Planung

Wirtschaftliche Planung und Koordinierung

Mit Beschluß des Gemeinderates vom 9. Dezember 1971, Pr.Z. 3894, wurde die Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung zusätzlich mit der Wahrnehmung allgemeiner und grundsätzlicher Angelegenheiten des Umweltschutzes, soweit für diese nicht eine andere Dienststelle zuständig ist, mit der Koordinierung der Maßnahmen auf dem Gebiete des Umweltschutzes sowie mit der Führung der Bürogeschäfte des Beirates für Fragen des Umweltschutzes in Wien betraut.

Die konstituierende Sitzung des Beirates für Fragen des Umweltschutzes in Wien fand unter dem Vorsitz von Bürgermeister Felix *Slavik* am 17. November 1971 statt. Vornehmlich ist es Aufgabe dieses Beirates, die Wiener Stadtverwaltung in Fragen des Umweltschutzes zu beraten, eine langfristige Umweltschutzkonzeption für Wien zu entwickeln, Vorschläge und Empfehlungen zu erstatten sowie eine wirksame Koordinierung des Umweltschutzes in Wien zu erreichen. Der Beirat besteht aus einem Plenum, einem wissenschaftlichen Beirat und fünf Arbeitsausschüssen. Das Plenum, das unter dem Vorsitz des Bürgermeisters periodisch Sitzungen abhält, wird aus Vertretern der Stadt Wien, des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien, dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, der Vereinigung österreichischer Industrieller, der Ärztekammer für Wien, der Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland, der Österreichischen Akademie der Wissenschaften und der Rektorenkonferenz gebildet. Ihm steht der wissenschaftliche Beirat zur Seite. Er setzt sich aus hervorragenden Wissenschaftern der Wiener hohen Schulen, der Universität, der Technischen Hochschule und der Hochschule für Bodenkultur, ferner Mitarbeitern der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik und von anderen wissenschaftlichen Instituten zusammen. Die Mitarbeit von Vertretern der verschiedensten Fachrichtungen soll eine interdisziplinäre Beurteilung der Probleme des Umweltschutzes sicherstellen. Jeder der fünf Arbeitsausschüsse behandelt je einen der fünf wichtigsten Problemkreise des Umweltschutzes, das sind Luftverunreinigung, Wasser- und Bodenfragen, Lärm sowie biologische Umwelt und Abfall. In diesen Arbeitsausschüssen, die, was die Sachgebiete anlangt, den Arbeitsgruppen des Interministeriellen Komitees für Umwelthygiene auf Bundesebene entsprechen, arbeiten Fachleute des wissenschaftlichen Beirates sowie der im Plenum vertretenen Institutionen mit.

Wie erwähnt, werden das Plenum, der wissenschaftliche Beirat und die Arbeitsausschüsse des Wiener Beirates für die Fragen des Umweltschutzes von einem in der Magistratsabteilung für wirtschaftliche Planung und Koordinierung eingerichteten Sekretariat betreut. Aufgabe dieses Sekretariats ist es, neben der geschäftsmäßigen Betreuung der Organe des Beirates vor allem die Grundlagenforschung und die Maßnahmen auf dem Gebiete des Umweltschutzes innerhalb des Magistrats, aber auch die Tätigkeit der Organe des Beirates, besonders der Arbeitsausschüsse untereinander, zu koordinieren. Weiters hat es die Zusammenarbeit der städtischen Dienststellen mit den Organen des Beirates, den korrespondierenden Dienststellen des Bundes sowie mit anderen Institutionen des In- und Auslandes, die sich mit Fragen des Umweltschutzes befassen, zu sichern.

Im übrigen wurden wie in den Vorjahren auch im Jahre 1971 die Entwicklung der Konjunktur und der Arbeitsmarktlage ständig beobachtet und darüber ebenso wie im Vorjahr Konjunkturberichte verfaßt.

Die Entwicklung der Wiener Wirtschaft wird stark von der Konjunkturlage im gesamten österreichischen Bundesgebiet und zum Teil auch von der Entwicklung der wichtigsten Außenhandelspartner beeinflußt. Die österreichische Wirtschaft wird im Jahre 1971 voraussichtlich ein reales Wachstum von 5,5 Prozent erreichen. Obwohl damit das Rekordwachstum des Jahres 1970 (7,1 Prozent) nicht ganz erreicht werden kann, dürfte Österreich mit dieser Wachstumsrate gemeinsam mit Kanada und Frankreich an der Spitze aller OECD-Staaten liegen.

Die günstige allgemeine wirtschaftliche Entwicklung Österreichs spiegelt sich in der Wiener Wirtschaft wider. Auf dem Wiener Arbeitsmarkt herrschte im Jahre 1971 Vollbeschäftigung. Eine positive Entwicklung zeigte sich vor allem bei den unselbständig Beschäftigten. Während in der Zeit von 1962 bis 1969 die Zahl der unselbständig Beschäftigten ständig abnahm, blieb sie im

Jahre 1970 etwa gleich hoch und nahm 1971 erstmals wieder stärker zu. Ende November waren in Wien mit 758.500 Erwerbstätigen bereits rund 8.000 Personen mehr als im Vergleichsmonat des Vorjahres beschäftigt. Diese Entwicklung ist nicht nur auf den stärkeren Einsatz von Gastarbeitern zurückzuführen — Mitte November 1971 waren in Wien insgesamt 63.500 Ausländer, um rund 14.000 mehr als im November 1970, tätig —, sondern auch auf ein Nachlassen des Rückganges an inländischen Beschäftigten. In den Vorjahren hatte die Zahl der inländischen Beschäftigten in Wien jeweils um rund 11.000 abgenommen. In den ersten elf Monaten des Jahres 1971 betrug dieser Rückgang jedoch nur noch 6.500 Personen. Die Zahl der offenen Stellen erreichte im Sommer 1971 mehr als 18.000, die Zahl der Arbeitsuchenden ging auf etwa 10.000 zurück. Gegenüber dem Jahre 1970 war eine Zunahme an offenen Stellen um etwa 2.000 zu verzeichnen, die Zahl der Arbeitsuchenden blieb jedoch nahezu konstant, was darauf schließen läßt, daß der Wiener Arbeitsmarkt praktisch vollständig ausgeschöpft war. Die größte Anspannung auf dem Arbeitsmarkt ergab sich in den metallverarbeitenden Berufen, weshalb die Wiener Industrie und das Wiener Gewerbe ihre Wachstumschancen nicht mehr voll ausnützen konnten.

Die Zuwachsraten der Industrieproduktion in Wien blieben in den ersten neun Monaten des Jahres 1971 unter den Werten des vergleichbaren Zeitraumes des Vorjahres. Die gleiche Entwicklung ist bei den Zuwachsraten der gesamten österreichischen Industrie festzustellen. Die Wiener Industrie stellt mit ihren Investitionen einen bedeutenden Faktor dar. Im Jahre 1971 dürfte sie um 22 Prozent mehr als im Jahre zuvor investiert haben. Sie liegt mit ihrer Zuwachsrate weit über dem österreichischen Durchschnitt von rund 10 Prozent. Diese hohe Investitionstätigkeit dürfte nicht zuletzt auf die wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Stadt Wien zurückzuführen sein.

Infolge der starken Zunahme privater und öffentlicher Aufträge erhöhten sich auch die Zuwachsraten der Wiener Bauwirtschaft. Während im Jahre 1970 die Bauproduktion um rund 21 Prozent zunahm, stieg sie im Durchschnitt der ersten drei Quartale des Jahres 1971 um fast 28 Prozent an. Mit den hohen Zuwachsraten verstärkte sich auch der Preisauftrieb; besonders im Tiefbau wurde — sieht man vom allgemeinen konjunkturbedingten Preisauftrieb ab — ein Ansteigen des Auftragsvolumens um 1 Prozent und der Preise um 0,2 Prozent beobachtet. Die günstige Entwicklung am Bausektor führte zu einer Zunahme der Beschäftigten im Baugewerbe und bewirkte eine Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt. Der durchschnittliche Stundenlohn in der Wiener Bauwirtschaft liegt mit 37 S auch wesentlich über dem durchschnittlichen Lohnniveau der Wiener Industrie. Die Konjunktursituation dürfte sich in nächster Zeit beruhigen. Es ist bereits eine gewisse Differenzierung der Konjunktur in einzelnen Sparten der Industrie festzustellen. Die Auslandsnachfrage dürfte geringer werden, doch erhält die Wirtschaft noch wesentliche Impulse durch verstärkten privaten Konsum. Obwohl sich die Konjunktur in einer Spätphase befindet, ist mit noch immer steigenden Aufträgen für das Jahr 1972 zu rechnen. Der Ausbau der Infrastruktur wird in Wien vor allem der Bauwirtschaft weitere Impulse verleihen.

Mit Konjunktur- und Arbeitsmarktproblemen befaßte sich auch der arbeitsmarktpolitische Beirat. Von diesem und von seinen Ausschüssen wurden im Jahre 1971 besonders die langfristigen Perspektiven des Wiener Arbeitsmarktes, die Möglichkeiten zur Förderung der Zuwanderer nach Wien, die Probleme der Wiedereingliederung der Karenzurlaubsgeldbezieherinnen in das Berufsleben, Probleme der Gastarbeiterbeschäftigung sowie Wohnungsprobleme aus arbeitsmarktpolitischer Sicht behandelt.

Im Jahre 1971 wurde die im Vorjahr in Auftrag gegebene Studie über jugoslawische Gastarbeiter in Wien fertiggestellt, außerdem wurden Untersuchungen über türkische Gastarbeiter und über die Einstellung der Wiener Bevölkerung zu Gastarbeitern im allgemeinen vergeben. Die Untersuchung über die jugoslawischen Gastarbeiter hat ergeben, daß nahezu die Hälfte der Befragten ihren Ehepartner nach Wien mitbrachte oder nachkommen ließ. 83 Prozent haben zum erstenmal in Wien gearbeitet. Sie sind überwiegend mit ihrem Arbeitsplatz zufrieden und fühlen sich von ihren Arbeitskollegen freundlich behandelt. Abwanderungsbereitschaft in die deutsche Bundesrepublik zeigte nur rund ein Viertel der Befragten. Nicht zufrieden sind sie hingegen mit ihrer Unterbringung. Rund zwei Drittel der Befragten wendeten für ihre Unterkunft mehr als 300 S und etwa 40 Prozent sogar mehr als 500 S im Monat auf, was bei einem durchschnittlichen Monatseinkommen von rund 3.000 S bei 60 Prozent der Befragten relativ hoch ist. Der Frage einer möglichen Integrationsbereitschaft stehen die in Wien lebenden Gastarbeiter grundsätzlich sehr aufgeschlossen gegenüber. Als Voraussetzung für einen längeren oder dauernden Aufenthalt in Wien wurde eine Verbesserung der Wohnverhältnisse angegeben.

Die angespannte Situation auf dem Arbeitsmarkt war der Anlaß dafür, die Untersuchungen über die Arbeitskräftereserven innerhalb des Stadtgebietes und über die Möglichkeiten, diese für den Wiener Arbeitsmarkt zu erschließen, fortzuführen. Im Jahre 1967 wurde eine Untersuchung über

Arbeitskräftereserven im Einzugsbereich der Industriegebiete Erdberger Mais, Auhof, Trabrennvereinsgründe und Liesing durchgeführt, die eine Zahl von rund 10.000 nicht berufstätigen Frauen im erwerbsfähigen Alter erbrachte. Um festzustellen, wie viele dieser Frauen in der Zwischenzeit wieder in das Berufsleben eingetreten sind oder inwieweit eine Bereitschaft für den Wiedereintritt besteht, wurde im Jahre 1971 eine Repräsentativerhebung durchgeführt. Diese Untersuchung hat ergeben, daß 26 Prozent der befragten Hausfrauen wieder berufstätig sind, und zwar vor allem Frauen ohne Kinder oder mit nur einem Kind. Den Hauptgrund für die Beschäftigungsaufnahme bildeten finanzielle Überlegungen, wobei zwei Drittel der Frauen ihre Tätigkeit nur als vorübergehend betrachteten. Etwa die Hälfte der nichtberufstätigen Hausfrauen äußerte die Bereitschaft, wieder einen Beruf aufzunehmen, und zwar ein Viertel von ihnen sofort, mehr als 40 Prozent in einigen Jahren und der Rest unter bestimmten Umständen, wie etwa bei finanziellen Engpässen. Größte Bereitschaft findet sich einerseits bei sozial niederen Schichten und Frauen mit geringerem Ausbildungsstand sowie andererseits bei Frauen mit sehr hohem Ausbildungsniveau. Ebenso ist die Bereitschaft zu arbeiten bei den jüngeren Jahrgängen stärker ausgeprägt als bei den älteren. Das Hauptproblem bildet die Unterbringung der Kinder. Bei einem entsprechenden Anbot an Teilzeitbeschäftigung oder an Arbeitsplätzen mit flexiblen Arbeitszeiten wäre ein Drittel bereit, sofort eine Beschäftigung anzunehmen. Als Grund hiefür wurde angegeben, daß bei dieser Art der Beschäftigung mehr Zeit für die Kinder und für den Haushalt zur Verfügung stünde. Die Teilzeitbeschäftigung wird vor allem von den mittleren und höheren Schichten angestrebt. Die Bereitschaft zur Umschulung oder beruflichen Weiterbildung ist hingegen eher gering.

Um Hinweise für die qualitative Entwicklung des Wiener Arbeitsmarktes zu erlangen, wurden Vorarbeiten für eine Studie über die qualitative Entwicklung des Arbeitskräftepotentials bis 1975 sowie für eine Vorschau bis 1980 eingeleitet. Um das Arbeitskräftepotential innerhalb der Stadt auch lange Zeit hindurch auf einem möglichst hohen Stand zu halten und um ein günstiges Verhältnis zwischen der arbeitenden Bevölkerung und den Mitbürgern, die bereits in den Ruhestand getreten sind, zu sichern, wurde den Grundlagen für eine aktive Bevölkerungspolitik, und hier vor allem für die Förderung der Geburtenentwicklung, besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Ansätze für gezielte Maßnahmen zur Förderung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung sollte eine Untersuchung über die Fruchtbarkeit und das generative Verhalten in Wien und im Ausland erbringen. Die Untersuchung hat ergeben, daß in fast allen europäischen Ländern, und besonders in den Großstädten, ein Geburtenrückgang zu verzeichnen ist. Außerdem ist international eine allmähliche Angleichung des Fruchtbarkeitsniveaus zwischen Stadt und Land festzustellen. Dieser Trend ist auch in Österreich zu beobachten. In Wien liegt die Geburtenziffer zur Zeit bei 10,9 Lebendgeborenen auf 1.000 Einwohner. Was die Entwicklung der Fruchtbarkeit anbelangt, zeigte sich, daß die Zahl der auf 1.000 Frauen entfallenden Lebendgeburten in der Altersstufe zwischen 15 und 45 Jahren eine steigende Tendenz aufweist. Im Jahre 1961 betrug die Fruchtbarkeitsziffer 58,1. Sie stieg bis zum Jahre 1966 auf 66,7 an. Die Untersuchung erbrachte auch einen Überblick über die in anderen Ländern durchgeführten Maßnahmen zur Familien- und Geburtenförderung. Die meisten der im Ausland eingeleiteten Maßnahmen wurden in Österreich bereits vor geraumer Zeit eingeführt. Trotz dieser Maßnahmen und der steigenden Fruchtbarkeitsziffer liegt die Geburtenentwicklung in Wien noch unter dem europäischen Niveau. Um die vermutlichen Ursachen dafür aufzuzeigen, wurde eine Reihe von Experten befragt. Um das generative Verhalten der Wiener Bevölkerung aufzuzeigen, wird im Jahre 1972 auch eine Motivbefragung durchgeführt werden.

Bei einer Gegenüberstellung der bezirksweisen Ergebnisse der Volkszählung 1971 mit den Ergebnissen der Volkszählung 1961 fällt auf, daß die Bevölkerung in den dichtverbauten Gebieten abgenommen hat, während in den Neubaugebieten eine erhebliche Bevölkerungszunahme eingetreten ist. Diese Entwicklung hat ihre Ursache in der Konzentration der Bautätigkeit in den Stadtrandgebieten. Dort war die Bautätigkeit anfangs notwendig, um die vielfach überalterten Wohngebiete des Kernstadtbereiches zu entlasten. Vor allem ihre lange Dauer hat aber die Struktur der Stadt sowie das herkömmliche soziale und gesellschaftliche Gefüge grundlegend verändert. So wanderten junge, kinderreiche Familien mit relativ hoher Kaufkraft in großer Zahl aus den Kernstadtgebieten in die Neubausiedlungen am Stadtrand. In den Kernstadtbereichen trat eine sichtbare Überalterung und ein Kaufkraftrückgang ein. Die konzentrierte Wohnbautätigkeit am Stadtrand, vor allem die Errichtung von in sich abgeschlossenen größeren Siedlungen, schuf jedoch in den Neubaugebieten schwerwiegende Probleme. Um diese Neubaugebiete zu erschließen und mit der Stadt zu verbinden, mußten zum Teil unverhältnismäßig hohe Infrastrukturinvestitionen aufgewendet werden. Wegen der regelmäßig gleichartigen Alters- und Sozialstruktur mußten vielfach überdimensionierte Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen und Kindergärten, geschaffen werden, von denen man wußte, daß sie in diesem Umfang nur für einige Zeit benötigt werden. Würde die Stadterweiterung und damit

die Randwanderung der Bevölkerung im bisherigen Ausmaß fortgesetzt werden, solange die Wiener Bevölkerung zum Stagnieren neigt, würden die aufgezeigten Probleme noch verschärft werden.

Es wurden daher die Möglichkeiten einer Intensivierung der Stadterneuerung geprüft. Zunächst wurde eine Untersuchung in Auftrag gegeben, bei der Erfahrungen mit Erneuerungsmaßnahmen in vergleichbaren Städten in Europa und Nordamerika kritisch ausgewertet werden sollen. Anschließend daran werden die Ergebnisse stichprobenweise überprüft und, soweit dies notwendig erscheint, ergänzt werden. Eine weitere Studie befaßt sich mit den Kosten der Stadterneuerung im Verhältnis zu den Kosten der Stadterweiterung. Hiebei werden die Kosten des mehrgeschossigen Wohnhausbaues in mittel- und westeuropäischen Städten erfaßt, um daraus Schlußfolgerungen für die Wiener Verhältnisse ableiten zu können.

Bei Stadterneuerungsmaßnahmen ist auch auf die wirtschaftliche Substanz in den Kernstadtgebieten Rücksicht zu nehmen. Um die wirtschaftliche Substanz im dichtverbauten Gebiet beurteilen und ihren Flächenbedarf bei der Überarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes berücksichtigen zu können, wurden kleinräumige Untersuchungen angestellt. Diese Untersuchungen werden mit der von der Stadt- und Landesplanung vorgenommenen Überarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes koordiniert und bilden die Grundlage für neue Widmungsfestlegungen. Bisher wurden ausgewählte Problemblöcke in Teilbereichen des 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirks untersucht. In Teilbereichen des 8., 12. und 20. Bezirks konnten diese Bearbeitungen noch nicht abgeschlossen werden.

Es wurde auch eine Erhebung durchgeführt, um den Flächenbedarf der gesamten Wiener Industrie und des Wiener Gewerbes festzustellen, bei der mehr als 500 Betriebe einen Flächenbedarf von rund 1,5 Millionen Quadratmeter angaben. Rund 1,2 Millionen Quadratmeter Flächen wurden vor allem von größeren Betrieben am Stadtrand, mehr als rund 200.000 m² an Geschoßflächen von kleineren Betrieben im dicht verbauten Gebiet gesucht.

Im dichtverbauten Gebiet sollen nur jenen Betrieben Entfaltungsmöglichkeiten geboten werden, von denen keine Störungen der Umwelt zu erwarten sind. Eine in Auftrag gegebene Untersuchung soll daher feststellen, welche Betriebe wegen ihrer störenden Auswirkungen nicht in das dichtverbaute Gebiet gehören, welche Betriebe trotz störender Auswirkungen wegen ihrer Bedeutung für die Nahversorgung der Bevölkerung im dichtverbauten Gebiet bleiben müssen und von welchen Betrieben im allgemeinen keine schädlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Weiters soll diese Untersuchung darüber Aufschluß geben, mit welchem wirtschaftlichen Aufwand beim Beseitigen allfälliger Störquellen gerechnet werden muß.

Im Jahre 1971 wurde auch untersucht, inwieweit bei einer Stadterneuerung gemeinsame Betriebsobjekte (Gewerbehöfe) zur Erhaltung der nichtstörenden wirtschaftlichen Substanz errichtet werden könnten. Diese Untersuchung hat ein deutliches Interesse der Wirtschaftstreibenden an Flächen in Mietobjekten ergeben. Der Flächenbedarf wurde mit rund 200.000 m² angegeben, im einzelnen würden Flächen zwischen 150 und 500 m² benötigt werden. Die Errichtung von Gewerbehöfen scheint durchaus realisierbar zu sein, weil die Mehrzahl der Betriebe eine größere Standortverlagerung ablehnt. Auch die Mietpreisvorstellungen lassen es, wirtschaftlich gesehen, durchaus möglich erscheinen, Gewerbehöfe zu errichten.

Ein besonderes Anliegen ist die Entwicklung der Wiener Innenstadt. Die derzeitige Entwicklung der City — Engpässe auf dem Grundstückmarkt, Verdrängung der Wohnbevölkerung aus der City und zunehmende Konkurrenzierung des traditionellen Geschäftskernes durch Subzentren — sowie der bevorstehende U-Bahn-Bau erfordern eine Neuordnung der Cityfunktionen. Um eine Lösung des Cityproblems zu finden, wurde ein Auftrag vergeben, ein Entwicklungsprogramm für die Wiener Innenstadt zu erstellen. Diese Methodenstudie, die aufzeigt, wie bei einer städtebaulichen Analyse und Prognose vorzugehen ist und welche Vorstellungen beim Erarbeiten und Bewerten von Planungsalternativen herrschen, lieg bereits vor.

Eine weitere im Jahre 1971 durchgeführte Untersuchung betraf die Motive, die dazu geführt hatten, daß Unternehmen aus Wien abwanderten; sie bildete die Fortsetzung und Vertiefung einer bereits im Jahre 1967 vorgenommenen Studie. Zunächst konnte festgestellt werden, daß eine Verlagerung von Industriebetrieben in das Wiener Umland — von wenigen Ausnahmen abgesehen — erst mit Beginn der sechziger Jahre, also mit dem Erreichen der Vollbeschäftigung, eingetreten ist. Die meisten Unternehmen, nämlich 27, wanderten im Jahre 1964 aus Wien ab. Seither hat sich die Zahl der Betriebsverlagerungen ständig verringert. Die Abwanderer gehören zu einem großen Teil Branchen mit niedriger Wertschöpfung an. Fast die Hälfte der im Zeitraum 1965 bis 1969 Abgewanderten waren Unternehmen der Textil-, Bekleidungs- und lederverarbeitenden Branche. Die Betriebsgrößen liegen unter dem Wiener Durchschnitt. Als ausschlaggebende Motive für diese Betriebsverlagerungen in die Region Wien konnten primär Flächen- und Arbeitskräftemangel in Wien festgestellt werden. Um nun Betrieben, die

im dichtverbauten Gebiet keine Entfaltungsmöglichkeiten finden oder sich in Wien niederlassen wollen, den erforderlichen Raum zu schaffen, wurde im Jahre 1971 die 3. Etappe des Industrieflächenerschließungsprogramms mit einer Bruttofläche von rund 1,7 Millionen Quadratmeter ausgearbeitet. Diese Etappe umfaßt drei größere Flächen in 3, Erdberger Mais, 11, Simmeringer Heide, und 21, an der Siemensstraße. Damit werden der Wiener Wirtschaft im Rahmen des derzeit laufenden Betriebsflächenerschließungsprogramms 3,280.000 m² Nettobetriebsflächen zur Verfügung stehen, für deren Erschließung rund 593,9 Millionen Schilling ausgegeben wurden.

Weiters wurden im Jahre 1971 Untersuchungen über die bezirksweise Verteilung von Arbeitsplätzen angestellt, die zu der Feststellung führten, daß in den Bezirken 21 und 22 der Bevölkerung nicht genügend Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Während in Wien im Durchschnitt auf 100 Einwohner etwa 37 Arbeitsplätze für unselbständig Erwerbstätige kommen, entfallen im 21. Bezirk auf 100 Einwohner nur 25 und im 22. Bezirk sogar nur 16 Arbeitsplätze. Um das niedrige Arbeitsplätzeangebot zu erhöhen, wurde bei der begonnenen Aufschließung von Industriegebieten den links der Donau gelegenen Gebieten Priorität eingeräumt. Allein in der 1. und 2. Etappe des Industrieflächenerschließungsprogramms werden rund 900.000 m² Industrieflächen im 21. und 22. Bezirk erschlossen, auf denen etwa 9.000 moderne Arbeitsplätze geschaffen werden können. Auch in der 3. Etappe des Industrieflächenerschließungsprogramms wird dieser Teil Wiens mit der Erschließung von Flächen an der Siemensstraße besonders berücksichtigt.

Ein weiteres Untersuchungsprogramm befaßte sich mit den statistisch noch nicht hinreichend erfaßten Wirtschaftsbereichen. Eine Studie über das Geld- und Kreditwesen konnte bereits abgeschlossen werden, Untersuchungen über die Bedeutung der internationalen Organisationen in Wien sowie über Lagerhalter, Spediteure und freie Berufe wurden begonnen. Im Geld- und Kreditwesen ist ein verhältnismäßig nur geringer Teil der in der Wiener Wirtschaft Beschäftigten tätig. Rund 16.000 oder 2 Prozent der Wiener Beschäftigten erbringen in diesem Wirtschaftsbereich auf Grund ihrer hohen Produktivität jedoch einen nicht unbedeutenden Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt; dieser Anteil beträgt rund 5 Prozent. Die Unternehmen des Geld- und Kreditwesens sind für Wien auch deshalb von Bedeutung, weil hier nahezu alle bedeutenden Institute Zentralstellen unterhalten. Wien erfüllt damit eine für ganz Österreich wesentliche Funktion als Finanzplatz, was sich auch darin zeigt, daß in letzter Zeit eine Reihe ausländischer Banken Niederlassungen in Wien eingerichtet hat. Diese dienen vornehmlich der Betreuung der ausländischen Beteiligungen exportintensiver österreichischer Betriebe und der Abwicklung von Ostgeschäften.

Um Ansatzpunkte zu erhalten, in welche Richtung sich Wohnwünsche und Wohnbedürfnisse in absehbarer Zeit entwickeln werden, wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Übersicht über Wohnwunscherhebungen in Österreich und im westlichen Ausland erbrachte. Diese Studie zeigt, daß aus den Wohnwunschuntersuchungen kein einheitlicher Trend über die Weiterentwicklung der Wohnwünsche ableitbar ist, weil jeweils nur spezifische Bevölkerungsgruppen untersucht wurden, wie etwa alte Menschen in Wien, Stadtrand- und Hochhausbewohner. In einem zweiten Arbeitsgang wird nun erstmalig eine Wunscherhebung durchgeführt, die Aussagen über die tatsächlichen Wohnwünsche der Wiener Bevölkerung, was die Wohnungsgröße, die finanzielle Leistungsbereitschaft und die Lage der Wohnung anbelangt, ergeben wird.

Die Kostenfrage ist für den Wohnungsuchenden von ausschlaggebender Bedeutung. Deshalb beschäftigte sich eine in Auftrag gegebene Untersuchung mit den „Kosten einer Wohnung für den Wohnungsuchenden in den österreichischen Ballungsräumen". Sie ergab, daß die Gestehungskosten einer 80 m² großen Wohnung in den österreichischen Ballungsräumen nahezu gleich hoch sind, nur in den Räumen Klagenfurt und Graz ist das Kostenniveau niedriger. Ein relativ großer Unterschied besteht zwischen den Grundstückkosten der jeweiligen Kerngebiete und der sie umgebenden Bereiche. Dies trifft auch für Wien zu. Obwohl die Grundstückpreise in der Umgebung Wiens viel niedriger sind als in der Stadt, liegen die Gesamtkosten für eine 80 m² große Wohnung jedoch ungefähr gleich hoch, weil die niedrigeren Grundstückpreise durch die geringere Bebauungsdichte kompensiert werden. Wohnungen in Wien sind durchaus nicht teurer als in anderen österreichischen Ballungsräumen oder im Umland von Wien.

Exakte Unterlagen über die Mobilität der Wohnbevölkerung liegen bisher noch nicht vor. Deshalb wurde eine Studie über die innerstädtische Wanderung in Auftrag gegeben, die Angaben über Alter, Geschlecht, Beruf und Stand aller jener Personen erbringen soll, die im Jahre 1966 ihre Wohnung gewechselt haben. An diese Arbeit anschließend wird eine Motivbefragung durchgeführt, um Angaben über die Kosten der neuen Wohnung, über die Ausstattung sowie darüber zu erhalten, ob sich die Erwartungen der Wohnungswechsler erfüllt haben.

Einige Arbeiten waren den Problemen des Verkehrs aus wirtschaftlicher Sicht gewidmet. Die bereits im Jahre 1970 begonnenen Untersuchungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen einer U-Bahn wurden im Jahre 1971 fortgesetzt. Eine auf diesem Gebiet in Auftrag gegebene Untersuchung wird vorerst

die wirtschaftliche Substanz im Bereiche der Linie U-1 festhalten. Eine Arbeit, die sich mit einer Intensivierung des S-Bahn- und des Eisenbahnregionalverkehrs beschäftigte, hat ergeben, daß durch eine Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs in der Wiener Region mittels eines Schnellbahnnetzes der Einzugsbereich des Wiener Stadtzentrums, der innerhalb von 60 Minuten zu erreichen ist, wesentlich erweitert werden könnte, und zwar von derzeit 850 km² auf 4.800 km²; dadurch könnten anstatt derzeit 150.000 Personen künftig 580.000 Personen im Wiener Umland erfaßt werden.

Um Aussagen über den Güterverkehr zu erhalten, wurden Untersuchungen über den mit der Eisenbahn und den mit Lastkraftwagen bewerkstelligten Güterverkehr durchgeführt. Beim Eisenbahngüterverkehr wurde eine Bestandsaufnahme des Umschlages an Eisenbahngüterbahnhöfen vorgenommen, bei der der Warenumschlag und die Bedeutung sowie die Einzugsbereiche der wichtigsten Güterbahnhöfe untersucht wurden. Der Wiener Güterumschlag weist eine sehr starke Konzentration auf; 50 Prozent des Gesamtumschlages sind auf nur 7 Bahnhöfe konzentriert, zwei Drittel auf 11 Bahnhöfe. Bei der Wahl des Umschlagplatzes spielt, wie aus den erhobenen Daten entnommen werden konnte, nicht nur die Entfernung zum Betrieb eine Rolle, vielmehr ist auch die Richtung zum Ziel- oder Quellpunkt der ausgehenden oder der bezogenen Fracht ausschlaggebend, weil infolge der ungünstigen Betriebsabwicklung des Güterverkehrs im Wiener Raum oft lange Überstellungsfristen zwischen den Bahnhöfen bestehen. Um den Güterverkehr mittels Lastkraftwagen zu erfassen, wurde aus der Bundesstraßenverkehrszählung 1970 an Wiens Ausfahrtsstraßen der stadteinwärts- und stadtauswärts strömende Lastkraftwagenverkehr nach Gewichtsklassen, Beladung und Herkunft ermittelt. Hiebei wurden charakteristische Merkmale des Güterverkehrs auf der Straße im einzelnen und im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehr gefunden. Die Schwankungen des Güterverkehrs im Laufe des Jahres sind unbedeutend, hingegen treten innerhalb der Woche ausgeprägte Unterschiede auf. So fällt das Maximum des Güterverkehrs nach anfänglicher Steigerung auf die Wochenmitte, nämlich auf den Mittwoch, mehr noch auf den Donnerstag. Tagesspitzenwerte ergeben sich am Vormittag und am frühen Nachmittag, wobei meist die Spitzenwerte des Lastkraftwagenverkehrs mit eher niedrigen Werten des Gesamtverkehrs zusammenfallen. Die stadteinwärts transportierten Wirtschaftsgüter übersteigen die stadtauswärts beförderten etwa um 6 Prozent. Insgesamt beträgt die Transportleistung (Leergewicht plus Beladung) stadteinwärts etwa 23,5 Millionen Tonnen, stadtauswärts 24 Millionen Tonnen.

Nach einer gleichfalls durchgeführten Untersuchung über die Gesamtkosten des Kraftfahrzeugverkehrs und deren Faktoren teilen sich die Gesamtkosten in Wegekosten, Fahrzeugkosten, volkswirtschaftliche und soziale Kosten. Die Wegekosten wurden für die Wiener Gemeindestraßen ermittelt und entsprechend dem Verkehrszweck der Wege, auf fließenden und ruhenden Verkehr aufgeteilt. Für das Jahr 1964 wurden Kosten in der Höhe von 794 Millionen Schilling errechnet, die dem Kraftfahrzeugverkehr direkt anzulasten sind. Die Kostendeckung auf Grund des Rückflusses von Steuermitteln betrug nur 15,4 Prozent. Im Jahre 1970 beliefen sich die dem Kraftfahrzeugverkehr anlastbaren Wegekosten bereits auf 1.700 Millionen Schilling, von denen 17 Prozent durch Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer gedeckt wurden. Da jedoch die Wegekosten nicht die einzigen Kosten sind, die der Kraftfahrzeugverkehr verursacht, wurden auch die Verkehrsbehinderungs-, die Unfallfolge- und die sozialen Kosten, die durch Lärm und Abgase entstehen, in ihrer Größenordnung erhoben. Diese Kostenpositionen machen derzeit insgesamt 2.700 Millionen Schilling aus. Werden zum Vergleich auch noch die privaten Aufwendungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen ermittelt, zeigt sich, daß der Kraftfahrzeugverkehr in Wien — volkswirtschaftlich gesehen — immerhin 15,8 Milliarden Schilling kostet.

Die Attraktivität einer Stadt richtet sich unter anderem nach dem Freizeitwert sowie nach den Erholungsmöglichkeiten, die die nähere Umgebung bietet. Eine Untersuchung soll nun den Einfluß des Freizeitwertes auf die Attraktivität Wiens klären. Im einzelnen soll sie eine allgemeine Übersicht über die Fragen und Probleme, die mit der Freizeit zusammenhängen, auf Grund des Studiums der einschlägigen in- und ausländischen Literatur liefern, aber auch die Probleme aufzeigen, die sich bei der Freizeitgestaltung in einer Großstadt ergeben, wobei die Wien eigentümlichen Besonderheiten berücksichtigt werden sollen. Auf Grund der Ergebnisse sollen dann konkrete Vorschläge für Zielsetzungen und Maßnahmen für eine Freizeitpolitik ausgearbeitet werden.

Stadt- und Landesplanung

Das Aufgabengebiet der Stadt- und Landesplanung umschließt alle Stufen der Planung, vom Erarbeiten genereller Zielsetzungen bis zum Projekt im Rahmen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, aber auch alle Sachbereiche der sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung der Stadt. Im folgenden soll, nach Stufen der Planungstätigkeit aufgegliedert, ein Überblick über die Arbeit in den einzelnen Sachbereichen im Jahre 1971 geboten werden.

Die wichtigsten Schwerpunkte waren Konzepte zum Generalplan und die Stadterneuerung. Von besonderer Bedeutung war es, Zielsetzungen und Aussagen für die Entwicklung des gesamten Stadtkörpers zu erarbeiten, wobei Probleme der Gesamtentwicklung zu lösen, aber auch Entscheidungsgrundlagen und Informationen, die für alle Teile des Stadtgebietes vorhanden sein müssen, zu erstellen waren. Die Bearbeitungen zu Planungsaufgaben für ganz Wien sind darauf ausgerichtet, Konzepte zu den einzelnen Sachgebieten zu erstellen, die dann zu umfassenden Entscheidungsgrundlagen zusammengefaßt werden. Nur wenn die vielfältigen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Sachbereichen berücksichtigt werden, ist es möglich, die Aufgaben einer umfassenden Stadtplanung zu erfüllen. Im Jahre 1971 bauten diese Bearbeitungen im wesentlichen auf den bereits im Vorjahr erstellten grundsätzlichen Vorarbeiten auf.

Eingehende Konzeptbearbeitungen erstreckten sich auf die Sachbereiche „Wohnstätten", „Bevölkerung", „Arbeitsstätten", „Grün und Erholung", „Städtebauliche Gestaltung", „Verkehr" und „Zentren". Konzepte als Formulierung des Entwicklungs- und Planungsstandes in funktioneller, räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu erstellen, ist Voraussetzung für die Einzelbearbeitung, für Entwürfe, aber auch für Entscheidungen über Projekte. Diese Konzepte müssen ständig weitergeführt und dem neuesten Wissensstand entsprechend ergänzt werden. Quantitativ besteht die Arbeit an den Konzepten zu einem großen Teil aus dem Zusammentragen von Daten und Informationen über das gesamte Stadtgebiet. So wurde durch umfangreiche spezielle Erhebungen die Verkehrssituation zur Zeit der Verkehrszählung 1970—1971 festgestellt. Art und Umfang der Problemstellung bedingen jedoch, daß die Bearbeitungen zu den Konzepten für den Generalplan vorwiegend Teilbearbeitungen und Beiträge sind, die zwar immer wieder vorzunehmen sind, die jedoch mit Ausnahme des „Verkehrskonzepts für Wien" keine zusammenfassenden Darstellungen ergeben.

Für die Sachbereiche „Bevölkerung" und „Wohnstätten" wurden Beiträge ausgearbeitet, um die Verknüpfungen und Folgerungen erfassen zu können, die sich aus der Entwicklung und den Bedürfnissen der Bevölkerung für die Stadtplanung ergeben; Beiträge zur Analyse des Freizeitwohnens im Stadtgebiet sollten Grundlagen für die Überarbeitung problematischer Stadtrandgebiete ergeben. In denselben Zusammenhang gehören Studien zur Stadterweiterung, in denen auch Kostenfragen berücksichtigt wurden. Beiträge zu Fragen der Dichte und zur Erneuerungsproblematik in Wohngebieten stellen spezielle Grundlagen für Bearbeitungen dar, die eine Stadterneuerung zum Ziele haben. In den Sachbereichen „Bevölkerung" und „Wohnstätten" nahm das Erarbeiten von Daten und das Auswerten statistischer Erhebungen wie in den anderen Spezialgebieten breiten Raum ein; als vielseitig benötigte Entscheidungsgrundlage wurde eine Vorausschätzung der künftigen Bevölkerungsverteilung innerhalb des Stadtgebietes erstellt. Hierher gehören auch die Bearbeitungen zur Realisierung des Wohnbauprogramms.

Nach den eben besprochenen sind die Sachbereiche „Arbeitsstätten" und „Zentren" bei der Stadtplanung von größter Bedeutung. Die Vorarbeiten zu einem Arbeitsstättenkonzept wurden fortgesetzt und zu dem gesamten Sachbereich Detailarbeitsprogramme sowie Datenmaterialien erstellt. Der Verkehr als Standortfaktor für Industrie und Gewerbe war Gegenstand einer speziellen Untersuchung, durch die Grundlagen für eine Kosten-Nutzen-Analyse gewonnen wurden. Es wurde auch eine größere Studie über die Verteilung zentraler Einrichtungen als Faktoren der Stadtstruktur ausgearbeitet und Datenmaterial zu diesem Problem gesammelt.

Der Verbesserung der Umweltbedingungen im Wiener Stadtgebiet waren eingehende Bearbeitungen zum Themenkreis „Grün und Erholung" gewidmet. Auswertungen der Erhebungen über die Benützung von Grünflächen zeigten, in welchem Umfang verschiedene Typen von Grün- und Erholungsflächen innerhalb des Stadtgebietes für Erholungszwecke tatsächlich verwendet werden. Vorarbeiten zu einem Landwirtschaftskonzept beschäftigten sich mit den an die bebauten Gebiete der Stadt angrenzenden Grünflächen, spezielle Studien hiezu mit Fragen des Weinbaues und der Gärtnereien. Ferner wurden Daten über Grün- und Erholungsflächen sowie Erholungseinrichtungen als weitere wesentliche Entscheidungsgrundlagen gesammelt. Das bereits erstellte Bäderkonzept und das begonnene Sportstättenkonzept für das gesamte Stadtgebiet wurden fortgeführt. Untersuchungen über Schotterbaggerungen und Schotterteiche in den Randgebieten der Stadt rundeten die Bearbeitungen zu „Grün und Erholung" im Stadtgebiet ab.

Wohl ist die städtebauliche Gestaltung selbstverständlicher Bestandteil jeder Bearbeitung eines Bebauungsplanes, doch sind gerade für die Planung eines ganzen Stadtgebietes besondere Methoden und Studien nötig. So wurde an einem Hochhauskonzept für das ganze Stadtgebiet gearbeitet, für das vorher die Zielsetzungen sowie die speziellen Grundlagen zu erstellen waren. Neuerdings werden auch systematische städtebauliche Gestaltungsstudien ausgearbeitet, die alle Bereiche erfassen sollen, in denen größere Eingriffe in die Stadtstruktur vorgenommen werden müssen. Vor allem geschieht dies bei wesentlichen Verkehrsmaßnahmen, wie etwa bei einem notwendigen Eingriff in die Verkehrssysteme ent-

lang dem Donaukanal, dem Wiental und an besonderen Punkten, wie beim Zentrum Landstraße. Da die städtebauliche Gestaltung auch in den Gebieten der Stadterneuerung in den nächsten Jahren ein besonderes Gewicht erlangen wird, wurde mit intensiven Vorstudien begonnen.

Infolge der zu bewältigenden Schwierigkeiten und der Zahl der notwendigen Bearbeitungen nimmt nach wie vor der Verkehr eine besondere Stellung unter den Planungsproblemen ein. Für diesen Sachbereich wurden besonders umfangreiche Informationen erstellt und ausgewertet, um möglichst vielseitig verwendbare Entscheidungsgrundlagen zu gewinnen. Passantenzählungen in Wiener Geschäftsstraßen, das Berechnen der kürzesten Reisezeiten und Weglängen im projektierten Straßennetz für das Jahr 1980, das Auswerten der Netzbelastungen des übergeordneten Straßennetzes, das Erheben des Verkehrsbedarfs in den einzelnen Teilen des Stadtgebietes und das Erstellen von Grundlagen für Kosten-Nutzen-Analysen waren notwendige Vorarbeiten hiezu. Weiters wurde an einem über die Stadtgrenzen hinausgreifenden Verkehrsmodell für den Berufsverkehr im Raum Wien gearbeitet, das es gestattet, größere Verkehrszusammenhänge zu planen. Die verschiedenen Netzvarianten des Straßenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs waren dann Gegenstand von Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Kostenanalysen. Ferner wurden für einen Großteil des Stadtgebietes Vorschläge für die Verkehrsorganisation erstellt. Um die Mengen und die Oganisation des Verkehrs überprüfen zu können, müssen automatische Straßenverkehrszählungen eingerichtet werden, mit deren Vorbereitung bereits intensiv begonnen wurde. Auf Grund der gewonnenen Grundlagen wird es möglich sein, die Teilaufgaben der Verkehrsplanung im übergeordneten Straßennetz nach ihren Prioritäten zu reihen. Selbstverständlich können die für die Lösung der noch offenen Fragen benötigten Datenmengen nur mit Hilfe eines speziellen Datensystems zur Verkehrsplanung bewältigt werden. Ein besonderes Anliegen war es, Grundlagen für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens in neuen Wohnsiedlungen zu schaffen, ständig Beobachtungen im öffentlichen Verkehrsnetz, soweit es für einen Verkehrsverbund im Wiener Raum in Frage kommt, anzustellen und einen Problemkatalog zur optimalen Ausnützung öffentlicher Verkehrsmittel durch nachfragegerechtes Angebot zusammenzustellen. Für die Optimierung der Ausbauprogramme des öffentlichen Verkehrs mußte ebenso ein Datenkatalog erstellt werden wie dies für die gesamte Verkehrsplanung geschehen ist. Die bei der Verkehrserhebung 1970 erhobenen Daten wurden dahin gehend analysiert, welche Einflußfaktoren bei der Verkehrsaufteilung wirksam gewesen sein konnten. Wie für den Straßenverkehr waren bei den Massenverkehrsmitteln Kostenstrukturen zu erfassen und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsplanung zu untersuchen. Die erfaßten und ausgewerteten Daten betrafen auch den Verkehr außerhalb der Stadtgrenzen, um für einen Verkehrsverbund der öffentlichen Verkehrsmittel im Wiener Raum Unterlagen zu erstellen. Ergänzungen zum Problemkatalog des Eisenbahnverkehrs, Detailerhebungen zum Güter-, Erholungs- und Veranstaltungsverkehr sowie eine Haushaltsbefragung zum Wochentagsverkehr schlossen die das ganze Wiener Stadtgebiet und die darüber hinaus in die Region reichenden Verkehrsbearbeitungen ab.

Für Planungsentscheidungen sowie für Zielsetzungen und Richtlinien für die Planungstätigkeit, aber auch als Grundlagen für die einzelnen Planungsvorgänge werden informative und konzeptive Gesamtbearbeitungen des Stadtgebietes, und zwar für alle sachlichen Teilbereiche der Stadtplanung, gebraucht. Dieses Erfordernis ergibt sich aus dem untrennbaren Zusammenhang der Struktur- und Funktionselemente der Stadt. Die Entscheidungsgrundlagen müssen aber nicht nur die Zusammenhänge innerhalb des Wiener Raumes und die Verbindungen zwischen den Sachbereichen berücksichtigen, vielmehr müssen in ihnen auch die ständig sich ergebenden Veränderungen enthalten sein. Das einmal gewonnene Informations- und Datenmaterial muß daher laufend ergänzt und überprüft werden. Die hiezu notwendigen Informationen werden durch periodisch vorgenommene Erhebungen gewonnnen.

Die Verkehrssysteme waren der erste Sachbereich, für den die Entscheidungsgrundlagen in Form eines „Verkehrskonzepts für Wien" zusammengefaßt wurden. Es war daher einerseits in den übrigen Sachbereichen die Konzeptbearbeitung wesentlich zu intensivieren, um die nötigen Unterlagen zu erstellen, andererseits konnten im Sachbereich „Verkehr" nunmehr vertiefte Bearbeitungen der Spezialbereiche einsetzen, die für die Projektierungsarbeiten und Einzelentscheidungen dem heutigen Wissensstand entsprechende Entscheidungsgrundlagen ergeben.

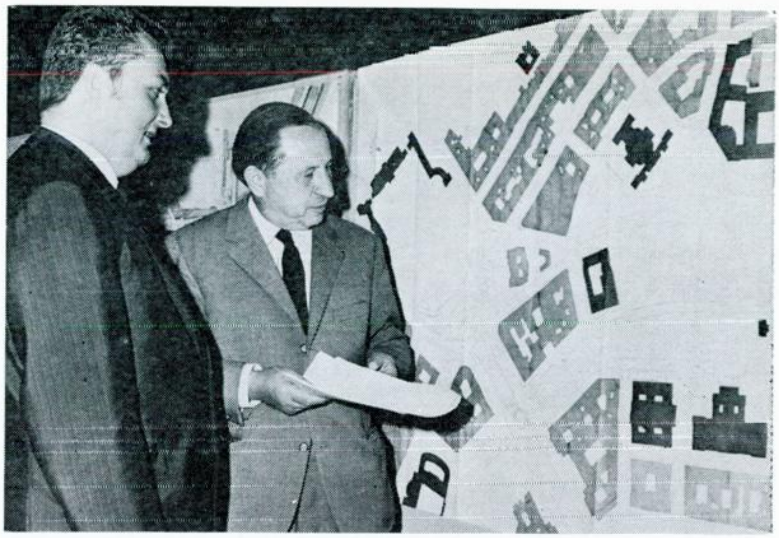
Es reichen aber nicht nur die Verkehrsprobleme weit über die Stadtgrenzen in die Region hinaus. Dem Zusammenhang zwischen Wien, seinem Umland und der Region Ostösterreich ist die Arbeit der Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich gewidmet. In ihrem Rahmen wurden grundsätzliche Überlegungen angestellt, die sich auf Probleme erstrecken, die Wien und Niederösterreich betreffen oder von diesen beiden Bundesländern gemeinsam geklärt werden müssen. Weiters wurden die Zusammenhänge in allen Sachbereichen der Stadtplanung über die Stadtgrenzen hinweg verfolgt sowie Daten und Informationen gesammelt, um diese Zusammenhänge bei Entscheidungen berücksichtigen zu können. Wie in den anderen Sachbereichen wurde begonnen, zur Lösung der die Region betreffenden Fragen ein umfassendes Konzept zu erstellen, das den Planungs- und Wissensstand zusammenfassen

soll. Außer diesen allgemeinen Bearbeitungen erstrecken sich auch konkrete Projekte auf Gebiete außerhalb der Stadtgrenze, wie etwa die Landschaftsplanung für den Bisamberg, die Untersuchungen über Schotterteiche oder die Vorarbeiten zu Verkehrserhebungen und zur Erstellung von Datenkatastern für die in die Region hinausreichenden Verkehrsfragen. Bei der Verkehrserhebung 1971 wurde der Güterverkehr ebenso wie der Personenverkehr über die Stadtgrenzen hinaus verfolgt, und es wurden auch Dauerbeobachtungen im öffentlichen Verkehrsnetz angestellt. Weitere spezielle Untersuchungen galten dem südlichen Sektor des Umlandes. So befaßten sich Studien mit den Möglichkeiten und Folgen, die sich aus dem weiteren Betrieb der Lokalbahn Wien — Baden ergeben. Ferner wurden im Zusammenhang mit dem internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb „Stadterweiterung Wien-Süd" städtebauliche Überlegungen angestellt, die ein weit in das Umland hinausreichendes Gebiet umfaßten. Selbstverständlich können Festlegungen und konkrete Maßnahmen nur für das Wiener Stadtgebiet getroffen werden, doch müssen die räumlichen und funktionellen Zusammenhänge innerhalb der Region bei der Planung stets mitberücksichtigt werden. Die Region umfaßt außer Wien ganz Niederösterreich sowie Teile des Burgenlandes. Im Nahbereich der Stadt — dem Umland — vertiefen sich diese Zusammenhänge wesentlich, so daß eine direkte Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden notwendig ist. Im Verkehrswesen sind, seiner Verbindungsfunktion zufolge, die sich aus diesen Zusammenhängen ergebenden Erfordernisse am meisten spürbar, weshalb die Bearbeitungen zu regionalen Verkehrsfragen den überwiegenden Teil der Einzelbearbeitungen ausmachten. Die dringendste regionale Aufgabe scheint es zu sein, einen Verkehrsverbund im öffentlichen Verkehrsnetz zu errichten.

Neben den Bearbeitungen, die dem Erstellen von Konzepten zu einem das gesamte Stadtgebiet generell erfassenden Plan gewidmet waren, war die Stadtplanung mit der Stadterneuerung befaßt. Diesem Vorhaben zuzuordnen sind alle Planungsbearbeitungen mit dem Ziele, die Veränderungen und Entwicklungen im bereits bebauten Gebiet zu erfassen und zu steuern. Ausgehend von Vorarbeiten, grundsätzlichen Untersuchungen über Zusammenhänge und Forschungsarbeiten, besonders auch im soziologischen Bereich, werden die für das Erstellen von Stadtentwicklungsplänen sowie von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen notwendigen Daten und Informationen über Baubestand, Nutzung, Funktion und Struktur erhoben und ausgewertet. Die Auswertung setzt sich dabei möglichst weitgehend mit den Entwicklungen und Entwicklungstendenzen und nicht nur mit dem gerade aktuellen Zustand auseinander. Derartige Bearbeitungen werden für alle Sachbereiche und Planungsstufen gemacht. Auf diese Weise ist es möglich zu bestimmen, was in den einzelnen Stadtteilen zu erneuern ist, sowie auf Grund der gewonnenen Erkenntnisse Stadtentwicklungspläne auszuarbeiten und diese bei der nachfolgenden Neubearbeitung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zu berücksichtigen. Von diesem Vorgang unterscheiden sich die Bezirksbearbeitungen, die derzeit für das dicht bebaute Stadtgebiet vorgenommen werden, grundlegend. Sie haben vor allem die Aufgabe, mit dem gegebenen rechtlichen Instrumentarium bis zum Vorliegen auch gesetzlich fundierter Erneuerungskonzeptionen Fehlentwicklungen zu vermeiden. Derartige Erneuerungsarbeiten werden bis zum Detailprojekt ausgeführt.

Im Jahre 1971 wurden vor allem Vorschläge zu einem Arbeits- und Aufgabenprogramm für die Stadterneuerung ausgearbeitet, mit dessen Erstellung bereits in früheren Jahren begonnen wurde und das ständig fortgeführt werden muß. Bei diesen städtebaulichen Grundsatzüberlegungen ist in zunehmendem Maße neben strukturellen und funktionellen Momenten die Gestaltung der Stadt zu beachten, wie etwa bei dem begonnenen Hochhauskonzept und bei den städtebaulichen Vorstudien für die Bereiche Zentrum Landstraße und Innere Stadt südlich der Wollzeile, aber auch bei den Bebauungsplänen für Teilgebiete des 2. Bezirks. Weitere detaillierte Arbeiten befaßten sich mit den am westlichen Stadtrand liegenden dicht bebauten Gebieten des 18. und 19. Bezirks. Für große Teile der inneren Gemeindebezirke wurden die Bebauungspläne des dicht bebauten Gebietes unter dem Gesichtspunkt der Stadterneuerung überarbeitet, doch bedingen der Umfang und der Grad der Detaillierung, daß sich diese Arbeiten durch mehrere Jahre hinziehen werden. Derzeit ist die systematische Überarbeitung der Bebauungspläne für das dicht bebaute Stadtgebiet erst zu einem geringen Teil abgeschlossen. Es wurden jedoch städtebauliche Studien über konkrete Fragen der Stadterneuerung angestellt, die zur Einrichtung der Fußgängerzone im 1. Bezirk und der Vorbereitung einer Fußgängerzone im 10. Bezirk führten. Überhaupt bezog sich eine große Zahl von Untersuchungen und Planungsstudien auf das Kerngebiet, dessen Funktionsfähigkeit bei einer Erneuerung unbedingt erhalten bleiben und ausgebaut werden muß.

Die Überlegungen über die zentralen Funktionen als Strukturelemente der Stadt waren neben den für die Bestandsaufnahme zur Stadterneuerung und zum Entwicklungsprogramm für die Wiener City geleisteten Arbeiten von besonderer Bedeutung für die Stadterneuerung. In der Wiener Innenstadt wurde eine Strukturerhebung durchgeführt, die umfangreichen Auswertungen unterzogen wurde und durch Untersuchungen über die Auswirkungen der provisorischen Fußgängerzone ergänzt werden konnte. Eine Untersuchung über den Wirtschaftsverkehr der öffentlichen Einrichtungen im 1. Bezirk rundete

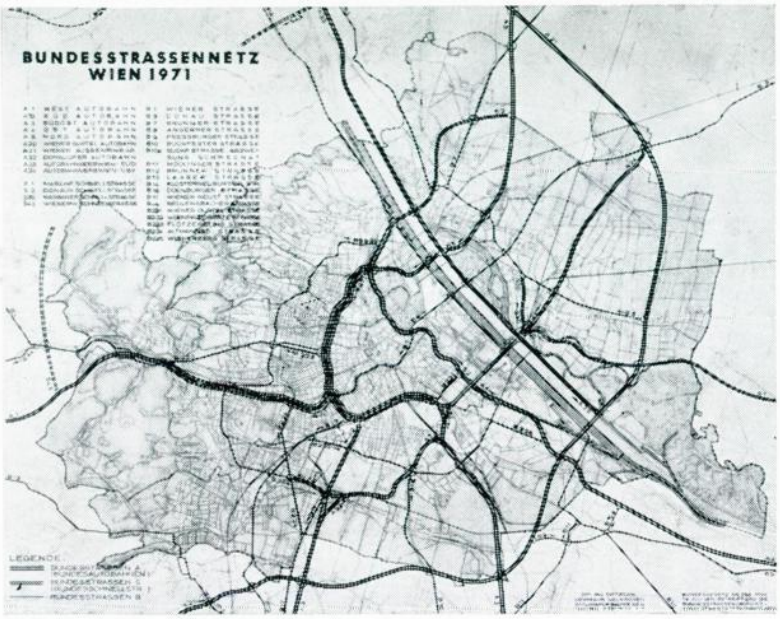


Stadtrat Ing. Fritz Hofmann (Planung) und Professor Roland Rainer informieren die Öffentlichkeit über den internationalen Karlsplatz-Wettbewerb

Planung



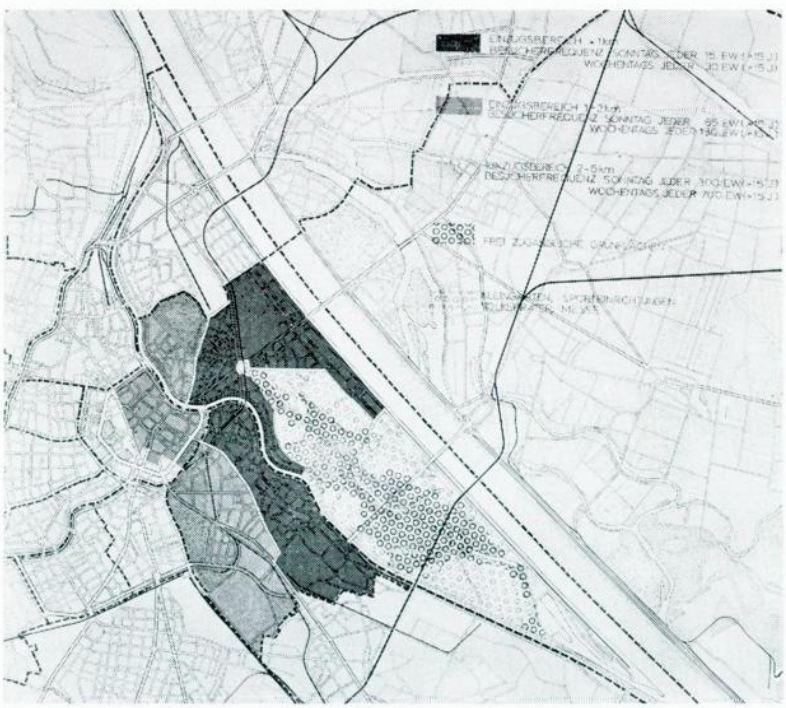
Die Zähler der Volkszählung vom 12. Mai 1971 halfen der Bevölkerung beim Ausfüllen der Zählpapiere



Grundlage für die Erstellung des Bundesstraßennetzes 1971 für Wien

Planung

Einzugsgebiete der frei zugänglichen Grünflächen des Praters, Erreichbarkeit zu Fuß oder im öffentlichen und Individualverkehr



die über den Stadtkern gemachten Arbeiten ab. Weitere Arbeiten über das gesamte dicht bebaute Stadtgebiet befaßten sich mit der Typisierung von Stadtteilen sowie mit der Erhebung von Daten über den Baubestand und über die Baubewegungen (Demolierungsstatistik und Wohnbaustatistik). Soziologische Untersuchungen über die Lebensweise der Bevölkerung betrafen Teilflächen im dicht bebauten Stadtgebiet, hingegen soll eine Untersuchung der Attraktivität der Stadtteile das gesamte Stadtgebiet erfassen.

Einzelarbeiten zur Stadterneuerung bezogen sich auf Teile des 2. und 20. Bezirks und waren als Unterlagen für einen Stadtentwicklungsplan gedacht. Weitere Arbeiten konzentrierten sich auf den Bereich Karlsplatz, für den ein Gestaltungswettbewerb ausgeschrieben und abgeschlossen wurde, sowie auf Grünflächen innerhalb des Stadtgebietes, für die Auswertungen der Benützungserhebungen erfolgten. Besondere Aufmerksamkeit wurde bei der Behandlung von Erneuerungsfragen den Zentren und zentralen Einrichtungen zugewendet. In diesem Zusammenhang wären die Sonderauswertung einer Kundenbefragung in der Favoritenstraße sowie Passantenzählungen in Wiener Geschäftsstraßen zu erwähnen. Selbstverständlich kommt dem Verkehrswesen auch bei der Stadterneuerung große Bedeutung zu. Es wurden daher Vorschläge für die Verkehrsorganisation in dicht bebauten Stadtteilen sowie Verkehrsprojekte für geplante Straßen innerhalb des dicht bebauten Gebietes, besonders für die großen Verkehrsadern, die diesen wesentlichen Teil des Stadtgebietes durchziehen sollen, ausgearbeitet. Eine schwerwiegende Frage für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit ist die Parkraumfrage im dicht bebauten Gebiet, über die eingehende Überlegungen angestellt wurden. Sie führten dazu, daß unter anderem Tiefgaragen im Bereich des Stadtkernes projektiert wurden, von denen einige bereits ausgeführt werden konnten.

In den letzten Jahren hat sich das Schwergewicht der Stadtplanungsarbeit aus den Rand- und Entwicklungsgebieten der Stadt in die bereits bebauten Zonen verlagert, weil in den kommenden Jahren zu erwarten ist, daß die Stadtentwicklung vor allem in einer Vielzahl von Erneuerungsvorgängen bestehen wird. Die nahezu gleichbleibende Einwohnerzahl und das in den vergangenen Jahrzehnten erreichte Maß der Randwanderung bedingen, daß der Bedarf nach einer Stadterweiterung stark absinkt, dagegen Bestand und Struktur des bereits bebauten Gebietes an heutige und künftige Anforderungen angepaßt werden müssen. Diese Entwicklung beschränkt sich nicht nur auf die Wohnbebauung und die Ansprüche der Wohnbevölkerung, sondern auch auf die Wirtschaft, die verschiedenartigen Arbeitsstätten und die öffentlichen Einrichtungen. Hiezu wurden im Jahre 1971 umfangreiche Beiträge der Soziologie und der sozialwissenschaftlichen Forschungsrichtungen geleistet. Auf Grund eines sozialwissenschaftlichen Forschungsprogramms wurden systematisch Grundlagen, die sich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung beziehen, für die Stadtplanung erarbeitet. Auch in Untersuchungen anderer Sachbereiche wurden soziologische Fragen einbezogen und hiebei sozialwissenschaftlich auswertbare Daten gewonnen. Soziologische Gutachten ergänzten überdies die Entscheidungsgrundlagen für große Projekte. Ferner wurden zur Beurteilung von Veränderungen und Vorschlägen soziologische Kriterien herangezogen. Ein besonderes Ziel der soziologischen Arbeit ist es, die Lebensweise der Bevölkerung in unterschiedlichen typischen Wohnaggregaten (Stadtteilen) des Stadtgebietes zu erfassen und zu erklären. Dies ist notwendig, um die Erfordernisse und Bedürfnisse der Bevölkerung tatsächlich abschätzen zu können. Neben den begonnenen Untersuchungen über die Lebensweise wurden Vorarbeiten durchgeführt, die darauf abzielten, die Faktoren der Attraktivität der Stadtteile zu erfassen. Ein sozialwissenschaftliches Gutachten zu den Projekten für drei Wohnhausanlagen an der Entwicklungsachse Meidling — Siebenhirten nahm unter den sozialwissenschaftlichen Arbeiten des Jahres 1971 eine besondere Stellung ein. Hier wurde nämlich erstmals auch im Projektstadium sozialwissenschaftliche Forschungsarbeit geleistet und deren Ergebnis in den Projektierungsprozeß eingebaut. Selbstverständlich ergeben sich aus den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Lage der Wohnstätten Probleme, die auf sozialwissenschaftlicher Basis gelöst werden müssen. So wurden in speziellen Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Wohnstättenkonzept und den Freizeitkonzepten die Verhältnisse des Freizeitwohnens im städtischen Bereich analysiert. Weitere wissenschaftliche Arbeiten waren Teilbearbeitungen im Zusammenhang mit der Stadterneuerung, die Ausarbeitung einer sozialen und räumlichen Gliederung der Bevölkerung, ferner im Zusammenhang mit Fragen der Zentren und anderer Kontakträume im Stadtgebiet Kundenbefragungen etwa in der Favoritenstraße sowie Verkehrsbedarfserhebungen. Besonders ausgewertet wurde eine im Rahmen der Verkehrserhebung 1970/71 durchgeführte Haushaltsbefragung hinsichtlich des Wochentagsverkehrs, im übrigen wurde die Verkehrserhebung auf Unterschiede und Gesetzmäßigkeiten unter Berücksichtigung sozialer Faktoren untersucht.

Die Entwicklung der Methoden und Erkenntnisse der Sozialwissenschaften ist in den letzten Jahren soweit fortgeschritten, daß es nicht mehr vertretbar erscheint, die Bedürfnisse der Bevölkerung lediglich als allgemein formulierte Zielsetzungen und globale Richtwerte in die Planungsbearbeitungen einzubeziehen. Neben den durch Umfragen erfaßten Bedürfnissen gewinnen daher die Ergebnisse allgemeiner soziologischer Untersuchungen im Planungsprozeß immer mehr an Bedeu-

tung. Als Entscheidungsgrundlagen werden zunehmend konkrete soziale Aussagen und — wenn möglich — deren Quantifizierung gefordert, weshalb im Jahre 1971 die begonnenen diesbezüglichen Arbeiten fortgesetzt werden, die zum Teil zu neuartigen Erkenntnissen führen können.

Im Zusammenhang mit den sozialwissenschaftlichen werden immer mehr grundsätzliche und methodische Arbeiten als Voraussetzung für die Stadtplanung notwendig. So müssen Regelmäßigkeiten und Gesetzmäßigkeiten festgestellt, aber auch Daten und Grundinformationen mit Hilfe verschiedener Methoden beschafft werden. Die Methode, Modelle aufzubauen und anzuwenden, ist ein spezieller Forschungs- und Arbeitsbereich in der Stadtplanung. Die automatisierte Datenverarbeitung erlaubt es, im Planungsprozeß zu behandelnde Zusammenhänge in mathematischer Form darzustellen oder abzubilden, und auf diese Weise die Auswirkungen verschiedener Ansätze und Veränderungen zu überprüfen. Neben den mathematischen Modellen sind die Stadtentwicklungspläne methodisch und inhaltlich Gegenstand der Forschungsarbeit. So wurden systemtheoretische Überlegungen zur Erstellung von Stadtentwicklungsplänen angestellt und am Beispiel eines Stadtteiles im Süden Wiens als Modellfall Grundlagen zu einem Stadtentwicklungsplan ausgearbeitet. Eine weitere Forschungsarbeit, die auf modellartige Verwendung und Darstellung abzielte, befaßte sich mit allgemeinen, schätzungsweisen Zeit-Kosten-Nutzen-Rechnungen für die Stadterweiterung. Um für das ganze Stadtgebiet und für die Zukunft derartige Berechnungen anstellen zu können, wurde die Typisierung der Stadtteile nach städtebaulichen Kriterien vorbereitet. Dabei sollen die unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten in den einzelnen Stadtteilen erfaßt und dargestellt werden. Demselben Zweck dient die Vorbereitung einer fortführbaren Flächenbilanz über Flächennutzung und Flächenwidmung. Die Daten und Informationen in richtiger Lokalisierung und in richtigen sachlichen Zusammenhängen zu erfassen ist nämlich Voraussetzung dafür, daß systematische Modelle aufgestellt werden können. Hiezu müssen unter anderem das Straßenverzeichnis für Wien weitergeführt und ergänzt, eine statistische Gliederung der Stadt ausgearbeitet sowie kleinräumige Bevölkerungsprognosen und Schätzungen der Bevölkerungsverteilung erstellt werden. Derartige Vorarbeiten für ein vollständiges mathematisches Stadtmodell in Form eines Simulationsmodells wurden im Jahre 1971 aufgenommen.

Andere Forschungsarbeiten basierten auf den Methoden der Siedlungsgeographie; es wurden auch bereits Vorarbeiten geleistet, um einen Planungsatlas für Wien zu erstellen, und zwar wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen gemacht, die zum Teil bereits ausgewertet werden konnten. Hervorzuheben ist die Kartierung der Inneren Stadt, die als Grundlage für differenzierte Entwicklungsplanungen für den Wiener Citybereich dienen wird. Da letztlich auch die siedlungsgeographischen Bearbeitungen zum Teil dazu benützt werden, um Modelle für die Struktur der Stadt und deren Entwicklung zu erstellen, wurden die Möglichkeiten, Modellmethoden anzuwenden, in einer besonderen Forschungsarbeit untersucht und Vorarbeiten für die Erstellung eines Erreichbarkeitsmodells sowie für die Überprüfung eines Optimierungsmodells geleistet.

Großen Umfang hatten spezielle Forschungsarbeiten für die Verkehrsplanung. Hiezu zählen die Ermittlung von Reisezeiten und Weglängen im Straßennetz, Netzbelastungen des übergeordneten Straßennetzes und Auswertungen der Verkehrserhebungen, in deren Rahmen Verkehrsbedarfserhebungen und Haushaltsbefragungen durchgeführt wurden, ferner die Aufstellung der Systematik eines Verkehrsplanungskatasters, die Analyse der Beeinflussungsfaktoren für die Verkehrsaufteilung aus der Verkehrserhebung 1970 und eine Untersuchung über den Verkehr als Standortfaktor für Industrie und Gewerbe. Auch hier bestand das Bestreben, Unterlagen für die Erstellung von Modellen zu gewinnen. Zusammenfassungen von Teilprogrammen zum Berufsverkehr, zum öffentlichen Verkehr, zum Individualverkehr sowie zum gebrochenen Verkehr sind bereits Bestandteile eines allgemeinen Verkehrsmodells.

Die Stadtverwaltung kann der künftigen Stadtentwicklung und den mit dieser verbundenen wachsenden Anforderungen nur bei genauer Kenntnis der Gegebenheiten und der Gesetzmäßigkeiten, denen sie folgt, gerecht werden. Um entsprechende Entscheidungsgrundlagen zu gewinnen, ist eine ständige Forschungstätigkeit mit allgemeiner wie auch mit auf konkrete Probleme bezogener Zielsetzung notwendig. Zudem ist die Entwicklung der interdisziplinären Planung noch nicht soweit gediehen, daß die Planungsmethoden und die anzuwendenden Techniken ohne Forschung weiterentwickelt werden könnten. Die Methoden betreffende Forschungsarbeit wird zum Beispiel beim Ausarbeiten mathematischer Stadtmodelle geleistet; sie vermittelt vor allem Erkenntnisse über den notwendigen Umfang der Planung für die Stadt als Ganzes wie für die Stadtentwicklung. Besonderer methodischer Forschung bedürfen die Organisation der Planung, die gesetzlichen Grundlagen, die Datenerstellung und die Datenverarbeitung. Hier ist festzustellen, welche Anforderungen an verschiedene Gesetze gestellt werden und wie die organisatorischen Planungsbehelfe beschaffen sein müssen, aber

auch welche Daten, Datenauswertungen und Informationen für die einzelnen Planungsvorgänge und Untersuchungen benötigt werden. Schließlich ist den Erkenntnissen gemäß vorzugehen. Die auf diese Weise gewonnenen Kenntnisse, Behelfe, Daten und Informationen dienen nicht bloß der Planung, sondern auch anderen Funktionen, die die Stadtverwaltung zu erfüllen hat. Beispiele hiefür sind die Altstadterhaltung und deren gesetzliche Fundierung, die Novellierung des Garagengesetzes und der Wiener Bauordnung, ferner das Fortführen und Ergänzen des Straßenverzeichnisses, die Einführung von Codezahlen für Straßen und topographische Begriffe, das Vorbereiten einer Flächenbilanz über Flächenwidmung und Flächennutzung sowie die Vorarbeiten für die Erstellung von Planungskarten. Weiters wurden im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Bebauungspläne räumlich relevante Daten über Abbrüche, die Bebauung und Nutzung von Grundstücken, die Nutzung von Kleingartengebieten und über den Baubestand erfaßt. Eine Flächenstatistik über die Schutzgebiete im Wiener Stadtgebiet sowie die bereits erwähnten Leistungen für die Verkehrsplanung beruhen ebenfalls auf dieser Forschungsarbeit. Zu den allgemein verwendbaren Informationen zählen auch die Darstellung der Verteilung öffentlicher Einrichtungen in Übersichtskarten sowie die Erfassung der Bauplätze für öffentliche Zwecke und des Grundbesitzes der Stadt Wien; für eine Grundpreiskarte wurden bereits Vorarbeiten geleistet.

Um die anfallenden, häufig sich verändernden Planungsaufgaben erfüllen zu können, sind organisatorische und gesetzliche Vorkehrungen zu treffen, die ebenso den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden müssen wie die Planfestlegungen. Hiefür werden gleichfalls Daten und Informationen benötigt, vor allem dann, wenn komplizierte Projekte auszuarbeiten oder Entscheidungen über Investitionen vorzubereiten sind. Im Jahre 1971 wurde die Erstellung von Stadtentwicklungsplänen vorbereitet, die eine Darstellung und Festlegung der künftig möglichen und angestrebten Stadtentwicklung enthalten. Die Vorarbeiten zu derartigen Stadtentwicklungsplänen wurden vor zwei Jahren begonnen. Die vorliegenden ersten Ergebnisse werden zu Stadtentwicklungsplänen für die einzelnen Stadtteile zusammengefaßt. Ebenso wie für ein Entwicklungsprogramm für die ganze Stadt sind auch für die Stadtentwicklungspläne einzelner Stadtteile zunächst Konzepte zu den einzelnen Sachbereichen der Stadtplanung zu erstellen, die den Planungsstand und die Gegebenheiten beschreiben sowie die Ergebnisse der wissenschaftlichen Erforschung dieser Stadtteile und eine Darstellung der alternativen Zielsetzungen als Entscheidungsgrundlagen enthalten. Derzeit werden hauptsächlich die Probleme und Gegebenheiten räumlich gegliedert erfaßt und grundsätzliche Überlegungen angestellt. Unter anderem sind hier die sehr umfangreichen Arbeiten zu einem Entwicklungsprogramm und einer Planungsstudie über den Stadtkern, die Innere Stadt, zu erwähnen. Diese Arbeiten umfassen mehrere Planungsstufen. Zunächst war die Problemsituation aufzuzeigen und die Ausgangslage der weiteren Entwicklung der Inneren Stadt mit ihren autonomen Entwicklungstendenzen zu analysieren und zu beschreiben. Dann waren eine Prognose und Teilalternativen zu erarbeiten. Einzelne Ergebnisse konnten bereits in Plänen verwertet und verwirklicht werden, wie die Einrichtung der provisorischen Fußgängerzone im 1. Bezirk zeigt. Ähnliche Vorarbeiten wurden für einen Stadtentwicklungsplan für den 22. Wiener Gemeindebezirk sowie für die beiden zwischen dem Donaukanal und der Donau gelegenen Bezirke geleistet. In beiden Fällen mußte die vorliegende Darstellung der Probleme, die aus früheren Bearbeitungen stammte, infolge der seither eingetretenen Entwicklung abgeändert werden. Die Auswertung der Ergebnisse des Ideenwettbewerbes „Stadterweiterung Wien-Süd" zielt ebenfalls darauf ab, einen Stadtentwicklungsplan für das Wettbewerbsgebiet zu erstellen. Für die Entwicklungsachse Meidling — Siebenhirten konnte ein derartiger Plan bereits weit vorangebracht werden; die Entwicklungsalternativen mit ihren Konsequenzen sind formuliert und für eine Entscheidung über die künftigen Festlegungen vorbereitet. Den Festlegungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes sowie den zahlreichen Einzelentscheidungen, die bei jeder Stadtplanung notwendig sind, sollen für die einzelnen Stadtteile zusammenhängende Systeme von Zielsetzungen zugrunde gelegt werden. Um hiebei moderne Planungsmethoden und Planungstechniken, wie etwa die Methode der mathematischen Modelle, anwenden zu können, müssen die Planungsstufen des Stadtentwicklungsplanes systematisch ausgearbeitet werden. Zunächst werden Planungsstudien für die betroffenen Gebiete verfaßt, wie dies in größerem Umfang für Teilbereiche des Stadtgebietes geschehen ist, wobei die in den einzelnen Sachbereichen gewonnenen Ergebnisse zusammengeführt wurden und auch Entwurfstudien in Stadtteildimension, Sachkonzepte zu den Stadtentwicklungsplänen und Forschungsarbeiten, wie die schon erwähnten sozialwissenschaftlichen Forschungsarbeiten für einzelne Stadtteile, verwertet wurden.

Planungsstudien zur städtebaulichen Gestaltung wurden unter anderem für die städtebaulichen Projekte im Bereich der Entwicklungsachse Meidling — Siebenhirten ausgearbeitet. In ähnlicher Weise wurden die möglichen Bebauungen und die notwendigen Baubeschränkungen in Teilbereichen am westlichen Stadtrand untersucht und ebenso städtebauliche Gutachten zur Neubearbeitung des

Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für Teile des 2. Bezirks, beim Nordbahnhof und an der Donau, begonnen und auch fertiggestellt. Eine besondere Aufgabe war die städtebauliche Gestaltung von zentralen Bereichen, zu denen neben der Inneren Stadt das Zentrum des 10. Bezirks zählt. Eine besondere Gruppe von Planungsstudien zu Stadtentwicklungsplänen bilden die in Bezirksbearbeitungen zusammengefaßten Untersuchungen und Entwürfe zur Neubearbeitung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne im dicht bebauten Stadtgebiet. Diese Bearbeitungen werden nach den derzeit gegebenen rechtlichen Möglichkeiten vorgenommen, zeigen jedoch Aspekte auf, wie mit einem neuen Instrumentarium, besonders bei der Stadterneuerung, vorgegangen werden könnte. Die Bezirksbearbeitungen bereiten die Stadtentwicklungspläne vor, an die künftighin die Bebauungspläne angepaßt werden sollen. Derartige Bezirksbearbeitungen werden derzeit für sämtliche dicht bebauten Innenbezirke und die dicht bebauten Teile der westlichen Randbezirke vorgenommen. Auf Grund dieser Bearbeitungen soll zunächst der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan auf einen einheitlichen Stand gebracht werden, der die letzten Ergebnisse der Planungstätigkeit und der Forschungen berücksichtigt.

Die jahrzehntelange Übung, die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne lediglich punktuell, ohne räumlichen Zusammenhang und ohne systematische, nach Sachbereichen gegliederte Vorbereitung, auszuarbeiten und abzuändern, entspricht nicht mehr den heute an die Planung gestellten Anforderungen. Es müssen daher für Teilgebiete der Stadt zusammenfassende Bearbeitungen der einzelnen Sachbereiche (Sachkonzepte) sowie zusammenführende Bearbeitungen, die alle relevanten Sachbereiche erfassen, als Grundlage für die städtebauliche Bearbeitung erstellt werden. Sodann werden die Grundkonzeptaussagen, die konkreten Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie die Projekte zueinander in Verbindung gesetzt, um die Detailfestlegungen abstimmen zu können. Viele der für die Stadtentwicklungspläne geleisteten Arbeiten betrafen jeweils nur ein Sachgebiet der Stadtplanung, doch wurde getrachtet, diese Beiträge den Anforderungen eines Sachkonzepts entsprechend durchzuführen. Daher umfaßten sie für Teile des Stadtgebietes den Planungsstand in dem betreffenden Sachgebiet, die dazugehörenden Grundlagen sowie die Bestands- und Entwicklungsdarstellungen. Zum Beispiel wurden für wesentliche Teile des Stadtgebietes Sachkonzepte zu Stadtentwicklungsplänen für den Sachbereich „Grünflächen, Erholung und Freizeit" ausgearbeitet. So liegt bereits für das Gebiet um die Alte Donau ein Nutzungsplan für Freizeit- und Erholungsnutzung vor, eine Landschaftsplanung erfaßte den Wald-und-Wiesen-Gürtel im 14. Bezirk und eine weitere Landschafts- sowie generelle Grünflächenplanung das Wienerwald-Vorland im 23. Bezirk. Große Bedeutung erlangte die Landschaftsplanung für den Bisamberg, der ein Standortgutachten für einen zweiten Erholungsschwerpunkt beigegeben ist und die über die Stadtgrenze hinausreichende Aussagen enthält. Die städtebauliche Eingliederung, vom Standpunkt der Grün- und Erholungsflächen betrachtet, behandelt eine Arbeit über den Bereich der Nordautobahn. Weitere Planungen von Grünflächen betrafen das Gebiet von Nußdorf bis zum Währinger Park sowie den im 18. und 19. Gemeindebezirk liegenden Teil des Stadtrandes. Der Bereich Mitterhofergasse im 21. Bezirk wurde als Modellfall für die Versorgung einer großen Wohnhausanlage mit Grünflächen behandelt, ebenso wurden für das Wienerberger Gelände Überlegungen zu einer generellen Grünplanung angestellt. Eine andere Fragestellung innerhalb der Grünflächenproblematik lag der Bearbeitung des Gärtnereigebietes Simmeringer Haide und dem Grünkonzept Simmering zugrunde.

Besondere Bedeutung wurde den den Verkehr betreffenden Sachkonzepten zu Stadtentwicklungsplänen zugemessen. Es wurden Vorschläge für die Organisation des Individualverkehrs für große Teile des dicht bebauten Stadtgebietes und für den westlichen Stadtrand ausgearbeitet. Das Verkehrsaufkommen der öffentlichen Einrichtungen im 1. Bezirk unter Gewichtung der Standorte dieser Einrichtungen war Gegenstand einer weiteren Spezialbearbeitung wie auch verschiedener Sonderauswertungen der Verkehrserhebung. Ferner nahmen die Verkehrsuntersuchungen und -studien zu großen Bauprojekten und Bebauungsplanbearbeitungen infolge der Verflechtung der Problematik oftmals die Dimension eines Konzeptes zu einem Stadtentwicklungsplan an. Als Beispiele hiefür seien die Verkehrsstudie zu dem Projekt „Randbebauung Nordbahnhof", die Studie über die Verkehrserschließung der Simmeringer Haide und über die Verkehrsaufschließung des Wienerberger Geländes genannt.

In allen Stufen des Planungsvorganges werden für die einzelnen Sachbereiche Grundlagen erstellt und konzeptive Aussagen gemacht, die wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die einzelnen Sachbereiche selbst sowie für die Festlegung von Stadtentwicklungsplänen bilden. Die Notwendigkeit, zusammenführende Planungen und Konzepte stets den sich verändernden Verhältnissen anzupassen sowie systematische Verbindungen zwischen den Konzepten und den Detailfestlegungen herzustellen, bedingt, daß immer wieder neue Sachkonzepte zu den Stadtentwicklungsplänen erstellt und vorhandene weitergeführt werden müssen, um jederzeit aktuelle Aussagen über das gesamte Stadtgebiet

sowie über die Teilgebiete, die gerade für die Ausarbeitung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen benötigt werden, machen zu können.

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, an sich nur ein Mittel im Instrumentarium der Stadtplanung, bestimmt weitgehend die städtebauliche Gestaltung einer Stadt einschließlich der Grünraumplanung. Im Jahre 1971 war ein großer Teil der Arbeiten Gestaltungsstudien und Studien zu städtebaulicher Grünraumplanung gewidmet, doch wurde auch eine Vielzahl von Entwürfen zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie von Bebauungsvorschlägen erstellt; ferner wurden räumlich bedingte Planungsprobleme gelöst und Bauprojekte vom Standpunkt der Stadtplanung aus beurteilt. Die in den einzelnen Sachgebieten erzielten Ergebnisse mußten, soweit sie Konzepte für den Stadtentwicklungsplan betrafen, nach städtebaulichen Gesichtspunkten bearbeitet werden, wobei die Frage der Grün- und Erholungsflächen besonders berücksichtigt wurde. Neben den bereits erwähnten Bezirksbearbeitungen für das dicht bebaute Gebiet wurden große Flächen betreffende Vorarbeiten geleistet, um die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne der angrenzenden Stadtrandgebiete mit diesen abstimmen zu können. Städtebauliche Gutachten waren vor allem zu speziellen Gestaltungsproblemen und zu großen Projekten auszuarbeiten, wie etwa eine städtebauliche Vorstudie zum Zentrum Landstraße, die Studien zur Gestaltung der am Donaukanal und im Wiental gelegenen Gebiete sowie städtebauliche Gutachten für die Gebiete an der Aderklaaer Straße in Leopoldau und an der Sahulkastraße — Sibeliusstraße im 10. Bezirk. Hervorzuheben sind weiters die städtebaulichen Gutachten zu drei Projekten an der Entwicklungsachse Meidling — Siebenhirten, zu denen vorher sozialwissenschaftliche und technische Expertisen erstellt wurden. Städtebauliche Gestaltungsvorstellungen wurden in konkretem Maßstab für südlich der Wollzeile gelegene Teile des 1. Bezirks, für einen Straßendurchbruch zwischen Praterstraße und Taborstraße im 2. Bezirk sowie für einige größere Bebauungsprojekte ausgearbeitet, darunter für den Bereich Trabrennvereinsgründe — Wagramer Straße im 22. Bezirk und das Gebiet Carabelligasse — Brünner Straße im 21. Bezirk. Eine Neubearbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für das Gebiet Nordbahnhof — Donaustrom, die Überarbeitung der Bebauungspläne für den 20. Bezirk sowie die Fortsetzung der Arbeiten am Bebauungsvorschlag für den Bereich Ameisbachzeile — Gottfried Alber-Gasse im 14. Bezirk standen in Zusammenhang mit Bauprojekten. Städtebauliche Gestaltungsaufgaben waren bei der Projektierung und Durchführung des U-Bahn-Baues, für mehrere Haltestellenbereiche, vor allem für den Stephansplatz und den Reumannplatz, zu lösen. Städtebauliche Aspekte waren ferner bei der detaillierten Grünplanung Rosental, der Landschaftsplanung für den Wald-und-Wiesen-Gürtel im 14. Bezirk, die Eingliederung der Stadtautobahn im 21. Bezirk, bei Grünflächenplanungen im 19. Bezirk, zwischen Nußdorf und dem Währinger Park, sowie bei der Ausgestaltung des Bereiches Mühlschüttelgasse — Mühlwasser, also des Gebietes um den Verkehrsknotenpunkt bei der 4. Donaubrücke, das Gegenstand eines Naturschutzverfahrens ist, zu beachten. Auch für das Bäderkonzept und das Sportstättenkonzept wurden Gestaltungsvorschläge ausgearbeitet; hier wären anzuführen die Vorschläge für die Landessportschule, für die Umgestaltung der Flächen um die Hochschule für Welthandel, für Teile des Wienerberger Geländes sowie für Bäder in Hütteldorf, in Simmering und in der Großfeldsiedlung. Als interessantes Detail, das in einem Projekt behandelt wurde, sei noch der Robinson-Spielplatz in Sievering erwähnt.

Städtebauliche Bearbeitungen von Entwürfen wurden vor allem dort ausgeführt, wo sie unmittelbar für Festsetzungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan benötigt wurden. Für die Anträge zur Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes müssen nämlich die festzulegenden Planungsergebnisse, Erfordernisse und Entwürfe städtebaulich im Detail bearbeitet sein. Von besonderer Dringlichkeit war es, Maßnahmen zur Stadterneuerung sowie Verbesserung der Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen, aber auch Erholungseinrichtungen vorzubereiten. Neben der funktionellen und technischen Ausrichtung sind bei städtebaulichen Bearbeitungen zunehmend konkrete Gestaltungsgesichtspunkte und die sozialen Erfordernisse zu berücksichtigen.

Für die Verkehrsplanung wurden Untersuchungen über die künftigen Verkehrsbedürfnisse angestellt, deren Ergebnisse auf die Verkehrsnetze übertragen und auf diese Weise die Netzentwürfe fortgeführt, so daß eine Bewertung in Ausbaustufen und Reihungen möglich war. Ferner wurde die Ordnung des Individualverkehrs im bestehenden und projektierten Straßennetz in Vorschlägen zur Verkehrsorganisation vorbereitet. Die Probleme des ruhenden Verkehrs wurden nicht nur nach verkehrstechnischen, sondern vor allem nach rechtlichen städtebaulichen Gesichtspunkten behandelt, wobei die Arbeiten für diesen Teil des Verkehrs eine besondere Stellung einnahmen. Unter anderem wurde die durchschnittliche Parkdauer erhoben, so daß die an Regelungen zur Parkraumfrage gestellten Anforderungen formuliert werden konnten. In der Inneren Stadt kann das Parkraumproblem, wie festgestellt wurde, nur durch den Bau großer Garagen bewältigt werden, weshalb Vorentwürfe zu Tiefgaragen am Karlsplatz, am Heldenplatz und am Schillerplatz ausgearbeitet wur-

den. Ferner wurden für die inneren Stadtteile und für die westlichen Bezirke Verkehrsorganisationsstudien erstellt. Für die Projektierung und die Ausführung des übergeordneten Straßennetzes, besonders der Bundesstraßen, wurden Untersuchungen über die Dringlichkeitsreihung angestellt; auch die Verkehrsführung in Bereichen, die eingehend nach städtebaulichen Gesichtspunkten bearbeitet wurden oder werden sollen, wurde verkehrstechnisch untersucht. Die Verbindung zwischen fließendem und ruhendem Verkehr wurde unter anderem in Studien zu den Möglichkeiten des „Park and Ride" und über Lastkraftwagenhöfe hergestellt. In diesem Zusammenhang spielte das Erstellen von Daten und das Auswerten von Dateninformationen eine große Rolle. Nach wie vor stellen aber die Abwicklung des fließenden Verkehrs und die Lösung der Parkraumfrage die brennendsten Probleme der Großstädte dar. Das vorliegende Verkehrskonzept für Wien wird daher ständig der fortschreitenden Entwicklung und Veränderung angepaßt und auf Grund vertiefter, mit Hilfe verbesserter Methoden gewonnener Erkenntnisse verbessert.

Um Verkehrsplanungen realisieren zu können, sind Studien, generelle Projekte und Entwürfe zu Straßenbaumaßnahmen notwendig, die im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ihren Niederschlag finden müssen. Der Großteil der Projektierungsarbeit war daher dem Bundesstraßennetz gewidmet. Für das übergeordnete Straßennetz im dicht bebauten Gebiet wurde mit der Projektierung eines Donaukanal-Verkehrssystems begonnen, die in dem Projekt eines Hauptverkehrsstraßenzuges durch den 2. und 20. Bezirk, von der Uraniabrücke bis zur Wallensteinstraße, ihre Fortsetzung findet, sowie eine Verkehrsstudie zu Projekten für die Bebauung des Nordbahnhofgeländes ausgearbeitet. Weitere Projekte für das übergeordnete Straßennetz sehen die Führung von Begleitstraßen entlang der Vorortelinie in dem Bereich Wiental — Heiligenstadt und den Ausbau verschiedener Abschnitte des Gürtels sowie des Abschnittes Wiental — Hofwiesengasse bis zur Altmannsdorfer Straße vor. An das dicht bebaute Stadtgebiet und die dieses erschließenden Hauptstraßenzüge schließen generelle Projekte für die Anschlußstelle Schönbrunn der Wiental-Stadtautobahn, für die Autobahnverbindung Wien-Süd zwischen Gürtelautobahn und Stadtautobahn, von der man durch die Triester Straße bis zur Landesgrenze gelangen kann, und für die Verkehrsaufschließung des Wienerberges an. Im Südwestsektor des Stadtrandes befaßt sich ein generelles Projekt für das Verkehrsbauwerk Philadelphiabrücke mit einem neuralgischen Punkt im projektierten Verkehrsnetz. Ferner wurde ein verkehrstechnisches Gutachten für die Kreuzung Breitenfurter Straße — Altmannsdorfer Straße erstellt. Weitere generelle Projekte wurden für die Südrandstraße — Abschnitt Breitenfurter Straße — Perfektastraße, für die Perfektastraße sowie für die Straßenzüge Anton Baumgartner-Straße — Erlaaer Straße — Gatteredergasse und Dirmhirngasse — Gatteredergasse sowie Ketzergasse, von der Brunner Straße bis zur Triester Straße, ausgearbeitet. Eine Vorstudie über die Speisinger Straße und den Raum Rodaun — Mauer ermöglicht es, einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für dieses Gebiet festzulegen. Für den Süd- und Südostsektor des Stadtrandes wurden gleichfalls generelle Projekte bearbeitet, und zwar für das Gebiet Wienerberg — Bundesstraße, im Bereich der Anschlußstelle Favoriten, im Abschnitt Laaer Berg — Simmeringer Haide für die Laaer Berg-Straße (Bereich Südautobahn — Bitterlichstraße) und für die Begleitstraße im Zuge der Donauländebahn sowie in der Simmeringer Haide für die Haidestraße und für die Verknüpfung des Autobahn-Ostringes mit der Ostautobahn. Für die Erschließung des Industriegebietes Simmeringer Haide wurde ein Netzplan erstellt. Weiters wurden die Arbeiten für ein generelles Projekt aufgenommen, das sich mit dem Handelskai im Abschnitt Stadlauer Brücke — Freudenauer Hafenbrücke befaßt. Für das Stadtgebiet am linken Donauufer wurden gleichfalls Straßenprojekte bearbeitet. Ein generelles Projekt behandelt die Donauuferautobahn (Dammvariante 1971) und die nach der ersten Projektierungsstufe ausgewählte Variante, wobei Änderungen, die sich aus dem Hochwasserschutzprojekt ergeben, berücksichtigt wurden. Ein weiteres derartiges Projekt wurde für die „Donau-Bundesstraße", und zwar für die Abschnitte Donaufeld — Kagran und Floridsdorf — Donaufeld, sowie für den Straßenzug Eipeldauer Straße — Breitenleer Straße im Zusammenhang mit der Großfeldsiedlung und dem Vorentwurf zur Unterführung der Nordbahn mit der Schnellstraße Shuttleworthstraße — Siemensstraße erstellt. Weitere generelle Projekte betreffen die Nordautobahn und den Ausbau der Brünner Straße im Bereich zwischen Groß-Jedlersdorf und der Landesgrenze.

Schließlich waren bei der Verkehrsplanung noch Arbeiten für das U-Bahn-Netz und das gesamte öffentliche Verkehrsnetz von besonderer Bedeutung. Sie bereiteten wirksame Maßnahmen zur Neustrukturierung der Stadt vor, um die auch in Zukunft weiter anwachsenden Verkehrsprobleme lösen zu können.

Schließlich wurden in großem Umfange Grundlagen erarbeitet. Vor allem die bereits mehrfach erwähnte Verkehrserhebung 1970/71, eine Studie über die optimale Ausnützung der öffentlichen Verkehrsmittel durch nachfragegerechtes Angebot, Dauerbeobachtungen im öffentlichen Verkehrsnetz eines möglichen Verkehrsverbundes, das Erheben und Sammeln von Daten für diesen Verkehrs-

verbund in der Region, fortgeführte Arbeiten zu Fragen des Eisenbahnverkehrs in der Region, nämlich ein Problemkatalog des Eisenbahnverkehrs und eine Untersuchung regionaler Eisenbahntrassen, ferner Trassenstudien sowie Varianten und ein Baustufenvergleich über die Aufrechterhaltung der Lokalbahn Wien — Baden, aber auch eine Analyse der Voraussetzungen für eine Flughafenschnellbahn dienten dazu. Im Rahmen der Studien und generellen Projekte zur Ausführung des U-Bahn-Konzepts wurden eine Untersuchung von Ausbaustufen zum U-Bahn-Netz, verkehrstechnische Bearbeitungen für Betriebsstufen der I. Bauphase der U-Bahn, Variantenuntersuchungen zum Stadtbahnprovisorium Friedensbrücke, eine Studie zur Linie U 2 im erweiterten Grundnetz sowie eine Vorstudie zur Linie U 2 für die Strecke St. Marx — Hauptwerkstätte durchgeführt. Weitere Untersuchungen waren den Auswirkungen des Baues der Linie U 1 sowie der Planung der Linie U 6 A und der Gürtelautobahn auf die Eisenbahn- und Schnellbahnanlagen im Bereich Südbahnhof, der Linie U 6 im erweiterten Grundnetz, für die auch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angestellt wurde, sowie der Weiterführung der Linie U 6 bis zur Gürtelverlängerung gewidmet. Eine Vorstudie befaßte sich mit der Strecke Eichenstraße — Längenfeldgasse, der Linie U 6 A sowie mit der Strecke Philadelphiabrücke — Anton Baumgartner-Straße, der Linie U 6 B. Ferner wurden vorläufige Überlegungen über die Umgestaltung von Bahnanlagen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau und über weitere Abschnitte der U-Bahn-Linien 1 B, 3 und 7 angestellt. Bei allen diesen Arbeiten ergaben sich Zusammenhänge mit den bereits angeführten verkehrstechnischen und städtebaulichen Bearbeitungen.

Um die Voraussetzungen für Industrieansiedlung zu schaffen, wurden im Jahre 1971 Vorbereitungen zur 3. Etappe der Aufschließung von Betriebsansiedlungsflächen getroffen, nachdem für die Flächen der 2. Etappe die Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan erfolgt waren. Bei der 2. Etappe handelte es sich um die Gebiete 11, Simmeringer Hauptstraße — Bahnhof Klein-Schwechat, 21, Julius Ficker-Straße und nördlich Schönthalergasse, sowie 23, Altmannsdorfer Straße, Zetschegasse und Blumental. Die dritte Etappe umfaßt die Flächen Erdberger Mais, Simmeringer Haide (im Anschluß an das E-Werk Simmering) sowie das Areal zwischen Siemensstraße, Leopoldauer Straße und den bestehenden Industriebetrieben an der Nordbahn. Auch für diese Flächen wurden die Planungsarbeiten bis zur Festsetzung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan durchgeführt. Für weitere Betriebsansiedlungsgebiete wurden Vorbereitungsarbeiten getroffen.

Ferner wurden im Jahre 1971 zwei städtebauliche Wettbewerbe abgeschlossen. Der internationale städtebauliche Ideenwettbewerb „Stadterweiterung Wien-Süd" erbrachte wesentliche Beiträge zur Erstellung eines Stadtentwicklungsplanes für das Gebiet um Inzersdorf und wurde im Einvernehmen mit der Marktgemeinde Vösendorf abgewickelt. Seine Ergebnisse können der gesamten städtebaulichen Entwicklung neue Impulse geben. Gegenstand des zweiten Wettbewerbes war die Ausgestaltung des Karlsplatzes auf Grund der vorliegenden Verkehrsprojekte. Die eingereichten Arbeiten wurden im Dezember der Jury vorgelegt.

An den Gemeinderat und den Gemeinderatsausschuß für Planung wurden im Jahre 1971 insgesamt 102 Anträge auf Abänderung sowie 3 auf Aufhebung und Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes gestellt. 19 Anträge hatten die Verhängung zeitlich begrenzter Bausperren und 19 weitere die Verlängerung der Rechtswirksamkeit solcher Bausperren zum Inhalt. Hiezu waren nicht nur die Antragstexte und -pläne sowie die oft recht umfangreichen, für die Beurteilung unbedingt notwendigen Beilagen auszuarbeiten und zusammenzustellen, sondern in den meisten Fällen auch Zeitpläne für den Aktenlauf aufzustellen und dauernd zu überwachen, um die gegebenen Fristen und Termine einhalten und eine rechtzeitige Beschlußfassung erwirken zu können.

Dem Fachbeirat für Stadtplanung wurden in 10 Sitzungen 92 Entwürfe vorgelegt, die eine Abänderung oder eine Aufhebung und Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, in einigen Fällen auch die Verhängung einer Bausperre zum Ziele hatten.

Vor Bekanntgabe der Fluchtlinien und Bebauungsbestimmungen durch die Baubehörde wurden in rund 3.400 Fällen die Angaben auf den Anfragen hinsichtlich ihrer Richtigkeit und Übereinstimmung mit dem genehmigten Bebauungsplan überprüft. Weiters wurden auf Grund der archivierten Unterlagen Stellungnahmen in Rechtsfragen erstattet und nahezu 600 Anträge nach dem Wohnungsverbesserungsgesetz behandelt.

Statistischer Dienst

Für die Agrarstatistik wurden eine Erhebung der Weingartenflächen und Weinvorräte mit Stichtag 31. Mai 1971, eine Erhebung bestimmter landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte mit Stichtag 3. Juni 1971, eine Erhebung der Weinernte, des Traubenverkaufes, der Weinvorräte und der Lagerkapazität mit Stichtag 30. November 1971 und eine Allgemeine Viehzählung in Verbindung mit einer

Zählung der Hausschlachtungen von Stechvieh mit Stichtag 3. Dezember 1971 durchgeführt. Für die Durchführung der Maschinenzählung wurden Listen der im Jahr zuvor erhobenen 1.539 Maschinenbesitzer den Magistratischen Bezirksämtern zur Verfügung gestellt; die Maschinenbesitzer wurden zur Bekanntgabe der benötigten Daten zu den Ämtern geladen. Tatsächlich konnten 1.048 Maschinenbesitzer erfaßt werden. Für die Weingartenerhebungen, für die die Erhebungsbogen zur Selbstausfüllung versendet wurden, umfaßten die Besitzerlisten für die Zählung mit Stichtag 31. Mai 1971 insgesamt 1.539 Namen und Adressen von Weingartenbesitzern, für die Zählung mit Stichtag 30. November 1.329; die geringere Zahl an Weingartenbesitzern, bei denen die Erhebung vom Magistrat der Stadt Wien durchzuführen war, ergab sich unter anderem dadurch, daß die Zählung in gewerblichen Weingartenbetrieben mit Lagerräumen vom Österreichischen Statistischen Zentralamt selbst vorgenommen wurde. Bei der Allgemeinen Viehzählung wurden 1.526 Tierbesitzer erhoben. Die verstreute Lage der Tierhaltungen machte es notwendig, 143 amtliche und 104 ehrenamtliche Zähler einzusetzen. Statistische Daten über die Land- und Forstwirtschaft, die Tierhaltung und die veterinäramtliche Tätigkeit in Wien werden in Kapitel 6 des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien 1971 gebracht werden.

Im Jahre 1971 war auch die alle zehn Jahre stattfindende Volks-, Häuser- und Wohnungszählung vorzubereiten und durchzuführen. In den Magistratischen Bezirksämtern wurden Volkszählungsreferate eingerichtet, denen insgesamt 310 Hilfskräfte und 8.080 Zähler, von denen 40 Prozent Gemeindebedienstete waren, zur Verfügung standen. Die Zähler wurden in Schulungen auf ihre Aufgabe vorbereitet. Für die mit Stichtag 12. Mai 1971 vorzunehmende Zählung wurden insgesamt 4,3 Millionen vom Österreichischen Statistischen Zentralamt und von der Gemeindeverwaltung vorbereitete Drucksorten verteilt. Der Stadt Wien erwuchsen durch diese Zählung Kosten von rund 11 Millionen Schilling. Die Zähler erhielten je Zählsprengel eine Entschädigung von 400 S; insgesamt waren 14.972 Zählsprengel zu bearbeiten, von denen jeder 40 bis 50 Häuser umfaßte. Die übrigen Kosten setzen sich aus den Bezügen der Hilfskräfte, Überstundenentschädigungen, Mieten für Schulungsräume, Transportkosten und ähnlichen Spesen zusammen.

Die Zählung ergab, daß in Wien am Stichtag 12. Mai 1971 insgesamt 1,612.504 Personen anwesend und 1,614.841 Personen wohnhaft waren. Im Vergleich zur Zählung des Jahres 1961 verringerte sich demnach die Zahl der Einwohner Wiens um 12.725 oder 0,8 Prozent. Innerhalb des Stadtgebietes waren größere Bevölkerungsverschiebungen festzustellen. Zum Teil beträchtlichen Bevölkerungsverlusten in den Bezirken 1 bis 9, 12 und 14 bis 18 stehen Gewinne im 10., 11., 13. und 19. bis 23. Bezirk gegenüber. Die höchste absolute Zunahme weist der 21. Bezirk (+ 24.443 Einwohner), die stärkste Abnahme der 15. Bezirk (— 15.332 Einwohner) auf. Der stärkste relative Gewinn wurde für den 23. Bezirk mit 54,1 Prozent, der stärkste relative Bevölkerungsrückgang für den 1. Bezirk mit 22,1 Prozent errechnet. Mit 153.110 Einwohnern übertrifft der 10. Gemeindebezirk den flächenmäßig zweitgrößten 21. Bezirk mit 105.151 Einwohnern um fast die Hälfte. Mehr als 100.000 Einwohner wiesen die Bezirke 2, 3 und 16 auf, nämlich 102.592, 101.936 und 100.817 Einwohner. Die einwohnerärmsten Bezirke sind der 1., 4., 6., 7. und 8. Bezirk mit 25.134, 39.599, 33.535, 36.133 und 30.135 Einwohnern, wobei allerdings die drei zuletzt genannten auch die der Fläche nach kleinsten Bezirke Wiens sind. Im dichter bebauten Gebiet liegen auch die Bezirke 9, 12, 15, 18 und 20, deren Einwohnerzahlen 54.572, 85.262, 78.768, 59.149 und 81.517 betragen. Von den Bezirken, deren Flächen bis an den Stadtrand reichen und die flächenmäßig zu den größten Wiens gehören, weist der 11. Bezirk mit 57.349 Einwohnern noch große Erwerbsgärtnereien auf, der 13. Bezirk mit 56.886 Einwohnern ist ein Villenbezirk und umschließt auch den Lainzer Tiergarten, zum 14. Bezirk mit 81.132 Einwohnern gehören außer dem dichtbesiedelten Kerngebiet Teile des Wienerwaldes, an dem auch der 17. Bezirk mit 55.295 Einwohnern und der 19. Bezirk mit 72.325 Einwohnern Anteil hat. Der Bezirk mit der größten Flächenausdehnung (10.266 ha) hat nur 79.806 Einwohner, also 7 Einwohner je Hektar, doch liegen im 22. Bezirk auch das ausgedehnte Augebiet der Lobau und die noch weitgehend ländlich gestalteten Bauhoffnungsgebiete am nordöstlichen Stadtrand. Der am südlichen Stadtrand gelegene 23. Bezirk hat nur 20 Einwohner je Hektar, 64.362 insgesamt; er umschließt neben großen Wohnhausneubauten ein aufstrebendes Industriegebiet und hat in relativ kurzer Zeit seinen einst ländlichen Charakter bereits weitgehend verloren. Mit diesem Wandel hängt nicht nur die vorerwähnte, überaus starke Bevölkerungszunahme im südlichsten Bezirk Wiens zusammen, auch Struktur und Einwohnerzahl der anschließenden Gemeinden, vor allem von Maria Enzersdorf a. G., das unter anderem durch den Bau der Südstadt im Zeitraum von 1961 bis 1971 eine Bevölkerungszunahme von 4.294 Einwohnern oder 122,3 Prozent erreichte, sowie von Brunn a. G., Mödling, Schwechat und Traiskirchen, die ebenfalls ein Ansteigen der Bevölkerung um 1.000 bis 2.000 Einwohner verzeichneten, änderten sich.

Das Hereinbringen der Papiere der Häuser- und Wohnungszählung erwies sich vor allem wegen der vielen leerstehenden Wochenendhäuser als sehr schwierig. Noch Monate nach dem Stichtag mußten Nacherhebungen durchgeführt werden. Ergebnisse lagen zu Jahresende noch nicht vor.

Für die Bevölkerungsstatistik wurden etwa 65.000 Zählkarten über Eheschließungen, Lebend- und Totgeburten, Sterbefälle, Selbstmorde und Selbstmordversuche nach einer Vielzahl von Erhebungsmerkmalen und Merkmalkombinationen bearbeitet. Die aus dem Erhebungsmaterial gewonnenen Daten wurden nach örtlichen, zeitlichen und sachlichen Unterscheidungen geordnet und in zahlreichen Übersichts- sowie Spezialtabellen gesammelt. Diese werden in der Hauptsache für das Statistische Jahrbuch verwertet, aber auch dem Österreichischen Statistischen Zentralamt und anderen interessierten Stellen zur Verfügung gestellt; ebenso wurden die häufig von verschiedenen Ämtern und aus der Bevölkerung einlangenden Anfragen daraus beantwortet. Außerdem wurden regelmäßig monatliche Zählberichte herausgegeben und durch einen Begleittext erläutert.

Eine weitere wichtige Unterlage der Bevölkerungsstatistik bilden die von der Bundespolizeidirektion einlangenden Berichte über die Wanderungsbewegung; sie liefern die Grundlage für die durch Zu- und Abwanderung entstehenden Veränderungen bei der Fortschreibung der Bevölkerungszahl.

Für die Fremdenverkehrsstatistik wurden die monatlichen Meldungen von mehr als 200 Fremdenverkehrsbetrieben ausgewertet. Die erstellte Statistik wird dem Österreichischen Statistischen Zentralamt sowie zahlreichen Interessenten monatlich übermittelt und in den Publikationen des Statistischen Amtes der Stadt Wien veröffentlicht. Das Inkrafttreten der Fremdenverkehrsstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 256/1971, mit 1. November 1971 bewirkte insoferne einen vermehrten Arbeitsaufwand, als nunmehr die Betriebe nach Güteklassen aufzugliedern sind und eine tageweise Berichterstattung eingeführt wurde.

Der Krankenanstaltenstatistik liegen die monatlichen Berichte der Wiener städtischen und in sonstiger Verwaltung stehenden Kranken-, Heil- und Pflegeanstalten zugrunde. Aus ihnen werden die Daten über alle das Kranken- und Anstaltswesen betreffenden Belange, wie die Zahl der zur Verfügung stehenden Betten, die Anzahl der beschäftigten Ärzte und Pflegepersonen, der Zu- und Abgang sowie die Aufenthaltsdauer der Pfleglinge, aber auch die Art ihrer Erkrankung gewonnen und in Tabellen verarbeitet. Die auf diese Weise erstellte Statistik wird im Jahrbuch der Stadt Wien veröffentlicht sowie dem Österreichischen Statistischen Zentralamt in monatlichen und jährlichen Berichten zur Verfügung gestellt.

Für die amtliche österreichische 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 für fast 200 Waren werden sie überprüft, in Tabellen übertragen und einem aus Vertretern der Kammer und der Gemeindeverwaltung bestehenden örtlichen Preiskomitee zur Begutachtung vorgelegt. Nach Überprüfung der Richtigkeit der erhobenen Preise und der Identität der bewerteten Waren werden die Meldungen dem Österreichischen Statistischen Zentralamt übermittelt. Die der Stadt Wien für die Mitarbeit an der Preisstatistik erwachsenden Kosten wurden vom Bund in vierteljährlichen Raten in der Höhe von 27.216 S ersetzt.

Zur Schulstatistik wurden die aus den statistischen Schulbogen, die von 397 Volks-, Haupt- und Sonderschulen sowie von 23 Polytechnischen Lehrgängen vorgelegt wurden, gewonnenen Ergebnisse verarbeitet. Die Schulbogen wurden überprüft und die in Tabellenform erstellte Statistik dem Österreichischen Statistischen Zentralamt und dem Stadtschulrat für Wien übermittelt, der sie als Unterlage für wichtige Entscheidungen benötigt. Auch die vom Jugendamt der Stadt Wien aufgelegten Erhebungsbogen für 515 städtische und private Kindertagesheime wurden in einer Kindergartenstatistik ausgewertet.

Die für die Wohnbaustatistik benötigten Daten wurden dadurch gewonnen, daß für 1.842 Bauführungen — einschließlich der Zubauten, Abbrüche und sonstigen Baumaßnahmen — je 4 bis 5 Zählblätter in mehreren Arbeitsgängen ausgewertet wurden.

An Sonderzählungen wurde wieder mit Stichtagen 1. März, 1. Juni, 1. September und 1. Dezember die ständige Bevölkerungsstichprobe des Österreichischen Statistischen Zentralamtes, der Mikrozensus, mit 314 Interviewern durchgeführt. Die Zählungen waren jeweils mit Sonderprogrammen verbunden, und zwar im März wie in den Vorjahren mit einer erweiterten Wohnungserhebung, im Juni mit einem mit der Volkszählung zusammenhängenden Fragenprogramm, das auch Fragen über das Einkommen umfaßte, im September mit einer Erhebung über Urlaubsreisen einschließlich der Reisen anläßlich von Kurzurlauben zu Ostern, Pfingsten und Fronleichnam und im Dezember mit einer Erhebung der Lebensgewohnheiten älterer Menschen. Bei den Erhebungen wurden je Quartal 10.937 Wohnungen von den Interviewern aufgesucht.

Zur Information städtischer Mandatare und Dienststellen wurde in zahlreichen Fällen statistisches Material beschafft. Außer den täglichen telephonischen Auskünften wurden viele schriftliche Anfragen amtlicher und wissenschaftlicher Institutionen des In- und Auslandes beantwortet. Es wur-

den auch wieder die Wien betreffenden Daten für das „Statistische Jahrbuch österreichischer Städte" zusammengestellt und dem Österreichischen Statistischen Zentralamt zugesendet.

Die vom Statistischen Amt der Stadt Wien erstellten Statistiken wurden vom Österreichischen Statistischen Zentralamt bei der Erstellung der Bundesstatistik verwertet, aber auch in den eigenen Publikationen verwendet. Es waren dies die vierteljährlich herausgegebenen „Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung" mit einer Auflage von 650 Stück, das im Mai erschienene „Statistische Taschenbuch der Stadt Wien 1970" mit einer Auflage von 700 Stück und das „Jahrbuch der Stadt Wien 1970", das erstmals in zwei Bänden herausgebracht wurde, und zwar der erste Band „Die Verwaltung der Stadt Wien im Jahre 1970" Anfang Juli in einer Auflage von 650 Exemplaren und das „Statistische Jahrbuch der Stadt Wien 1970" zu Anfang Dezember 1971 in einer Auflage von 800 Exemplaren. In den „Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung", die ab 1971 in verstärktem Umfang erscheinen, werden neben dem Tabellenteil ausführliche Artikel mit statistischen Analysen aktueller Probleme gebracht. Außerdem wurden die beiden Bände des Jahrbuches der Stadt Wien nicht nur in ihrer äußeren Form neu gestaltet, sondern es wurde auch das „Statistische Jahrbuch" inhaltlich, vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet, erweitert.

Aus der statistischen Fachbibliothek, die im Jahre 1970 einer Sichtung unterzogen worden war, wurden nunmehr die hiefür vorgesehenen Werke — es handelte sich vor allem um nicht einschlägige Literatur oder unvollständige Reihen von Zeitschriften — ausgeschieden und zum Teil an die Wiener Stadtbibliothek, an das Archiv der Stadt und des Landes Wien sowie an das Kommunalwissenschaftliche Dokumentationszentrum in Wien abgegeben; wegen der Abholung der übrigen ausgeschiedenen Werke wurde die Österreichische Nationalbibliothek verständigt, die zur Übernahme aufgelassener Bibliotheken verpflichtet ist. Dem Ausscheiden folgte ein Durchzählen der Werke und Bände, die einen Bestand von 4.751 Werken in 30.177 Bänden (der ganze Jahrgang einer Zeitschrift wird als ein Band gezählt) mit Ende des Jahres 1971 ergab; unter den Werken befanden sich 121 regelmäßig erscheinende Zeitschriften. Der Zuwachs im Jahre 1971 betrug 79 Werke in 710 Bänden. Die relativ hohe Zahl der im Jahre 1971 der Bibliothek zugewachsenen Bände ist daraus zu erklären, daß versucht wurde, lückenhafte Reihen regelmäßig erscheinender Publikationen durch Beschaffen der fehlenden Einzelbände oder Jahrgänge von Zeitschriften zu ergänzen. Die Bestände der statistischen Fachbibliothek werden überwiegend durch Tausch gegen eigene Publikationen und nur in geringem Ausmaß durch Kauf erworben. Mit 180 Stellen des In- und Auslandes wurde ein regelmäßiger Tauschverkehr unterhalten.

Beim Durchzählen der Werke wurde festgestellt, daß ein Teil derselben sich infolge der kriegs- und nachkriegsbedingt ungünstigen Aufstellung in keinem guten Zustand befindet. Ein neuerliches Sichten wird daher unumgänglich sein, um Werke, die erhalten werden können, durch Nachbinden sichern zu lassen, und Werke, bei denen dies nicht mehr möglich ist, auszuscheiden. Da vor allem die Zeitschriften sehr gelitten haben und auch einen sehr großen Raum einnehmen, wurde mit der Plan- und Schriftenkammer wegen einer allfälligen Mikroverfilmung Verbindung aufgenommen.

Die statistische Fachbibliothek steht nicht nur dem Statistischen Amte der Stadt Wien, sondern sämtlichen Dienststellen zur Verfügung, die auch gelegentlich Werke entlehnten. Eine allgemeine externe Entlehnung ist wegen der Gefahr des Verlustes der oft nicht mehr beschaffbaren Werke nicht vorgesehen, doch wird Interessenten Einblick im Amte gewährt. Wissenschaftlich arbeitenden Persönlichkeiten wurden ausnahmsweise Werke kurzfristig zur Verfügung gestellt.

Stadtvermessung

Die Leistungen der Stadtvermessung sind niemals Selbstzweck, sie sind vielmehr immer entweder Voraussetzung oder Arbeitshilfsmittel für die zweckmäßige Tätigkeit zahlreicher Dienststellen des Magistrats. Im weitesten Sinne sind alle vermessungstechnischen und kartographischen Arbeiten nichts anderes als Informationsverarbeitung mit sehr verschiedenen Mitteln und Methoden. Dem zunehmenden Bedarf an derartigen Leistungen entsprechend, langten im Jahre 1971 insgesamt 6.423 Dienststücke, eine um etwas mehr als 300 Stück größere Anzahl als im Vorjahr, ein, 5.482 konnten erledigt werden.

Außerdem machten es die Bestrebungen der Bundes-Ingenieurkammer, auf Grund des Ingenieurkammergesetzes, BGBl. Nr. 71/1969, zu erhöhten Gebührensätzen und zu neu aufgebauten Gebührenordnungen zu gelangen, notwendig, umfangreiche Stellungnahmen abzugeben und zu Verhandlungen und Konferenzen Vertreter zu entsenden; beiderseits befriedigende Lösungen zeichneten sich jedoch noch nicht ab. Ferner wurde angeregt, im Wege der Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer Erfahrungsberichte über die Auswirkungen des Vermessungsgesetzes, BGBl. Nr. 306/1968, in der Praxis zu sammeln und allenfalls auf dessen Novellierung hinzuarbeiten.

Erwähnenswert erscheinen wegen ihrer Neuartigkeit auch einige technische Arbeiten. So wurde vor

allem für die Kontrolle und zur Sicherung der richtigen Vortriebsrichtungen im U-Bahn-Bau ein Kreiseltheodolit beschafft, dessen Verwendungsergebnisse die theoretischen Überlegungen bisher vollauf rechtfertigen. Mit diesem Gerät können die so schwierigen und verantwortungsvollen Richtungsübertragungen von Obertag nach Untertag nicht nur präziser, sondern auch viel rascher durchgeführt werden. Ferner wurde von den Kartographen der Stadtvermessung eine komplizierte thematische Karte für ein Forschungsvorhaben des Stadtforstamtes mit Erfolg bearbeitet und auch etliche graphisch gestaltete, großflächige Plandarstellungen wurden hergestellt, die bei der Information der Öffentlichkeit in den Bürgerversammlungen zur Veranschaulichung der Vorhaben der Stadtverwaltung geeignet sind. Schließlich wurden für eine besondere Studie der Stadt- und Landesplanung im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Wiener Innenstadt gemeinsam mit der Luftbildstelle des österreichischen Bundesheeres in Langenlebarn viele Schrägaufnahmen der Wiener Innenstadt hergestellt, die ausgezeichnet gelangen.

Von der Stadtkarte 1 : 2.000 wurden im Jahre 1971 mittels der Luftbildmessung 72 Blätter auf den neuesten Stand gebracht, wobei wegen der zahlreichen Veränderungen bei etwa einem Viertel eine vollkommene Neuauswertung notwendig war. Überdies konnten 12 Stadtkartenblätter erstmals ausgewertet werden. Damit wurden etwa 105 Quadratkilometer der Bodenfläche des Stadtgebietes in diesem Jahr durch Luftbildmessung nach dem neuesten Stand kartiert.

Für einige größere Planungsvorhaben wurde ebenfalls die Aero-Photogrammetrie mit Erfolg eingesetzt. So war für das Projekt eines Badeteiches in Hirschstetten eine Projektgrundlage im Maßstab 1 : 500 herzustellen und für die Projektierung der Donaukanalbegleitstraßen, von der Gürtelbrücke bis zur Praterbrücke, wurden Luftbildmessungen — ebenfalls im Maßstab 1 : 500 — ausgewertet. Dabei war es zusätzlich notwendig, 3.700 Detailpunkte im Luftbildauswertegerät koordinatenmäßig zu bestimmen und mit Hilfe der Großrechenanlage des Büros für Organisation der automatischen Datenverarbeitung in Landeskoordinaten zu transformieren. Diese Punkte bilden die Grundlage für die rechnerische Ermittlung der Trasse des Autobahnprojekts.

Die Flugplanung für einige Bildflüge wurde von den mit der Bildmessung befaßten Mitarbeitern der Stadtvermessung im Jahre 1971 selbst vorgenommen, so für einen neuen Bildplan Wien, für das Umland Wien — in diesem Falle gemeinsam mit dem niederösterreichischen Vermessungsamt — und für die großmaßstäbliche Auswertung des Badeteiches Hirschstetten. Die Bildmeßflüge selbst führte wie auch schon bisher das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durch. Weiters wurden 16 Bildkonstruktionen berechnet und dargestellt, die für die Beurteilung wichtiger Bauprojekte, die Einfluß auf das Stadtbild haben könnten, eine wesentliche Entscheidungshilfe bilden; derartige Bildkonstruktionen werden in zunehmendem Maße verlangt.

Die kartographischen Arbeiten an der Stadtkarte wurden mit Nachdruck fortgesetzt. Die zunehmende Bedeutung der Stadtkarte ist unter anderem daraus zu erkennen, daß im Jahre 1971 Originalfolien einzelner Kartenblätter in 4.084 Fällen für Reproduktionsarbeiten zur Verfügung gestellt werden mußten.

Für Grundtransaktionen der Stadt Wien wurden im Jahre 1971 insgesamt 488 Teilungspläne hergestellt und behandelt. In jedem Fall waren umfangreiche Erhebungen und Verhandlungen durchzuführen; außerdem war eine Anzahl zusätzlicher Genehmigungen und Bestätigungen einzuholen, etwa von der Baupolizei und der Bundesvermessungsbehörde. In weiteren 118 Fällen waren Grenzverhandlungen abzuwickeln und zu Enteignungsverhandlungen Vertreter zu entsenden. Auch 65 Servitutspläne waren anzufertigen, zumeist im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau. Erwähnenswert wären noch Vermessungen für katastrale Bereinigungen auf der Hochfläche der Schneealpe und im Bereich der Sieben-Seen-Straße am Nordhang des Hochschwabs. Sehr nützlich, wenn auch mitunter recht umfangreich, war die Koordinierungstätigkeit und Mitarbeit der Stadtvermessung beim Schaffen zahlreicher Industriebauplätze zusammen mit der Wiener Betriebsansiedlungsgesellschaft mbH. Auch zahlreiche Stellungnahmen und Gutachten waren in allgemeinen Angelegenheiten des amtlichen Vermessungswesens abzugeben.

Für konkrete städtische Bauvorhaben wurden insgesamt 392 großmaßstäbliche Projektgrundlagen, meist im Maßstab 1 : 200, hergestellt, unter anderem für U-Bahn-Teilstrecken sowie für Autobahnen, Straßen, Wohnhausanlagen, Schulen, Kindergärten, Wasserleitungen und Kanäle, mit deren Bau im Jahre 1971 begonnen wurde.

In 335 Fällen waren Anbote vermessungstechnischer Leistungen für andere Dienststellen der Stadtverwaltung zu prüfen und entsprechende Verhandlungen zu führen. Erwähnenswert wäre auch die exakte Längen- und Höhenbestimmung eines etwa 800 m langen Dükers der II. Hochquellenleitung, die nur mittels elektro-optischer Entfernungsmessung in der erforderlichen Genauigkeit möglich war. Verschiedene umfangreiche und mitunter schwierige Präzisionsmessungen, die als Grundlage für ein Fakultätsgutachten der Wiener Technischen Hochschule dienten, waren am Stephansdom vorzunehmen.

Für 68 städtische Bauvorhaben, für die um Fluchtlinienbekanntgabe angesucht werden mußte, waren

die nötigen Planunterlagen innerhalb der gesetzten Fristen zu beschaffen oder anzufertigen, zu vervielfältigen und zu beglaubigen.

Ein großer Teil der Arbeitskapazität der Stadtvermessung war auch im Jahre 1971 für ingenieurgeodätische Arbeiten auf den Großbaustellen der Stadt Wien eingesetzt, vor allem auf den U-Bahn-Baustellen Karlsplatz und Favoritenstraße, aber auch am Baulos Stephansplatz — Praterstern wurden bereits vermessungstechnische Arbeiten aufgenommen. Weitere erwähnenswerte Bauvorhaben, für die ziemlich umfangreiche ingenieur-geodätische Arbeiten geleistet wurden, waren die WIG 74, der verbesserte Donau-Hochwasserschutz, Autobahnbauten, die Unterfahrung Altmannsdorfer Straße, der Umbau der Nußdorfer Schleuse, die Großkläranlage Simmering, der Ausbau der Tullner Bundesstraße, der Bau der III. Wasserleitung und der Großgrünmarkt Inzersdorf. Bei all diesen Arbeiten waren die Arbeitsgruppen der Stadtvermessung für die plan- und maßgerechte Ausführung der Projekte verantwortlich.

Wie alljährlich waren auch zahlreiche Setzungsmessungen mittels Präzisionsnivellement durchzuführen. Die vorhergesehene Übernahme aller Setzungsmessungen an allen städtischen Bauvorhaben, wie sie für die rationelle Auswertung der Ergebnisse für die Zwecke der Bodentechnik unbedingt notwendig wäre, war jedoch infolge Personalmangels noch nicht möglich.

Das städtische Höhefestpunktfeld konnte von der Speicherung auf Lochkarten auf Magnetband umgelegt werden, wodurch die Zugriffsmöglichkeiten verbessert und zusätzliche Verarbeitungsmöglichkeiten eröffnet wurden. Anläßlich der Umlegung wurden die gesamten Daten in mehrmonatiger Arbeit gründlich überprüft und ergänzt, wobei eingetretene Veränderungen festgehalten wurden.

Die elektronische Datenverarbeitung wird überhaupt in zunehmendem Maße für die Zwecke der Stadtvermessung eingesetzt. Die vor mehr als zwei Jahren erworbene automatische Kleinrechenanlage bewährte sich ausgezeichnet und war bereits so ausgelastet, daß oft lange über die normale Dienstzeit hinaus gearbeitet werden mußte. Jedenfalls hat sie die Leistungsfähigkeit der Dienststelle wesentlich erhöht.

Der erhebliche Arbeitsanfall bedingt, daß ein Teil der Vermessungsaufträge an freiberuflich tätige Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen vergeben werden muß. Insgesamt wurden 672 derartige Arbeitsaufträge mit einer Gesamtkostensumme von 17,6 Millionen Schilling vergeben.

Die Zahl der weitergegebenen Aufträge war etwas geringer als im Vorjahr, doch war der Umfang der vergebenen Arbeiten größer und die Kosten stiegen daher um etwa 25 Prozent an. Auch mit der Vergabe dieser Arbeiten waren nicht unbeträchtliche Leistungen der Stadtvermessung verbunden, wie Anbotsverhandlungen, Preisprüfungen, Arbeitsanweisungen, Kontrollen, reprotechnische Arbeiten, der Versand der Arbeitskopien und die Archivierung der Originale.

Ungeachtet der angespannten Arbeitssituation wurde der Ausbildung der juweils zugeteilten technischen Lehrlinge größte Aufmerksamkeit zugewendet. Sie wurden in vermessungstechnisch-kartographischem Zeichnen unterwiesen, und es wurde auch erwirkt, daß diese Lehrlinge zusätzlich die Klasse für Kartographie der Berufsschule besuchen können.

Plan- und Schriftenkammer

Die Reproduktionsanlage der Plan- und Schriftenkammer besorgte im Jahre 1971 die reproduktionstechnischen Arbeiten für die Ausschreibungs- und Einreichungsunterlagen für den U-Bahn-Bau. Ein großer Teil der Kapazität der Anlage war mit der Ausarbeitung von Planungs- und Ausschreibungsunterlagen sowie mit der für die Erstellung eines Rohrnetzplanes notwendigen Maßstabänderungen der Stadtkarte ausgelastet. Obwohl die für das Jahr 1971 geplant gewesene Übersiedlung, die unter anderem eine Erweiterung der Reproduktionsanlage ermöglichen sollte, mangels geeigneter Räume nicht realisiert werden konnte, belief sich der Gesamtwert der Reproduktionsarbeiten auf mehr als 800.000 S und war damit um etwa 10 Prozent höher als im Vorjahr.

Das im Jahre 1970 von der Kleinbildabteilung der Reproduktionsanlage entwickelte Gerät, das photographische Aufnahmen in tiefen Schächten im Bereich der künftigen U-Bahn-Trassen ermöglicht, wurde mit Erfolg eingesetzt und fand auch in der Presse Beachtung. Die Techniker der Plan- und Schriftenkammer mußten die photographische Dokumentation des U-Bahn-Baues in vollem Umfang übernehmen.

Da in letzter Zeit wiederholt gleichlautende Aufträge von Dienststellen, die Einbautenpläne benötigten, einlangten, wurden diese Dienststellen, die Wiener Stadtwerke und das Kabelbauamt der Post- und Telegraphenverwaltung, zu koordinierenden Gesprächen in einer „Arbeitsgemeinschaft Einbautenpläne" eingeladen. Nach drei Arbeitssitzungen zeigte sich, daß ein genereller Versorgungsplan auf der Basis der Stadtkarte in absehbarer Zeit realisiert werden könnte; an einem solchen Versorgungsplan ist auch die Stadt- und Landesplanung sehr interessiert. Durch ständigen Kontakt und in weiteren

Arbeitssitzungen sollen die Grundlagen für einen Einbautenkataster im Maßstab 1 : 200 erarbeitet werden.

Mit einem kürzlich erworbenen Photosatzgerät, über dessen Leistungsfähigkeit und Produkte ein Katalog hergestellt wird, der Dienststellen mit Zeichenbüros zugesendet werden soll, können sämtliche Aufträge für die normierte Beschriftung von Plänen ausgeführt werden. Dies wird dazu beitragen, daß die ohnedies raren Zeichenkräfte von derartigen Arbeiten entlastet werden. Das Erstellen allgemein verwendbarer und austauschbarer Planunterlagen bewirkte bedeutende Einsparungen und Arbeitserleichterungen und liefert der Stadtplanung zudem die Unterlagen, die für eine generelle Planung benötigt werden.

Die Entwicklung des Mikrofilms wurde weiterhin beobachtet und seine Einsatzmöglichkeit in der Stadtverwaltung vorläufig erhoben und geprüft. Außerdem wurde die für die rechtliche Anerkennung des Mikrofilms als Urkunde notwendige Änderung der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschlagen und im Fachnormenausschuß an der Verfassung einer entsprechenden Gesetzesvorlage mitgearbeitet. Ferner wurde im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer angeregt, eine Arbeitsgemeinschaft der Bundesländer bezüglich der Anwendung des Mikrofilms in der öffentlichen Verwaltung einzurichten. Da sich sämtliche Bundesländer zu diesem Vorschlag zustimmend geäußert haben, wird in Kürze eine derartige Arbeitsgemeinschaft konstituiert werden. Bei der Wiener Berufsfeuerwehr wird derzeit die Verwendung des verfilmten Feuerwehrplanes in Einsatzfahrzeugen erprobt.

Das enorme Ansteigen des Bedarfes an Kopien und Vervielfältigungen mit kleinerer Auflagenhöhe — zuletzt betrug der Monatsdurchschnitt 75.000 bis 80.000 Kopien — war Anlaß zu dem Vorschlag, die bestehende Kopieranlage für Einzelkopien zu belassen und dazu eine wirtschaftlichere und weitaus leistungsfähigere Schnellvervielfältigungsanlage anzuschaffen. Mit dieser Anlage könnten alle dringlichen Aufträge sofort erledigt werden.

Die technisch-wissenschaftliche Bibliothek des Wiener Stadtbauamtes wird infolge der stürmischen Entwicklung der Rationalisierung in der Stadtverwaltung durch die Anwendung neuer Techniken, wie der elektronischen Datenverarbeitung, der Netzplantechnik, des innerbetrieblichen Informationswesens und der Mikroverfilmung, nicht nur von den Dienststellen des Stadtbauamtes in Anspruch genommen. Um den Zugriff zu den Informationsquellen zu erleichtern, ist beabsichtigt, die vorhandene Literatur mit Hilfe von Speichermedien zu erschließen, die auch komplexe Anfragen bewältigen können.