursache für den Zusammenbruch des gesamten Staatskörpers erkannt.

Die Zweite Republik als Erbin der aufgelösten Donaumonarchie übernimmt den großen Bau- und Wirtschaftskörper Wien einesteils als wichtiges Element und Symbol eines Staatszentrums, zum anderen aber auch als schwere Belastung, der vielfach als „Wasserkopf“ empfunden wird; mit Unrecht zwar, aber verständlich, denn das Größenverhältnis ist zweifellos ungünstig: 6 Millionen Österreicher, von denen im Wiener Raum allein rund 1,8 Millionen Menschen zusammengeballt siedeln.

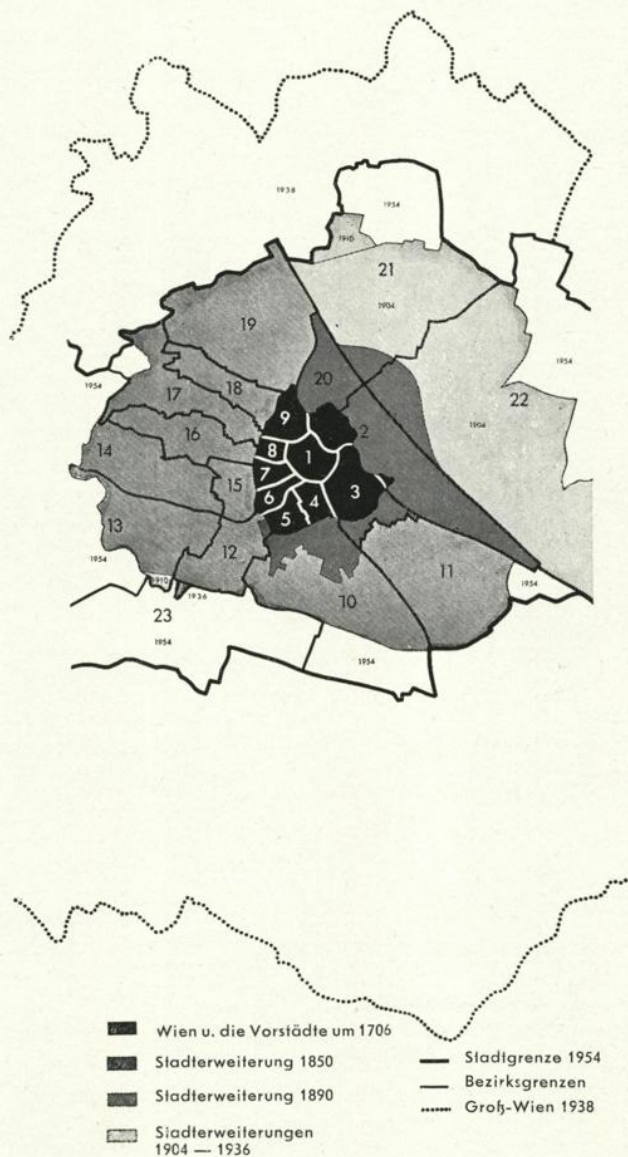
Wien ist nun zwar „Großstadt“, aber eine Weltstadt zweiten Ranges; die Wohnungsnot in ihr stellt ein Handicap dar, welches nur durch den völligen Einsatz aller verfügbaren Kräfte und Mittel seitens der Gemeindeverwaltung bekämpft werden kann.

In dieser Periode — nach 1918 — ist aber die bauliche Breitenentwicklung der Stadt noch nicht zu Ende; wohl schrumpft die Bevölkerungsanzahl stetig zusammen, die Zahl der selbständigen Haushalte wächst jedoch — die Not an Wohnungseinheiten wird eklatant: der soziale Wohnungsbau löst die überdichte Zusammenballung der Wiener Proletariervölkerung in entscheidenden wohnsozialen Bereichen auf; das berüchtigte Bettgebertum verschwindet, die Zahl der Untermieter und die Belagsdichte der Wiener Wohnungen sinkt auf einen beachtlich tiefen Punkt; die Siedlungsbewegung, zum Teil geordnet, zum Teil aber leider als wilde, ungestüme Kraft, erobert sich weite Flächen im Umland der Stadt, Wien breitet sich — rein flächenmäßig — aus. Seine Tendenz weist nach Süden, wo das Zusammenwachsen mit den Südbahngemeinden nicht verhindert werden kann.

Mit Beendigung des zweiten Weltkrieges und nach den schweren Zerstörungen beginnt ein neuer Abschnitt in der baulichen Geschichte der Stadt:

Der soziale Städtebau tritt in Erscheinung.

DIE EIN- UND AUSGEMEINDUNGEN IN WIEN



Wie weit soll sich Wien ausbreiten? Wie groß soll Wien werden?

Diese Fragen, die jeder Wiener, solange diese Stadt steht, sich selbst und anderen im Laufe seines Lebens und Schaffens sicher irgendwann im Laufe seines Lebens vorgelegt hat, beschäftigen auch heute

den Wiener, der seine Stadt als seinen Lebens- und Einflußraum liebt.

Eingemeindungen in das schon bestehende Wien sind seit der Zeit nachweisbar, seit diese Stadt aus dem Dämmerlicht der Völkerwanderung wieder in das Licht stadtgeschichtlicher Dokumentation tritt.

(Bitte wenden!)

Bis ca. 1270 allein lassen sich urkundlich für Wien vier „Stadterweiterungen“, also Eingemeindungen, nachweisen, die alle — höchst logisch und vernünftig — zuerst die Grenzen durch Stadtmauern und Befestigungen sicherten und bei denen erst dann, nach der Eingemeindung des Bodens, der im öffentlichen Besitz blieb, die Besiedlung gestattet wurde.

Diese Stadtvergrößerungen entsprachen zuletzt ungefähr der Form der heutigen „Inneren Stadt“, dem 1. Bezirk, der City.

Um diesen Kern herum konnten sich, einem natürlichen Agglomerationsgesetz folgend, eine Reihe kleinerer Ortskerne, gruppiert um Adelsitze usw. zu „Vorstädten“ entwickeln, die ursprünglich die Belieferung der Kernstadt mit Lebensmitteln besorgten, später aber auch gewisse selbständige, hauptsächlich gewerbliche und Erholungsfunktionen erhielten. Diese Vorstädte wurden zweimal in der Geschichte Wiens nach dem 13. Jahrhundert wieder zerstört: 1529 und 1683 anlässlich der beiden Türkenbelagerungen. Jedesmal aber wurden sie wieder in den äußeren Befestigungsgürtel einbezogen, wenn auch ihre verwaltungsrechtliche Selbständigkeit relativ lange und verhältnismäßig weit erhalten blieb; trotzdem kann bei dieser Erweiterung, die mehr den Charakter von Verteidigungs- und Wirtschaftssymbiosen trug, von „Eingemeindungen“ schlechtbin gesprochen werden, wenn de jure es sich auch nicht um die Aufrichtung einer völligen Verwaltungseinheit auf der ganzen Linie handelte: landesplanlich und städtebaulich gesehen, sind es Eingemeindungen.

Entlang den außerhalb des Linienwalles der Vorstadtbefestigung verlaufenden Ausfallstraßen hatte sich schon sehr frühzeitig eine große Anzahl von Dörfern entwickelt, die die zweite Approvisionierungslinie der Stadt bildeten.

Durch diese doppelte Staffelung „Vorstädte-Vororte“, von denen letztere verwaltungsmäßig nur geringe Bindungen zur Stadt hatten, da sie außerhalb der Stadtbefestigungen gelegen waren, entstand von selbst eine spinnennetzartige Verkehrsstruktur im Wiener Raum, die bis heute noch wirksam ist.

Mit dem Endstadium der Barocke und durch die starke Bautätigkeit, insbesondere unter Maria Theresia und Josef II. verschmelzen die innerhalb des Linienwalles, also des heutigen Gürtels, gelegenen Altortskerne der Vorstädte zu einem geschlossenen Ring, der die Tendenz einer endgültigen Verwaltungseinheit wachrief; sie steigerte sich durch das enorme innere Wachstum Wiens in der frühen Gründerzeit, insbesondere nach dem Wiener Kongreß so stark, daß in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die völlige Eingemeindung der

inneren Gürtelbezirke, die Auflassung der Stadtmauern um die Innenstadt, die Verbauung des Glacis und die Erbauung des „Neuen Wiener Rathauses“ an der neuen Prunkanlage, der Ringstraße, die selbstverständlichen Folgen sein mußten.

Dieser Großeingemeindung, der diverse kleinere örtliche Korrekturen folgten, und die auch bereits zum Teil über den Donaukanal nach Nordosten hinübergriff, ist ebenso wie den Eingemeindungen zur Zeit der Barocke typisch, daß nicht mehr, wie im Mittelalter, zuerst das Territorium gesichert und erst dann besiedelt wird, sondern daß bereits vorhandene besiedelte Räume, die verwaltungsmäßig schon eine gewisse organisierte Struktur aufwiesen, „eingemeindet“ wurden.

Eine zweite Großeingemeindung folgte im Jahre 1890, in der auch Gebiete drüber dem nunmehr regulierten Donaustrom in den Verwaltungskörper einbezogen wurden, dann 1904 und 1910.

Bereits nach 1918 wurde überlegt, ob nicht eine neuerliche Vergrößerung im Zuge der rasch sich steigernden Verkehrsentwicklung zweckmäßig wäre; der politische Komplettteil dieser Überlegungen führte denn auch 1922 zur Schaffung eines eigenen Bundeslandes Wien.

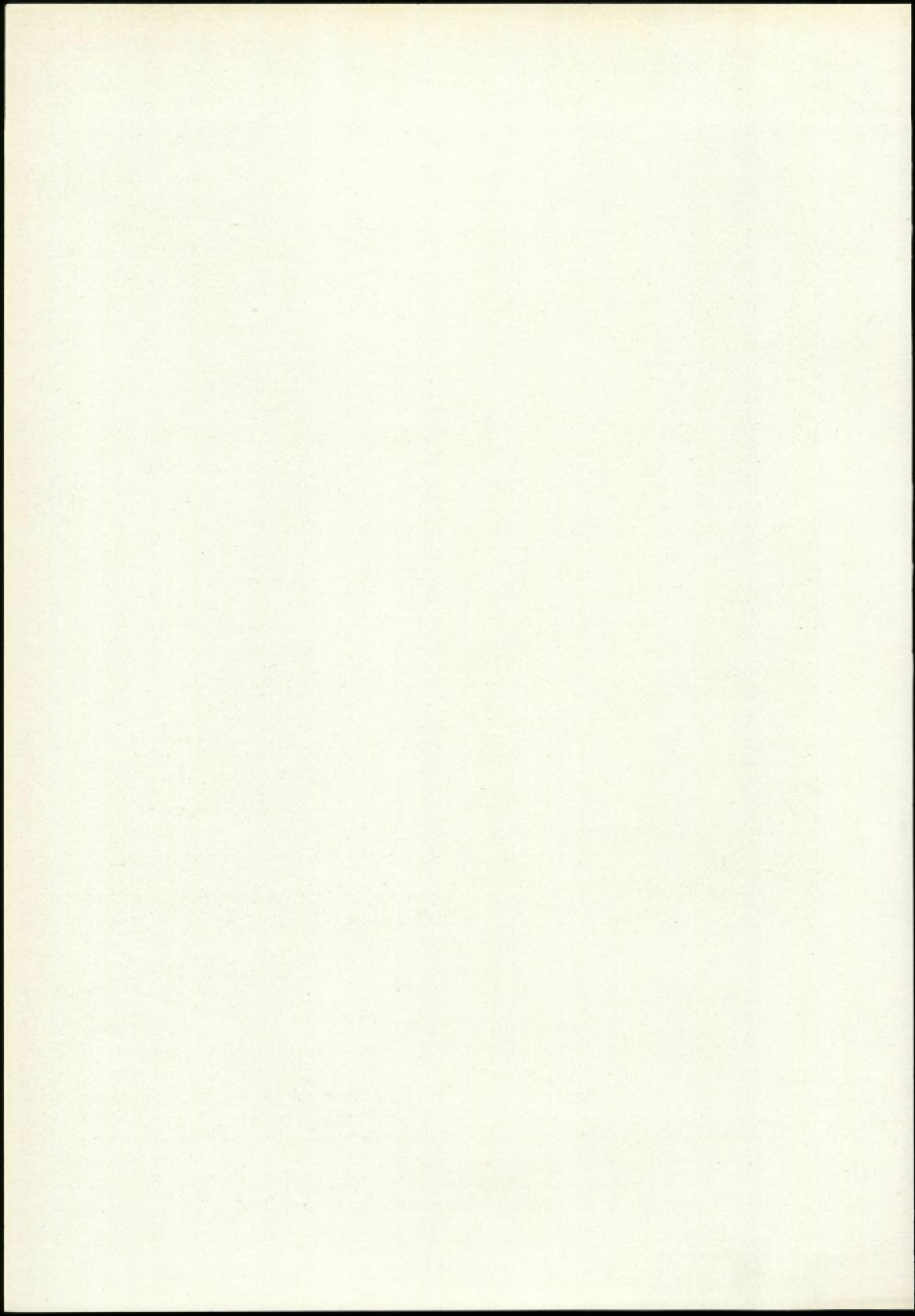
Der „Großraum Wien“ vom Jahre 1938, in seinem Konzept sich an bestehende reichsdeutsche Maßstäbe und Verwaltungsgewohnheiten anlehnend, hatte als Hintergrund den wirtschaftlichen und politischen Großraum des Deutschen Reiches; zwangsläufig mit dessen Zerschlagung verlor auch der Großraum Wien in hohem Maße seine innere Berechtigung.

Eine ebensolche Monster-Ausgemeindung mußte, notabene unter dem Aspekt der Forderung der Alliierten nach Wiederherstellung der Grenzen vor 1938 die Folge sein; die politische Situation nach 1945 unter dem Druck der Besatzungsmächte konnte naturgemäß keine wissenschaftlich fundierte, auf längere Zeit ausbalancierte, den lebendigen Bedürfnissen der Bewohner der umzugemeindenden Gebiete gerecht werdende Grenzziehung vorgenommen werden: zuvielen von Tageseinflüssen bestimmte Fakten mußten bei der bisher letzten großen Ausgemeindung vom Jahre 1954 durch ihr übergroßes aktuelles Schwergewicht berücksichtigt werden.

Mit der allgemeinen Beruhigung und dem Abklingen der derzeitigen internationalen Spannungen, mit der wachsenden wirtschaftlichen Integration Europas, der Intensivierung der dem Wiener Raum innewohnenden Energie und einer ständig wachsenden Erkenntnis landesplanlicher Erwägungen werden Überlegungen zu einem auf wissenschaftlicher Basis fundierten späteren Grenzverlauf Wiens zu erwarten sein; denn nichts in der menschlichen Gesellschaft hat starren Ewigkeitswert.

b) Das Gesicht von Wien aus der Vogelschau

5 Blicke auf Wien aus dem Hubschrauber



WIEN-CITY



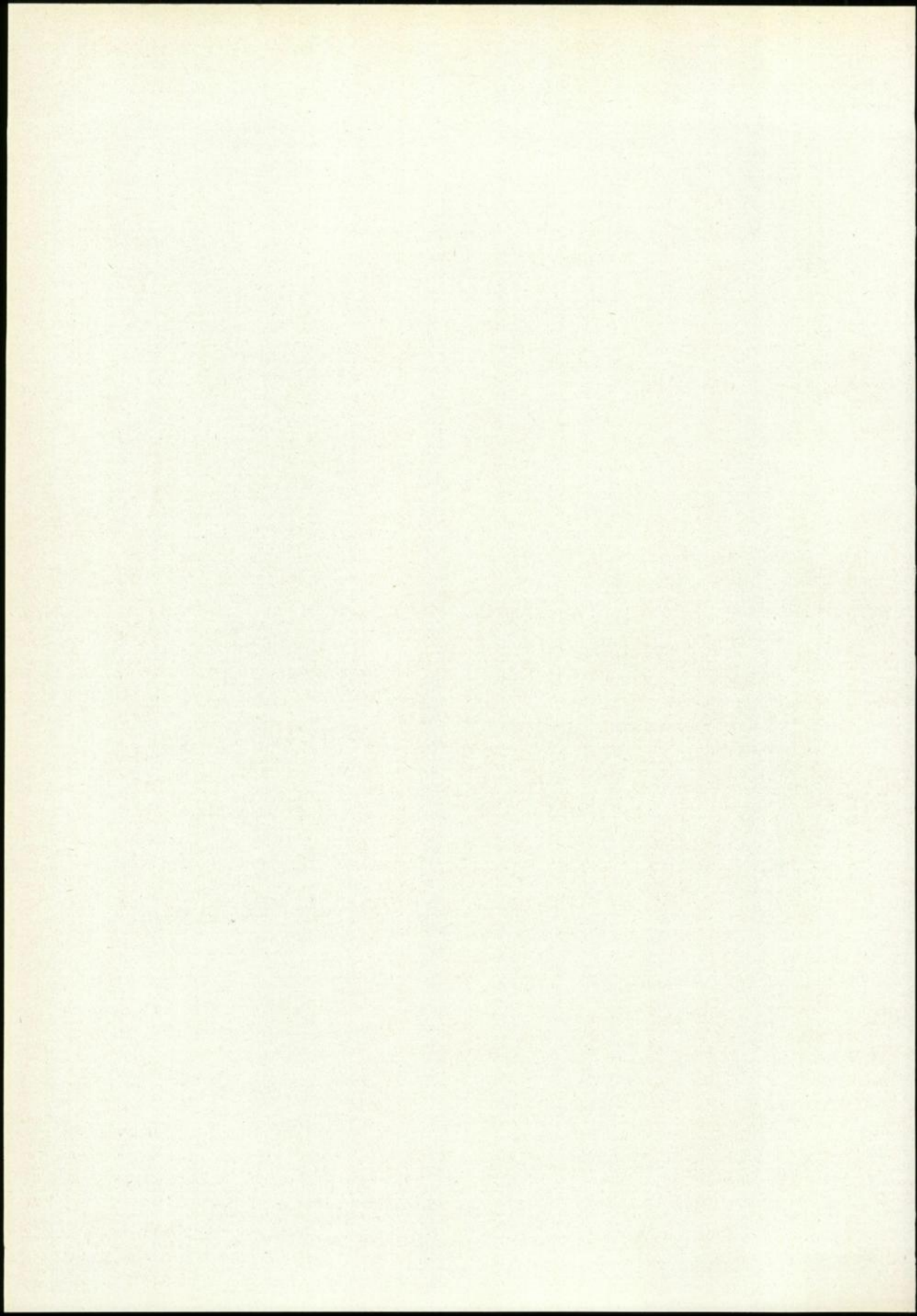
Die Wiener Innenstadt — ein typisches Beispiel des zentralen Stadtaufbaues: im innersten Kern der alte Dom von St. Stephan, umgeben von dicht überbauten Parzellengruppen, die auf römischen und mittelalterlichen Wege- und Straßenstrukturen fußen.

Die heutige Baugliederung stammt überwiegend aus der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts; sie ist durchsetzt von einigen wenigen erhalten gebliebenen barocken Bauten aus ehemaligem Kirchen-, Adels- und kaiserlichem Besitz; auch altbürgerlicher

Wohnbesitz ist zum Teil noch baulich erhalten, ein Teil davon ist heute aber bereits sanierungsreif.

Die Verkehrsstruktur ist durch das mittelalterliche Parzellen-Netz auffallend eng gegliedert, das in steigendem Maße die Ursache von Schwierigkeiten durch die wachsende Motorisierung geworden ist.

Typisch für die Wiener City ist die fast völlige Vernichtung des mittelalterlichen Stadtgrüns; im Gefolge der ständig wachsenden Citybildung macht sich eine schrittweise Verdrängung der Wohnbevölkerung in die Außenbezirke fühlbar.



WIEN-WEST



Der Westen Wiens schmiegt sich an die Berge und Hügelketten des Wienerwaldes und zieht bis tief in die Talmulden hinein, aus denen ehemals Bäche und kleine Flüsse der Donau zuströmten, die heute allerdings leider kanalisiert sind.

Gegenüber dem flachen steppenartigen Osten der Stadt ist deren westlicher Baukörper zum guten Teil noch von Grünkomplexen durchzogen, die aus Überresten ehemaliger Wald- und Gartenbestände bestehen. Mit Ausnahme der nordwestlich liegenden,

überdicht verbauten Rasterviertel, den Arbeiterbezirken der Gründerzeit, ist die Verbauung des Wiener Westens relativ locker und wird auch kaum mehr dichter verbaut werden; wohl werden in Zukunft, vor allem durch den sozialen Wohnungsbau der Stadt Wien, schrittweise noch offene Baulücken geschlossen werden, werden viele heute noch das Stadtbild störende häßliche Feuermauern verschwinden, aber Exzesse der Boden- und Bauspekulation werden nicht mehr möglich sein.

(Bitte wenden!)

Ein kritisches Problem stellt das Nachdrängen des privaten Baues in den Wienerwald, vor allem des kleinen Siedlungshauses, dar, dem nur sehr schwer gesteuert werden kann. Der gesetzlich vorgesehene Wald- und Wiesengürtel kann zwar durch besondere Aufmerksamkeit seitens der öffentlichen Hand einigermaßen in Zukunft vor neuen weiteren Einbrüchen geschützt werden, es sind aber bereits an derart vielen Stellen so grundlegende Fakten gesetzt worden, daß die berühmte „Wienerwald-Linie“, die für das Wien von gestern so typisch war, bereits schwer geschädigt und kaum mehr wiedergewonnen werden kann; zu diesen Gebieten im Wiener Westen zählen vor allem der Satzberg, der Wolfersberg, der Kordon und ähnliche Zonen.

Der Wiener Westen, die erste Visitenkarte Wiens für den mit der Bahn, mit dem Wagen oder mit dem Flugzeug eintreffenden Fremden, repräsentiert sich mit seinen wirkungsvollen Wohlfahrtsbauten wie dem Steinbof, mit seinen Wohnbauten wie dem Hugo Breitner-Hof, mit seinen Kulturbauten wie das Schloß Schönbrunn, als ein typisches Stadtbild der Jahrhundertwende, das noch im Stadium seiner Ausrundung ist.

Es ist eine der wichtigsten Stadtentwicklungsaufgaben der nächsten Jahrzehnte für Wien, eine klare und saubere Abgrenzung des dicht verbauten Stadtkörpers und der Erholungszone, dem Wald- und Wiesengürtel im Wienerwald, zu erreichen.

WIEN-NORD



Floridsdorf! Viele Wiener waren in ihrem Leben noch nicht über der Donau, in jenem der größten Wiener Gemeindebezirke, der, durch den Strom von der alten großen Stadt getrennt, auch bis heute noch nicht jene innere Zusammengehörigkeit städtebaulicher Art zu Wien gefunden hat, die die Bezirke rechts der Donau untereinander seit Jahrhunderten besitzen. Und doch hat dieser Bezirk, ein echter Industrie- und Arbeiterbezirk, Bürgermeister

und Mandatäre der Stadt Wien gestellt, die die Struktur und das Gesicht der ganzen Stadt einschneidend verändert haben.

An das weite Marchfeld grenzend, hat Wien-Nord eigentlich keine „Grenze“ im optischen Sinne, keine „natürliche“ Grenze: leider. Darum besteht dort dauernd die Gefahr, daß der Stadtkörper in diesem Teil des Wiener Raumes in das flache Land hinaus zerfließt, daß er unscharf gegen die Ebene (Bitte wenden!)

verläuft und dadurch unwirtschaftliche und städtebaulich ungute Entwicklungen heraufbeschwört.

Floridsdorf ist weiträumig und noch unfertig. Von allen Wiener Bezirken birgt er die stärksten und relativ ungehindertsten baulichen Entwicklungsmöglichkeiten in sich: er ist eine der Hoffnungen des sozialen Städtebaues. Schon heute zeigt er typische und gute Beispiele dieses Systems, wie die neue „Nachbarschaft an der Siemensstraße“ nächst dem großen Leopoldauer Gasometer und den in nächster Nähe liegenden vielen Industriewerken, oder den an den Floridsdorfer Aupark angrenzenden „Karl Seitz-Hof“, dessen Arrondierung schon heute Anlaß zu einem großen und richtungweisenden Städtebauwettbewerb gegeben hat.

Aber auch schlechte und ungute Entwicklungen trägt dieser Bezirk in sich, vor allem an seinem

Rande: die Oberlissen, ein typisches Beispiel ungeordneter Bauentwicklung von minderwertigem Städtebaucharakter, eine Reihe von wilden Siedlungen. Es ist eine der Hauptorgen der Stadtverwaltung, diese Feblfakten, die noch im Erkenntnischaos unklarer städtebau-struktureller Auffassungen der Zwischenkriegszeit entstanden, schrittweise und konsequent durch eine großräumige städtebauliche Entwicklung zu sublimieren.

Der Norden Wiens — Floridsdorf — ist ein wichtiges Bindeglied der Großstadt an das Flachland links des Stromes: ein Gebiet der Hoffnung, der industriellen Energie, der gesunden Wirtschaft und Stadtkultur: klare städtebauliche Gliederung, ein weit vorausschauendes Verkehrsnetz, ein wohlüberlegter Flächenwidmungsplan werden ihn zu einem der wertvollsten Stadtgebiete Wiens machen.

WIEN-OST



Im Wiener Osten drängt sich an den engeren Stadtkern der Prater mit seinen Auen dicht heran; hier verschmilzt der Baukörper der Stadt in einer glücklichen Synthese mit dem weiträumigen Grün der Donau-Restlandschaft des Wiener Beckens in besonderer Stadtnähe.

Ein glücklicher Zufall in der Zeit der großen baulichen Entwicklung der Stadt in der Gründer-

zeit — der kaiserliche Bodenbesitz im Prater — hat zur Folge gehabt, daß niemals ernsthaft — wie etwa im Wienerwald — die Bau- und Bodenspekulation den Versuch unternommen hat, dieses einmalige Landschafts-Erholungsgebiet des Wieners zu parzellieren.

Städtebaulich finden sich darum in diesem Stadtgebiet in dichter Aneinanderreihung Bauwerke, die (Bitte wenden!)

modernen sozialen Aspekten einer Weltstadt entsprechen: Die Anlagen des Stadions und des Stadion-Bades, der Trabrennplatz in der Krieau und in der Freudenau, das Messegelände Wiens, die großen Lager- und Erholungsflächen des „Landschaftspraters“, aber auch der Wurstelprater nächst dem großen Rundverkehrszentrum „Praterstern“.

Von Norden her durch den Donaustrom, von Süden her vom Donau-Kanal eingeschlossen, bildet der grüne Osten von Wien einen wichtigen Eckpfeiler des naturhaften Strukturgerüsts des Wiener Raumes, das nach Nord und Süd ausstrahlend, dem grünen Ring um Wien Stabilität verleiht.

Wirtschaftlich bedeutsam durch das Wiener

Messegelände, sozial wichtig durch seine Erholungsmöglichkeiten für den Großstädter, ist dieser Teil Wiens funktionell enge mit der Stadt gekoppelt. In seiner nächsten Nachbarschaft, im 2. Bezirk (Leopoldstadt) und im 3. Bezirk (Landstraße), findet sich aber eine Reihe ungemein kritischer städtebaulicher Verfallspunkte, die dringender Sanierung bedürfen. Ihre Erneuerung wird die Möglichkeit geben, den grünen Osten der Stadt stärker in den erneuerten Stadtkörper einzubeziehen durch die Schaffung eines wirksamen sozialen Grüns in den sanierten Stadtblöcken, das in geschlossener Linie bis in den Prater und seine Auen hinein grüne Durchzugszonen bilden wird.

WIEN-SÜD



Wie am oberen Rande einer riesenhaften flachen Schüssel, die nach Nordosten gegen die Donau zu offen ist, liegen die südlichen und südwestlichen Teile der Stadt auf den Wiener „Terrassen“. Gegen den mäßig nach Süden zu abfallenden Teil breitet sich in Richtung Semmering das „Steinfeld“ aus, von wo man, lange bevor man auf der Triester Straße, der südlichen Einfallstraße nach Wien kommt, die Silhouette der Wienerberg- und Laaerberg-Bauten,

unter ihnen den alles überragenden Wasserturm von Favoriten, gleichsam als Stadtkrone sieht.

Der Stadtkörper Wiens südlich des Altstadtkernes ist bis zum Gürtel dicht von alten Vierteln, von „der Wieden“ und dem alten Bezirk „Margarethen“ verbaut; Südbahn und zum Teil auch Ostbahn rie-
geln diese von einem der größten Bezirke der Stadt, von Favoriten, ab, der ein noch unfertiger Stadtteil, eine üble Gemengelage von Arbeiterwohnstätten im
(Bitte wenden!)

Zinskasernenstil und Industrieanlagen birgt. An seinem Rande liegen, gegen Süden abfallend, geordnete Siedlungsgebiete und Kleingartenzonen in nicht sehr glücklicher Art vermischt.

Entlang des Wiedener und Margaretner Gürtels steht, entlang dem ehemaligen Linienwall, eine Reihe baulicher Großanlagen des sozialen Wohnungsbauens der Stadt Wien, die, von einem Wohnhochhaus am Matzleinsdorfer Platz gekrönt, Zeugnis des seit mehr als einem Drittel Jahrhundert geführten Kampfes der Wiener Gemeindeverwaltung um eine bessere Wohnkultur geben.

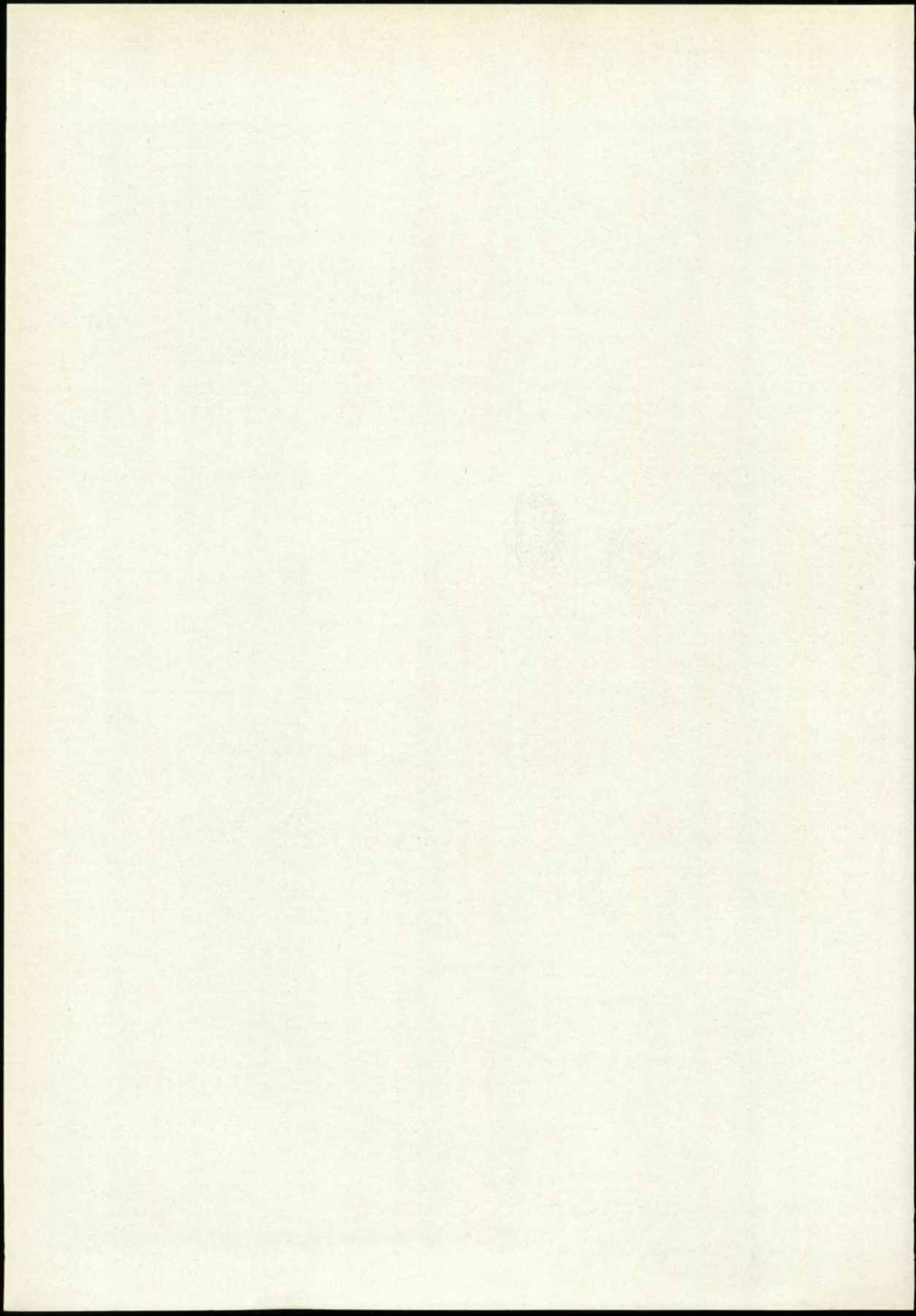
Es fällt bei der Betrachtung der Wiedener, der Margaretner und der Favoritner Stadtverbauung auf, daß sich auch der soziale Wohnungsbau nur zum geringen Teil von dem Ungeist der Zinskasernen und des Massenmiethauses freihalten konnte, obwohl dieses als ureigenstes Produkt frühkapitali-

stischer Boden- und Bauspekulation in seiner Massenhaftigkeit und geringen Differenziertheit der Wohnungsgrößen ein immer stärker werdendes Gegenbeispiel moderner Wohnkulturauffassung darstellt; die Wohnhausbauten der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg bedienen sich jedoch schon einer größeren Vielfalt an Wohnungstypen, ganz abgesehen davon, daß ihre Wohnungen im Durchschnitt wesentlich größer geworden sind und vor allem Kinderzimmer und eigenes Badezimmer haben.

Dem südlichen Stadtrand entlang verläuft eine Straßentrasse, die, einmal ausgebaut, gleichsam als dritte umkrönende Ring- und Gürtelstraße, den Stadtkörper im Südwesten, Süden, Südosten und Osten umfahren wird, um eine schnelle Verbindung dieser Stadtteile untereinander und mit dem Osten der Stadt, vor allem mit dem Hafengebiet, zu gewährleisten.

Teil III

Bildbeispiele aus dem Bauschaffen der Stadt Wien



Der „Steinitz“-Hof

Bezirk: XIII — Hietzing, Hietzinger Kai 7—9, Aubofstraße 6



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis
Babenbergerstraße, Linie 58 bis Hietzinger Platz.*

Erbauungsjahre: 1952 bis 1955.

Entwurf: Architekt Ing. Viktor Adler.

Künstlerische Ausgestaltung:

*Wander Bertoni, Heinrich Deutsch, Hugo Kirsch,
Rudolf Korunka, Rudolf Petrik, Rudolf Pleban,
Leopold Maresch, Hans Staudacher.*

(Bitte wenden!)

Anzahl der Wohnungen:

- 265 Einheiten in 17 Stiegenhäusern,
- 1 Geschäftslokal,
- 1 Volkshochschule.

Wohnungstypen:

- 54 Wohnungen Type A: Einzelraum mit Kochnische, Bad, Vorraum, WC (ca. 28 m²),
- 89 Wohnungen Type B: Wohnküche mit Schlafzimmer (ca. 44 m²),
- 52 Wohnungen Type C₁: Wohnzimmer mit Kammer und Küche (ca. 57 m²),
- 38 Wohnungen Type C₂: Wohnzimmer, Elternschlafzimmer, Kinderschlafkammer und Küche (ca. 56 m²),
- 22 Wohnungen Type D: Wohnzimmer, Elternschlafzimmer, 2 Kinderschlafkammern und Küche (ca. 67 m²),
- 3 Wohnungen Type B: Wohnschlafzimmer mit Küche (ca. 35 m²),
- 1 Wohnung Type C: Wohnzimmer, Schlafkammer, Küche (ca. 57 m²),
- 3 Wohnungen Type S: Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche (ca. 50 m²),
- 1 Wohnung Type S: Wohnküche, 2 Schlafzimmer (ca. 60 m²),
- 1 Wohnung Type S: Wohnzimmer, 2 Schlafzimmer, Küche (ca. 70 m²),
- 1 Wohnung Type S: Wohnzimmer, 2 Schlafzimmer, 3 Kammern, Küche (Arztwohnung mit Ordination) (ca. 94 m²).

Gesamtbaukosten: rund 20,220.000 Schilling.

Miete: monatlich pro m² Wohnfläche derzeit S 1.90 (S 1.— Miete, S —.25 Grundsteuer, S —.47 Betriebskosten, S —.18 Betriebskosten für maschinelle Waschküche); monatlich pro m² Geschäftslokal derzeit S 2.75 (Grundzins S 2.—, Betriebskosten S —.50, Grundsteuer-a conto S —.25).

Allgemeines:

Die Wohnhausanlage Steinitz-Hof ist eines der typischen Beispiele des kommunalen sozialen Wohnungsbaues in Wien, das das Bestreben der Stadtverwaltung zeigt, im Zuge des Baulückenprogrammes verwahrlosten Grundbesitz einer hochqualifizierten Wohnnutzung wieder zuzuführen.

Ein alter herrschaftlicher Villenbau, die sogenannte „Neider“-Realität im Ortskern von Althietzing in der Auhofstraße, der vom Bombenkrieg angeschlagen war und einen herrlichen alten, jedoch völlig verwilderten Baumbestand aufwies, wurde demoliert, und unter weitestgehender und sorgfältiger Wahrung der erhaltungswürdigen Baumgruppen von Eiben, Platanen, Buchen und Kastanien eine Wohnhausanlage errichtet, die, in Zeilenform mit der Schmalseite der Baublocks gegen Auhofstraße und Hietzinger Kai ohne irgend eine Abfriedung angelegt, einen rubigen, wohnkulturell ausgezeichneten Lebensraum für die Bewohner gewährleistet.

Geschäfte für den täglichen Lebensbedarf sind ebenso vorhanden wie reichliche Spielflächen für die Kinder der Wohnhausanlage, in deren Mitte, gleichsam als ein nach Süden offener Kern, eine „Heimstätte für alte Menschen“ liegt, so daß diese in ebenerdigen Wohnungen leicht und bequem am Leben und Treiben der Wohnhausanlage, die schon etwas von einer echten kleinen Nachbarschaft an sich hat, teilnehmen können.

Eine eigene Volksbildungsstätte, ein „Volksheim“ für die Volksbildungsarbeit im 13. Bezirk, findet im Steinitz-Hof ebenfalls einen guten zentralen Platz, so daß die Bewohner der Wohnhausanlage auch die Möglichkeit einer modernen Weiterbildung haben.

In bankünstlerischer Hinsicht ist die Anlage bemerkenswert; sie stellt ein gutes Beispiel kommunaler Baugesinnung dar, die im Detail sauber gearbeitet und — vor allem durch den reichen Mosaikschmuck führender Wiener bildender Künstler — farbenfreudig und anregend in das soziale Grün dieser Stadtlandschaft bineinpaßt.

Die Wohnhausanlage in der Thimiggasse

Bezirk: XVIII — Währing, Thimiggasse 63—69



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis
Währinger Straße, umsteigen in Linie 41 bis Vorortelinie.*

Erbauungsjahr: 1952 bis 1953.

Eröffnung: 11. Juni 1955.

Entwurf: Architekten Friedrich Euler und Herbert Thurner.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 13.000 m², verbautes Areal 3.250 m² (25%).

Anzahl der Wohnungen:

- 165 Wohnungseinheiten in 17 Stiegenhäusern,
- 5 Geschäftslokale,
- 1 Arztordination.

Wohnungstypen:

- 30 Einheiten mit Wohnschlafzimmer, Kochnische, Vorzimmer und Bad, WC, von je ca. 28 m²,
- 70 Einheiten mit Wohnküche, Schlafzimmer, Vorzimmer, Bad, WC, von je ca. 44 m²,
- 37 Einheiten mit Wohnküche, Elternschlafzimmer, Kinderschlafkammer, Vorzimmer, Bad, WC, von je ca. 55 m²,
- 16 Einheiten mit Wohnzimmer, Küche, Elternschlafzimmer, Kinderschlafkammer, Vorzimmer, Bad, WC, von je ca. 54 m²,
- 12 Einheiten mit Wohnzimmer, Küche, Elternschlafzimmer, 2 Kinderschlafkammern bzw. 1 Kinderschlafkammer, 1 Arbeitsraum, Vorzimmer, Bad, WC, von je ca. 67 m²,

Gesamtbaukosten: rund S 15,208.000.—.

Miete: monatlich pro m² Wohnfläche S 1.90.

(S 1.— Miete, S —.25 Grundsteuer, S —.47 Betriebskosten, S —.18 Betriebskosten für maschi-

nelle Waschküche); monatlich pro m² Geschäftsraum S 2.97 (Grundzins S 2.—, Grundsteuer à conto S —.50, Betriebskosten S —.47).

Allgemeines:

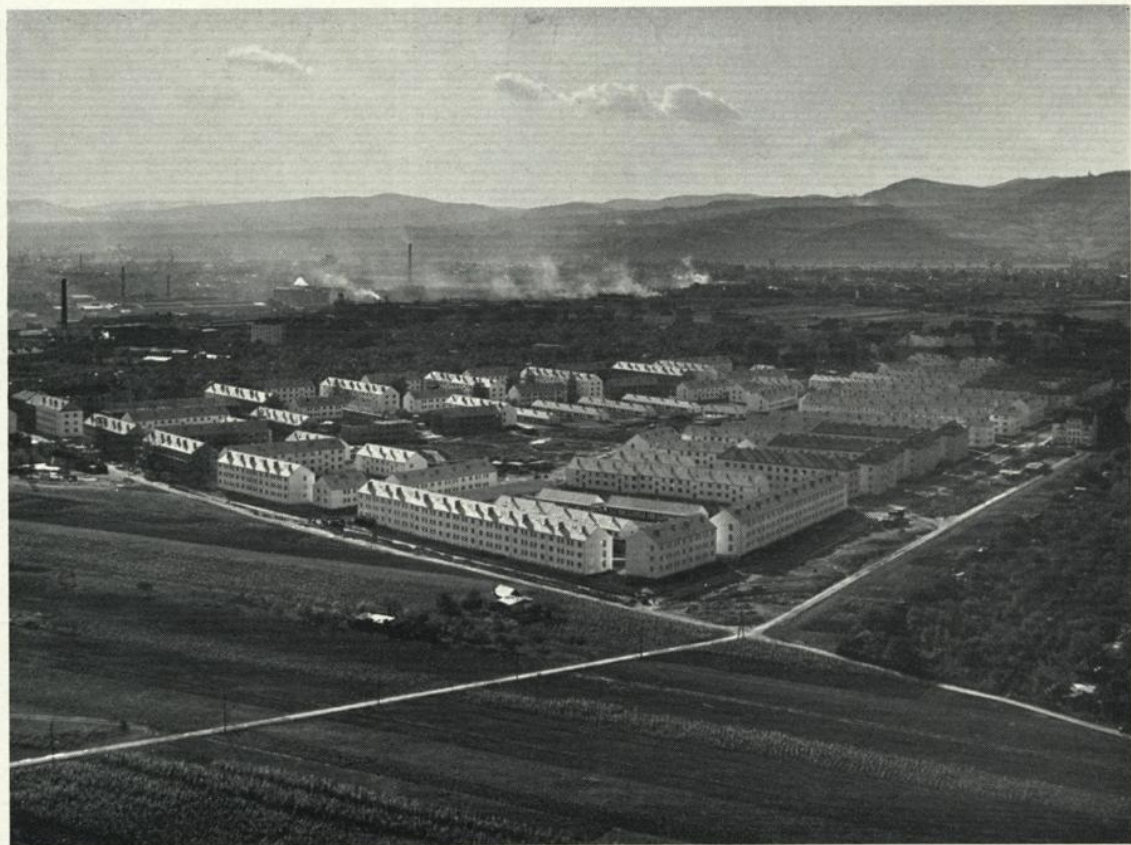
Die Wohnhausanlage Thimiggasse ist eines der architektonisch am besten gestalteten Bauwerke des sozialen Wohnungsbaues der Stadt Wien: städtebaulich einfach, klar und zweckmäßig und naturverbunden ins Gelände gepaßt, im Detail besonders sorgfältig und genau durchgearbeitet, in der Farbgebung dezent und vornehm.

Die besondere Lage am Stadtrand und die großen Höhenunterschiede im Baugelände bedingten ein charakteristisches Stadtbild, das in offener Verbauung gelöst werden konnte. Die Besonnungsverhältnisse sind günstig, das soziale Grün, in das die Anlage eingebettet ist, hat schnellwüchsigen Baumbestand, der in wenigen Jahren der Wohnhausanlage eine Reihe von vertikalen Akzenten geben wird, die auch in der ganzen Stadtsilhouette des Bezirkes markant sichtbar werden wird.

In technischer Hinsicht ist die Anlage insofern bemerkenswert, weil hier — erstmalig im sozialen Wohnungsbau — größere Dachflächen mit Fural, also reißverschlußartig, in Aluminium gedeckt wurden.

Die Nachbarschaft „An der Siemensstraße“

Bezirk: XXI — Floridsdorf



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis Ringturm, Linien 231 und 331 bis Siemensstraße, 3 Minuten Fußweg.

Erbauungsjahre der Wohnbauten: 1950 bis 1954.

Grundsteinlegung: 4. August 1950, Eröffnung am 9. Oktober 1954.

Entwurf: Architekt Professor Franz Schuster.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 18,7 ha, verbautes Areal 3,9 ha (21%).

Anzahl der Wohnungen:

- 1975 Wohnungseinheiten in 272 Stiegenhäusern,
- 12 Ladenbauten,
- 13 Geschäftslokale,
- 1 Konsum,
- 1 Gartengerätehaus,
- 1 Kindergarten,
- 1 Brausebad,
- 1 Volksheim,
- 1 Heimstätte für alte Menschen.

Wohnungstypen (ohne Heimstätte für alte Menschen):

- 1915 Einheiten mit Wohnküche, Schlafzimmer, Vorzimmer und WC, mit je ca. 32 m²,
- 7 Einheiten mit Wohnraum, Kochnische, Vorzimmer und WC, mit je ca. 32 m²,
- 36 Einheiten mit Küche, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Vorzimmer (Bad) und WC, mit je ca. 42 m²,
- 17 Einheiten mit Küche, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Kinderschlafkammer, Vorzimmer (Bad) und WC, mit je ca. 54 m²,
- 2 Arztordinationen.

Gesamtbaukosten: S 93,868.000.—.

Miete: pro m² Wohnfläche je Monat S 1,72 (S 1.— Miete, S —.25 Grundsteuer-à conto, S —.47 Betriebskosten).

Allgemeines:

Die Nachbarschaft „An der Siemensstraße“ in Floridsdorf ist ein städtebauliches, wohngrundrißliches und bautechnisches Versuchsfeld der Stadt Wien von größtem Ausmaß.

Mit einem Aufwand von nahezu 100 Millionen Schilling hat die Gemeindeverwaltung im Augenblick der stärksten akuten Wohnungsnot, in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg, den Versuch unternommen, das Tempo der dringendsten Wohnraumschaffung durch die Einführung des „Duplexsystems“ besonders intensiv zu beschleunigen; die Gemeindeverwaltung, immer auf die sparsamste Verwaltung der Steuergelder bedacht, hat es bewußt vermieden, für dieses kritische Stadium des Wohn-

mankos in Wien etwa Wohnbaracken zu errichten; sie hat es vorgezogen, Kleinstwohnungen in größerer Zahl zu errichten, die sich durch eine wohldurchdachte Grundrißlösung jederzeit zu Normal- und Großwohnungseinheiten billig zusammenlegen lassen, die aber anfangs als „geteilte“ Klein-Einheiten jedenfalls für beinahe doppelt so viele Wohnungsuchende fürs erste das Dach über dem Kopf sein konnten.

Über diese Versuchsmaßnahme hinaus aber schien es noch wünschenswert, auch die städtebauliche Gruppierung eines solchen Wohnstruktur-Systems zu studieren und in einer großen Zahl verschiedenster Bautypen zu untersuchen: alle Grundformen des Wohnens, vom eingeschossigen Siedlungsreihenhaus mit Nutzgarten über das zweigeschossige Einfamilienreihenhaus mit Nutz- und Ziergarten bis zum mehrgeschossigen Mehrfamilienhaus im sozialen Grün und die ebenerdige Heimstätte für alte Menschen sind in der Nachbarschaft vertreten; die Vielfalt dieser Verbauung bildet so einen Spiegel der verschiedenen Wohnbedürfnisse einer modernen großstädtischen Bevölkerung, deren Berechtigung und Zweckmäßigkeit hier in der Praxis studiert werden kann.

Aber noch einem dritten Zweck dient dieses Versuchsfeld. Die Fortschritte der modernen Bautechnik im sozialen Wohnungsbau, die verschiedenen Bauarten, Baumaterialien, Konstruktionen und sonstigen technischen Entwicklungen wurden beim Bau der Nachbarschaft zur Anwendung gebracht, durch Fachexperten mittels modernster Apparate auf ihre Eignung im Wohnungsbau getestet und zur Grundlage weiterer Wohnbauten als Erfahrungsbasis genommen.

Diese Dreifaltigkeit des Versuchsfeldes — städtebaulich, wohngrundrißlich, bautechnisch — hat eine ungemein große Erfahrungsbasis für das Wohnbauprogramm der Stadt Wien geschaffen, ganz abgesehen davon, daß die Wohnungsuchenden nicht in Baracken, sondern in stabilen und jedenfalls gesunden, wenn auch vorerst kleinen Wohnungen untergebracht werden konnten, und das in der halben Wartezeit, die sonst für die Herstellung einer Wohnung in Wien baulich notwendig ist.

Die Nachbarschaft „An der Siemensstraße“ stellt damit einen wichtigen Markstein in der Entwicklung des sozialen Wohnungsbaues in Wien dar. Durch die nunmehr in nächster Zeit möglich werdende schrittweise Zusammenlegung der Duplex-Kleintypen zu Normaltypen, die für Familien mit Kindern wohnsozial geeignet sind, wird in dieser Nachbarschaft eine gesunde, nachwuchsfördernde soziale Wohnkultur aufgebaut werden können.

Die Nachbarschaft „Am Schöpfwerk“

Bezirk: XII — Meidling, Altmannsdorf



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis
Oper, Linie 62 über Philadelphiabrücke bis Hetzen-
dorfer Straße, 5 Minuten Gehweg.*

Erbauungsjahre: 1951 bis 1954 und 1955 bis 1956.

*Entwurf: o. ö. Professor Architekt Franz Schuster
und M.-Abteilung 19 — Architektur.*

(Bitte wenden!)

I. Umfang: 1. bis 4. Teil:
Gesamtareal 51.400 m², verbautes Areal 15.250 m²
(29,2%).

Anzahl der Wohnungen (1. bis 4. Teil):

- 810 Wohnungen in 82 Stiegenhäusern,
 - 6 Geschäftslokale,
 - 3 Werkstätten,
 - 35 Einheiten als Heimstätte für alte Menschen.

Wohnungstypen:

- 38 Einheiten in Type A:
Einzelraum mit Kochnische, Vorraum (Bad),
WC,
zu je ca. 28 m²,
- 759 Einheiten in Type B:
Wohnküche, Schlafzimmer, Vorraum (Bad),
WC,
zu je ca. 44 m²,
- 12 Einheiten in Type C₁:
Wohnküche, Elternschlafzimmer, Kinder-
schlafkammer, Vorraum (Bad), WC,
zu je ca. 55 m²,
- 1 Einheit als Sondertyp:
Arztwohnung.

Gesamtbaukosten des 1. bis 4. Teiles:
rund S 47.000.000.—

II. Umfang, 5. bis 6. Teil:
Gesamtareal 14.910 m², verbautes Areal 3.560 m²
(23,8 %).

Anzahl der Wohnungen:

- 154 Wohnungseinheiten in 15 Stiegenhäusern,
 - 5 Geschäftslokale,
 - 2 Ateliers.

Wohnungstypen:

- 128 Einheiten in Type B:
Wohnküche, Schlafzimmer, Vorraum, Bad,
WC, zu je ca. 44 m²,
- 4 Einheiten in Type S:
Küche, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Vor-
raum, Bad, WC,
zu je ca. 46 m²,
- 18 Einheiten in Type C₂:
Küche, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Kinder-
schlafkammer, Vorzimmer, Bad, WC,
zu je ca. 56 m²,
- 4 Einheiten in Type D:
Küche, Wohnzimmer, Schlafzimmer, 2 Kin-
derschlafkammern bzw. 1 Kinderschlafkam-

mer und 1 Arbeitsraum, Vorzimmer, Bad,
WC,
zu je ca. 67 m².

Gesamtbaukosten des 5. und 6. Teiles:
rund S 12.150.000.—

Miete im 1. bis 6. Teil derzeit: pro m² Wohn-
fläche je Monat S 1.90 (S 1.— Miete, S —.25
Grundsteuer-à conto, S —.47 Betriebskosten,
S —.18 Betriebskosten für maschinelle Waschkü-
che); pro m² Geschäftslokal je Monat S 2.97
(Grundzins S 2.—, Grundsteuer-à conto S —.50,
Betriebskosten S —.47).

Allgemeines:

Die Typengliederung der Nachbarschaft „Am Schöpfwerk“ wurde nach dem Duplex-Prinzip eingerichtet: in der siedlungsmäßig besonders aufgelockerten Anlage wurden in zwei- und dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern Kleinwohnungen errichtet, deren Grundrisse so vorausschauend geplant sind, daß sie in späterer Zeit, wenn die ärgste Wohnungsnot gebannt sein wird, mit geringstem finanziellen Aufwand zu größeren Wohnungseinheiten, die familiengerecht sind, zusammengelegt werden können; dadurch kann die Wohnstruktur der Nachbarschaft, die derzeit noch eine relativ zu große Anzahl von Kleinwohnungseinheiten aufweist, jederzeit, wenn es der soziale Bedarf erfordert, in ein Gefüge umgeändert werden, das einer gesund gegliederten Gesellschaftsschichtung entspricht.

Städtebaulich gesehen, ist die Wohnbausanlage „Am Schöpfwerk“ das Beispiel einer kleinen „Nachbarschaft“ am Rande der dichten Verbauung, wie sie im modernen Städtebau zur Auflockerung der Städte angestrebt wird. Sie verfügt über eine größere Anzahl von Geschäftsläden, von denen ein Teil in gesonderten Flachbauten untergebracht ist, weiters über eigene Handwerkerhäuser — ein Unikat im Städtebau von heute — und kleine Atelierbauten für bildende Künstler.

Inmitten der Nachbarschaft liegt an einer öffentlichen Grünfläche, die an den alten Dorfanger erinnert, ein Saalbau für Vorträge und Versammlungen.

Für die Kinder wurde ein Kindergarten mit drei Gruppen errichtet. Eine eigene flachbauliche „Heimstätte für alte Menschen“ dient diesen als nachbarschaftsnaher Lebensraum, der vermeidet, daß die Alten außerhalb der Gemeinschaft vereinsamen. Verschiedene weitere bauliche Vorkehrungen, wie Fahrrad-, Motorrad- und PKW-Garagen ergänzen die öffentlichen Einrichtungen.

Wohnhausanlage in Liesing

Bezirk: XXIII — Atzgersdorf, Brunner Straße 2



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis
Oper, Linie 62 bis Philadelphiabrücke, Autobus bis
Atzgersdorf, Brunner Straße, 2 Minuten zu Fuß.*

Erbauungsjahre: 1952 bis 1953.

Entwurf: Architekten S. Leitner und E. Nibio.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 1.525 m², verbautes Areal 716,5 m² (60,3 %).

Anzahl der Wohnungen: 42 Wohnungseinheiten in 4 Stiegenhäusern.

Wohnungstypen:

- 14 Einheiten mit Wohnraum und Kochnische, Vorraum, Bad, WC (ca. 35 m²),
- 18 Einheiten mit Wohnküche und Zimmer, Vorraum, Bad, WC (ca. 44 m²),
- 7 Einheiten mit Wohnküche, Zimmer, Kabinett, Vorraum, Bad, WC (ca. 55 m²),
- 3 Einheiten mit Wohnküche, 2 Zimmern, Kabinett, Vorraum, Bad, WC (ca. 65 m²).

Gesamtkostenaufwand: rund S 3.127.000.—.

Miete: monatlich pro m² Wohnfläche S 1.72 (S 1.— Miete, S —.25 Grundsteuer-à conto, S —.47 Betriebskosten).

Allgemeines:

Die Randgemeinden von Wien sind wegen ihrer besonderen Struktur gerade hinsichtlich ihrer Wohnverhältnisse in einer besonders schwierigen Situation. Durch den Umstand, daß sie erst knapp vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges anlässlich der Schaffung des Großraumes Wien während der nationalsozialistischen Herrschaft verwaltungsmäßig zu Wien gekommen sind, konnte die erste Welle des kommunalen sozialen Wohnungsbaues zwischen 1923 und 1934 dort noch nicht wirksam werden; sie sind in wohnsozialer Hinsicht gegenüber Wien als unterentwickelt anzusehen.

Für Atzgersdorf-Liesing gilt das in erschwerterem Maße, da diese wichtigen Industriegemeinden nicht nur schwere Kriegszerstörungen erlitten hatten, sondern auch darum, weil der Zuzug von Industrie-

bevölkerung und sonstigen Großstadtflüchtlingen in der Nachkriegszeit eine besondere Anspannung des Wohnraumbedarfes zur Folge hatte.

Die Stadt Wien hat daher nach 1945 besonderen Wert darauf gelegt, daß auch in den Randgemeinden, hier vor allem im 23. Bezirk, Neubauten im sozialen Wohnungsbau errichtet werden; auch der Umstand, daß am Stadtrand von Wien in den alten Ortskernen starke Verfallserscheinungen sich zeigen, haben ein übriges dazu beigetragen, um die Stadtverwaltung zu veranlassen, neue, den Bedürfnissen dieser Region besser entsprechende Wohnstrukturen durch bestimmte städtebauliche Planungsmaßnahmen in die Wege zu leiten.

Die Wohnhausanlage Atzgersdorf, Brunner Straße, ist ein typisches Beispiel, wie in den Randgemeinden der Typus des sozialen Wohnungsbaues sich darstellt. Es ist natürlich, daß gerade dort die Möglichkeiten des sozialen Grüns weitgehend genützt werden, daß Sitzplätze und Spielflächen im Freien so wie in allen anderen Wohnanlagen der Stadt geschaffen werden.

Entscheidend ist aber, daß die Wohnungsnot in den relativ kleinen Randgemeinden schon durch einen oder mehrere größere Wohnblocks ganz fühlbar verringert werden kann; zusammen mit den Wohnbaumaßnahmen, die durch den genossenschaftlichen, gemeinnützigen sozialen Wohnungsbau in diesen Bezirken getroffen werden, wird es möglich sein, das quantitative Manko an Wohnraum auch dort in wenigen Jahren endgültig zu beheben; der Frage der Sanierung von Verfallsvierteln in diesen Bezirksteilen, also die Behebung des qualitativen Mankos, wird dann in steigendem Maße Rechnung getragen werden können.

Die Wohnhausanlage Jakob Thoma-Gasse in Mödling



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis
Oper, Linie 66 oder 67 bis Südtiroler Platz, Auto-
bus nach Mödling via Wiener Neudorf bis Bahn-
brücke Mödling, ca. 5 Minuten Fußweg.*

Erbauungsjahre: 1951 bis 1953.

Entwurf: Architekt Franz Zajicek.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 5.530 m², verbaute Fläche 1.679 m² (32,9%).

Anzahl der Wohnungen: 62 Wohnungseinheiten in 3 Blocks mit 9 Stiegenhäusern.

Wohnungstypen:

- 18 Einheiten mit Wohnküche, Vorzimmer, Bad, WC, zu je ca. 28 m²,
- 27 Einheiten mit Wohnküche, Zimmer, Vorraum, Bad, WC, zu je ca. 44 m²,
- 18 Einheiten mit Wohnküche, Zimmer, Kabinett, Vorraum, Bad, WC, zu je ca. 55 m²,
- 2 Einheiten mit Küche, 2 Zimmern, Kabinett, Vorraum, Bad, WC, zu je ca. 56 m²,
- 7 Einheiten mit Küche, 2 Zimmern, 2 Kammern, Vorraum, Bad, WC, zu je ca. 67 m².

Gesamtkostenaufwand: rund S 5,920.000.—.

Miete: monatlich pro m² Wohnfläche S 1.93 (S 1.— Miete, rund S —.28 Grundsteuer-à conto, S —.47 Betriebskosten, S —.18 für maschinelle Waschküche).

Allgemeines:

Die Wiederausgemeindung von kleineren und größeren Siedlungskernen aus dem Wiener Großraum, der unter der nationalsozialistischen Herrschaft eingerichtet worden war, hat in diesen Gemeinden naturgemäß eine vorübergehende Unterbrechung eines langfristig wirksamen städtebau-

lichen und landesplanlichen Konzeptes des Wiener Raumes mit sich gebracht; durch die Schaffung des Koordinierungsausschusses Wien-Niederösterreich ist es aber gelungen, die generalen Entwicklungstendenzen beider Verwaltungskörper wieder erfolgreich aufeinander abzustimmen.

Noch vor der Ausgemeindung hat die Wiener Stadtverwaltung nach 1945 eine Reihe von Maßnahmen wohnbaulicher Art im Rahmen ihres sozialen Wohnbauprogrammes getroffen, die den ausgemeindeten Gebieten nun voll zum Nutzen erreichen.

Hiezu gehört u. a. auch die Wohnhausanlage in der Jakob Thoma-Straße in Mödling, die, in mehreren Baulosen errichtet, ein gutes Beispiel des städtischen sozialen Wohnungsbaues in Zeilenform darstellt.

Städtebaulich gesehen, ergänzt die Wohnhausanlage ein ehemals ungenutztes Randgebiet und schließt den Raumkomplex des großen alten Schulbaues in der Jakob Thoma-Straße und der dort nach 1945 errichteten Pavillonschule in glücklicher Weise nach außen ab.

Die Wohnungstypen selbst entsprechen den im Wiener Raum allgemein gebräuchlichen Richtlinien: denn Mödling ist zweifellos als eine, diesem Gebiet in landesplanlicher, städtebaulicher und struktureller Hinsicht zugehörige Siedlungsgruppe anzusehen.

Der Kindergarten in der Wohnhausanlage Jedlese

Bezirk: XXI — Floridsdorf



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis Ringturm, umsteigen Linien 31 und 132 bis Jedlese, ca. 5 Minuten Gehzeit.

Erbauungsjahr: 1952.

Entwurf: Architekt Dipl.-Ing. Alexander Kratky

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 7340 m², verbaute Fläche 775 m², Spielplätze 500 m² (Spielplatzausführung: Tränkmakadam), umbauter Raum 3640 m², Größe der Gruppen je 60 m², Größe des Hauptsaales 76 m², lichte Höhe 3,25 m bzw. 2,70 m.

Anzahl der Gruppen:

3 Kindergartengruppen,

1 Hortgruppe, zu je 30 Kindern.

Gesamtbaukosten: S 1,965.000.—.

Allgemeines:

Der Kindergarten bildet zusammen mit der daneben liegenden Volks- und Hauptschule das grüne, weiträumige Zentrum der neuen, nach dem zweiten Weltkrieg erbauten Wohnhausanlage Jedlesee, die im Anschluß an die alte Großwohnanlage „Gartenstadt“, heute „Karl Seitz-Hof“ genannt, errichtet wurde.

Sowohl der Kindergarten als auch die Schulanlage sind ebenerdige Flachbauten, die dem kindlichen Maßstab angepaßt und von Spiel- und Auslaufflächen in reichlichem Maße umgeben sind,

um den Kindern freie Bewegung und Sonne, Luft und Natur zu bieten.

Die Ausführung ist bewußt einfach, sparsam, aber sauber in Grundriß und Detail; auf große Fenster wurde besonderer Wert gelegt.

Der Kindergarten Jedlesee ist ein Beispiel jener typischen kleineren Kindergartenbauten, wie sie sich für Nachbarschaften mittleren Ausmaßes bestens bewähren: elastisch im Betrieb und billig in der Wartung.

Die Spielflächen vor dem Kindergarten enthalten grundsätzlich wie alle neugebauten Kindertagesstätten Spielplätze, eine Reihe von typischen Einrichtungen, die für die gesunde körperliche und seelische Entwicklung des Kindes wünschenswert sind: Planschbecken, Pritscheltisch, Sonnenpritsche, Sandspielplatz, Gatschmulde usw. Ein Jungbaumbestand wächst rasch heran und in wenigen Jahren werden schattenspendende große Obstbäume das Gelände zu einem alle Erfordernisse erfüllenden freundlichen Lebensraum für die Kinder der Wohnhausanlage Jedlesee machen.

Die Volksschule in Schwechat

Bezirk: ehemals XXIII — Schwechat



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien bis Schwarzenbergplatz, dann Linie 71 bis Zentralfriedhof, dann Linie 171 bis Schwechat, 5 Minuten Fußweg bis Ebnbrunnengasse.

Erbauungsjahre: 1952 bis 1953.

Entwurf: Architekten Oberbaurat Karl Ebn und Thomas R. Lauterbach.

Künstlerische Ausschmückung: Wilhelm Jaruska.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal ca. 3.000 m², verbautes Areal 1.090 m² (rd. 36%), umbauter Raum 16.500 m².

3 Gebäudeteile: Klassentrakt im Anschluß an die alte Schule, Verwaltungstrakt querliegend, Turnsaal-Anbau ebenerdig,

15 Klassenräume,

1 Handarbeitsklasse,

1 Bibliothek,

1 Turnlehrerzimmer,

2 Umkleieräume,

1 Brausebad im Anschluß an den Turnsaal,

1 Turnzimmer mit Umkleideraum,

6 Lehrmittelzimmer,

1 Konferenzsaal,

1 Direktionskanzlei,

1 Arztzimmer und Warteraum,

2 Schulwart-Wohnungen zu je Wohnküche, Elternschlafzimmer, Kinderschlafzimmer, Vorzimmer, Brauseraum, WC,

1 Turn- und Spielplatz von 720 m²,

1 Pausenhof von 500 m².

Gesamtbaukosten: ca. S 6,500.000.—.

Allgemeines:

In den Randgemeinden von Wien, die erst während der nationalsozialistischen Herrschaft, knapp vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges, in den Verwaltungsbereich der Stadt kamen, die durch Landtagsbeschluß vom 1. September 1954 wieder

ausgemeindet wurden und nunmehr zum Bundesland Niederösterreich gehören, haben sich durch die besonderen Nachkriegsverhältnisse und die schweren Kriegs- und Besetzungsschäden eine Reihe schwierigster Probleme ergeben. Durch stetigen Zuzug neuer Bevölkerungskreise und durch den für Randgemeinden eigentümlichen starken Kinder-nachwuchs ist der Schulraummangel ganz besonders fühlbar geworden: dem Schulneubau hat die Wiener Stadtverwaltung darum vor allem in den Randgemeinden, so auch in Schwechat, besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

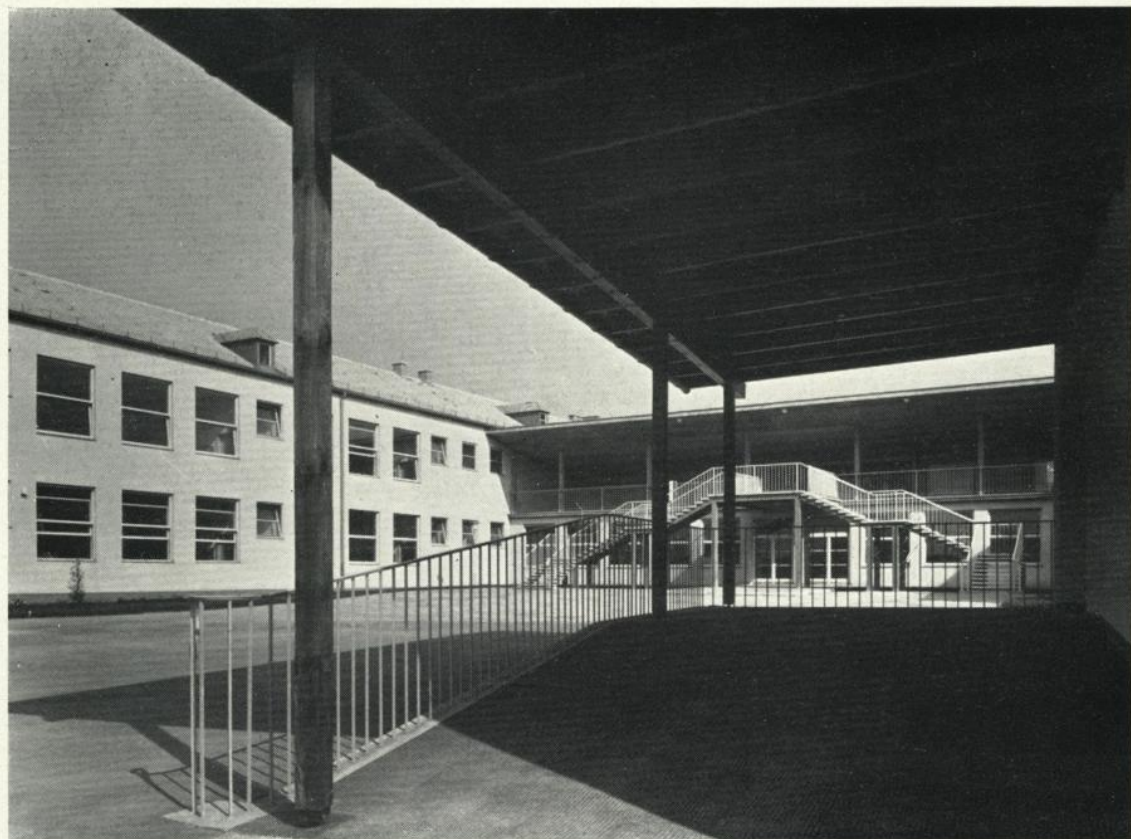
Der Schulneubau in Schwechat ist ein mehrgeschossiges Objekt, das in seiner baulichen Auffassung dem Typ des „Schulsanatoriums“ entspricht, wie er, als Reaktion auf den „Schulkasernen“-Typ, nach der Jahrhundertwende in fortschrittlichem Geiste Fuß gefaßt hat: große, lichteinlassende Fensterfronten, gute Proportionen, sparsam in Form und sauber im Detail. Der zur Verfügung gestellte Spiel- und Auslaufraum wird wohl noch erweitert werden können, er entspricht derzeit den internationalen schulbaulichen Auffassungen noch nicht.

Bemerkenswert sind die besonders geglückten künstlerischen Wandausschmückungen des Malers Wilhelm Jaruska.

Alles in allem: ein gutes Beispiel eines großstädtischen Schulbaues der Notjahre nach dem zweiten Weltkrieg.

Die Afritsch-Schule in Kagan

Bezirk: XXI — Kagan, Afritschgasse



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linien A, B, Ak
oder Bk bis Praterstern oder Reichsbrücke, dann
Linie 25 bis Kaganer Platz, 5 Minuten Fußweg.*

Erbauungsjahre: 1953 bis 1955.

*Entwurf: Architekten Professor Lois Welzenbacher
und Dipl.-Ing. Robert Ulrich.*

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 11.120 m², verbautes Areal 2.458 m² (22%),
14-klassige Volks- und Hauptschule,
1 Turnsaaltrakt,
1 Physiksaal,
1 Zeichensaal,
1 Schulküche mit allen erforderlichen Nebenräumen,
2 Schulwartwohnungen.

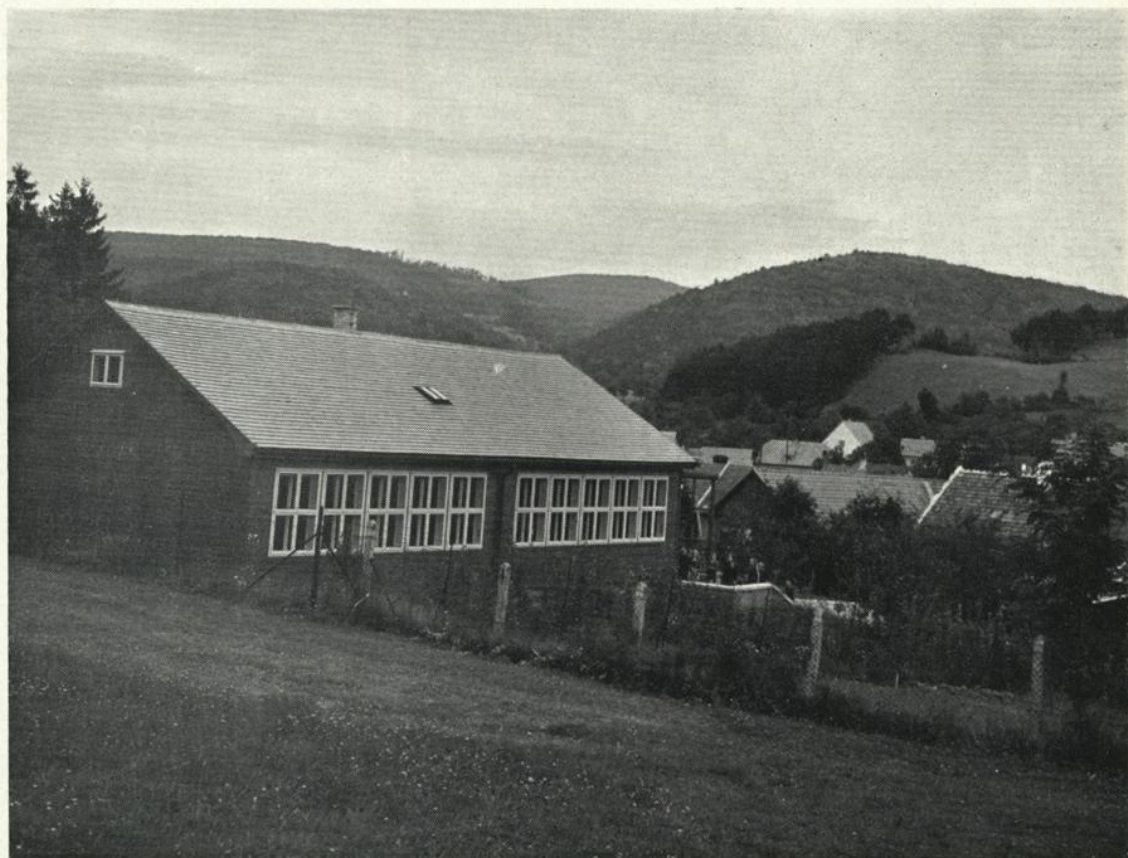
Gesamtbaukosten: ca. S 10,500.000.—.

Allgemeines:

Die Siedlung Kagran war eine der ersten Wohnsiedlungen, die die Wiener Stadtverwaltung nach dem ersten Weltkrieg im Rahmen des sozialen Wohnbauprogrammes errichtete. Am linken Ufer des Donaustromes, im noch unfertigen Bezirksteil Donaustadt liegend, grenzt sie an die weite, agrarisch genutzte Fläche des Marchfeldes; ihre städtebauliche Atmosphäre hat etwas von jener Weiträumigkeit, die in auffallendem Gegensatz steht zu den engeren, überschaubaren Stadtgebieten rechts der Donau, die sich an die Hänge des Wienerwaldes anschmiegen.

Die neue große Schule in Kagran, wegen des Kinderreichtums in diesem wachsenden Gebiet notwendig geworden, atmet ebenfalls jene freie, durchsichtige, weiträumige Luft, die für die ganze Gegend typisch ist. Einfach, beinahe nüchtern, und sehr zweckmäßig und funktionell in ihrer äußeren Form und in ihrem Grundriß, hat sie weit überdachte Pausenräume und Freiluftklassen, in denen an heißen und schönen Tagen die Kinder sich aufhalten können. Eine breit ausladende Freistieganlage gegen den großen Pausenhof, an den sich ein weiter Freispielplatz anschließt, schafft eine klare Gliederung. Das große Raumprogramm, zu dem auch eine allen modernen schulpädagogischen Erfordernissen entsprechende Schulküche gehört, ermöglicht ein weit über den eigentlichen Schulbetrieb hinausgehendes, den ganzen Wohnbezirk beeinflussendes geistiges Leben und Treiben: Leibesübungen nicht nur für die Schüler, sondern in den schulfreien Stunden auch für die erwachsende Bevölkerung sind dort ebenso möglich wie Volksbildungsarbeit auf breitester Basis; eine enge Bindung zwischen Schule und Bevölkerung ist eine der gesellschaftlich erfreuendsten Folgen, die durch diesen Neubau zur Funktion gelangen konnten.

Neuer Schulpavillon in Sittendorf bei Mödling



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Linien bis
Babenbergerstraße, umsteigen in Postautobus am
Schillerplatz bis Sittendorf.*

Erbauungsjahr: 1952.

Entwurf: Senatsrat Dr. techn. Dipl.-Ing. Dipl. Kfm. Franz Schönthan †.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 2.180 m², verbautes Areal 210 m² (neu), 267 m² (alt) (rund 22%), 2 Klassen, Nebenräume und sanitäre Anlagen.

Gesamtbaukosten: rund S 393.000.—.

Allgemeines:

Auch in den Wienerwald-Gemeinden im Südwesten von Wien hat sich die Not an Schulraum nach 1945 empfindlich geäußert. Die während der nationalsozialistischen Herrschaft knapp vor Beginn des zweiten Weltkrieges in den Wiener Großraum eingemeindeten Gebiete schlossen auch die Ortschaft Sittendorf bei Mödling ein, für die die Wiener Stadtverwaltung hinsichtlich der Schulbetreuung zu sorgen hatte.

Es schien nicht zweckmäßig, in diesen rein ländlichen Gemeinden kleinsten Ausmaßes große zen-

trale Schulanlagen von überstabiler Form zu errichten; die Errichtung von Schulpavillonen in leichter, womöglich transportabler Form war darum der zweckmäßigere Weg, da aller Voraussicht nach die Schulraumnot nur vorübergehend aktuell sein würde, solange die kinderstarken Jahrgänge der Weltkriegsperiode das Volks- und Hauptschulalter hatten.

Die Pavillonschule in Sittendorf ist eines der Beispiele, wie auf wirtschaftliche Weise in zweckmäßiger Art das schwierige Problem der Schulraumnot in Kleinstgemeinden gelöst werden kann.

Die Wiederausgemeindung von Sittendorf aus dem Wiener Gemeindeverband hat an der Sachlage im Prinzip nichts geändert: in die Randgemeinden kleineren Ausmaßes gehören Schulpavillons, deren elastische Handhabung die beste Garantie für eine billige, fortschrittliche und sinnvolle Schulbaupolitik ist.

Das neue Theresienbad in Meidling

Bezirk: XII — Meidling, Hufelandgasse 3



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Linien bis
Oper, umsteigen Linie 63 bis Meidlinger Haupt-
straße, Lobkowitzbrücke.*

Erbauungsjahre: 1952 bis 1956.

Entwurf: Professor Architekt Theodor Schöll.

(Bitte wenden!)

Teil I: Das Warmbad:

Umfang: Gesamtareal 6.950 m², verbautes Areal 2.270 m² (32,7%),

Wannenbad mit 37 Wannen,

Schwefelbad mit 40 Wannen,

Dampfbad für Frauen: 68 Kabinen,
24 Kästchen,

Dampfbad für Männer: 84 Kabinen,
42 Kästchen,

2 Saunananlagen,

alle notwendigen Nebenräume und Anlagen.

Teil II: Das Sommerbad:

Umfang: Gesamtareal 11.600 m², verbautes Areal 2.120 m², Rest Grünflächen für Lagerzwecke, Umkleidegelegenheiten 1570,

Kabinen für Frauen und Männer: 156,

Kästchen für Frauen: 652,

Kästchen für Männer: 762.

Gesamtfassungsraum: 3500 Personen.

Das Badebecken: $33\frac{1}{3} \text{ m} \times 13 \text{ m} = 433\frac{1}{3} \text{ m}^2$, mit einer mit 20 Scheinwerfern ausgestatteten Unterwasserbeleuchtung; für einen späteren Hallenbau ist baulich vorgesorgt.

Ein Kinderschwimmbecken im Garten.

Gesamtbaukosten:

Teil I, Warmbad: einschließlich bewegliche Einrichtung: S 26,600.000.—.

Teil II, Sommerbad: S 7,540.000.—.

Allgemeines:

Das Theresienbad liegt auf altem historischen Boden: nachweisbar haben hier schon die Soldaten

der 13. römischen Legion gebadet; auch im Mittelalter und auch späterhin wurde das Bad in steigendem Maße benützt.

Die pharmakologischen und balneologischen Untersuchungen zeigen, daß das Wasser der Quelle des Theresienbades schwefelhaltig, von akraischer Konzentration ist und einen Gehalt von rund 4 mg nitrierbarem Schwefel je Liter aufweist; zur Anwendung gelangt es zur Behandlung rheumatischer Erkrankungen, chronisch-entzündlicher oder degenerativer Gelenkserkrankungen und bei Nachbehandlung verschiedener Erkrankungen nach Ablauf der akuten Erscheinungen.

Der gesamte Badekomplex ist für einen dreistufigen Ausbau geplant worden. Der Teil I, das Warmbad, ist mit Wannenbädern, Brausebädern, Dampfbädern und Medizinalbädern ausgestattet; der Teil II, das Sommerbad, besitzt Freischwimmbad, Kinderplanschbecken und Lagerwiesen; der Teil III, der Hallenzubau, ist einem eventuellen späteren Ausbau des Teiles II vorbehalten; für ihn ist bereits planlich Vorsorge getroffen worden.

Die maschinelle Ausstattung des Bades ist als besonders zweckmäßig und modern zu bezeichnen. Eine erstmalig in dieser Art eingebaute „Wärmepumpe“ ermöglicht eine besonders wirtschaftliche Ausnutzung der Wärmemengen.

Die städtebauliche Situierung des Bades in nächster Nähe eines Hauptverkehrsknotenpunktes von Wien (Stadtbahnstation Meidling-Meidlinger Hauptstraße) ist als ungemein günstig zu bezeichnen. Die Benützerfrequenz ist dementsprechend hoch.

Das städtische Kinderfreibad am Kardinal Nagl-Platz

Bezirk: III — Landstraße



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linie J bis Apostelgasse.

Erbauungsjahr: 1952.

Entwurf: M.-Abt. 19 — Architektur.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 1000 m², verbautes Areal 204 m²,

Beckengröße: 24 × 16 m,

Kapazität: 500 Kinder,

Garderoberäume,

Brausen,

Aborte,

Filter- und Entkeimungsanlage.

Gesamtkosten: S 570.000.—.

Allgemeines:

Ursprünglich stand ein Kinderfreibad im 3. Bezirk im Arenbergpark; im Jahre 1942 wurde es beim Bau der Flak-Türme abgerissen. Von einer Wiedererrichtung im selben Park wurde mit Rück-

sicht auf die durch die Flak-Türme beengten Raumverhältnisse abgesehen.

Für den Bau eines neuen Kinderfreibades kam nur ein Platz in einem ausgesprochen kinderreichen, dicht verbauten Teil des Bezirkes in Betracht. Die Wahl fiel auf den Kardinal Nagl-Platz, in dessen Bereich außerdem noch zahlreiche alte und neue Gemeindefreizeitanlagen liegen.

Von 1952 bis 1956 haben dieses Bad bereits mehr als 135.000 Kinder besucht; seit der Errichtung der ersten Kinderfreibäder in Wien haben bisher rund 21,676.000 Kinder diese in allen Bezirken der Stadt so segensreiche Einrichtung benützt!

Das wiederaufgebaute Volksbad in Liesing

Bezirk: XXIII — Liesing, Perchtoldsdorfer Straße 14—16



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Linien bis
Oper, umsteigen in Linie 62 bis Philadelphiabrücke,
umsteigen in Autobus nach Liesing.*

Erbauungsjahre (Wiederaufbau): 1949 bis 1951.

Entwurf: Ziv.-Arch. Anton Johann Ceplecba.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 2.600 m², verbautes Areal 650 m² (24%),

Brausebad 1. Klasse: 42 Kabinen,

Brausebad 2. Klasse: 22 Brausen mit 56 Umkleidekabinen,

Wannenbad: 9 Kabinen,

1 Bademeister-Wohnung,

1 Geschäftslokal.

Gesamt-Wiederaufbaukosten: S 4,150.000.—.

Allgemeines:

Im Anschluß an das im Jahre 1925 erbaute Liesinger Sommerbad, das große Liegeflächen und sehr schönen alten Baumbestand besitzt, wurde das im

Jahre 1944 durch Bombentreffer zerstörte Warmbad Liesing wieder aufgebaut. Dort befindet sich auch das 33,33 m lange und 14,20 m breite Freischwimmbecken, das eine größte Tiefe von 2,75 m aufweist.

Das Warmbad Liesing ist, zusammen mit dem Schwimm-, Sonnen- und Luftbad, ein wichtiges volksgesundheitliches Zentrum für den Industriebezirk Liesing. Gerade solche Gegenden bedürfen, schon wegen der relativ wenigen Bademöglichkeiten in den Wohnungen, der öffentlichen Volksbäder. In den Außenrandgebieten stellen sie außerdem ein wichtiges Element für den Sommerfrischenverkehr dar.

Grünanlagen und Lagerwiesen an der Alten Donau

Bezirk: XXII — Bauabschnitt „Kaiserwasser“



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Abschnitt Obere Alte Donau und Wasserpark: Kailinie und Linie 31 bis Floridsdorfer Brücke; Abschnitt Kaiserwasser, Reblacke und Untere Alte Donau: Ringlinie bis Reichsbrücke, Linie 25 bis Reichsbrücke bzw. Kagraner Brücke.

Erbauungsjahre: 1952 bis 1955.

Entwurf: M.-Abt. 42 — Stadtgartenamt.

Umfang: Gesamtareal rund 65.000 m².

Gesamtbaukosten: rund S 1,860.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Eine der besonders ungeordneten Entwicklungen ist die ständig zunehmende Verbauung der Ufer der Flüsse, Bäche und aller anderen, für die Erholung der Gesamtbevölkerung dienenden Wasserflächen; ein gesamtösterreichisches Uferschutzgesetz ist daher auch eine der dringenden Forderungen des modernen Naturschutzes.

Auch die einmalige Aulandschaft an der Alten Donau in Wien hat schwersten Schaden dadurch erlitten, daß deren Ufer durch eine Jahrzehnte hindurch sich langsam einsickernde Verpachtungswelle an einzelne für die übrige Bevölkerung blockiert wurden und daß ein chaotischer Wirrwarr von Wellblech- und Holzbäuschen, aber auch von größeren Bauwerken die Schönheit und Würde und die Einheit der Landschaft stört.

Die Stadtverwaltung hat in Erkenntnis der Unhaltbarkeit dieser Entwicklung systematisch begon-

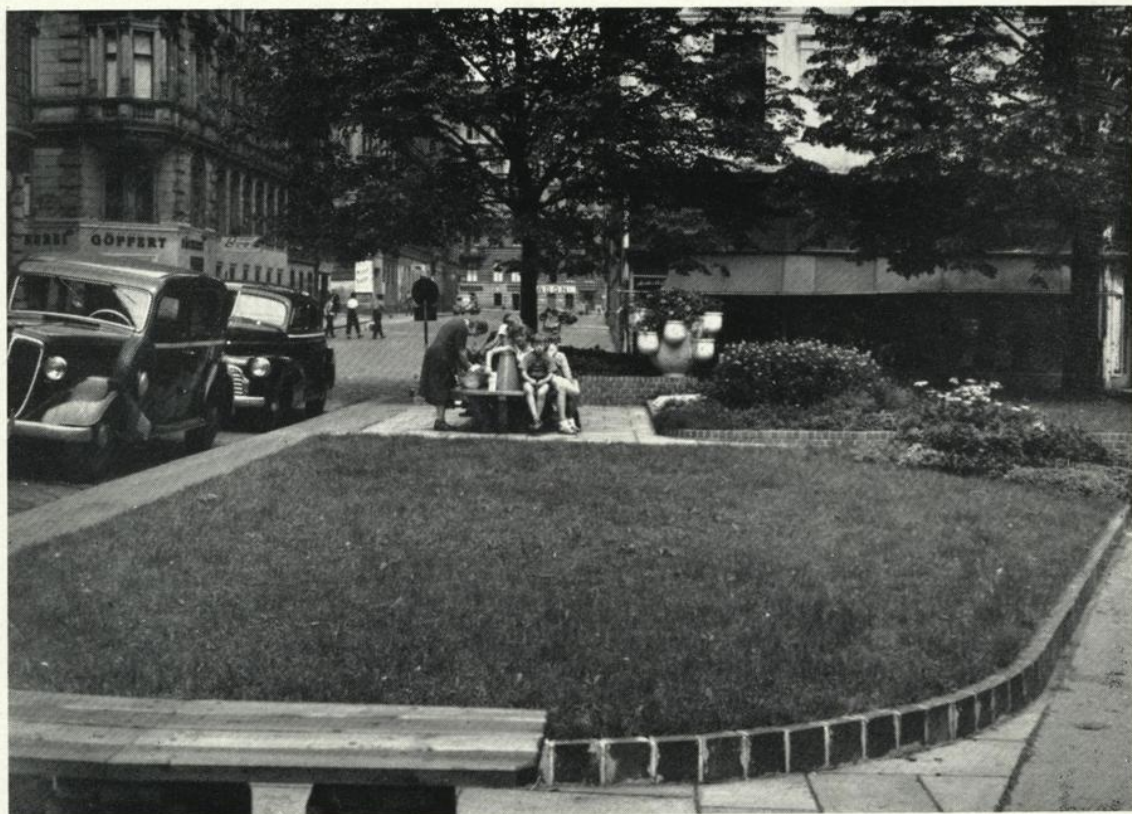
nen, die noch freien Ufergebiete an der Alten Donau so rasch als möglich durch geordnete, der öffentlichen Erholung dienende Lagerwiesen und Grünanlagen umzugestalten, um so noch einigermaßen zu retten, was zu retten ist, bzw. um schon durch Verpachtung und Verbauung verlorengegangenes Land durch Lösung der Altpachtverträge wieder der Öffentlichkeit zurückzugewinnen.

So kann das Landschaftsbild der Donau-Auen nahe dem Stadtkern von Wien wieder verschönert und eine weitere Zweckentfremdung des natürlichen Geländes vermieden werden. Mit dem ganzen Aufwand moderner Landschafts- und Gartenkunst wird so Schritt für Schritt das weite Ufergebiet der Alten Donau umgestaltet und der internationale Ruf der berühmten schönen Donau-Auen wieder gefestigt werden.

Die Aktion wird laufend fortgesetzt.

Die Garten-Kleinst-Anlage in der Nußdorfer Straße *

Bezirk IX — Alsergrund, Nußdorfer Straße-Fluchtgasse



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linie G 2 bis
Fluchtgasse.*

Erbauungsjahre: 1954 bis 1955.

*Entwurf und Durchführung: M.-Abt. 42 — Stadt-
gartenamt.*

Umfang: 300 m².

Baukosten: ca. S 40.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Städtebauliche „Verlegenheits-Dreiecke“ waren immer die Folge, wenn eine gedankenlose Rasterplanung, wie sie im Zeitalter der Bodenspekulation in der Städtebauplanung des vergangenen Jahrhunderts gehandhabt wurde, beim Zusammenstoß zweier oder mehrerer Planungseinzelemente sich überschneiden. Man half sich damals mit der einfachen Methode, daß man irgendwie — gleichsam als willkommene Gelegenheit, die verdrängte Natur zu Worte kommen zu lassen — einige zur Umwelt völlig beziehungslose Bäume oder Buschgruppen setzte; aber selbst für ein solches, lächerlich kleines Grünelement waren ja die Menschen in der versteinerten, verpflasterten, verbauten Stadt dankbar, auch wenn sie diesen „Tupfen“ buntes Grün nur mit den Augen genießen konnten.

Im Zeitalter der wachsenden Verkehrs- und Parkierungsschwierigkeiten aber kommen selbst diese wenigen, isoliert liegenden Grünpunkte in die Gefahr, dem Moloch Verkehr als Abstellflächen geopfert zu werden — und manche Stadt in Europa und Amerika hat in den letzten Jahren diesen entscheidenden Fehler begangen.

Nicht so in Wien.

Wenn auch die überdicht verbauten Stadtviertel im Innern der Stadt eine Reihe solcher Verlegenheits-Dreiecke aus der Gründerzeit aufweisen; wenn auch die wachsenden Abstellsschwierigkeiten für Kraftfahrzeuge dazu verlocken, diese städtebaulichen

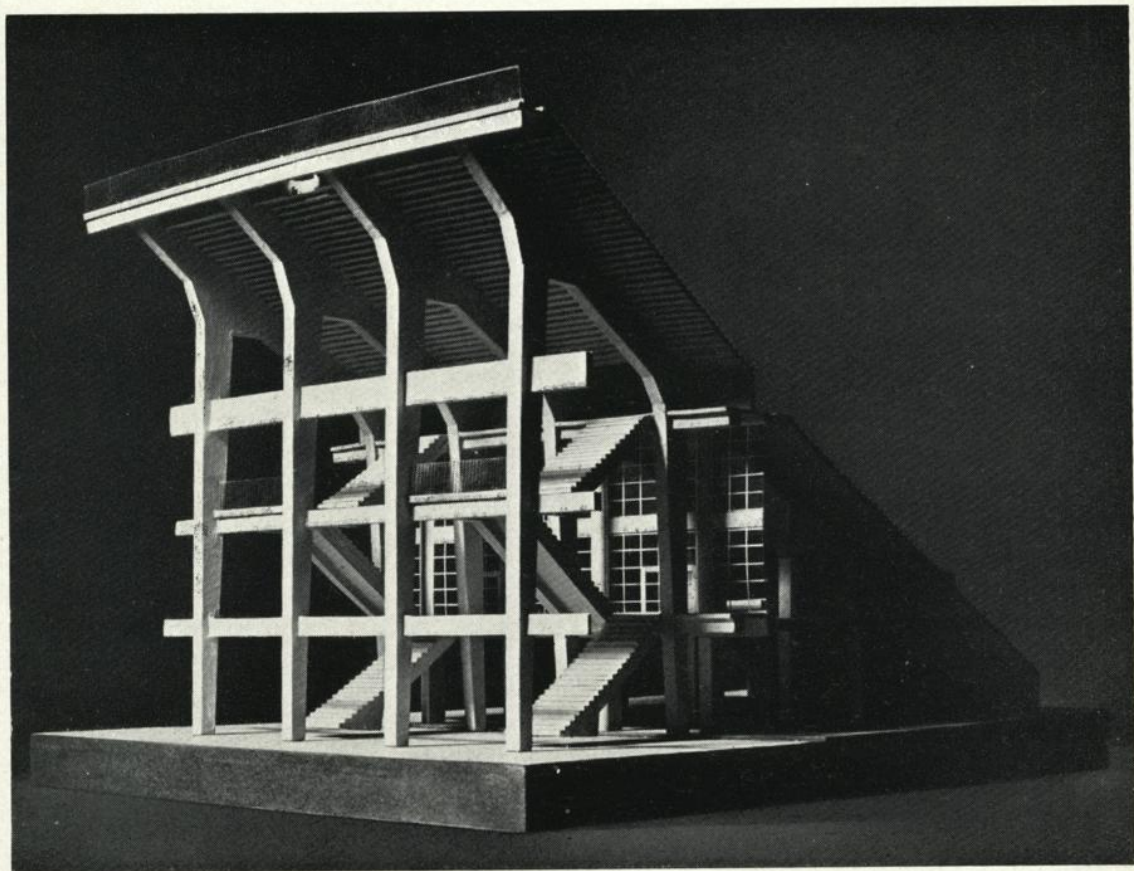
Fehlplanungen der Vergangenheit für den ruhenden Verkehr zu widmen — die Erkenntnis der Stadtverwaltung, daß selbst das kleinste Grün als „soziales Grün“ der in der Großstadt zu leben gezwungenen Bevölkerung, vor allem den „Asphaltkindern“ der Innenbezirke, als zwar ungenügender, aber doch gut gemeinter Ersatz für das verlorengegangene Naturgrün dienstbar gemacht werden muß: diese Erkenntnis hat dazu geführt, daß überall, wo es möglich ist, die „Tupfenpflanzungen“ ausgebaut werden.

Ein paar Bäume, bunte Staudenbeete, eine schöne Einfassung mit möglichst viel grünem Rasen, soviel als irgend auf dem kleinen verlorenen Stück gerade möglich ist, eine Sitzbank, vielleicht eine kleine Plastik oder eine Vogel- und Hundetränke — so wird dieses städtebauliche Element der Verlegenheit zu einem örtlich höchst wichtigen Treffpunkt der dahinrastenden Menschen, zum Spielplatz-Ersatz der Asphaltkinder, zum Ruheplatz der Alten aus den Hinterhöfen der Umgebung — auch wenn ein Taxistandplatz, der Großstadtverkehr, das Tempo unserer Zeit, die keine „Zeit“ hat, pausenlos diesen kleinen Flecken Natur umbranden.

Schon im Unterbewußtsein bedeutet es für den so stark der Natur entfremdeten Großstadtmenschen viel, wenn er — wenn auch nur im Vorbeigehen und im Augwinkel — durch ein leuchtendes Blütenrot, ein saftiges Grün, eine schöne Blume, vielleicht sogar durch einen bunten Schmetterling, der sich dorthin verirrt, einen kurzen Augenblick erfreut werden kann.

Die Vergrößerung des Wiener Stadions

Bezirk: II — Leopoldstadt, Krieau



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Ringlinien A, B
und Kailinie Ak, Bk bis Engerthstraße, umsteigen
Linie 11.*

Erbauungsjahre: 1956 bis 1957.

Entwurf: Professor Architekt Theodor Schöll.

(Bitte wenden!)

Umfang:

- a) Kapazitätsvergrößerung: Steigerung von 51.462 Plätzen auf 94.585 Plätze.
- b) Nachtspielanlage:
 1. Ausleuchtung des Spielfeldes mit einer mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke von Lux, ausbaufähig auf 200 Lux;
 2. Beleuchtung der Zuschauertribünen bei Füllung und Entleerung des Stadions mit einer verstärkten und während der Vorführungen auf dem Spielfeld mit einer eingeschränkten Beleuchtung;
 3. Beleuchtung aller Stiegen, Durchgänge und WC-Anlagen sowie der Betriebsräume mit einer zweiten, vom Netz unabhängigen, an ein Notstromaggregat angeschlossenen Leuchte;
 4. Beleuchtung der äußeren Gebwege rings um das Stadion.

Gesamtbaukosten:

- a) Erweiterungsbau: S 39,500.000.—,
- b) Nachtspielanlage: S 5,400.000.—.

Allgemeines:

Bei Sport-Großveranstaltungen hat es sich gezeigt, daß der Fassungsraum des Wiener Stadions den Anforderungen nicht gewachsen ist; an eine entsprechende Erweiterung mußte daher gedacht werden.

Auch die in den letzten Jahren in vielen internationalen Sportanlagen des In- und Auslandes eingerichteten Beleuchtungsanlagen für die Abhaltung von Nachtspielen haben sich so bewährt, daß an die Errichtung einer solchen Anlage auch im Wiener Stadion geschritten werden konnte.

Die Vergrößerung der Zahl der Zuschauerplätze hat zur Folge, daß das große Oval um etwa 17 m erweitert werden wird; der neue oberste Außenrand wird in Zukunft 24 m über der Erde liegen, das Stadion also um rund 10 m höher sein als bisher.

Dem Wunsche der Sportorganisationen entsprechend, werden auch eine Ebrenhalle, ein Empfangsraum, ein Journalistenzimmer mit Telefon- und Fernschreibzellen sowie eine ausreichend große Zahl von Journalistensitzen eingebaut werden; für den Rundfunk sind Reporter- und Fernsehkabinen geplant.

Insgesamt werden 44 neue Stiegen bei der Erweiterung notwendig, auch die sanitären Anlagen und die Rettungsstiegen werden vermehrt. Die Anlage ist derzeit im Bau, die Bauzeit wird auf rund drei Jahre geschätzt.

Die Nachtspielanlage wird durch eine Hochspannungs- und Trafo-Station versorgt, die mit einem 400-KVA- und einem 100-KVA-Öltrafo bestückt ist; ein späterer Einbau eines 315-KVA-Trafos ist vorgesehen.

Das Herz der Nachtbeleuchtungsanlage ist eine 10-feldrige, 6,3 m lange Niederspannungsschalttafel, die zentral von einem übersichtlich angeordneten Regietisch geschaltet werden kann.

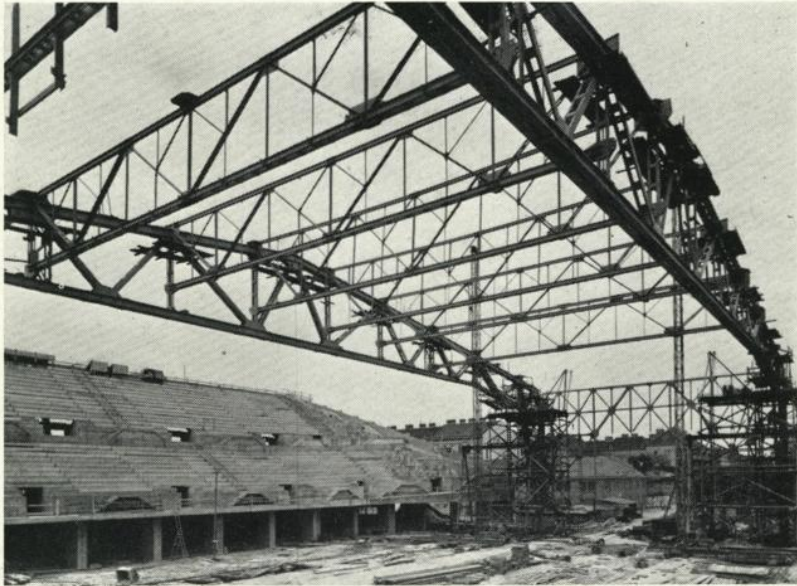
Ein Diesellaggregat mit 150-KVA-Generatorleistung speist die vom normalen Netz unabhängige Sicherheitsbeleuchtung.

Vier je 50 m hohe Mannesmann-Rohrkonstruktionsmaste außerhalb des Stadionovals tragen Parabolspiegelstrahler zur Beleuchtung des Spielfeldes, der Tribünen und der Außenwegteile; sie können bei Bedarf noch stärker als derzeitig bestückt werden. Derzeit sind 156 Scheinwerfer auf den Beleuchtungskanzeln montiert: 92 Stück à 2 KW für die Spielfeldbeleuchtung, 40 Stück à 1 KW für die Tribünenbeleuchtung und 24 Stück à 1 KW für die Beleuchtung der Außenwege. Für die Spielfeldbeleuchtung sind Zeiß-Parabolspiegelfluter, für Tribüne und Außenwege Elin-Alu-Spiegelscheinwerfer vorgesehen.

Die Leuchtanlage ist seit Jahresende 1956 in Betrieb.

Die neue Wiener Stadthalle

Bezirk: XV — Fünfhaus, Am Vogelweidplatz



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Ab Bellaria mit Linie 48 oder 49 bis Gürtel.

Erbauungsjahre: Grundsteinlegung 18. Oktober 1953; Bauzeit fünf Jahre, derzeit noch im Bau.

Entwurf: Architekt Prof. Dr. Roland Rainer.

Umfang: Gesamtfläche des Stadthallengeländes 4,2 ha.

Gesamtkapazität (Haupthalle):

14.500 Zuschauer maximal,

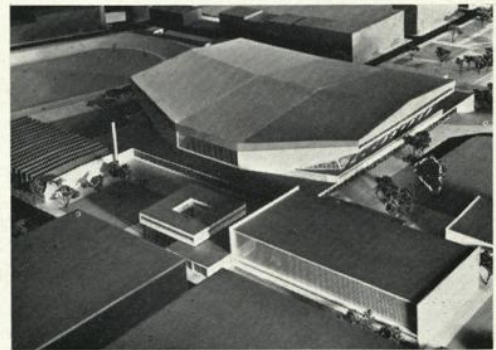
12.000 Zuschauer bei Eisrevuen,

10.000 Zuschauer bei Radrennen,

4.000 Zuschauer bei Arenabesatz.

Allgemeines:

Die Errichtung der Stadthalle soll einem vielseitigen allgemeinen Bedürfnis steuern; seit dem Brande der Rotunde im Jahre 1937 gibt es in Wien keine Versammlungshalle, in der größere



Veranstaltungen bei Schlechtwetter abgehalten werden können. Auch die Wiener Sportorganisationen benötigen eine Großsporthalle und viele Ausstellungen können in Wien wegen Rummangels nicht stattfinden, obwohl sie für die internationale Bedeutung Wiens wichtig wären. Außerdem fehlen für die Organisationen, die Leibesübungen betreiben, die vor allem im Winter so notwendigen Trainings-

(Bitte wenden!)

räumlichkeiten für Gymnastik, Ballspiele aller Art, Kunsteislauf, Rudern u. v. a.

Für alles dies ist eine Mehrzweckanlage notwendig; es ist natürlich, daß ein so vielseitiges Element des öffentlichen Lebens sowohl städtebaulich wie wirtschaftlich die größte Aufmerksamkeit der Stadtverwaltung erfordert.

Der 15. Bezirk — Fünfhaus, jenes Gebiet, wo die Stadthalle auf einem ehemaligen Friedhofsgelände errichtet wird, wird von diesem säkularen modernen Bauwerk fühlbaren Nutzen haben. In der Gründerzeit als Arbeiterbezirk in bedenkenloser Art im Rastersystem verbaut, ist seine Struktur durchaus amorph, besitzt keinen eigenen Schwerpunkt, der gesellschaftssozial bedeutsam wäre, und besteht nahezu nur aus Wohnquartieren mit Klein- und Kleinstwohnungen.

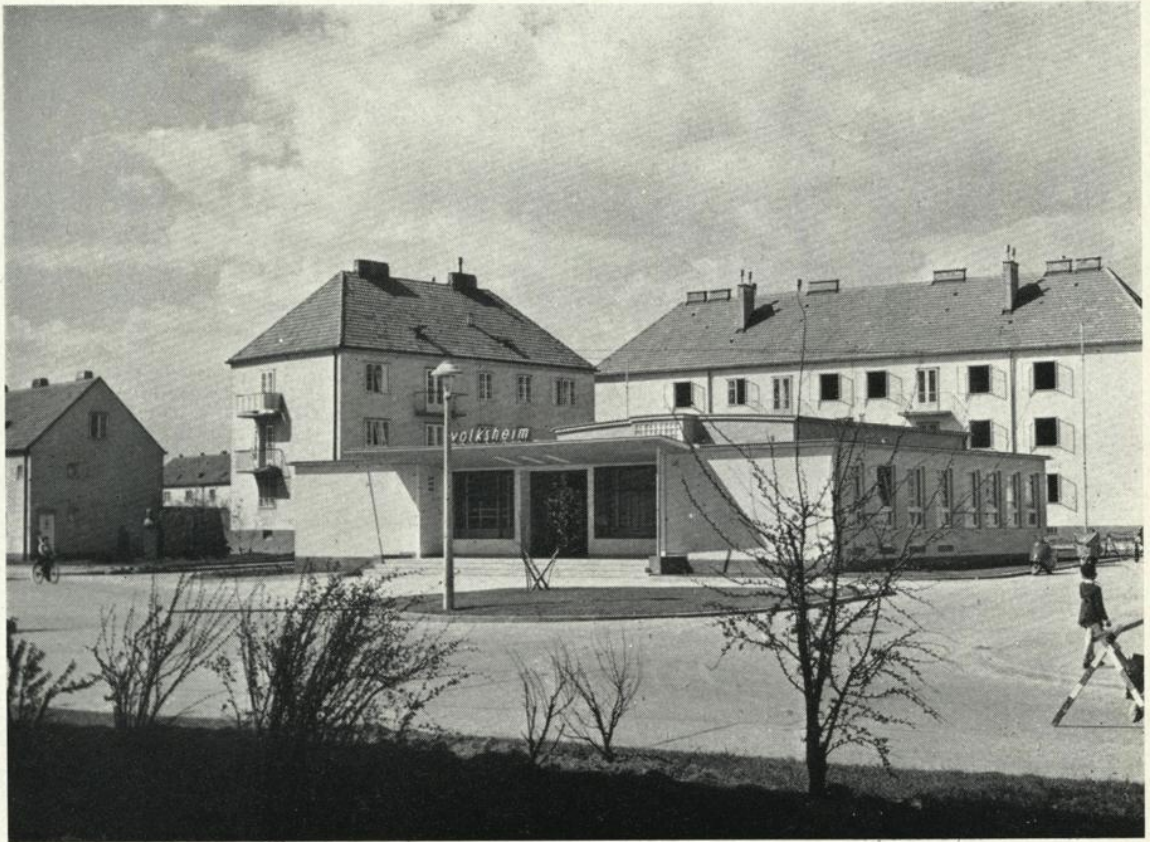
Zur allgemeinen Auflockerung dieser falschen Struktur ist die Schaffung eines Zentrums notwendig, um das sich Hotels, Geschäftsläden, allgemeiner Bedarf, Bildungs-, Erholungs- und Versorgungsstätten gruppieren können.

Die Wiener Stadthalle wird ein solches gesellschaftliches Zentrum werden, das Verkehr, Geschäft und vielfältige Interessen — außer nur Wohnen und Schlafen — in diesen Bezirk hineinträgt.

Das Bauwerk zählt schon jetzt — noch im Stadium des Robbaues — zu den modernsten architektonischen Schöpfungen der Welt; eine Summe bedeutendster österreichischer moderner Künstler unterstützen den Architekten, um aus der Wiener Stadthalle eine Kulturstätte größten Ausmaßes zu machen, das den Ruf Wiens als Weltstadt neuerdings rechtfertigen wird.

Das Volksheim in der Per Albin Hansson-Siedlung

Bezirk: X — Favoriten, Stockholmer Platz



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Linien bis
Oper, umsteigen in Linie 67 bis Endstation, um-
steigen in Linie 167.*

Erbauungsjahre: 1954 bis 1955.

Entwurf: o. ö. Professor Architekt Franz Schuster.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 442 m².

Raumprogramm:

Vortragssaal mit Tonfilmanlage,
Volksbücherei mit Leseraum, Klubraum,
Handarbeits- und Werkräume,
Klub- und Diskussionsräume,
Buffet,
Ausstellungs-Vestibüle,
Musterküche, Dunkelkammer.

Gesamtbaukosten: S 1,250.000.—.

Allgemeines:

Die Industrialisierung der letzten hundert Jahre und die rasante Großstadtentwicklung mit ihren wachsenden Verkehrsschwierigkeiten haben zu schwerwiegenden Veränderungen der sozialen Sphäre geführt und historisch natürlich gewachsene gesellschaftliche Bindungen zerstört: sie haben einen merklichen Verfall der Berufsgenossenschaft, der Siedlungsgemeinschaft, ja sogar heute schon sehr weit den Verfall der großstädtischen Familie bewirkt.

So vereinsamt der Mensch in der amorphen Großstadt und infolge des Mangels an geistigen und sozialen Bindungen wird er zum Opfer jenes Entwicklungsprozesses, den die Soziologen und Volksbildner als „Vermassung“ bezeichnen.

Dieser Prozeß ist durch die Ereignisse des letzten Weltkrieges, der anschließenden Elendszeit, aber auch durch die vorübergegangene faschistische Ära ungemein beschleunigt worden: der einzelne hat seinen Standpunkt verloren und der totalitäre Staat aller Schattierungen hat die natürlichen Gemeinschaften zerstört, in denen allein der Mensch Sicher-

heit empfindet: diese Atomisierung macht sich besonders in der Großstadt bemerkbar.

Als Gegenbewegung diesen Gefahren gegenüber wirken die neuen Lebens- und Umweltformen, die durch die Gartenstädte und modernen Siedlungsanlagen entstehen und sich in den Nachbarschaften des sozialen Städtebaues, vor allem am Rande der Großstadt entwickeln.

Diese neuen „Nachbarschaften“ benötigen aber, um ihrer gesellschaftlichen Aufgabe und Bedeutung gerecht zu werden, eigene „Zentren“, in denen sich das kulturelle Leben der Gemeinschaften abspielen kann.

Darum hat die Stadtverwaltung, internationalen Beispielen folgend, den Bau solcher „Volksheim“-Zentren in den Gebieten ihres Bauprogrammes beschlossen.

Ein solches Zentrum steht auch in der Per Albin Hansson-Siedlung.

Es erfüllt als „Salon des kleinen Mannes“ gesellschaftliche Funktionen aller Art und ermöglicht gleichzeitig durch die kulturelle Tätigkeit der Volkshochschule Favoriten die Pflege schöner Gemeinschaft und wertvoller Betätigung des einzelnen und der verschiedenen sozialen Gruppen: das handwerkliche Schaffen an der Hobelbank, an der Nähmaschine, in der Musterküche ist ebenso wertvoll, wie Vortrags- und Musikabende, wertvolle Filmvorführungen, kleine Theatervorführungen und die Benützung der schönen Handbücherei.

Das Volksheim in der Per Albin Hansson-Siedlung ist das erste geplante Nachbarschaftsheim in Österreich: seine Beliebtheit in den Kreisen der Bewohner der Siedlung bestätigt die Richtigkeit seiner Erbauung.

Das Museum der Stadt Wien

Bezirk: IV — Wieden, Karlsplatz



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linien E 2, G 2,
H 2 bis Karlsplatz.

Erbauungsjahre: Grundsteinlegung 2. Oktober 1954,
derzeit noch im Bau.

Entwurf: o. ö. Professor Architekt Oswald Haerdil.

Umfang: Gesamtareal 2.230 m², verbautes Areal
1.835 m² (82,3%),

Ausstellungsraum für ständige Ausstellungen und
Wechselschauen,
Lesesaal,
Mappensammlung,
Restaurierungswerkstätten,
Büro,
Nebenräume (Hauswartwohnung usw.),
Vollklimaanlage.
Gesamtbaukosten: ca. S 25.000.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Das Museum der Stadt Wien ist seit mehr als einer Generation eine wichtige kulturelle Forderung der Wiener.

Mehrfach wurde von der Wiener Stadtverwaltung in früheren Jahren der Versuch unternommen, diesem Bedürfnis gerecht zu werden und eine durchsichtige Darstellung Wiens im Rahmen eines Stadtmuseums möglich zu machen, die die historische, die kulturelle und die geistig-künstlerische Entwicklung der Stadt aufzeigt.

Anlässlich des 80. Geburtstages des Bundespräsidenten der Republik Österreich, General a. D. Dr. h. c. Theodor Körner, wurde ihm zu Ehren mit dem Bau dieses Museums auf Grund eines gesamtösterreichischen Architekturwettbewerbes begonnen.

Seitdem die Wiener zum ersten Male wegen der Errichtung eines städtischen Museums diskutiert hatten — also zu Ende des vergangenen Jahrhunderts —, haben sich aber die menschliche Gesellschaft, ihre Ansichten und ganz allgemein ihre Überlegungen von Grund auf geändert, hat sich vor allem die grundlegende Erkenntnis von der umfassenden Aufgabe des sozialen Städtebaues durchgerungen: das dem ausgehenden 19. Jahrhundert eigentümliche pompöse Repräsentationsgefühl der Wiener Bürgerschaft, wie sie sich in den Prunkfassaden der Ringstraße manifestiert, ist einer geläuterten Auffassung vom Begriff Schönheit und Würde des Bauwerkes gewichen: nicht das gilt als unbedingt schön, was aufwendig und „repräsentativ“

ist, sondern das, was der menschlichen Gesellschaft in Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Formenharmonie dient und ihr nützlich ist.

Darum hat sich auch die Auffassung, was ein Museum für die Stadt sein soll, von Grund auf geändert: nicht mehr eine „Wunderkammer“ soll es sein, sondern eine Volksbildungseinrichtung von höchster Qualität, die der Bevölkerung die Erkenntnis von ihrer Mission im Rahmen der gesamten menschlichen Gesellschaft und des Landes vermittelt, eine Institution, die sie aufsteigen läßt zu Kulturmenschen, die die Möglichkeiten und die Notwendigkeit schöpferischer Gestaltung ihrer Umwelt erkennen können.

Darum wird dieser Museumsbau auch nicht prunkvoller Selbstzweck sein.

Die zur Ausstellung gelangenden Museumstücke sollen für sich selbst sprechen; nicht möglichst viel soll hier aufgespeichert werden, sondern die sinnvolle Anordnung der Ausstellungen wird entscheidend sein. Eine dauernde Ausstellung darf nur die historisch bedeutsamsten Objekte enthalten, die auch bei wiederholtem Besuch nichts von ihrem Reiz verlieren.

Das Museum ist noch im Bau: Schritt für Schritt wird hier hinsichtlich der Anordnung von Raum und Ausstellungsobjekt in Neuland vorgestoßen; sorgfältigste Überlegungen werden aus ihm ein einmaliges abgerundetes Kulturdokument der Wiener machen, das die Bedeutung ihrer Vaterstadt als geistige Metropole in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft darlegen wird.

„Jüngling“



Kurzdaten:

Plastik im städtischen Strandbad, Wien II, Gänsehäufel, von o. ö. Professor Fritz Wotruba.

Verkehrsanschluß vom Rathaus:

Ringlinien bis Reichsbrücke, umsteigen in Linie C bis Kaisermühlen, 2 Minuten Fußweg.

Geschaffen: 1952.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Die Aktion „Die Stadt Wien als Mäzen“ ist eine kulturfördernde Maßnahme der Wiener Stadtverwaltung, die vom Amt für Kultur und Volksbildung gemeinsam mit der Verwaltungsgruppe Bauwesen und einem Ausschuß von führenden Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens betreut wird. Ihre Aufgabe ist es, der bildenden Künstlerschaft Gelegenheit zu geben, am Bauschaffen der Stadt Wien lebendigen Anteil zu nehmen.

Nicht nur der Ausschmückung der Bauwerke des sozialen Bauens in Wien soll dieses öffentliche Mäzenatentum aus Steuergeldern dienstbar sein, der schöpferische bildende Künstler soll darüber hinaus auch symbolisch den Zeitgeist darzustellen bereit sein, wozu er infolge seiner so außerordentlich hoch entwickelten Sensibilität wie kaum eine andere Berufsgruppe geeignet scheint.

Die Umschichtung der Gesellschaft in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts hat es mit sich gebracht, daß der Typus des privaten Mäzens abgelöst wird von einem Mäzenatentum kollektiver und wirt-

schaftlich stärkerer Gruppen, die die Führung in der Gesellschaft heute innehaben. Ihnen ist darum auch die Pflicht erwachsen, dem künstlerischen Schaffen eine Stütze zu sein: „Die Stadt Wien als Mäzen“ ist nur ein Teil, gleichsam ein Teil des öffentlichen Sektors dieser Gruppen, die der Kunst und ihrer Entwicklung dienen.

Andererseits aber gewinnt dadurch die geistige Forderung Berechtigung, daß nicht mehr die Kunst um ihrer selbst willen geschehe, daß nicht mehr *l'art pour l'art* entscheidend sei, sondern daß jede Art von künstlerischem Schaffen wieder jene engen Beziehungenpflichten auf sich nehme, die der einzelne Mensch, die Familie, die Gruppe, ja die ganze Gesellschaft brauchen, um wieder ein harmonisches Geschmacks- und Qualitätsempfinden zu erlangen; denn dies ist ja im letzten Jahrhundert in weiten Kreisen verlorengegangen.

So kann der bildende Künstler seine soziale Aufgabe erfüllen, so schafft er nicht mehr im sozial luftleeren Raum, sondern ist ein vollwertiges, allgemein anerkanntes und geschätztes Mitglied der Gemeinschaft aller arbeitenden Mitmenschen.

Gürtel-Einbahn

Teilstrecken von Margareten bis Währinger Gürtel



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linie L bis Gürtel.
Bauabschnitte: 1950 bis 1954/55.*

Planung und Leitung: M.-Abt. 28 — Straßenbau.

*Umfang: Gesamtareal 133.000 m² einschließlich
Gebsteigfläche, verbautes Areal 81.400 m² (zirka
90%), davon Betonfabrbahn 74.000 m²; gesamte
Fabrbahnlänge bis 20. Juli 1955: 7,5 km.*

Gesamtbaukosten bis 1955: S 18,160.000.—.

Allgemeines:

*Der Gürtel, jenes breite Verkehrsband, das in der
zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach Nieder-
legung der Linienwälle geschaffen wurde, hat sich
in den letzten 50 Jahren zur Schwerlinie des
Wiener Westverkehrs entwickelt: die Schaffung der
Straßenbahn und die Erbauung der Stadtbahn, ihre
Umwandlung in eine elektrische Schnellbahn in den
Dreißigerjahren und die wachsende Motorisierung
(Bitte wenden!)*

haben den Gürtel zu einer der Hauptarterien der täglichen Berufspendelwanderung gemacht.

Die ständig wachsenden Achsdrücke des nicht schienengebundenen Verkehrs, seine rapid ansteigende Frequenz und die höhere Geschwindigkeit sowie die langjährige Vernachlässigung und Strapazierung während der Kriegsjahre haben eine grundsätzliche Modernisierung der inneren und äußeren Gürtelstraße erforderlich gemacht. Jedoch durfte es sich dabei keineswegs nur um rein materialtechnische Erneuerung handeln, sondern es mußten auch neue verkehrspolitische, verkehrsplanliche und verkehrstechnische Erkenntnisse mitverwirklicht werden.

Die verkehrsplanlichen Überlegungen haben es als zweckmäßig erscheinen lassen, die Gürtelstraße, in glücklicher Ausnützung der bereits von früher her bestehenden Doppelfahrbahn mit Rasenstreifen bzw. Stadtbahnmittelstraße, in zwei Fahrbahnen von Einbahncharakter umzubauen, was eine erhebliche Steigerung der Verkehrsflüssigkeit zur Folge haben wird.

So wird in schrittweisem Ausbau der Gürtel durch zwei moderne Betonstraßen-Trassen in eine Schnellverkehrsstraße umgewandelt, die zwar nicht kreuzungsfrei und keine „Stadt-Autobahn“ ist, die aber eine wesentliche Verkehrsentlastung bewirken wird.

Große zivilrechtliche Schwierigkeiten treten bei der Durchführung des Projektes dort auf, wo privater Verfallsbesitz die Durchziehung einer ununterbrochenen Verkehrsstraße verhindert; unheimlich zeitraubende, kostspielige Verhandlungen sind dazu erforderlich.

Trotzdem wird in wenigen Jahren der ganze Gürtel als ein wichtiger Schnellweg fertiggestellt sein, dessen Leistungsfähigkeit durch die Einrichtung einer grünen Welle ganz besonders hoch sein wird.

Die Anbindung der Gürtelstraße an die spätere Wienbettstraße, die als Zubringer bzw. als Stadt-autobahn gedacht ist, wird nach den neuesten Erkenntnissen moderner Straßenbautechnik geschehen.

Der neue Praterstern

Bezirk: II — Leopoldstadt



Praterstern in ausgebautem Zustande

Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Ringlinie und Kai-
linie A, B, Ak, Bk bis Praterstern.

Erbauungsjahre: 1954 bis 1955; Eröffnung: 20. De-
zember 1955.

Bauentwurf und Bauleitung: M.-Abt. 28 — Straßen-
bau.

Umfang: Gesamtareal 12,5 ha, verbautes Areal:
Fabrbahn 38.000 m², Gehsteige 12.000 m² (zu-
sammen 40%).

Gesamtbaukosten: S 22.000.000.—.

Allgemeines:

Der „Praterstern“ ist eines der städtebaulichen
Wahrzeichen von Wien.

Aus einer barocken, rein repräsentativen Straßen-
planung hervorgegangen, hat sich der Praterstern im



Derzeitiger Zustand

Laufe der letzten hundert Jahre mit dem Wachsen
Wiens zur Großstadt zu einem wichtigen Verkehrs-
zentrum entwickelt, dessen Leistungsfähigkeit aller-
dings im Maßstabe des 19. Jahrhunderts begrenzt
blieb; seine Nähe zum Nordbahnhof und die
(Bitte wenden!)

tangential an ihm vorbeiführende Trasse der Verbindungsbahn, die die Nordbahn mit Süd- und Ostbahn verband, schuf ebenfalls in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg am Praterstern eine bevorzugte Verkehrslage.

Mit dem rapiden Anwachsen des großstädtischen motorisierten Verkehrs in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wuchs auch die Erkenntnis, daß der Praterstern für die kommenden Verkehrsbelastungen nicht leistungsfähig genug sei, was besonders beim Bäderverkehr, bei Großsportveranstaltungen im Praterstadion und anlässlich der Messeveranstaltungen im Prater deutlich fühlbar wurde.

Eine grundsätzliche Verkehrsumplanung mußte daher ins Auge gefaßt werden.

Eine Unzahl von Studien, Berechnungen, Gutachten und Expertisen wurden eingeholt, bis sich die Erkenntnis durchsetzte, daß nur eine prinzipielle Änderung des gesamten Maßstabes dieses Verkehrszentrums zu einer einigermaßen dauernden Lösung führen würde.

Die Gemeindeverwaltung hat sich dabei entschlossen, mit einem einmaligen relativ großen Kostenaufwand eine durchgreifende Umprojekti-

erung des Pratersterns vorzunehmen, wobei ihr die von den Österreichischen Bundesbahnen geplante Veränderung des im Kriege zerstörten Nordbahnhofes zugute kommen konnte.

In gemeinsamer Zusammenarbeit der Bundesbahnenstellen und der kommunalen Verkehrsplanung — und vor allem Straßenbaustellen — wurde ein Projekt entwickelt, das eine Koppelung beider Verkehrsinteressen zu einem gemeinsamen großen Verkehrsbauwerk vorsieht.

Die erste Etappe dieses Baues ist mit der Eröffnung des großen, sechsspürigen Kreisverkehrs abgeschlossen worden; der zweite Abschnitt: die Errichtung des Bahnhofes über dem Mittelstück des Kreisringes für die Einschleusung des Bundesbahnschnellbahnprojektes Wien-Nord — Wien-Süd, das bereits auch an anderen Stellen der Stadt sich im Bau befindet, ist im Zuge.

In wenigen Jahren wird der Praterstern seine höchste Leistungsfähigkeit sowohl für den Massenerverkehr am schienengebundenen Sektor als auch im schienensfreien Verkehr erreicht haben.

Die große Investition aus Steuergeldern wird sich bezahlt machen.

Der neue Aspernplatz

Bezirk: I — Innere Stadt



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Linien A und B
bis Aspernplatz.

Baujahr: 1951.

Entwurf und Bauleitung: M.-Abt. 28 — Straßen-
bau.

Umfang: Gesamtareal 13.300 m², reine Verkehrs-
fläche 10.500 m² (79%).

Gesamtbaukosten: S 1,585.000.—.

Allgemeines:

Die schnell zunehmende Verkehrsfrequenz hat
bereits in den ersten Jahren nach Beendigung des
zweiten Weltkrieges die Vorkriegsziffern erreicht
und insbesondere an bestimmten neuralgischen
Kreuzungspunkten im Wiener Stadtkern zu Schwierig-
keiten zwischen schienengebundenen Massenver-
kehrsmitteln und dem schienenfreien Wagenverkehr
geführt: einfache Kreuzungen konnten nicht mehr

(Bitte wenden!)

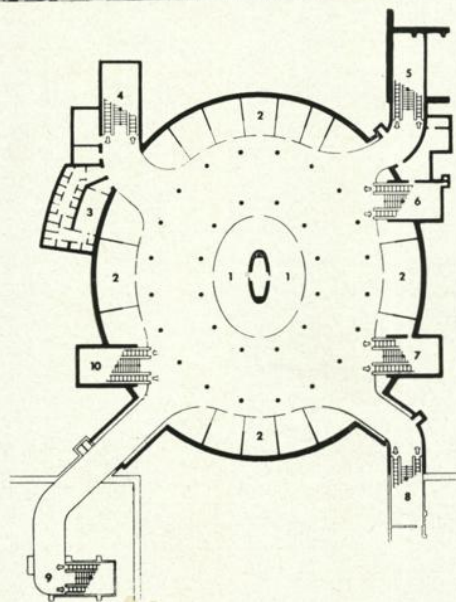
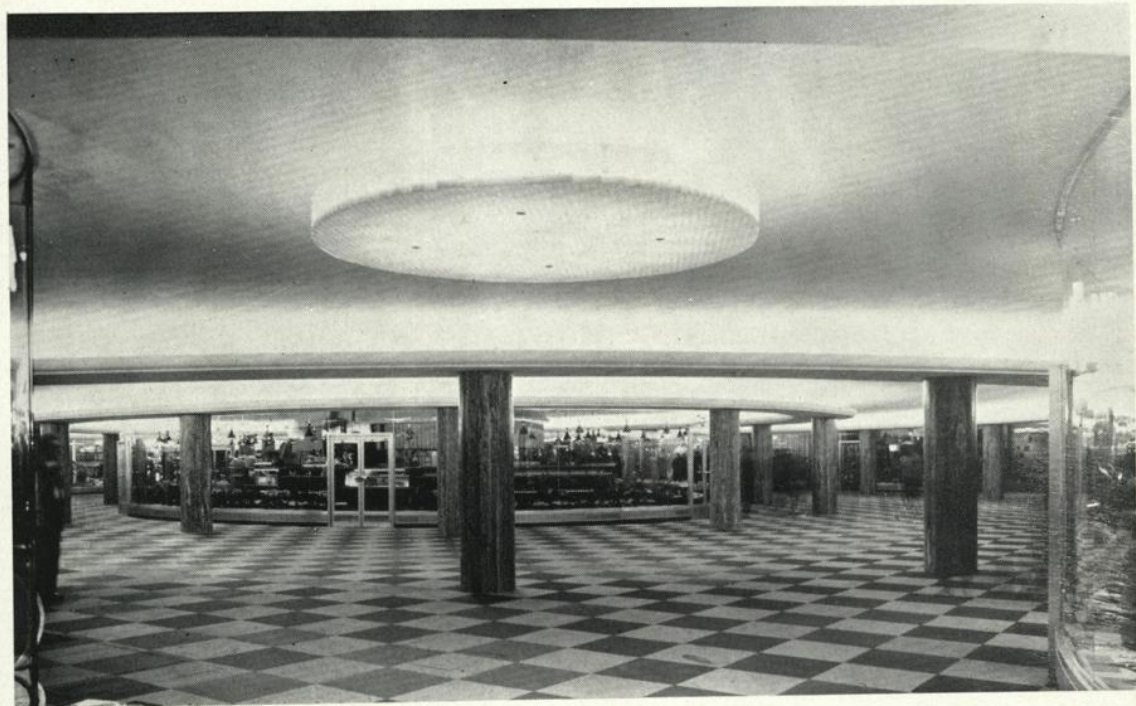
dem Verkehr genügen und es mußten Lösungen von höherer Durchschleusleistung gefunden werden.

Am Aspernplatz, wo Ring, Kai, Donaukanal und Wienflußbrücken zusammenstoßen, wurde die Anlage eines Kreisverkehrs mit Schienenkreuzung als optimale Lösung zur Ausführung bestimmt; entscheidend dabei war, daß der innere Durchmesser des Kreisverkehrs mindestens die Aufstellung von je einer Dreierwagengarnitur der Wiener Straßenbahn ermöglichte, damit diese nicht den Kreisverkehr stören könnten; in der Praxis hat sich diese Lösung bewährt und konnten die Verkehrsstauungen bei Stoßzeiten erfolgreich abgefangen werden.

Ein Kreisverkehr im Stadttinneren, der von einem Schienenkreuz durchzogen ist, erfordert jedoch relativ große Freiflächen, deren stadtbaukünstlerische Gestaltung schwierig ist, wenn sie streng funktionell angelegt werden; Wagenabstellflächen im Inneren des Kreisverkehrs kamen nicht in Frage, hingegen schien eine gärtnerische Lösung im Bereich der ästhetischen Möglichkeiten: tausende Rosenbüsche wurden gepflanzt und geben dem Kreisverkehr jenen farbigen Akzent, der in angenehmem Kontrast zu den rein ingenieurhaften Verkehrsanlagen steht: eine glückliche Synthese von Technik und Gartengestaltung.

Die neue Operngasse

Bezirk: I — Innere Stadt, Opernring



Räume:

- 1 Espresso
- 2 Läden
- 3 Aborte, Waschraum

Stiegen u. Rolltreppen:

- 4 Zur Oper
- 5 Zur Sirckecke
- 6 Zum Ring —
Straßenbahnlinien
Richtung Rathaus
- 7 Straßenbahnlinie
62, 65, 66, 67
- 8 Zur Meinlecke
- 9 Zum Heinrichshof
- 10 Zu den Ringlinien
Richtung Schwarzen-
bergplatz u. 61 u. 63



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Ringlinien,
mit Ausnahme Linie L, bis Oper.

Erbauungsjahr: 1955.

Planung: Architekt Adolf Hoch.

Bauleitung: M.-Abt. 28 — Straßenbau.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtareal 2.450 m²,

7 Stiegenanlagen mit Rolltreppen und stabiler Mittelstiege,

19 Geschäftslokale,
sanitäre Anlagen.

Gesamtbaukosten: S 18,300.000.—.

Allgemeines:

Die „Sirk“-Ecke an der Kreuzung des Opernrings mit der Kärntner Straße galt im Wien der Vorkriegszeit als der fashionable Treffpunkt des internationalen Publikums und der zentrale Mittelpunkt des Korso.

In den letzten 30 Jahren haben sich dort die Verhältnisse von Grund auf geändert: nicht mehr ein Treffpunkt reicher Müßiggänger ist heute die Opernkreuzung, sondern seit vielen Jahren ist sie mehr und mehr zum Verkehrspunkt des modernen Großstadtverkehrs geworden, in dem sich bis vor kurzem Automobile und Fußgeher Verkehrsschlachten lieferten, die zur Folge hatten, daß dieser so prominente Punkt bei der Oper zur unfallsreichsten Stelle im ganzen Stadtgebiet wurde.

Mehr als 100.000 Menschen täglich überqueren dort zwischen Sirk-Ecke, Meinel-Ecke und Heinrichshof die Straßen und schnürten so die Leistungsfähigkeit dieser an sich geräumigen Kreuzung so stark ein, daß nur ein Bruchteil ihrer Möglichkeiten für den Fahrverkehr ausgenutzt werden konnte.

Hier mußte gründlich Abhilfe geschaffen werden.

Die Gemeinde Wien hat darum nach eingehenden Überlegungen sich entschlossen, eine Hochleistungs-Fußgeherunterführung zu bauen, denn es schien aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und verkehrspsychologischen Gründen richtiger, die Fußgeher unter die Erde zu verlegen als den Fahrverkehr unter die Erde zu zwingen.

Zweifellos konnte, wenn eine so riesenhafte Menschenmenge unter der Kreuzung zwangsweise durchgeschleust werden sollte, dies nur unter Einsatz von Rolltreppen geschehen.

So entstand der „Picadilly von Wien“, ein unterirdisches Fußgeher-Zentrum von eigenartiger Struktur: nicht nur eine Unterführung schlechthin ist es geworden, sondern — weit darüber hinaus — ein gesellschaftliches Rendezvous und eine international ungemein beachtete Kauf- und Informationszentrale, in der sich der Wiener trifft, wo er im zentral gelegenen Espresso sitzt, wo er prachtvoll ausgestattete Kaufläden studiert: ohne Reibung, ohne langes Anstellen passieren Zehntausende in der Stunde die lautlos hinauf- und hinabgleitenden beweglichen Stiegenstufen, ohne Schwierigkeiten hat sich der Wiener — sogar ohne eigenes verkehrspolizeiliches Verbot — entschlossen, nicht mehr oben über die Kreuzung zu gehen, sondern den verlockenden „Escalator“ zu benutzen!

Über der Erde auf der Opernkreuzung aber ist plötzlich für die immer mehr anwachsenden Autos so viel Platz geworden, daß die Unfallsziffer praktisch bedeutungslos geworden ist.

Zwar war der Finanzaufwand für die Erbauung der Opernpassage hoch, aber schon heute hat er sich bezahlt gemacht.

Taghell beleuchtet, steht die Opernpassage Tag und Nacht in Betrieb; Wien als werdende Weltstadt besitzt in ihr eines der interessantesten Verkehrsbauwerke der Welt, das einer Synthese von moderner Verkehrstechnik und Fremdenverkehrskultur gleichkommt:

Die „Opernpassage“ — das moderne, dem neuen sozialen Zeitgeist besser entsprechende Gegenstück zur alten Sirk-Ecke aus der „guten alten Zeit“. Und die Wiener lieben heute bereits diesen faszinierenden Repräsentanten einer neuen Zeit!

Die neue Aspernbrücke in Wien

Bezirk: I — Innere Stadt, und II — Leopoldstadt



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Ringlinien A, B, Ak, Bk bis Aspernbrücke.

Erbauungsjahre: 1949 bis 1951.

Planung: M.-Abt. 29 — Brückenbau.

Architektonischer Entwurf: Senatsrat Architekt
Dipl.-Ing. Erich Leischner.

Umfang: Länge 88,97 m, Breite 27,95 m, je drei
Öffnungen: 14,60 m, 58,69 m, 15,68 m.

Tragfähigkeit: In der Gleiszone Straßenbahntrieb-
wagen mit 27,84 t (zweiachsige Triebwagen)
oder 32,88 t (vierachsige Triebwagen) in un-



unterbrochener Reihenfolge oder 60-t-Raupe
bzw. 40-t-LKW im Alleingang in der Gleiszone
mit gleichzeitiger Belastung der Seitenfabrabbnen
(Bitte wenden!)

in jeder Fahrspur mit einem 25-t-LKW an ungünstigster Stelle, die restlichen Teile jeder Fahrspur mit 14-t-LKW besetzt;

Gebewege belastbar mit 500 kg/m².

Gesamtbaukosten: S 15,500.000.—.

Allgemeines:

1945 wurden im Kampf um Wien auch die Donaukanalbrücken geprenzt und so die Verbindungen des Stadtkerns mit den nordöstlich liegenden Bezirksteilen unterbrochen.

Die Russen hatten nach Beendigung des Krieges eine hölzerne Hilfsbrücke errichtet, über die auch die Straßenbahn fahren konnte; dies konnte aber natürlich kein Dauerzustand bleiben.

Aus diesem Grunde hatte die Stadtverwaltung einen Brückenbauwettbewerb ausgeschrieben; gegenüber den sonstigen Usancen beim Wiederaufbau, wo oftmals erleichterte Bedingungen genehmigt wurden, wurden aber eine Reihe besonders erschwerender Forderungen gestellt. So durfte z. B. die Tragkonstruktion aus Gründen des Stadtbildes nicht mehr,

wie bei der gesprengten Brücke, über die Fabrbahn hinausragen; gleichzeitig aber mußte auch das Schiffabtriebsprofil im Donaukanal eingelassen werden; zudem wurden, den Entwicklungstendenzen des modernen Verkehrs folgend, wesentlich höhere Belastungsforderungen gestellt.

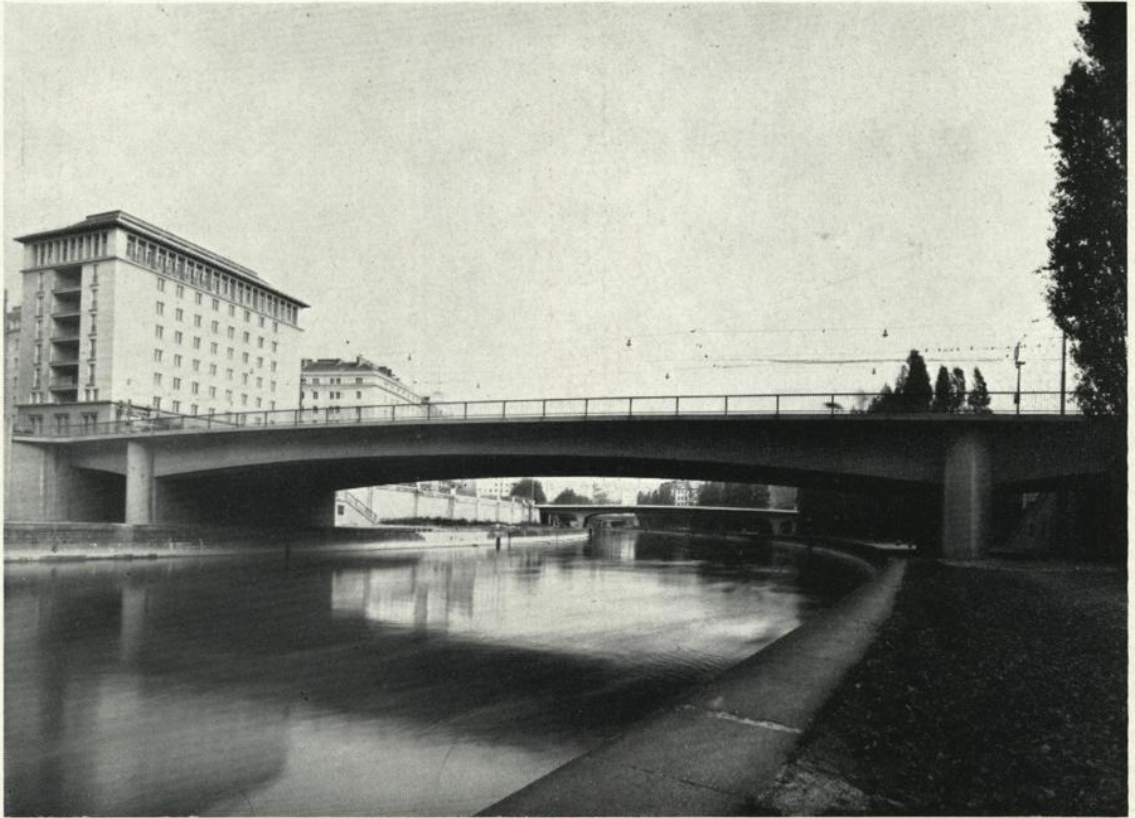
Die fortgeschrittene Entwicklung der Theorie des Brückenbaues, die Möglichkeit, wesentlich hochfestere Stähle zu entwickeln, gestatteten, diese Forderungen restlos zu erfüllen: eine Trägerrostbrücke wurde darum gebaut. Die Montage erfolgte im freien Vorbau.

Zu gleicher Zeit erfolgte der Umbau des Brückenkopfes an der stadtwärtigen Seite, des Aspernplatzes, der von einer normalen Kreuzung in einen Kreisverkehr mit inneliegendem Straßenbahnkreuz umgestaltet wurde.

Die Lösung des Verkehrsproblems Brücke—Kreisverkehr bei der Aspernbrücke ist, wie die Praxis beweist, in jeder Hinsicht geglückt, sowohl was das verkehrstechnische, das ingenieurtechnische als auch das städtebauliche betrifft.

Die neue Marienbrücke in Wien

Bezirk: I — Innere Stadt, und II — Leopoldstadt



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Kai-Linien Ak, Bk
bis Marienbrücke.*

Erbauungsjahre: 1951 bis 1953.

Planung: M.-Abt. 29 — Brückenbau.

Entwurf: Professor Dipl.-Ing. Dr. techn. Karl Jäger.

Baukünstlerische Gestaltung: Architekt Adolf Hoch.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtlänge 79,80 m, Hauptöffnung 56,80 m, Kragarm 1. Bezirk 11,70 m, Kragarm 2. Bezirk 11,30 m, Brückenbreite insgesamt 24,00 m, hievon Fabrbahn 15,00 m, hievon Gebsteige 2 mal 4,50 m, freie Durchfahrtsböhe auf 25 Breite im Donaukanal 6,40 m.

Belastungskapazität:

1. In der Gleiszone 1mal 60-t-Raupenfahrzeug im Alleingang mit gleichzeitiger Belastung der Seitenfabrbahnen mit je 2 Fahrspuren nach Punkt 4.
2. In der Gleiszone 1mal 40-t-LKW im Alleingang mit gleichzeitiger Belastung der Seitenfabrbahnen mit je 2 Fahrspuren nach Punkt 4.
3. In der Gleiszone zwei Reihen Straßenbahntriebwagen der Reihe „N“ mit 27,84 t oder Triebwagen der Wiener Lokalbahnen mit 32,88 t in ununterbrochener Reihenfolge in ungünstigster Kombination mit den Straßenlasten; die Seitenfabrbahnen in der Längsachse mit je 1 Fahrspur nach Punkt 4, die restlichen Fabrbahnstreifen mit Menschenlasten nach Punkt 5.
4. Belastung der gesamten Fabrbahn mit 5 Reihen LKWs, und zwar in jeder Fahrspur ein 25-t-LKW in ungünstigster Laststellung, die restlichen Teile der Fahrspuren mit 14-t-LKW besetzt
 - a) LKWs ohne Abstand, ohne Stoßzuschlag,
 - b) LKWs in 2 m Abstand mit Stoßzuschlag.
5. Für alle Belastungsfälle für die Gebwegflächen eine Menschenlast von 500 kg/m².

Gesamtbaukosten: S 8,900.000.—.

Allgemeines:

Der Wiederaufbau der im Jahre 1945 bei den Kämpfen um Wien gleichfalls gesprengten Marien-

brücke folgte sofort auf die Fertigstellung des Wiederaufbaues der Aspernbrücke. Auch über den Sprengresten der Marienbrücke hatten die Russen ein Holzprovisorium errichtet; diese und die im Kanalbett liegenden Trümmer der alten Marienbrücke wurden entfernt, um dem Wasser wieder einen ungehinderten Durchfluß zu ermöglichen und die Gefahr für die Stadt im Falle eines Hochwassers zu bannen.

Die neue Marienbrücke besitzt eine Konstruktion besonderer Art: sie ist die erste Stahlbetonbrücke, die über den Donaukanal errichtet wurde. Ihr Tragwerk ist schlaff bewehrt und nach dem sogenannten Traglastverfahren berechnet. Das Verhältnis der Traglast zur Gebrauchslast, die Sicherheit, ist 1,7, wobei die „Traglast“ jene Last ist, bei der im Tragwerk der kritische Formänderungszustand, also eine plastische Verformung, eintreten würde.

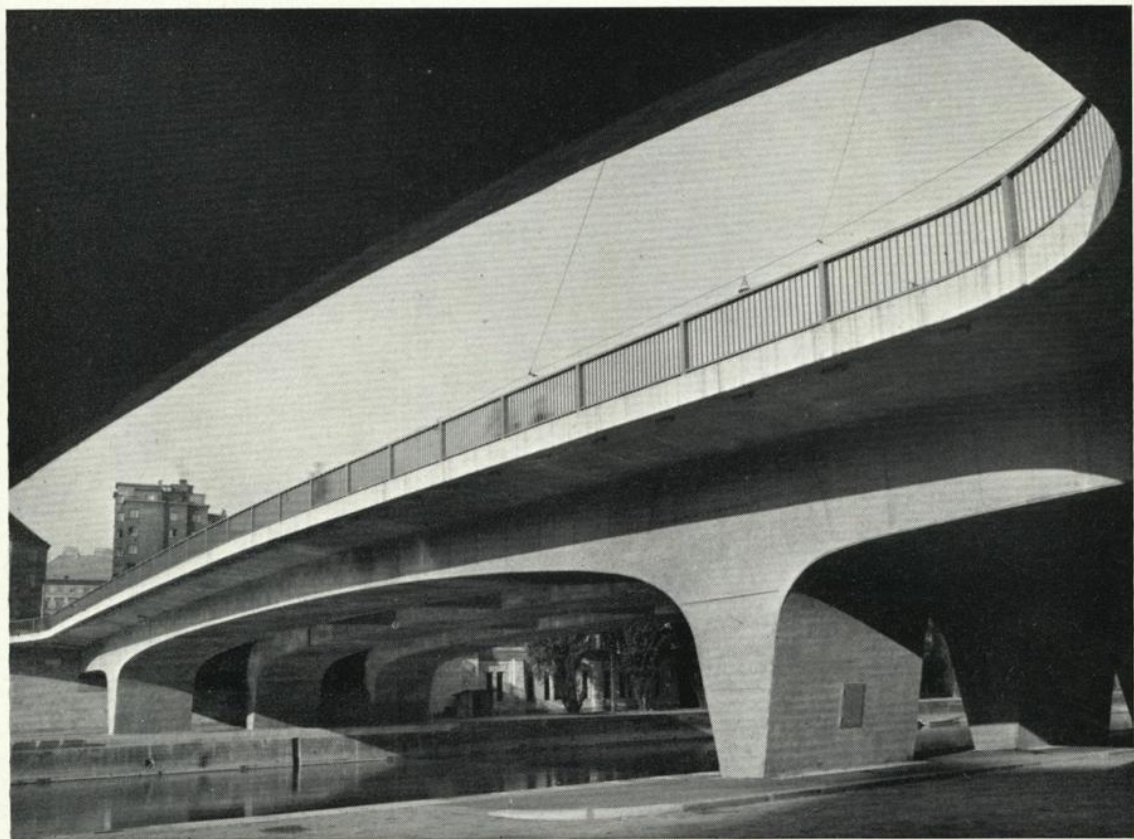
Die neue Brücke besteht aus Zweigelenrahmen mit beiderseitigen Kragarmen über den Vorkais des Donaukanales. Der Riegel ist an der Brückenunterseite ebenso wie über den Seitenöffnungen parabolisch geformt, was der Brücke ihre gefällige charakteristische Form verleiht. Die Bewehrung der Stahlbetonkonstruktionen besteht aus Torstahl 40, die Betongüte ist B 400.

Ursprünglich stand auf der alten Marienbrücke eine Marienstatue; sie fiel ebenfalls den Kriegshandlungen zum Opfer. An ihrer Stelle wurde nunmehr am rechten stadtwärtigen Kaiufer als Wiederschöpfung eine neue Marienstatue aufgestellt, die vom akademischen Bildhauer Oskar Thiede stammt.

Gleichzeitig wurde auch das Verkehrsproblem am Kai durch eine Reihe von verkehrsbaulichen Maßnahmen befriedigend gelöst und eine große Anzahl von Autoabstellplätzen geschaffen.

Die neue Schwedenbrücke über den Donaukanal

Bezirk: I — Innere Stadt, und II — Leopoldstadt



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Alle Kai-Linien
(Ak, Bk).*

Erbauungsjahre: 1954 bis 1955.

Planung: M.-Abt. 29 — Brückenbau.

Baukünstlerische Gestaltung: Architekt Adolf Hoch.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtlänge 82,50 m, davon Hauptöffnung 55,40 m, rechte Seitenöffnung 13,35 m, linke Seitenöffnung 13,50 m; Brückenbreite insgesamt 27,32 m, Nutzbreite 26,92 m, Fabrbahnbreite 18,92 m einschließlich Einsteigperron, Gehsteige 3 mal 4,00 m.

Freie Durchfahrts Höhe für die Schifffahrt auf 25 m Breite über höchsten schiffbaren Wasserstand (6,40 m).

Belastungskapazität:

1. 60-t-Raupenfahrzeug im Alleingang in Gleiszone mit gleichzeitiger Belastung der Seitenfabrbahn nach Punkt 4.
2. 40-t-LKW im Alleingang in Gleiszone mit gleichzeitiger Belastung der Seitenfabrbahnen nach Punkt 4.
3. Straßenbahntriebwagen der Reihe „N“ mit 27,84 t oder Triebwagen der Wiener Lokalbahnen mit 32,88 t, oder Großraumzug in ununterbrochener Reihenfolge in ungünstigster Kombination mit den Straßenlasten laut Punkt 4. Bremskräfte, Seitenstöße, eventuell Fliehkräfte nach B. E.
4. Belastung der beiden Seitenfabrbahnen mit 4 Reihen LKWs, und zwar in jeder Fahrspur ein 25-t-LKW in ungünstigster Laststellung, die restlichen Teile der Fahrspuren mit 14-t-LKW besetzt.
5. Für alle Belastungsfälle gilt für die Gehwegflächen eine Menschenlast von 500 kg/m².

Gesamtbaukosten: S 8.000.000.—.

Allgemeines:

Die Schwedenbrücke ist neben der Aspernbrücke der verkehrsreichste und wichtigste Übergang über den Donaukanal; auch sie wurde bei den Kampfhandlungen um Wien im Jahre 1945 wie alle anderen elf Donaukanalbrücken, die in der Erhaltung der Stadt Wien stehen, zerstört.

Die neue Schwedenbrücke weist alle, insbesondere die in den letzten Jahren entwickelten Fortschritte im Stahlbetonbau auf. Die Fundamente und Widerlager der alten Schwedenbrücke konnten wieder verwendet werden. Als Tragwerk kam, in einem freien Ingenieurwettbewerb ermittelt, als billigste und zweckmäßigste Ausführung die neue Spannbetonbauweise System Baur-Leonhardt (Stuttgart) zur Anwendung, sie ist den hochgespannten Anforderungen vollkommen gerecht geworden.

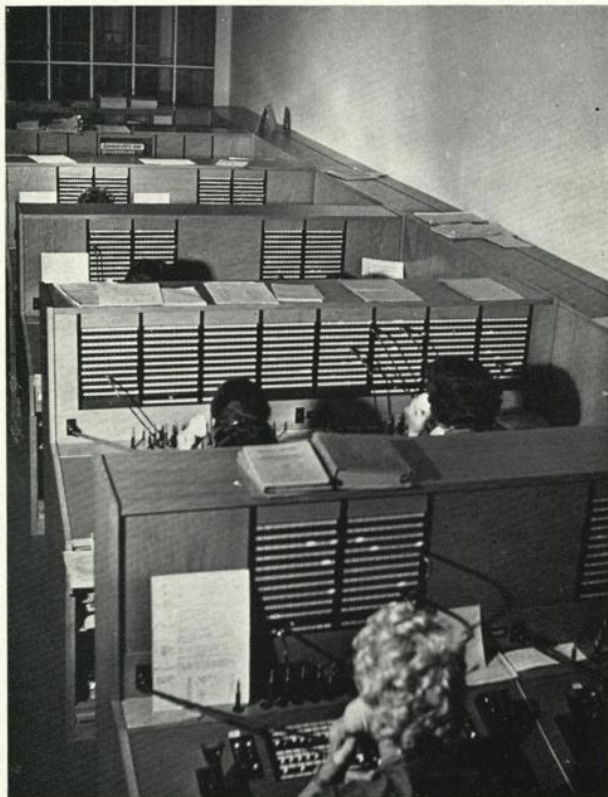
Der monolithische Baukörper, der aus drei Hohlkästen mit darüberliegender, kontinuierlicher, schlaff bewehrter Fahrbahnplatte besteht, die mit 3 m breiten Konsolen den Randträger überragt, ermöglicht eine außerordentlich hohe Torsionssteifigkeit, die noch durch zwei kräftige Querscheiben unterstützt wird.

Die außergewöhnlich schlanke und leicht geschweifte Form verleiht dem Bauwerk eine besonders gefällige Note.

Zugleich mit dem Brückenbau wurden durch die Wiener Stadtwerke auch die beiden schwerbeschädigten Gebäude für die Stadtbahnstation „Schwedenbrücke“ wieder aufgebaut, wodurch dem Stadtbild dieses Teiles von Wien ein neues modernes Gesicht gegeben wurde.

Die neue Telephonzentrale im Rathaus

Bezirk: I — Innere Stadt



Kurzdaten:

Erbauungsjahr: 1955.

Planung: M.-Abt. 34 — Installationen in städtischen Gebäuden.

Umfang:

165 Amtsleitungen,

160 Nebenstellen,

8 Arbeitsplätze für die Bedienung der Amtsleitungen, je zwei zu einem Doppeltisch zusammengefaßt,

3 Auskunftsplätze,

1 Fernplatz,

2 Nachtvermittlungsplätze,

schallschluckende Wand- und Deckenbeläge gegen Lärmbelästigung des Personales.

Gesamtbaukosten: rund S 6,000.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Die seit rund 26 Jahren in Betrieb gestandene automatische Fernsprechzentrale des Wiener Rathauses mußte sowohl hinsichtlich des anfallenden Bedarfes als auch im Hinblick auf den inzwischen erfolgten starken technischen Fortschritt als umbaubedürftig bezeichnet werden. Die Gemeindeverwaltung hat sich daher entschlossen, eine völlig neue, den letzten technischen Erkenntnissen entsprechende Fernsprechzentrale in anderen Räumen des Rathauses aufzubauen, die geeigneter erschienen als der Platz der alten Anlage.

Für die Neuprojektierung dieser neuen Rathausanlage ergab sich aus dem mehrjährigen Betrieb der seinerzeit zusätzlich errichteten Zentralen der im Umkreis des Rathauses liegenden Amtsgebäude des Wohnungsamtes und des städtischen Amtshauses am Schmidtplatz die wichtige Erkenntnis, daß eine Unterteilung der Rufnummern nach Ämtern für den von außen Anrufenden wesentliche Vorteile bietet.

Darum wurden Rufnummernserien eingerichtet, die jede für sich einem bestimmten Aufgabenkreis entsprechen. Durch die Aufspaltung der Rufnum-

mern werden dadurch die Vorteile einer Großzentrale mit der sonst nur bei Kleinzentralen erreichbaren individuellen Vermittlung vereint.

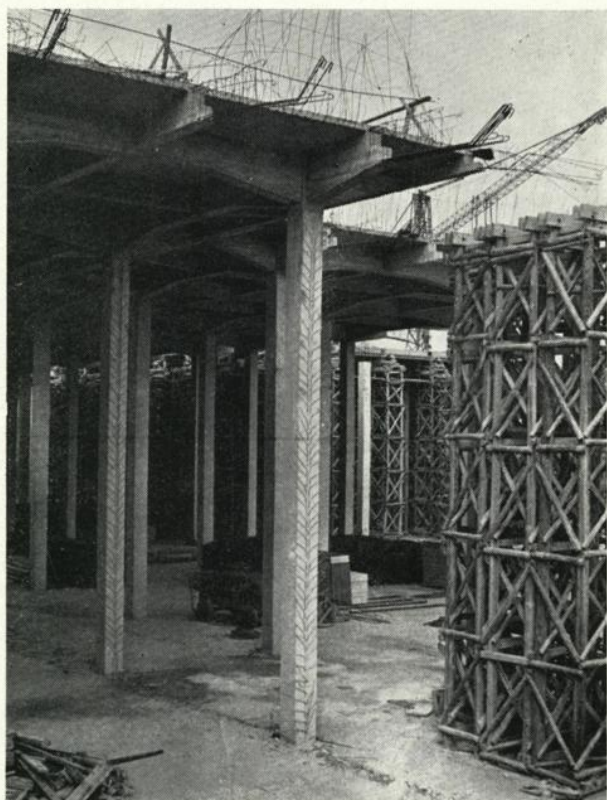
Auch eine Reihe anderer moderner technischer Möglichkeiten kamen zur Anwendung. Ein Tonband-Freizeichen meldet „Hier Rathaus, bitte warten“, wodurch bei Feblrufen Zeit eingespart wird; das gleiche gilt auch für die Wartezeit bei besetzter Nebenstelle; jedes Amtsgespräch von außen kann außerdem auf eine andere Nebenstelle umgelegt werden.

Die Kanzleien der verschiedenen Magistratsabteilungen sind durch eine Kurznummer erreichbar, die durch Gedankenassoziation leicht gemerkt werden kann: z. B. kann die Kanzlei der M.-Abt. 19 unter der Kurznummer 719, die der M.-Abt. 20 unter 720 usw. jederzeit erreicht werden. Für die Bezirksämter gilt die Vorsetzung der Kennziffer 6, also Bezirksamt für den 20. Bezirk: 620! Die Wahl der Kennziffer 5 genügt zu automatischer Durchschaltung der Zeitansage. Die Wahl der Kennziffer 8 stellt die Verbindung mit der Fernsprechzentrale des Amtshauses am Schottenring-Gonzagasse her.

Die Anlage, die 1955 fertiggestellt wurde, hat sich im Betrieb bestens bewährt.

Der neue Leitungs-Großspeicher im Steinfeld

nächst Neusiedl am Steinfeld, Niederösterreich



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus: Ring bis Oper,
Wiedner Hauptstraße — Triester Straße — Neun-
kirchner Allee bis Rechtsabzweigung nach Neusiedl.*

Baujahre: Baubeginn 1952, noch im Bau.

Planung und Bauleitung: M.-Abt. 31 — Städtische Wasserwerke.

(Bitte wenden!)

Umfang: Gesamtfassungsraum 600.000 m³ Hochquellenwasser, verbautes Areal rund 10 ha.

Vorwerke:

Einlaufbauwerk: Stahlbeton-Druckrohr 1600 mm Durchmesser, $\frac{1}{2}$ km lang, Rohrtunnel 306 m lang, Kommandoraum, Meßkammer, zwei Sickerbrunnen 4 m Durchmesser, 30 m tief, Übergangsbauwerk, Aufseherhaus, Behälterbauwerk: 4 Kammern à 150.000 m³ Fassungsraum.
Gesamtbaukosten: rund S 100,000.000.—.

Allgemeines:

Der steigende Wasserverbrauch der Großstadt Wien hat zur Folge, daß das aus der I. und II. Hochquellenwasserleitung nach Wien gelangende Trinkwasser in der heißen Jahreszeit nicht mehr ausreicht.

Es mußte daher eine Steigerung der Wasserreserven für diejenige Periode im Jahr angestrebt werden, in der einerseits in der Stadt ein höherer Verbrauch zu erwarten war, andererseits aber auch in den Gebirgsmassen der Rax, des Schneebergs

und des Hochschwabs, von wo das Wasser für Wien kommt, aus klimatischen Gründen ein nur geringer Zufluß besteht.

Zwar konnte durch eine Reihe allgemeiner Maßnahmen in der Wasserhaushaltverwaltung die Leistungsfähigkeit der I. Hochquellenwasserleitung von 138.000 m³ pro Tag auf 200.000 m³, ja vom Quellgebiet bis Neusiedl am Steinfeld sogar auf 240.000 m³ erhöht werden; dies schien aber im Hinblick auf die in Zukunft zu erwartende weitere Steigerung des Wasserbedarfes der Großstadt Wien noch immer zu wenig.

Die Anlage des großräumigen unterirdischen Speichers in der I. Hochquellenwasserleitung im Steinfeld wird es nun aber möglich machen, das Manko an Wasser für Wien endgültig zu beheben, das noch immer an heißen Tagen in Wien besteht. Die Gemeindeverwaltung muß zwar zur Erbauung des Speichers große Beträge aufwenden, die aber wesentlich niedriger als eine dritte Wasserleitung für Wien sein werden.

Die Anlage, das größte derartige Bauwerk in Europa, ist derzeit noch im Bau.

Der Umbau des Alsbach-Kanales

Bezirk: IX — Alsergrund



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus (Bauhos Wien IX):
Linie G 2 bis Fuchstballergasse.

Erbauungsjahre: 1947 bis 1952.

Planung und Bauleitung: M.-Abt. 30 — Kana-
lisation.

Umfang: Gesamtlänge 850 m.

Profile:

1. Vereinigungskammer: Länge 19,80 m, im Mittel 8,30 m lichte Weite und 3,70 m lichte Höhe.
2. Beton-Doppelprofil mit Soblenverkleidung aus Granit:
 - a) 1. Teil, Länge 599 m: 2 Öffnungen mit je 4 m lichte Weite und 2,20 m lichte Höhe;

- b) II. Teil, Länge 199,60 m: 2 Öffnungen mit je 3,20 m lichte Weite und 2,20 m lichte Höhe.

3. Übergangskammer: Länge 15,70 m, im Mittel 6,70 m lichte Weite und 2,70 m lichte Höhe.

4. Betonprofil mit Soblenverkleidung:

- a) aus Granit: Länge 5,90 m,
 - b) aus Klinker: Länge 9,40 m;
- beide 5,70 m lichte Weite und 2,20 m lichte Höhe.

Maximales Leistungsvermögen des Kanales: 2mal
28,40 m³ pro Sekunde = 56,80 m³ pro Sekunde.
Theoretisch ermittelte größte anfallende Wasser-
menge: 56,70 m³ pro Sekunde.

Gesamt-Umbaukosten: rund S 9,550.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Dem Kanalnetz von Wien hat die Stadtverwaltung immer ein großes Augenmerk zugewendet, denn von seinem richtigen Funktionieren hängt in hohem Maße die Seuchenfreiheit des Großstadgebietes ab.

Der Alsbachkanal ist die Einwölbung eines jener Vorstadtbäche, die von den Hängen des Wienerwaldes herabkommend, Teile des Stadtgebietes heute unterirdisch durchziehen und zuletzt in die Donau münden. In Zeiten großer Wasserführung, bei Gewitterregen, Schneeschmelze usw. muß diese unterirdische Kanalisation reibungslos vor sich geben, damit keine Rückstauungen und damit gefährliche Überschwemmungen und das unterirdische

Eindringen von Wasser in die Häuser eintreten können.

Im Zuge der allgemeinen Renovierung des Wiener Kanalnetzes wurde auch der alte Alsbachkanal, der im 19. Jahrhundert erbaut worden war, durch modernste Anlagen ergänzt und umgebaut. Die ungemein komplizierten Bauarbeiten mußten, da sie den oberirdischen besonders dichten Straßenverkehr nicht über Gebühr behindern durften, in sechs Baulosen in den Herbst- und Wintermonaten durchgeführt werden, denn im Sommer ist die Wasserführung des Alsbaches zu groß.

Die Schlußsteinversetzung erfolgte am 6. Dezember 1952 durch den Herrn Bürgermeister.

Der Kläfferstollen der 2. Hochquellenwasserleitung in Wildalpen



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus: Wien-West, Bundesstraße 1 bis St. Pölten, Maria Zell—Gußwerk—Weichselboden bis Kläfferbrücke vor Wildalpen.

Erbauungsjahre: Baulos Kläffernachfassung 1948, Baulos Wasserstrahlpumpe 1955.

Planung und Bauleitung: M.-Abt. 31 — Städtische Wasserwerke.

Umfang des Bauloses für die Wasserstrahlpumpe: Baulänge 170 m, Stahlrohr-Druckleitung 450 mm, Einbaulänge 170 m, Stahlrohr-Druckleitung, Durchmesser 450 mm, Eternitrohrleitung 1,2 km, Durchmesser 500 mm.

Gesamtbaukosten: S 1,400.000.—.

(Bitte wenden!)

Allgemeines:

Die Kläfferquelle bei Wildalpen ist eine der mächtigsten Wasserreserven der II. Wiener Hochquellenwasserleitung, die ihren Ursprung an der Nordseite des Hochschwab-Massives in den Steirischen Kalkalpen hat.

Im Zuge der Maßnahmen für eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Wasserleitung hat die Wiener Gemeindeverwaltung im Jahre 1948 eine Reihe von Tiefquellen des „Kläffer“-Einzugsgebietes nachfassen lassen, die allerdings rund 4 m tiefer liegen als die Hauptstellen der II. Wiener Hochquellenwasserleitung; es mußte darum versucht werden, diese tiefer liegenden Quellen auf eine möglichst wirtschaftliche Weise auszunützen und ihr Wasser durch besondere technische Vorkehrungen in den Hauptstellen hoch zu bringen.

Das konnte entweder durch den Einsatz von Dieselpumpen geschehen, die allerdings dauernder Wartung bedurften, oder durch den Einbau einer

modernen wasserbautechnischen Einrichtung, einer „Wasserstrahlpumpe“ größten Ausmaßes.

Die Anlage im Kläfferstollen besteht im Prinzip darin, daß diese Pumpe ihr notwendiges Betriebswasser von den höher am Berghang liegenden Brunngraben- und Höllbach-Quellen erhält; dadurch wird in der Pumpenanlage ein Ansaugvakuum erzeugt, das die tiefer liegenden Quellen hochsaugt und in den Hauptstollen ohne Aufwand von Strom oder sonstiger Motorenkraft überleitet.

Da das Wiener Trinkwasser bekanntlich durch modernste Anlagen auch zur Energieerzeugung im E-Werk Gaming verwendet wird, kann zur Zeit geringerer Quellschüttung diese Wasserreserve eingesetzt und so nicht nur für Stromgewinnung, sondern auch zur besseren Wasserversorgung Wiens herangezogen werden; in den Wintermonaten können so, gleichsam kostenlos, durch diese raffinierte Anwendung physikalischer Möglichkeiten täglich rund 17.000 m³ Quellwasser und rund 7.000 Kilowattstunden Energie gewonnen werden!

Der Hafen Albern

Bezirk: II — Albern



Kurzdaten:

*Verkehrsanschluß vom Rathaus, PKW: Rathaus—
Ringstraße—Kai—Urania—Radetzkystraße—Sim-
meringer Lände bis Speicher-Hafen Albern (mittlere
Entfernung vom Stadtkern 12,7 km).*

Entwurf: Architekt Paul Wörle, Wien.

(Bitte wenden!)

Umfang:

a) Hafenanlagen:

Einfahrt bei Strom-km 1918, 280, rechtes Ufer (derzeit 1 Hafenbecken): 760 m lang, 90 m breit, 5,30 m bei Mittelwasser tief; Hafeneinfahrt 545 m lang, 50 m breit; Gesamtlänge 2.330 m; Gesamtwasserfläche 9 ha.

b) Umschlaganlagen und Fördereinrichtungen:

5 Groß-Speicher mit insgesamt 85.000 t Fassungsvermögen,
4 pneumatische Entlade-Sauger mit Gesamtstundenleistung von 485 t,
städtische Hafensbahn (15 km Gleislänge) mit Bundesbahnanschluß in Kaiserebersdorf.

c) Nebenanlagen:

1 Gleis- und 1 Straßenbrückenwaage,
1 Gütermagazin,
1 automatische Pumpenanlage für die Versorgung des gesamten Hafengebietes mit Löschwasser,
2 Trafo-Stationen,
1 Schaltstation,
1 Verwaltungsgebäude der städtischen Hafensverwaltung mit Polizei- und Zolldienststelle sowie Güterkasse der Österreichischen Bundesbahnen.

Frequenz und Leistung:

- a) Bahn: 1948 2.145 Waggonen, 1953 12.439 Waggonen,
b) Wasser: 1950 27 Schiffe, 1954 312 Schiffe.

Allgemeines:

Der Hafen Albern, noch während des zweiten Weltkrieges begonnen, ist eine für die Stadt Wien,

aber darüber hinaus für die österreichische Wirtschaft ungemein wichtige Versorgungsanlage. Noch lange nicht völlig ausgebaut, gehört sie zu jenem großen zentraleuropäischen Aufbaukonzept, das sich in der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Weges einerseits, später dann im Oder-Donau-Weg und in fernerer Zukunft im Donau-Adria-Weg manifestieren wird.

Noch ist heute die Donau bei Wien, im Vergleich zum Rhein, ein toter Strom. Die große Bedeutung der Tatsache jedoch, daß Wien an der Donau liegt, verpflichtet dazu, diese einmalige Chance ständig zu beobachten; wenn auch derzeit, durch die weltpolitischen Umstände bedingt, die natürliche Funktion dieses zukünftigen europäischen Hauptwasserstraßenweges noch nicht voll wirksam sein kann, so wird sicher dies im Zuge der Integration Europas grundlegend sich ändern.

Für einen solchen Zeitpunkt ist Wien gerüstet: das Wiener Hafengebiet ist geeignet, zum zentralen Binnenhafen des Kontinentes zu werden.

Die im Hafen Albern vorest vorhandenen Speicheranlagen und das eine vorhandene Becken sind zwar heute genügend, aber Platz für notwendige Erweiterungen ist genügend vorhanden.

Die Wiener Lager- und Kühlhaus-A.-G., eine der ältesten kommunalen Einrichtungen dieser Art in Europa, benützt derzeit die bestehenden Anlagen.

Neben dem Hafen Albern spielt in steigendem Maße der Hafen Freudenu, der Ölbafen Lobau, der Hafen Kuchelau, der Stromhafen entlang der Donau-Lände und zum Teil auch der Donaukanal in seinem unteren Ende eine wichtige Rolle für die Versorgung Wiens und Österreichs.

Der Hafen Freudenau

Bezirk II — Freudenau



Kurzdaten:

Verkehrsanschluß vom Rathaus, PKW: Schottenring — Kai — Praterstern — Hauptallee bis Lusthaus — Aspernallee — Hafenzufahrtstraße — Freudenauer Hafenstraße (mittlere Entfernung vom Stadtkern 11 km).

Erbauungsjahre: Hafenbecken Freudenau 1899 bis 1902, Kranbahn mit Kran 1950 bis 1954, Lagerhäuser seit 1950 im Bau.

Verwaltung des Hafens: M.-Abt. 29 und Lager- und Kühlhaus-A.-G.

(Bitte wenden!)

Umfang (als Schutz und Winterhafen für die Aufnahme von rund 400 Schiffen sowie für den Umschlag von Stückgütern):

a) Hafenanlagen:

Einfahrt bei Strom-km 1920, 100, rechtes Ufer;

3 Hafenbecken:

1. Vorhafen: 570 m lang, 150 m breit, Uferlänge 1.000 m, Wasserfläche 7,5 ha;
2. Innenhafen: 2.160 m lang, 100 bis 180 m breit;
3. Seitenhafen: 320 m lang, 100 m breit, Uferlänge 5.100 m, Wasserfläche 35,9 ha, Wassertiefe 5,00 m bei Mittelwasser;

Wendeplatz bei Abzweigung des Seitenhafens, 250 m breit;

Durchfahrt zwischen Vor- und Innenhafen, 25 m breit (wird auf 36 m verbreitert);

Gesamtwasserfläche rund 43,5 ha.

b) Umschlaganlagen und Fördereinrichtungen:

1 Wippdrehkran, 6 t, 21 m, für Stück- und Schüttgut;

450 m lange Kranfabrbahn für Wippdrehkran;

3 Magazine mit 3.900 m² gedeckter Lagerfläche, 3.000 m² Freilagerfläche;

städtische Hafensbahn mit 13 km Gleislänge, mit Bundesbahnanschluß im Hafenbereich.

c) Nebenanlagen:

3 Trafostationen,

1 Leuchtturm,

1 Verwaltungsgebäude der städtischen Hafenverwaltung,

1 Schiffswerft mit Helling an der Stirnseite des Innenhafens für die Schifffahrt, im Bau,

1 Hafenbrücke im Bau,

1 Kaimauerabschnitt im Bau.

Kapazität und Frequenz:

Kapazität derzeit: 3.900 m² gedeckte Lagerfläche, Kapazitätsmöglichkeit bei 1. Ausbaustufe: 48.000 m² gedeckte Lagerfläche, Kapazitätsmöglichkeit bei Vollausbau: 174.000 m² gedeckte Lagerfläche.

Frequenz: 1948 6.485 Waggon,
1953 6.607 Waggon.
Winterstand 1953/1954: 127 Schiffe.

Allgemeines:

Der Hafen Freudenau war ursprünglich als Schutzhafen für die Donau-Schifffahrt in der Jahreszeit bestimmt, die durch Eisgang, Niederwasser usw. keine Benützung des Stromes gestattete; die Entwicklung moderner Hafennutzungsmöglichkeiten hat im Wiener Raum außerdem die Anlage eines Umschlaghafens für Stückgüter als zweckmäßig erscheinen lassen, was insbesondere hinsichtlich des Gesamtkomplexes der Schaffung eines großen kontinentalen Binnenhafens im Südosten von Wien sinnvoll schien.

Die schweren Kriegszerstörungen und die sowjet-russische Besetzung des Hafengebietes nach dem zweiten Weltkrieg auf die Dauer von zehn Jahren haben ein systematisches Aufgreifen dieses Großprojektes noch nicht gestattet; trotzdem hat die Stadtverwaltung ansehnliche Beträge in den Wiederaufbau des Hafengeländes investiert und vor allem besonderen Wert auf die Modernisierung der Lade- und Entladevorrichtungen gelegt.

Die Möglichkeiten für einen Vollausbau sind, wenn einmal der Bedarf gegeben sein wird, ungemein günstig: Die Errichtung weiterer Kaimauern mit Umschlagschuppen und Lagerhäusern, Aufstellung von zusätzlichen Kränen, Ausgestaltung der Hafensbahn- und der Hafenstraßen, der Bau einer eigenen Straßenbrücke über den Hafen und über den Donaukanal, die Verbreiterung der Hafeneinfahrt an dieser Stelle, die notwendigen Nebenanlagen für Betrieb und Verwaltung und — last not least — unter Umständen die Schaffung eines Zollfreigebietes Wien, gehören in jenes Kapazitätsprogramm, das zu gegebener Zeit realisiert werden kann, wenn die wirtschaftlichen Gegebenheiten es erfordern.

Neben dem Freudenauer Hafen spielen in steigendem Maße der Hafen Albern als Speicherhafen und der Ölhafen Lobau eine große Rolle für die Versorgung der Wiener und der österreichischen Wirtschaft.