

**Planen und Bauen  
in Wien 1969/70**

Zusammengestellt von Klaus Henning

## Plänen und Bauen in Wien

*Wenn ein Wiener des vorigen Jahrhunderts, der etwa wie Kaiser Franz Joseph im Jahre 1830 geboren wurde, also seine Mannesjahre zwischen 1860 und 1880 erlebte, wenn ein solcher Wiener also im Jahre 1969 durch seine Vaterstadt gehen könnte, um zu hören und zu sehen, was denn hier gebaut wird und was in der nächsten Zeit gebaut werden soll — da würde dieser Wiener ganz frappierende Parallelen zu jener Epoche entdecken, in der er gelebt hat. Tatsächlich lassen sich auch in den beiden ersten Jahrhunderthälften ähnliche Ereignisse feststellen: die napoleonischen Freiheitskriege und der Erste Weltkrieg, die stürmischen Jahre um 1848 und der Zweite Weltkrieg.*

*Dieser Vergleich hinkt wie alle Vergleiche. Dennoch stellen wir fest, daß Wien im 19. und 20. Jahrhundert in der zweiten Hälfte dieser Abschnitte den großen Anlauf nimmt, sein Gesicht zu verändern, zu erneuern und zu verschönern.*

*Von 1874 bis 1883 wurde an einem großen Amtsgebäude gebaut — dem Wiener Rathaus. In den gleichen Jahren des 20. Jahrhunderts werden im Donaupark wieder „Amtsgebäude“ emporwachsen, diesmal für eine Reihe von internationalen Organisationen. Im Jahre 1857 teilte der Kaiser seinen Beschluß mit, daß rund um den Stadtkern eine breite Straße, die heutige Ringstraße, entstehen solle. Im Jahre 1968 beschloß der Wiener Gemeinderat, den Massenverkehr durch den Bau einer U-Bahn in eine zweite Ebene zu legen.*

*Besondere Ähnlichkeit mit dem 19. Jahrhundert weisen zwei andere große Projekte auf. Zwischen 1869 und 1873 wurde die I. Wiener Hochquellen-Wasserleitung gebaut. Heute ist Wien daran, die Schwierigkeiten aus dem Weg zu räumen, die sich dem Bau der III. Wiener Wasserleitung entgegenstellen.*

*Und schließlich die Donau: Zwischen 1869 und 1875 wurde in Wien die Donau reguliert und in jenes Bett gelegt, das wir heute noch kennen, das aber nicht mehr lange in dieser Form bestehen wird: Denn schon hat der Wiener Gemeinderat ein großes Vorhaben zur Erreichung des totalen Hochwasserschutzes beschlossen, wodurch Wien seine „zweite Donau“ erhalten wird, zwei Ströme gewissermaßen, die durch eine Erholungsinsel voneinander getrennt sein sollen.*

*Man sieht, die Parallelen drängen sich auf. Wien ist in ein Stadium getreten, wie es uns in den alten Städten Europas nicht häufig begegnet: in ein Stadium der Erneuerung, welches das Absinken in museale Träumerei verhindert und sicherstellen wird, daß die Hauptstadt der Republik Österreich an der Jahrtausendwende nicht nur unter den liebenswertesten, sondern auch den modernsten Städten der Welt zu finden sein wird.*

Die Donau vor der Regulierung: Über einzelne Arme gab es sogar Privatbrücken, wie die des Fürsten Rasumofsky, eines großen Gönners von Ludwig van Beethoven.



Die Donau nach ihrer „zweiten Regulierung“: Mit dem Entlastungskanal wird nicht nur der totale Hochwasserschutz verwirklicht, sondern auch eine in dieser Größe nirgends vorhandene Erholungsinsel geschaffen.



Ohne jedes Zeremoniell — es gab nicht einmal einen offiziellen Spatenstich — hatten im August 1964 die Bauarbeiten begonnen. Der Wiener Steuerzahler hat für das gewaltige Verkehrsbauwerk den Betrag von rund 630 Millionen Schilling aufgebracht.

Nun ist die Trennung zwischen dem Straßenbahnverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr im Gebiet des neuen Verkehrsbauwerkes vollzogen. Damit ist für den Kraftfahrverkehr in diesem Gebiet eine große Erleichterung eingetreten, ganz besonders aber für alle jene, die zur Südautobahn wollen oder von dort nach Wien kommen. Die Wiedner Hauptstraße ist in ihrer ganzen Länge bis zum Karlsplatz nach beiden Richtungen befahrbar.

Das unterirdische Verkehrsbauwerk besteht im wesentlichen in einem zwei Kilometer langen Tunnel unter dem Gürtel, an den sich unter dem Matzleinsdorfer Platz und unter der Kliebergasse Tunneln für abzweigende Straßenbahnlinien anschließen. Einschließlich der Rampen ergibt sich damit eine Tunnellänge von 3,4 Kilometer. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß das gesamte Verkehrsbauwerk schon für den U-Bahnbetrieb ausgelegt ist.

Der Straßenbau umfaßt nicht nur jene Straßenzüge, in denen Tunneln für die Straßenbahn errichtet wurden, also den Gürtel mit Matzleinsdorfer Platz, die Kliebergasse und die Wiedner Hauptstraße, sondern auch solche Straßenzüge, in die neue Straßenbahngleise eingebaut wurden, nämlich die Quellenstraße und die Knöllgasse im 10. Bezirk. Durch die Umlegung der Straßenbahn von der Triester Straße in die erste Parallelstraße, die Knöllgasse, war es möglich, die Triester Straße großzügig mit getrennten, dreispurigen Richtungsfahrbahnen auszubauen.

Darüber hinaus können später auch weitere Straßen, in denen nach Aufnahme des unterirdischen Straßenbahnbetriebes die Gleise funktionslos geworden sind, neu ausgebaut werden. Es handelt sich hierbei um die Gudrunstraße im 10. Bezirk und die Reinprechtsdorfer Straße im 5. Bezirk.

Am Gürtel wurde der Bereich zwischen Südtiroler Platz und Flurschützgasse mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Der Gürtel erhielt pro Fahrtrichtung drei, im Verflechtungsbereich westlich des Matzleinsdorfer Platzes (Fahrtrichtung zur Eichenstraße) und in der Gegenrichtung zwischen

Flurschützstraße und Eichenstraße und weiter bis vor die Einfahrt in den Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof (gegenüber Leopold Rister-Gasse) vier Fahrspuren. Im Verlaufe des Gürtels wurden signalgeregelte Kreuzungen mit der Eichenstraße, am Matzleinsdorfer Platz (für den Abbiegeverkehr) und mit der Kliebergasse geschaffen.

Am Gürtel wurden die stadtseitigen Baumscheiben und die Nebenfahrbahn belassen. Diese Nebenfahrbahn wurde zwischen Schönburggasse und Kliebergasse beziehungsweise Kliebergasse und Hollgasse durch Schließen der Lücken des Grünstreifens an den Einmündungen der Querstraßen vollständig von der Hauptfahrbahn getrennt, wodurch eine Begleitstraße entstand, von der aus die radialen Straßen im vierten und fünften Bezirk erreicht werden können. In der Gegenrichtung (stadtaußenseitig) ist zur Bedienung der Anrainer im Abschnitt Kliebergasse-Südtiroler Platz die Begleitstraße in ihrer *jetzigen* Form bestehen geblieben; in den übrigen Abschnitten wurde eine solche — wo erforderlich — geschaffen und durch Grünstreifen von der Hauptfahrbahn getrennt.

Während die bautechnischen Anlagen des neuen USTRAB-Tunnels am Gürtel und die unterirdischen Haltestellen einschließlich der Innenausstattung vom Stadtbauamt durchgeführt wurden, fiel die Installation der Streckenausrüstung für dieses Bauwerk den Verkehrsbetrieben zu. Der Gürteltunnel, der eines der größten Verkehrsbauwerke der Nachkriegszeit in Wien ist, wurde ja in erster Linie für die Verkehrsbetriebe errichtet, die damit wieder einmal dem Individualverkehr aus- und unter die Erde weichen.

Zur Streckenausrüstung gehören Gleis- und Fahrleistungsanlagen, Signal- Sicherungs- und Kraftanlagen. Bei den Gleisanlagen wurde, wie schon auf der Tunnelstrecke Lastenstraße, ein Querschwellenoberbau mit Vignolschienen in Schotterbettung verwendet. Damit ist zu gleicher Zeit die Gewähr gegeben, daß sich mit geringen Änderungen dieser Oberbau auch für eine künftige U-Bahn verwenden läßt. Das verwendete System gestattet aber auch im Gegensatz zu üblichen Ausführungen eine Regulierung der Spurweite und der Rillenweite bei Leitschienenkonstruktionen, wodurch die Erhaltungskosten gesenkt werden können.

Im Bereich des Gleisdreiecks Matzleinsdorfer Platz wurden die Schienen durch Gummizwischenlagen elastisch gelagert, beim Südtiroler Platz wurden beim Vignoloberbau Halbschwellen angewandt,

die in elastischen Gummiwannen liegen. Diese Sonderform hat man gewählt, um einerseits die örtlich erforderliche niedrige Bauhöhe zu gewinnen, andererseits um eine besondere Schalldämmung zu erreichen.

Ähnliche Bedeutung wie der Matzleinsdorfer Platz im Süden hat für den Westen Wiens der Knotenpunkt um die Lobkowitzbrücke. Die außerordentlich starke Besiedlung des Wiener Südwestens hat dort einen „Umschlagplatz“ für Menschen entstehen lassen, wie er in diesem Ausmaß nicht vorausgesehen werden konnte. Das Jahr 1969 brachte hier den Bau der Autobusbrücke und der beiden Tunnels zur unterirdischen Querung der Linken Wienzeile und der Ruckergasse. Auch die Arbeiten an der Rechten Wientalbegleitstraße gingen so zügig voran, daß gegen Ende des Jahres dieser Straßenzug im Bereich der Lobkowitzbrücke bereits zur Gänze dem Verkehr übergeben werden konnte.

Im Nordosten der Stadt wurde ebenfalls an einem großen Verkehrsbauwerk gearbeitet. Es handelt sich um die Erzherzog Karl-Straße, deren neuralgischster Punkt entschärft werden soll. Die Straße wird unter der Ostbahn durchgeführt. Zum Ende des Jahres war dieses Bauwerk im Rohbau fertiggestellt. Die Bodenplatte mußte besonders massiv ausgeführt werden, da sie den Auftriebskräften des Grundwassers entgegenzuwirken hat.

Die 4. Donaubrücke wurde im Rohbau fertiggestellt, der Brückenschlag erfolgte im November 1969. Was die Hochstraße durch den Prater betrifft, also die Verbindung zwischen der Brücke und dem Stadtzentrum, so wurde im Mai mit den ersten Arbeiten begonnen, nämlich mit der Aufstellung der Stützen und der Herstellung der Fertigteile.

Die Verbesserung des Hochwasserschutzes scheiterte am rechten Donauufer bisher daran, daß eine Bundeszustimmung zu diesen Arbeiten nicht gegeben wurde. Auf dem linken Ufer gehen die Vorbereitungsarbeiten weiter. Das Modell im Hafn Freudenu, auf welchem das Projekt des Hochwasserschutzes verkleinert simuliert wird, wurde verlängert.

Es sei vielleicht noch erwähnt, daß im Sinne der Sicherheit der Fußgänger großer Wert auf die Errichtung von Fußgängerstegen gelegt wird. Solche Stege wurden in der Kleiststraße (3. Bezirk), in der Raxstraße (10. Bezirk) und in der Siemensstraße im Bereich der Schnellbahnstation (21. Bezirk) gebaut.

Nach langen Vorbereitungsarbeiten begannen gegen Ende des Jahres 1969 die eigentlichen Arbeiten im Bau der U-Bahn. Schon im Oktober 1968 waren im Bereich Karlsplatz umfangreiche Vorarbeiten geleistet worden: Umlegung von Einbauten, Bau von Umfahrungsstraßen, Verlegung von Straßenbahngleisen.

Am 3. November 1969 schließlich wurde mit den eigentlichen Bauarbeiten für den Abschnitt Paulanergasse-Stephansplatz begonnen. Der Gemeinderat hat dafür wenige Tage vorher rund eine Milliarde Schilling genehmigt. Aber schon zur gleichen Zeit waren für den zweiten Bauabschnitt (Paulanergasse-Reumannplatz) die Vorarbeiten im Gang.

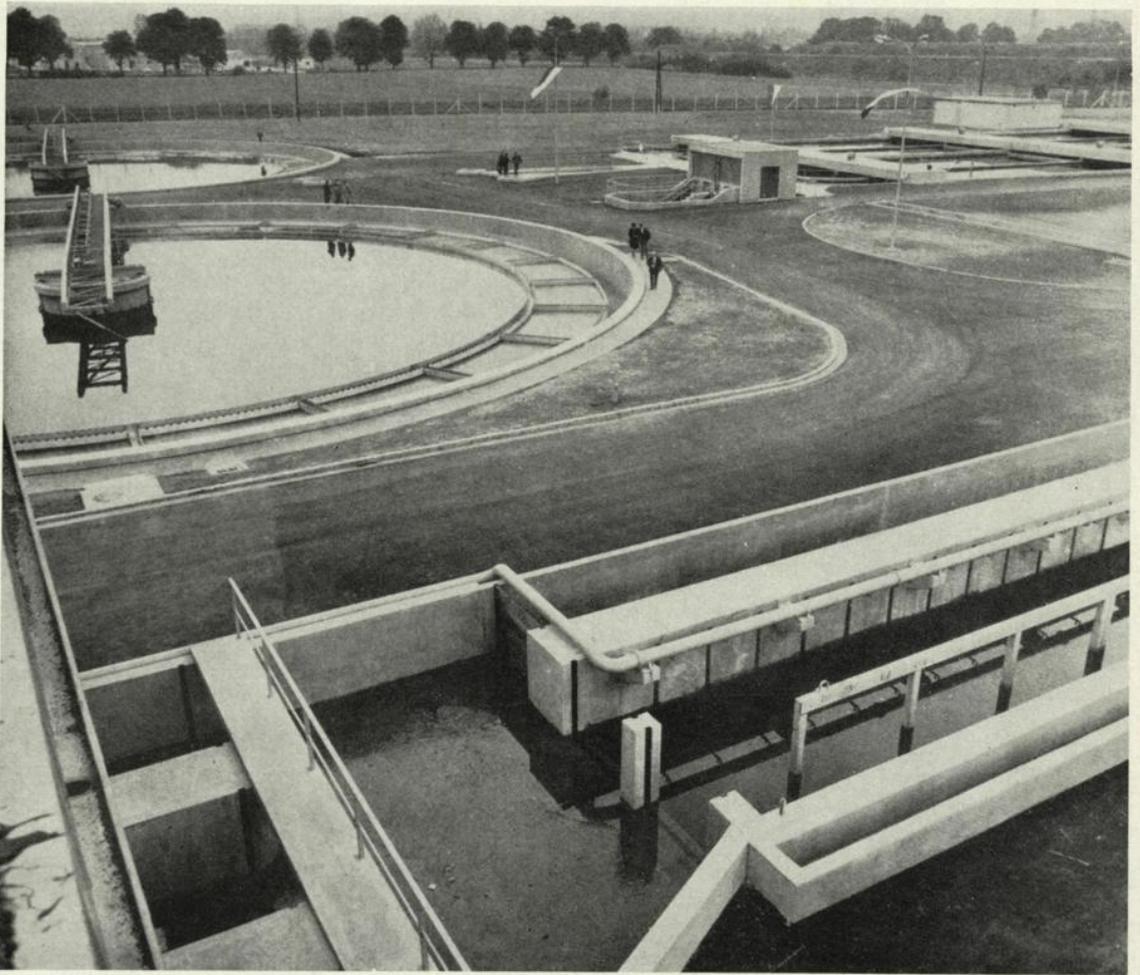
Im Jahre 1969 wurde im Süden Wiens die Kläranlage Blumental fertiggestellt. Sie hat eine Kapazität von 150.000 EGW (Einwohnergleichwerten) und kann in einer zweiten Ausbaustufe auf das Doppelte dieser Kapazität erhöht werden. Gleichzeitig laufen die Vorbereitungen für den Bau der Hauptkläranlage Wien (11. Bezirk) weiter: Planung und Grundfreimachung sind im vollen Gang.

Die Wasserversorgung Wiens steht ebenfalls weiterhin im Mittelpunkt der Anstrengungen. Im Jahre 1969 wurde der Schneecalpenstollen fertiggestellt. Mit seiner Länge von fast 10 Kilometer ist er der längste Stollen Europas, der ohne Entlüftungsschächte errichtet worden ist. Bekanntlich dient dieser Stollen ja der Einleitung der steirischen „Sieben Quellen“ in die I. Wiener Hochquellenleitung. Die Auskleidungsarbeiten am Stollenbauwerk sind vollendet. Nach der Einleitung der Sieben Quellen wird sich der Anteil der Hochquellenwasserleitungen an der Wasserversorgung Wiens (derzeit 64,5 Prozent) noch weiter erhöhen.

Nach wie vor nicht realisierbar ist das Projekt der III. Wasserleitung. Dies Projekt wartet noch immer auf die Zustimmung des Landwirtschaftsministeriums. Im Jahre 1969 wurden auf Wunsch dieser Behörde am 7. Juli neue, ergänzende Unterlagen eingereicht und eine Wasserentnahme von 1200 Liter pro Sekunde beantragt.

Die Arbeiten im *Wiental*, zwischen dem Gürtel und der Grünbergstraße, wurden in großem Umfang fortgesetzt und soweit beendet, daß die umgebauten Verkehrsflächen zum Teil wieder ohne endgültigen Belag für den Verkehr freigegeben werden konnten.

Die *Schönbrunner Straße* wurde von der Ruckergasse bis zum Gürtel umgebaut. Anstelle



Gewissermaßen der „Vorläufer“ der späteren Hauptkläranlage Wien ist die Kläranlage Inzersdorf-Blumental. Sie ist zunächst für 150.000 EGW (Einwohner-Gleichwerte) angelegt, kann aber auf das doppelte dieser Kapazität erweitert werden.

des alten Großsteinpflasters wurde ein neuer Asphaltbelag hergestellt.

Die *Linke Wienzeile* wurde vom Gürtel bis zur Grünbergstraße ausgebaut. Die Fahrbahn erhielt ebenfalls einen neuen Asphaltbelag.

Mit der Fertigstellung dieser Straßenbauarbeiten konnten die *Wientalbegleitstraßen* in ihrer gesamten Länge vom Verkehrsbüro bis zum Knoten Auhof der Westautobahn in Betrieb genommen werden. Es stehen nunmehr für diesen West-Ostverkehr leistungsfähige Einbahnstraßen am linken bzw. rechten Wienflußufer zur Verfügung. Es ist zu hoffen, daß damit eine spürbare Entlastung insbesondere der Mariahilfer Straße eintreten wird.

Auf diesen Baustellen im Wiental wurden insgesamt 50.000 m<sup>2</sup> neue Asphaltfahrbahnen bzw. neue Beläge hergestellt.

Eine weitere Großbaustelle befand sich im Jahre 1969 auf dem *Gürtel* von der Mariahilfer Straße bis zur Linken Wienzeile.

Nach Fertigstellung der Arbeiten der Einbautendienststellen konnten die Straßenbauarbeiten auf dem *Äußeren Gürtel* durchgeführt werden. Die dort anstelle des alten Großsteinpflasters hergestellte neue Betonfahrbahndecke hat ein Ausmaß von rund 10.000 m<sup>2</sup>. Der *Innere Gürtel* wurde im Jahre 1969 für die Umleitung des Verkehrs benötigt. Er kann daher erst im Jahre 1970 umgebaut werden.

Von besonderer Bedeutung für den Verkehr zwischen dem Westen und der Inneren Stadt war der Umbau der *Burggasse* in ihrer ganzen Länge von der Breitegasse bis zum Gürtel. Nachdem die Arbeiten der Einbautendienststellen bereits Ende 1968 begonnen worden waren, konnten die eigentlichen Straßenbauarbeiten Anfang Juni 1969 in Angriff genommen werden. Das äußerst günstige Bauwetter ermöglichte die Fertigstellung, mit Ausnahme des Verschleißbelages, in 5 Monaten, so daß Ende Oktober die neue Asphaltfahrbahn für den Verkehr freigegeben werden konnte. Auf dieser Baustelle wurden rund 18.000 m<sup>2</sup> Asphaltfahrbahn und rund 6000 m<sup>2</sup> Gußasphaltgehsteige hergestellt.

Ebenfalls im Jahre 1969 wurde in der *Neustiftgasse*, von der Museumstraße bis zum Gürtel, die bereits im Vorjahre umgebaut worden war, der endgültige Asphaltbelag in einem Ausmaß von rund 10.000 m<sup>2</sup> hergestellt. Zusammen mit der Burggasse bildet die Neustiftgasse nunmehr ein Einbahnsystem zwischen Gürtel und der Lastenstraße, das eine wesentliche Leistungssteigerung in diesen Straßenzügen bewirkt. Da vom Gürtel stadtauswärts die Koppstraße und die Gablenzgasse ebenfalls bereits als leistungsfähige Einbahnen vorhanden sind, stehen nunmehr die Einbahnzwillinge in der ganzen Länge von der Lastenstraße bis zur Spetterbrücke zur Verfügung.

Im 19. Bezirk wurde der Umbau der *Heiligenstädter Straße*, von der Kahlenberger Straße bis zur Freihofgasse einschließlich des *Nußdorfer Platzes*, soweit abgeschlossen, daß nur mehr der endgültige Asphaltbelag im Jahre 1970 aufzubringen ist.

Im 21. Bezirk wurde auf der im Vorjahr ausgebauten *Prager Straße*, von der Rußbergstraße bis zur Landesgrenze, der endgültige Asphaltbelag in einem Ausmaß von rund 11.000 m<sup>2</sup> aufgebracht. Diese für den Verkehr nach dem Norden äußerst wichtige Straße steht nunmehr mit ihren beiden Richtungsfahrbahnen uneingeschränkt zur Verfügung.

Im 22. Bezirk wurde der Ausbau der sogenannten „*Schnellstraße*“ im Zuge der *Viktor Kaplanstraße — Magdeburgstraße*, vom Heringweg bis zur Erzherzog Karl-Straße, fortgesetzt. Nach Überwindung großer Schwierigkeiten bei der Grundfreimachung konnte die Schüttung des Erdkörpers im wesentlichen abgeschlossen, die Frostschuttschicht sowie die mechanisch stabilisierte Tragschicht eingebaut und rund 28.000 m<sup>2</sup> Bitumenkies hergestellt werden.

Mit dem Ausbau der „*Schnellstraße*“ im Zuge der *Magdeburgstraße — Purchmannweg*, von der

Erzherzog Karl-Straße bis zur Wagramer Straße, wurde ebenfalls 1969 begonnen. Die Fertigstellung dieses Straßenzuges von der Wagramer Straße bis zum Knoten Kaisermühlen der Nordostautobahn wird mit der Verkehrsfreigabe der letzteren Ende 1970 erfolgen. Damit wird nicht nur eine wesentliche Verbesserung für den Verkehr aus dem 22. Bezirk über die Nordostautobahn mit der vierten Donaubrücke in die Bezirke auf dem rechten Donauufer eintreten, sondern es wird vor allem auch eine wesentliche Entlastung der Reichsbrücke erreicht werden.

Schließlich wurde ebenfalls im 22. Bezirk im Zusammenhang und im Anschluß an den Bau der *Unterfahrung der Ostbahn* im Zuge der Erzherzog Karl-Straße (MA 29) mit den Straßenbauarbeiten in der *Erzherzog Karl-Straße — Konstanziagasse — Langobardenstraße — Schicgasse* begonnen. Auch diese Straßenbauarbeiten werden bis Ende des Jahres 1970 soweit abgeschlossen sein, daß die umgebauten Verkehrsflächen gemeinsam mit der fertiggestellten Ostbahnunterfahrung für den Verkehr freigegeben werden können.

Die Behebung von Frostschäden erforderte im Jahre 1969 die Aufwendung von mehr als 40 Millionen Schilling. Damit wurden zum Teil vollkommene Neuherstellungen von Fahrbahndecken durchgeführt, zum überwiegenden Teil jedoch wurden schadhafte Asphaltbeläge erneuert. Insgesamt wurden im Zuge dieser Arbeiten 265.000 m<sup>2</sup> neue Asphaltbeläge hergestellt. Es befindet sich darunter eine Reihe von Straßen, die von großer Bedeutung für den Verkehr sind. So wurden u. a. im 1. Bezirk neue Asphaltbeläge in der *Seilergasse, Augustinerstraße, Reitschulgasse* und auf dem *Michaelerplatz* hergestellt. Im 2. Bezirk wurden Teile der *Engerthstraße, der Nordwestbahnstraße, Wittelsbachstraße* und die Fahrbahnen der *Blumauer Gasse* und *Wolfgang Schmälzl-Gasse* erneuert. Im 3. Bezirk erhielten die *Rabengasse* und die *Gärtnergasse*, im 4. Bezirk u. a. die *Weyringergasse* und die *Graf Starhemberg-Gasse* neue Fahrbahnen. Außerdem wurde über dem alten Großsteinpflaster der *Ghegastraße* ein Asphaltbelag aufgebracht. Diese Arbeit konnte nach langwierigen Verhandlungen mit der Bundesgebäudeverwaltung, welche die Kosten zu tragen hatte, durchgeführt werden. Im 5. Bezirk wurde der Ausbau der *Straußengasse*, vom Mittersteig bis zur Margaretenstraße, vollendet. Im 14. Bezirk wurde die *Bahnstraße* in Weidlingau, von der Mauerbachstraße bis zur Postgasse, umgebaut und mit einem Asphaltbelag ausgestattet. Auch diese Arbeiten konnten erst nach langwierigen Verhandlungen mit den ÖBB., die die Hälfte der Kosten

zu tragen hatten, durchgeführt werden. Im 21. Bezirk wurde mit dem Ausbau der *Johann Weber-Gasse* und der *Stammersdorfer Straße*, von der Brünner Straße bis zur Stadtgrenze, begonnen. Insbesondere wurde dort der Zugang zum Stammersdorfer Zentralfriedhof noch vor Allerheiligen in einen gut begehbaren Zustand versetzt.

Im 5. Bezirk wurden unter anderem in der *Rechten Wienzeile*, in der *Arbeitergasse*, *Pilgramgasse*, *Schönbrunner Straße*, *Ziegelofengasse* und in der *Ramperstorffergasse* neue Beläge hergestellt. In zahlreichen anderen Straßen in den inneren Bezirken wie der *Lebargasse*, *Seidengasse*, *Schottenfeldgasse*, *Florianigasse* und *Lichtensteinstraße* wurden die Beläge erneuert. Von besonderer Bedeutung ist die Herstellung eines Asphaltbelages in der *Gumpendorfer Straße*, wo nach den Arbeiten der Einbautendienststellen von der Rahlgasse bis zur Hofmühlgasse nach der Herstellung einer bituminösen Tragschicht auf dem alten Großsteinpflaster ein neuer Asphaltbelag aufgebracht wurde. Auch in allen anderen Bezirken wurde in verschiedenen Straßen der Fahrbahnbelag erneuert. Erwähnenswert wären hiebei noch die *Arndtstraße* im 12. Bezirk, vom Gürtel bis zur Meidlinger Hauptstraße, die *Penzinger Straße* und die *Schanzstraße* im 14. Bezirk, die *Martinstraße* und *Gymnasiumstraße* im 18. Bezirk, die *Hans Richter-Gasse*, *Peter Jordan-Straße* und *Max Emanuel-Straße* im 19. Bezirk, die *Angerer Straße* im 21. Bezirk, die *Stadlauer Straße*, die *Donaufelder Straße* sowie Teile der *Wagramer Straße* und *Am Kaisermühlendamm* im 22. Bezirk sowie die *Lastenstraße* und die *Breitenfurter Straße*, vom Kalksburger Kirchenplatz bis an die Stadtgrenze, im 23. Bezirk. Durch diese sehr umfangreichen Arbeiten, die das ganze Jahr in Anspruch nahmen, wurden nicht nur die im vergangenen Winter aufgetretenen Frostschäden restlos behoben, sondern damit gleichzeitig auch wesentliche Verbesserungen in der Befahrbarkeit zahlreicher Straßenzüge erreicht und ein Beitrag zur Lärmbekämpfung in diesen Straßen geleistet.

Die im Jahre 1969 durchgeführten *Oberflächenbehandlungen* in verschiedenen Straßen insbesondere der äußeren Bezirke erreichten ein Ausmaß von rund 600.000 m<sup>2</sup>. Damit wurden die Beläge in diesen leicht befestigten Fahrbahnen konserviert und gegen die Angriffe des Wetters und des Verkehrs widerstandsfähig gemacht.

Der soziale Wohnbau in Wien stand im Jahre 1969 im Zeichen eines Marksteines: Die 100.000. Gemeindewohnung seit dem Jahre 1945 war fer-

tiggestellt und wurde einem jungen Ehepaar übergeben. Die Wohnung befindet sich in der großen Anlage Mitterweg, deren Endausbau 1700 Wohnungen beträgt.

Bürgermeister Bruno Marek machte aus diesem Anlaß die grundsätzliche Feststellung, daß „die Wohnung nicht nur die Behausung des Menschen, sondern Zeichen seiner Würde und seines Lebensstils“ sei. Die seit 1945 errichteten 100.000 Gemeindewohnungen hätten nicht nur das äußere Bild der Stadt verändert, sondern auch im Leben des Menschen in der Familie und damit im Gemeinwesen einen gewaltigen Wandel bewirkt.

„Wir sind mit Recht stolz darauf, daß die Idee des sozialen Wohnbaus von Wien aus die Welt erobert hat“, erklärte Marek. „Wir lassen nicht mehr einzelne Häuser, sondern — nach einem städtebaulichen Konzept — ganze Stadtteile neu entstehen, die dem Wien des zu Ende gehenden 20. Jahrhunderts ein modernes architektonisches Antlitz geben.“

Sowohl in der Wohnungsgröße als auch im Komfort sind steigende Werte zu verzeichnen: Im Jahre 1969 ist die Durchschnittsgröße der Wiener Gemeindewohnungen auf 65 Quadratmeter angestiegen. Die größte Wohnungstypen hat 94 Quadratmeter Nutzfläche. Auch im Heizkomfort nähert sich der Wohnbau einer Traumzahl: 93 von 100 neuerrichteten Wohnungen sind mit Zentralheizung ausgestattet.

Es versteht sich von selbst, daß immer mehr Wohnungen aus vorfabrizierten Fertigteilen hergestellt werden. Die Vorteile sind bekannt: Verkürzung der Bauzeit, geringerer Arbeitsaufwand pro Wohnung und größere Unabhängigkeit von der Witterung. Gerade an den beiden größten Wohnbauprojekten der Gemeinde, der Per-Albin-Hansson-Siedlung und der Großfeldsiedlung, wird sehr stark mit Fertigteilen gearbeitet.

Im Jahre 1969 wurden in den ersten zehn Monaten 7579 Wohnungen übergeben. Etwa zum selben Zeitpunkt waren 9000 Wohnungen in Bau. Dazu ist zu sagen, daß die Gemeinde Wien gerade im Bau- und Baunebengewerbe durch arbeitsmarktpolitische Maßnahmen eine Politik der Arbeitsplatzsicherung betreibt. Im Winter 1968/69 wurden auf diese Weise 4000 Arbeitsplätze in dieser Branche gesichert. Es handelt sich dabei um Arbeitnehmer, die ohne die Maßnahmen der Gemeinde bei Einbruch der kalten Jahreszeit ihre Arbeitsplätze verloren hätten. Diese Maßnahmen sind es nicht zuletzt, die mithelfen, jene Saisonspitzen zu vermeiden, die von beiden Sozialpart-

ner nicht geschätzt werden. Eine Untersuchung des Wiener Instituts für Standortberatung hat ergeben, daß es in Wien gelungen ist, den großen Abstand zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt deutlich zu verringern.

Überhaupt ist ja gerade das Bau- und Bauneben-gewerbe jene Branche, der die meisten Gelder des Wiener Steuerzahlers zufließen. Im Jahre 1969 waren es 4,5 Milliarden Schilling, also etwa ein Drittel des Budgets der Stadt Wien.

Die Fernwärme hat im Jahr 1969 ihre Geltung geradezu sprunghaft verstärkt. Das Fernwärme-werk Spittelauer Lände wurde in seiner ersten Ausbaustufe fertiggestellt und hat die Beheizung des Allgemeinen Krankenhauses übernommen.

Drei Ausbaustufen sind für dieses 750-Millio-nen-Projekt vorgesehen: in der ersten Ausbaustufe Ölfeuerung mit zwei Kesseln, in der zweiten Ausbaustufe eine Müllverbrennungsanlage mit zwei Müllkesseln, in der dritten Ausbaustufe eine Wärme-Kraft-Kupplung. Im Endausbau wird das Werk eine Stundenleistung von 250 Gcal errei-chen, was der nötigen Energie für die Beheizung von 40.000 Wohnungen entspricht. Das Werk soll der Beginn eines Netzes von ähnlichen Anlagen an den Rändern der Stadt sein, die Wien mit Fern-wärme versorgen können.

Ein besonderes Kapitel bildet der Leitungsbau. Die drei Leitungen, die vom Fernwärmewerk Spittelau in den 2., 9. und 20. Bezirk führen, ha-ben zusammen eine Länge von etwas mehr als acht Kilometer und kosten rund 180 Millionen Schilling. Diese scheinbar hohen Baukosten erklä-ren sich daraus, daß die Leitungen nicht nur viel-fach durch dichtverbautes Gebiet führen, son-derm auch in ihrer Gesamtlänge begehrbar sein müssen. Die Kreuzung Nußdorfer Straße — Gür-tel etwa wurde auf bergmännische Art in 25 Me-ter Tiefe unterfahren, weil nicht nur die Einrich-tungen des oberirdischen Kreuzungsbereichs zu be-rücksichtigen waren, sondern auch auf die spätere U-Bahn-Trasse Bedacht genommen werden mußte. So kommt es, daß sich das Fernwärmewerk Spit-telau auf einen Kostenaufwand von beinahe 1 Milliarde Schilling stellen wird: 750 Millionen Schilling für das Werk selbst, 180 Millionen Schilling für die Leitungen. Im Jahre 1969 wurde pro Tag etwa eine Million Schilling verbaut.

Zur gleichen Zeit entstand im Süden der Stadt ein neuer Brückenkopf der Fernheizung: das „pro-visorische Heizwerk Süd“. Damit hat es folgende Bewandnis: In jener Gegend, wo nicht nur die Kläranlage Inzersdorf — Blumental, sondern auch

der neue Großmarkt Wien-Inzersdorf situiert ist, soll ein Fernwärmewerk entstehen, welches noch größer wird als jenes an der Spittelauerlände. Dieses Werk ist dazu bestimmt, die großen Wohn-bauten im 10. Bezirk mit Wärme zu versorgen.

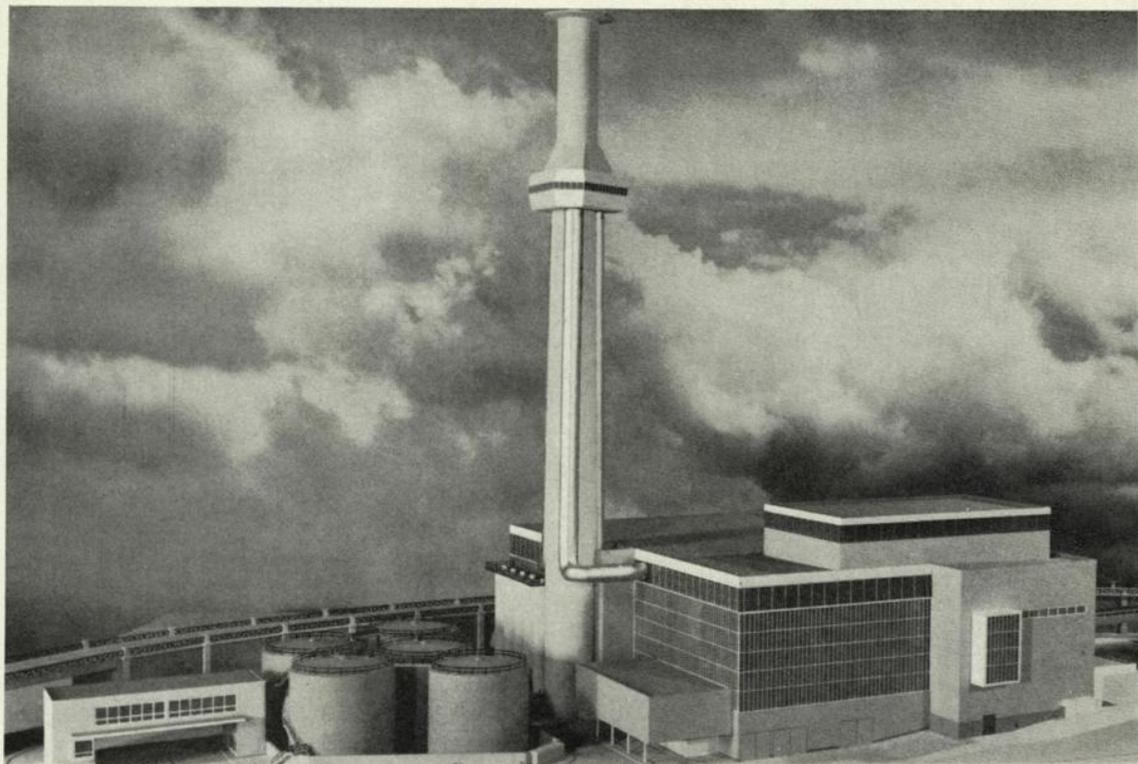
Nun hat — bei seinem ersten Gespräch mit den Wiener Kommunalberichterstatlern — Hochbau-stadtrat Hubert Pfoch einen deutlichen Schwer-punkt seiner Tätigkeit auf die „Synchronisierung“ im Hochbaugeschehen gelegt. Diese Maxime wird am Beispiel der Fernwärme im Süden von Wien bereits klar verwirklicht. Es wurde das provisori-sche Heizwerk Süd (40 Gcal) als Vorläufer des späteren Fernwärmewerkes Süd (350 Gcal) errich-tet. Dadurch wurde es möglich, jeweils fertigge-stellte Wohnungen sofort mit Fernwärme zu versorgen. Das provisorische Heizwerk Süd heizte Ende 1969 rund 1500 Wohnungen und versorgte auch zwei weitere, ebenfalls 1969 fertig-gestellte Anlagen mit Wärme: den Blumengroß-markt Inzersdorf und die Kläranlage Blumental.

Die Bautätigkeit in den städtischen Bädern ver-zeichnete im Jahr 1969 rein äußerlich eigentlich nur zwei markante Umstände: die Fertigstellung zweier neuer Becken im Ottakringer Bad und den Baubeginn für das neue Dianabad. Diese beiden Fakten sind allerdings signifikant für größere Per-spektiven.

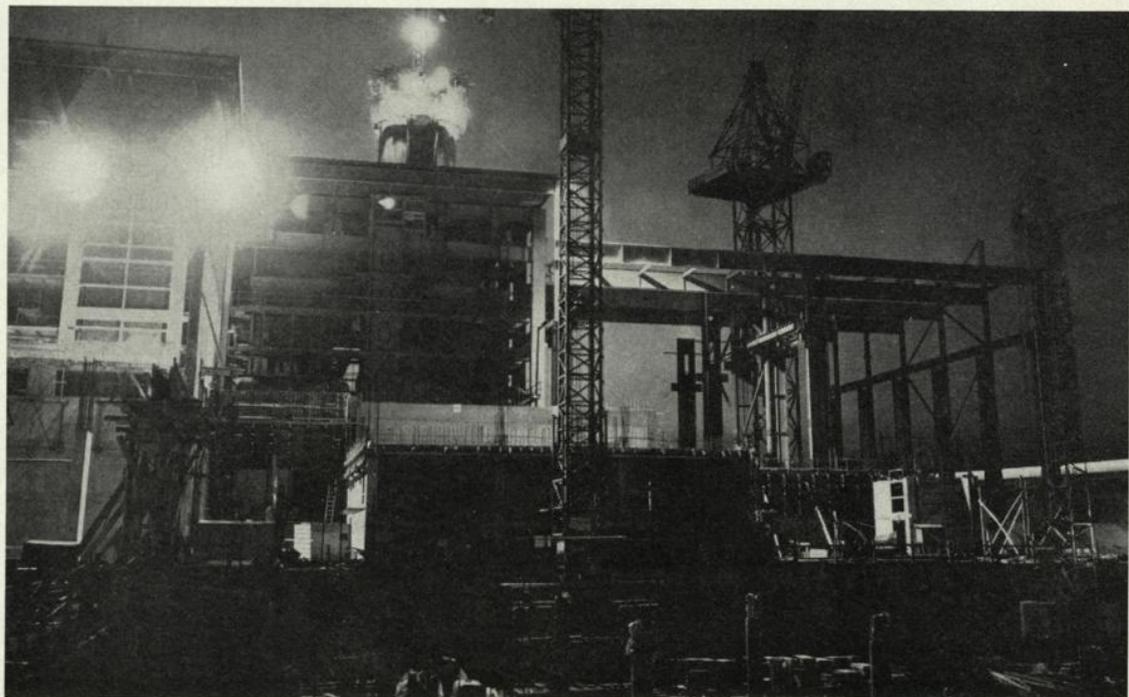
In den letzten Jahren sind die Besucherzahlen gerade der städtischen Sommerbäder wechselhaft geblieben, da sie vom Wetter abhängig sind. Andererseits wurde nie bestritten, daß gewisse Regio-nen des Stadtgebietes noch nicht ausreichend mit Bädern versorgt sind. Utner diesem, aber nicht nur unter diesem Aspekt ist der Neubau des Dianaba-des zu sehen.

Es ist bekannt, daß für dieses Bad ein Projekt vorlag, das zwar in manchen Punkten bestehend wirkte (Schwimmbekken im Dachgeschoß) und des-halb auch in Pressemeldungen besonders gewürdigt wurde, das aber — im größeren Zusammenhang gesehen — unverhältnismäßig kostspielig gewesen wäre. Die Stadtverwaltung hat sich daher ent-schlossen, einem „kleineren“ Projekt den Vorzug zu geben, durch welches die politische Verant-wortlichkeit gegenüber dem Bürger der Bundeshaupt-stadt nicht verletzt wird: die Verantwortlichkeit, an möglichst vielen Stellen der Stadt Bäder zu er-richten und damit die bessere Erreichbarkeit eines Bades für alle Wiener sicherzustellen.

Diese Entscheidung entspricht voll dem im De-zember 1968 beschlossenen Bäderkonzept, mit wel-



Fernwärmewerk Spittelauer Lände (Bild oben im Modell, Bild unten während des Baues): Mit einer Kapazität, die der Beheizung von 40.000 Wohnungen entspricht, wird das Fernwärmewerk Spittelauer Lände das größte Europas werden. Mächtige Leitungsrohre sollen die Wärme in den 2., 9., und 20. Bezirk transportieren.





Noch tummeln sich die Badegäste im Ottakringer Bad ganz unter freiem Himmel. Doch bald werden die beiden neuen Becken (1969 fertiggestellt) von einer Halle überdacht und damit auch im Winter benützbar sein.

chem beabsichtigt ist, den Wienern „ein komplettes Netz gut ausgebauter kleinerer und mittelgroßer Bäder zur Verfügung zu stellen, denen einige große Bäder mit besonders guter Ausstattung zugeordnet sind“.

Die Tätigkeit des Jahres 1969 stand bereits zur Gänze unter dem Aspekt der Realisierung des Bäderkonzeptes. Der Kern dieses Konzepts lautet: 14 neue Bäder in sieben Jahren, Kosten 500 Millionen Schilling.

Zu den im Konzept genannten „Schwerpunktbädern“ zählt u. a. das Ottakringer Bad. Es entwickelt sich immer mehr zu einem „Badezentrum West“. Denn innerhalb von zwei Jahren (1967 bis 1969) ist der Anteil dieses Bades an der Besucherzahl der städtischen Sommerbäder von 8,6 auf 13,6 Prozent gestiegen.

In diesem Bad wurden als erste Ausbaustufe

im Jahre 1969 zwei neue Becken gebaut und in Betrieb genommen, nämlich ein Schwimm- und ein Sprungbecken. Bald darauf begann man mit den Arbeiten der zweiten Baustufe: Die beiden neuen Becken werden überdacht, ein Saunatrakt und ein Garderobentrakt werden angefügt. Diese 2. Stufe war bis Jahresende im Rohbau fertiggestellt.

Außer dem Neubau des Dianabades brachte das Jahr 1969 auch den Baubeginn am Schafbergbad. Das Floridsdorfer Hallenbad wieder rechtfertigte glänzend die Baukosten und den Standort: Stadtrat Hubert Pfoch begrüßte im Herbst 1969 den millionsten Besucher.

Mitunter geschieht es, daß kleinere Bauvorhaben, die budgetär gar nicht wesentlich zu Buche schlagen, in der öffentlichen Aufmerksamkeit viel stärker beachtet werden als weit größere Projekte.

Auch im Jahre 1969 hat es zwei solcher Beispiele gegeben: Schuberts Geburtshaus und das Heilprovisorium Oberlaa.

Das Haus Nußdorfer Straße 54, früher das „Haus zum roten Krebsen“, ist mit einem Kostenaufwand von etwas weniger als 4 Millionen Schilling genau in jenen Zustand gebracht worden, in welchem es sich Anfang 1797 befunden hat — zu jener Zeit also, als dort im ersten Stock unmittelbar neben einer offenen Feuerstelle Franz Schubert geboren wurde. Es wurde tatsächlich keine Mühe gescheut, hier die originale Atmosphäre zu schaffen, die zur Zeit der Geburt des Liederfürsten bestanden hat. Teile des Hofbrunnens wurden unter Schutt entdeckt, alte Pläne lieferten wertvolle Hinweise. Die europäische Presse hat diesen Akt mit bedeutender Aufmerksamkeit zur Kenntnis genommen.

Mehr von inländischem Interesse ist die erste Nutzung der Heilquelle Oberlaa. Die Medizin und die Balneologie haben dieser Quelle bereits außerordentliche Möglichkeiten bescheinigt, und es ist ja bekannt, daß viele Bürger unserer Stadt bereits vor den ersten Baumaßnahmen auf ihre Weise die Quelle nutzten: Der Abfluß in den Liesingbach war meist belebt mit Leuten, die kamen, um Wasser zu holen. Das Heilprovisorium ist jetzt fertiggestellt, es enthält ein Bewegungsbecken und fünf Wannens. Obwohl der Bau nur etwa zwei Millionen Schilling kostete, war — bedingt durch die geradezu sensationellen Eigenschaften der Quelle — das Interesse der Massenmedien gerade für dieses Projekt außerordentlich intensiv.

Zwei Magistratsabteilungen sollen noch einzeln erwähnt werden, die wesentlich mit der Bauausführung beschäftigt sind und 1969 große Leistungen erbracht haben. Es handelt sich um die Magistratsabteilung 23 (Gebäude des Wohlfahrts- und Gesundheitswesens) und um die Magistratsabteilung 26 (Gebäude des Kultur- und Schulwesens). Außerdem sind beide Magistratsabteilungen mit der Errichtung verschiedener Nutzbauten betraut.

Für das Wohlfahrtswesen hat die Magistratsabteilung 23 im Jahre 1969 neun Kindertagesheime fertiggestellt. An elf Heimen für Kinder und Jugendliche wurden Umbau- und Erneuerungsarbeiten geleistet.

Die Arbeiten an den Krankenanstalten stehen wohl in erster Linie im Zeichen des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses. Gearbeitet wurde an der Generalisierung der II. Chirurgischen Universitätsklinik sowie der I. Universitäts-Frauenklinik, weitere Arbeiten betrafen die Hals-, Nasen- und

## „Wien wird niemals fertig“

*Wenn der Wiener des Jahres 1969 durch seine Stadt geht und über Aufgrabungen oder Absperrungen wegen Bauvorhaben murt, möge er sich als kleinen Trost daran erinnern, was ein gewisser Franz Gräffer im Jahre 1845 in seinen „Kleinen Wiener Memoiren“ gesagt hat:*

*„Wien ist noch nicht fertig und Wien wird niemals fertig. Selbes vermerkt man am augenscheinlichsten seit ein paar Jahren. Man gehe, wann und wo man wolle, so wird man finden, daß man nicht gehen kann.*

*Allenthalben wird gebaut und gepflastert, umgestaltet, ausgebessert, verschönert, verändert, erneuert etc.*

*Kein Schritt, ohne auf etwas zu stoßen. Man sollte glauben, Wien sei vor einem halben Jahre angefangen worden und müsse binnen acht Tagen fertig werden, in solcher Hast geht alles darunter und darüber.“*

Ohrenklinik, die II. Frauenklinik und die Psychiatrische Klinik. Dazu kommt eine Reihe von Arbeiten an den alten Objekten des Allgemeinen Krankenhauses.

Darüber hinaus jedoch sind so gut wie alle Krankenanstalten von teilweise recht kostspieligen Arbeiten betroffen gewesen.

Auch auf dem Sektor der Bäder gab es ein umfangreiches Programm. Begonnen wurde der Neubau des Dianabades und des Schafbergbades, Ende Februar 1970 erreichte die Halle über den beiden neuen Becken des Ottakringer Bades ihre Dachgleiche.

Die Magistratsabteilung 26 hat besonders im Schulbau Großes geleistet. Fünf Schulbauten wurden fertiggestellt, sechs weitere kräftig vorangetrieben. Mit dem Neubau von acht Schulgebäuden wurde im Jahr 1969 begonnen. Für fünfzehn Schulbauten wurden Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten geleistet. An Amtshäusern und Heimatmuseen sowie an verschiedenen Gebäuden der Feuerwehr wurden Umbau- und Renovierungsarbeiten geleistet.

Die Windischgrätz-Villa (14., Linzer Straße 452) wurde 1969 instandgesetzt und dient bereits den „Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrum“ als Quartier. Im Zentrum der Arbeiten aber steht das „Haus des Buches“ im 8. Bezirk,

Skodagasse 20, das mit Gesamtkosten von 23,6 Millionen Schilling gebaut und Anfang 1970 feierlich eröffnet wurde.

Das Programm der Magistratsabteilung 26 ist äußerst umfangreich, und ein kurzer Streifzug durch die Agenden möge die Vielfältigkeit der Aufgaben charakterisieren: Neubau eines Turnsaales in der Modeschule Hetzendorf, Reinigung diverser Denkmäler, Schaffung einer zweiten sanitären Anlage auf dem Campingplatz in der Sportanlage Krottenbachstraße, Sanierung der Rasenfläche im Wasserpark Floridsdorf, Ausmalung von Räumen im Pädagogischen Institut, Erneuerung des Gasanschlusses in der Meierei Stadtpark, Instandsetzung des Daches im Jugendgästehaus Schloß-Pötzleinsdorf, Aufstellung eines Glas-Blockhauses im Reservegarten Hirschstetten und Instandsetzung der Mauer um den Lainzer Tiergarten.

Die Aufzählung der so völlig verschiedenen Tätigkeiten zeigt das umfangreiche Arbeitsprogramm dieser Magistratsabteilung, die ebenso wie die Magistratsabteilung 23 gewissermaßen ein bauliches „Mädchen für alles“ ist.

In 15 bis 20 Jahren soll auf dem 942 Hektar großen Areal Inzersdorf-Vösendorf ein Stadtteil „aus der Retorte“ für 60.000 bis 70.000 Einwohner und mit 25.000 bis 30.000 Arbeitsplätzen das Tor zum Süden markieren. Die neue Stadt, für die nach Schätzung von Fachleuten Kosten in der Größenordnung von 15 bis 20 Milliarden Schilling anzusetzen sind, soll ein unverwechselbares Gesicht haben. Sie muß sich organisch in die Region einfügen und darf nicht als „Schlafstadt“, als Trabantenstadt im landläufigen Sinn, isoliert sein. Um für dieses ehrgeizige Ziel ein optimales städtebauliches Gestaltungsprinzip zu finden, schrieb die Stadt Wien einen mit insgesamt 2,7 Millionen Schilling dotierten öffentlichen, internationalen Ideenwettbewerb „Stadterweiterung Wien-Süd“ aus. Seit dem Generalregulierungsplan im Jahr 1893 ist dies der größte internationale Städtebau-Wettbewerb, den die Stadt Wien veranstaltet hat.

Von den Wettbewerbsteilnehmern wird die Ausarbeitung eines grundlegenden Gestaltungssystems erwartet, dem die Entwicklung des Stadtteiles entsprechend sich wandelnder soziologischer und technischer Bedingungen flexibel angepaßt werden kann. Lediglich für die erste Entwicklungsphase wird ein konkretes Projekt erwartet. Diese Aufgabenstellung für einen Stadtplanungswettbewerb hat in der internationalen Fachwelt bisher kein Gegenstück.

Das Wettbewerbsgebiet ist auf allen Seiten von Verkehrsanlagen umgrenzt: im Norden von der Donau-

landebahn, im Osten von der Pottendorfer Bahnlinie, im Süden vom projektierten Autobahn-Ost-ring und im Westen von der bestehenden Südbahn. Das 942-Hektar-Areal, das die ehemaligen „Draschegründe“ einschließt, verteilt sich zu 546 Hektar auf Wiener Stadtgebiet (23. Bezirk) und zu 396 Hektar auf das Gebiet der niederösterreichischen Marktgemeinde Vösendorf (die ihre Zustimmung zu dem Wettbewerb gegeben hat).

Die neue Stadt soll optimale großstädtische Lebensbedingungen für ihre Bewohner, für Besucher und hier Arbeitende bieten. Die Möglichkeiten aller die Stadtplanung tangierenden wissenschaftlichen Disziplinen sollen ausgeschöpft werden. Der Wettbewerbsveranstalter — also die Bundeshauptstadt Wien — will mit diesem Vorhaben die städtebaulichen Entwurfsmethoden einen wesentlichen Schritt in Richtung eines dynamisch sich den wechselnden Lebenserfordernissen anpassenden Städtebaus voranbringen. Die Wettbewerbsteilnehmer sollen darstellen, wie sie sich die Entwicklung des neuen Stadtteils bis zur Endphase der Realisierung vorstellen. Sie haben ein umfassendes Raum-, Funktions- und Zeitprogramm aufzustellen.

Der neue Stadtteil am Südrand Wiens soll für eine sehr differenzierte Bevölkerung Wohngebiet sein, er soll jedoch auch viele Arten von Arbeitsplätzen anbieten, wobei von Stadtplanungsexperten als optimal der Schlüssel, 40 Prozent der Einwohnerzahl = Zahl der Arbeitsplätze, angenommen wird. So würde etwa ein Drittel bis die Hälfte der Arbeitsplätze von den Bewohnern des Stadtteils selbst, der Rest von Pendlern belegt.

Der Bevölkerungszahl von 60.000 bis 70.000 entsprechend, sind 20.000 bis 30.000 neue Wohnungen erforderlich, die in der Mehrzahl für Familien mit Kindern geeignet sein müssen. Daraus ergibt sich folgende Größenverteilung: 20 Prozent der Wohnungen für fünf und mehr Personen, 30 Prozent für vier, 25 Prozent für drei, 15 Prozent für zwei Personen und 10 Prozent für Alleinstehende. Dabei müssen Bauformen gefunden werden, die dieser Anforderung bei hoher Dichte gerecht werden. Auch für alte Menschen müssen entsprechende Wohnmöglichkeiten eingeplant werden.

In einem Hauptzentrum, das mindestens 4000 Pkw-Stellplätze vorsieht, das an der geplanten U-Bahnlinie liegen und direkten Südbahn-Anschluß haben muß, sollen alle zentralen Einrichtungen (Einkauf, Verwaltung, Kultur, Soziales, Unterhaltung, Dienstleistungen), darunter Supermärkte, Geschäfte aller Branchen, Gaststätten, Büros und ein Detailmarkt konzentriert werden. Zur weiteren Versorgung der Bevölkerung sind lokale Neben-

zentren einzuplanen. Ferner sind 20 bis 30 Kindergärten, 15 bis 30 Volks-, Haupt- und Sonderschulen, 1 bis 2 Schulen für das polytechnische Jahr, 3 allgemeinbildende höhere Schulen und eine berufsbildende höhere Schule vorgesehen. Dazu kommen Kirchen, Friedhof, Jugendzentren, Volksheime, Hotels und andere Gemeinschaftseinrichtungen. Die geplanten Arbeitsplätze sollen sich — je nach Branche — auf die Zentren, auf erschlossene Betriebsbaugebiete und auf Arbeitsstätten innerhalb der Wohnbebauung verteilen. Ausgeschlossen von der Ansiedlung sind Betriebe mit großem Flächenbedarf und solche, die Luftverunreinigungen und andere Störungen verursachen.

Mit Grün soll in der neuen Wiener Südstadt nicht gespart werden: Grünflächen zwischen den Wohnanlagen, „begrünte“ Fußgängerbereiche, Ruheplätze und Parkplätze, Spielplätze, eine größere Sportanlage, mehrere öffentliche, frei zugängliche Sportplätze, ein Freibad, ein Hallenbad und zwei Kinderfreibäder sollen der Erholung dienen. Die Parkanlagen des neuen Stadtteils sollen organisch in das Grünsystem des südlichen Stadtrandes eingebunden werden.

Straßennetz und öffentliches Verkehrsnetz sollen sich gegenseitig ergänzen, in der Annahme, daß sich etwa 60 Prozent des Berufspendelverkehrs auf öffentlichen Verkehrsmitteln, der Freizeitverkehr dagegen überwiegend mit eigenem Fahrzeug abwickelt. In Nord-Süd-Richtung wird der neue Stadtteil durch eine öffentliche Massenverkehrslinie (im Endausbau U-Bahn) mit Fortsetzung ins Umland erschlossen. Das Hauptstraßennetz soll die Wohnstätten möglichst wenig stören, das gesamte Straßennetz ist auf Vollmotorisierung (pro Familie ein Pkw) auszurichten. Die Verkehrswege des Massen- und Individualverkehrs sind in optimaler Weise sowohl mit der City im Norden als auch mit den benachbarten Bezirkszentren (Liesing, Meidlinger Hauptstraße, Favoriten) und dem Umland zu verknüpfen. Auch die Verbindung zu später entstehenden städtebaulichen Kernen, etwa auf dem Wienerberger Gelände, muß eingeplant werden. Anschluß an das internationale Straßennetz erhält Wien-Süd einer-

seits durch die Südautobahn, nach Westen durch den Autobahn-Südring. Der Straßenzug Perfektastraße—Breitenfurther Straße erhält die Bedeutung einer West-Ost-Verbindung bis zur Ostautobahn. Nach Süden soll die geplante U-Bahn bis in den Raum Baden fortgesetzt werden können, die Straßenverbindung wird durch Südautobahn, Triester Straße, Laxenburger Straße und Himberger Straße markiert. Im Osten übernimmt der Autobahn-Ost-ring die Verkehrsaufteilung und den Fernverkehr in östlicher Richtung.

Parkraum muß nicht nur bei den Zentren des Stadtteils und in den Betriebsbaugebieten, sondern auch in den Wohngebieten in reichlichem Maß (pro Wohnung ein Pkw-Stellplatz, jedoch ausbaufähig auf eine größere Anzahl, zusätzlich je zehn Wohnungen ein Besucherparkplatz), eingeplant werden.

Fahrverkehr und Fußgängerverkehr sollen dort getrennt werden, wo der fließende Verkehr zu stark ist. Schule, Kindergarten, Geschäfte für den täglichen Bedarf, Parkplätze und Haltestellen sollen ohne Kreuzung mit dem Fahrverkehr erreichbar sein. Größere zusammenhängende Fußgängerzonen sollen zum Shopping und Flanieren einladen.

Das neue Wien-Süd ist ein weiterer großer Sprung in diesem Entwicklungsgebiet, das bereits Großrichtungen wie die Kläranlage Inzersdorf-Blumental, das Fernwerk Süd und den im Bau befindlichen Großgrünmarkt beherbergt. Das Wettbewerbsareal gehört zu der sich bis zum Wienerberger Gelände (das später bebaut werden soll) fortsetzenden Entwicklungsachse. Sie ist der am stärksten ausgeprägten Achse der Wiener Stadtentwicklung, der bis Wiener Neustadt reichenden „Thermenlinie“, benachbart. Von Bedeutung ist auch der Konnex zum Gelände der Wiener Internationalen Gartenausstellung (WIG) 1974 und des geplanten Kurzentrums am südlichen Abhang des Laaer Bergs. Westlich des Wettbewerbsgebiets liegen die Großprojekte der Entwicklungsachse Meidling—Siebenhirten, eine weitere Schwesterstadt für 80.000 Menschen. Außerhalb der Stadtgrenze setzt die „Südstadt“ bei Maria-Enzersdorf den dominierenden Akzent.

HÜTTENWOLLE  
HOCHOFENGRANULAT  
HÜTTENBIMS



**OESTERREICHISCH-ALPINE  
MONTANGESSELLSCHAFT**

FÜR DEN NEUZEITLICHEN LEICHTBAU

**BAUSTOFFE  
RIPPENTORSTAHL<sup>®</sup>  
BAUGERÄTE**

**VERKAUF: WIEN I, FRIEDRICHSTRASSE 4**

TELEGRAMMADRESSE: COMALP WIEN  
FERNSCHREIBER 1828  
TELEFON: 577676

KIPPHUNTE  
ROHRGERÜSTE  
GUMMIBANDFÖRDERER  
RADSATZE FÜR SCHMALSPUR  
BAUWEICHEN

Fast 1000 Hektar groß ist das Areal, dem der Wiener Planungsstadtrat Ing. Fritz Hofmann besondere Aufmerksamkeit zuwendet. Dort soll in den nächsten zwei Jahrzehnten — teils auf Wiener, teils auf niederösterreichischem Gebiet — eine Trabantenstadt Wiens für etwa 70.000 Einwohner entstehen.

