

Planung

Wirtschaftliche Planung und Koordinierung

Das Jahr 1970, das erste volle Arbeitsjahr der 1969 neu gegründeten Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung, wurde vornehmlich dazu genutzt, Leitlinien für die Wiener Wirtschaftspolitik zu erarbeiten. Eine Besprechung dieser Leitlinien ist dem Verwaltungsbericht vorangestellt.

Neben dieser dominierenden Arbeit wurde die Entwicklung der Konjunktur- und Arbeitsmarktlage ständig beobachtet; die Wahrnehmungen wurden in Konjunkturberichten festgehalten. Danach kann das Jahr 1970 auch für Wien als ein Jahr der Hochkonjunktur bezeichnet werden, wenn auch in den letzten Monaten bereits Anzeichen einer leichten Konjunkturverflachung festzustellen waren. Die Hochkonjunktur führte zu einer vollständigen Ausschöpfung des Arbeitsmarktes. Zur Deckung des Arbeitskräftebedarfs wurden in verstärktem Maße ausländische Arbeitskräfte herangezogen. Im Dezember 1970 waren in Wien bereits 49.800 Gastarbeiter beschäftigt, das waren um 11.900 Personen oder um rund 31 Prozent mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Zum erstenmal seit 1962 gelang es, nicht zuletzt infolge der steigenden Zahl der Fremdarbeiter, wieder eine Zunahme bei den unselbständig Beschäftigten zu erreichen.

Erfreulich entwickelte sich auch die Industrieproduktion in Wien. Die Wiener Industrie erreichte in den ersten 10 Monaten des Jahres 1970 ein fast gleich hohes Wachstum wie die Industrie im österreichischen Durchschnitt, während in der Vergangenheit das Wachstum der Wiener Industrieproduktion im allgemeinen stark hinter dem Wachstum Österreichs zurückblieb. Als noch erfreulicher muß angesehen werden, daß das Wirtschaftsforschungsinstitut bei den Industrieinvestitionen in Wien für das Jahr 1970 eine Rekordzuwachsrate von 36 Prozent errechnete. Diese Wachstumsrate erhält das richtige Gewicht, wenn man bedenkt, daß die Industrieinvestitionen je Beschäftigten in den letzten Jahren in Wien im Durchschnitt um rund 30 Prozent geringer waren als in Österreich insgesamt und daß das Wirtschaftsforschungsinstitut für die Industrieinvestitionen im österreichischen Durchschnitt für 1970 eine Zuwachsrate von nur 20 Prozent ermittelte. In der Produktion je Beschäftigtem, aber auch in der Bauproduktion lagen die Wiener Zuwachsraten über dem österreichischen Durchschnitt.

Mit der Konjunktur- und Arbeitsmarktlage befaßte sich auch der von der Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung als Geschäftsstelle betreute Arbeitsmarktpolitische Beirat, dem unter dem Vorsitz des Landeshauptmannes von Wien Vertreter der Interessensvertretungen, der Arbeitsmarktverwaltung, wissenschaftlicher Institute und der Stadtverwaltung angehören. Im Arbeitsmarktpolitischen Beirat und in seinen Ausschüssen wurden im Jahre 1970 besonders die langfristigen Perspektiven des Wiener Arbeitsmarktes, Vorschläge zur Verbesserung der langfristigen Arbeitsmarktsituation, die Probleme der Beschäftigung von Gastarbeitern sowie die voraussichtlichen Auswirkungen einer 30prozentigen Zollsenkung gegenüber der EWG für die Wiener Wirtschaft erörtert.

In Zusammenarbeit mit dem Landesarbeitsamt für Wien wurde erstmals ein Arbeitsmarktanzeiger über offene Stellen aufgelegt, der das Ziel verfolgt, für die Wiener Wirtschaft und die Wiener Stadtverwaltung zusätzliche Arbeitskräfte zu gewinnen. Der Arbeitsmarktanzeiger wird nicht nur in Wien, sondern auch außerhalb Wiens verteilt und stellt somit ein wichtiges Werbeinstrument für den Wiener Arbeitsmarkt dar.

Um wirksame Maßnahmen zur Vergrößerung des Arbeitskräftepotentials ergreifen zu können, wurden Untersuchungen zur Feststellung der im Stadtgebiet noch vorhandenen Arbeitskräfte reserven durchgeführt. Neben Untersuchungen über Arbeitskräfte reserven in Neubaugebieten sowie im Einzugsbereich von zukünftigen Industriegebieten wurden ehemalige Karenzurlaubsgeldbezieherinnen in Zusammenarbeit mit der Arbeitsmarktverwaltung darüber befragt, ob und warum sie in den Arbeitsprozeß eingetreten sind oder unter welchen Bedingungen sie bereit wären, wieder eine Arbeit aufzunehmen. Diese Untersuchung hat eine Vielzahl von interessanten Ergebnissen gebracht, so etwa, daß die Bereitschaft der Mutter, nach der Geburt eines Kindes wieder die Arbeit aufzunehmen, mit dem Grad der Schulbildung steigt.

Einen wichtigen Bestandteil des Wiener Arbeitsmarktes bilden die Pendler. Es bestand daher großes Interesse dafür, über diesen Personenkreis aktuelle Daten und Informationen zu erhalten. Grundsätzlich konnte festgestellt werden, daß vor allem die Dauer der Fahrzeit zum Arbeitsplatz eine entscheidende Rolle für die Pendelbereitschaft bildet und im allgemeinen die Bereitschaft zum Pendeln bei einer Anfahrtszeit von mehr als einer Stunde rapid abnimmt. Wie die Untersuchungen zeigten, sind die Pendler überwiegend Arbeiter. Von den Tagespendlern sind 55 Prozent Arbeiter, von den Fernpendlern rund 80 Prozent. Die Tagespendler sind zum überwiegenden Teil in der Eisen- und Metallwarenindustrie, im Baugewerbe, im Handel und im Verkehr beschäftigt. Fernpendler sind in erster Linie im Baugewerbe tätig. Bei Frauen ist nur eine geringe Bereitschaft zum Pendeln zu beobachten. Eine Untersuchung der Motive der Pendler ergab, daß für die Annahme einer Arbeit in Wien vor allem die besseren Verdienstmöglichkeiten, die günstigeren Aufstiegsmöglichkeiten sowie das Fehlen eines geeigneten Arbeitsplatzes am Wohnort ausschlaggebend waren. Bei rund einem Drittel der Pendler kann angenommen werden, daß sie bei entsprechenden Wohnmöglichkeiten nicht abgeneigt wären, nach Wien zu übersiedeln.

Ferner wurde eine Untersuchung der Fremdarbeiter eingeleitet, bei der jugoslawische Fremdarbeiter, die 70 Pro-

zent der ausländischen Beschäftigten ausmachen, befragt werden. Die Arbeit, deren Ergebnis noch nicht vorliegt, wird Aussagen über die Lebensbedingungen, die Beschäftigungsdauer, die Ansiedlungsbereitschaft in Wien sowie über ihre Kontakte und Erfahrungen mit der österreichischen Bevölkerung und den österreichischen Behörden liefern.

Weitere Probleme, die behandelt wurden, betreffen die Bevölkerungsentwicklung. Wie die Statistiken zeigen, nahm die Bevölkerung der Stadt seit 1910 stetig ab, und zwar von 2,083.000 auf 1,616.000 Einwohner (Volkszählung 1951). Erstmals in der Periode 1951 bis 1961 wurde diese fallende Tendenz gestoppt und eine geringfügige Bevölkerungszunahme um 11.000 Personen erzielt, die jedoch auf einen Wanderungsgewinn von 115.000 Personen zurückzuführen war. Betrachtet man die natürliche Bevölkerungsentwicklung für sich allein, nämlich ohne Zuwanderung, so wäre in Wien wegen des seit Jahren zu beobachtenden Geburtendefizits eine Bevölkerungsabnahme auf 1,494.000 Einwohner im Jahr 1975 und auf 1,417.000 im Jahr 1980 zu erwarten. Als Ursache für diese ungünstige natürliche Bevölkerungsentwicklung in Wien ist vor allem die ungünstige Altersstruktur der Bevölkerung anzusehen. Gegenwärtig sind 54 Prozent der Frauen in Wien mehr als 45 Jahre alt. Dieser Prozentsatz wird sich in den nächsten Jahren noch vergrößern. Außerdem zeigt die Geburtenentwicklung seit 1968 eine rückläufige Tendenz. Um Grundlagen für gezielte Maßnahmen zur Förderung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu erhalten, wurde eine Untersuchung darüber eingeleitet, welche Faktoren in welchem Ausmaß das generative Verhalten der Bevölkerung maßgeblich beeinflussen.

Wegen der negativen Geburtenbilanz Wiens verdient die Wanderungsbewegung besonderes Interesse. Wie bereits erwähnt, betrug der Wanderungssaldo zwischen den Volkszählungen 1951 und 1961 zugunsten Wiens rund 115.000 Personen. Es ist jedoch zu befürchten, daß der Zuwanderungsstrom aus den traditionellen Einzugsbereichen Wiens in Hinkunft nicht mehr in dem Maße anhalten wird wie bisher. Um die Zuwanderung nach Wien wenigstens auf dem derzeitigen Stand zu erhalten, wird es notwendig sein, neue Initiativen zu entfalten. Grundlagen für derartige Initiativen sollen aus Untersuchungen über die Zuwanderer nach regionaler Herkunft und Struktur sowie über die Motive der Zuwanderung gewonnen werden. Die bisher vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen zeigen unter anderem, daß rund 62 Prozent der Zuwanderer aus Niederösterreich kommen, etwa 8 Prozent aus dem Burgenland und ca. 9 Prozent aus der Steiermark. Die Altersstruktur der Zuwanderer ist sehr günstig, da die meisten Zuwanderer im erwerbsfähigen Alter stehen. Dies wirkt sich positiv auf den Wiener Arbeitsmarkt und auf die Geburtenbilanz aus.

Bei der Untersuchung der Motive der Zuwanderer kam hervor, daß der überwiegende Anteil der Zuwanderer auf Grund persönlicher Kontakte und Erfahrungen nach Wien zugezogen ist. Hauptmotive für die Zuwanderer nach Wien sind vor allem bessere Lebensbedingungen, bessere Verdienstmöglichkeiten und Aufstiegschancen sowie günstigere Ausbildungsmöglichkeiten für die Kinder.

Es wurde ebenso getrachtet, Unterlagen über die Abwanderer aus Wien zu sammeln. Dabei wurde festgestellt, daß sich rund 65 Prozent der Abwanderer aus Wien in Niederösterreich niederlassen; etwa die Hälfte von ihnen verbleibt im Wiener Umland. Von den Abwanderern in das Ausland übersiedelt die Hälfte in die Bundesrepublik Deutschland. Wie die Auswertung statistischer Unterlagen zeigte, gehören die Abwanderer ähnlich wie die Zuwanderer jüngeren Jahrgängen an. Eine Detailuntersuchung der Abwanderer in das Wiener Umland ergab ferner, daß diese Personen nur zum geringeren Teil dem Wiener Arbeitsmarkt verlorengehen, da rund 80 Prozent ihren Arbeitsplatz beibehalten. Die Analyse der Abwanderer aus Wien soll durch Befragen der Abwanderer in andere österreichische Ballungsräume und in das Ausland fortgesetzt werden.

Von den vorgenommenen wohnungssoziologischen Untersuchungen befaßte sich eine mit der Wohnzufriedenheit in neuen Stadtrandsiedlungen. Diese ergab unter anderem, daß die Bewohner mit den gut ausgestatteten Gemeindewohnungen sehr zufrieden sind, jedoch die Lage am Stadtrand als Nachteil empfinden. Es wurde daher versucht, die Anpassungsfähigkeit und die Schwierigkeiten zu erfassen, mit denen Personen konfrontiert werden, die aus dem dichtverbauten Gebiet in Stadtrandgebiete übersiedeln. Eine erste Untersuchung beschäftigte sich mit den Lebens- und Wohnverhältnissen von Wohnungswechslern im alten Wohngebiet und ging dann auf deren Einstellung und die Erwartung ein, die sie an den neuen Wohnort knüpften. Diese Untersuchungsreihe soll fortgesetzt werden, wobei die ersten Eindrücke der übersiedelten Bevölkerung in den neuen Wohngebieten festgehalten und mit deren früheren Vorstellungen verglichen werden sollen.

Um Ansatzpunkte zu erhalten, in welcher Richtung sich Wohnwünsche und Wohnbedürfnisse in absehbarer Zeit entwickeln werden, wurde eine Untersuchung begonnen, die Aussagen liefern soll, in welcher Weise sich die Wohnwünsche in schon fortgeschritteneren Volkswirtschaften entwickelt haben und welche Beziehungen besonders zwischen der Einkommensentwicklung, dem Wohnungsaufwand und den Wohnwünschen bestehen. Eine weitere Untersuchung soll die Wohnungskosten in vergleichbaren Ballungsräumen ermitteln, ihre Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Da es nötig ist, über den zeitlichen Verlauf des Schulraumbedarfes in Neubaugebieten bessere Aussagen treffen zu können, wurden sechs schon längere Zeit bestehende Wohnhausanlagen für eine soziologische Untersuchung ausgewählt. Von dieser werden unter anderem Hinweise darüber erwartet, mit welcher Anzahl von Kindern im allgemeinen Familien in Neubaugebiete einziehen und mit welcher Geburtenentwicklung in der weiteren Folge nach dem Einzug zu rechnen ist. Diese Untersuchung soll auch Aussagen über die Mobilität der Mieter in diesen Wohnhausanlagen erbringen.

Ein großer Teil des Arbeitsprogramms war volks- und regionalwirtschaftlichen Studien gewidmet. Eine Untersuchung über den Wiener Großhandel brachte wertvolle Erkenntnisse über die Bedeutung, die Probleme und

Entwicklungschancen dieses Gewerbezweiges. Mit einem Anteil von rund 13 Prozent an der Wiener Wertschöpfung nimmt der Großhandel in der Größenordnung nach der Industrie den zweiten Platz im Wirtschaftsleben der Stadt ein. 55 Prozent der Umsätze des Großhandels entfallen auf den Verkauf von Waren über die Stadtgrenzen hinaus. Er beschäftigt rund 65.000 Personen, fast 8 Prozent aller Wiener Beschäftigten. Die im Großhandel erzielte Wertschöpfung je Kopf ist mit ca. 150.000 S rund doppelt so hoch wie im gesamten Wiener Durchschnitt und um ca. 50 Prozent höher als in der Industrie. Die Flächenquote des Großhandels (Fläche je Beschäftigtem) ist hingegen etwa gleich der der Industrie. Das Wachstum des Großhandels war in den letzten 10 Jahren im Durchschnitt gleich hoch wie das der gesamten Wiener Wirtschaft und sogar um rund 2 Prozent höher als das der Wiener Industrie. Trotz des günstigen Strukturbildes steht der Großhandel vor ähnlichen Problemen wie die Wiener Industrie. Auch seine Betriebsstätten befinden sich überwiegend im dichtverbauten Gebiet, wo sich die ungünstigen Verkehrsverhältnisse besonders nachteilig auswirken. Bedingt durch das rasche Wachstum, benötigt er gleichfalls in zunehmendem Maße neue Betriebsflächen. Die bisherigen Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, daß für den Großhandel mit einem Flächenbedarf von rund 100.000 m² jährlich zu rechnen ist. Als Standort wird der südliche Raum Wiens bevorzugt.

Auch der Einzelhandel war zu untersuchen, um Grundlagen zur exakteren Beurteilung der Probleme der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu erhalten. Interviews bei ausgewählten Wiener Einzelhändlern sollten konkrete Aussagen über die bisherige Entwicklung sowie über die Probleme und die Entwicklungschancen der Einzelhändler der verschiedenen Sparten erbringen. Die Ergebnisse der Untersuchung werden erst im Sommer 1971 vorliegen.

Als Ergänzung zur Kleinhandelsuntersuchung wurde eine Studie über den privaten Konsum und über die regionale Verteilung der Kaufkraft in Wien in Auftrag gegeben. Diese Studie soll die Basis für die Entwicklung eines Zentrenkonzepts für Wien bilden, zu dessen Realisierung auch andere Vorarbeiten eingeleitet wurden. In Zusammenhang mit den Arbeiten an dem Zentrenkonzept wurden ferner Untersuchungen über Fußgängerzonen angestellt. Dabei wurden zunächst internationale Erfahrungen über Fußgängerzonen gesammelt. Es konnte festgestellt werden, daß die Umwandlung einer City-Geschäftsstraße in eine Fußgängerzone international gesehen eine durchschnittliche Umsatzsteigerung von 10 bis 20 Prozent erbrachte. Weiters wurden Erfahrungen darüber gesammelt, wie Fußgängerzonen wegen der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, der An- und Auslieferung, gestaltet sein müssen.

Um einen Überblick über die wirtschaftlichen Probleme von Branchen zu erhalten, über die bisher nur unzureichende Kenntnis bestand, wurde eine umfassende Studie über den Wiener Fremdenverkehr in Auftrag gegeben. Diese sieht zunächst eine Analyse des Fremdenverkehrsangebots vor, in der die Kapazitätsauslastung, die Rentabilität, die Betriebsgrößenstruktur sowie Standortfragen, Kapital- und Finanzierungsfragen, aber auch Kosten- und Ertragsfragen besonders durchleuchtet werden sollen. Aufbauend auf einer Analyse der Fremdenverkehrsnachfrage werden sodann Schätzungen über den Bedarf an Fremdenverkehrseinrichtungen für die nächsten 10 bis 15 Jahre angestellt werden.

Obwohl dem primären Sektor in Wien nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt, wurde ferner versucht, näheres über das Gewicht und die Entwicklungschancen dieses Wirtschaftsbereiches in Erfahrung zu bringen. Eine im Jahre 1969 in Auftrag gegebene Untersuchung über die Erwerbsgärtnereien in Wien wurde fertiggestellt. Dabei kam hervor, daß die Flächenproduktivität der Wiener Erwerbsgärtner mit 20 S je Quadratmeter weit unter der der übrigen Wirtschaftsbereiche liegt. In der Arbeitsproduktivität jedoch sind die Erwerbsgärtnereien durchaus mit einigen Industriebranchen vergleichbar. Sie sind in Wien auch sehr investitionsintensiv.

Um Unterlagen für ein langfristiges Flächenerschließungsprogramm zu erhalten, wurde in Zusammenarbeit mit der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien, aufbauend auf bereits geleisteten Vorarbeiten, eine Flächenbedarfsenerhebung der Industrie und des Gewerbes durchgeführt. Bei dieser Erhebung wurden Industrie- und Gewerbebetriebe über ihre Flächenwünsche, insbesondere über das benötigte Ausmaß, den Zeitpunkt der Bereitstellung der Flächen sowie über die Lage und Qualifikation des Standortes befragt. Die Flächenbedarfsenerhebung wird noch ausgewertet.

Parallel zu der Flächenbedarfsenerhebung werden Untersuchungen über die Angebotsseite durchgeführt. In Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für Stadt- und Landesplanung wurde zunächst erhoben, welche für eine Betriebsansiedlung grundsätzlich geeignete Flächen innerhalb des Stadtgebietes vorhanden sind. Wie festgestellt wurde, gibt es im Stadtgebiet, ohne Einbeziehung zukünftiger Entwicklungsgebiete, für Betriebsansiedlungen geeignete Flächen im Ausmaß von rund 9 Millionen Quadratmeter. Diese Flächen werden zur Zeit im Detail nach verschiedenen Gesichtspunkten, etwa auf ihre Eignung für bestimmte Arten von Betrieben, auf Erschließungsmöglichkeiten und Aufschließungskosten, aber auch auf die Eigentumsverhältnisse hin, untersucht. Auf Grund der ersten Ergebnisse dieser Detailuntersuchungen wurden Vorschläge für die zweite Etappe des Flächenerschließungskonzepts erstattet, in der vorgesehen ist, Flächen im Ausmaß von 77,5 ha aufzuschließen.

Da es nicht möglich und auch nicht erwünscht ist, sämtliche Betriebe aus dem dichtverbauten Gebiet in die Entwicklungsgebiete am Stadtrand zu verlagern, wird an dem Modellfall einzelner Teilgebiete des 15. Bezirks geprüft, mit Hilfe welcher Kriterien festgestellt werden kann, ob und welche Betriebe im dichtverbauten Gebiet verbleiben können und dort Entwicklungschancen vorfinden.

Ferner wurden Schritte zur Feststellung des Standes der technischen Ausrüstung und Automatisierung der Wiener Industrie unternommen. Schon die ersten Ergebnisse einer Testuntersuchung in der Maschinen-, Stahl- und Eisenbauindustrie sowie in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie zeigten, daß die technische Ausrüstung einiger

Wiener Betriebe schlechter ist als die vergleichbarer Betriebe in den anderen Bundesländern. Es konnte jedoch auch festgestellt werden, daß zum Beispiel in Betrieben der Maschinen-, Stahl- und Eisenbauinterie mit 100 bis 250 Beschäftigten der Wiener Automatisierungsstand über dem österreichischen Durchschnitt liegt. Ein ähnlicher Vorsprung Wiens konnte in der Maschinenbestückung, bei den Pro-Kopf-Investitionen und beim Produktionswert festgestellt werden.

Besondere Bedeutung wurde der Beurteilung von Stadtplanungsprojekten aus technisch-wirtschaftlicher Sicht beigelegt. Zunächst wurden für die Arbeiten auf diesem Gebiet interne Richtlinien geschaffen, nach denen die Kosten von Einzelprojekten größenordnungsmäßig erfaßt werden können. Es wurden hiebei Richtwerte für die Aufschließung von Betriebsbaugebieten und in weiterer Folge für Wohnbauvorhaben samt Folgeeinrichtungen in Stadtrandgebieten erarbeitet. Man ging auch daran, entsprechende Kennzahlen für Wohnbauvorhaben im dichtverbauten Gebiet, und zwar für Baulücken- und Baublockverbauungen, festzulegen. An Hand dieser Richtlinien und Richtwerte wurde im Jahre 1970 eine Nachuntersuchung einer Stadtrandsiedlung durchgeführt; außerdem wurden Kostenschätzungen für größere Planungsvorhaben in Entwicklungsgebieten erstellt. Weiters wurden Probleme des Verkehrs aus wirtschaftlicher Sicht behandelt. Um die wirtschaftlichen Auswirkungen einer U-Bahn auf die Entwicklung der Stadt im allgemeinen und auf die betroffenen Gebiete im besonderen festzustellen, wurde eine Untersuchung durchgeführt, die eine Übersicht über die Erfahrungen in europäischen und nordamerikanischen Städten mit U-Bahnen gibt. International hat sich gezeigt, daß mit der Errichtung einer U-Bahn neben den verkehrsmäßigen Vorteilen, wie etwa Reisezeit- und Kostenersparnis, Entlastung des öffentlichen Straßennetzes und Verringerung der Unfallhäufigkeit, bedeutende wirtschaftliche Auswirkungen verbunden sind. U-Bahnbauten führen vor allem im Bereich von Haltestellen zu einer intensiveren Nutzung von Grund und Boden, zu einer Konzentration des Einzelhandels, zu einer Vermehrung von Arbeitsplätzen und zu einer verstärkten Bautätigkeit. Sollen diese Vorteile erzielt werden, bedarf es jedoch lenkender Maßnahmen durch die öffentliche Hand. Weiters wurde eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die Aussagen über die Bedeutung der heutigen Schnellbahnlinien für den Wiener Arbeitsmarkt sowie für Wien als Einkaufs-, Wirtschafts- und Kulturzentrum liefern soll. Sie soll auch Hinweise dafür geben, welche Strecken mit welcher Priorität zweckmäßigerweise in das Schnellbahnnetz einbezogen werden könnten. Eine schon seit längerem bestehende Informationslücke werden schließlich Untersuchungen über den Güterverkehr schließen, die Quelle und Ziel vor allem auch des die Stadtgrenzen überschreitenden Güterverkehrs mit Lastkraftwagen feststellen sollen.

Ferner wurden wegen der immer enger werdenden Beziehungen zwischen der Stadt und dem Umland weitere Daten und Unterlagen über die Entwicklungstendenzen im Wiener Umland gesammelt.

Großes Gewicht wurde den wirtschaftsstatistischen Arbeiten beigelegt. Es wurden nicht nur von verschiedenen Instituten erarbeitete Statistiken für Wien ausgewertet, sondern auch Sonderauswertungen für Wien, die zum Teil kleinräumiges Datenmaterial liefern, von der Betriebszählung 1964, der Betriebsaufnahme 1967, der Industrie- und Großgewerbestatistik sowie von der Statistik der Bauproduktion vorgenommen. Eine Sammlung der verfügbaren bezirksweisen Daten, mit der im Laufe des Jahres 1970 begonnen wurde, gibt Aufschluß über Bevölkerung, Wohnung, Wirtschaft, Verkehr und Infrastruktur. Diese Datensammlung wird für jeden Bezirk gesondert zusammengestellt und in eigenen Datenmappen zur Verfügung gestellt werden. Nicht unerwähnt darf hier die Mitarbeit in den beim Österreichischen Statistischen Zentralamt eingerichteten Fachbeiräten bleiben. Schließlich wurde im Jahre 1970 damit begonnen, wirtschaftsstatistische Daten in die elektronische Datenverarbeitung zu übernehmen. So wurden die erhobenen Daten der Gewerbebewegung und statistisches Material über die Bauproduktion elektronisch gespeichert. Die von der Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung organisierte gewerbliche Betriebsaufnahme 1970, die erstmals auch kleinräumige Angaben über betriebliche Flächennutzungen brachte, wurde ebenfalls schon zum Teil für die elektronische Datenverarbeitung aufbereitet.

Um die für stadtentwicklungspolitische und stadtwirtschaftliche Entscheidungen erforderlichen Daten systematisch zu erfassen, wurde überdies ein Forschungsauftrag vergeben, der an Hand von internationalen Erfahrungen darüber Aufschluß geben soll, welche Daten beim Aufbau von Datenbanken zur Beantwortung von Planungsentscheidungen benötigt werden. Das im Rahmen dieser Arbeit erstellte Programm berücksichtigt nicht nur die Erfordernisse der elektronischen Datenverarbeitung, sondern bietet auch die Voraussetzung für die Verwendung von Modellen für die Stadtplanung. Neben einer Sammlung von bereits im Ausland in der Planung verwendeten Stadtplanungsmodellen wurden weiters Vorarbeiten für ein Arbeitsplätzeverteilungsmodell geleistet.

Schließlich wurden noch Gesetzesentwürfe begutachtet, die wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt Wien erwarten lassen. Auch an der Novellierung der Bauordnung sowie an Gesetzesentwürfen für ein Wiener Altstadt-erhaltungsgesetz und ein Wiener Landesstatistikgesetz wurde mitgearbeitet.

Stadt- und Landesplanung

Die soziale, kulturelle, wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung einer Stadt wird maßgeblich durch Entscheidungen und Maßnahmen der öffentlichen Hand beeinflusst.

Die Stadtplanung umfaßt dem Planungsablauf entsprechend verschiedene Bearbeitungsstufen, die die Voraussetzungen für die Integration der zahlreichen Wirkungskräfte und Beziehungsfelder schaffen sollen.

Zu den grundlegenden Bearbeitungen der Stadtplanung, die für die Abstimmung und Festlegung von Einzelentscheidungen notwendig sind, gehört ein Generalkonzept oder ein Generalplan. Diese Instrumente, die bis jetzt rechtlich und organisatorisch noch nicht festgelegt sind, umfassen eine Reihe von Sachkonzepten, die grund-

liegende Erkenntnisse für das gesamte Stadtgebiet vermitteln, wie Wohn- und Arbeitsstättenkonzepte. Diese Konzepte berücksichtigen auch das engere Umland sowie die gesamte Region als intensiven Verflechtungsraum zwischen Stadt und Land. Im Rahmen der grundlegenden Bearbeitungen von Generalkonzepten und Stadtentwicklungskonzepten ist die Frage der gesetzlichen Verankerung und der gesetzlichen Grundlagen ständig zu überprüfen, wobei diese den sich ändernden Planungsgegebenheiten Rechnung zu tragen haben. Um für die Sachkonzepte möglichst umfangreiche Informationen über den Zustand der Stadt und ihren Entwicklungstrend zu erhalten, ist die Aufgabe der Stadtforschung von immer größerer Wichtigkeit.

Alle diese grundlegenden Bearbeitungen dienen einerseits der Verfeinerung des gesamten Instrumentariums der Stadtplanung, andererseits sind sie auch die Voraussetzung für konkrete Entscheidungen bei der Bearbeitung für kleinere räumliche Einheiten wie etwa für Stadtteile. Diese Bearbeitungen dienen der Erfassung des strukturellen Zustandes und sind die Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie für die einzelnen Fachplanungen, zu denen unter anderem die Verkehrs- und die Grünflächenplanung zählen. Es ist selbstverständlich, daß vor allem in den dicht verbauten Gebieten den Problemen der Stadterneuerung besonderes Augenmerk geschenkt wird. Gleichzeitig erscheint es aber auch klar, daß die Stadtentwicklung einen ständigen Vorgang darstellt, so daß Entscheidungen planerischer Art in verschiedenen Zeitabständen zum Tragen kommen und Zielsetzungen im Laufe der Zeit einer Änderung unterworfen sind. Eine der notwendigen Teilarbeiten der Stadtplanung ist daher die ständige Fortschreibung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, der umfangreiche städtebauliche Bestandsaufnahmen vorausgehen.

Eine systematische Bearbeitung der verschiedenen Sachkonzepte für die gesamte Stadt sowie für die einzelnen Teilgebiete der Stadt bereits in detaillierter Form ermöglicht eine bessere Überschaubarkeit des Entscheidungsablaufes, wobei die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung und mathematischer Stadtmodelle als moderne Hilfsmittel zur Verfügung stehen.

Hervorzuheben ist hier der Entwurf eines Stadtentwicklungsplanes für die Entwicklungsachse Meidling—Siebenhirten im 12. und 23. Wiener Gemeindebezirk, der die Sachkonzepte für Wohnstätten, Arbeitsstätten, öffentlichen Einrichtungen, Zentren, Grünflächen und den Verkehr im Bereich der Entwicklungsachse enthält; er wird als Entscheidungsgrundlage für einen angestrebten Gemeinderatsbeschluß vorbereitet. Diese zusammenfassende Planung wurde vorgenommen, um die großen Wohnbauprojekte „Am Schöpfwerk“, „Wiener Flur“ und „Wohnpark Erlaa“ in die künftige Struktur dieses Stadtsektors einfügen zu können. Diese Projekte sehen den Bau von Wohnungen für mehr als 40.000 Einwohner und einer erheblichen Anzahl neuer Arbeitsstätten vor. Weitere Entwürfe für ähnliche Stadtentwicklungspläne am Wiener Stadtrand wurden vorbereitet für Bauvorhaben entlang der Wagramer Straße im 22. Bezirk, vom Zentrum Kagran bis über die Trabrennvereinsgründe hinaus, ferner für die Gebiete in Floridsdorf und in Simmering. Weitere zusammenfassende Planungen betreffen eine systematische Stadterneuerung. Die Grundlage für diese Entwicklungspläne für die einzelnen Teilgebiete der Stadt ist ein fortgeführter Grobentwurf zum „Räumlichen Leitbild“, der bereits in früheren Jahren erarbeitet worden ist. Es wird der Aufbau und Inhalt eines Generalkonzepts für die ganze Stadt ausgearbeitet, das den aktuellen Anforderungen angepaßt wird.

Ebenso wie das Leben und die Gesamtstruktur der Stadt unterliegt die für die Stadtplanung notwendige gesetzliche Grundlage einem ständigen Wandel. Es ist dies auch die einzige Handhabe, allen Veränderungen gerecht zu werden. Die Vorschläge hierzu werden in Form von Gesetzen und Gesetzesnovellen oder auch als Gutachten ausgearbeitet. Solche Arbeiten betrafen vor allem die Bauordnung für Wien, den Entwurf einer Norm für eine Aufschließungsabgabe, eine Novelle zum Wiener Garagengesetz und einen Entwurf für ein Wiener Altstadterhaltungsgesetz.

An Leistungen zur Erstellung und Fortführung von Sachkonzepten wurde vor allem das U-Bahnkonzept weitergeführt, wobei besonders die Trassen der zweiten Ausbaustufe überprüft wurden. Diese Trassen sollen so geführt werden, daß die zentralen Bereiche verkehrstechnisch saniert und überdies die Versorgung der künftigen Entwicklungsgebiete der Stadt im Nordosten und Süden sichergestellt wird. Ihre baulichen Erfordernisse sowie ihre Kosten wurden mit Hilfe von Projekten mit verschiedenem Genauigkeitsgrad untersucht. Die Zweckmäßigkeit von Ausbaumöglichkeiten der Verkehrsträger wurde durch Belastungsberechnungen überprüft.

Da 23 Prozent der Bevölkerung Österreichs in Wien wohnen und hier ca. 30 Prozent des Bruttonationalprodukts geschaffen werden, besteht seit langem das Bestreben, den Anteil Wiens am Bundesautobahn- und Bundesstraßennetz Österreichs zu erhöhen. Dieser umfaßt nach der Bundesstraßengesetznovelle 1968 nur 119 km, also 1,1 Prozent des ca. 11.000 km langen Autobahn- und Straßennetzes Österreichs. Bei der Neubewertung konnte durch Verhandlungen im Kontaktkomitee beim Bundesministerium für Bauten und Technik eine Einigung über die zusätzliche Aufnahme von 176 km Autobahnen und Straßen in die Kategorien I bis V erzielt werden. Weitere Wünsche des Bundeslandes Wien bestehen bezüglich der Kategorie IV wegen der Aufnahme von 62 km und der Kategorie V wegen der Einbeziehung von 104 km dieser Verkehrsträger. Nachdem der Bund bei der Neubewertung der Bundesstraßen die Bereitschaft gezeigt hat, das von Wien vorgeschlagene Netz in seinen wesentlichen Bestandteilen in das Bundesstraßennetz zu übernehmen, muß die Stadt Wien die Planung dieser Stadtautobahnen und Schnellstraßen möglichst rasch abschließen, damit der Bund die nötigen Geldmittel bereitstellen kann. Um die in den nächsten Jahren beabsichtigten Investitionen rationell einzusetzen, sind ferner die Dringlichkeit und die Reihenfolge der einzelnen Baumaßnahmen festzulegen. Eine Untersuchung hierfür wurde im Jahre 1970 begonnen und soll im folgenden Jahre abgeschlossen werden. Für diese Arbeit sind die Prognosen der zukünftigen Netzbelastungen wesentlich. Als Grundlage für die notwendigen Bewertungen wurden die Leistungsfähigkeit und die

Verkehrsqualität des bestehenden Straßennetzes erfaßt. Ferner wurde mit einer Untersuchung der Kosten des Individualverkehrs begonnen. Zu den Sachkonzepten gehören zum Teil auch Arbeiten, die den ruhenden Verkehr betreffen, wie eine Parkraumprognose 1980, Vorschläge für Hoch- und Tiefgaragen für das Jahr 1980, bei denen eine Vollmotorisierung angenommen wird, weiters die Bestimmung von Möglichkeiten des „Park and Ride“-Systems.

Als Vorarbeit für eine systematische Bearbeitung der Zentrenfrage im ganzen Wiener Stadtgebiet wurde zunächst ein Arbeitsprogramm aufgestellt. Anschließend daran werden die einzelnen Sektoren des Stadtrandes im Zusammenhang mit den Entwürfen zu Stadtentwicklungsplänen sowie den Fragen der City durchgearbeitet werden. Die Bearbeitungen zum Wohnstättenkonzept sowie zum Arbeitsstättenkonzept, das auch die räumliche Struktur und die Verteilung der verschiedenartigen Arbeitsstätten auf Grund des derzeitigen Planungsstandes berücksichtigen wird, wurden zu Ende des Jahres 1970 noch vorbereitet. Der Vorentwurf zu einem Grünflächenkonzept, das die Verteilung der Grünflächen im Stadtgebiet angeben wird, ist unter anderem als Arbeitsunterlage für die Situierung der geplanten Freizeiteinrichtungen, zum Beispiel für das Bäderkonzept und den Sportstättenleitplan, sowie für die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne ausgearbeitet worden. Als Vorarbeiten zu diesen Freizeit- und Grünflächenkonzepten wurden neben der Auswertung der Grünflächen-Frequenzierungszählung Untersuchungen durchgeführt, die sich mit dem Ausbau der Bäder und dem Stadtumland befaßten.

Die Sachkonzepte sowie die zusammenfassenden Planungsstufen, das Grundkonzept und der Stadtentwicklungsplan erfordern in den einzelnen Sachgebieten eingehende Forschungsarbeiten. In diesem Zusammenhang seien die Erstellung einer „sozialräumlichen Gliederung“ des Stadtgebietes nach Zählbezirken und die Typisierung dieser statistischen Einheiten erwähnt, die auch dazu dienlich sein werden, das aus der Volkszählung und der Häuser- und Wohnungszählung 1971 zu erwartende reichhaltige Datenmaterial rasch und ertragreich auswerten zu können. Eine ähnliche Arbeit, die nach Vorliegen der Zensusdaten 1971 fortgeführt werden muß, ist die Bevölkerungsprognose, die für das Jahr 1980 aufgestellt wurde. Bei dieser wurde, fußend auf Prognosen für die Gesamtentwicklung der Wiener Bevölkerung, versucht, abzuschätzen, wie sich im Jahre 1980 die Bevölkerung auf die einzelnen Stadtteile (Zählbezirke) verteilen wird. Weiters wurden in Zusammenarbeit mit dem Büro für Verwaltungstechnik und Organisation, dem Statistischen Amt der Stadt Wien und der Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung die Zählbezirks- und Zählgebietsgrenzen neu festgelegt; zusätzlich wurde hiezu aber auch ein Straßenverzeichnis erstellt. Damit wurden Grundlagen für eine vielschichtige Datenerfassung geschaffen, die für die Volkszählung 1971 bereits in großem Umfang herangezogen werden. Die Bestandsaufnahmen der Flächennutzung und der vorhandenen Bebauung wurden anläßlich der Arbeiten für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan in einer Weise ausgeführt, daß sie auf Datenträger übertragen und mit modernen Methoden ausgewertet werden können. Eine Bestandsaufnahme der öffentlichen Einrichtungen und der Einbauten wird ständig vorgenommen. Vor allem wurde eine Erhebung des Gesamtverkehrs in Wien in sechs Teilerhebungen durchgeführt, und zwar eine einprozentige Haushaltsstichprobe, je eine Erhebung im Innen- und Außenkordon für den Individualverkehr sowie für den Massenverkehr und eine zehnprozentige Haushaltsstichprobe. Während die beiden Erhebungen „Außenkordon Individualverkehr“ und „Außenkordon Massenverkehr“ die Wege der Nicht-Wiener in Wien erfaßte, gab die Haushaltsbefragung, bei der etwa 160.000 Personen in rund 70.000 Haushalten, somit 10 Prozent der Wiener Bevölkerung, befragt wurden, Aufschluß über die Wege der Wiener Bevölkerung im Stadtgebiet selbst. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden von der Stadtplanung bei künftigen Planungen berücksichtigt werden, den Wiener Verkehrsbetrieben aber dienen sie als wichtige Grundlage für betriebliche Maßnahmen.

Um aus den erfaßten und ausgewerteten Daten dem heutigen Wissensstand entsprechende Entscheidungsgrundlagen zu erstellen, werden neue Planungsmethoden verwendet, von denen eine die Aufstellung und ständige Weiterführung von mathematischen Stadtmodellen ist. Zur Vorbereitung dieser Methode werden die Erfahrungen anderer Städte und Länder herangezogen, wobei bereits ausgearbeitete derartige Modelle auf ihre Anwendbarkeit auf die speziellen Wiener Probleme untersucht werden. Das Institut für Stadtforschung überprüfte den Einsatz eines „Optimierungsmodells“, während die Stadt- und Landesplanung an der Erstellung eines Aufgabenprogramms mitarbeitete und die hiezu eingelangten Vorschläge prüfte. Die Anwendung mathematischer Stadtmodelle zwingt dazu, die notwendigen Angaben über Bestand und Entwicklung lückenlos für das ganze Stadtgebiet zu erfassen. Auch die Zielsetzungen und Richtlinien der Planung müssen auf diese Methode abgestimmt werden, was bei den im Jahre 1970 durchgeführten oder begonnenen Arbeiten am Stadtentwicklungsplan geschehen ist, wie etwa bei den Sachkonzepten für den Verkehr. Teilmodelle wurden bei der Verkehrsplanung bereits seit längerem angewendet, nun sollen auch die Bedürfnisse der Bevölkerung in ähnlich verarbeitbarer Form erfaßt und dargestellt werden. Dazu wurde ein sozialwissenschaftliches Forschungsprogramm für die Wiener Stadtplanung im Zusammenwirken mit mehreren Instituten ausgearbeitet. Damit sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Gesellschaft, die bisher lediglich über allgemein formulierte Zielsetzungen und ebenso allgemeine Richtwerte in den Planungsvorgang eingeführt werden konnten, systematisch erfaßt werden. Um Planungsmaßnahmen zur Befriedigung von Bedürfnissen treffen zu können, müssen diese mit sozialwissenschaftlichen Methoden konkret erfaßt und den zur Anordnung berufenen Stellen und Körperschaften zur Kenntnis gebracht werden. Zu diesem Zwecke wurden die Untersuchungen über die Lebensweise der Bevölkerung in zwei Stadtteilen im dicht bebauten Gebiet fortgeführt, außerdem wurde die bereits erwähnte sozialräumliche Gliederung des Stadtgebiets erstellt. In Zukunft wird das sozialwissenschaftliche Forschungsprogramm in der Arbeit der Wiener Stadtplanung einen der Schwerpunkte bilden.

Der große Umfang des alten Baubestandes in Wien und die stagnierende Bevölkerungsentwicklung bringen

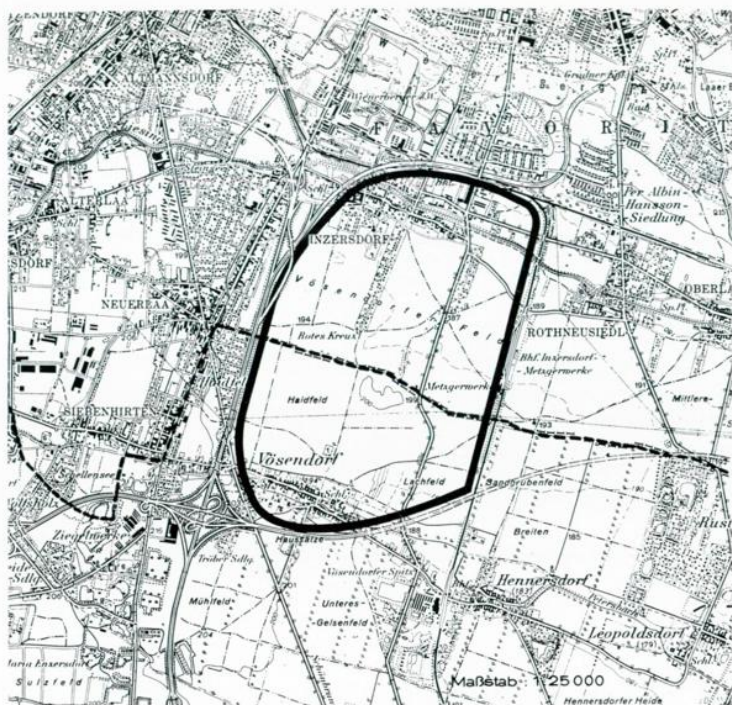


Stadtrat Ing. Fritz Hofmann (Planung) erläutert bei einer Pressekonferenz, an der auch Handelskammerpräsident Kommerzialrat Karl Lakowitsch teilnahm, die Trassierung der Linie 3 der Wiener U-Bahn; die Linie U 3 wird entlang des Straßenzuges Lindengasse–Stollgasse geführt

Planung

Dieses Gebiet im 15. Bezirk – zwischen Westbahn, Gürtel, Wienfluß und Winkelmannstraße – soll assaniert werden





Auf diesem 942 Hektar großen Areal Inzersdorf-Vösendorf soll in 15 bis 20 Jahren ein neuer Stadtteil für 60.000 bis 70.000 Einwohner mit 25.000 bis 30.000 Arbeitsplätzen entstehen

Planung

Immer mehr Industriebetriebe übersiedeln mit ihren Produktionsstätten auf neue, von der Stadt Wien aufgeschlossene Flächen am Stadtrand; im Bild das Industriegebiet Liesing



es mit sich, daß der Stadterneuerung in der Stadtplanung besonderes Gewicht zukommt; ein großer Teil der städtebaulichen Arbeiten betreffen bereits bebaut Gebiete, besonders die dicht bebaute Stadtmitte. So wurden wie in den letzten Jahren die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne vor allem dicht bebauter Stadtteile bearbeitet. Es werden nicht mehr ausschließlich Wohnungen und Einrichtungen der unteren Versorgungsstufe gebraucht, vielmehr reichen die Bedürfnisse in steigendem Maße vom Wohnraum in entsprechenden Wohnformen bis zu einem differenzierten Angebot an städtebaulicher und sozialer Infrastruktur und zur entsprechenden Unterbringung von Arbeitsstätten. Ferner sollen Freizeit- und Erholungseinrichtungen den Wohngebieten zugeordnet sein. Diese Ansprüche erfordern besonders im bereits bebauten Gebiet eine spezialisierte und damit detaillierte Bearbeitung des Bebauungsplanes. Für die Neubearbeitung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne der Bezirke 5 bis 10, des Nordens des 15. Bezirks sowie der Bezirke 16 und 17 konnte die Bestandsaufnahme abgeschlossen werden. Die darauf aufbauenden Arbeiten an den Bebauungsplänen sind soweit gediehen, daß diese im Jahre 1971 bereits zu einem großen Teil dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt werden können. Die für die Stadterneuerung vorgenommenen Planungen stehen in direktem Zusammenhang mit Stadtentwicklungsplänen für einzelne Stadtteile. Weiters wurden die Ziele und Konzepte für die Ausarbeitung von Bebauungsplänen festgelegt, die Teile des für die Stadterneuerung besonders wichtigen dicht bebauten Gebiets betreffen. Auch die Stadtforschungsarbeiten zielten zu einem beträchtlichen Teil auf die Stadterneuerung ab. Eingehende Bestandserhebungen und eine erste Durcharbeitung des gesamten dicht bebauten Gebiets sollen einen Überblick über die bestehenden Möglichkeiten schaffen, um die Vorgangsweise für eine Stadterneuerung bestimmen zu können. Bereits zu Ende des Jahres 1969 wurde ein Auftrag vergeben, der grundsätzliche Vorschläge für die Gestaltung des Kerngebiets der Stadt, besonders der Inneren Stadt, erbringen soll. In den Vorschlägen soll berücksichtigt werden, daß die Innere Stadt zwar ihre Funktion als Zentrum der Stadt, der Region und des Landes behält, ihre Bedeutung aber gehoben wird. Dazu wurde unter anderem eine Bestandsaufnahme der baulichen und wirtschaftlichen Struktur der Inneren Stadt durchgeführt, ferner wurden frühere Erhebungen über die Passantenstruktur in der Inneren Stadt ausgewertet sowie weitere bezüglich des nichtgewerblichen, aber funktionell notwendigen Verkehrs angestellt, um die im Jahre 1969 durchgeführte Erhebung des gewerblichen Verkehrsaufkommens zu ergänzen. Erste Ergebnisse dieser Arbeiten lagen zu Ende des Jahres 1970 vor. Schließlich wurde ein Arbeitsprogramm für die Stadterneuerung aufgestellt, mit dessen Hilfe eine große Zahl der Erneuerungsprobleme einer Lösung näher gebracht werden soll.

Für viele Stadtteile wurden bereits die in den einzelnen Sachgebieten gewonnenen Ergebnisse zusammengeführt und die Sachkonzepte auf einander abgestimmt. Bei solchen Planungsstudien werden die Grundkonzeptsaussagen, die konkreten Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie die Projekte in Verbindung gesetzt. Diese Abstimmung sichert die Festlegung der Details. So wurde neben den Entwürfen und Sachkonzepten für die Entwicklungssachse Meidling—Siebenhirten eine Zeit-Kosten-Nutzen-Studie ausgearbeitet und damit ein Überblick über die zu erwartenden Aufwendungen sowie den mit diesen erzielbaren Erfolg für die Stadtentwicklung am östlichen und südlichen Stadtrand geschaffen. Derartige Zeit-Kosten-Pläne, bei denen Aufwand und zu erzielender Erfolg gegenübergestellt werden, sollen für alle wichtigen Gebiete zu den Stadtentwicklungsplänen ausgearbeitet werden. Vorbereitungen hierfür wurden bereits für den 21. und Teile des 22. Bezirks sowie weitere Teile des südlichen Stadtrandes getroffen. Die Methoden zur konsequenten Erfüllung dieser Aufgabe müssen jedoch erst entwickelt werden, weil die aus der Betriebswirtschaft stammenden Kosten-Nutzen-Analysen nicht direkt auf die wesentlich komplexeren Verhältnisse und Zusammenhänge in einer Großstadt angewendet werden können. Solche Studien dienen zur Beurteilung von Planungsentwürfen, Projekten und einzelnen Maßnahmen; sie ergeben Hinweise auf den Gesamtaufwand der Stadtentwicklung und damit Entscheidungsgrundlagen für konzeptive Fragen. Auf dem Verkehrssektor ist die Erfassung von Kosten und Nutzen der einzelnen Ausbaumaßnahmen bereits weit gediehen. So wurden die zeitlichen Realisierungsmöglichkeiten der U-Bahnkonzepte an Hand von Zeit-Kosten-Plänen mittels eines bereits im Jahre 1969 entwickelten Rechenprogramms für elektronische Datenverarbeitung (budgetorientierte Terminplanung) untersucht, wobei verschiedene Reihenfolgen des Ausbaues, unterschiedlich hohe Jahresbauraten, aber auch Baupreiserhöhungen zugrunde gelegt wurden. Gleichzeitig wurde die Grundlage für detaillierte Zeit-Kosten-Untersuchungen geschaffen. Zeit-Kosten-Programme für Verkehrsprojekte müssen ebenso weiterhin aufgestellt werden, wie die volkswirtschaftlichen Fragen des ruhenden Verkehrs und die Optimierung der Verkehrsinvestitionen in Wien zu behandeln sind.

Es ist geplant, die Verkehrsorganisation für die ganze Stadt sowie für die einzelnen Stadtteile zu bearbeiten und mit der städtebaulichen Überarbeitung des Bebauungsplanes abzustimmen. In der Inneren Stadt wurden bereits im Jahre 1969 mit der verkehrstechnischen Untersuchung verschiedener Varianten der Verkehrsführung begonnen, wobei besonders die Einrichtung eines Fußgeherbereiches berücksichtigt wird. Für Favoriten wird die Umorganisation des Individualverkehrs und die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Favoritenstraße geprüft, und im Westen der Stadt wird eine Untersuchung des Gebiets außerhalb des Gürtels zwischen Wiental und Donau geführt. Derartige Arbeiten sollen Vorschläge erbringen, wie durch optimale Ausnutzung der Organisation des vorhandenen Straßenraumes und durch eine sinnvolle Gliederung des Straßennetzes die Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs verbessert, gleichzeitig aber der Verkehr den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Bewohner besser angepaßt werden kann.

Grünflächenkonzepte wurden unter anderem für das Zentrum Liesings, das Wienerberger Gelände sowie die Umgebung der Wiener Universität bearbeitet. Weiters wurden großräumige generelle Landschaftsbaupläne für den 19. Bezirk und weitere Teile des westlichen Stadtrandes durchgeführt. Um die Kosten, die mit der vorgeschlagenen Ausgestaltung des 19. Bezirks verbunden sind, abschätzen zu können, wurde ein Prioritäten- und

Finanzierungsplan ausgearbeitet; diese Vorhaben stehen in Zusammenhang mit einem Konzept zur Erhaltung und Ausweitung des Wald- und Wiesengürtels. Ähnliche weitere betreffen das Gebiet des Bisamberges und den Prater. Hier wurde bei vier Varianten das Funktionsprogramm sowie das dazugehörige Flächen- und Raumprogramm für die Freizeiteinrichtungen erstellt.

Zur zusammenführenden Bearbeitung größerer Teilgebiete der Stadt ist auch die Veranstaltung eines internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Stadterweiterung Wien-Süd“ zu zählen. Die eingelangten Projekte werden nunmehr einer eingehenden Vorprüfung unterzogen, sodann werden in zwei Sitzungen einer internationalen Jury im April und Juni 1971 die Preisträger bestimmt werden. Dieser Wettbewerb ist ein Musterbeispiel dafür, daß die Stadtplanung bei ihren Vorhaben über die Stadtgrenzen hinaus die Region, die ganz Niederösterreich und Teile des Burgenlandes umfaßt, berücksichtigt. Basis für die über die Stadtgrenze hinweg wirkenden Aktivitäten ist die Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich, durch die ein Problemkatalog über die im Umland von Wien zu lösenden Aufgaben erstellt wurde. Vorarbeiten zu Konzepten, die über die Stadtgrenze hinausreichen, wurden besonders wegen der Erholungsgebiete im Zusammenwirken mit niederösterreichischen Dienststellen begonnen. Die gemeinsam mit Niederösterreich vorgenommenen Bearbeitungen von Umland und Regionalfragen sind soweit gediehen, daß mit einer gemeinsamen Regionalplanung begonnen werden kann.

Die Ergebnisse der Stadtplanung werden vor allem nach der Bauordnung für Wien durch Abänderungen oder Neufestsetzungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes verbindlich festgelegt. Vor der Antragstellung müssen Detailpläne ausgearbeitet werden, in denen die Anordnung der Baukörper, der unbebaubaren Flächen, wie der Grünflächen und Verkehrsflächen, aber auch die Standorte der öffentlichen Einrichtungen grundstücksscharf festgelegt werden müssen. Ferner ist die Bebauungsart anzugeben. Für wesentliche Teile der Grünlandgebiete sind überdies Entwürfe zu Grünflächen- und Erholungsprojekten auszuarbeiten. Besonders sorgfältig werden die öffentlichen Einrichtungen geplant, die nicht nur Strukturelemente der Stadt sind, sondern auch Investitionen der Stadt und anderer Körperschaften erfordern. Wie in früheren Jahren wurde ferner eine Vielzahl von Bebauungsvorschlägen für Einzel- und Großbauvorhaben in den Entwicklungsgebieten der Stadt sowie für die Stadterneuerung ausgearbeitet.

Als Grundlagen für Anträge zur Neufestsetzung oder Abänderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes wurden auf Grund des Grünflächenkonzepts Landschaftsaufbaupläne ausgearbeitet, und zwar für den westlichen Stadtrand, den 17., 18. und 19. Bezirk, sowie im Süden für den 23. Bezirk. Hier sollen die Ausläufer des Wienerwaldes, die sich schon infolge der starken Geländemodellierung und infolge der vorzüglichen natur-räumlichen Ausstattung sehr gut für Erholungszwecke eignen, entsprechend ausgestattet werden. Die Erholungsmöglichkeiten sollen besser erreichbar gemacht werden, den einzelnen Flächen im Freizeitkonzept spezifische Aufgaben übertragen werden. Es war damit auch für die Ausstattung mit Infrastruktur in den Entwürfen vorzusorgen. In ähnlicher Weise wird, einem Entwurf zufolge, der Bisamberg als Naturpark ausgestaltet, wobei intensiv für die Erholung genützte Flächen mit entsprechender Ausstattung mit möglichst naturbelassenen und unter Naturschutz gestellten Landschaftsteilen abwechseln. Die daraus abgeleiteten grundsätzlichen Planungsrichtlinien wurden in Form einer Dokumentation als Beitrag der Stadt Wien zum Naturschutzjahr zur Verfügung gestellt. Gestaltungskonzepte für Grünflächen mit Freizeinnutzung wurden ferner als Landschaftsaufbaupläne für die Schwarzlackenau im 21. Bezirk sowie für Teile der Alten Donau erstellt. Auch für die künftige Verwendung des Parkschutzgebietes „Dehnepark“ als Bestandteil einer stadtnahen Erholungslandschaft wurde ein städtebauliches Konzept entwickelt. Allgemeiner gehalten ist die Gestaltung eines Grünflächensystems für die Aufbauachse Meidling—Siebenhirten und für den „Grünkeil Aspern“ im 22. Bezirk. Weiters war ein Bepflanzungsplan zur Wiederherstellung des durch die Bauarbeiten an der Autobahn in Mitleidenschaft gezogenen Landschaftsschutzgebiets Mühlwasser gemeinsam mit dem Kulturamt der Stadt Wien auszuarbeiten.

Entwürfe zur Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes wurden auch anlässlich von Standortvorschlägen für Pflichtschulen, allgemeinbildende höhere Schulen und die Erweiterung der Technischen Hochschule, der Universität Wien und der Hochschule für Welthandel erarbeitet. Nach Prüfung mehrerer Standorte konnte für die Schule für Sozialberufe ebenfalls ein entsprechender Antrag an den Gemeinderat gestellt werden. Weitere öffentliche Einrichtungen müßten auf der Schmelz untergebracht werden, wo eine Autobahnmeisterei, eine Prüfstelle der Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten sowie neue Pensionistenheime gebaut werden könnten.

Für die Erschließung und Besiedlung von Industrie- und Betriebsbaugebieten war ebenfalls in der Planung vorzusorgen, liegt doch die Betriebsansiedlung im Interesse der Steigerung der Wirtschaftskraft der Stadt und ist daher zielgerichtet vorzubereiten. Neben einem langfristigen Programm für die Erschließung von Industrieflächen wurde die Gestaltung von Einzelflächen bearbeitet, die für Teilflächen im 3., 11., 22. und 23. Bezirk abgeschlossen werden konnte. Mit der Bearbeitung von Einzelflächen für eine 2. Etappe des Aufschließungsprogramms wurde begonnen.

Endlich wurden die Untersuchungen über die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse systematisch fortgesetzt und die aus deren Befriedigung resultierenden Verkehrsbelastungen im übergeordneten Straßennetz in Netzvarianten und Ausbaustufen des Netzes behandelt. Vor allem wurden auf Grund der für das Jahr 1980 prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung die Verkehrsbelastungen durch die Arbeitspendler ermittelt. Dadurch wurden für kurz- sowie für mittelfristig zu treffende Entscheidungen Unterlagen geschaffen. Spezielle Untersuchungen wurden daher für die Verkehrsbedürfnisse in der Inneren Stadt, für den geplanten Amtssitz internationaler Organisationen sowie für die Aufbauachse Meidling—Siebenhirten durchgeführt. Die dabei angewendeten Methoden wurden verfeinert, wobei die Ergebnisse verschiedener Grundlagenarbeiten benützt werden konnten. Bei der

Behandlung der Verkehrsnetze konnte auch eine Methode zur Bewertung der Erreichbarkeit eines Standortes innerhalb des Verkehrsraumes entwickelt werden. Damit kann ein Kriterium für die Eignung eines Standortes für bestimmte Nutzungen sowie für die Beurteilung von alternativen Verkehrssystemen, auf diesen bezogen, ermittelt werden.

Wegen der starken Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes durch städtebauliche Großprojekte hat es sich als notwendig erwiesen, schon während der Planung derartiger Bauvorhaben die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Straßenzüge zu untersuchen und in die Planungsüberlegungen mit einzubeziehen. So wurde eine Studie „Verkehrsführung Zentrum Liesing“ im Jahre 1970 begonnen und auch fertiggestellt. Für die Entwicklungssache Meidling—Siebenhirten wurde ebenfalls eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt.

Für den ruhenden Verkehr wurde, aufbauend auf früheren Untersuchungen und unter Verwertung der letzten Erfahrungen, eine Parkraumprognose für das Jahr 1980 ausgearbeitet und bei den Untersuchungen des Straßennetzes sowie der Verkehrsorganisation angewendet.

Die Fortschritte in der städtebaulichen Überarbeitung des ganzen Stadtgebiets gaben die Möglichkeit, die Studie über Tiefgaragen unter öffentlichem Gut zu ergänzen, so daß nun Vorschläge über die Zahl sowie die Standorte für Hoch- und Tiefgaragen für das Jahr 1980 vorliegen, wobei eine Vollmotorisierung berücksichtigt wurde. Eine erste Untersuchung über Parktarife und deren regulierende Wirkung auf den Einsatz des Kraftfahrzeuges für verschiedene Fahrzwecke wurde ebenfalls abgeschlossen.

Bei der Behandlung der Verkehrsnetze wurde versucht, die Möglichkeiten des „Park and Ride“ in Wien abzuschätzen und damit eine erste Grundlage für diesbezügliche Planungen zu schaffen. Darüber hinaus wurden Skizzenprojekte für Tiefgaragen unter öffentlichem Gut für Standorte erstellt, bei denen Termine, technische Abhängigkeiten oder besondere Dringlichkeit es zweckmäßig erscheinen ließen, den Interessenten detailliertere Unterlagen anbieten zu können.

Die verkehrstechnischen Arbeiten über den Straßenverkehr bilden die Grundlage für die Erstellung von Straßenprojekten. Im Jahre 1970 wurden besonders die generellen Projektierungen für das übergeordnete Straßennetz von Wien intensiviert und vor allem für das gesamte Stadtautobahnnetz ganz oder teilweise abgeschlossen. Dann konnte die Variantenauswahl für die Donauuferautobahn, die Gürtel-Nord-Autobahn, die Wiental-Stadtautobahn sowie für die Abschnitte Wientalstraße—Gaudenzdorf—Karlsplatz, Gürtel-Süd, Landstraßer Knoten—Fasangasse und Knoten Nordautobahn—B 225 erfolgen. Ferner wird auf Grund vorliegender Vorstudien und Studien an der generellen Projektierung der Abschnitte Gürtel-West, Nußdorfer Straße—Gaudenzdorf, Gürtel-Süd und Fasangasse—Gaudenzdorf gearbeitet. Erweiterte generelle Projekte wurden zur Einreichung im Bundesministerium für Bauten und Technik für den Nordabschnitt der Donauuferautobahn erstellt. Auch für den Abschnitt Landstraßer Knoten—Fasangasse des Gürtels-Süd liegt ein derartiges Projekt bereits vor.

Von den Projektierungsarbeiten zur Fortführung von Projekten, die bereits ausgeführt werden, sind die für die Südautobahn zwischen Knoten Arsenal und Landesgrenze, für die „Vorortlinie-Begleitstraßen“ zwischen dem Wiental und Heiligenstadt, für die Wagramer Straße zwischen der Reichsbrücke und der Landesgrenze, für die Begleitstraßen im Zuge der Donauländebahn sowie für den Straßenzug Dirmhirngasse—Gatterederstraße und für das Verkehrsbauwerk Philadelphiabrücke zu nennen. Weiters wurde mit der Arbeit an einer Reihe von Projekten für Straßen begonnen, die künftighin zum Teil ebenfalls die Funktion von Bundesstraßen haben werden. Es sind dies die Atzgersdorfer Straße, die Hetzendorfer Straße, die Neilreichgasse, die Schnellstraße Shuttleworthstraße—Siemensstraße sowie das Donaukanalverkehrssystem einschließlich der Donaubrücken. Hierher zählen ferner die bereits abgeschlossenen Projekte einer Donaukanalstadtautobahn in Tieflage sowie ein Projekt zur Variante beim Schützenhaus am Donaukanal. Bei allen Projektierungen, speziell aber bei den vielfältigen Planungen am Donaukanal, war es notwendig, ständig den Kontakt mit anderen Dienststellen zu pflegen, um die Planungen mit den Projekten der U- und B, des Heizkanals, der Grundwasserbrunnen und anderen Vorhaben abzustimmen.

Vom städtebaulichen Standpunkt waren weiters projektierte Verkehrserreger, wie Tankstellen und Garagen, auf ihre zu erwartenden Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz zu begutachten.

Für das U-Bahnkonzept wurden ebenfalls zahlreiche und umfangreiche Projektierungsarbeiten durchgeführt. Studien und generelle Projekte betrafen die Bereiche Praterstern—Kagran (Linie U 1), Westbahnhof—Erdberg (Linie U 3), Brigittenau—Philadelphiabrücke (Linie U 6) und Philadelphiabrücke—Siebenhirten (Linie U 6 B). Weitere Trassen eines künftigen Gesamtnetzes wurden mit Hilfe verschiedenartiger Studien überprüft, so die Bereiche Kagran—Stadtgrenze und Reumannplatz—Rothneusiedl (Linie U 1), Praterstern—Stadion (Linie U 1 B), St. Marx—Simmering und Währing (Linie U 2), Stephansplatz—Breitensee und Ottakring (Linien U 3 und U 3 A), Landesgericht—Hernals (Linie U 4 A) sowie Floridsdorf—Stadlau (Linie U 7). Die Arbeiten für die Anpassung des Sekundärnetzes an die verschiedenen Ausbaustufen des U-Bahnnetzes wurden gleichfalls weitergeführt.

Anlässlich der Erarbeitung von Richtlinien für Planungs- und Projektierungsaufgaben wurden Studien über Ausbauelemente des öffentlichen Verkehrs, die wirtschaftlichen Gesichtspunkte bei der Trassierung öffentlicher Verkehrswege sowie über die Zusammenhänge zwischen der Bebauung und dem öffentlichen Verkehr durchgeführt. Ferner wurden einzelne Punkte des im Jahre 1969 zusammengestellten Problemerkatalogs über den Eisenbahnverkehr im Raum Wien ausgearbeitet. Besonders wurde mit Untersuchungen von Eisenbahntrassen im Zusammenhang mit der Planung zentraler Personen- und Güterbahnhöfe sowie über den Eisenbahnregionalverkehr Wien—nördliches Burgenland fertiggestellt. Mit den Vorarbeiten zur Prognose des Eisenbahngüterverkehrs wurde begonnen.

Für die Schiffs- und Hafenplanung wurde im Anschluß an die Problemerkataloge über bautechnische, schiff-

fahrts- und hafenumschlagstechnische sowie über wirtschaftliche Belange eine generelle Studie über Möglichkeiten des Hafenausbaues beendet. Auch eine Prognose über die Schifffahrt wurde fertiggestellt.

Insgesamt wurden im Jahr 1970 aus dem Aktenlauf rund 150 Anträge auf Abänderung oder Aufhebung und Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes ausgearbeitet. In 19 Fällen wurde die Verhängung der zeitlich begrenzten Bausperre und in 16 Fällen die Verlängerung der Rechtswirksamkeit solcher Bausperren beantragt. Mit einem besonderen Arbeitsaufwand sind die Anträge zur Abänderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für ganze Bezirke verbunden; für den 15. und den 2. Bezirk konnten sie bereits abgeschlossen werden. Ebenso arbeitsaufwendig ist es, die Rechtsgrundlagen für den Erwerb und die notwendigen Enteignungsverfahren für Grundstücke am Laaer Berg, die für die WIG 74 und die für diese notwendigen Verkehrsanschlüsse gebraucht werden, zu erstellen. Bei der Bekanntgabe der Fluchtlinien durch die Baubehörde wurden ferner mehr als 3.000 Aktenstücke behandelt. Auch zu Projekten und Parteianfragen im Zusammenhang mit dem zu Beginn des Jahres 1970 in Kraft getretenen Wohnungsverbesserungsgesetz mußten Stellungnahmen abgegeben werden. Dabei war festzustellen, ob die bestehenden Objekte sich in den geltenden Bebauungsplan fügen oder ob Erfordernisse des Verkehrs oder der Stadterneuerung gegen deren weiteren Bestand sprechen. Es wurden rund 1.000 Ansuchen behandelt. Weitere Stellungnahmen betrafen Straßenbenennungen, die auch evident zu halten sind, Denkmalschutz- und Naturschutzfragen sowie Einbautentrassen und Kabellegungen.

Statistischer Dienst

Für die Agrarstatistik wurde eine land- und forstwirtschaftliche Betriebszählung, eine Erhebung des Bestandes an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten sowie eine Schweinezählung mit Stichtag 1. Juni 1970, ferner die alljährlich vorzunehmende Allgemeine Viehzählung, bei der der Bestand an Pferden, Rindern, Schweinen, Schafen, Ziegen, Hühnern, Gänsen und Enten erfaßt wird, zugleich mit einer Erhebung der Hausschlachtungen von Stechvieh (Kälbern, Schweinen und Schafen) mit Stichtag 3. Dezember 1970 durchgeführt. Bei den zuerst genannten Zählungen wurden 2.237 Bewirtschafter von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, 1.539 Maschinenbesitzer und 93 Schweinehalter erhoben, die einen Betrieb von mindestens $\frac{1}{2}$ ha Bodenfläche besitzen oder einen gewerblichen Betrieb (Mast- oder Zuchtbetrieb) führen. Eine nach Alter und Geschlecht der Tiere aufgeschlüsselte Darstellung der Zählungsergebnisse ist im Statistischen Jahrbuch der Stadt Wien 1970, Kapitel 6, Tabelle 11, enthalten. Bei der Land- und forstwirtschaftlichen Betriebszählung wurden die Betriebsinhaber zu den Magistratischen Bezirksämtern geladen, wo sie die Angaben über den Betrieb und den Maschinenbestand zu machen hatten. Bei der zugleich mit dieser Erhebung vorgenommenen Schweinezählung waren ebenso wie bei der Allgemeinen Viehzählung Zähler eingesetzt, und zwar bei der Schweinezählung 38 amtliche und 1 ehrenamtlicher, bei der Allgemeinen Viehzählung 129 amtliche und 111 ehrenamtliche Zähler. Der Einsatz der relativ großen Zahl von Zählern war infolge der im Stadtgebiet weit verstreuten Lage der Tierhaltungen und der Bindung der Zählungen an die Stichtage notwendig. Die Zählungen wurden unter Mithilfe des städtischen Veterinäramtes vorbereitet, das dank seiner Kenntnis der Tierhaltungen wertvolle Hinweise geben konnte.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Volks-, Häuser- und Wohnungszählung 1971 wurden mit einer Probezählung in zwei Gemeindebezirken, der Anlage des nach Zählgebieten gegliederten Häuserverzeichnis und der Einteilung des Stadtgebietes in mehr als 14.000 Zählereprengel eingeleitet.

Um die Bevölkerungsstatistik erstellen zu können, mußten 66.102 Zählkarten über Eheschließungen, Lebend- und Totgeborene, Sterbefälle, Selbstmorde und Selbstmordversuche nach einer Vielzahl von Erhebungsmerkmalen und Merkmalkombinationen bearbeitet werden. Die aus dem Erhebungsmaterial gewonnenen Ergebnisse wurden nach örtlichen, zeitlichen und sachlichen Unterscheidungen geordnet und in zahlreichen Übersichts- und Spezialtabellen gesammelt. Das große Interesse für diese Statistik bewiesen die zahlreichen Wünsche nach Bekanntgabe von Daten, die meist von amtlichen Stellen, Politikern, aber auch aus verschiedenen Kreisen der Bevölkerung geäußert wurden. Diesen wurde meist telefonisch, gelegentlich auch schriftlich entsprochen. Ferner wurden regelmäßig monatliche Zählberichte ausgegeben, die durch Begleittexte erläutert wurden.

Die Wanderungsbewegung, ein gerade für eine Großstadt wie Wien äußerst wichtiger Bevölkerungsvorgang, wurde auf Grund der monatlich von der Bundespolizeidirektion Wien einlangenden Berichte ermittelt. Zusammen mit den natürlichen Bevölkerungsbewegungen, Geburt und Tod, bildet sie die Grundlage für die Fortschreibung der Bevölkerungszahl.

Für die beabsichtigte Übernahme der Bevölkerungsstatistik in die elektronische Datenverarbeitung waren gewisse Änderungen in der Auszeichnung der wichtigen Merkmale auf den Zählkarten vorzunehmen. Außerdem wurden mit dem Büro für Verwaltungstechnik und Organisation Besprechungen wegen der Integration dieser Statistik in das Informationssystem der Stadt Wien geführt und Tabellenmuster entworfen.

Die Fremdenverkehrsstatistik beruht auf einer Auswertung der monatlichen Meldungen von mehr als 200 Fremdenverkehrsbetrieben. Neben Ämtern bewarben sich vor allem gewerbliche Kreise um Auskünfte aus dieser Statistik.

Die Krankenanstaltenstatistik wurde aus den monatlichen Berichten der in städtischer und sonstiger Verwaltung stehenden Kranken-, Heil- und Pflegeanstalten erarbeitet, wobei Monats- und Jahresergebnisse ausgewiesen wurden. Sie gibt Auskunft über die Zu- und Abgänge von Pflegebedürftigen in diesen Anstalten, die Verweildauer der Patienten, die Art der Erkrankungen, die zu ihrer Aufnahme führten, die Zahl der mit ihrer Pflege befaßten Ärzte und Pflegepersonen, aber auch über die zur Verfügung gestandene Bettenanzahl und andere für das Krankenpflegewesen wichtige Belange.

Für die amtliche Preisstatistik wurden monatlich die Preise von Mietzinsen in 73 Wohnungen, ferner Theater- und Kinopreise sowie einige Tarife erfaßt. Zusammen mit den vom Marktamt der Stadt Wien in mehr als 300 Geschäften erhobenen Preisen von einer die Zahl 200 übersteigenden Anzahl von Waren wurden diese in Tabellen erfaßt, die dem aus Vertretern der Kammern und der Gemeindeverwaltung zusammengesetzten örtlichen Preiskomitee zur Begutachtung der Richtigkeit der erhobenen Preise und der Identität der bewerteten Waren mit früher gemeldeten vorgelegt wurden. Das gesamte Erhebungsmaterial wurde jeweils nach Abfassung eines Protokolls über die Stellungnahme des Komitees zu den Preismeldungen dem Österreichischen Statistischen Zentralamt übermittelt, das den monatlichen Verbraucherpreisindex erstellt. Bereits im Jahre 1969 wurde ein Übergehen von den Listenpreisen zu Nettopreisen beobachtet; dieser Trend hat sich im Jahre 1970 noch verstärkt, und zwar besonders bei Elektrowaren. Die der Stadt Wien für die Preisstatistik erwachsenden Kosten wurden vom Bund in vierteljährlichen Raten von 27.216 S zum Teil ersetzt.

Die Schulstatistik wurde aus den statistischen Schulbogen der 389 Wiener Volks-, Haupt- und Sonderschulen sowie der 24 Polytechnischen Lehrgänge erstellt. Sie wurde unter anderem dem Stadtschulrat für Wien als wichtige Unterlage für seine diese Schulen betreffenden Entscheidungen übermittelt. Ebenso eine wichtige Grundlage für das Kindergartenwesen anlangende Maßnahmen der Verwaltung bildet die Kindergartenstatistik, für die die vom Jugendamt der Stadt Wien aufgelegten und von den 504 städtischen sowie privaten Kindertagesheimen ausgefüllten Erhebungsbogen ausgewertet wurden.

Um die Wohnbaustatistik zu erstellen, mußten für 1.883 Bauführungen — einschließlich der Zubauten und Abbrüche — je 4 bis 5 Zählblätter in mehreren Arbeitsgängen ausgewertet werden.

An Sondererhebungen wurde mit Stichtagen 1. März, 1. Juni, 1. September und 1. Dezember die ständige Bevölkerungsstichprobe des Österreichischen Statistischen Zentralamtes, der Mikrozensus, mit 320 Interviewern durchgeführt. Im März war mit dieser eine erweiterte Wohnungserhebung verbunden. Bei den übrigen Terminen wurden Sonderprogramme miterhoben. Diese hatten die Nutzung des Grundbesitzes und den landwirtschaftlichen Nebenerwerb, den Arbeitsplatz- und Berufswechsel sowie die Sport-, Freizeit- und häuslichen Unfälle zum Inhalt. Um den ständig vorzunehmenden Austausch von einem Achtel der zu erhebenden Wohnungen, die Rotation, zu erleichtern, wurden die internen Arbeitsbehelfe durch Kartenmaterial in Kartentaschen aus Klarsichtfolie ergänzt, die ein jederzeit ablöschbares Kennzeichen der Lage der Wohnungen auf den Plänen erlaubt. Dadurch wurde eine bessere Übersicht über die den einzelnen Interviewern zugewiesenen Erhebungssprengel geschaffen. Beim Kennzeichnen werden für die einzelnen Interviewer verschiedene Farben verwendet. Für die Arbeit mit den Plänen gab die Plan- und Schriftenkammer auf Grund ihrer reichen diesbezüglichen Erfahrungen wertvolle Hinweise. Um auch die Arbeit der Interviewer besser überwachen zu können, wurde vom Statistischen Amt der Stadt Wien ein Vorschlag für ein Kontrollsystem ausgearbeitet, der vom Österreichischen Statistischen Zentralamt nahezu unverändert akzeptiert wurde.

Als weitere Sonderzählung wurden an 14 Zähltagen eine Straßenverkehrszählung an Bundesstraßen durchgeführt, wobei gewisse organisatorische Aufgaben wie der Einsatz der Zähler einem Zivilingenieur übertragen waren. Die erhobenen Daten wurden in Zählstellensummenblättern zusammengefaßt, die dem Österreichischen Statistischen Zentralamt zu übermitteln waren.

Zur Information städtischer Mandatäre und Dienststellen sowie für andere Interessenten waren fast täglich telefonisch, persönlich oder schriftlich eingeholte statistische Auskünfte zu erteilen. Außerdem wurden die Wien betreffenden Daten für das „Statistische Jahrbuch österreichischer Städte“ dem Österreichischen Statistischen Zentralamt zur Verfügung gestellt.

Die vom Statistischen Amt der Stadt Wien erstellten Statistiken wurden vom Österreichischen Statistischen Zentralamt bei der Erstellung der Bundesstatistik verwertet, wurden aber auch in den eigenen Publikationen verwendet. Es waren dies die vierteljährlich herausgegebenen „Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung der Stadt Wien“ mit einer Auflage von 650 Stück, das im Mai 1970 erschienene „Statistische Taschenbuch der Stadt Wien 1969“ mit einer Auflage von 700 Stück und das anfangs Dezember 1970 in 650 Exemplaren herausgebrachte „Jahrbuch der Stadt Wien 1969“; diese Publikationen wurden im Buchdruck hergestellt, die in einer Auflage von 320 Stück monatlich herausgegebenen „Statistischen Informationen über Österreich und Wien“ im Rotaprintverfahren. Die zuletzt genannte Publikation, die in gedrängter Form die wichtigsten Daten des Finanzwesens, des Außenhandels, des Fremdenverkehrs, der Lohn- und Preisentwicklung, des Arbeitsmarktes und der Bevölkerungsbewegung für die jeweils letzten drei Monate enthielt, wurde mit Ende des Jahres 1970 eingestellt, weil ausführlichere Publikationen ähnlichen Inhalts von städtischen Dienststellen wie von verschiedenen Institutionen sie entbehrlich machten. Die Publikationen des Statistischen Amtes der Stadt Wien dienten überwiegend der Information der städtischen Mandatäre und Dienststellen, sie wurden aber auch gegen statistische Werke des In- und Auslandes getauscht. Nur zum geringen Teil wurden sie zum Kauf angeboten.

Die statistische Fachbibliothek, die am 31. Dezember 1970 einen Stand von 8.925 Werken mit 46.796 Bänden erreichte, wurde einer ersten Sichtung unterzogen, um einen Überblick zu gewinnen, welche Werke infolge Überalterung, schlechten Erhaltungszustandes oder Zugehörigkeit zu einem für die Statistik nicht verwertbaren Themenkreis ausgeschieden werden könnten; das tatsächliche Ausscheiden aus dem Bibliotheksbestand mußte dem kommenden Jahr vorbehalten werden. Von den 531 der Bibliothek im Jahre 1970 zugewachsenen Bänden waren 406 Bücher und 125 je ein Jahrgang einer regelmäßig bezogenen Zeitschrift. Nur ein geringer Teil dieser Neuerwerbungen wurde durch Kauf, der überwiegende durch Tausch in den Besitz des Statistischen Amtes der Stadt Wien gebracht. Mit 167 Stellen des In- und Auslandes wurde regelmäßiger Tauschverkehr unterhalten.

Die Fachbibliothek stand vornehmlich städtischen Dienststellen zur Verfügung, wurde aber auch im Rahmen des Möglichen Studenten und Mitarbeitern verschiedener wissenschaftlich arbeitender Institute zugänglich gemacht.

Stadtvermessung

Der von der Stadtvermessung zu bewältigende Arbeitsanfall war infolge der regen Bautätigkeit im Stadtgebiet wesentlich größer als in früheren Jahren. Von den 6.109 eingelangten Dienststücken konnten 4.902 zur Gänze erledigt werden. Als Neuerung in der Arbeitsweise wurden mehrfach „Organigramme“ verwendet. Es ist dies eine graphische Darstellungsmethode, die es erlaubt, komplexe Arbeitsanweisungen, Besprechungsergebnisse, logische Strukturen von Systemen, Verordnungsinhalte, Organisationsbestimmungen und ähnliches in einer Art Kurzschrift festzuhalten sowie in ihren logischen Zusammenhängen sichtbar zu machen. Dadurch können Alternativlösungen leichter verglichen und bewertet werden.

Nachdem die Luftbildmeßarbeiten für die neue Stadtkarte im Jahre 1969 beendet worden waren, wurde das Auswertegerät zunächst für Arbeiten zur Nachführung der schon zum Teil 10 Jahre alten, zuerst hergestellten Blätter der Stadtkarte im 21. und 22. Bezirk eingesetzt, um die dort sehr zahlreichen Veränderungen in den Plangrundlagen darzustellen. Hierzu wurde ein neuer Bildflug für die Gebiete links der Donau auf einer Fläche von etwa 170 km² durchgeführt. Mit dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen wurde überdies ein Arbeitsübereinkommen abgeschlossen, nach dem das Bundesamt und die Stadtvermessung je eine Hälfte des Gebietes links der Donau auswerten sollen, um durch den geteilten Arbeitsaufwand das gesamte Ergebnis in der Hälfte der sonst benötigten Zeit zur Verfügung zu haben. Von der Stadtvermessung wurden bereits ca. 81 km² dieses Gebietes bearbeitet.

Neben diesen Arbeiten waren die Projektierungsgrundlagen für den totalen Hochwasserschutz Wiens, für die WIG 1974 und für den neuen Park in der Löwy-Grube herzustellen. Es handelt sich hierbei um Gebiete im Ausmaß von insgesamt etwa 40 km², die im Maßstab 1:1.000, zum Teil auch 1:500 mit allen Details mit Hilfe von Luftaufnahmen vermessen werden mußten. Die Unterlagen konnten rechtzeitig für die Detailplanungsarbeiten zur Verfügung gestellt werden.

Es wurden auch wieder Bildkonstruktionen angefertigt, mit deren Hilfe exakte Photomontagen verschiedener wichtiger Bauprojekte als Entscheidungshilfen hergestellt wurden. Der Einsatz der städtischen Computer-Anlagen ist bei solchen Arbeiten eine große Hilfe. Allein für die Bildkonstruktionen der in eine engere Auswahl gezogenen Wettbewerbsprojekte für den „Amtssitz internationaler Behörden“ erreichten die Ergebnislisten der elektronischen Berechnungen eine Länge von nahezu 50 m. Insgesamt wurden 18 derartige Arbeiten ausgeführt.

Von der Stadtkarte 1:2.000 wurden im Laufe des Jahres 1970 insgesamt 24 Stadtkartenblätter zum Erstdruck freigegeben. Außerdem wurden 65 Situationsfolien bearbeitet und 30 Folien für den Grauaufdruck des Baubestandes angefertigt. Für 86 Blätter konnte der Inhalt des Bebauungsplanes druckreif ausgearbeitet werden. Ferner wurden für 31 Blätter die Schriftfolien hergestellt und für weitere 54 Blätter die Satzmanuskripte zusammengestellt. Für 59 Blätter, die das Gebiet des Wienerwaldes darstellen, wurden die Schichtlinienauswertungen reingezeichnet und an 34 Blättern wurde die Katasterdarstellung bearbeitet. An 60 Blättern waren umfangreiche Retschearbeiten vorzunehmen. Von der neuen Stadtkarte 1:2.000 waren für Ende des Jahres 1970 bereits 467 Blätter fertiggestellt, auf denen ein Gebiet von 584 km² dargestellt ist. Auch für den allmählich aufzulassenden General-Stadtplan 1:2.500 waren noch 15 Blätter über ein Gebiet von ca. 43 km² kartographisch zu bearbeiten. Es gelang weiters, die Situationsfolien für die Stadtkarte 1:5.000 endgültig herzustellen. 47 Blatt dieser Stadtkarte konnten bereits neu angefertigt werden. In wenigen Monaten wird für das gesamte Stadtgebiet von Wien eine exakte Plangrundlage im Maßstab 1:5.000 vorliegen. Neben der Stadtplanung dient dieses Kartenwerk vor allem für die Führung einer stets aktuellen Übersicht über das städtische Grundeigentum, die im Liegenschaftswesen benötigt wird.

Der Plan- und Schriftenkammer wurden zur Herstellung von Vergrößerungen, Verkleinerungen oder Teilausschnitten mit Hilfe der Reproduktionsanlage die Druckoriginale der städtischen Kartenwerke in mehr als 2.600 Fällen zur Verfügung gestellt; diese Reproduktionen waren für verschiedene Stellen anzufertigen.

Ferner waren Kartengrundlagen für die Wasserschongebietsverordnungen herzustellen. Das Stadtforstamt benötigte thematische Karten im Maßstab 1:10.000 von Rax und Schneeberg für ein wichtiges Forschungsvorhaben. Für die Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung waren ebenfalls zahlreiche statistische Darstellungen und thematische Karten zu entwerfen und reinzuzeichnen. Solche Arbeiten waren auch für die Stadtbauamtsdirektion und das Kontrollamt zu machen. Um neue Bauvorhaben zu erläutern, waren riesige Plandarstellungen anzufertigen, die in Bürgerversammlungen und bei Pressekonferenzen gezeigt wurden. In besonders kurzer Zeit mußten meist vom Präsidialbüro für den Bürgermeister benötigte graphische Arbeiten ausgeführt werden.

Eine größere kartographische Arbeit ist die Anfertigung von Übersichtsplänen zum Entwurf eines Altstadterhaltungsgesetzes im Maßstab 1:25.000 für alle im Gesetzestext vorgesehenen Erhaltungsgebiete. Für die städtische Liegenschaftsverwaltung mußten ferner 439 Teilungs- und Grundeinlösungspläne verfaßt werden. Vor Ausfertigung jedes dieser Pläne waren mehrfach Verhandlungen wegen der Fluchtlinienbekanntgabe durch die Baupolizei zu führen, die dann noch von der Baubehörde zu genehmigen und von der Vermessungsbehörde des Bundes zu

bestätigen waren. Erst dann waren die Pläne zur grundbücherlichen Durchführung der jeweiligen Rechtsgeschäfte geeignet. Im Jahre 1970 wurde von der Stadt Wien eine bisher noch nie erreichte Zahl von Grundtransaktionen vorgenommen, und für alle diese Grundgeschäfte waren die vermessungstechnischen Arbeiten von der Stadtvermessung auszuführen. Weiters waren alle erforderlichen Servitutpläne für die nächsten Baulose der U-Bahn anzufertigen, zahlreiche Grenzbestimmungen vorzunehmen und zu den meisten Enteignungsverhandlungen Vermessungsingenieure als sachverständige Vertreter der Stadt Wien zu entsenden. Wegen des Arbeitsumfanges zu erwähnen wäre noch die Vermessung eines neu erworbenen Waldgebietes mit einem Ausmaß von mehr als 150 ha im Gebiet der Gemeinde Bisamberg, die bereits zur Gänze nach den Bestimmungen des neuen Vermessungsgesetzes zu erfolgen hatte.

Umfangreiche fachliche Stellungnahmen waren unter anderem im Begutachtungsverfahren zu Verordnungsentwürfen, aber auch zu Erlässen der Bundesstraßenverwaltung, in baubehördlichen Berufungsverfahren sowie anlässlich von Zivilprozessen, in denen die Stadt Wien Prozeßpartei war, abzugeben.

Als detaillierte vermessungstechnische Projektgrundlagen für städtische Bauvorhaben wurden im Jahre 1970 insgesamt 479 Pläne großen Maßstabs hergestellt. Unter diesen befanden sich neben Unterlagen für das Wohnbauprogramm Lage- und Höhenpläne für weitere U-Bahn-Teilstrecken und große Straßenbauvorhaben sowie für den Bau von mobilen Schulen, Bädern, Kindergärten und Tagesheimen.

Meist außerhalb Wiens waren zahlreiche Vermessungsarbeiten für die städtischen Wasserwerke und für das Stadtforstamt durchzuführen. Bei jeder Abkehr der Hochquellenwasserleitungen wird alles verfügbare Vermessungspersonal eingesetzt, um wichtige Abschnitte der Leitungsstollen neu zu vermessen. Im Jahre 1970 wurden auf diese Art nahezu 20 km Stollen bearbeitet. Eine besondere vermessungstechnische Leistung waren die Absteckungsarbeiten am „Österreicher-Stollen“, dessen Durchschlag präzise gelang.

Bei den städtischen Bauführungen hatte die Stadtvermessung wieder die ingenieur-geodätischen Arbeiten zu leisten, die eine exakte plan- und maßgerechte Ausführung der Projekte gewährleisteten. Die damit verbundenen vermessungstechnischen Berechnungen führten zwangsläufig zu einer Kontrolle der inneren Richtigkeit der Baupläne. Sie halfen so kostspielige Fehlleistungen zu vermeiden und unterstützten die Bauleitung bei ihren Koordinierungsaufgaben. Im Jahre 1970 wurden unter anderem folgende große Bauvorhaben betreut: der U-Bahnbau am Karlsplatz, die 4. Donaubrücke, sämtliche Autobahnbauten, das Fernheizwerk Spittelauer Lände, das Verkehrsbauwerk Lobkowitzbrücke, der Großgrünmarkt, die Unterführung für das Verkehrsbauwerk Altmannsdorfer Straße, die WIG 1974, die Großkläranlage Simmering, die Kläranlage Inzersdorf-Blumental, die Wohnbauten in der Per Albin Hansson-Siedlung Ost, der Ausbau der Tullner Bundesstraße und die Autobahnbrücke über den Donaukanal. Weiters war eine große Zahl von geodätischen Berechnungen und Absteckungen für den Bau von größeren Wohnhausanlagen sowie für Straßenbauten notwendig, besonders für die „Fluchtliniengerippe“, die es ermöglichen, die verschiedenen Versorgungsleitungen vor den anderen Baumaßnahmen so herzustellen, daß alle Anschlüsse genau aneinander passen.

Verschiedene Präzisionsmessungen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen dienten der Sicherheit und der Bauforschung. Hierher zählen die Setzungsmessungen an der Marienbrücke, der Schwedenbrücke und der 4. Donaubrücke, ferner am Hochhaus Matzleinsdorfer Platz, am Stephansturm, an den Krankenhauspavillons auf der Baumgartner Höhe, am Elektrizitätswerk Simmering, am Fernheizwerk Spittelauer Lände und an anderen Objekten. An einem Rutschhang, den die II. Hochquellenleitung quert, waren umfangreiche Kontrollmessungen notwendig, und bei der Beobachtung der Stellen dieser Hochquellenleitung wurden mehr als 20 km Präzisionsnivellement vorgenommen. Oft mußte das Präzisionsnivellement unter besonders erschwerenden Umständen, wie sie bei Erschütterungen durch den Verkehr und Baumaschinen gegeben sind, vor allem beim U-Bahnbau, ausgeführt werden. Solche Störungen werden jeweils mit Hilfe von Berechnungen, zu denen die elektronische Rechenanlage der Magistratsdirektion herangezogen wird, streng ausgeglichen. Auf diese Weise wurden zum Beispiel Unterlagen geschaffen, die es ermöglichen, frühzeitig und präzise wahrscheinliche Setzungserscheinungen durch die Grundwasserabsenkungen beim Bau der U-Bahn zu erfassen. Dabei müssen Genauigkeiten von wenigen Zehntelmillimetern sicher erreicht werden.

Für die detaillierten Beweissicherungsmessungen an den Bauwerken im Bereich von U-Bahnbauten waren bisher mehr als 2.700 einzelne Höhenbeobachtungspunkte auszuwählen, durch Bolzen zu vermarken und einzumessen.

Wegen der Fülle der Arbeiten wurden auch im Jahre 1970 Arbeitsaufträge an freischaffende Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen vergeben, und zwar bis Mitte November 697 Aufträge mit einer Gesamtkostensumme von 13,6 Millionen Schilling. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres war die Zahl der vergebenen Aufträge somit um 40 Prozent höher, die der Kosten um 30 Prozent. Natürlich war dadurch auch von der Stadtvermessung infolge der Arbeitsanleitungen, Preisprüfungen, Kontrollen und Vervielfältigungen ein größeres Arbeitspensum zu bewältigen. Dabei ergeben sich bei der Vermessung durch die zunehmende Motorisierung beträchtliche Erschwernisse. So ist es kaum mehr möglich, Verkehrsstraßen in einem Zuge zu vermessen, vielmehr müssen für beide Straßenseiten getrennte Vermessungen angelegt werden. Dazu kommt noch, daß die parkenden Fahrzeuge die Meßarbeiten behindern und erschweren, oft sogar teilweise unmöglich machen. Dann müssen Ergänzungsmessungen in verkehrsarmen Zeiten oder gar nachts vorgenommen werden. Dadurch sinken die Wirtschaftlichkeit und der Wirkungsgrad merklich ab. Nach vorsichtigen Schätzungen haben diese Nebenwirkungen der Motorisierung in den letzten Jahren den Wirkungsgrad der Stadtvermessung um 25 bis 30 Prozent vermindert, obwohl moderne Meßmethoden, wie elektro-optische Distanzmessung und indirekte Aufnahmemethoden, angewendet werden.

Plan- und Schriftenkammer

Die Zusammenfassung aller Planungsaufgaben in einer Geschäftsgruppe, der begonnene U-Bahnbau, für dessen Weiterführung mehrere Detailplanungen notwendig wurden, die Planungen und Untersuchungen für den totalen Hochwasserschutz sowie die Ausschreibung von mehreren großen städtebaulichen Wettbewerben führten zu einem mitunter beträchtlich vermehrten Arbeitsanfall in der Plan- und Schriftenkammer.

Im einzelnen waren vor allem Planungsunterlagen im Verein mit der Stadtvermessung zu beschaffen, soweit dies kartographische Arbeiten betraf. In den letzten Monaten des Jahres 1970 wurden für den U-Bahnbau die Ausschreibungs- und Einreichungsunterlagen für die U-Bahnteilabschnitte Favoritenstraße—Südtiroler Platz und Stephansplatz—Nestroyplatz vordringlich reproduktionstechnisch bearbeitet. Für die photographische Dokumentation in praktisch allen Sparten des Bauwesens wurden während des ganzen Jahres rund 7.700 Farb- und Schwarzweißaufnahmen gemacht, von denen etwa 10.100 großformatige Vergrößerungen und 5.800 Dias angefertigt wurden. Unter diesen Aufnahmen befanden sich auch vorschriftswidrige Bauführungen, Bauschäden und Bildkonstruktionen zur Beurteilung des Stadtbildes.

In der Kleinbildabteilung der Reproduktionsanlage wurde ein Gerät für photographische Aufnahmen in ungesicherten Schächten entwickelt, das die Dokumentation von Fundamenten der von der U-Bahn unterfahrenen Objekte zur Beweissicherung ermöglicht.

Die Wirtschaftlichkeit der Reproduktionsanlage — die dort ausgeführten Arbeiten hätten bereits im Jahre 1969 bei Privatfirmen um rund 880.000 S mehr gekostet — und der Vorteil, jederzeit in den Arbeitsablauf eingreifen sowie Prioritäten beachten zu können, machen die Anlage zu einem wertvollen Instrument für die Planung. Überdies besitzen in Wien nur einzelne Großdruckereien und Bundesdienststellen derartige, für solche Arbeiten notwendige großformatige Reproduktionskameras, und diese Stellen nehmen entweder keine oder nur sehr langfristige Aufträge entgegen.

Fast drei Jahre lang waren die Entwicklung der Mikrofilmgeräte und die Verfahrenstechniken beobachtet worden, ehe die Plan- und Schriftenkammer den Einsatz des Mikrofilms in der Wiener Stadtverwaltung anregte. Sie zeigte die Möglichkeiten des Einsatzes des Mikrofilms, besonders im Zusammenhang mit der künftigen elektronischen Datenverarbeitungsanlage, auf, verwies auf seine Verwendbarkeit für die Dokumentation und Information sowie seine Anwendbarkeit in Krankenhäusern und hier besonders im neuen Allgemeinen Krankenhaus, sie legte aber auch den Stand der rechtlichen Anerkennung des Mikrofilms dar und belegte ihre Ausführungen mit einer Zusammenstellung aller derzeit geltenden Gesetze und Richtlinien. Daraufhin verfügte der Magistratsdirektor, daß mit der Mikroverfilmung überall dort begonnen werden sollte, wo dies angesichts der noch vielfach ungeklärten Rechtsverhältnisse sofort möglich ist; außerdem sollten bereits aufgenommene Kontakte mit den Dienststellen vertieft werden.

Etwa seit Mitte des Jahres 1970 werden versuchsweise die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne für das Büro des Amtsführenden Stadtrates der Geschäftsgruppe Planung mikroverfilmt und die Veränderungen in kurzen Zeitabständen nachverfilmt. Die Mikrofilme können mittels eines Lesegerätes DIN A 4 mit zwei Vergrößerungsmöglichkeiten ausgewertet werden. Auf diese Weise wird eine stets aktuelle Information mit einem Bruchteil des früheren Aufwandes an Material und Zeit gewährleistet. Auch die Kosten sind dementsprechend niedriger.

Die erstmalige Ausstattung mit gedruckten Stadtkarten, Aufbewahrungstaschen und einem Kartenhänge-Rollschrank kostet rund 22.000 S; für die Mikrofilme einschließlich der Anschaffung des beschriebenen Lesegerätes erwachsen Kosten von rund 11.000 S. Von besonderem Vorteil war, daß die Flächenwidmung und Bebauung in der Stadtkarte bereits durch eine für die Mikroverfilmung geeignete Beschriftung und Symbolik gekennzeichnet war.

Als nächstes wird mit der Verfilmung von Plänen für den U-Bahnbau sowie bereits abgeschlossener Tiefbauten wie der Lastenstraße, ferner von Schriftgut des Presse- und Informationsdienstes sowie des Statistischen Amtes der Stadt Wien und von Zeitschriften begonnen werden. Nach einer Grundlagenerhebung wird der Mikrofilm in seinen drei Formen als Sicherheits-, Ersatz- und Arbeitsfilm eingesetzt werden. Der Mikrofilm wird nicht schlagartig zum Einsatz kommen können, er wird aber Zug um Zug die erwähnten Arbeitsgebiete erfassen und damit ein zeit-, raum- und kostensparendes Instrument der Verwaltungsvereinfachung werden. Eine entsprechend dimensionierte Anlage zur Mikroverfilmung wurde bereits geplant.

Seit dem Wirksamwerden des Wohnungsverbesserungsgesetzes wurden im Archiv der Plan- und Schriftenkammer mehr Bauakten eingesehen als im ganzen Jahr 1969.

Die technisch-wissenschaftliche Bibliothek des Wiener Stadtbauamtes ist schon seit langem nicht nur die Bibliothek des Stadtbauamtes, sie wird vielmehr als Fachbibliothek von sämtlichen Dienststellen des Wiener Magistrats geschätzt. Um die vorhandenen Bestände, wie Zeitschriften, Bücher, Diapositive, Forschungs- und Reiseberichte, besser zugänglich zu machen, wird das vorhandene systematische Schlagwortverzeichnis ergänzt. Ferner absolvierten zwei Mitarbeiter einen einjährigen Lehrgang des Wirtschaftsförderungsinstituts, um die neuesten Verfahren und Techniken der Informationsverarbeitung und Dokumentation zu erlernen. War der bisherige Aufbau der Bibliothek und der Dokumentation schon durchaus zweckmäßig, so wird die Aufschließung der in der Bibliothek vorhandenen Fachliteratur mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung, an der derzeit gearbeitet wird, in absehbarer Zeit den Anschluß an ein zentrales Informationssystem ermöglichen, ohne daß dadurch der Charakter als Handapparat mit kürzesten Zugriffszeiten verlorengehen wird.