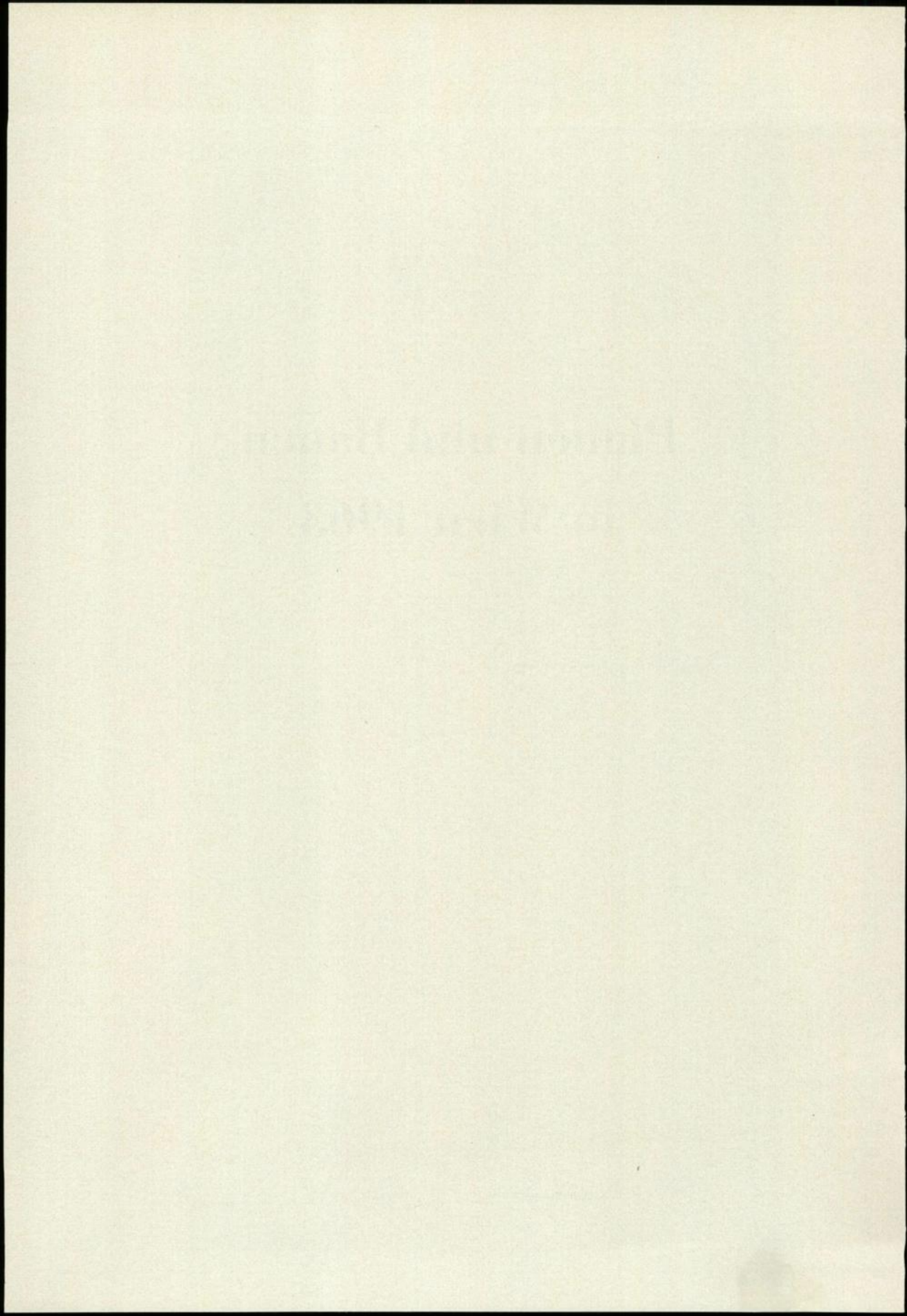


**Planen und Bauen  
in Wien 1963**

Zusammengestellt von Dr. Harald Fluch



## Allgemeines

Als Neueinführung gegenüber den früheren Bänden des Handbuches der Stadt Wien erscheint heuer erstmalig an dieser Stelle eine „Bauchronik der Stadt Wien“. Sie soll sowohl einen Rechenschaftsbericht über die durchgeführten Bauarbeiten des jeweils abgelaufenen Jahres darstellen als auch einen Beitrag zur Erfassung der neueren Baugeschichte unserer Stadt leisten. An Hand dieser neugeschaffenen Bauchronik werden den kommenden Generationen Unterlagen über das bauliche Geschehen in Wien mitgegeben, die ihnen einmal bei der Erforschung der städtebaulichen Entwicklung ihrer Heimatstadt eine große Hilfe sein können. So hat diese Chronik des Bauens in Wien von allem Anfang an mehr historische als gegenwärtige Bedeutung. Dennoch dürfen wir dabei nicht übersehen, daß diese Chronik letzten Endes auch für uns, die wir die Neuerungen und Anstrengungen miterleben dürfen, interessant und aufschlußreich ist, gibt sie doch Auskunft über die Leistungen zur Verschönerung und Verbesserung unserer Stadt. So wie die vielen Prachtbauten Wiens von ihrer Kulturtradition künden, so werden die steinernen Monumente der Jetztzeit den kommenden Geschlechtern über das Bemühen der Stadtväter Aufschluß geben, ohne Zerstörung des historischen Stadtbildes ein „Neues Wien“ geschaffen zu haben, das den gesteigerten und vielseitigen Bedürfnissen eines modernen Soziallebens gerecht wird. Insofern wird die vorliegende Bauchronik den jeweils letzten Stand dieser Entwicklung erfassen. Dazu muß gesagt werden, daß der Wiener Gemeinderat — es wird näher im Detail noch davon gesprochen werden — mit seinem Grundsatzbeschuß vom Herbst 1961 für die zukünftige

Entwicklung Wiens bewußt den goldenen Mittelweg gewählt hat; dies bedeutet auf dem Bausektor nichts anderes als *Evolution* und *nicht* Revolution. Die neuen Aufgaben sind gekennzeichnet durch die schrittweise Anpassung der Stadt an die heutigen gesellschaftlichen und technischen Verhältnisse. Es müssen alle Baumaßnahmen aber nicht nur auf die Erfordernisse der Zeit, in der wir leben, abgestimmt sein, sondern sollen auch den künftigen Bürgern der Stadt als wegweisende Pionierarbeit dienen. Der Ausbau des Straßennetzes, das den sprunghaft anwachsenden Verkehr aufnehmen soll, sowie die vermehrte Bautätigkeit auf dem Sektor des sozialen Wohnhausbaues usw. tragen nur den dringendsten Bedürfnissen Rechnung. Der Aufgabenbereich ist so mannigfaltig, daß eine detaillierte Aufzählung schwer möglich ist. Zahlreiche neue Methoden und Maßnahmen bezwecken die Lösung der bestehenden Probleme. Zwar kann es sich keine Großstadt leisten, sich dem technischen Fortschritt zu verschließen, will sie nicht selbst ihr eigenes Wirtschaftsleben abwürgen und damit ihr Gedeihen und Werden hemmen und in der Folge ihre Bedeutung verlieren; in Wien aber wurde während der letzten Jahrzehnte hier immer Pionierarbeit geleistet.

Die Bauchronik, die ab nun jedes Jahr verfaßt werden wird, soll jeweils ein Kapitel des mannigfachen Aufgabenbereiches der Stadtbauamtsdirektion der Stadt Wien gesondert behandeln. Der diesjährige umfangreiche Beitrag stammt aus der Feder des Stadtbaudirektors **Dipl.-Ing. Dr. techn. Rudolf Koller** und behandelt entsprechend der wachsenden Bedeutung der Verkehrsbauwerke „*Die Probleme des Wiener innerstädtischen Verkehrs und ihre bauliche Lösung*“.

## Stadtplanung

Die Arbeit der Stadtplanung ist durch den Grundlagenbeschuß des Wiener Gemeinderates vom Herbst 1961 bestimmt, der die künftige Entwicklung der Stadt in den folgenden 11 Grundsätzen zusammenfaßt:

### 1. Auflockerung zu dicht verbauter Stadtgebiete

Zur Zeit sind in Wien rund drei Viertel der Wohnstätten und neun Zehntel der Arbeitsstätten im dicht verbauten Stadtgebiet massiert. Dieser Zustand widerspricht wichtigen volksgesundheitlichen, wirtschaftlichen und damit auch städtebaulichen Notwendigkeiten und bedarf daher einer

allmählichen Abänderung durch Entwicklung neuer Baugebiete, die jedoch nicht weiter nach dem Westen auf Kosten der Wienerwaldlandschaft und der sonstigen Grünflächen vor sich gehen darf, sondern sich in den ebenen Gebieten im Süden der Stadt und jenseits der Donau freier und wirtschaftlicher entfalten kann.



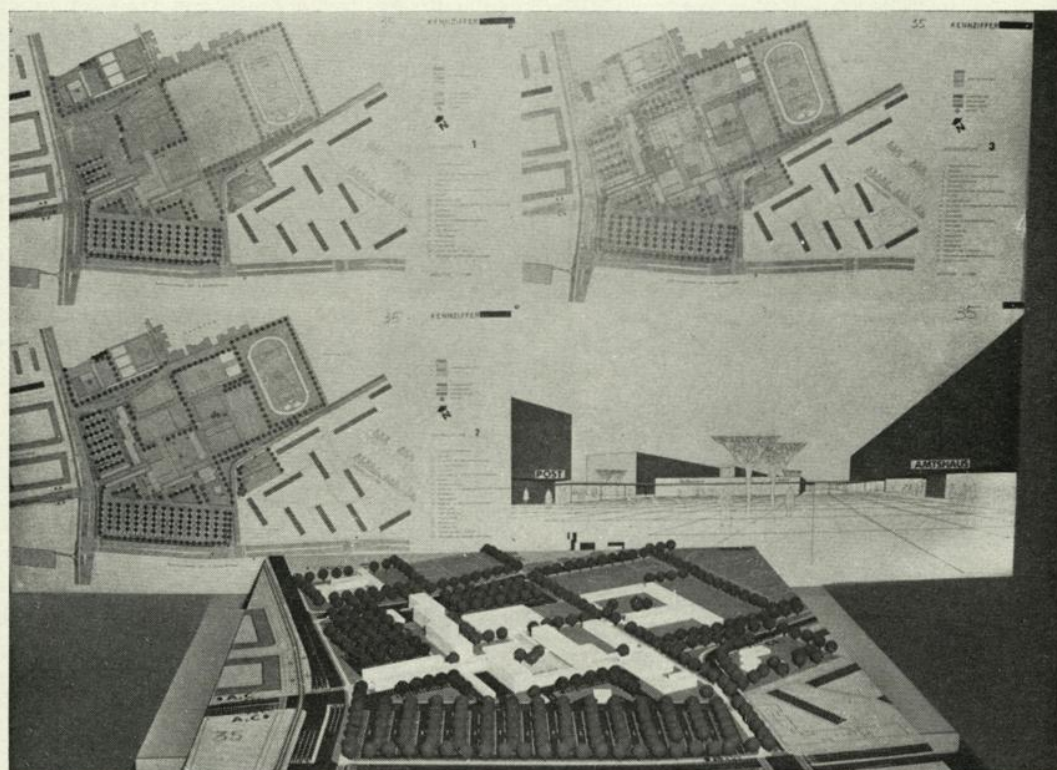
Wohnhausanlage, Wien 10, Eisenstadtplatz



Errichtung einer industriell vorgefertigten Wohnhausanlage in Montagebauweise  
in Wien 22, Erzhzog Karl-Strasse—Siebenbürger-Strasse



Werkstättenhof der Stadt Wien, Wien 3, Barthgasse



Preisgekröntes Modell des Ideenwettbewerbes  
für ein neues Bezirkszentrum in Kagran

## 2. Verdichtung der zu locker verbauten Stadtgebiete

Im Gegensatz zu den inneren Bezirken sind die Randgebiete der Stadt vielfach zu locker verbaut. Das Erfordernis der Auflockerung der zu dicht verbauten Gebiete sowie das der wirtschaftlicheren Nutzung des knapp werdenden geeigneten Baulandes bringt die Notwendigkeit mit sich, die Randgebiete dichter als bisher zu bebauen. Die derzeit teilweise allzu lockere Bebauung am Stadtrand stellt keine volkswirtschaftlich vertretbare Nutzung großstädtischen Baulandes dar, wie sie im Gesamtinteresse gefordert werden muß.

## 3. Entmischung von gemischt genutzten Wohngebieten

Wegen der zunehmenden Verwendung von Maschinen und mechanischen Werkzeugen aller Art durch die gewerblichen Betriebe hat die Gemengelage von Arbeitsstätten und Wohnungen, insbesondere in den dicht verbauten Stadtgebieten, zu einer solchen Lärm- und Geruchsbelästigung der Wohnbevölkerung geführt, daß der Wohnwert dieser Gebiete mehr oder minder stark herabgesetzt wurde. Außerdem fehlt hier den Betrieben ausreichender Verkehrs- und Entwicklungsraum. Eine planmäßige Entmischung dieser Gebiete durch geeignete Maßnahmen, etwa der der kleinräumigen blockweisen Entmischung, der Schaffung von Werkstättenhöfen oder aber der Umsiedlung stark störender Betriebe in Industriegebiete, ist notwendig.

## 4. Bildung städtebaulicher Zentren

Die einzelnen Teile der Stadt sollen durch den städtebaulichen Ausbau oder die Neubildung von wirtschaftlichen und kulturellen Zentren ein möglichst hohes Eigenleben erhalten; dies ist vor allem bei der Schaffung neuer Baugebiete von Bedeutung. Zur Entlastung der Inneren Stadt wird die planmäßige Entwicklung von Nebencities im engeren Stadtbereich vorgeschlagen. Für alle öffentlichen Einrichtungen sind entsprechend ihren funktionellen Anforderungen und im Hinblick auf die angestrebte Stadtentwicklung geeignete Standorte festzulegen.

## 5. Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft

Die planmäßige Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft verlangt differenzierte Widmungen

von Geschäftsvierteln, Gewerbegebieten, Industriegebieten und Lagerplätzen. In den an Wohnbevölkerung zunehmenden neuen Baugebieten ist die Vorsorge für das Entstehen weiterer Arbeitsstätten umso dringlicher, als diese Gebiete heute schon Auspendlergebiete sind, während zahlreiche Betriebe in den Innenbezirken an Raumnot leiden.

## 6. Vorsorge für den Massenverkehr

Um eine möglichst reibungslose und wirtschaftliche Verbindung aller Stadtteile zu gewährleisten, ist in erster Linie die Entwicklung aller öffentlichen Verkehrsmittel erforderlich. Hierbei gilt es, jedes weitere Abwandern von Fahrgästen vom Massenverkehr zum Individualverkehr durch Verbesserung des Massenverkehrs in jeder Hinsicht möglichst hintanzuhalten, soll nicht die schon jetzt strecken- und zeitweise prekäre Verkehrssituation auf den Straßen noch wesentlich verschärft werden. Dies gilt insbesondere auch für die Verbindungen zu den städtebaulichen Entwicklungsgebieten; aus diesem Grunde wird eine der wichtigsten Maßnahmen der Verkehrspolitik die Verlängerung der Stadtbahn nach Süden über die Philadelphiastraße in den Raum von Liesing und nach Norden bis zur Engerthstraße mit Anbindung an die Schnellbahn nach Floridsdorf durch ein leistungsfähiges schienengebundenes Massenverkehrsmittel sein. Durch die Umgestaltung einer Reihe von Verkehrsknoten müssen die Umsteigeverbindungen für die Teilnehmer am Massenverkehr verbessert werden, wie überhaupt dem Schutz der Fußgänger besonderes Augenmerk zuzuwenden ist. Dem Ausbau der Massenverkehrsmittel auf der Lastenstraße in geeigneter Form kommt in diesem Zusammenhang gleichfalls große Bedeutung zu. Schließlich wird im Interesse der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die Umstellung einiger Straßenbahnlinien auf schienenfreie Fahrzeuge zweckmäßig sein.

## 7. Vorsorge für den Individualverkehr

Das Straßennetz im Stadtbereich stammt im wesentlichen aus der Zeit des Pferdefuhrwerks. Nunmehr ist dieses Straßennetz durch den steigenden motorisierten Verkehr überlastet und bedarf einer baldigen Entlastung durch ein System leistungsfähiger Schnellverkehrsstraßen. Dieses Netz übergeordneter Straßen wird im Stadtbereich ein System von radialen und tangentialen Verbindungsstraßen zwischen den Bundesstraßen, die derzeit an den alten Stadtgrenzen enden, zu bilden



Schnellbahnhof Praterstern



Die Gürtelbrücke über die Franz Josefs-Bahn und den Donaukanal

haben. Besondere Bedeutung kommt hierbei der Einführung der Autobahnen vom Westen und vom Süden in das Stadttinnere zu. Durch Errichtung einer dritten und vierten Donaubrücke soll der Gürtel in die Entwicklungsgebiete jenseits der Donau weitergeführt werden; durch den Ausbau der Lastenstraße soll die Innere Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

#### 8. Schutz des Stadtbildes

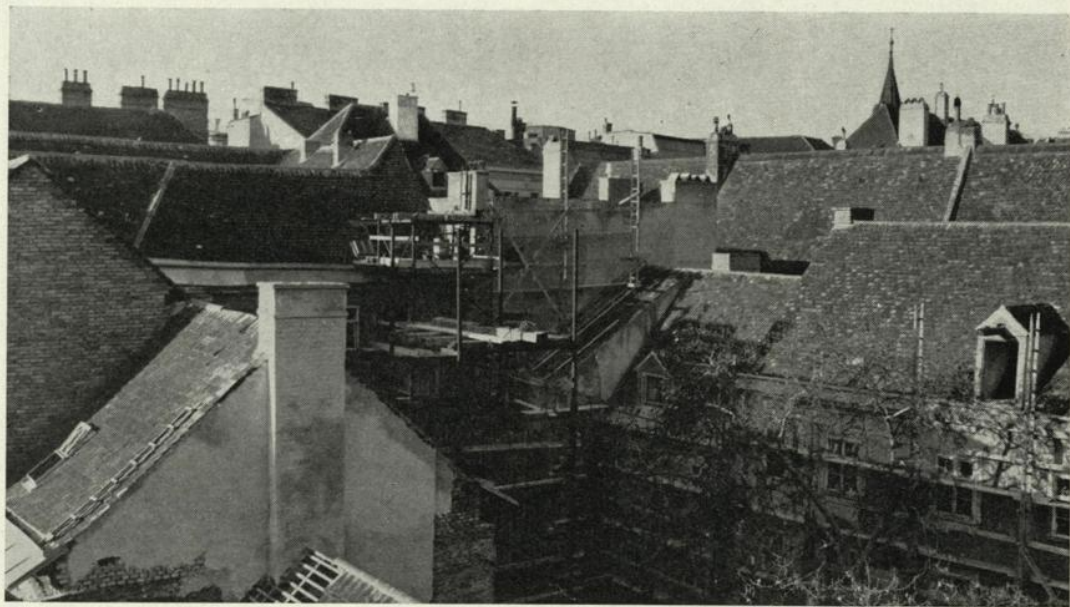
Nur durch eine Ableitung des Verkehrs um das Zentrum herum wird es möglich sein, den kommerziellen, kulturellen und baulichen Charakter der Inneren Stadt, ihre Funktion als City zu erhalten, da die Stadt Wien die feste Absicht hat, die Stadt nicht dem Verkehr zu opfern, sondern umgekehrt den Verkehr der Stadt anzupassen.

Dies stellt eine kulturelle Verpflichtung besonderen Ausmaßes gerade in einer Stadt mit historisch wertvollem Erbe dar, wie Wien es ist. Zu diesem baulichen Erbe, das für das Gesicht der Stadt und ihre kulturelle Bedeutung besonders wichtig ist, gehören nicht nur die in aller Welt bekannten Straßen und Plätze der Inneren Stadt, sondern ebenso die Ringstraße in all ihren Einzelheiten, ebenso aber auch eine Reihe von alten Stadtteilen und Ortskernen außerhalb der Ringstraße.

#### 9. Landschaftsschutz; Schutz landwirtschaftlicher Interessen

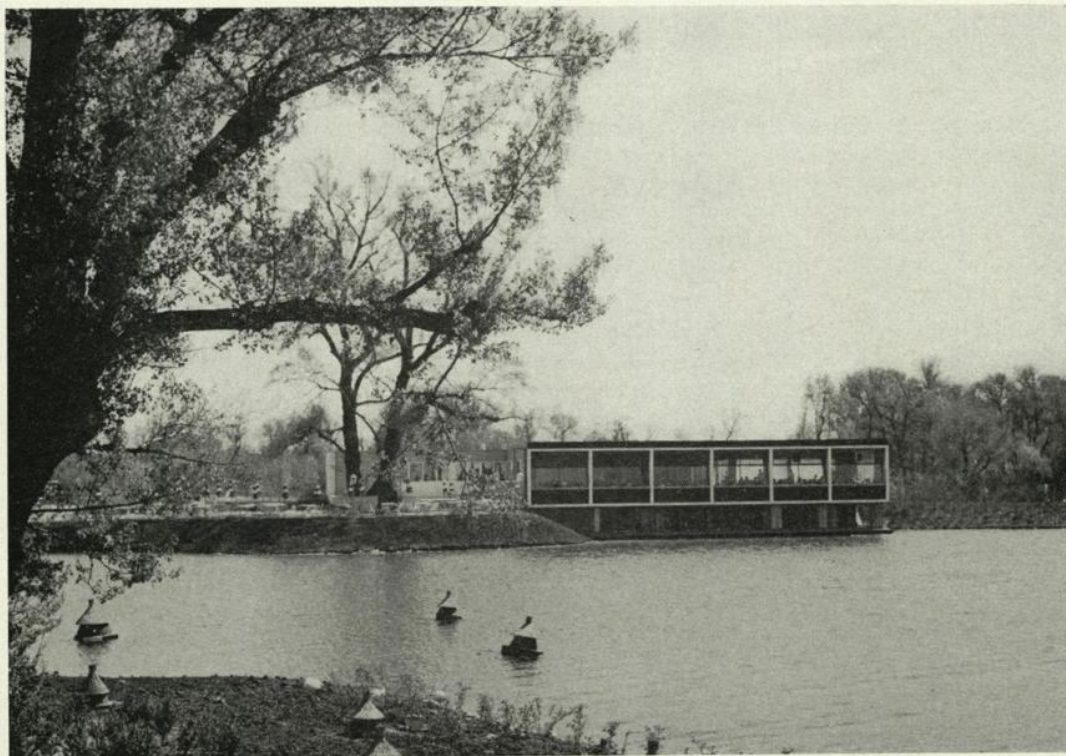
Nicht nur das Stadtbild mit seinen Baulichkeiten bedarf des Schutzes, sondern auch die Landschaft. Insbesondere gilt es, im westlichen Stadtgebiet die bestehenden Grenzen des Grünlandes nicht nur zu sichern, sondern weitere Flächen innerhalb des bebauten Stadtgebietes neu als Grünland auszuweisen und der Bevölkerung zugänglich zu machen, wie das Gebiet am Roten Berg und am Königlberg. Die Erhaltung, Sicherung und Ergänzung des Wald- und Wiesengürtels ist nach wie vor eine wichtige Aufgabe.

Am Südrand der Stadt muß durch Aufforstungen wieder eine gesunde Landschaft hergestellt werden. Dasselbe gilt vom Donaubereich, der durch Begrünung des rechten Donauufers, Freihaltung der Alten Donau und des Mühlwassers und vor allem durch Schaffung neuer Erholungsgebiete im Zuge der Verbesserung des Hochwasserschutzes seinen ursprünglichen Landschaftscharakter wieder gewinnen soll. In der Ebene jenseits der Donau sollen Windschutzpflanzungen und Bepflanzungen alter Kiesgruben den Erholungsbedürfnissen und gleichzeitig auch der Landwirtschaft dienen, deren Interessen auch durch Ausweisung von Schutzgebieten für Wein- und Gartenbau, durch Maßnahmen der Flurbereinigung usw. gewahrt werden sollen.



Sanierung des Blutgassenviertels im 1. Bezirk





Donaupark mit Seerestaurant

## 10. Grünflächenplanung

Die Grünflächen haben als Stätten der Erholung eine wichtige Funktion zu erfüllen. Sie dürfen nicht bei jeder Gelegenheit als willkommene Baulandreserve betrachtet werden. Ihre Freihaltung und die zusätzliche Schaffung solcher Flächen erscheint umso wichtiger, je dichter die tatsächliche und zulässige Bebauung ist. Das gilt besonders für Spiel- und Sportplätze, die möglichst an Ort und Stelle zu erhalten sind. Die Standortfestlegung und die Gestaltung von Kleingartenanlagen müssen nach neuzeitlichen städtebaulichen Erkenntnissen erfolgen.

## 11. Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Planungshoheit in Wien, mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden

Die Planungshoheit der Stadt Wien ist im Stadtbereich keine umfassende; auf Grund der Bestimmungen der Bundesverfassung bestehen im Stadtgebiet fremde Planungskompetenzen, wie z. B. für das Eisenbahngebiet, für Wasserstraßen u. a.

Eine lückenlose Erfassung des Stadtgebietes im Wege der Zusammenarbeit mit den auf diesen Gebieten zuständigen Stellen sowie mit dem Land Niederösterreich und den Nachbargemeinden im Interesse der sinnvollen Planung im Grenzbereich erscheint daher erforderlich.

Das Schwergewicht der Arbeit der Wiener Stadtplanung lag in der Verwirklichung weiterer Teilabschnitte des städtebaulichen Grundkonzeptes. Für eine Reihe von Gebieten konnte der Flächenwidmungsplan nach den vom Gemeinderat in der Sitzung vom 30. November 1961 festgelegten Grundsätzen überarbeitet werden und dadurch einerseits wertvolles Grünland, vor allem am westlichen Stadtrand, in seinem Bestand gesichert und andererseits wichtige Flächen des Stadterweiterungsgebietes im Osten und Süden der Stadt vor einer allzu losen Besiedelung bewahrt und für eine dichtere und wirtschaftliche Bebauung gewonnen werden. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurden die Bebauungsvorschläge für das Wohnbauprogramm der Gemeinde Wien, für Siedlungsgenossenschaften und teilweise auch für Einzelbauvorhaben ausgearbeitet, wobei getrachtet

wurde, möglichst größere zusammenhängende Gebiete nach einheitlichen Gesichtspunkten zu gestalten. So wurde die Arbeit in den Sanierungsgebieten Alt-Ottakring, Spittelberg und Gartengasse (Margareten) weitergeführt. Die im Hinblick auf die Stadtentwicklung bereits früher begonnene Flächenbilanz des gesamten Stadtgebietes konnte weiter ausgewertet werden. Bei allen Entscheidungen über Verkehrsfragen, Lage von öffentlichen Einrichtungen etc. stellte sie ein wertvolles Hilfsmittel dar.

Für die Industrieflächenreserven wurde eine spezielle Untersuchung eingeleitet, um innerhalb der einzelnen Flächen die Standortvoraussetzungen zu klären und sie in einer übersichtlichen Form festzuhalten. Diese Arbeit soll als Grundlage für die praktische Arbeit an Standortvorschlägen dienen und gleichzeitig einen Überblick darüber vermitteln, welche Leistungen hinsichtlich Aufschließung, Grunderwerb oder Grundfreimachung in den einzelnen Reserveflächen noch für die volle Nutzung erforderlich sind.

Bei der Ausarbeitung des Flächenwidmungsplanes kommt der ins einzelne gehenden Planung von kulturell-kommerziellen Verwaltungszentren eine besondere Bedeutung zu. Die Festlegungen in diesen Bereichen müssen mit besonderer Sorgfalt getroffen werden, damit an derartigen, durch Lage und Verkehrsbeziehungen ausgezeichneten Stellen des Stadtgebietes nicht Entwicklungsmöglichkeiten durch weniger wichtige Nutzungen verbaut werden. Daher war die Ausarbeitung allgemein verwertbarer Grundsätze und Richtlinien für die städtebauliche Planung derartiger Zentren notwendig, die bei der Arbeit in den nächsten Jahren als Grundlage dienen können. Von besonderer Bedeutung war die Mitarbeit an der *Novellierung der Wiener Bauordnung*, da damit ein Instrument geschaffen werden soll, das die Durchführung einer den modernen Gesichtspunkten entsprechenden Stadtplanung in vollem Umfang ermöglicht. Eine Neuordnung der Baulanderschließung wurde vorschlagsweise ausgearbeitet und zusammen mit den zuständigen Dienststellen besprochen.

Für die Verkehrsplanung war eine Reihe besonders wichtiger und dringender Arbeiten zur Durchführung des städtebaulichen Grundkonzeptes und zu dessen Weiterführung zu leisten. Auch auf dem Gebiet der Grünflächenplanung konnten durch die widmungsmäßige Sicherung einer Reihe von bestehenden Grünflächen wesentliche Beiträge zur Verwirklichung des städtebaulichen Grundkonzeptes geleistet werden. Die Aktion zur Sicherung bestehender Sport- und Spielplätze wurde fort-

gesetzt. Zur Vorbereitung einer eingehenden Grünflächenplanung für die dicht verbauten Stadtgebiete wurde eine Übersicht über die Grünflächensituation der Bezirke 2 und 4 bis 9 ausgearbeitet. Dabei wurden die geeignetsten Flächen zur Schaffung öffentlicher Grünflächen ermittelt.

Am rechten Donauufer wurde eine umfangreiche Aufnahme des Grünflächenbestandes durchgeführt, die als Vorschlagsunterlage zur städtebaulichen Gestaltung dieses Bereiches im Rahmen der beabsichtigten Hochwasserschutzmaßnahmen dienen wird. Besonderes Augenmerk wurde der Koordinierung der Kleingartenanlagen und der städtebaulichen Planung gewidmet. Die neuen Kleingartenflächen, die angelegt werden sollen, wurden laufend in Struktur und Aufteilung von der Stadtplanung festgelegt, um diese Anlagen als Bestandteile eines zusammenhängenden Grünflächensystems im Sinne von Kleingartenparks zu entwickeln.

An organisatorischen Maßnahmen mag von Interesse sein, daß die Magistratsabteilung 18 am 7. Oktober 1963 mit der ehemaligen „Gruppe Stadtplaner“ zusammengelegt wurde. Die Magistratsabteilung 18 erhielt im November 1963 die Bezeichnung „Stadt- und Landesplanung“ und gleichzeitig eine Geschäftseinteilung, welche umfassender und klarer ihre Aufgaben umreißt.

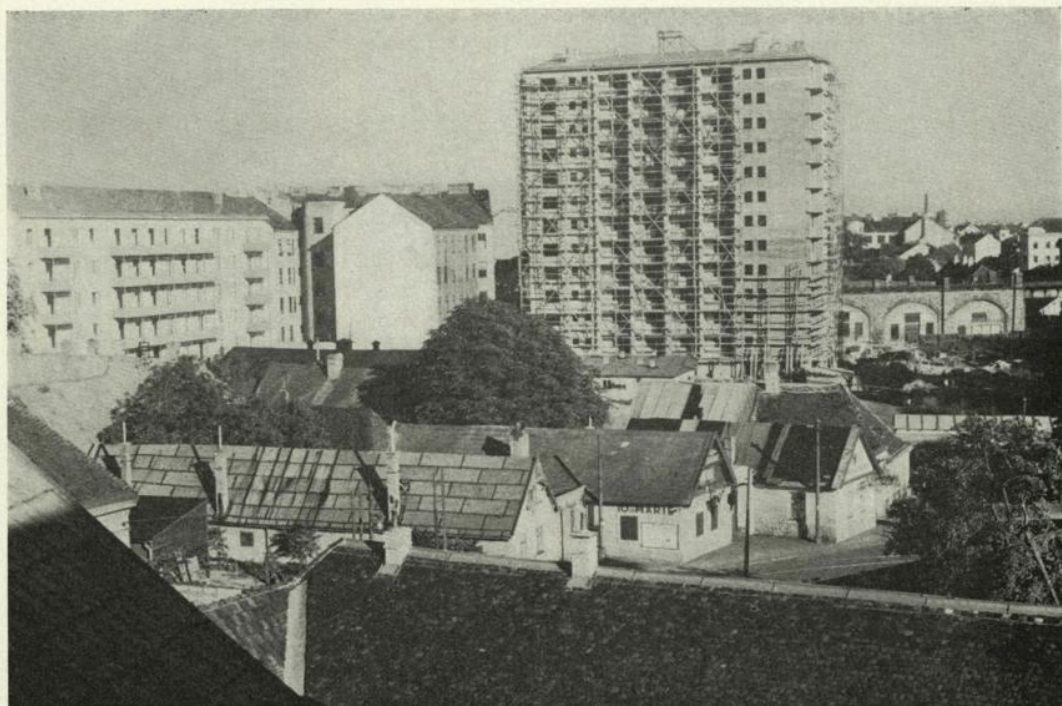
#### Das Baubudget 1963

Die Budgetansätze für das Baugewerbe und die Baunebengewerbe betragen im Jahre 1963 rund 2,5 Milliarden Schilling. Das entspricht einer Steigerung von ca. 246 Millionen Schilling oder 10,8% gegenüber dem Jahresvoranschlag 1962.

Diese Summe setzte sich aus folgenden Ansätzen zusammen:

Darlehen nach dem Wohnbauförderungsgesetz 1954 . . . .	168,0 Mio. S
Sonstige Darlehen und Zuschüsse zur Wohnbauförderung . . . . .	135,0 Mio. S
Zinsfreie Instandhaltungsdarlehen . . . . .	80,0 Mio. S
Wohnhausbau und sonstige einmalige Bauvorhaben . . .	1816,5 Mio. S
Laufende Erhaltung und Instandsetzung . . . . .	328,5 Mio. S

Die tatsächlich aufgewendeten Mittel der Wiener Stadtverwaltung im Rahmen ihrer großzügigen Bautätigkeit finden sich im jeweiligen Rechnungsabschluß, der im darauffolgenden Jahr erscheint.



Sanierung Alt Ottakring

oben vorher, unten nachher

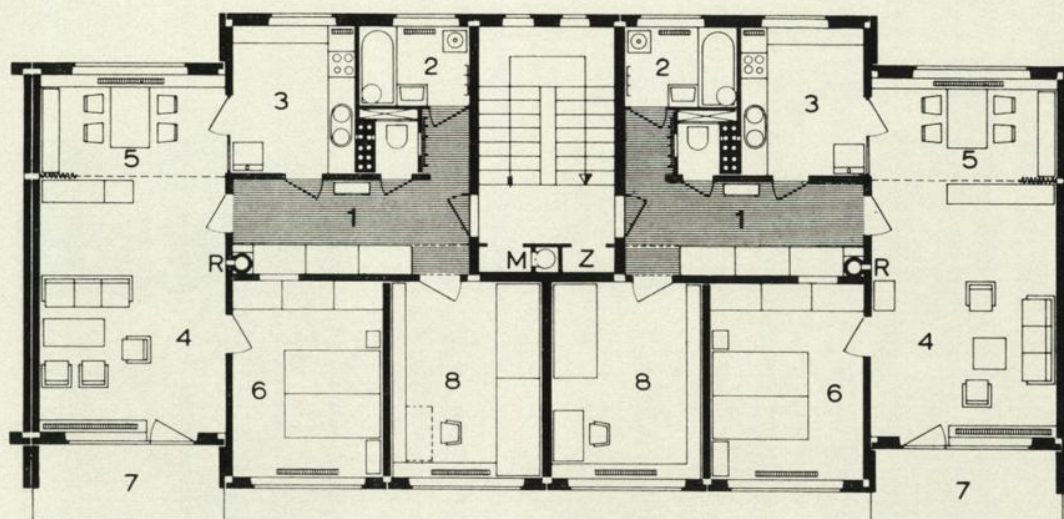


# MONTAGEBAU - ZWEISPÄNNERTYP

2 Dreiraumwohnungen (Type-C)

Wohnfläche 73.80 m<sup>2</sup>

Loggia 5.69 m<sup>2</sup>



- |            |                    |
|------------|--------------------|
| 1 Vorraum  | 6 Elternschlafraum |
| 2 Bad      | 7 Halbloggia       |
| 3 Küche    | 8 Kinderzimmer     |
| 4 Wohnraum | M Müllabwurf       |
| 5 Essplatz | R Reservekamin     |



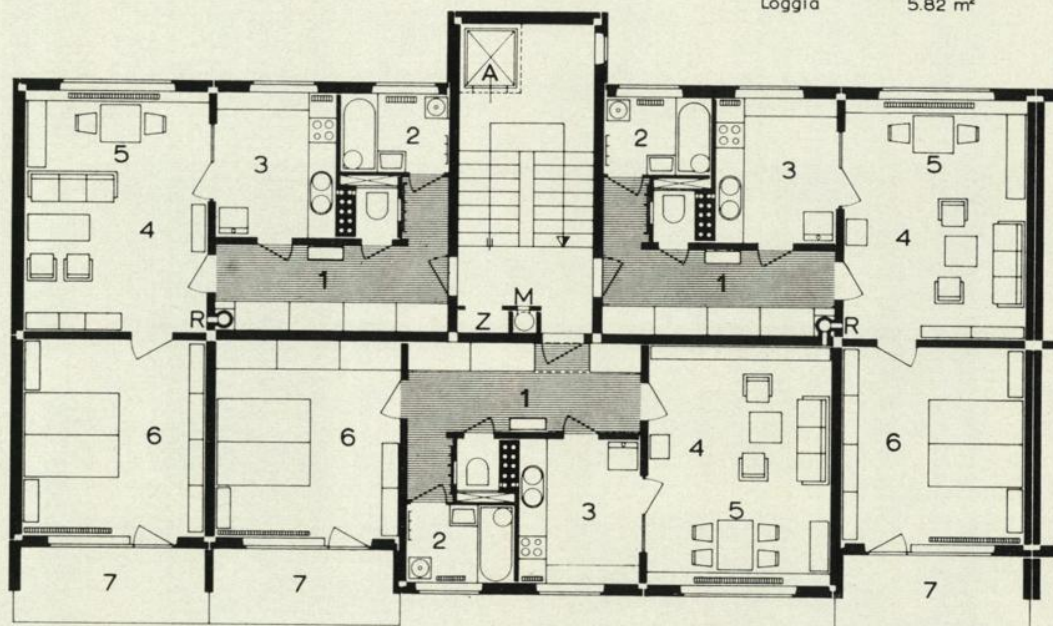
Arch. Oskar und Peter Payer

# MONTAGEBAU - DREISPÄNNERTYP

3 Zweiraumwohnungen (Type-B)

Wohnfläche 56.39 m<sup>2</sup>

Loggia 5.82 m<sup>2</sup>



- |            |                    |
|------------|--------------------|
| 1 Vorraum  | 6 Elternschlafraum |
| 2 Bad      | 7 Halbloggia       |
| 3 Küche    | M Müllabwurf       |
| 4 Wohnraum | Z Zählernische     |
| 5 Essplatz | R Reservekamin     |



Arch. Oskar und Peter Payer



Innenansicht einer Montagebauwohnung

### *Wohnungsbau, Kindergärten, Schulen*

Das Wohnbauprogramm der Wiener Stadtverwaltung sieht die jährliche Fertigstellung von rund 4000 Wohnungen vor. Seit 1945 wurden bis Ende 1963 72.347 Wohnungen fertiggestellt, 9111 befanden sich im Bau. Die Anzahl der im Jahre 1963 fertiggestellten Wohnungen in Wohnhausneubauten herkömmlicher Bauweise betrug 3080, jene in Vorfertigungsbauweise 415. Somit wurden insgesamt 3495 Wohnungen im Berichtsjahr errichtet.

Die Gesamtzahl der am Jahresende 1963 im Bau befindlichen Wohnungen in Wohnhausneubauten herkömmlicher Bauweise betrug 7785 und jener im Vorfertigungsverfahren 1326. In den 1963 fertiggestellten bzw. begonnenen Wohnhäusern sind außer den Wohnungen noch verschiedene Einbauten für besondere Zwecke ausgeführt worden:

- 1 Kindergarten
- 2 Jugendhorte
- 2 Heimstätten für alte Menschen (52 Wohnungen)
- 2 Städtische Büchereien
- 3 Mutterberatungsstellen
- 8 Dienststellen für Postbautrupps
- 5 Polizeidienststellen
- 1 Kinobetrieb
- 1 Speisebetrieb

Die Ausstattung der Wiener Gemeindewohnungen sowie auch die Wohnungsgrößen konnten ständig verbessert werden. Betrug die Größe im Bauprogramm des Jahres 1950 im Durchschnitt noch 47 m<sup>2</sup>, so liegt sie jetzt bei 60 m<sup>2</sup>. Jede Gemeindewohnung, die heute gebaut wird, besitzt ein komplett eingerichtetes, direkt belüftbares, verflieses Badezimmer mit Einbauwanne und Waschmuschel. Die Naßeinheit der Küche ist mit Eternit verklei-

det, ein moderner Herd, eine eingebaute Doppelabwäscher und ein Gasdurchlauferhitzer werden von der Gemeinde beigestellt. In den Wohnräumen werden Hartholzfußböden verlegt, im Vorraum Linoleum. In immer größerem Umfang werden Zentralheizungen installiert. Die ist aber noch nicht bei allen Neubauten möglich, weil viele Mieter die finanzielle Mehrbelastung nicht tragen könnten.

Die Mieten der Wiener Gemeindewohnungen gehören zu den niedrigsten der Welt. Die Jahresgrundmiete beträgt 2 Prozent der Baukosten, was bei den derzeitigen Baukosten etwa 4,50 Schilling pro Quadratmeter und Monat ausmacht.

Die Zukunft des Wohnungsbaues liegt in der Montagebauweise. Die Stadt Wien hat seit vielen Jahren die Entwicklung der Fertigbauweise in der ganzen Welt mit großem Interesse verfolgt. Die Industrialisierung im Baugewerbe bringt etliche Vorteile: Die Bauarbeiten können in kürzester Zeit und in einem viel größerem Ausmaß mit ungelerten Arbeitskräften durchgeführt und auch im Winter fortgesetzt werden. Die fabrikmäßige Herstellung ermöglicht eine bedeutende

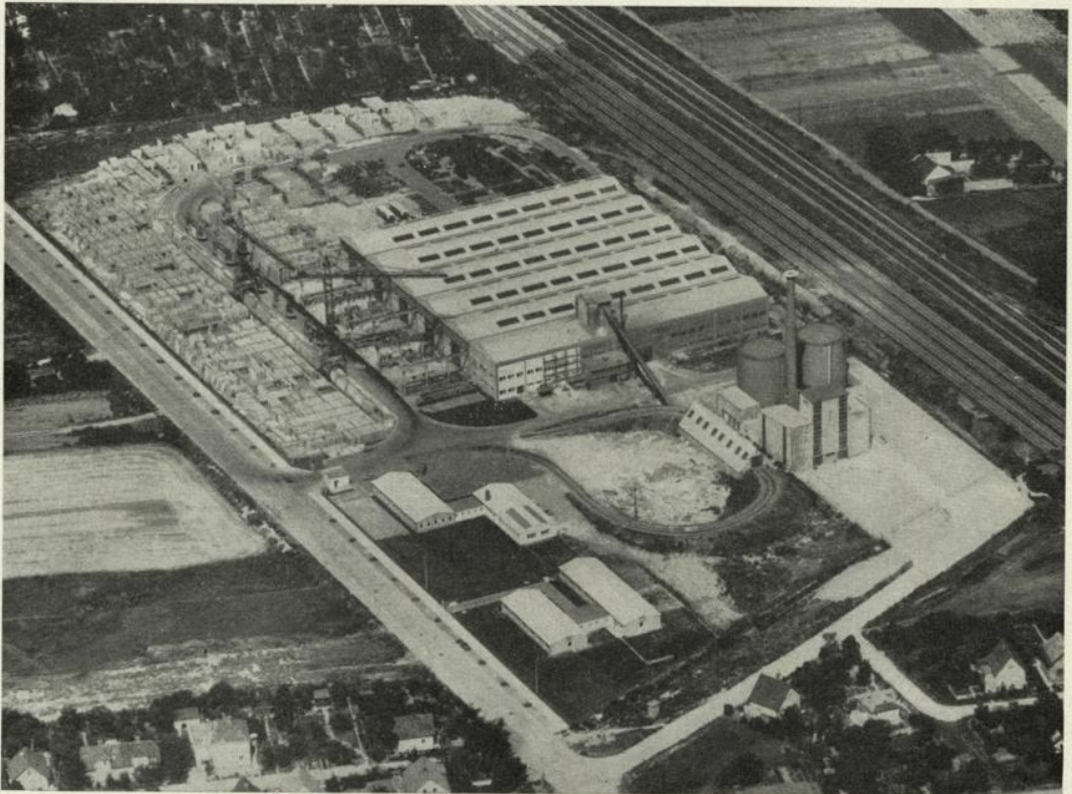
Maßgenauigkeit der Fertigteile. Im Jahre 1960 beschloß der Wiener Gemeinderat die Errichtung einer Montagefabrik in Kagran/Stadlau. Vorerst ist der Bau von 3500 Wohnungen im Aufschließungsgebiet Kagran/Stadlau vorgesehen. Eine zweite Werkanlage der Montagebau Wien GmbH im Süden Wiens ist geplant.

Die Fertigbauweise im Wohnungsbau ermöglicht bei einer Produktionskapazität von etwa 4 Wohnungen pro Tag die Herstellung von rund 1000 Wohnungen im Jahr. Die angewendete Bauart ist die Großplattenbauweise „Camus“. Bei der Vorfabrikation im sozialen Wohnungsbau der Stadt Wien war natürlich die Ausarbeitung von Wohnungstypen erforderlich.

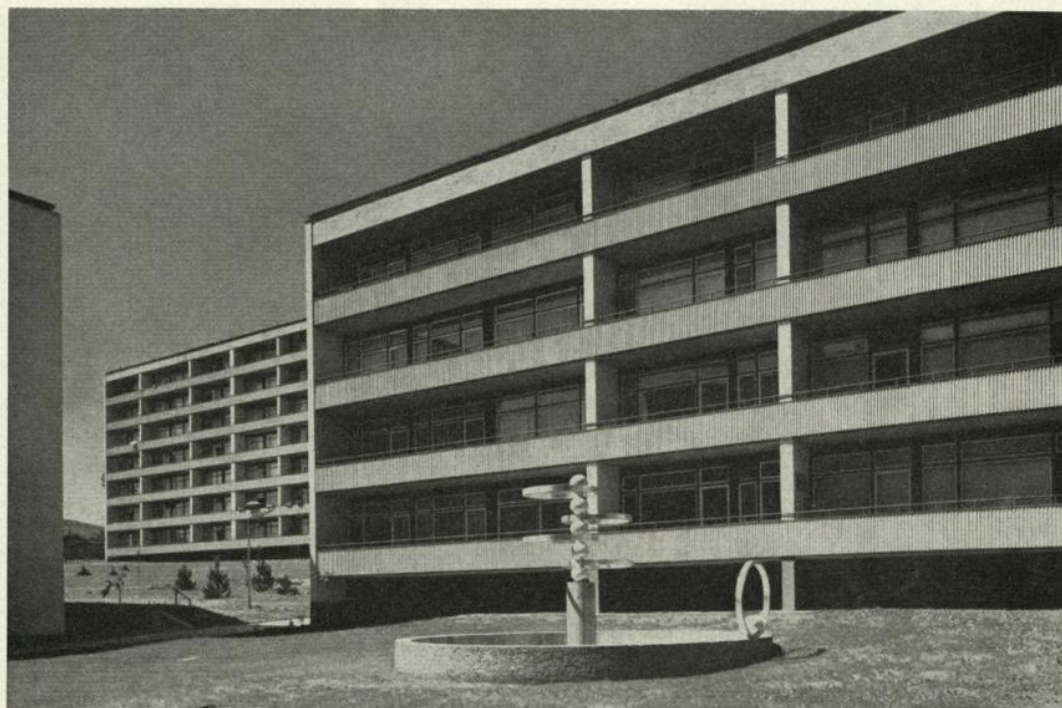
Von den 5000 vorgesehenen Wohnungen in Montagebauweise werden insgesamt 3500 Wohnungen in Kagran, der Rest von 1500 Wohnungseinheiten in der Großfeldsiedlung errichtet werden.

Von den großen Wohnhausanlagen sind folgende besonders erwähnenswert:

Die Wohnhausanlage im 16. Bezirk, Starkenburggasse—Sandleitengasse, die in vier Blöcken zusammen 191 Wohnungen aufweist und durch die



Luftaufnahme des Werkes der Montagebaugesellschaft, Wien 22, Rugierstraße



Wohnhausanlage, Wien 16, Sandleitengasse



Wohnhausanlage, Wien 19, „An der langen Lüssen“

Wirkung ihrer Fassaden eine der modernsten Anlagen mit herrlichen Grünflächen an den Hängen des Wienerwaldes bildet.

Die Wohnhausanlage „An der langen Lüssen“ umfaßt insgesamt 79 Reihenhäuser und ein Mehrfamilienhaus mit 6 Wohnungen.

Mit der Wohnhausanlage Odenburger Straße im 21. Bezirk ist ein weiterer Fortschritt im Ausbau dieses entwicklungsfähigen Gemeindebezirkes erzielt worden.

Auch bei der Wohnhausanlage Altmannsdorfer Straße—Baumgartnerstraße im 23. Bezirk, die 1150 Wohnungen vorsieht, wurden 1963 die Bauarbeiten fortgesetzt.

Die Wohnbautätigkeit der Gemeinde Wien wäre unvollständig ohne Erwähnung der zahlreichen Sonderformen des Wohnungsbaues, so z. B. die Heimstätten für alte Menschen, deren Bau die Wiener Stadtverwaltung begonnen hat und bereits 553 davon fertigstellte. Das erste Pensionistenheim wurde in Kagran gebaut und bewährt sich in der Praxis so gut, daß der Bau weiterer solcher Heime bevorsteht. In Döbling entstand das Internationale Studentenheim mit 364 Zimmern. Mit dem Bau eines Gesellinnenheimes für 128 Jugendliche wurde begonnen.

Nicht nur der soziale kommunale Wohnungsbau wird von der Wiener Stadtverwaltung gefördert, sondern auch der genossenschaftliche und private Wohnungsbau, indem sie vielen gemeinnützigen Bauvereinigungen Gründe zur Verfügung stellt oder langfristige Kredite mit niederem Zinsfuß gewährt. Überdies gibt die Wiener Stadtverwaltung Zuschüsse zum Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds. Auf diesem Wege wurden bis Ende 1963 22.956 Wohnungen gefördert und nach dem Wohnbauförderungsgesetz 1954 13.424 Darlehen vergeben. Mit Hilfe des Wohnaus-Wiederaufbaufonds wurden 1963 drei Bauten mit 120 Wohnungen fertiggestellt, fünf Bauten mit 90 Wohnungen weitergeführt und drei Bauten mit 88 Wohnungen und ein Gesellenheim neu begonnen. Als voller Erfolg erwies sich die Neue Wiener Wohnbauaktion, die seit 6. März 1959 durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Aktion wurden bis Ende 1963 8869 Wohnungszuschüsse gesichert. Insgesamt förderte die Wiener Stadtverwaltung den Bau von 45.249 Wohnungen. Aber alle Anstrengungen der Stadtverwaltung werden erst dann grundlegende Verbesserungen bringen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Bodenordnung gegeben sind.

Auch der Neubau von Kindergärten wurde im

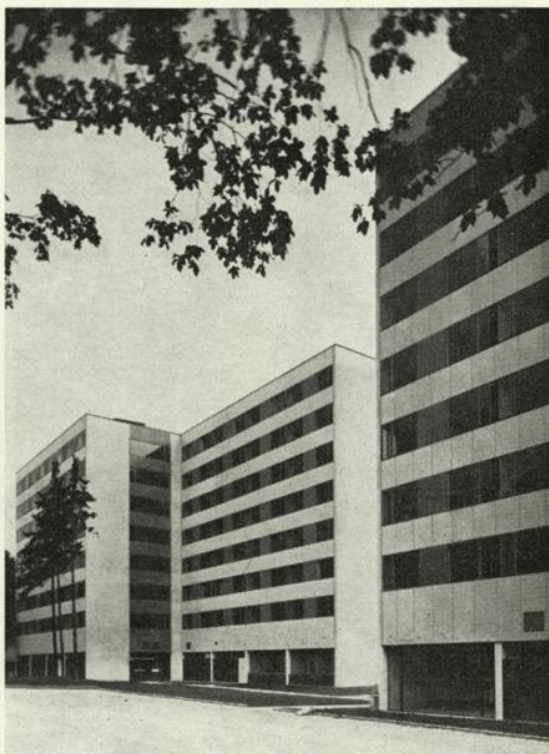


Wohnhausanlage, Wien 12, Altmannsdorfer Straße



Jahre 1963 begonnen, fortgesetzt, bzw. fertiggestellt. Die Kindergärten 17., Rötzergergasse, 20., Othmargasse und 23., Steinergergasse konnten in Betrieb genommen werden. Die Bauarbeiten für die Kindergärten 22., Schüttaustraße und 2., Machplatz wurden fortgesetzt. Mit dem Bau von 2 weiteren Kindergärten im 3. und 10. Bezirk wurde begonnen. Die Planungsarbeiten für mehrere Kindergärten wurden in Angriff genommen, wobei vor allem auf jene für einen Kindergarten im 3. Bezirk, Gänsbachergergasse, im 9. Bezirk, Marktgergasse und im 12. Bezirk, Moosbruggergergasse hinzuweisen ist.

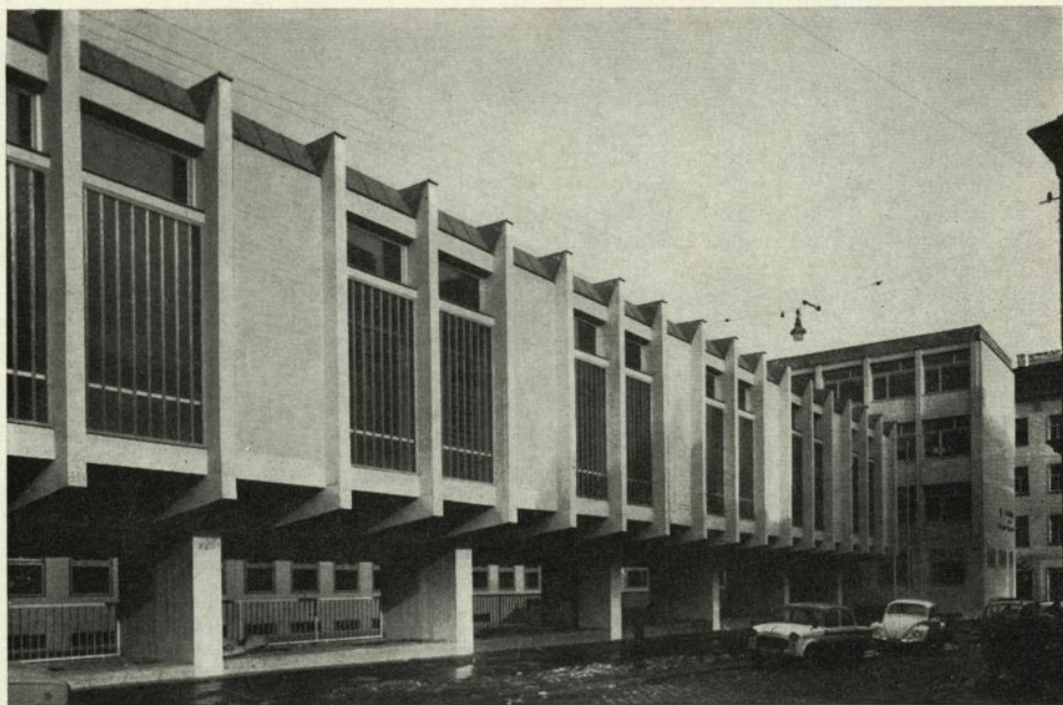
In Verfolgung des großen Schulbauprogrammes wurden die Bauarbeiten für den Umbau der Schule 10., Wienerfeld West, der Schule 16., Grundsteingasse sowie der dritten Zentralberufsschule 12., Malfattigasse fortgesetzt. Die Schule in der Grundsteingasse wurde bis Jahresende so weit fertiggestellt, daß nur noch geringfügige Innenarbeiten erforderlich sind. Die Schulen im 23. Bezirk, Mauer, und im 21. Bezirk, Siemensstraße, konnten bereits zu Jahresbeginn vollendet werden. Mit den Bauarbeiten für die Schulen 11. Bezirk, Enkplatz, und 19. Bezirk, „In der Krim“, wurde begonnen. Der Neubau des Heimes für körperbehinderte Kinder in Mauer befand sich gegen Jahresende in einem sehr weit fortgeschrittenen Baustadium. Insgesamt waren bis Ende 1963 20 Volks- und Hauptschulen im Bau oder in Planung. Außer den Schulneubauten wurde die ständige Modernisierung der bestehenden Schulhäuser nicht vernachlässigt.



Internationales Studentenheim der Stadt Wien,  
Haus Döbling



Modellfoto der III. Zentralberufsschule, Wien 12, Malfattigasse



Volks- und Hauptschule, Wien 16, Grundsteingasse



Heim für körperbehinderte Kinder, Wien 23, Mauer, Freisingergasse

## Freizeiteinrichtungen

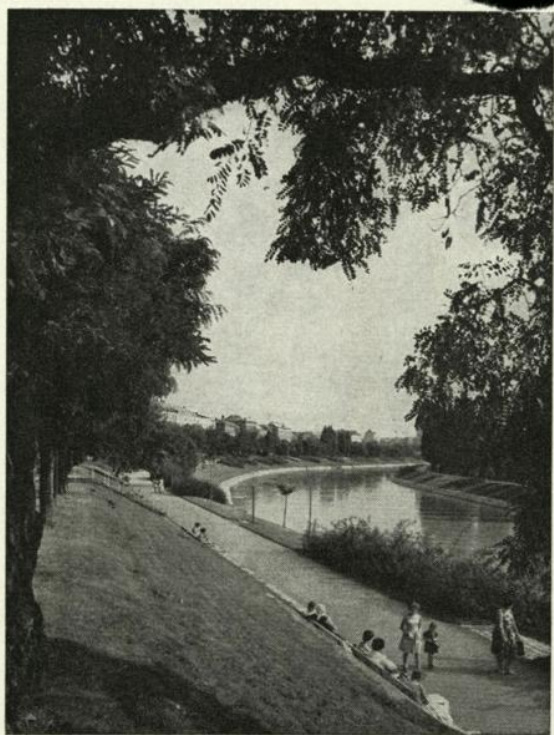
In unserer Zeit der Automatisierung, der wachsenden Intensivierung der Arbeit sowie der zunehmenden Arbeitszeitverkürzung kommt den Freizeiteinrichtungen gesteigerte Bedeutung zu. Mit der Arbeitszeitverkürzung ist notwendigerweise eine Steigerung der Leistung und des Arbeitstempos verbunden. Den arbeitenden Menschen müssen daher in größerem Umfang als bisher Erholungs- und Ruheplätze zur Verfügung gestellt werden. Einige Zahlenangaben des Wiener Stadtgartenamtes geben nähere Aufschlüsse darüber, in welcher Weise die Stadtverwaltung den Erholungsbedürfnissen der Wiener Rechnung trägt:

Wien verfügte nach dem Stand vom 31. Dezember 1963 über 15,789.267 m<sup>2</sup> Grünflächen. Weiters standen den Wiener sieben Bundesgärten mit einer Gesamtfläche von 3,000.000 m<sup>2</sup>, der Lainzer Tiergarten mit rund 24,000.000 m<sup>2</sup>, der Wienerwald mit rund 23,000.000 m<sup>2</sup> und der Prater mit rund 5,000.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung.

Im Jahre 1963 wurden 25 neue Gartenanlagen und Grünflächen im Ausmaße von 247.310 m<sup>2</sup> hergestellt und vier öffentliche Gartenanlagen und Grünflächen im Ausmaß von 16.350 m<sup>2</sup> umgestaltet und verbessert. Zwölf Kleinkinderspielplätze mit Spielgeräten wurden in verschiedenen Gartenanlagen und Wohnhausgärten errichtet; rund 17.000 m<sup>2</sup> Weg- und Platzflächen wurden befestigt oder staubfrei gemacht und 42 Wohnhausgärten mit einer Fläche von 234.680 m<sup>2</sup> neu hergestellt; sechs Wohnhausgärten im Ausmaß von 15.240 m<sup>2</sup> umgestaltet oder verbessert. Die Pflege der Gärten erforderte einen Gesamtaufwand sowohl für die Neugestaltung von Grünflächen als auch die Ausgestaltung der Parkanlagen einschließlich des Personalaufwandes von rund 171 Millionen Schilling.

Die Verbesserungsarbeiten im Wasserpark im 21. Bezirk wurden weitergeführt; die gärtnerische Ausgestaltung der Donaukanalufer im Raume des 3. Bezirkes sowie die Umgestaltung des Schweizer Gartens fortgesetzt. Weiters wurde eine Gartenanlage am Eisenstadtplatz im 10. Bezirk hergestellt. Auch in der Laxenburgerstraße, ebenfalls im 10. Bezirk, wurde an der Errichtung von Grünanlagen weitergearbeitet. Die Arbeiten zur Errichtung des Volksparkes Laaer Berg im 10. Bezirk wurden fortgesetzt, ebenso die gärtnerischen Arbeiten an den Ufern der Alten Donau.

Mit dem Bau von zwei neuen Sportanlagen für die Jugend im 10. Bezirk, Nothnagelplatz, und im 19. Bezirk, in der Krottenbachstraße, wurde begonnen. Für Erholungswaldanlagen und



Ausgestaltung der Donaukanalufer



Gelände der Wiener Internationalen Gartenschau 1964 mit Donauturm

Wohlfahrtsaufforstungen wurden 1963 größere finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt. Dadurch war es möglich, die Aufforstung auf der Kuppe des Laaer Berges im 10. Wiener Gemeindebezirk um 3,45 Hektar zu erweitern. Auf dieser Fläche wurden 40.455 Forstpflanzen versetzt. Nach Abschluß der Aufforstungsarbeiten wird hier eine zusammenhängende Waldfläche (vom sogenannten Laaer Wäldchen oder „Böhmischen Prater“) bis auf die Kuppe des Laaer Berges den Wienern ein willkommenes Erholungsgebiet bieten. Insbesondere müssen auch die gärtnerischen und baulichen Arbeiten anlässlich der Wiener Internationalen Gartenschau im 100 Hektar großen Donaupark am linken Donauufer zwischen Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke, dem Gelände der WIG 64, erwähnt werden.

Der Donaupark und die Wiener Internationale Gartenschau (WIG 64) werden in der nächsten Bauchronik eine eingehende Darstellung erfahren, da zu diesem Zeitpunkt auch schon die näheren Ergebnisse vorliegen werden.

Im Berichtsjahr konnte das neu errichtete Ausflugsrestaurant „Bellevue“ im 19. Bezirk vom

Pächter in Betrieb genommen werden und es erfreut sich bei den Wienern steigender Beliebtheit. Überdies stehen den erholungsbedürftigen Wienern das Haus der Begegnung und die Volksheime sowie die städtischen Badeanstalten an Freizeiteinrichtungen zur Verfügung. Von den Bädern, die zur Hebung der Volksgesundheit beitragen, sind insbesondere die 11 Sommerschwimmbäder und die 32 Kinderfreibäder bemerkenswert.

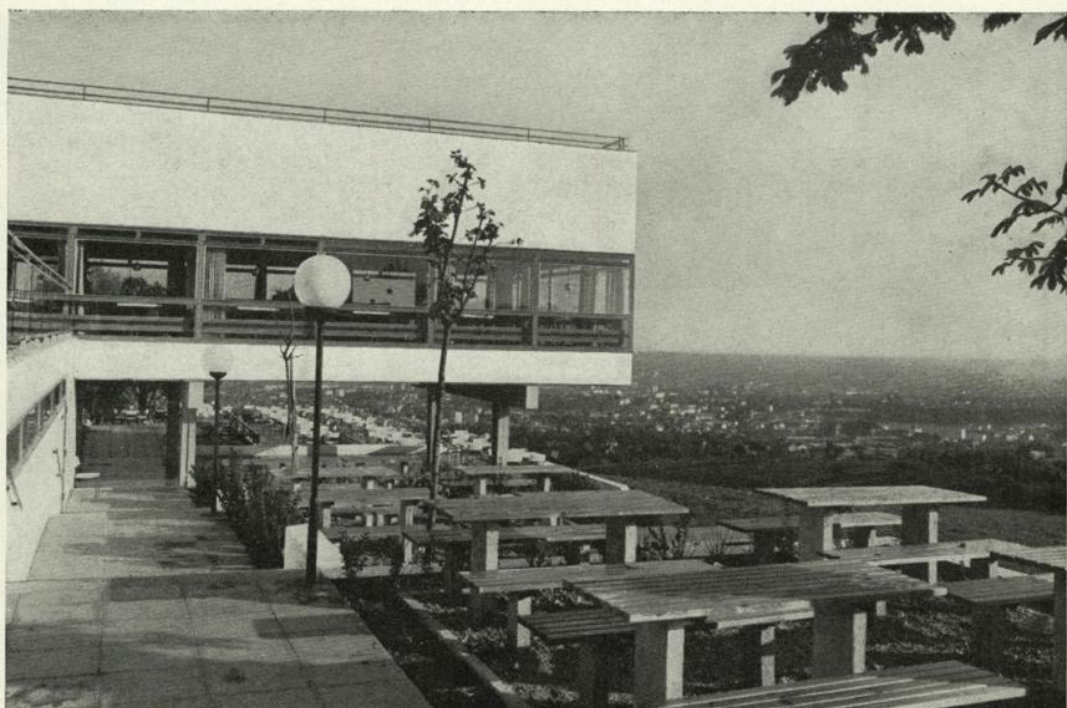
Im Jahre 1963 wurde am Zubau einer Kleinsauna im Liesinger Bad sowie an der Errichtung einer Halle über dem Schwimmbecken des Theresienbades gearbeitet. Der Rohbau des neuen Floridsdorfer Warmbades wurde fertiggestellt und die Planung für das neue Stadthallebad weitergeführt.

Im Rahmen des Volksheimprogrammes wurden die Bauarbeiten für die Volksheime 21., Siemensstraße, 22., Schüttaustraße, sowie für das Jugendheim, 5., Matzleinsdorfer Platz, vorangetrieben.

Auch die Arbeiten für das Volksheim 16., Ottakringer Straße, waren voll im Gange. Beim Neubau des inzwischen eröffneten Planetariums im Wiener Prater konnte noch 1963 mit der Inneneinrichtung begonnen werden.



Volkspark Laaer Berg im 10. Bezirk



Ausflugsrestaurant „Bellevue“



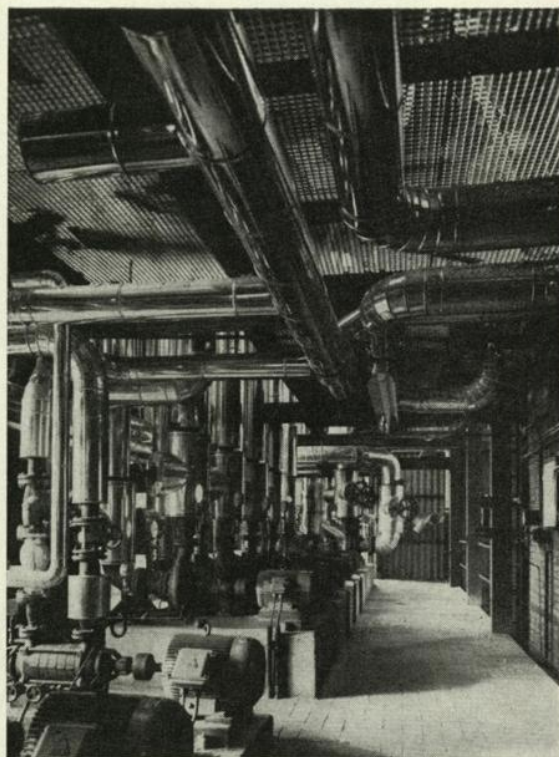
Das neue Wiener Planetarium und Pratermuseum

## Öffentliche Einrichtungen

Von den Bauarbeiten an den öffentlichen Einrichtungen der Wiener Stadtverwaltung sind in erster Linie die Anstrengung zur Sicherstellung der Wasserversorgung Wiens zu vermerken. Die Vorarbeiten für die 3. Wiener Wasserleitung wurden mit ganzer Kraft weitergeführt. Zu diesem Zweck wurden Großpumpversuche in Moosbrunn und bei Ebreichsdorf durchgeführt. Die Arbeiten für das neue Grundwasserwerk Lobau wurden abgeschlossen.

Das städtische Rohrnetz wurde im Jahre 1963 zur Versorgung von Wohnhausneubauten um 9,7 km und aus betrieblichen Gründen um 1,7 km ausgebaut. Im Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten wurden im Stadtrohrnetz Rohrauswechslungen und -verlegungen von insgesamt 19,6 km Länge vorgenommen. Darüber hinaus wurden rund 16.000 Schadenstellen im Rohrnetz entdeckt und behoben.

Ein weiterer Aufgabenbereich ist der Neubau oder Umbau der Spitäler. Hierbei konnte die Arbeitsgemeinschaft für den Neubau des Wiener Allgemeinen Krankenhauses einen weiteren sichtbaren Fortschritt erzielen. Die Grundsatzplanung für das Neubauprojekt konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden.



Maschinenraum des Fernheizwerkes Kagran

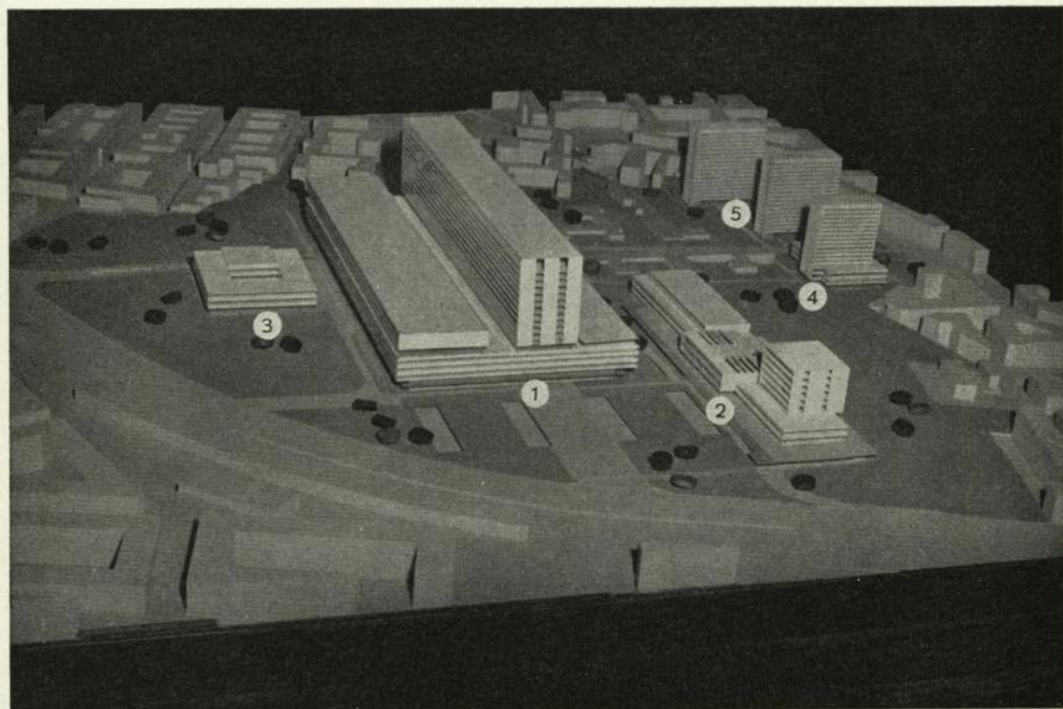


Rohrverlegung für das Grundwasserwerk Lobau

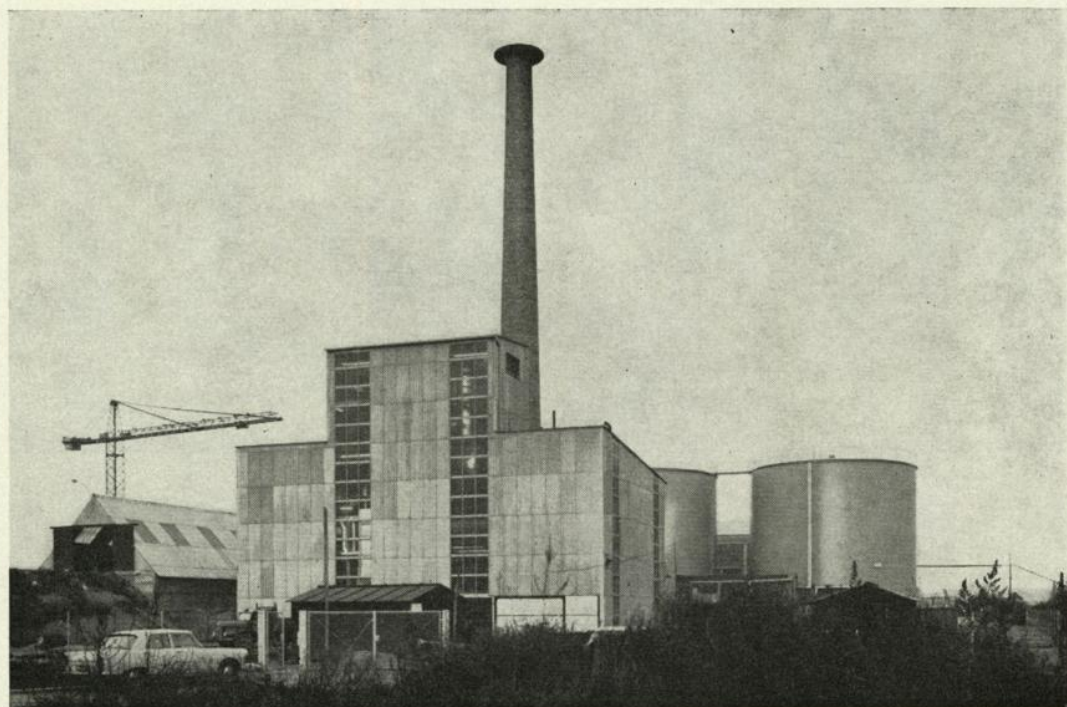
Die Krankenanstalt Rudolfstiftung wird auf Grund des prinzipiellen Beschlusses des Gemeinderates neu zu errichten sein und die dafür notwendigen Planungsarbeiten wurden 1963 intensiv fortgeführt. Im Rahmen der Errichtung öffentlicher Nutzbauten ist auch der Umbau des Hannover Marktes und die Planung eines Marktes im 10. Bezirk, Nothnagelplatz, sowie das Projekt für den Neubau einer Zentralwägerei im 14. Bezirk, Steinbruchstraße, zu berichten. Eine neue Feuerwache konnte im Sommer 1963 in Stadlau ihrer Bestimmung übergeben werden. Mit dem Neubau der Hauptfeuerwache Leopoldstadt im 2. Bezirk wurde begonnen.

Auch zum Ausbau und zur Erhaltung des Kanalnetzes wurden umfangreiche Arbeiten geleistet. Die Gesamtbauleistung 1963 betrug bei Kanalneubauten rund 19,8 km und bei den Umbauten 2,2 km. Dazu kamen größere Instandsetzungsarbeiten in einer Gesamtlänge von 2,8 km. Die Länge der Hauskanäle im Stadtgebiet von Wien betrug demnach 2620 km.

Ferner wurden 1963 zwei Fernheizwerke für großstädtische Wohnhausanlagen in Betrieb genommen. Das Fernheizwerk Neu Kagran wird im



Modellfoto des neuen Allgemeinen Krankenhauses (1. Hauptgebäude mit Großteil der Kliniken, 2. Psychiatrie und Kinderklinik, 3. Institut für Pathologische Anatomie, 4. Schulen mit Internat, 5. Personalwohnungen)



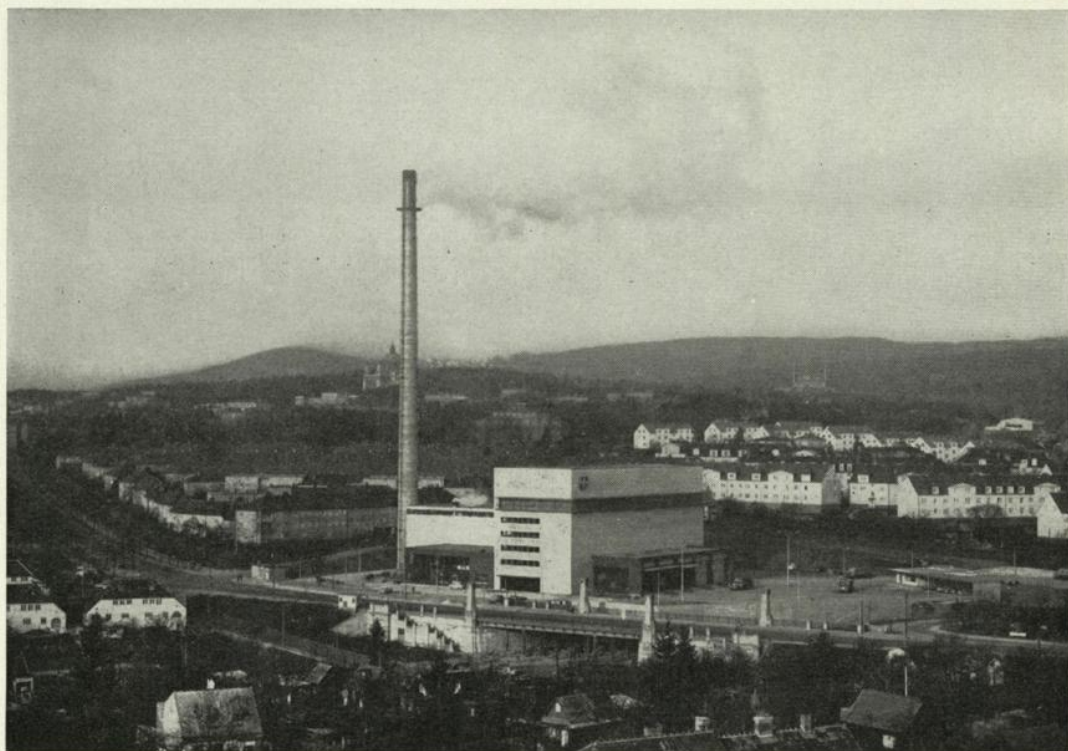
Fernheizwerk Kagran zur Wärmeversorgung der Montagebauwohnungen

Endausbau eine Leistung von 300 Millionen Kilokalorien pro Stunde besitzen. Es hat die Aufgabe, die in Kagran in Fertigbauweise entstehende Wohnsiedlung mit Wärme zu versorgen. Am 12. November 1963 erfolgte die Inbetriebnahme des Fernheizwerkes der Wohnsiedlung Altmannsdorf. Die Müllverbrennungsanlage I am Flötzersteig, die am 13. Mai 1963 ihrer Bestimmung übergeben wurde, wird nunmehr das Wilhelminenspital und das Psychiatrische Krankenhaus sowie die Lungenheilstätte Baumgartner Höhe weitgehend mit Wärme versorgen.

Zum Schluß wollen wir einen Ausblick auf die Budgetansätze für die Bauarbeiten des Jahres 1964 geben. Der Voranschlag 1964 sieht demnach Aus-

gaben im Baugewerbe und in den Baunebengewerben in der Höhe von rund 2,7 Milliarden Schilling vor, was 35,8 Prozent des Budgetrahmens ausmacht. Die Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr beträgt etwa 187 Millionen Schilling.

Zusammenfassend sei darauf hingewiesen, daß dieser erste Teil einer Bauchronik, die ab nun laufend fortgesetzt werden wird, keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, was allein durch die Vielfalt der Bautätigkeit der Wiener Stadtverwaltung bedingt ist. Die Bauchronik wird im kommenden Jahr ihre Fortsetzung an gleicher Stelle finden und soll der breiten Öffentlichkeit die baulichen Ereignisse des abgelaufenen Jahres näherbringen.



I. Müllverbrennungsanlage, Wien 16, Flötzersteig

## LUDWIG ITTERHEIM

**ERZEUGUNGSPROGRAMM:** LICHTPAUSEN, PLANDRUCKE, PHOTOKOPIEN, REPRODUKTIONEN

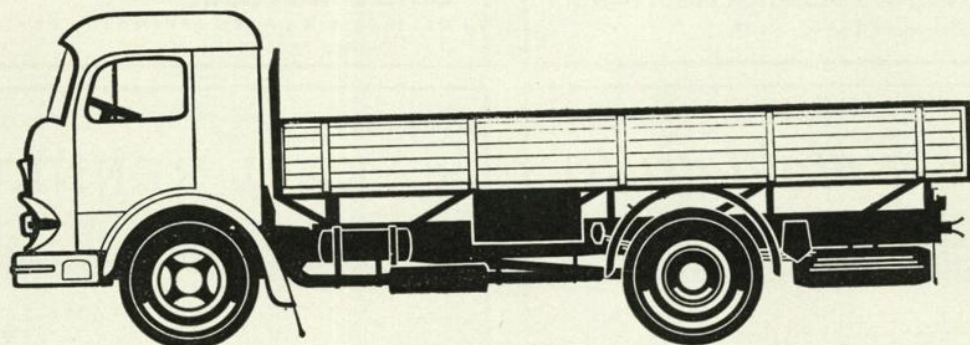
**LIEFERPROGRAMM:** LICHTPAUSMASCHINEN, PHOTOKOPIERGERÄTE, REPROKAMERAS, MIKROGERÄTE, TECHN. ZEICHEN- UND BÜROBEDARF

VII., NEUBAUGASSE 64 u. 70, TEL.: 93 32 61/62, 93 44 41.





**SAURER-Frontlenker**, 150 bis 200 PS, bis 19 Tonnen Gesamtgewicht,  
Fernlaster — Kipper — Sattelschlepper — Spezialfahrzeuge, auch mit  
Allradantrieb als Zwei- und Dreiachser.



**ÖSTERREICHISCHE SAURER-WERKE AG**

CONSTRUCTIONS METALLIQUES

**FILLOD**

PARIS 8

GENERALVERTRETUNG

**DIPL.-ING. KARL KARGL**

TELEFON 342277

WIEN 9, GUSSENBAUER GASSE 1



SCHULGEBÄUDE MIT 2 KLASSEN IN STAHLBLECHKONSTRUKTION  
MONTAGEDAUER: 3—4 WOCHEN

Fu 1

Asphaltunternehmung  
**Raimund Guckler**

Straßenbau, Asphaltierungen,  
Isolierungen, Schwarzdeckungen

Kontrahent der Gemeinde Wien

**Wien X,**  
**Ludwig v. Höhnel-Gasse 11—15**  
Telefon 64 12 76, 64 12 77

Fu 62/79

**Holzstöckelpflaster**

**BEWÄHRTER BODENBELAG**

für alle Arten von Werkstätten, Hallen,  
Höfen, Einfahrten, Stallungen u. a. m.,  
schützt gegen Kälte und Erschütterungen,  
ist staubfrei, gleitsicher und wirtschaftlich  
durch lange Haltbarkeit

**Kaltasphalt „Gerassol“** für Neubau und  
Erhaltung von Straßen, Wegen und Gehsteigen  
**GUIDO RÜTGERS**  
**WIEN IX, LIECHTENSTEINSTRASSE 20**  
Telefon 34 26 20△

Fu 51/79

*Georg Mahlmeister*

BAU- UND MÖBELTISHLEREI  
FUSSBODENSCHLEIFEN

**WIEN XX, ENGERTHSTRASSE NR. 136**  
Tel. 35 74 76

Fu 9/79

**KARL RENNER**

MALEREI, ANSTRICH, LACKIERUNG

**Wien XII, Rotenmühlgasse 59**  
Telefon 54 87 96

Fu 101/79

**BAU- UND  
MÖBELTISHLEREI**

**F. KRAMAR**

**WIEN XXII, MOISSIGASSE 9 / 55 63 83**

Ausführung von  
**INNENRAUM-  
GESTALTUNG**

Hotel, Gaststätten, Bau-  
tischlerarbeiten, Büro-  
Einzelmöbel, Fenster u.  
Türen, Fußböden

Fu 7/79

**Dipl.-Ing.**

**A. Winkler & Co.**

Baugesellschaft m. b. H.

**Wien IV, Wiedner Hauptstraße 52**  
Telefon 57 74 63 u. 57 74 64

D 17/79

*Fortschritt*

**ERNST MILLER**

Wien VI, Mariahilfer Straße 93  
57 47 15 57 64 63

Registraturen  
von der Handelsregistratur  
bis zum Zentralarchiv

Organisations-Büromöbel  
Karteisysteme  
Planungsgeräte  
Buchhaltungsanlagen

Hei 3/79

**MALER- UND ANSTREICHERMEISTER**

**Anton Böhm**

Kontrahent der Gemeinde Wien

**WIEN XII, STEINBAUERGASSE 36**  
Stg. 11/10 — Telefon 83 57 3 94

Ausführung aller stilgerechten Malereien in  
Neubauten, Sälen, Kintheatern, Wohnungen,  
Stiegenhäusern von der einfachsten bis zur  
vollendeten Ausführung.

Fu 71/79

# ALPINE

GESCHWEISSTE ROHRE  
UND FITTINGS



F♂T



OESTERREICHISCH-ALPINE  
MONTANGESELLSCHAFT

ROHRVERKAUF: WIEN I, FRIEDRICHSTRASSE 4

FITTINGSVERKAUF: WIEN IV, LOTHRINGERSTRASSE 4

Fu 56/79

**Stadt-Fernheizung**

**Small**

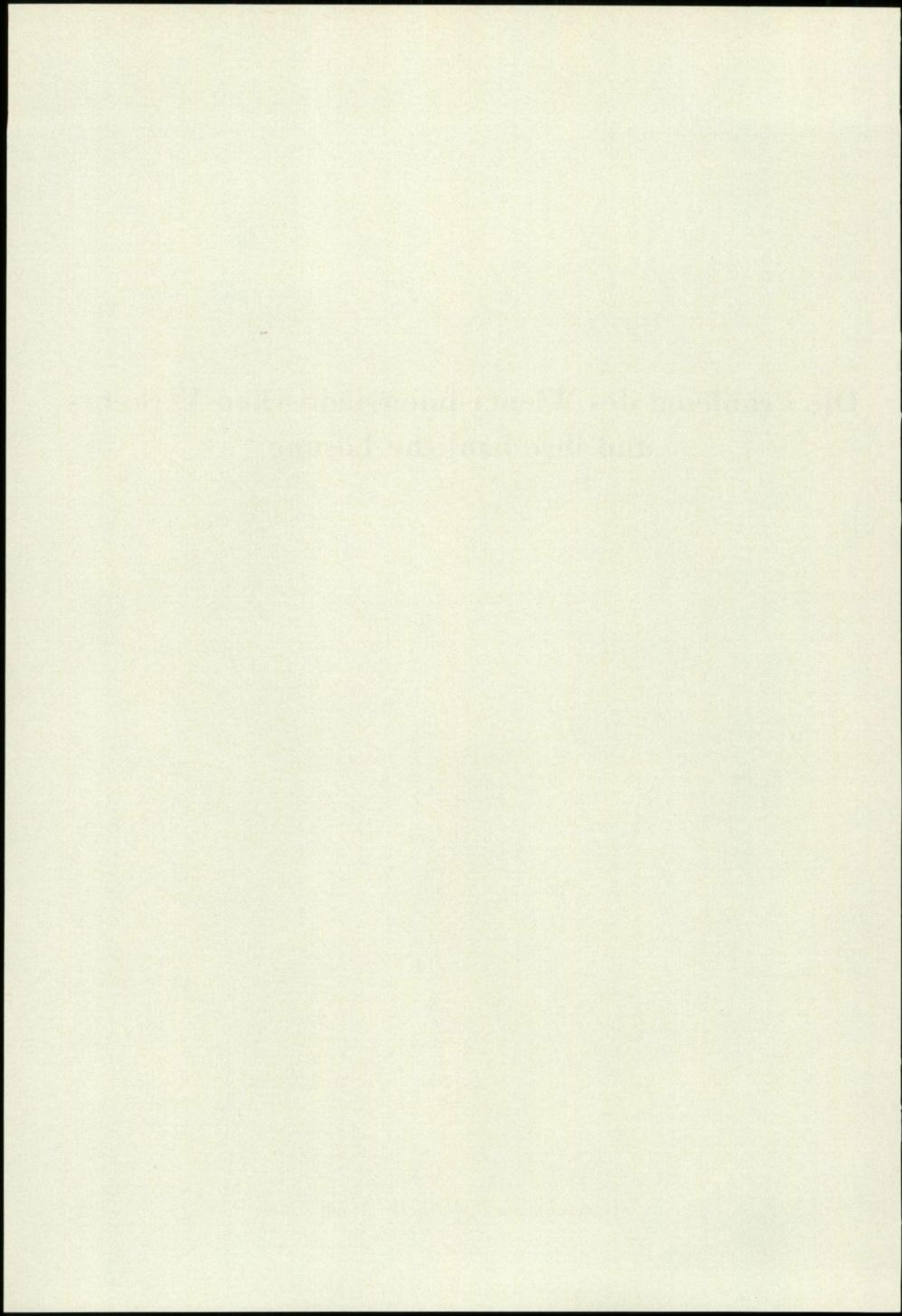
Gudrunstraße 179 Wien 10 Ruf (02 22) 64 16 06 Serie Telex (01) 2205

**Heizung ♦ Lüftung ♦ Klima ♦ Hochdrucklüftung ♦ Sanitäre Anlagen**

Fra 112/79

# **Die Probleme des Wiener innerstädtischen Verkehrs und ihre bauliche Lösung**

*Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Koller*



Die Städte der Antike und des Mittelalters sind in Ausdehnungen entstanden, die dem Fußgänger für das Erreichen seiner Ziele innerhalb der Grenzen der Stadt durchaus zumutbar waren. Das Aufkommen und die Entwicklung entsprechender Verkehrsmittel für die Bedienung in den Städten etwa vor der Jahrhundertwende hat neue Möglichkeiten geboten. Die Städte haben ihre Mauern gesprengt, sie haben nicht nur zahlreiche ehemalige Vororte in ihre Bereiche einbezogen, sie sind auch noch weit darüber hinaus zu Größen angewachsen, die heute durch die Intensivierung des Lebens zahlreiche Sorgen bereiten.

Noch um die Jahrhundertwende war in Wien eine gewisse Zuordnung der Arbeitsstätten zu den Wohnorten gegeben. Durch die Entwicklung der Wirtschaft hat vielfach der kleine gewerbliche Betrieb großen industriellen Anlagen weichen müssen, die an Standorten entstanden sind, die für sie die günstigsten Voraussetzungen in der allgemeinen Verkehrslage und für eine allfällige weitere Ausdehnung bieten. Das Mitwandern der Arbeitskräfte unter Aufgeben des bisherigen Wohnortes ist wohl in erster Linie durch die Lage am Wohnungsmarkt, vielfach aber auch durch familiäre Bindungen wie Schulbesuch, Arbeitsstätten anderer Familienmitglieder, Fürsorge für ältere Familienangehörige in näherer Umgebung usw. heute nur in den seltensten Fällen möglich. Das Paradoxon, daß jener Verkehr innerhalb der Städte der günstigste sei, der gar nicht entsteht, hat wohl seine volle Gültigkeit, seine Verwirklichung muß durch entsprechende Ordnung in der Entwicklung unserer Städte angestrebt werden, der dafür benötigte Zeitraum beträgt aber auch bei nur teilweisem Wirksamwerden viele Jahrzehnte.

Die Grenzen der Bundeshauptstadt Wien liegen von ihrer Mitte etwa 8,5 bis 17 km entfernt, das Gebiet der Stadt umfaßt 414 km<sup>2</sup>. Von den etwa 1,630.000 Einwohnern sind rund 780.000 beruflich unselbständig tätig, hievon gehen nur etwa 15.000 ihrem Beruf außerhalb von Wien nach. Umgekehrt haben fast 52.000 Menschen aus Wohnorten in der Umgebung der Stadt in Wien ihre Arbeitsstätten. Zählt man zu den unselbständig Beschäftigten noch die selbständig Berufstätigen und jene Schulkinder hinzu, die ihre Schule nicht zu Fuß erreichen können, so wird die Zahl von einer Million Menschen überschritten, die in einem kurzen Zeitraum, insbesondere am Morgen, die Straßen der Stadt und die Brennpunkte des Verkehrs in ihren Innenbezirken fast überquellen lassen.

Von den in Wien unselbständig Berufstätigen erreichen etwa 25 Prozent zu Fuß ihre Arbeits-

stätten, 15 Prozent benutzen eigene Kraftfahrzeuge und etwa 60 Prozent müssen durch die öffentlichen Verkehrsmittel Stadtbahn, Schnellbahn, Straßenbahn und Autobus an ihr Ziel gebracht werden.

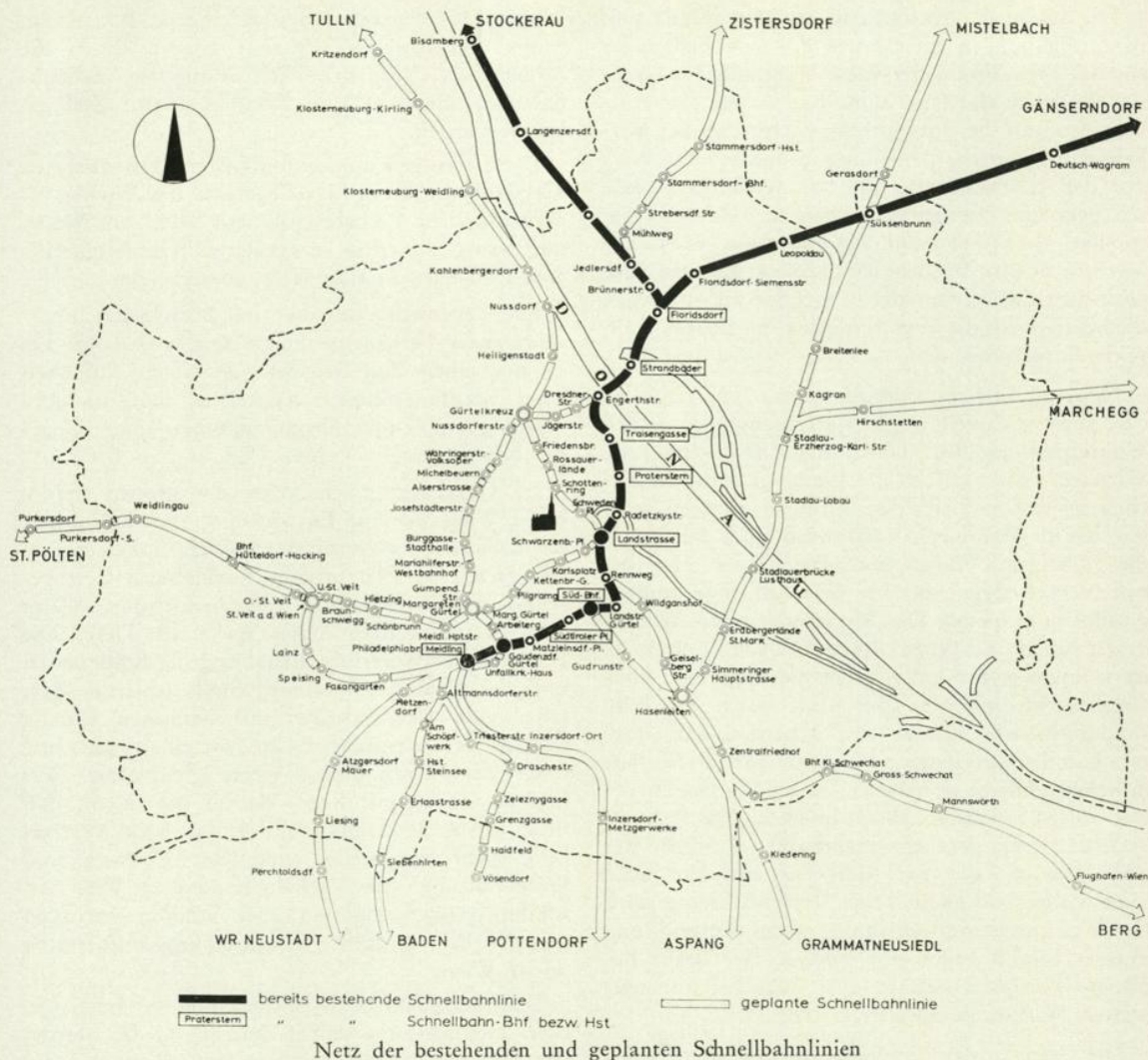
Diese wenigen markanten Ziffern kennzeichnen die Größenordnung der Probleme des Wiener innerstädtischen Verkehrs, die sich jedoch im Wesen nur wenig von den aufgezeigten Schwierigkeiten der Großstädte in aller Welt unterscheiden.

Die Gegenwartsaufgaben zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme sind gewaltige. Da sie nur einen Teil der mannigfaltigen Aufgaben einer Stadtverwaltung darstellen, muß an ihre Planung und Durchführung mit besonderer Sorgfalt herangegangen werden.

Im Gegensatz zu mancher der großen Städte blickt Wien auf eine Entwicklung zurück, die ihre Kennzeichen der Stadt durch viele Jahrhunderte aufgeprägt hat. In unserer raschlebigen Zeit gewinnt die Einschätzung aller historischen Werte und Gegebenheiten immer mehr an Tiefe. Die Pflege dieser Werte, die Erhaltung der Schönheiten und des Charakters unserer Stadt schließen von vornherein Möglichkeiten zur baulichen Lösung unserer Verkehrsprobleme aus, die einer rücksichtslosen Zerstörung dieser Werte gleichkäme. Wir können jedoch mit Recht darauf hinweisen, daß diese weise Beschränkung auf das noch Vertretbare nicht nur Leitgedanke der Planung und Durchführung von Verkehrsbauten in Wien ist, sondern Allgemeingut in jenen Städten geworden ist, für die ähnliche Voraussetzungen zutreffen wie in Wien.

Dem Fernziel für die Entwicklung unserer Stadt, einer möglichst sinnvollen Zuordnung der Stätten des Wohnens zu den Stätten der Arbeit und der Erholung, haben sich die Gegenwartsaufgaben planmäßig einzuordnen. Sie müssen auch weitgehend dem Drang der Bewohner der Großstadt nach Ruhe und Schutz vor unnötigen Belästigungen durch Lärm und Abgase entgegenkommen.

Die Aufgaben der Verkehrsplaner für Wien haben sich zu befassen mit den Problemen des Massenverkehrs und des Individualverkehrs, wobei unter dem letzteren nicht nur der Verkehr mit Personenkraftwagen, sondern der gesamte Straßenverkehr des Wirtschaftslebens in unserer Stadt zu verstehen ist. Der Verkehr ist lebensnotwendiger Blutkreislauf der Städte. Ist er nicht in der Lage, die Menschen in angemessener Zeit zu ihren Arbeitsstätten oder zu den Stätten der Erholung, die Kinder zu den Schulen, die Kunden in die Geschäftsstraßen und auch wieder in ihre Wohn-



bereiche zurückzubringen, so muß das ganze Leben der Stadt schwerstens darunter leiden. Der Wettlauf zwischen Straßenbau und dem Bau von Kraftfahrzeugen ist noch in keiner Stadt der Welt gewonnen worden. Einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im Ausmaß des Fünffzigfachen innerhalb der vergangenen fünf Jahrzehnte in den Städten Europas steht nur eine Vergrößerung der Verkehrsflächen auf das Zweifache gegenüber.

Dieser Wettlauf zu beginnen ist sinnlos. Es gilt vielmehr Verkehrsbauten in einer solchen Art durchzuführen, wie sie der historisch gewachsenen Gestalt und Struktur unserer Stadt entsprechen und sinnvoll eine Grenze zu ziehen zwischen den Aufgaben, die der Massenverkehr zu bewältigen hat und auch bewältigen kann, sowie jenen, die

dem Individualverkehr allein durch die nur ihm gegebenen Möglichkeiten vorbehalten bleiben müssen.

Mit zunehmender Motorisierung wird der Personenkraftwagen nicht mehr für alle Verkehrsbeziehungen das ideale Verkehrsmittel sein, insbesondere nicht im Berufsverkehr zu den Innenbezirken unserer Stadt. Hier kann und muß das Schwergewicht auf dem Ausbau unserer Massentransportmittel liegen, wobei als Grundbedingung gelten muß, daß der tägliche Zeitbedarf für den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort im Durchschnitt nicht größer als etwa eine Stunde sein sollte.

Dieser Bedingung kann aber nur entsprochen werden, wenn die Massentransportmittel weitge-



hend unabhängig von dem allgemeinen Verkehr, d. h. entweder ober- oder unterhalb der Straßen oder auf eigenem Fahrbereich im Straßenraum geführt werden. Nur dann ist ein ungestörter, fahrlangerechter Ablauf des Massenverkehrs zu erreichen, der wiederum das angestrebte Minimum an Reisezeit garantiert.

Den oben genannten Anforderungen entsprechen in Wien sowohl die beiden Linien der Stadtbahn als auch die Schnellbahnlinie der Bundesbahnen zwischen Meidling und Floridsdorf. Während die Schnellbahn des Jahres 1962 nach den modernsten Erkenntnissen ausgebaut wurde und ihr durch die Weiterführung in einen größeren Einzugsbereich über die Grenzen der Stadt Wien hinaus nach Niederösterreich weitere Möglichkeiten der Verkehrsbedienung im Umland der Großstadt erwachsen, sind diese günstigen Voraussetzungen für die Wiener elektrische Stadtbahn, die fast auf vier Jahrzehnte ihres Betriebes zurückblicken kann, nicht in gleicher Weise gegeben.

Die Elektrifizierung der Stadtbahn nach längerer Betriebseinstellung seit dem ersten Weltkrieg und ihre Wiederinbetriebnahme durch die Gemeinde Wien im Jahre 1924 war eine entscheidende Tat. Die Stadtbahn hat durch vier Jahrzehnte ihre Bewährungsprobe bestanden. Auf einer gesamten Streckenlänge von etwa 27 km befördert sie jährlich rund 90 Millionen Fahrgäste, das sind fast 20 Prozent der gesamten Beförderungsleistung der Wiener Verkehrsbetriebe. Selbst dann, wenn alle anderen Massenverkehrsmittel wie Straßenbahn und Autobus z. B. bei katastrophalen Schneefällen, Glatteis usw. ihren Betrieb vorübergehend einstellen mußten, konnte die Stadtbahn ihre Fahrgäste ohne wesentliche Störungen an ihr Reiseziel bringen. Während die Führung der Wiental- und Donaukanallinie zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt — den bedeutenden Einzugsgebieten im Westen und Norden von Wien — mit günstigen Haltestellen an den wichtigen Geschäftsbereichen des 6., 1. und 9. Bezirkes als äußerst günstig anzusehen ist, fehlen heute noch für die Gürtellinie die gleichen günstigen Voraussetzungen. Diese können erst geschaffen werden durch die Verlängerung der Gürtellinie im Norden von Wien ab Haltestelle Nußdorfer Straße über den Donaukanal durch den 20. Bezirk und weiter über die Donau nach Floridsdorf einerseits und ab Haltestelle Gumpendorfer Straße über den Margaretengürtel zum neuen Bahnhof Meidling—Philadelphiabrücke und allenfalls weiter nach dem Süden. Im Generalverkehrsplan der Stadt Wien ist dieser Ausbau der Gürtellinie im Norden und Süden von Wien vor-

gesehen, er wird die zahlreichen Arbeits- und Wohnstätten der großen Stadterweiterungsgebiete in Floridsdorf und im Raum von Liesing und Inzersdorf auf kürzestem Weg verbinden. Hand in Hand mit der Verlängerung der Gürtellinie wird auch eine bessere Zuordnung der radialen Straßenbahnlinien, die den Zubringerdienst zu den Stadtbahnhaltestellen zu erfüllen haben, erfolgen.

Außer der Erweiterung des Stadtbahnnetzes ist aber auch die Aktivierung vorhandener Gleisanlagen der ÖBB im Gebiet der Stadt Wien für die weitere Ausdehnung des Schnellbahnbetriebes von großer Bedeutung. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Intensivierung des Personenverkehrs auf der Ostbahn zwischen Ostbahnhof und Stadlau. Der Raum Kagran—Stadlau, der einen der Schwerpunkte nicht nur für eine rege Wohnbautätigkeit, sondern auch für die Schaffung zahlreicher Arbeitsstätten darstellt, bedarf einer leistungsfähigen Schnellbahnlinie, die durch günstig gelegene Haltestellen zwischen Ostbahnhof oder Bahnhof Landstraße und Donaustrom auch für die angrenzenden Bezirke Landstraße und Simmering von großer Bedeutung ist.

Wichtig und ohne große bauliche Schwierigkeiten durchführbar erscheint auch ein dichter Personenverkehr zwischen der Westbahn ab Hütteldorf über die Verbindungsbahn durch Hietzing, Lainz und Hetzendorf nach Meidling und allenfalls weiter über die Schnellbahnlinie nach Floridsdorf.

Aus der historischen Entwicklung wohl durchaus verständlich, ist dennoch heute das Nebeneinander zweier verschiedener Betriebssysteme auf Stadtbahn und Schnellbahn für eine sinnvolle Weiterentwicklung dieses Verkehrsnetzes ein gewisses Hemmnis und könnte die Ermöglichung eines einheitlichen Systemes insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wien und ihrem Umland noch weitere Erleichterungen für die Fahrgäste mit sich bringen. Dieses Problem läßt sich aber zum Unterschied von dem bereits glücklich gelösten gemeinsamen Tarifsystem zwischen den Wiener Verkehrsbetrieben und den ÖBB nur nach Überwindung größerer technischer Schwierigkeiten lösen. Es darf aber nicht aus den Augen verloren werden.

Das vorhin beschriebene Netz der Stadt- und Schnellbahnlinien bedarf einer guten Verknüpfung mit dem Netz der Straßenbahnen und Autobusse. Die Führung von Autobussen auf Linien, die keine zu hohe Transportleistung zu erbringen haben, stößt, abgesehen vom Problem des Fahrpersonales, auf keine besonderen Schwierigkeiten, da das Stra-



Verkehrslösung Südtiroler Platz. Hier wurde im Zuge der Gürtelschnellstraße bei der Favoritenstraße eine vierspurige Unterführung für den Individualverkehr und unterirdische Haltestellen für Straßen- und Schnellbahnen geschaffen.

ßennetz dazu die notwendigen Voraussetzungen liefert. Wichtig, ja sogar entscheidend hiebei ist aber, daß der Autobus in Straßen geführt wird, wo er nicht im allgemeinen Fahrzeugverkehr eingekleidet zu einem hilflosen Opfer der Verkehrsflut wird.

Günstiger liegen die Verhältnisse für die Straßenbahn, da ihr zum Teil auf Grund der Straßenverkehrsordnung als auch aus der ihr gegenüber geübten Vorsicht ein gewisser Vorrang im Straßenverkehr eingeräumt wird. Diese Berücksichtigung findet aber ihr Ende in jenen Gebieten der Stadt, in denen die Verkehrsdichte zu gewissen Stunden des Tages so groß ist, daß auch der Vorrang der Straßenbahn selbst bei gegebenem guten Willen der Kraftfahrer nicht mehr respektiert werden kann. Hier sinkt die Reisegeschwindigkeit in bedauerlicher Weise ab, so daß z. B. auf einer radialen Straßenbahnlinie in der Nähe der Ringstraße zu Beginn des Jahres 1961 in den späten Nachmittagsstunden eines Werktages eine Reisegeschwindigkeit von nur 7 km/h festgestellt wurde.

In solchen Bereichen kann eine Lösung des Verkehrsproblems nur mehr dadurch erreicht wer-

den, daß der Massenverkehr vollkommen unabhängig vom allgemeinen Verkehr geführt wird. Eine derartige Führung ist die alleinige Garantie dafür, daß die Massenverkehrsmittel ihre Aufgaben bewältigen können und daß nach Erreichung eines gewissen Sättigungsgrades des Kraftfahrzeugverkehrs sich die Kraftfahrer im eigenen Interesse des schnelleren und pünktlichen Massenverkehrsmittels bedienen werden.

Die sternförmige Struktur unserer Stadt gibt die Möglichkeit, in den äußeren Bezirken den Verkehr so zu lenken, daß gewisse Straßenzüge dem Straßenbahnverkehr vorbehalten bleiben, während der Individualverkehr in nahe gelegenen Parallelstraßen abgewickelt werden kann. Eine Berücksichtigung des Charakters jener Straßen, in denen sich reges Geschäftsleben entwickelt hat, durch Fernhalten des Durchgangsverkehrs der Kraftfahrzeuge, ist hiebei ohne weiteres möglich. Je mehr sich die Einfallstraßen aber dem Zentrum der Stadt nähern, desto weniger solcher Parallelstraßen gibt es. Hier wird die Straßenbahn den allgemeinen Straßenraum verlassen und unter die Erde tauchen müssen, da mit Rücksicht auf das



Baustelle am Schottentor



Zu ebener Erd' und im ersten Stock: Innenaufnahme des neuen Straßenbahn-  
umsteigebahnhofes am Schottentor, dem eine Tiefgarage angeschlossen ist.



Das Verkehrsbauwerk Schottentor aus der Vogelperspektive

Stadtbild sowie die Lärmbelastigung eine Führung in Hoehlage über den Straßen insbesondere in den Innenbezirken nicht möglich ist.

Die notwendige und sinnvolle Ergänzung unseres Stadt- und Schnellbahnnetzes, das dem Untergrund- oder Hochbahnnetz anderer Städte gleichzuhalten ist, stellt daher ein Straßenbahnnetz dar, dessen leistungsfähigste Linien im Bereich der Innenbezirke unserer Stadt unter die Erde verlegt werden. Wien geht mit diesen Überlegungen vollkommen konform mit den Planungen zahlreicher anderer Städte in Europa, die an Größe und Ausdehnung unserer Stadt gleichkommen.

Wien ist jedoch über das Stadium der Planung von Unterpflasterstraßenbahnen bereits hinausgekommen. Schon im Jahre 1959 wurde das erste große Verkehrsbauwerk in Betrieb genommen, bei dem die Straßenbahn im Bereich des Südtiroler Platzes unter die Erde verlegt wurde. Mitbestimmend bei der bereits 1955 begonnenen Planung dieses Bauvorhabens war, an diesem bedeutenden

Verkehrskreuz im Süden der Stadt einen reibungslos funktionierenden Umsteigebahnhof zwischen der unterirdischen Schnellbahn und der nun ebenfalls unter dem Straßenniveau geführten Straßenbahnlinie am Gürtel einerseits und den an der Straßenoberfläche verbleibenden radialen Straßenbahnlinien sowie zahlreichen Autobuslinien in das Umland der Stadt andererseits zu schaffen.

Drei Jahre später, im Herbst 1962, konnte bereits eine zweite Verkehrsanlage mit unterirdischer Führung der Straßenbahn ihrer Bestimmung übergeben werden, das große Bauwerk am Schottentor. Hier wurde ein neuer, wichtiger Umsteigebahnhof zwischen zahlreichen radialen Straßenbahnlinien und den Ringlinien, mit einer oberirdischen und einer unterirdischen Wendeschleife der Radiallinien geschaffen. Das Verkehrsbauwerk ist auch glücklich situiert zu den Autobusverbindungen in den 1. Bezirk und wurde in seiner Bedeutung noch gehoben durch die von privater Seite angegliederte Tiefgarage für etwa 500 Kraftfahrzeuge.

Während die Schaffung der beiden genannten bedeutenden Verkehrsbauwerke der Lösung örtlicher Verkehrsschwierigkeiten an besonders belasteten Knotenpunkten des Straßenverkehrs dient, bezwecken weitere Vorhaben die Trennung des öffentlichen Verkehrs vom Individualverkehr in jenen Straßenzügen, die den notwendigen Raum für beide Verkehrsarten nebeneinander nicht bieten.

Die Arbeiten zur unterirdischen Führung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Karlsplatz und Universitätsstraße in einer Länge von etwa 2 km haben bereits begonnen. Der Gemeinderat hat aber auch weiters die unterirdische Führung der Straßenbahnlinien 18 und 62 am Gürtel in einer Länge von ebenfalls ca. 2 km zwischen Eichenstraße und Südtiroler Platz beschlossen.

Damit wurden die ersten entscheidenden Schritte zur Lösung des eingangs geschilderten Problems getan, das Netz der Wiener Straßenbahnlinien so leistungsfähig auszubauen, daß es die notwendige Ergänzung des Stadt- und Schnellbahnnetzes in befriedigender Weise darstellt.

Die Zahl der Fahrgäste der Wiener Verkehrsbetriebe beträgt jährlich 475 Millionen. Die Fre-

quenz der öffentlichen Verkehrsmittel ist wohl im letzten Zehnjahreszeitraum etwas zurückgegangen, sie bleibt aber seit einigen Jahren fast konstant. Im gleichen Zehnjahreszeitraum hat die Motorisierung in Wien etwa auf das Dreifache zugenommen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge — ausgenommen die Mopeds — ist von rund 71.000 im Jahr 1951 bis zum Ende des Jahres 1962 auf 243.000 angestiegen. Von besonderer Bedeutung ist aber hierbei die Steigerung der Zahl der Personenkraftwagen, die mit 176.000 auf das Siebenfache gegenüber 1951 angestiegen ist. Zählt man eine Familie in Wien im Durchschnitt mit  $2\frac{1}{2}$  Personen, so bedeutet dies, daß Ende 1962 bereits jede vierte Familie einen Personenkraftwagen besaß.

Bemerkenswert am Zuwachs der Anzahl der Kraftfahrzeuge ist, daß sie in ihrer Art eine ganz verschiedene Entwicklung zeigen. Während die Zahl der Personenkraftwagen in stetigem, wesentlichem Steigen begriffen ist, hat die Zahl der Motorräder durch den wirtschaftlichen Aufschwung ständig abgenommen. Fast gleich geblieben bzw. nur gering angestiegen ist die Zahl der Lastkraftwagen und Autobusse, ein Beweis dafür, daß in dem wirtschaftlich bedingten Verkehr fast die



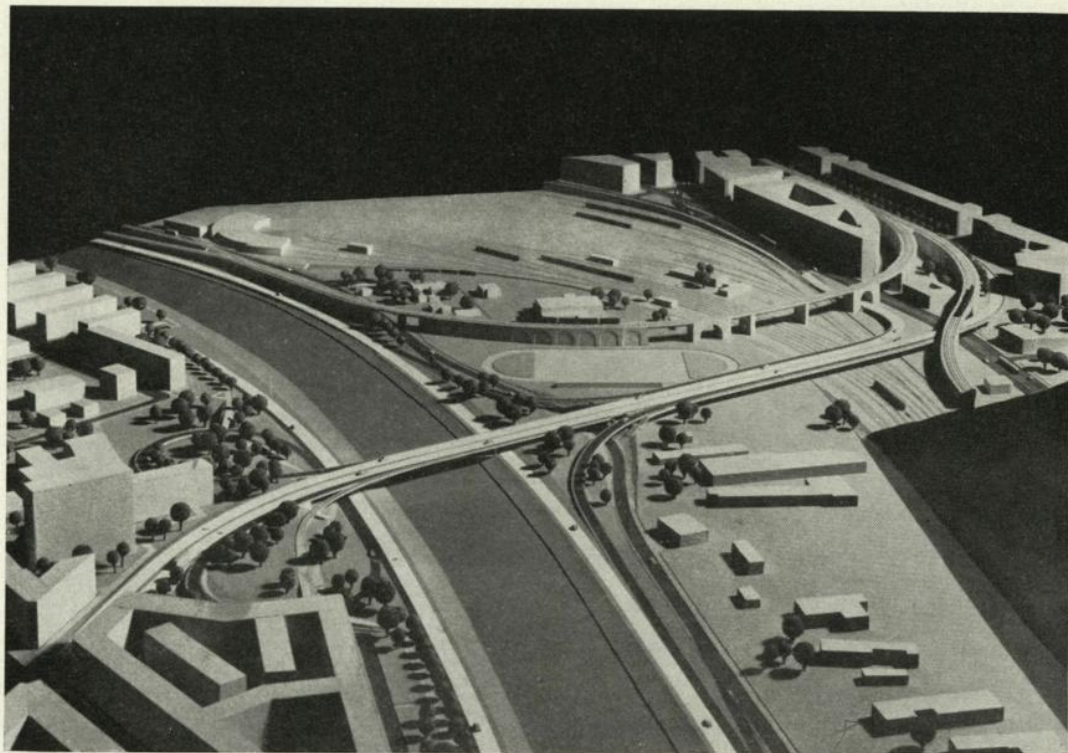
Der Umbau der Zweierlinie in der Lastenstraße

Sättigung eingetreten ist. Hier ist mit einer wesentlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht zu rechnen. Das Gegenteil trifft für die Zunahme des Personenkraftwagenverkehrs zu. Bei Anhalten der Vollbeschäftigung und der günstigen allgemeinen Wirtschaftslage ist in Wien damit zu rechnen, daß der Sättigungsgrad der Motorisierung erst dann erreicht sein wird, wenn unter Berücksichtigung der einspurigen sowie der gewerblichen Fahrzeuge etwa ein Kraftfahrzeug auf jeden Haushalt entfallen wird. Bei etwa 690.000 Haushalten in Wien müßten wir etwa im Jahr 1980 mit der gleichen Anzahl von Kraftfahrzeugen rechnen.

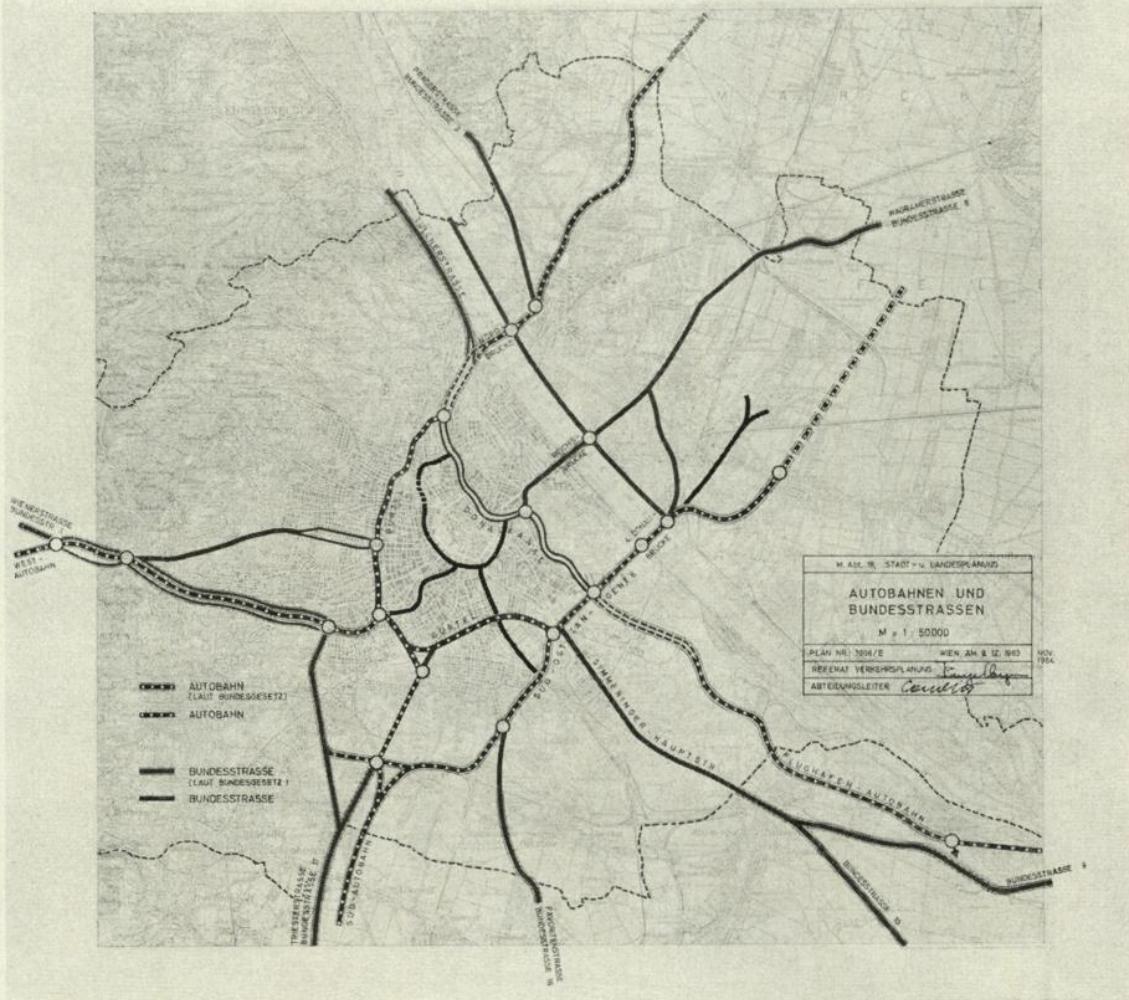
Die Beanspruchung des vorhandenen Verkehrsraumes ist eine enorme geworden, sie wird aber noch weiter ansteigen. Neben der unbedingt notwendigen Förderung des öffentlichen Verkehrs muß daher auch das Netz der Wiener Straßen den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs weitgehend angepaßt werden, da er aus dem Wirtschaftsleben der Stadt nicht wegzudenken ist. Die Stadt Wien hat nach Beseitigung der schweren Schäden, die über 4600 Bombentreffer dem städtischen Straßennetz und den unterirdischen Versorgungsleitungen zugefügt hatten, bereits ab 1949, in besonders

hohem Maß ab 1953 die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöht. Die erste Etappe dieser Maßnahmen ist gekennzeichnet durch Umbauten an Punkten besonderer Verkehrsballungen, da die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes in erster Linie von den Kreuzungen abhängig ist. Als Ergänzung dieser Etappe ist der Ausbau jener Hauptverkehrsstraßen anzusehen, in deren Bereich ständige Überlastungen durch den Verkehr festgestellt wurden. Im Jahre 1959 wurden z. B. in Wien innerhalb von 24 Stunden rund 1,230.000 Fahrten von Kraftfahrzeugen gezählt. Die größte Verkehrsdichte wurde in dem Gebiet zwischen Gürtel und Donaukanal festgestellt, während sie in den äußeren Bezirken mit der Entfernung von der Stadtmitte rasch abnimmt. Eine Entlastung der überlasteten Straßen ist nur durch die Schaffung eines Netzes übergeordneter Straßen erster Ordnung mit leistungsfähigen Querschnitten möglich, die weitgehend kreuzungsfrei und wo immer nur möglich auch anbaufrei geführt werden sollen.

Dieses Netz übergeordneter Schnellverkehrsstraßen hat nicht nur die Aufgabe, die aus dem Umland nach Wien führenden Autobahnen und Bundesstraßen miteinander zu verknüpfen, es gewinnt



Modellfoto der Gürtelbrücke mit den Donaukanalbegleitstraßen



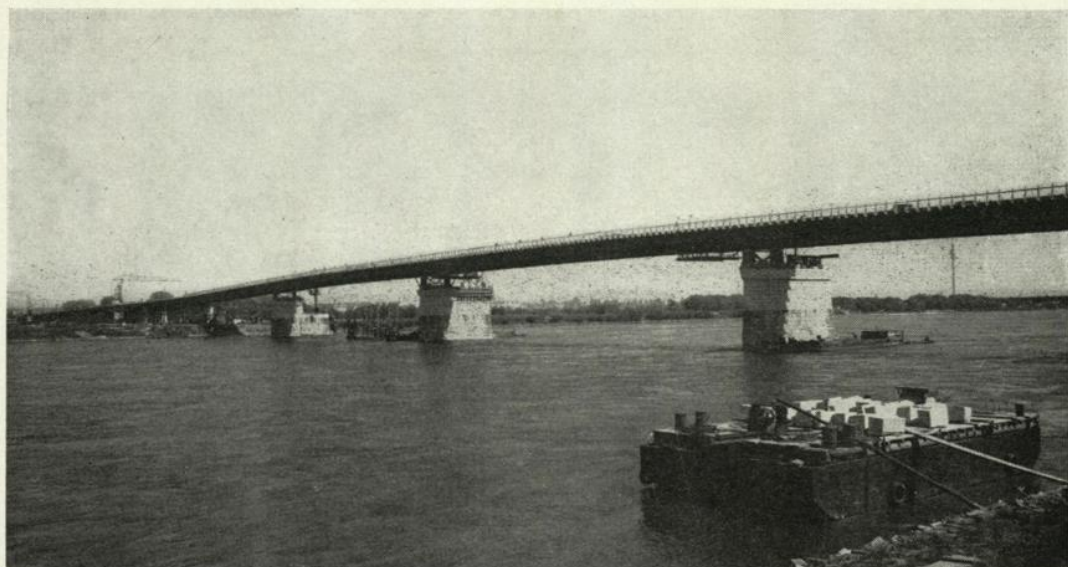
Das Netz des geplanten Stadtautobahn- und Schnellstraßensystems in Wien

für den berechtigten Wunsch der Bewohner unserer Stadt nach weitestgehendem Schutz vor Lärm und Abgasen des Verkehrs besondere Bedeutung, da es den Verkehr aus jenen dichtbevölkerten Bezirken ableitet, in denen er weder Quelle noch Ziel hat, aus denen er daher ohne jeden Nachteil ferngehalten werden kann.

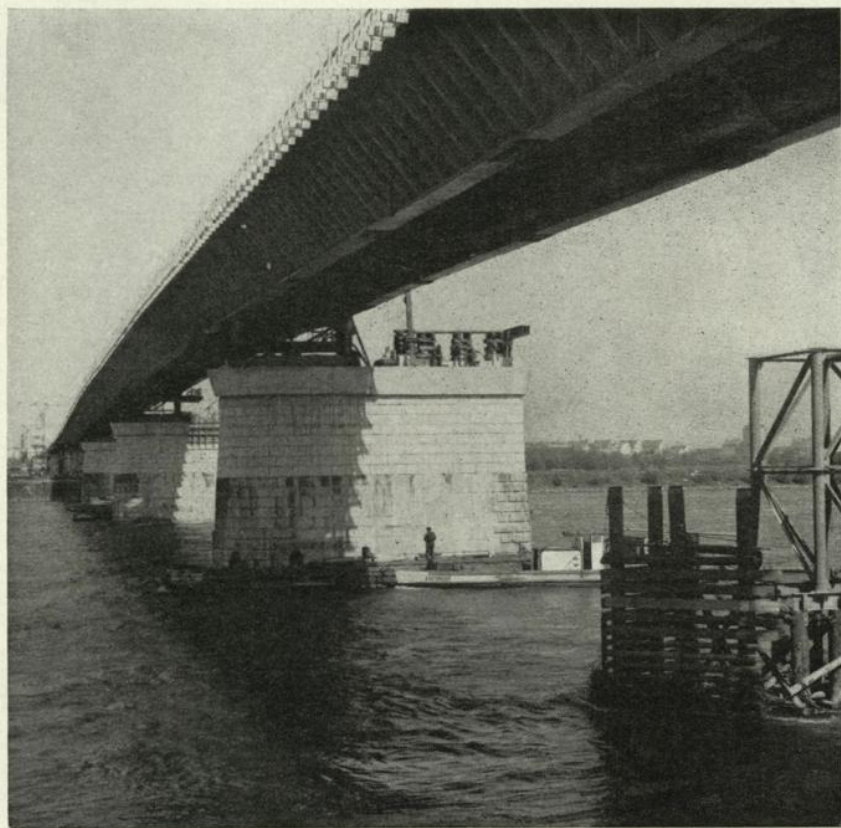
Das Straßennetz erster Ordnung umfaßt einen äußeren Ring im Zug der Gürtelstraße, die Weiterführung der Südautobahn in Form einer Südosttangente von Inzersdorf am Südhang des Laaer Berges gegen die Donau, den Ausbau eines Einbahnpaares von Schnellstraßen entlang des Donaukanals, die ihre Fortsetzung nach Norden in den Raum von Klosterneuburg und nach Südosten

durch die Flughafenautobahn finden, den leistungsfähigen Ausbau des Straßenzuges entlang der Linie 2, die Einführung der Westautobahn durch das Wiental und die Anbindung der Bezirke links der Donau durch eine dritte und vierte Straßenbrücke über die Donau zur Prager, Brünner, Wagrainer und Erzherzog Karl-Straße.

Die Verwirklichung eines so umfangreichen Bauprogrammes ist nur in einzelnen Etappen möglich. Obwohl die finanziellen Mittel für seine Durchführung ständig ansteigen, — im Jahr 1963 wurden für Straßen- und Brückenbauten in Wien fast 400 Millionen Schilling aufgewendet —, zwingen nicht nur die erreichten Grenzen der Baukapazität sondern auch die Verkehrslage zu einem schritt-



Die Nordbrücke im Bau



Pfeilersanierung bei der Nordbrücke



weisen Ausbau, da es unmöglich ist, durch weiträumige Baustellen den innerstädtischen Verkehr in großen Bereichen zu unterbinden. Die Erhaltung der wichtigsten Verkehrsverbindungen durch rechtzeitige Vorsorge für gute Verkehrsumleitungen ist mit eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung.

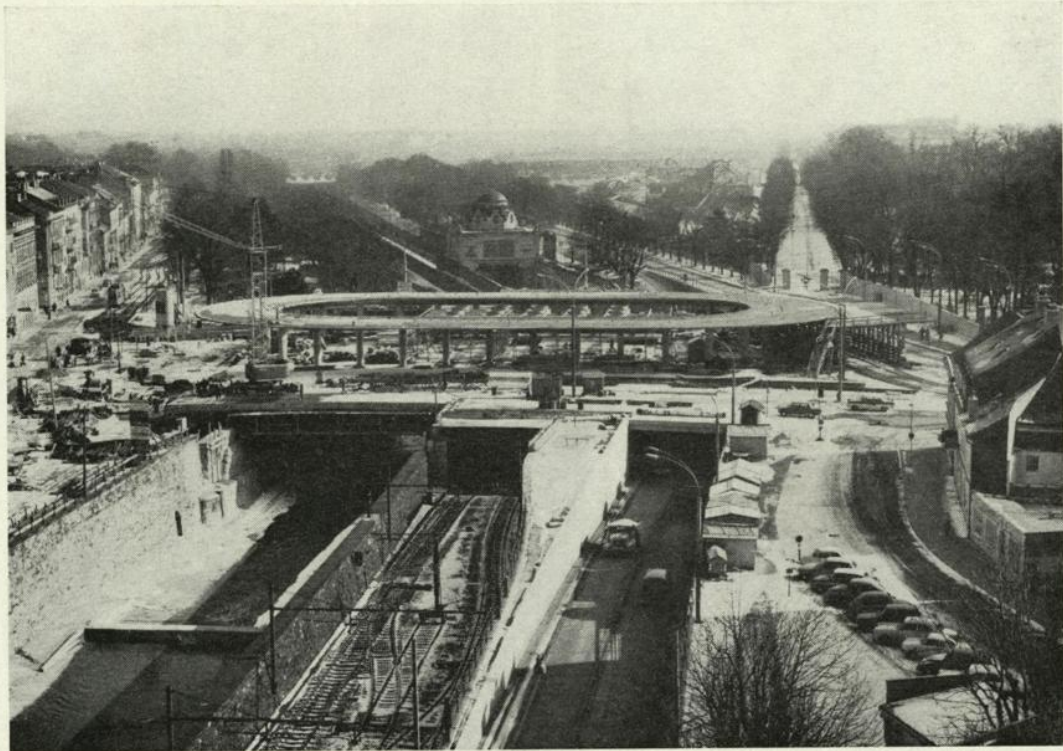
Entsprechend der Dringlichkeit zeichnen sich drei große Schwerpunkte im Ausbau des übergeordneten Straßennetzes ab, die Nordeinfahrt Prager Straße — Brünner Straße über die dritte Donaubrücke zu den Donaukanalbegleitstraßen mit Anschluß an den Gürtel, der systematisch seit 1950 Zug um Zug ausgebaut wurde. Diese umfangreichen Arbeiten, die den ersten zusammenhängenden Teil vollkommen kreuzungsfreier, anbaufreier Schnellstraßen in einer Länge von fast 5 km darstellen, werden mit Ende des Jahres 1964 abgeschlossen sein.

Der Schwerpunkt des Straßenbaues im Westen liegt im Wiental. Hier werden die Arbeiten zur Führung der Autobahn West von der Stadtgrenze bis zum Auhof sowie der Ausbau der Wienflußbegleitstraßen mit dem besonderen Schwerpunkt beim Umbau des Nahverkehrsknotens bei der

Hietzinger Brücke durchgeführt. Für die Verteilung des Westverkehrs nach dem Norden der Stadt kommt dem Ausbau des Flötzersteiges, im Süden von Wien dem großen Autobahnzubringer zwischen Wiental und Südautobahn, der Straße über den Grünen Berg und der Altmannsdorfer Allee besondere Bedeutung zu.

Der dritte große Arbeitsbereich, der Bau der Autobahn Süd zwischen der Stadtgrenze bei Vösendorf und Inzersdorf greift in den vorher genannten Einflußbereich der Westautobahn über. Abgeschlossen wurde im Süden von Wien bereits vor drei Jahren der Ausbau der Triester Straße, abschließend wird 1964 der Umbau der Gürtelstraße zwischen Eichenstraße und Südtiroler Platz in Zusammenhang mit der Unterpflasterlegung der Straßenbahn.

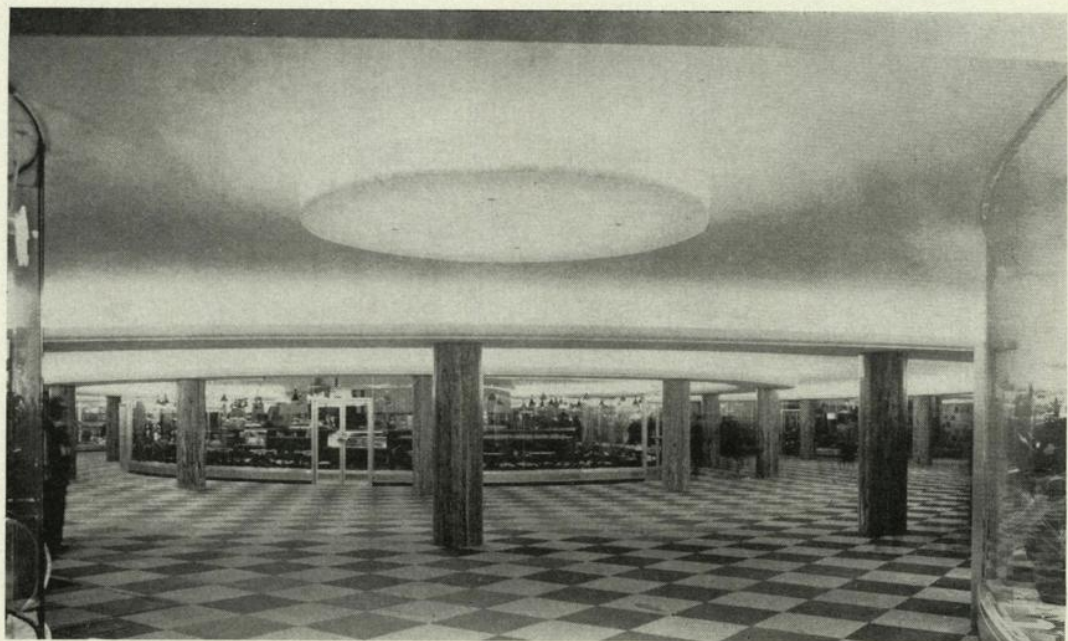
Die Lösung der Verkehrsprobleme im Südosten der Stadt ist nach Ausarbeitung und Genehmigung der generellen Projekte für die Südosttangente und die vierte Straßenbrücke über die Donau vorgezeichnet. Die Inangriffnahme dieser Arbeiten ist nach Abschluß des großen Bauprogrammes im Norden von Wien unter Verlagerung seiner Bau-



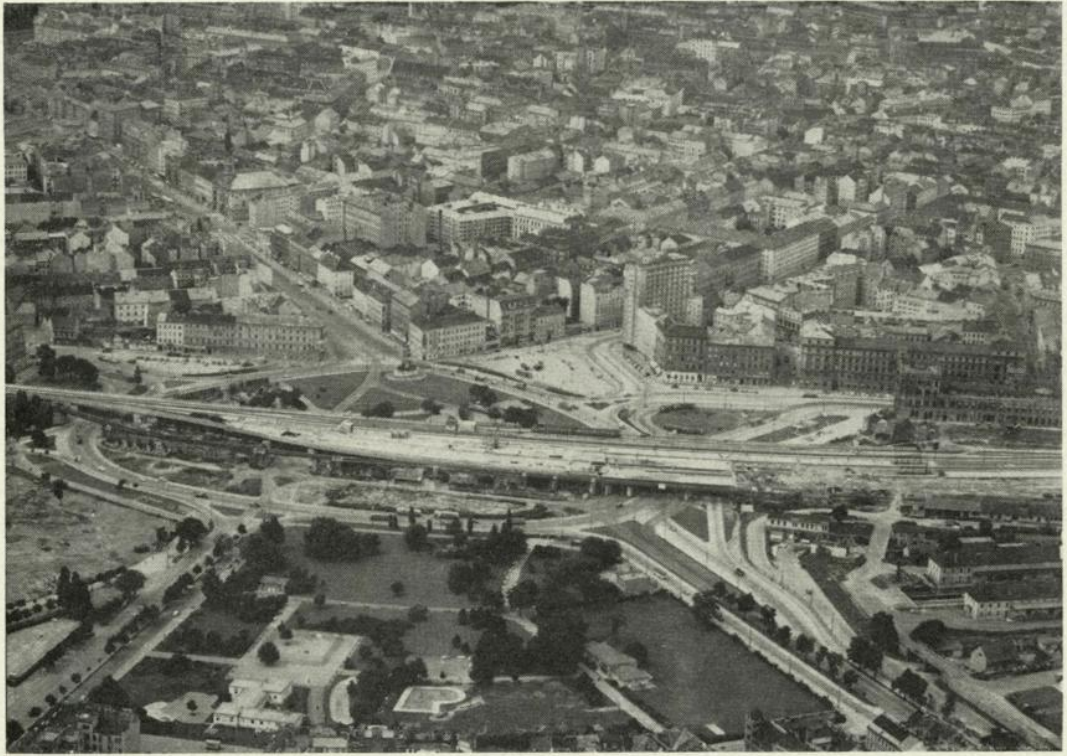
Verkehrsbauwerk Kennedy-Brücke. An Stelle der alten Hietzinger Brücke wurde das Wiental auf 90 m Breite überdeckt.



Die Baustelle bei der Opernkreuzung



Innenansicht der Opernpassage. Frequenz: 80.000 Fußgänger pro Tag



Verkehrskreis am Praterstern mit ca. 300 m Durchmesser und 1 km Umfang

kapazität nach dem Südosten ab 1965 beabsichtigt. Der finanzielle Aufwand für die Verkehrsbauwerke der Südosttangente zwischen Favoritenstraße und linkem Ufer der Donau wird allein auf rund 1,2 Milliarden Schilling geschätzt.

Der Umbau des Straßenzuges entlang der Linie 2 wird in Zusammenhang mit der Verlegung der Straßenbahn unter die Erde vorgenommen. Er wird bei einer Länge von rund 2 km etwa 350 Millionen Schilling kosten.

Den Rahmen des Ausbaues des Straßennetzes erster Ordnung ergänzen jene Bauten, die bereits seit 1951 an zahlreichen Kreuzungspunkten durchgeführt wurden. Diese Baumaßnahmen haben nicht nur die Leistungsfähigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr durch zweckmäßige Führung der Fahrbahnen erhöht, sie haben auch durch günstige Zusammenlegung der Haltestellen der Massenverkehrsmittel in eigene Umsteigebereiche den Fahr­gästen von Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus die größtmögliche Bequemlichkeit geschaffen.

Als markanteste Beispiele sind der Praterstern, die Verkehrslösung beim Schnellbahnhof Floridsdorf, die neue Ringturmkreuzung sowie die Knotenpunkte am Gürtel bei der Nußdorfer Straße,

der Volksoper, der Alser Straße, der Josefstädter Straße, am Urban-Loritz-Platz sowie vor dem Südbahnhof anzuführen.

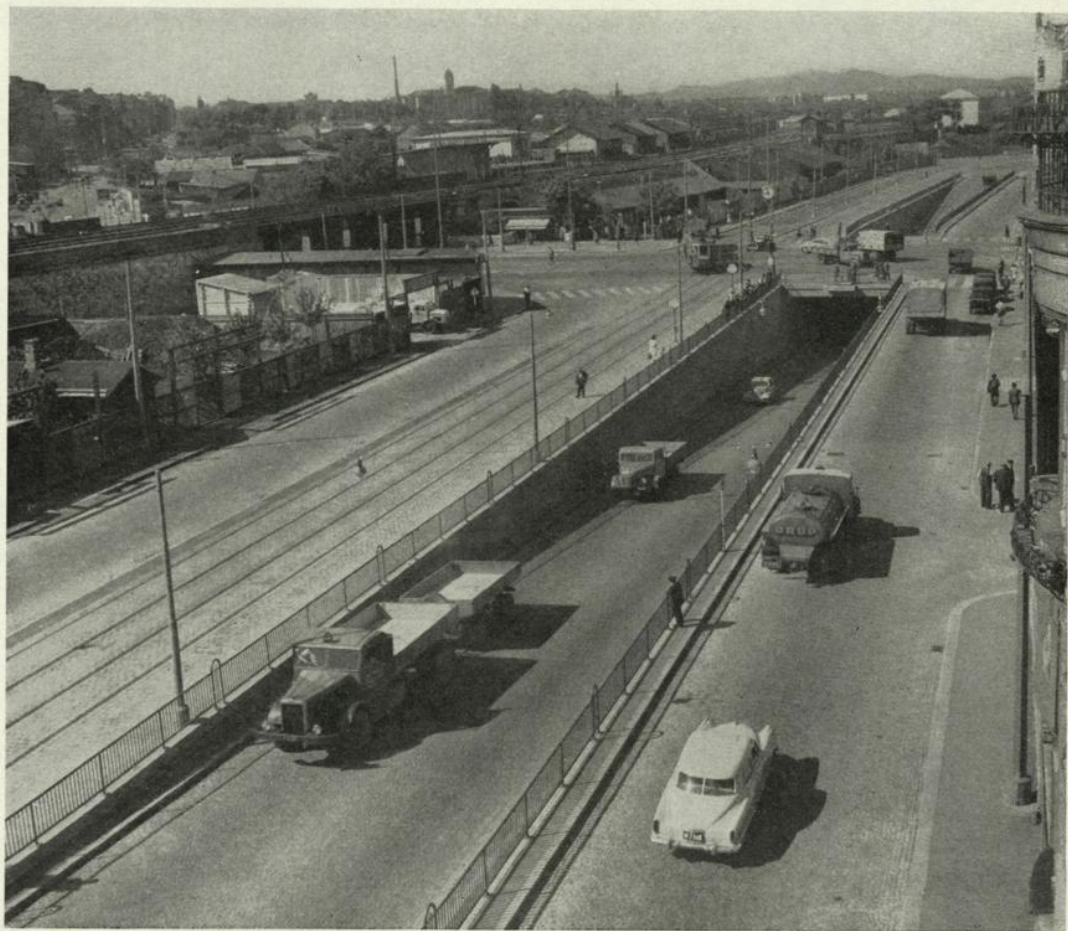
An den genannten Knotenpunkten konnte man durch die günstigen räumlichen Gegebenheiten das Auslangen mit Umbauten im Straßenniveau finden. An der Ringstraße waren diese günstigen Voraussetzungen nicht gegeben. Hier war eine durchgreifende Lösung der Verkehrsschwierigkeiten bei weitestgehender Wahrung des Charakters unserer Prachtstraße nur durch Schaffung von unterirdischen Passagen für die Fußgänger möglich. Die Opernpassage, die Passagen bei der Babenbergerstraße, bei der Bellaria und am Schottentor sowie die im Bau befindliche Passage bei der Operngasse geben täglich einigen hunderttausenden Menschen die Möglichkeit, durch Rolltreppen unterstützt, diese mitten im Verkehrstrubel liegenden Kreuzungen ohne jede Gefährdung und bequem zu überqueren.

Bedeutende Aufgaben sind dem Straßenbau in Wien auch erwachsen durch den Neubau der Wiener Bahnhöfe. In diesem Zusammenhang seien genannt der Franz Josefs-Bahnhof, der Westbahnhof, der Südbahnhof sowie die Bahnhöfe Land-

straßer-Hauptstraße, Praterstern und Floridsdorf. In einem eigenen Bauprogramm wurde auch eine große Zahl von Kreuzungen der Stadtstraßen mit Gleisen der ÖBB beseitigt und enge, unzureichende Brückendurchfahrten unter Eisenbahnlinien verbessert. Die wichtigsten dieser Bauvorhaben sind die Überführung der Prager Straße über die Nordwestbahn, die Überbrückung der Brünner Straße durch die Schnellbahn in Floridsdorf, die Unterführung der Breitenfurter Straße unter der Donauländebahn, die neuen Südbahnbrücken am Südtiroler Platz, bei der Längenfeldgasse, über der Altmannsdorfer Allee und der Hetzendorfer Straße sowie der Ketzergasse im 23. Bezirk, die Unterführung der Ölhafenstraße unter der Ostbahn sowie eine große Zahl von Verbesserungen schienengleicher Kreuzungen durch Schaffung eigener Fußgängerübergänge über die Verbindungsbahn im 12. und 13. Bezirk.

Bei Lösung der Verkehrsprobleme wurde im Straßenbau selbstverständlich auf eine entsprechende Verbesserung der Qualität der Straßenbeläge, ihre Anpassung an die gestiegenen Verkehrslasten und auf ihre frostsichere Gründung Rücksicht genommen. Die Wiener Straßen weisen eine Fläche von 17,635.000 m<sup>2</sup> auf. Hievon sind etwa 24 Prozent gepflastert, 5 Prozent sind Zementbetondecken, 23 Prozent weisen schwere Asphaltbeläge auf, während die restlichen 48 Prozent mit bituminösen Oberflächenbehandlungen versehen sind. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich sowohl bei Kraftfahrern als auch bei den Fußgängern die Asphalt-Teppichbeläge, mit denen ein großer Teil der alten Steinpflasterdecken auf Fahrbahnen und Gehsteigen überzogen werden konnte.

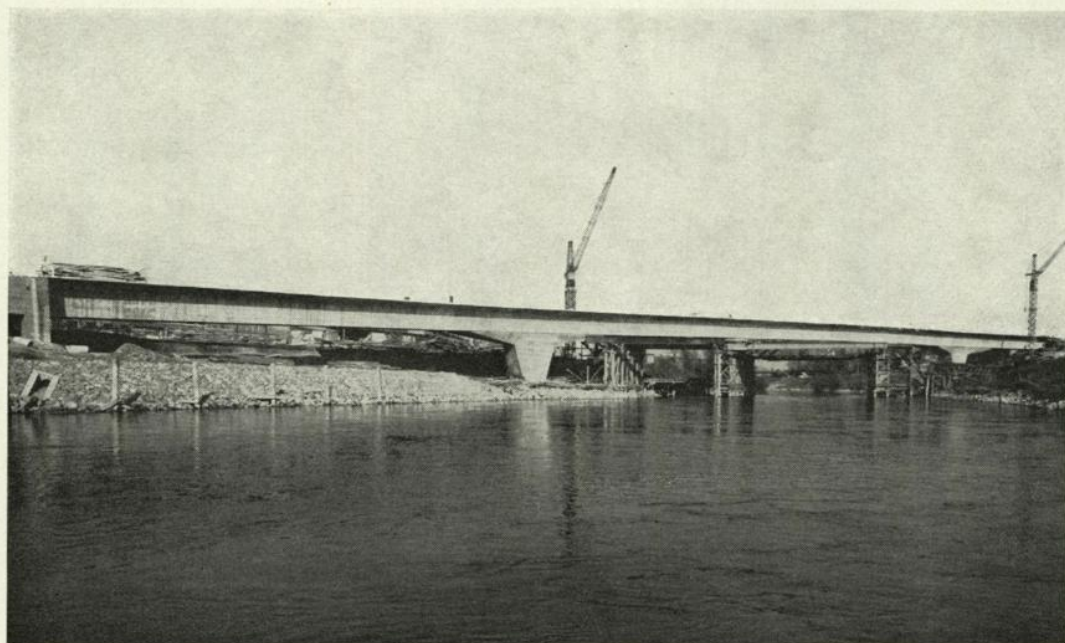
Die in den Jahren 1949, 1955 und 1961 insgesamt für die Durchführung des Verkehrskon-



Verkehrslösung am Matzleinsdorfer Platz nach dem ersten Umbau



Schnellbahnhof Floridsdorf



Die Nußdorfer Brücke im Bau

zeptes der Stadt Wien benötigten Geldmittel betragen (nicht valorisiert)

1949 .....	22 Mio. S
1955 .....	125 Mio. S
1961 .....	360 Mio. S.

Sie haben 1963 400 Millionen Schilling betragen. Die Größe dieser Aufwendungen ist aber nicht nur gerechtfertigt durch die damit für den Verkehr und für das Wirtschaftsleben unserer Stadt geschaffenen Erleichterungen, ohne die der Verkehr zum Erliegen gekommen wäre, sie ist mit ein Grund dafür, daß die Anzahl der Kraftfahrzeugunfälle in Wien trotz der ständig steigenden Zahl der Kraftfahrzeuge rückläufig ist. Die Baumaßnahmen am Verkehrssektor haben also nicht nur die Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes ständig verbessert, sie haben entscheidend zur Hebung der Verkehrssicherheit beigetragen.

Die angeführten Beispiele aneinandergereiht und ergänzt durch den Umbau ganzer Straßenzüge, den die Gemeinde Wien in den letzten 15 Jahren ausgeführt hat, runden sich zu dem Bild des Generalverkehrsplanes der Stadt, der wesentlich bestimmend ist für die weitere Entwicklung von Wien, für die Siedlungspolitik, für die Versorgung jener Räume, wo die Schaffung neuer Wohnviertel, neuer Arbeits- und Erholungsstätten möglich ist, deren sinnvolle Zuordnung dem Wohl der Bevölkerung unserer Stadt zu dienen hat.

Zu seiner Verwirklichung wird es größter Anstrengungen der Bauwirtschaft bedürfen. Es wird

aber auch in hohem Maß an das Verständnis der Wiener Bevölkerung appelliert werden müssen, gewisse Einschränkungen des Verkehrs und allgemeine Störungen während der Durchführung der umfangreichen Verkehrsbauten auf sich zu nehmen. Nicht zuletzt aber auch allgemeines Verständnis dafür, daß die Erreichung der gesteckten Ziele in einem absehbaren Zeitraum die Aufbringung von Milliardenbeträgen zur Voraussetzung hat, die im Finanzhaushalt der Gemeinde Wien allein nicht unterzubringen sind.

Es kann vom Standpunkt der Stadt Wien mit besonderer Genugtuung festgestellt werden, daß nach jahrelangen wiederholten Vorstellungen des Herrn Bürgermeister Jonas der Nationalrat auf Grund eines von allen Parteien vertretenen Entschließungsantrages am 11. Dezember 1963 den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau ersucht hat, bereits jetzt die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die durch Wien führenden künftigen Autobahnstraßen festgelegt und außerdem Wiener Landesstraßen, die für den Durchzugsverkehr Bedeutung haben, in die Verwaltung des Bundes übernommen werden.

Dieses Bekenntnis des Bundes seiner Bundeshauptstadt gegenüber, die ganz Österreich, darüber hinaus aber auch der ganzen Welt viel bedeutet und viel gibt, berechtigt zu der Hoffnung, daß die Probleme des Wiener innerstädtischen Verkehrs großzügig und schnell gelöst werden können.

Architekt und Stadtbaumeister

# HANS HORNEK

Wien XII, Edmund Reim-Gasse 26  
(bei Sagedergasse 29), Tel. 83 34 45

Sämtliche Baumeisterarbeiten

Fu 12/79

# H O L Z B A U

## ING. RUDOLF WEINRATH

ZIMMERMEISTER

HOLZKONSTRUKTIONEN / HALLENBAU / HOLZ-  
HAUSBAU / STIEGENBAU / ZIMMERMANN-  
ARBEITEN JEDER ART

WIEN XVII, ROSENTEINGASSE NR. 131

(Ecke Schumannngasse) Telefon 461333

Fu 80/79

# BRÜDER RIHA

MASCHINEN- UND METALLWAREN-  
FABRIK KG. STEYR

BÜRO WIEN VIII, KUPKAG. 6

Tel. 42 54 63-64 FS 07 - 48 95  
42 44 30

STAHLFENSTER, STAHLTÜREN  
ALU-FENSTER ALU-TÜREN  
ZARGEN

Fra 53/79

*Matthias Kaller*

BAUSCHLOSSEREI / STAHL- und PORTALBAU

ERZEUGUNG VON SPEZIAL - HOHLPROFILIEN  
IM PRESS- UND ZIEHVERFAHREN

WIEN XII, BREITENFURTER STRASSE 6 / TEL. 83 12 66

WIEN XXIII, INZERSDORF, TRIESTER STRASSE 218 / TEL. 64 18 294  
WIEN XXIII, LIESING, FRÖHLICHGASSE 37 / TEL. 86 12 26

Fra 110/79



# INDUSTRIEBAU-GESELLSCHAFT M. B. H.

HOCH-, TIEF- UND STAHLBETONBAUTEN

IBG-HOHLBALKENDECKE • HOHLBLOCKSTEINE • TERRAZZOPLATTEN • KUNSTSTEINARBEITEN

WIEN XIV, LINZER STRASSE NR. 224 — TEL. 92-31-26

BADEN, WIENER STRASSE 91

Fu 19/79



Für  
Geschäfts-,  
Büro-,  
Betriebs-,  
Lager-,  
Werkstätten-  
Einrichtungen

*nimm...*

# BAUER STAHLPROFILE

Röhrenwerk und Pumpenfabrik

**RUDOLF BAUER**

Voitsberg, Steiermark

Telefon 03-142/473 und 784 Serie, FS 03-1341

Verkaufsbüro für Wien, NO. und Burgenland:

Wien I, Börsegasse 14, Telefon 63 11 36 und 63 19 67



## „WAEMA“

Aktiengesellschaft  
für Wärmetechnik und  
Maschinenbau

Wien XIV, Linzer Straße 221  
Tel. 92 26 77 Serie  
Drahtanschrift: Produktivwaema  
Fernschreiber: 01-1015

*Wir erzeugen:*

### I. LUFTECHNISCHE APPARATE

**Wandluftheizapparate** für Dampf, Heiß- oder Warmwasser, von 1500—8200 m<sup>3</sup> Luft pro Stunde, von 9000 bis 178.000 W. E. pro Stunde; Elektro- und Gasluftheizapparate. — **Deckenluftheizapparate**, Leistungen wie bei Wandluftheizapparaten. — **Zentrifugalventilatoren** (Exhaustoren) für Nieder-, Mittel- und Hochdruck, in jeder Ausführung und Größe; geräuscharme Ventilatoren; Ausführung aus Schmiedeeisen, gestrichen, verzinkt, verbleit. — **Saugzugventilatoren**, Unterwindventilatoren jeder Größe. — **Hochleistungs-Axialventilatoren** von 250 bis 2000 mm Durchmesser in Rohrgehäuse, bis 1000 mm Durchmesser auch mit Wandring und autom. Jalousie, Flügel aus Spezialmaterial. — **Freistehende Kalorifere** (Luffterhitzer) für Dampf, Heiß- bzw. Warmwasser, Gas- und Elektroheizung, zum Einbau in Luftheizungs- und Klimaanlage. — **Rippenrohr-Kühler** in jeder Größe, für Wasser und Sole. — **Lufftfilter** mit Metall- und Trockenschichtfilterplatten. — **Raumheiz- und Klimageräte** für Dampf, Heiß- bzw. Warmwasser und Elektroheizung. — **Lufftlenkjalousien** mit waagrechten und senkrechten Lamellen in Aluprofilrahmen, eloxierfähig sowie Sonderausführungen.

### II. LUFTECHNISCHE ANLAGEN

**Be- und Entlüftungsanlagen**, Luftheizungsanlagen, Entnebelungsanlagen, Absauganlagen, Trocknungsanlagen. — **Spänetransportanlagen**, pneumatische Förderanlagen, Entstaubungsanlagen. — **Hoch- und Niederdruckanlagen**.

### III. WARMWASSERKESSEL FÜR GAS

Größe I von 10.800—61.000 cal/h  
Größe II von 61.000—142.500 cal/h

### IV. STAHLRADIATOREN für Warm- und Heißwasser,

Bautiefe	75	141	207	240	250	mm
Bauhöhe	380	580	680	1080	300	mm

### V. PLATTENRADIATOREN für Dampf-, Warm- u. Heißw.

Bauhöhe	200	300	400	500	600	700	mm
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

Baulänge nach Wunsch

### VI. BLECHARBEITEN

Insbesondere Blechrohre für Heizungs- und Lüftungsanlagen, Lufftenrohre, Klappenkasten und diverse Gitter.

### VII. LEICHTE EISEN- UND METALLKONSTRUKTIONEN

D 13/79

# KAPSREITER

GESELLSCHAFT M·B·H·  
WIEN·I·PARKRING 16

TEL·52·26·17

HOCHBAU  
TIEFBAU  
STRASSENBAU

—  
GRANITSTEIN-  
MATERIAL

FÜR ALLE BAUZWECKE  
AUS UNSEREN  
STEINBRÜCHEN IN  
SCHÄRDING O·Ö·

Scha 24

Unternehmung für Fliesenverkleidung  
und Plattenpflasterung

## Franz Palman & Sohn

seit 1898

Wien IX, Porzellang. 44, Tel. 3275 12

D 26/79



Durament-Estrich  
Ges. m. b. H.

X., Gudrunstraße 90

Frachtenbahnhof - Südbahnhof  
Telefon 64 23 02, 64 23 26,

Fra 75/79



BAU-AKTIENGESELLSCHAFT

„**NEGRELLI**“

Wien XIII, Hietzinger Hauptstraße 41  
Telefon 82 36 31 Serie

Zweigniederlassungen:

GRAZ, Annenstraße 60, Tel. 87 1 16, 87 1 17  
LEOBEN, Kärntner Straße 72, Tel. 25 68, 25 69  
LINZ, Rintstraße 23, Tel. 41 3 88, 41 3 89  
SCHWAZ, Tirol, Bahnhofstraße 2, Tel. 20 32  
STEYR, Oberösterreich, Postfach 9, Tel. 26 97  
WIENER NEUSTADT, Babenbergerring 9a,  
Tel. 29 04 Außenstellen:  
EISENERZ, Vordernberger Straße 10a, Tel. 145  
KÖFLACH, Steiermark, Postfach 30, Tel. 376

Scha 271/79

IMPORT - GROSSHANDEL - EXPORT

**Wilhelm Barnet**

Qualitätsmehle  
Getreide  
Futtermittel  
Kunstdünger

Sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse

**WIEN II, TABORSTRASSE 11a**

35 26 09 Serie und 23 31 82 - Telex 4024  
Telegramm-Adr.: Getreidebarnet  
Scha 225/79

Baunternehmung

**Franz Pröll  
& Söhne**

Wien XIX, Heiligenstädter Straße 331  
Telefon 36 24 14

H 17/79

SICHEL-MALERLEIM — SICHOLIT —  
SICHOPLAST — FIBRIT — SICHEL-  
GLÄTTPUTZ

Werkstoffe für das Malerhandwerk

**Klebstoffverkauf**

Wien I, Schauflergasse 6, Telefon 63 26 61

Scha 321/79

Straßenbauunternehmung

**Walter Kalpar**

Wien IV, Weyringergasse 31  
Tel. 65 23 14, 65 61 29

Filiale:

Baden bei Wien, Germergasse 11  
Telefon 2987

Lagerplatz: Tel. 86 03 77

Scha 211/79

WISSENSCHAFTLICH  
IM AUFBAU

WIRTSCHAFTLICH  
IM GEBRAUCH

VERLÄSSLICH IN DER WIRKUNG  
PHARMAZEUTISCHE PRÄPARATE DER



**WIEN XII, ANTON SCHARFF-GASSE 7**

Scha 250/79



Bau von Zentralheizungen,  
Kalt- und Warmwasser-  
leitungen, Lüftungs- und  
Ölfeuerungsanlagen,

Gas-Installation und sanitäre Anlagen

**DIPL.-ING. JULIUS NEUKOM**

Wien X, Quellenstraße 215 — Tel. 64 35 56

Scha 312/79

**Holzgroßhandlung  
Dr. Karl Huschek**

WIEN XVI, PANIKENGASSE 19—23

Telefon 92 36 66

Tischler- u. Bauholz, Schiffböden,  
Holzfaser-Hart- u. Dämmplatten  
Fußboden-, Leder-, Riffel-, Email-  
und Spanplatten

Scha 260/79



# MONTAN-UNION

Kohlenhandels-gesellschaft  
mit beschränkter Haftung

## WIEN I, SCHWARZENBERGPLATZ 16

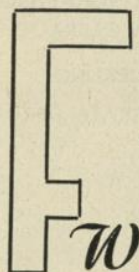
Fernsprecher Wien 65 86 21  
Telegrammanschrift UNIMONTAN  
Fernschreiber 1566

ZWEIGNIEDERLASSUNG :

## GRAZ, KAISERFELD GASSE 21

Fernsprecher Graz 82 505

Scha 169/79



## ING. FRANZ WEGL

Architekt und Stadtbaumeister

Wien XXII/146.  
Wagrainer Straße 126  
Telephon 22 23 77

H 14/79

## „Thermotechnik“

Heizung -  
Lüftung -  
Klima

Wien XV, Tannengasse 3-5  
Telefon 92 41 25 Serie

Fra 39/79

## *Franz Belohlavek*

Maler, Anstreicher und Lackierer, Rostschutz- und  
Konservierungsanstrich für Industrie und Bauten  
Sandstrahl- sowie Flamm-Entrostungen

WIEN XXI, Hopfengasse 3, Telefon 37-12-078 / 37-91-84

S 20/79

## Ing. F. Jahn

HOCHBAU - TIEFBAU - STAHLBETONBAU

Baumeister WIEN XII RATSCHKYGASSE 36 5482164

Fra 109/79