

Stadtgestaltung und Verkehr

Stadtbauamtsdirektion

Die Stadtbauamtsdirektion hat sich im Jahre 1975 im Bereich der organisatorisch-koodinativen Aufgaben und der EDV vorwiegend mit vier Problemkomplexen befaßt: den Methoden der Projektorganisation und Projektleitung für große Bauvorhaben der Stadt Wien, weiters mit der kostenbewußten Bauabwicklung, mit dem Stoffkostenindex und dem Entwurf für elektronische Ausschreibung und Angebotsprüfung. Die EDV-Aktivitäten wurden beträchtlich ausgeweitet.

Seit November 1974 wurden in einer eigenen Arbeitsgruppe, der nicht nur Bedienstete des Stadtbauamtes, sondern auch Vertreter des Koordinationsbüros der Magistratsdirektion, der Finanzabteilungen und des Kontrollamtes der Stadt Wien angehörten, Methoden für eine raschere, klaglosere und sparsamere Bauabwicklung von städtischen Großbauvorhaben erarbeitet. Dadurch soll gewährleistet werden, daß fertiggestellte Teile eines Großprojektes (zum Beispiel eine Schule innerhalb eines großen Wohnkomplexes) unmittelbar nach der Fertigstellung benützt werden können, weil auch die erforderlichen infrastrukturellen Einrichtungen, wie der Kanalschluß und die Straßenzufahrt, rechtzeitig abgeschlossen wurden. Diesem Ziel dienen Maßnahmen auf finanziellem Gebiet und die Bestellung eines Projektleiters, der mit entsprechenden, auch in die Bereiche der hierarchischen Organisation der einzelnen Magistratsabteilungen eingreifenden Kompetenzen ausgestattet ist; in der Fachliteratur wird diese Organisationsform als Projekt-Matrix-Organisation bezeichnet. Die finanziellen Maßnahmen fanden am sinnfälligsten in der erstmaligen Aufnahme von „Projekt-Ausweisen“ zunächst für die beiden großen Wohnbauvorhaben „Südlich Mitterhofergasse“ im 21. Bezirk und „Südlich Aderklaaer Straße“ im 22. Bezirk in den Voranschlag 1976 zusätzlich zum herkömmlichen Investitionsausweis ihren Ausdruck. Dadurch wurde die enge Zugehörigkeit der für die Benützung unbedingt erforderlichen Einrichtungen auf den Gebieten der technischen und der sozialen Infrastruktur zu den Wohnhäusern transparent gemacht. Weiters wird durch die Festlegung eigener Budget-Ansätze für die Finanzmittel zur Errichtung der Kanalisation, der Straßen und der Schulen usw. ein zweckentfremdetes Abfließen dieser Gelder in andere Bauvorhaben verhindert oder zumindest erschwert. Darüber hinaus wurde durch die „Arbeitsgemeinschaft EDV und Systemtechnik“ ein Ablaufschema, ein Organigramm der Vorgänge entwickelt, wodurch Verzögerungen vermieden werden konnten. Es besteht die Absicht, die Methoden und Regeln für ein effizientes Projekt-Management in Richtlinien zusammenzufassen und diese im Bauamtsbereich durch Erlaß der Stadtbauamtsdirektion für verbindlich zu erklären.

Teilweise in den Sitzungen der „Arbeitsgemeinschaft EDV und Systemtechnik“ und teilweise in kleineren Arbeitsgruppen wurden Vorschläge für eine hinlänglich genaue Verfolgung der Kostenentwicklung bei mehrjährigen Bauabläufen entwickelt. Ausgehend von den Ansätzen in den noch vor Baubeginn erstellten und in die mittelfristige Finanzplanung eingegangenen Zeit-Kosten-Plänen sollen bei allen größeren städtischen Bauvorhaben Analysen der Kostenentwicklung und der Ursachen allfälliger Soll- und Ist-Differenzen bis zu einem Stichtag sowie aktualisierte Sollvorgaben für die Zeit bis zur Fertigstellung erarbeitet werden. Diese Untersuchungen sollen insbesondere durch anschauliche, graphische Darstellungen den Entscheidungsträgern kontinuierlich die erforderlichen Informationen liefern.

Weiterhin war die Stadtbauamtsdirektion auch 1975 bemüht, in Zusammenarbeit mit dem Büro für die Organisation der Datenverarbeitung der Magistratsdirektion und den bauausführenden Magistratsabteilungen ein funktionsfähiges Ablaufmodell für einen baustellenbezogenen Stoffkostenindex zu erstellen, um damit veränderliche Baupreise nach dem vereinfachten Verfahren gemäß Önorm B 2111 umzurechnen. Die Verwirklichung dieses Vorhabens bildet die Voraussetzung für die Effizienz bei der Anwendung der elektronischen Bauabrechnung bis hin zur automatischen Erstellung von Faktura-Kontrollauszügen, ebenso für die verbesserte Verfolgung der Kostenentwicklung bei länger-dauernden Bauvorhaben.

An den langwierigen Beratungen beim Entwurf für den Erlaß der Magistratsdirektion über „Elektronische Ausschreibung und Angebotsprüfung“, der 1975 fertiggestellt und bereits der Magistratsdirektion — Amtsinspektion zur Begutachtung zugeleitet wurde, war die Stadtbauamtsdirektion maß-

gebend beteiligt. Er ist das Gegenstück zum Erlaß der Magistratsdirektion „Richtlinien für die elektronische Bauabrechnung der Stadt Wien“, MD-1799-1/74 vom 10. Juli 1974 und ergibt mit diesem zusammen die Basis für ein integriertes, den ganzen Bauverlauf von der automatischen Ausschreibung bis hin zur automatischen Faktura-Kontrolle begleitendes EDV-System „WIBUS“ (Wiener integriertes Bauüberwachungssystem).

Um einen geringen Anerkennungsbeitrag konnte 1975, auf Anregung der Magistratsabteilung für Brücken- und Wasserbau, von der ICES — einer Vereinigung von IBM-Kunden — das Programmpaket STRUDL erworben und allen Bauamtsdienststellen zur Verfügung gestellt werden. Es ermöglichte die rechnerische Lösung von Problemen auf den Gebieten der Statik, der Bodenmechanik und der Hydraulik, die bei manuellem Rechnen wegen des damit verbundenen Aufwandes praktisch unmöglich war. Der Aufbau einer Straßendatenbank für die Zwecke der Magistratsabteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau konnte vorangetrieben werden. Statt der bisherigen Datenerfassung mit Hilfe von Belegen wurde, zunächst probeweise auf die Dauer eines halben Jahres, ein Datenerfernverarbeitungsbetrieb über Datensichtstationen, sogenannte Bildschirm-Terminals, für die Erfassung und den Ablauf der Daten aufgenommen. Ebenso wurde eine EDV-gerechte, standardisierte Leistungsbeschreibung sowohl für den Bundes- als auch für den Gemeindestraßenbau und dessen Speicherung auf Datenträgern fertiggestellt.

Weiters konnte die Stadtbauamtsdirektion ein „Mittelfristiges Konzept für ein computerunterstütztes Planungssystem“ als Voraussetzung für die Genehmigung der Inangriffnahme der Arbeiten an einem „Räumlichen Bezugssystem Wien“ erstellen. Der Verwirklichung des mittelfristigen Konzeptes kamen das Heranreifen des Know-how und der Geräteausrüstung entgegen. Einen weiteren Baustein hiezu bildete der Ankauf des mit einem Aufwand von 5 Millionen D-Mark aus Mitteln der Deutschen Bundesregierung vom Institut DATUM in Bonn—Bad Godesberg entwickelten Programmsystems KODAS zu einem geringfügigen Anerkennungsbeitrag.

Die erste Phase der Umstellung des Rechnungswesens einschließlich der Lagergebarung und betriebswirtschaftlicher Analysen in der Magistratsabteilung für Stadtreinigung und Fuhrpark stand Ende 1975 unmittelbar vor dem Abschluß.

Im Bereich der Stadt- und Landesplanung wurden im Jahre 1975 neben der laufenden Koordinations- und Kontrolltätigkeit wichtige Aufgaben wahrgenommen. An der Vorbereitung einer umfassenden Novellierung der Bauordnung für Wien, im besonderen Einfügung einer neuen Widmungsart „Gartensiedlung“, wurde mitgearbeitet und zu Gesetzesentwürfen, wie dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über Raumordnung, Stellung genommen. Die Anwendung der Bestimmungen des Stadterneuerungsgesetzes wurde vorbereitet und die Assanierung im Beispielgebiet Ottakring eingeleitet. Die Koordinierung der Erneuerungsvorgänge erstreckte sich hiebei nicht nur über die befaßten Dienststellen des Magistrates, sondern auch über Interessenvertretungen und Organisationen der Betroffenen. Unter den dabei notwendigen Maßnahmen zur Mitwirkung und Abstimmung aller Beteiligten ist die Abwicklung einer Arbeitsausstellung hervorzuheben.

Zur Anwendung der Bestimmungen des Bodenbeschaffungsgesetzes auf den Ausbau von Stadtteilen am Stadtrand wurde der Antrag der Gemeinde Wien an die Landesregierung vorbereitet. Im Zuge der zweiten Stufe des städtebaulichen Wettbewerbes der Projektorganisation Donaubeereich Wien wurden die Projektleitstellen errichtet und Jurysitzungen sowie die Vorprüfung und Koordination der Ausführungsplanung durchgeführt. Weiters wurden Beiträge zur Koordination des Einsatzes von Daten und Datenverarbeitung für Planungsvorgänge geleistet und Datenerfassungsvorgänge wie Remote Sensing eingeleitet. Die Einführung und Koordination von Vorgängen der Stadtgestaltung, wie Fußgängerzonen und Oberflächengestaltung im Zusammenhang mit U-Bahn-Bau, sowie der Bearbeitungen zum Stadtentwicklungsplan, der Planungsmethodik, der Organisation der Grundlagenerstellung und schließlich die Koordination der Bearbeitungen zum Wohnbauprogramm hinsichtlich der örtlichen Raumordnung bildeten den weiteren Arbeitsbereich. Die Anforderungen an den Bebauungsplan und die Projektbearbeitungen, soweit sie den Arbeitsbereich der einzelnen Abteilungen überschreiten, wurden abgestimmt und die Unterausschüsse für Planungsgrundsätze und -ziele, für Raumforschung, für Ballungsräume sowie der Technik des Informationsaustausches und der Planungskoordination beschickt. Weiters gehörten Kontakte mit einschlägigen Fachleuten aus den anderen Bundesländern und aus dem Ausland, die Betreuung ausländischer Besucher, die Verbindungen zu anderen Städten und die Mitwirkung an der Vorbereitung einschlägiger Kongresse wie „Urbanicom“ und „Stadtgestaltung“ ebenso zum Arbeitsprogramm 1975 wie Vorträge bei Ausbildungskursen. Für die Zeitschrift „aufbau“, Heft 1—3/1975, wurde ein Tätigkeitsbericht des Stadtbauamtes geliefert und Arbeiten über die Stadtplanung 1970—1975, die Stadtgestaltung und die Sozialwissenschaften in der Stadtplanung veröffentlicht.

Im Aufgabenbereich der Realisierung des Wohnbauprogrammes, der allgemeinen Bauvorbereitung sowie der Koordinierung aller baulichen Maßnahmen konnte im Jahre 1975 mit der Inangriffnahme von 4.020 Wohnungen das Ergebnis des Jahres 1974 mit 4.260 Wohnungen nahezu erreicht und das angestrebte Wohnbauvolumen von 4.000 Wohnungen somit erfüllt werden. Im Hinblick auf die zu Beginn des Jahres 1975 in Bearbeitung gestandenen 11.143 Wohnungen liegt die Realisierungsquote bei nur 36 Prozent, was die bereits im Vorjahr gewonnene Erkenntnis bestätigt, daß für die Erreichung des gewünschten Bauvolumens mehr als das Doppelte geplant werden muß. Auf Grund der Schwierigkeiten bei Absiedlungen, Freimachungen und Arrondierungen muß in Hinkunft der Bauvorbereitung ein größerer Zeitraum eingeräumt werden, um realistische Ergebnisse über den Umfang der künftigen Bautätigkeit besonders im innerstädtischen Bereich zu erhalten. Insbesondere wird auf die Inangriffnahme der Sanierung des Spittelberges im Jahre 1975 hingewiesen.

Darüber hinaus wurde im Einvernehmen mit den zuständigen Dienststellen versucht, Modelle für eine wirkungsvollere Vorgangsweise bei der Stadterneuerung zu entwickeln. Die wichtigsten Gesichtspunkte dabei bildeten die Auswahl der zu sanierenden Stadtbereiche beziehungsweise Objekte, die Ankaufspolitik und die Erarbeitung von Entscheidungskriterien bei Abbruch und Neubebauung, bei der Frage der Verbesserungs- oder Erhaltungs-Instandsetzung sowie der Verbesserung des Wohnungsstandards. Auch die Besiedlungspolitik und Vergabe, etwa bei temporärer Räumung von Wohnungen zufolge Wohnungsverbesserungen, erforderte erhöhte Aufmerksamkeit. In der Erkenntnis der Notwendigkeit der Bestrebungen auf dem Gebiete der Stadterneuerung mußte 1975 die Stadterweiterung bis zum Wirksamwerden der bereits eingeleiteten Maßnahmen unter Bedachtnahme auf alle Einrichtungen sowohl der technischen als auch der sozialen Infrastruktur weiterbetrieben werden. So wurde bei den künftigen Standortflächen der kommunalen Wohnbebauung erstmals die Kosten-Nutzen-Analyse angewandt, um eine objektive optimale Reihenfolge und Auswahl der Projekte auch unter Berücksichtigung des Grunderwerbes, der Verkehrserschließung und anderer Voraussetzungen zu erhalten.

Um einen Überblick über die Kosten der infrastrukturellen Einrichtungen neben dem eigentlichen Wohnungsbau zu bekommen, wurden für sämtliche Großobjekte Zeit-Kosten-Pläne erstellt. Des weiteren wurden die Maßnahmen für die Anwendung des Bodenbeschaffungsgesetzes eingeleitet, um den erforderlichen Baulandbedarf decken zu können.

Um in den kommenden Jahren die netzplantechnische Terminüberwachung der Großprojekte des Hochbaues (Mitterhofergasse, Aderklaaer Straße, Südlich Am Schöpfwerk) und des Tiefbaues (U-Bahn, Autobahn A 23—A 3—A 20) effizienter gestalten zu können, wurde im Jahre 1975 intensiv an der Einführung eines neuen Zeitanalyse-Programms gearbeitet. Mit ihm lassen sich einerseits die EDV-Rechenzeiten verkürzen, andererseits ist es möglich, bei entsprechendem Ausbau eine Kosten- und Einsatzmittelplanung durchzuführen. Im Bereich der budgetorientierten Arbeiten wurde, neben der gewissenhaften Erstellung der Finanz- und Investitionsunterlagen für die Finanzverwaltung, das Augenmerk auf die projektorientierte Budgetplanung bei integrierenden Großbauvorhaben gelegt und der Projektausweis geschaffen.

Zu der Abstimmung der Grundlagen der Erstellung des Voranschlages für die Stadtbauamtsdirektion und der ihr unterstellten Abteilungen gehören alle Vorarbeiten von den Vorgesprächen bei den amtsführenden Stadträten über die Perlustrierung bis zur endgültigen Festsetzung des Voranschlages. Seit einigen Jahren wird eine Bauinvestitionsvorschau für jeweils fünf Jahre geführt und mittels EDV evident gehalten. Im Herbst 1975 erfolgte eine solche Zusammenstellung für die Jahre 1976 bis 1980 und wird seither laufend auf den letzten Stand gebracht. Alle Veränderungen, die durch Sachkredit- oder Bauratenerhöhung, Virements oder Widmungsänderung erfolgen, werden unmittelbar verarbeitet.

Dem Gemeinderat konnte demnach anlässlich der Budgetdebatte und zugleich mit dem Voranschlag für 1976 ein fünfjähriger Finanzplan mit Basisjahr 1976 vorgelegt werden. In diesem Plan sind die geschätzten voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1976 bis 1980 niedergelegt. Einen wesentlichen Bestandteil darin bildet die Zusammenstellung über die „Baulichen Investitionen“. Sie enthält alle Bauvorhaben, die bis 1975 begonnen wurden, und alle jene, die im Budgetjahr 1976 in Angriff genommen werden sollen. Sie führt weiters die Angaben über die Gesamtkosten und über die Ausgaben bis 1974, die genehmigten Bauraten für die Jahre 1975 und 1976 sowie alle noch notwendigen Bauraten bis einschließlich 1980 und wird für einen fünfjährigen Zeitraum fortgeschrieben und alljährlich als Bestandteil des Finanzplanes dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Für die Erfüllung des Straßenbauprogramms sowohl der Gemeinde- wie der Bundesstraßen wurden auch für das Jahr 1976 Gesamtkostenermittlungen angestellt, in denen alle für die Einbautendienststellen einschließlich der Stadtwerke anfallenden Kosten zusammengefaßt sind, um dadurch die

budgetmäßige Sicherung zu gewährleisten. Alle erarbeiteten Unterlagen und Zusammenstellungen wurden 1975 rechtzeitig der Finanzverwaltung und der Projektgruppe „Mittelfristige Finanzplanung“ zur Verfügung gestellt.

Im „Unternehmerkataster“ sind jene Firmen erfasst, denen Aufträge durch Abteilungen des Stadtbauamtes übertragen werden. Die zentrale Erfassung bietet jederzeit einen Überblick über die Auftragslage bei den einzelnen Firmen hinsichtlich der für die Stadt Wien durchzuführenden Arbeiten. Dieser Einrichtung bedienten sich auch im Jahre 1975 die Bauamtsabteilungen ebenso wie die Wiener Stadtwerke. Jeweils am letzten Freitag eines Monats wurden die Arbeitskräfte auf den Bau- und Arbeitsstellen des Stadtbauamtes statistisch erfasst, in den Wintermonaten 14tägige Zählungen der Arbeitskräfte durchgeführt. Durch diese Maßnahme war es möglich, stärkere Schwankungen in der Zahl der Beschäftigten rechtzeitig zu erkennen und sogleich notwendige Gegenmaßnahmen einzuleiten. Letztlich hat die Stadt Wien dadurch einen wesentlichen Anteil an der guten Beschäftigungslage der Bauhaupt- und Baunebengewerbe während der Wintermonate geleistet. An jeweils rund 1.350 Baustellen des Stadtbauamtes wurden 1975 im Durchschnitt an Arbeitskräften beschäftigt:

Monat	im Hochbau	im Tiefbau	insgesamt
Jänner	8.098	2.461	10.559
Februar	8.180	2.641	10.821
März	8.518	2.686	11.204
April bis November	8.876	2.449	11.325
Dezember	8.541	2.233	10.774

Bei der Bearbeitung aller Vergebungsakte, die in die Kompetenz eines Gemeinderatsausschusses fallen, wurden etwa vorhandene Mängel im Vergabeakt festgestellt und im Einvernehmen mit der antragstellenden Abteilung beseitigt. Im Jahre 1975 wurden 1.745 protokollierte Akte bearbeitet und dabei ein Gesamtersparnis von rund 20 Millionen Schilling erzielt. Auch bei den freihändigen Vergabungen schwierigster Art, bei der Prüfung der Honorarangebote der Ziviltechniker mit Ausnahme der Architekten und Vermessungstechniker, bei Verhandlungen als zweite Instanz, Beurteilungen von Bauzeitverlängerungen und Pönalen, diversen Umrechnungen, Lohnerhöhungen, Indexberechnungen und Vertragsauslegungen konnten im Interesse der Stadt Wien Kosten eingespart werden.

In Form von fünf Verständigungen, die insgesamt 131 Seiten beanspruchten, wurden Weisungen in Baupreisangelegenheiten an sämtliche Bauabteilungen gegeben. Diese Verständigungen wurden auch zahlreichen amtlichen und halbamtlichen Stellen außerhalb des Magistrates der Stadt Wien zugänglich gemacht. Zur Durchführung von Preisberichtigungen konnten außerdem bei allen Beratungen und Abschlüssen im Kreise der öffentlichen Auftraggeber im Bundesministerium für Finanzen für die Stadt beste Ergebnisse erzielt werden. Preisveränderungen aller Art am Baustoffsektor wurden nach Rücksprache mit der Paritätischen Kommission festgelegt und die Interessen Wiens in fast allen Fachnormenausschüssen, in der großen Preisprüfungskommission des Allgemeinen Krankenhauses und in der AGÖST (Arbeitsgemeinschaft Österreichisches Standardleistungsbuch) vertreten.

Als Aufsichtsbehörde für die Baugewerbe und Baunebengewerbe nahm die Stadtbauamtsdirektion im Jahre 1975 insgesamt 294 Berufsbefähigungsprüfungen ab, 64 Prozent der Geprüften konnten approbiert werden, das restliche Drittel muß die Prüfung wiederholen. Der Prozentsatz der nicht bestandenen Prüfungen war wie jedes Jahr besonders hoch bei den Maurermeister- und den Baumeisterprüfungen, nämlich 72 und 70 Prozent. Auch bei der Befähigungsprüfung für das Elektrikergewerbe bestanden von 64 Kandidaten nur 43 und bei den Gas- und Wasserinstallateuren 21 von 33 Geprüften. Wesentlich günstiger waren die Ergebnisse der Ziviltechnikerprüfungen; hier bestanden 98 Kandidaten von 116 zur Prüfung Angetretenen.

Zur Ablegung der Dienstprüfungen in C und D sind von 94 zur Prüfung zugelassenen Bauamtsbediensteten 93 angetreten, davon 92 mit Erfolg. Von den 82 zur Dienstprüfung in B zugelassenen Bediensteten traten 78 an, und nur 3 davon müssen die Prüfung wiederholen. Die 12 Wiederholer der Dienstprüfung in A konnten sämtlich positiv abschließen. Als Vorbereitung auf die Dienstprüfung der technischen Bediensteten der Verwendungsgruppen C und D waren die Beamten vor den Prüfungen mit den Problemen des Normen- und Verdingungswesens sowie der Baupreisprüfung und Kalkulation vertraut gemacht worden.

Der Dienstaufsicht der Stadtbauamtsdirektion unterstanden am 31. Dezember 1975 insgesamt 545 Bedienstete des Verwaltungsdienstes, 8.299 technische Bedienstete und 1.336 Saisonarbeiter; außerdem waren während der Sommermonate 33 inländische Ferialpraktikanten beschäftigt. Als

Dienstaufsichtsstelle für das technische Personal hatte die Direktion im Verlauf des Jahres insgesamt 25.384 Dienststücke allgemeiner und individueller Natur behandelt und an deren Erledigung entscheidend mitgewirkt. Es wurden für Bauamtsbedienstete 304 Anträge für Dienstreisen im Inland und 201 Anträge für Dienstreisen in das Ausland an die Magistratsdirektion gestellt. Ebenso wurden die diesbezüglichen Reisekostenrechnungen sowie die der 3.398 routinemäßig genehmigten Inlandsdienstreisen, nach Überprüfung der formellen Erfordernisse, der Magistratsdirektion zur nachträglichen Genehmigung beziehungsweise dem Besoldungsamt zur Anweisung zugeleitet. 3.780 Theater-, Reserve- und Permanenzdienste wurden vorgeschrieben und 2.900 verrechnet.

Stadtstrukturplanung

Ein Überblick über die Tätigkeitsschwerpunkte im Jahre 1975 der Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung umfaßt die Planungsgrundlagen mit Grundlagenforschung und sozialwissenschaftlichem Forschungsprogramm, ferner die Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung und der Stadterneuerung, der Umlandfragen, die Verkehrspolitik und den Umweltschutz sowie die Tätigkeiten im Rahmen der österreichischen Raumordnungskonferenz und den Wettbewerb Donaubereich Wien. Die Fülle der Aufgaben reichte über die Problemkreise der Wohn- und der Betriebsstätten, der technischen und sozialen Infrastruktur, der Bildungsstätten und über die Grünraum- und Erholungskonzepte bis zum Verkehrsproblem, zu den Verkehrsgrundlagen, der Verkehrsorganisation sowie dem öffentlichen und dem Individualverkehr. Im folgenden werden einige dieser Arbeitsbereiche und Untersuchungen näher erläutert:

Die Fortschritte auf dem Gebiet der automatischen Datenverarbeitung im Dienste der Planung sind in den letzten Jahren und besonders 1975 derart vorangeschritten, daß bei entsprechendem Computereinsatz wertvolle Hilfestellungen für den Planer gegeben werden können. Diese Unterstützung gipfelt letztlich darin, daß manuell kaum noch bewältigbare Arbeitsschritte durch den Computereinsatz überhaupt erst möglich werden. Damit braucht sich der Planer immer weniger mit aufwendigen Rechen- und Darstellungsoperationen zu beschäftigen und kann das Schwergewicht seiner Bemühungen dem ursprünglichen Anliegen seiner Tätigkeit zuwenden. In enger Zusammenarbeit mit der internen Datenverarbeitungszentrale (BOD) und verschiedenen externen Stellen (Instituten usw.) wurde auf der Basis eines im März 1975 vorgestellten „Mittelfristigen Konzeptes für ein c o m p u t e r u n t e r s t ü t z t e s P l a n u n g s s y s t e m“ der Aufbau einer Planungsdatenbank als Grundlage für ein späteres Informations- und Planungssystem betrieben. Dem Konzept liegt eine Reihe von Projekten der allgemeinen Datenverarbeitung zugrunde, die zunächst streng sachbezogen im Sinne einer Bestandsaufnahme der vorhandenen Datengrundlagen und deren Aufbereitung und Organisation in benutzerfreundlicher Form sind. Dabei kommt der Verarbeitung von Daten mit Raumbezug besondere Bedeutung zu; deshalb wurde das in diesem Konzept enthaltene Projekt „Räumliches Bezugssystem Wien“ (RBW) mit entsprechender Vordringlichkeit behandelt. Als Abschluß des Projektes ist eine evident zu führende Koordinations- und eine Adreßdatei für ganz Wien zu erwarten.

Die Abhängigkeit von den verfügbaren Datengrundlagen ist überaus groß; es gehört daher mit zu den Aufgaben dieses allgemein akzeptierten Konzeptes, sämtliche planungsrelevanten Daten und deren Quellen so zu erschließen, daß sie für die Verwendung einer Planungsdatenbank oder für spezielle Sonderbearbeitungen geeignet sind. Dazu war es nötig, nach und nach Daten aus dem Bereich des Vollzuges zu gewinnen, wie auch die inhaltlich besonders interessanten Groß- und Sonderzählungen verfügbar zu machen. Erst durch den Einsatz komplexer mathematisch-statistischer Analysemethoden können für den Planer neben den linearen Betrachtungsweisen echte Zusammenhänge zwischen mehreren Variablen herausgearbeitet und in Beziehung gesetzt werden. Damit ist die Frage der zu verwendenden Software angeschnitten, deren Bestand und Entwicklung speziell für Planungszwecke ständig beobachtet werden müssen. Gerade in den letzten Jahren wurden auf dem Gebiet der statistischen Auswertungsmöglichkeiten sowie im Bereich der Darstellungsmethoden ungeheure Fortschritte erzielt. Hierher gehört auch die Anwendung spezieller Methoden und Techniken, wie sie durch die vielfältigen Formen der Modellrechnungen gegeben sind.

Damit sollen und konnten bereits Entscheidungs- und Argumentationsgrundlagen für den Bereich der Stadtentwicklungsplanung sowie für untergeordnete Planungsebenen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes geliefert werden. Die Sammlung und Aufbereitung von systematisch geordneten Daten für eine genaue Zustands- und Situationsbeschreibung der Stadt und deren laufende Raumbeobachtung ist ebenso Ziel dieser Bestrebungen wie die Verarbeitung der gesammelten Strukturdaten zu echten Planungsinformationen und die Möglichkeit der Zusammenführung von Daten mit unterschiedlichem räumlichen Aggregationsniveau über das Räumliche Bezugssystem Wien (RBW).

Insbesondere die Einordnung von adreßweise vorliegenden Daten auf die Einheiten des Ordnungssystems, wie Netzknoten, Straßenabschnitt, Blockseite, Block, Zählgebiet, Zählbezirk, Gemeindebezirk, und die planliche Darstellung auf automatisierte Weise ergeben größte Nutzungsmöglichkeiten. Die Verringerung manueller Arbeitsschritte durch die der EDV-Unterstützung und die erleichterte Anwendung moderner Methoden der Stadtforschung durch mathematisch-statistische Modelle erhöhen die Rationalität und die Effizienz der Planung ebenso wie die Informationsverdichtung durch bessere Überschaubarkeit der Planungsgrundlagen und damit verbundenen zielgerichteten Einsatz von Informationen für die Entscheidungsträger und schließlich die rasche Verfügbarmachung von Daten durch Direktzugriff wie Terminals in benutzerfreundlicher Form.

Mit dem Räumlichen Bezugssystem Wien (RBW) wird die Voraussetzung geschaffen, EDV-unterstützte Planungshilfen für die Bewältigung raumbezogener Aufgaben der planenden und vollziehenden Verwaltung einzusetzen. Damit können auch die automatisierten Datengrundlagen verschiedenen Ursprungs, seien es nun Basisdaten, Zensus oder Sonderhebungsdaten, nutzbar gemacht werden. Außerdem besteht hier die Möglichkeit, mit Hilfe automatischer Zeichengeräte auf direktem Weg und in wirtschaftlicher Weise anschauliche Planungsgrundlagen zu erzeugen. Die Arbeiten an diesem nicht nur für die Planung, sondern auch für zahlreiche andere Dienststellen im Magistrat wichtigen Projekt wurden im Jahre 1975 programmgemäß weitergeführt. Die externen Auftragsarbeiten für die Digitalisierungsvorbereitung wie die Vercodung der Block- und Netzknoten wurden nun auch für das Stadtrandgebiet abgeschlossen. Die letzten Korrekturen und Fehlerbereinigungen wurden gemacht, so daß zum Jahresende 1975 sämtliche Aufnahmeblätter zur Digitalisierung oder koordinatenmäßigen Erfassung der Raummerkmale des RBW vorlagen. Von diesen knapp 400 Blättern wurden 150 Blätter digitalisiert und mit Hilfe des automatischen Zeichengerätes für Kontrollzwecke ausgezeichnet.

Neben diesen Bearbeitungen zur Erstellung einer Koordinatendatei wurden auch die Arbeiten zur Erstellung einer den Anforderungen gerecht werdenden Adreßdatei zügig weiterbetrieben. Hier ist vor allem die Einschaltung des Österreichischen Statistischen Zentralamtes zu nennen, das über Auftrag einen Abgleich der verschiedenen Adreßbestände, nämlich der Magistratslisten und der Listen aus der Volkszählung 1971, vornahm. Hiedurch wurde einerseits die im Aufbau befindliche Adreßdatei des Magistrats verfeinert und korrigiert, andererseits die Möglichkeit für die Verwendung der Daten der letzten und aller künftigen Volkszählungen geschaffen, und zwar für die im RBW enthaltenen räumlichen Ordnungsbegriffe und Einheiten, wie Blockseite, Block, Zählgebiet, Zählbezirk und Gemeindebezirk. Ein weiterer Auftrag zur Aufbereitung der entsprechenden Daten nach einem vorgegebenen Datenkatalog soll gemäß den Anforderungen der Planung und anderer daran interessierter Dienststellen folgen.

Für das Projekt RBW bleibt die Frage der Fortführung von zentraler Bedeutung. Auf Initiative der Stadtstrukturplanung wurde ein eigener Arbeitskreis gebildet, der sich ausschließlich mit der Organisation und den technischen Details eines Änderungsdienstes befaßt. Er wird seine Arbeitsergebnisse in Form von Vorschlägen dokumentieren und bei den zuständigen Entscheidungsträgern deponieren. Der zu installierende Änderungsdienst selbst umfaßt sowohl die Koordinaten des Naturbestandes beziehungsweise des Verkehrsnetzes und die Koordinatendatei wie auch den Adreßbestand. Er muß im Rahmen der Geschäftseinteilung des Magistrats entsprechend verankert werden, um eine Fortführung und Nutzbarmachung dieser Datenbestände zu garantieren.

Im Rahmen der Auswertungen des Datenmaterials der Realnutzungskartierung 1972 wurde 1975 gegenüber dem Jahr 1974 das Schwergewicht auf die Darstellung der Ergebnisse gelegt. Hierzu waren die für die Herstellung von SYMAP-Karten notwendigen Vorarbeiten, nämlich die Erstellung eines computergerechten Kartenlayouts, sowie die entsprechende Datenaufbereitung erforderlich. Auf der Basis von Zählgebieten konnte eine Reihe von Kartendarstellungen produziert werden, die eine gute Übersicht über die Flächennutzungsstruktur Wiens liefern. Darüber hinaus wurde ein Instrument zur automatischen Kartenherstellung erstellt, welches die Möglichkeit bietet, planerisch relevante Informationen in Form dieser technischen Darstellungsweise kurzfristig und rasch, räumlich stark differenziert, maßstabsungebunden und in jeder beliebigen räumlichen Begrenzung verfügbar zu machen. Als Datenbasis stehen im wesentlichen Daten aus dem Zensus 1971 und von der Realnutzungskartierung 1972 zur Verfügung; dazu kommen einige Datengruppen aus dem Vollzug (Wohnungsverbesserung, Wohnbauförderung usw.).

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung von regionalen Planungsaufgaben wurde auch die Möglichkeit geschaffen, die gleichen technischen Darstellungsmethoden wie für das Wiener Stadtgebiet auf Gebietsteile des Landes Niederösterreich (Wiener Umland) auszudehnen. Eine Zusammenführung der

räumlichen Einheiten im SYMAP-Verfahren stand 1975 vor dem Abschluß. Damit wurde es möglich, auf der Basis von Zählgebiet (in Wien) und Zählsprenkel (in Niederösterreich) Karten gleichen Inhalts ohne Ansehung der politischen Grenzen zu erzeugen.

In das Jahr 1975 fällt auch die an das Institut für Freiraum- und Erholungsplanung vergebene Arbeit der Darstellung der Alten Ortskerne von Wien. Über die Beschreibung hinaus sollte hier auch der Versuch unternommen werden, eine vergleichende Betrachtung der verschiedenen Ortscharakteristika im Sinne einer Typologisierung überschaubar zu machen, um neben den strukturellen Merkmalen besonders auch den funktionellen Charakter der Orte für sich und im Gefüge des Stadtgebietes herauszuarbeiten. Nach der Einbeziehung relevanter Entwicklungsmerkmale sollte es schließlich möglich sein, die spezifischen Ortsprobleme zu katalogisieren. Die Problematik der „Alten Ortskerne“ von Wien scheint darin begründet, daß diese gewachsenen dörflichen Strukturen in Randlage zum dicht verbauten Gebiet durch die Stadterweiterungspolitik der Gemeinde Wien zum Teil einen grundlegenden Funktionswandel erfahren haben, der sich ohne die Setzung entsprechender Maßnahmen in einem mehr oder weniger großen Bedeutungsverlust auswirkt. Als Hauptproblem erscheint somit die Integration der „Alten Ortskerne“ in die neue Umgebung der meist kommunalen Wohnsiedlungen sowie die Bestimmung der zukünftigen Funktion dieser Ortskerne innerhalb des gesamten Stadtorganismus.

Eine aktive Gesellschaftspolitik ist nicht denkbar ohne einschneidende Verbesserung des gesamtgesellschaftlichen Informationssystems. Ohne Dauerbeobachtung, Probleminformation, Erfolgskontrolle und Rückkoppelung mit den betroffenen Bürgern sind die Probleme, die der soziale Wandel permanent erzeugt, nicht angemessen zu bewältigen. Die Bemühungen um eine Verbesserung der Information können Sozialberichterstattung genannt werden. Ihre Aufgabe wäre folglich die Messung von Lebensqualität, wobei die entwickelten Meßgrößen — soziale Indikation genannt — relevante öffentliche und private Statistiken sind, die persönliche Bedürfnisse und gesellschaftspolitische Leistungen messen. Die Sozialberichterstattung muß für gesellschaftspolitische Entscheidungen das werden, was die Wirtschaftsberichterstattung und Wirtschaftsstatistik seit geraumer Zeit für die Wirtschaftspolitik ist. Aus diesen Überlegungen heraus wurde 1975 ein Wiener sozialstatistischer Bericht in Angriff genommen. Er bildet einen ersten Ansatz zur Entwicklung von gesellschaftlichen oder sozialen Indikatoren. In diesem Bericht „Gesellschaftliche Daten zur Beschreibung der sozialen Situation Wiens“ sollen auf Grund der vorliegenden Datenfülle die einzelnen Problem- beziehungsweise Sachbereiche, wie etwa Bevölkerung, Gesundheit, Bildung, abweichendes Verhalten und Randgruppen, einzeln abgedeckt werden. Begonnen wurde mit dem Bereich Bevölkerung, da Kenntnisse über Struktur und Entwicklung der Bevölkerung Grundinformationen für das Verständnis und die Beurteilung gesellschaftlicher Probleme und sozialer Problemgruppen darstellen. Im Rahmen der Konzepterstellung war eine intensive Auseinandersetzung mit den internationalen Bestrebungen auf dem Gebiet der sozialen Indikatoren notwendig; die Erkenntnisse konnten in den Sozialbericht einfließen.

Die bereits 1974 begonnene Untersuchung „Attraktivität von Wohnsituationen“ wurde im Jahre 1975 fortgeführt. Die objektiven Merkmale, durch die sich Wohnumwelt definieren läßt, wie etwa das Angebot an Versorgungseinrichtungen (Gebrauchsgüter, Bildung, Unterhaltung, Gesundheit), wurden mit den durch die Umfrage erfaßten subjektiven Merkmalen, die im wesentlichen die Bedürfnislage der Bevölkerung wiedergeben, gewichtet und abgestimmt. Im ersten Teil der Arbeit wurde der Zusammenhang global dargestellt, im zweiten Teil die Stichprobe nach Kombinationen der Persönlichkeitsmerkmale zerlegt, um die Bedürfnisstruktur der so erhaltenen Bevölkerungsgruppen zu untersuchen. Diese Subgruppen, wie Wohnungswechsler, männliche Berufstätige, männliche und weibliche Pensionisten, Frauen und Kleinkinder und Frauen ohne Kleinkinder, ließen deutliche Unterschiede in den Anforderungen und Bedürfnissen an die Wohnumwelt erkennen, die in engem Zusammenhang mit der Stellung im Lebenszyklus beziehungsweise der geschlechtsspezifischen Rolle stehen. Als nächster Auswertungsschritt wurde die Hochrechnung der Ergebnisse der ausgewählten Gebiete auf das gesamte dicht verbaute Gebiet Wiens vorgenommen, wobei die Zufriedenheitsmaßzahlen als lineare Funktion unabhängiger Variablen definiert und die Koeffizienten dieser Funktion auf Grund der subjektiven Umfrageergebnisse ermittelt wurden.

Die Bewältigung der Aufgaben der Raumordnung durch die Gebietskörperschaften ist auf mehreren Ebenen institutionalisiert. In der Österreichischen Raumordnungskonferenz wird ein gesamtösterreichisches Raumordnungskonzept durch die koordinierte Mitarbeit des Bundes, der Länder, der Städte und Gemeinden angestrebt. Hier soll ein nach Sachbereichen gegliederter Ziel- und Maßnahmenkatalog mit konkreten Anforderungen an Gesetzgebung und Finanzen der Gebietskörperschaften erarbeitet werden. Demgegenüber hat sich die 1967 gegründete Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich zur Aufgabe gestellt, neben der Vertretung gemeinsamer

Interessen der beiden Länder gegenüber dem Bund und der Lösung gemeinsamer Raumordnungsprobleme im Kompetenzbereich der Länder aufeinander abgestimmte Entscheidungsgrundlagen für die Regionalplanung zu erarbeiten. Nachdem zunächst die Zusammenarbeit auf bestimmte Projekte und auf Problem- und Organisationsgutachten beschränkt war, konnte 1975 die Konstituierung des Erholungsvereines durchgeführt und der generelle Beschluß über die gemeinsame Forschungstätigkeit in der 4.450 km² umfassenden Planungsregion Wien — Umland gefaßt werden.

Im Sinne dieser Beschlüsse wurde daher durch gemeinsame Beauftragung der Länder Niederösterreich und Wien eine Reihe von Forschungsprojekten in Angriff genommen. Dazu zählt die Bilanz der Flächennutzung in der Planungsregion Wien — Umland für 16 Nutzungskategorien. Die Vergleichbarkeit mit den bisherigen Nutzungskartierungen (Polis — Wien, Aero-Exploration und IS-Kartierung) wurde hergestellt, die Ergebnisse nach Zählsprenkeln tabellarisch ausgewertet, kartiert im Maßstab 1 : 25.000 und gedruckt in 1 : 100.000. In gleicher Weise wurde die Bilanz der Flächenwidmung, im speziellen des Rechtszustandes „Bauland“ im Wiener Umland, auf Grund der durch die Gemeinden neu festgelegten Flächenwidmungspläne verfügbar gemacht. Des weiteren erfolgten eine generalisierte Darstellung des städtischen Grundbesitzes im Wiener Umland nach Katastralgemeinden und als Grundwerterhebung Wiener Umland die graphische Darstellung von Bereichen mit ungefähr gleichen Baugrundpreisen nach abgestuftem Kostenschlüssel. Sämtliche Grundlagen wurden für die EDV-mäßige Erfassung vorbereitet. Dazu muß als Erweiterung des Räumlichen Bezugssystems für Wien (RBW) die Planungsregion Wien — Umland zählsprenkelweise digitalisiert werden.

Für eine Pendelwanderungsanalyse der Ostregion wurde die kleinräumige Erfassung der Pendelwanderung der Landgemeinden und der Wiener Bezirke in Angriff genommen. Sie umfaßt die gesamten Pendler und die Tagespendler, die Einpendlerzentren im Wiener Umland beziehungsweise das Pendlerrelais, die Abhängigkeiten zwischen der Pendelwanderung, den wohnhaft Beschäftigten und den Arbeitsplätzen und eine grobe Schätzung der künftigen Pendelwanderung von und nach Wien. In einem weiteren Arbeitsschritt soll dann ein Pendelwanderungsmodell für die Ostregion zwecks möglichst realistischer Abschätzung der Pendelwanderungsentwicklung und der Arbeitskraftreserven errechnet werden. Angestrebt wurde ferner eine Ist-Soll-Analyse der Erholungsflächen- und Freizeiteinrichtungen im Wiener Stadtgebiet und in der Planungsregion Wien — Umland sowie ein von Wien und Niederösterreich gemeinsam erarbeiteter Anforderungskatalog für die Schaffung und Verbesserung von Erholungsmöglichkeiten als Empfehlung des Beirates des Erholungsvereines an dessen beschlußfassende Gremien. Weiters wurde begonnen, den Bestand an Erholungsflächen und -einrichtungen nach Größe, Eigentumsverhältnissen und Zugänglichkeit zu erfassen und dem künftig abschätzbaren Bedarf an solchen Einrichtungen gegenüberzustellen. Erforderlich hiezu waren eine Freizeiterhebung und Eignungsuntersuchungen der Flächen und Einrichtungen sowie ein Katalog der Maßnahmen nach Ort, Zeitpunkt der Realisierung und Kostenaufwand.

Im Zuge der Stadterneuerung waren 10 Anträge der Bezirksvertretungen auf assanierungsverdächtige Gebiete in einer Grobanalyse zu untersuchen und nach der Dringlichkeit ihrer Bearbeitung zu reihen. Dem Entscheidungsträger wurde damit eine Unterlage für die Bewertung der Gebiete und die Bestimmung von Prioritäten der Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen an die Hand gegeben. Die analysierten Gebiete liegen im Zählbezirk 3 des 2. Bezirkes und 3 des 6. Bezirkes, in den Zählbezirken 1, 3, 4 und 5 des 7. sowie 2 und 4 des 9. Bezirkes, weiters im Zählbezirk 4 des 15. und 4 des 16. Bezirkes. Die Gebiete wurden nach Flächennutzung und Flächenbilanz, nach Lage und Versorgung und nach baulicher sowie sozialer Struktur analysiert und bewertet. Das Ergebnis war eine Reihung nach Assanierungskriterien der baulichen und der sozialen Struktur und nach der Versorgung mit Grünflächen und schulischen Einrichtungen. Den Abschluß der Arbeit bildete ein vorgeschlagenes Tabellenformular zur Reihung und Gewichtung der assanierungsverdächtigen Gebiete durch den Entscheidungsträger.

Zur Darstellung des Erneuerungsablaufes in Wien und um Möglichkeiten und Chancen für eine gesteuerte Stadterneuerung aufzuzeigen, wurde eine Analyse der Sanierungstätigkeit von 1966 bis 1974 unter besonderer Berücksichtigung der letzten vier Jahre vorgenommen. Unter Stadterneuerung wurden dabei alle Vorgänge verstanden, die eine Nutzungsveränderung in Zusammenhang mit baulicher Veränderung am Bestand bedeuten. Für diese Arbeit wurden vorwiegend die Wohnbaustatistik, die Baupolizeiakten, das Grundbuch und Expertenaussagen ausgewertet, um Unterscheidungsmerkmale für die Typologie des Bestandes, typologische Muster, auszuarbeiten. Besonders untersucht wurden der Abbruch und der Neubau von Gebäuden als Phänomene der Stagnation und der Erneuerungsdynamik. Der nächste Schritt war die Projektion dieser Muster auf räumlich abgegrenzte Untersuchungsgebiete und die Überprüfung genereller Aussagen zu kleinräumigen, konkreten Beispielen. Mit einer listenmäßigen Erfassung von Trendentwicklungen und noch zu lösenden Detailproblemen soll die Arbeit abgeschlossen werden.

Ein weiterer Auftrag des Jahres 1975 beinhaltet die Erarbeitung eines Kriterienkataloges nach den Sachgruppen Gebäude-, Raum- und Flächennutzungsstruktur, Stadtteilzustand und Erhaltungswert der Gebäude, technische sowie soziale Infrastruktur, Wirtschaftsstruktur und Sozialökonomie. Dies soll zu einem Bewertungssystem zur Kategorisierung dicht bebauter städtischer Gebiete nach ihrer Erneuerungsbedürftigkeit und Erneuerungswürdigkeit führen. Der Kriterienkatalog wird in vier Detaillierungsgraden — Bezirk, Zählbezirk, Zählgebiet und Baublock — eine Abschätzung der Erneuerungsbedürftigkeit und der Erneuerungswürdigkeit nach diesen verschiedenen räumlichen Maßstäben bieten. Der wesentliche Punkt war die Erstellung eines leicht anwendbaren Bewertungsverfahrens auf drei Ebenen: die Erstellung von Bewertungs-Bandbreiten innerhalb des Kriteriums, die Gewichtung der Kriterien untereinander und die Gewichtung der Kriterien aus der Lage des Untersuchungsgebietes im städtischen Raum und die sich daraus ergebende Sonderproblematik.

Zur Ermittlung der Geschosflächenreserve im dicht verbauten Gebiet wurde der Versuch unternommen, die bestehende Nutzung mit den Bauklassenfestlegungen der gültigen Bebauungspläne und den Vorstellungen zukünftiger Bebauungspläne zu überlagern. Aus der entstehenden Differenz wird, nach Abzug fixer Bausubstanz, wie denkmal- und ensemblesgeschützter Häuser oder Häuser, die nach 1945 erbaut wurden, die potentielle Geschosflächenreserve im dicht bebauten Gebiet ermittelt. Nach den Unterlagen der „Aero-Exploration 73“ wurde ein Arbeitsprogramm entworfen und soll nach einem ersten Probelauf verfeinert zur Ausarbeitung kommen.

Im Sommer 1975 wurde begonnen, eine Wohnungsbedarfsberechnung vorzunehmen, wobei qualitative Aspekte herangezogen wurden, die letztlich zu quantitativen Bedarfszahlen führten. Mit Ziel auf die Jahrhundertwende hin wurden folgende Einflußgrößen und Annahmen gewählt: In der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung bleibt die absolute Wohnungsanzahl etwa gleich. Die Belagsverhältnisse (Einwohner pro Wohnung) werden bis zum Jahre 2001 besonders berücksichtigt, um die überbelegten Wohnverhältnisse für die 40 Prozent davon betroffenen Wiener zu beseitigen. Der Wohnungsabgang (Abbruch, Wohnungsverdrängung, Wohnzusammenlegungen und Leerwohnungen) wird durch Neubau abzudecken sein. Die sanitäre Wohnungsverbesserung erzeugt keinen nennenswerten quantitativen Bedarf. Der in einer Berechnungsalternative errechnete Wohnungsneubaubedarf von rund 180.000 Wohnungen sieht den Bau vor allem von Drei- bis Fünfraumwohnungen vor, da es in Wien darum geht, den hohen Anteil von 68 Prozent an Ein- und Zweiraumwohnungen zu senken. Bei voller Nutzung der frei werdenden Flächen und Reserven im dicht verbauten Gebiet könnten realistischlicherweise nur 30 bis höchstens 50 Prozent des Wohnungsneubaubedarfes untergebracht werden.

Eine echte Bedarfsprognose für den Wohnungsbau kann erst nach intensiver Standortsuche und Standortbewertung erstellt werden. In Vorbereitung des mittelfristigen Wohnbauprogramms wurden ausgewählte Areale am Ost- und Südrand Wiens bewertet und den Randbedingungen entsprechend gereiht. Darüber hinaus wurden auf Grund der vorhandenen Unterlagen weitere Gebiete untersucht, vor allem unter Berücksichtigung bereits vorhandener Entwicklungsachsen. Eine detailliertere Behandlung aller dieser Flächen im Rahmen von Programmplanungen wurde vorbereitet. 1975 lagen bereits für zwei der für das mittelfristige Wohnbauprogramm in Frage kommenden Flächen (Kaiser-Ebersdorf und Hirschstetten) Programmplanungen als Grundlagen für die Erstellung von Bebauungsplänen vor. Als Hauptpunkte erwiesen sich die Erfassung der äußeren Einflüsse auf das Gebiet und der grundsätzlichen Alternativen, die Erschließbarkeit mit Ver- und Entsorgung, die Wohnformen, Wohndichten, Zonenbildungen und Etappenvorschläge. Weiters waren Aussagen über Arbeitsstätten, die soziale Infrastruktur und Nahversorgung sowie über topographische Merkmale und klimatische Bedingungen zu treffen und Zeit-Kosten-Überlegungen anzustellen. 1975 wurde ferner die homogene und vergleichende historische Datenaufbereitung für den kommunalen Wohnbau seit dem Ersten Weltkrieg vorzulegen begonnen. Der Aufbereitungsstand der Primärdaten ist äußerst unterschiedlich und teilweise lückenhaft und schlecht. Durch detailliertere Archivarbeit soll dieser Mangel weitgehend behoben werden.

In Hinblick auf Probleme der Betriebsstätten war zu erwägen, daß ein sehr erheblicher Teil der Industrie- und Gewerbebetriebe in Wien in den dichtverbauten Bezirken untergebracht ist und auf diesen Standorten keine Möglichkeiten hat, die auf Grund der geänderten Marktverhältnisse erforderlichen Erweiterungen und Rationalisierungen durchzuführen. Weiters sind die Verkehrsverhältnisse in den inneren Stadtbezirken sowie die störenden Emissionen der Betriebe auf unmittelbar angrenzende Wohnstätten Anlaß dafür, Betriebsstätten in jene Gebiete am Stadtrand zu verlegen, wo ausreichende Expansionsmöglichkeiten vorhanden sind.

Ogleich das Wiener Bruttoregionalprodukt je Erwerbstätigen höher ist als im übrigen Österreich, liegt doch die Wachstumsrate der Wiener Wirtschaft unter jener Gesamtösterreichs, was in erster Linie

darauf zurückzuführen ist, daß sich hier kein Umstrukturierungsprozeß vom primären zum sekundären Sektor vollzieht. Zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und der Konkurrenzsituation mit dem unmittelbaren Umland wurden daher seitens der Stadtverwaltung Maßnahmen zur Ansiedlung neuer Gewerbe- und Industriebetriebe und damit zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in die Wege geleitet. Eine besonders wirksame Maßnahme ist die Bereitstellung von Betriebsansiedlungsflächen. Im Rahmen des von der Stadt Wien beschlossenen Industrie- und Betriebsflächenaufschließungsprogramms sind seit 1970 im Zuge von 5 Etappen 24 Teilflächen mit einer Gesamtbruttofläche von 5,399.500 m² und Nettofläche von 4,686.100 m² aufgeschlossen worden beziehungsweise wurde mit deren Aufschließung begonnen.

Von der Gemeinde Wien beziehungsweise der Wiener Betriebsansiedlungsgesellschaft (WIBAG) wurden von 1969 bis Dezember 1974 an 107 Industrie-, Gewerbe- und Großhandelsfirmen Flächen im Ausmaß von insgesamt 1,170.707 m² vergeben. Die Firmen planen beziehungsweise verwirklichten auf diesen Flächen Investitionen von 3.382 Millionen Schilling und schaffen damit weit über 10.000 Arbeitsplätze. Die seit der Gründung der WIBAG erfolgten An- und Umsiedlungen kamen zu drei Vierteln österreichischen Unternehmungen zugute, vorwiegend Wiener Firmen, die früher an innerstädtischen Standorten arbeiteten. Damit haben in den vergangenen 6 Jahren über 3 Prozent aller Industriebeschäftigten Wiens durch Umsiedlung moderne, hochwertige Arbeitsplätze erhalten. Die vorherrschenden Industrieansiedlungsgebiete liegen im 21. und 22. Bezirk und im 11. Bezirk; in diesen 3 Bezirken befinden sich knapp 70 Prozent aller seit 1969 vergebenen Grundstücke.

Nach den bisherigen 5 Etappen für die Aufschließung von Flächen für Betriebsansiedlungen waren 1975 Überlegungen hinsichtlich der Fortsetzung dieses Programms im Gange. Wenngleich bei schwächerer Konjunkturlage auch mit einem Rückgang der Nachfrage nach Betriebsflächen zu rechnen war, erschien es gerade da erforderlich, entsprechende Anreize zur Ansiedlung neuer Betriebe und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze zu bieten und vor allem für potente Betriebe geeignete Flächen bereitzustellen. Daher wurde die Stadtstrukturplanung mit der Überprüfung der Standortvoraussetzungen und der notwendigen Aufschließungsmaßnahmen für die Ausweisung weiterer Flächen für mittel- und langfristig vorgesehene Betriebsansiedlungsbereiche befaßt, wobei neben der Einfügung in die übergeordneten Planungsvorstellungen der Stadt Wien und den infrastrukturellen Gegebenheiten insbesondere die Arbeitsplatzsituation in den verschiedenen Stadtbereichen zu berücksichtigen war.

Mit der Fertigstellung des Konzepts zur Erweiterung und Schließung des Wald- und Wiesengürtels fand eine etwa fünf Jahre lang andauernde diesbezügliche Projektierungstätigkeit im Rahmen der Stadtplanung ihren vorläufigen Abschluß. Damit erscheint ein für Wien wesentlicher Bestandteil eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes erarbeitet und fertiggestellt, dessen Grundideen schon in dem vor etwa 80 Jahren ausgearbeiteten städtebaulichen Wettbewerb für einen Generalregulierungsplan formuliert und dessen gesetzliche Basis vor nunmehr 70 Jahren durch einen Beschluß des Wiener Gemeinderates geschaffen worden waren. Selbstverständlich wurde das damalige Konzept, einen etwa 750 m breiten „Gürtel grünen Angers“ in einer Entfernung von ungefähr 5 km vom Stadtmittelpunkt ringförmig um die Stadt zu legen, nicht einfach übernommen, obwohl schon damals darauf hingewiesen wurde, daß dieser Grüngürtel „schon einmal aus hygienischen Gründen höchst wertvoll für Wien ist“, „den landschaftlich schönen Rahmen, der Wiens Grenzen schmückt“, darstellt und „so noch vorzüglich dem Wohle des Volkes diene“; er sollte daher auch „Volksring“ genannt werden. Vielmehr wurde die „Green-Belt-Theorie“, die lange als überholtes städtebauliches Formalprinzip verurteilt wurde und der zu geringe Elastizität im Hinblick auf eine hemmungslose Stadterweiterung vorgeworfen und der im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit Freizeit- und Erholungseinrichtungen die zu große Entfernung von den Zentren des Bedarfes angekreidet wurde, auf ihre Richtigkeit als nach wie vor aktuelle städtebauliche Zielsetzung und ihre Anwendbarkeit für Wien überprüft.

Auf Grund der tiefgehenden Kenntnis über die Abhängigkeiten und Zusammenhänge zwischen der Stadt und ihrem Umland vor allem in humanökologischer Hinsicht und auch in Hinblick auf die nicht zuletzt im Rahmen einer Repräsentativerhebung über die Freizeitgewohnheiten der Wiener festgestellte hohe Frequenz dieser landschaftlichen Erholungsräume ist heute der „Grüngürtel“ ein international anerkanntes und auch außerhalb Europas nachgeahmtes Ordnungs- und Gestaltungsprinzip, das wesentliche Aufgaben im Rahmen der Gesamtstadt zu erfüllen hat. Vor allem werden die Lokalklimaverhältnisse in der Stadt hinsichtlich Temperatur, Feuchtigkeitsgehalt, Reinheitsgrad und Zusammensetzung der Luft günstig beeinflußt. Wesentlich ist auch die starke Besuchsfrequenz dieser landschaftlich geprägten Erholungsräume durch die Bevölkerung: 16 Prozent der Wiener machen mindestens zwei- bis dreimal im Monat Ganztagsausflüge innerhalb der Stadtgrenze, davon 4 Prozent sogar jedes Wochenende. 73 Prozent der Ausflügler suchen das Grün des Wienerwaldes aus Natur-

Begeisterung auf, womit sogar das Besuchsmotiv „gute Luft“ mit 69 Prozent übertroffen wurde. Der Wald-und-Wiesen-Gürtel ist daher — gerade auch im Hinblick auf die topologischen Gegebenheiten — ein wesentlicher Bestandteil einer städtebaulichen Gesamtkonzeption. Die generellen Landschaftsplanungen, die die Basis der Gesamtkonzeption bildeten, konnten nachweisen, wie die Erschließung, Ausgestaltung und Erreichbarkeit (etwa durch keilförmiges Hereinführen bis in das dichtbebaute Stadtgebiet) wesentlich verbessert werden könnten und zeigen die Notwendigkeit einer regionalen Zusammenarbeit mit Niederösterreich auf. Gegenübergestellt der am 1. Jänner 1975 als Wald-und-Wiesen-Gürtel gewidmeten Fläche im Ausmaß von 5.748 ha (das entspricht etwa 36 m² je Einwohner) sieht das Erweiterungskonzept eine Fläche von weiteren 5.317 ha vor, so daß künftig der Wiener Bevölkerung landschaftlich geprägte Erholungsräume im Ausmaß von etwa 13.733 ha zur Verfügung stehen; das entspricht bei einer Einwohnerzahl von 1.600.000 Personen 85 m² je Einwohner.

In den vergangenen Jahren wurden, parallel mit der Konzeptphase für den Wald-und-Wiesen-Gürtel, generelle Landschaftsplanungen vor allem für den Westrand und den Bisamberg fertiggestellt und ähnliche Untersuchungen für den Nordostrand, die Lobau und den Südrand eingeleitet. 1975 konnten nun auch für diese drei noch übrigen Landschaftstypen die Projektierungsarbeiten so weit abgeschlossen werden, um daraus gesicherte Aussagen über die Bedeutung und Funktion beziehungsweise den Gestaltungsinhalt für das gesamte Landschaftspotential Wiens abzuleiten.

Für den Nordostrand der Stadt, der im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung im 21. und 22. Bezirk ähnliche Funktionen wie der Wald-und-Wiesen-Gürtel am Westrand zu erfüllen hat, war es notwendig, überhaupt eine „neue Landschaft“ zu entwickeln. Die trotz der zum Teil relativ schlechten Bodenqualitäten landwirtschaftlich genutzte Ebene muß vom landschaftlichen und ökologischen Standpunkt als instabil und verarmt klassifiziert werden und weist auch nur sehr geringe Werte und Ansatzpunkte für eine Erholungsfunktion auf. Eine landschaftliche und insbesondere ökologische Aufwertung soll durch im Zuge des Abbaues der Schotterkörper entstehende große Wasserflächen, die zu Badeseen ausgestaltet werden, erreicht werden, wie etwa der Badesee Hirschstetten. Mit den in Wien jährlich anfallenden 5 Millionen Kubikmeter Müll und Abraum könnte die unattraktive Ebene durch eine großzügige Geländemodellierung in eine landschaftlich wesentlich interessantere Hügellandschaft umgestaltet werden. Großflächige Waldareale könnten den sehr geringen Waldanteil vergrößern und so nicht nur das Lokalklima entscheidend verbessern, sondern auch dazu beitragen, dieses Gebiet zu einer attraktiven, leistungsfähigen und stabilen Kulturlandschaft umzugestalten. An regionalen Einrichtungen ist die Anlage eines Campingplatzes und eines Motorsportgeländes vorgesehen.

Die Lobau ist in ihrer ökologischen Stabilität durch die Folgen der vor etwa 100 Jahren durchgeführten Regulierung der Donau sehr stark gefährdet, aber dennoch auf Grund ihrer noch vorhandenen Geschlossenheit, des großflächigen Auebestandes und ihres Tierreichtums weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt. Für sie konnte 1975 ein Rahmenprogramm zur Sicherung des Bestandes und Intensivierung als Erholungsgebiet fertiggestellt werden. Abgesehen von den notwendigen rechtlichen Maßnahmen im Sinne einer Ausweisung von Voll- und Teilnaturschutzgebieten und geschützten Landschaftsteilen, deren Durchsetzung von der Naturschutzabteilung schon seit längerer Zeit verfolgt wird, schien es notwendig, vor allem die ökologischen Verhältnisse und damit die Lebensbedingungen der Auevegetation und der Tiergesellschaften zu verbessern. Dazu haben sich die Verbesserung der Wasserversorgung der Au, die Hebung des Grundwasserspiegels und die wesentliche Reduktion der landwirtschaftlich genutzten Flächen und Rückführung dieser in Krisenzeiten gerodeten Flächen in Auwald als zielführend erwiesen. Ebenso war die unbedingte Erhaltung bestehender funktionierender Ökosysteme und eine behutsame Bewirtschaftung der Au in Richtung auf naturnahe Wälder vorgezeichnet.

Am Südrand waren mehrere Probleme zu lösen. Auf Grund der starken Entwicklung der Stadt und der vielen Verkehrslinien Richtung Süden sind die besonderen Reize der durch eiszeitliche Terrassenkörper gebildeten Landschaft, die weite Aussicht in das Wiener Becken, auf die gesamte Thermenlinie und in das Marchfeld zum Teil bereits verlorengegangen und die Freifläche sehr stark zerstückelt. Durch die großen Ziegeleien ist die Landschaftsformation in weiten Bereichen zerstört worden. Auf der anderen Seite ist aber der Südrand für große Teile der Wiener Bevölkerung, noch dazu mit einem besonders hohen Anteil an jungen Menschen, das nächstgelegene großräumige Erholungsgebiet, das gleichzeitig auch Naherholungsfunktion für die dichtbebauten Teile des 10. und 12. Bezirkes erfüllen muß. Es war daher notwendig, nicht nur ein entsprechend differenziertes Freizeit- und Erholungsprogramm für diese Bevölkerungskreise zu entwickeln, sondern auch für diese aufgesplitterte Landschaft ein Gestaltungskonzept zu entwickeln, das die isolierten, im Erscheinungsbild nicht mehr wirksamen Landschaftsteile zusammenfaßt. Dazu mußte man daran-

gehen, die topologische Situation zu übersteigern, damit gleichzeitig eine für den Fußgeher attraktivere niveaufreie Querung der Verkehrsadern zu ermöglichen und im Stadtbild wirksame Bepflanzungskonzepte, also vor allem größere Waldkomplexe, vorzuplanen.

Im Hinblick auf die in ihrer ökologischen Stabilität besonders gefährdeten Altwasserarmsysteme in der Lobau und der besonderen Problematik bei der Standortgestaltung im Bereich der Donaainsel wurden unter Heranziehung namhafter Fachleute die Voraussetzungen für die Erhaltung und Gestaltung sowie Vorschläge für ein Management in derartigen ökologischen Problemgebieten erarbeitet. Ähnliche Arbeiten wurden auch im Bereich des Praters für das Altwasser „Mautnerwasser-Krebsenwasser“ abgeschlossen. Die besondere Problematik bei diesen Altwasserarmen liegt darin, daß im Hinblick auf den sinkenden Grundwasserspiegel und das Fehlen einer Wasserströmung eine sehr starke Tendenz zur Verlandung dieser Gewässer vorhanden ist. Hand in Hand mit dem starken Pflanzenwachstum kommt es hier zu einer Verringerung der Wassertiefe und Wassermenge, zu einem Ansteigen der Temperatur und damit von Lebensprozessen wie das Algenwachstum und zu einer Sauerstoffzehrung. Die Folgen sind die Bildung von Faulschlamm und das Austrocknen der Altwasserarme insbesondere zu Zeiten von Niedrigwasser. Zudem fehlt die Wasserströmung, um die Stoffwechsel-Endprodukte abzutransportieren. Über den legislativen Schutz der Altwasser hinaus mußten daher Maßnahmen zu ihrer Erhaltung gesetzt werden, um den gestörten Naturkreislauf durch aktive Eingriffe zu unterstützen.

Im Bereich der Donaainsel war es im Sinne der Ökologie und der Erlebnisvielfalt für die erholungssuchende Bevölkerung, aber auch in Berücksichtigung der Gestaltungsprinzipien einer Flußlandschaft, notwendig, das Regelprofil des Dammkörpers möglichst vielfältig zu gestalten, jedoch gleichzeitig den Erfordernissen des Hochwasserschutzes voll Rechnung zu tragen. Bei der Neubegründung von Pflanzenstandorten wurde daher in Entsprechung der Empfehlungen der Jury des Wettbewerbes Donaubereich versucht, eine mögliche Übereinstimmung mit natürlichen Verhältnissen zu erreichen, vorhandene Vegetationsbestände zu erhalten und in das Projekt zu integrieren. Damit kann schon zu Beginn der Wiederbegründung der Donaainsel der Wiener Bevölkerung ein zumindest in Teilbereichen benutzbares Erholungsgebiet zur Verfügung gestellt werden.

Der Bundesminister für Bauten und Technik hat am 12. Mai 1975 dem Landeshauptmann und Bürgermeister von Wien das Ergebnis der Arbeit des am 18. April zur Prioritätenreihung für Ausbaumaßnahmen auf Bundesstraßen eingesetzten gesamtösterreichischen Kontaktkomitees übergeben. Die schwierige Aufgabe, rund 1.500 verkehrswirksame Bauabschnitte in 7 Dringlichkeitsstufen zu reihen, konnte nur dank des guten Einvernehmens mit den Vertretern der Bundesländer erzielt werden. Die Zusammensetzung des Komitees aus Vertretern der Landesbaudirektionen und Experten der Hochschulen und Industrie bot die Garantie, das nun vorliegende Ergebnis als glückliche Symbiose zwischen wissenschaftlicher Theorie und praktischer Notwendigkeit anzusehen.

Für das Bundesland Wien ist das Ergebnis dieser Dringlichkeitsreihung für Bundesstraßen B deshalb von großer Bedeutung, weil es ähnlich dem Ergebnis bei den Bundesstraßen A und S den großen Nachholbedarf in Wien dokumentiert. Obwohl der Anteil Wiens an den Gesamtkosten der zukünftigen Bauvorhaben in Österreich nur 5,2 Prozent beträgt, konnte in der ersten Dringlichkeitsstufe dieser Anteil mehr als verdoppelt werden und betrug zuletzt 10,8 Prozent. Somit steht für die Dringlichkeitsstufe 1 dem Land Wien allein für den Neubau von Bundesstraßen B rund 1 Milliarde Schilling zur Verfügung. Zur Sicherung des weiteren Bauprogrammes war es notwendig, die breite Öffentlichkeit und die vom Bau direkt Betroffenen möglichst frühzeitig von der Notwendigkeit zu überzeugen, damit die Straßenbauvorhaben nicht verzögert oder gar verhindert werden.

Auf dem Sektor öffentlicher Verkehr erfolgten der weitere Ausbau des Flughafens Schwechat und der Ausbau der Flughafenschnellbahn im Abschnitt Schwechat Flughafen—Mannswörth plangemäß nach dem im Einvernehmen mit der Stadt Wien erstellten Konzept.

In Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen wurde ein mittelfristiges Ausbaukonzept für den Hafen Freudenua entworfen und die Entwicklungsmöglichkeit der Wiener Häfen bei Steigerung des Umschlages nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals formuliert. Im Zusammenhang mit dem Projekt Donaainsel wurden Planungen für die Sportschiffahrt ausgeführt und die Ausarbeitung eines langfristigen Ausbaukonzeptes für die Wiener Häfen vorbereitet.

1975 wurde ferner das Schnellbahnkonzept für Wien weiterentwickelt. Mangels Planungskapazität der Österreichischen Bundesbahnen wurden seitens der Stadt Wien Planungsarbeiten, vor allem für den viergleisigen Ausbau Meidling—Liesing, aber auch für andere Bereiche erstellt. Es wurde versucht, baureife Unterlagen für den weiteren Ausbau der Wiener Schnellbahn zu erstellen. Bedauerlicherweise änderten die ÖBB im Sommer 1975 ihr Konzept, so daß ein Baubeginn an wesentlichen Vorhaben im Nahverkehr noch im Jahre 1975 nicht möglich war.

Der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission konnte am 7. April 1975 über die Planungsarbeiten für den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die Vorarbeiten für die zweite Bauphase der Wiener U-Bahn berichtet werden. Sämtliche Unterlagen für Verhandlungen über eine finanzielle Beteiligung des Bundes am Ausbau der Wiener U-Bahn standen zur Verfügung. Die generellen Projekte für die in der zweiten Bauphase in Frage kommenden Trassen wurden so weit vorangetrieben, daß exakte Kostenschätzungen als Grundlage für die weitere Bauphase vorgelegt werden können. Als wesentliche Voraussetzung für die Entscheidung über Umfang und Zeitplan der 2. Bauphase der Wiener U-Bahn fehlte zum Jahresende 1975 nur noch die Zusage des Bundes über dessen finanzielle Beteiligung. Seitens der Stadt Wien wurde eine wertgesicherte, also prozentuelle Beteiligung an den tatsächlichen Baukosten angestrebt.

Im Einvernehmen mit den Wiener Verkehrsbetrieben wurde an der Weiterentwicklung des Straßenbahn- und Autobusnetzes gearbeitet und die Planung für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 31 zwischen Großjedlersdorf und Stammersdorf, für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 25 und 66 nach Süden und für den Bau einer Straßenbahnlinie 64 von der Philadelphiabrücke nach Süden abgeschlossen. Des weiteren wurden seitens der Wiener Stadtplanung die Basisdaten für die Entwicklung eines Modells für einen Verkehrsverbund geschaffen. Auf Grund der umfassenden Unterlagen wird es möglich sein, die Auswirkungen der verschiedenen Modelle für einen Verkehrsverbund abzuschätzen und unliebsame Überraschungen, wie sie in verschiedenen ausländischen Städten beobachtet wurden, zu vermeiden. Im Rahmen der Projektgruppe „Park and Ride“ wurden 1975 auf Grundlage der 1974 abgeschlossenen Standortsbeurteilungen Detailstudien durchgeführt.

In bezug auf Straßenverkehr, Verkehrsorganisation und Bundesstraßenplanung wurden im Rahmen der europaweiten Straßenverkehrszählung 1975 an 51 Bundesstraßen- und 44 Gemeindestraßenzählstellen Querschnittszählungen für eine 4-Stunden-Gruppe durchgeführt. Die Zählergebnisse dienen der neuerlichen Eichung der Eingebdaten aus der Verkehrserhebung 1970 für das Analyse- und Prognoseverkehrsmodell. Als Vorarbeiten für den Teilbereich Süd-West wurden die bisherigen Netzüberlegungen zur Verkehrsorganisation graphisch dargestellt. Für den dicht bebauten Teil des 10. Bezirkes wurde Unterlagenmaterial zur Verkehrsorganisation so weit erarbeitet und den bauausführenden Dienststellen zur Verfügung gestellt, daß die entsprechenden Maßnahmen nach Abschluß der U-Bahn-Bauarbeiten und der Arbeiten an der Ausgestaltung der Fußgängerzone Favoritenstraße in Kraft treten können. Die Arbeiten zur verkehrsarmen Zone Meidlinger Hauptstraße waren im Gange, ebenso die Gutachten für das städtebauliche Großbauvorhaben „Erweiterung der Universität Wien“ im Rahmen einer kleinräumigen, verkehrsorganisatorischen Bearbeitung für den 8. und 9. Bezirk. Straßenprojektierungen wurden für die Bundesstraße A im Bereich der Wiener Gürtelautobahn, der Donauuferautobahn und der Autobahnverbindung Wien-Ost durchgeführt, ebenso zahlreiche Variantenstudien und generelle Projektierungen für die Bundesstraßen B.

Die Stellplatzerhebung 1974 wurde ausgewertet. Im Erhebungsgebiet betrug das Angebot an öffentlichen unbeschränkten Stellplätzen am Tag 239.354 und in der Nacht 276.499 Stellplätze. Von den insgesamt 314.738 möglichen Stellplätzen, einschließlich der durch Aufhebung der Halte- und Parkverbote zusätzlichen Stellplätze, sind somit 88 Prozent nachts unbeschränkt verfügbar. Am Tage waren auf öffentlichen Stellflächen 175.419 mehrspurige Kraftfahrzeuge abgestellt, darunter 1.747 Lastkraftwagen ohne und 106 mit Anhänger. In der Nacht wurden 182.097 abgestellte Fahrzeuge beobachtet. Darunter waren 2.239 Lkw ohne und 222 mit Anhänger. Die Auslastung, bezogen auf die nachts unbeschränkt verfügbaren Stellplätze, beträgt somit 67 Prozent am Tage und 68 Prozent in der Nacht. An nicht öffentlichen Stellplätzen waren 111.686 im Erhebungsgebiet vorhanden, davon 38.840 private, 15.765 gewerblich genutzte und 54.605 Firmenstellplätze. Die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge auf nicht öffentlichen Stellflächen beträgt am Tage 60.018 und in der Nacht 60.795 Kraftfahrzeuge, womit sich eine Auslastung von 55 Prozent ergibt. Naturgemäß ist die Auslastung der privaten und gewerblich genutzten Stellplätze in der Nacht höher, nahezu 80 Prozent. Sieht man von den Stellplätzen auf Betriebsgrundstücken, den Firmenstellplätzen ab, so standen im Erhebungsgebiet nachts 331.104 unbeschränkte Stellplätze zur Verfügung, die zu 70 Prozent ausgelastet waren. Ein Belegungsgrad über 100 Prozent, der in einigen Zählbezirken des 4., 7., 8. und 9. Gemeindebezirkes zu beobachten war, besagt, daß ein gewisser Anteil des ruhenden Verkehrs gesetzwidrig abgestellt war. Ein Vergleich mit den Werten der „Parkraumstudie“ aus den Jahren 1964 und 1966 weist eine Erhöhung des Angebotes an öffentlichen unbeschränkten Stellplätzen um 20 Prozent aus. Insgesamt stieg in den vergleichbaren Gebieten die Anzahl von 188.640 auf 225.775

Stellplätze. Die Anzahl der Kurzparkstellplätze hat sich in den vergangenen zehn Jahren außerhalb des 1. Bezirks verdreifacht, die Anzahl der abgestellten Kraftfahrzeuge hingegen nur verdoppelt, wobei sich in den äußeren Bezirken eine stärkere Zunahme zeigte.

Durch eine von der Stadtstrukturplanung in Auftrag gegebene Studie von Professor Engel über die Bewertung der Verkehrslage und des Verkehrsnutzens im Wiener Raum werden der Verkehrs- und Stadtplanung neue Möglichkeiten eröffnet. Zu der bisherigen Berechnung der Kosten der Durchführung bestimmter Bauvorhaben auf dem Verkehrssektor kam die des quantitativen, in Geld meßbaren Nutzens für die Verkehrsteilnehmer. Dies wurde mit Hilfe eines neu entwickelten Verfahrens und moderner hochleistungsfähiger automatischer Rechen- und Zeichengeräte möglich. Die in der Studie angewandte Methodik erlaubt zunächst die Gewinnung eines exakten Bildes der derzeitigen Verkehrslage. Darüber hinaus ermöglicht sie aber eine Bewertung sowohl von großräumigen Planungen als auch von Detailvorhaben, von geplanten Investitionen wie auch von verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der ökonomischen Zweckmäßigkeit. An Hand von Verkehrszustandsanalysen und konkreten Planungsgrundlagen für Verkehrskonzepte können so verkehrspolitische Zukunftsvarianten unter dem Aspekt des wirtschaftlichen Nutzens und nicht bloß hinsichtlich ihrer Kosten bewertet werden. Das systematische Durchspielen von Untersuchungsreihen wird es dabei erlauben, die jeweils optimale Lösung zu finden. Die Studie sollte die Grundlagen für eine solche verkehrswirtschaftliche Beurteilung der geplanten Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrsnetzes, wie etwa des U-Bahn-Baues sowie des Straßen- und Autobahnnetzes, im Raum Wien schaffen. Sie ging davon aus, daß die Bewertung der Verkehrslage eines Ortes von der Höhe des Aufwandes abhängt, den die Verkehrsteilnehmer benötigen, um einen Ort zu erreichen („Zielbewertung“) oder zu verlassen („Quellbewertung“). Als Faktoren dieses „Reiseaufwandes“ wurden neben den wichtigsten Zeit- und Fahrtkosten, wie Tarife, Betriebskosten beim privaten Fahrzeug und Parkgebühren, auch andere, zum Beispiel durch Sitzplatzmangel in öffentlichen Verkehrsmitteln oder durch zermürbendes Parkplatzsuchen verursachte Erschwernisse berücksichtigt. Diese Faktoren können nach einem komplizierten Schlüssel in Geldeinheiten umgerechnet werden und ergeben — addiert — den für jede Fahrt in Schillingen ausweisbaren „Reiseaufwand“. Aus dem Vergleich der lokalen Standortbewertungen ist es möglich, ein exaktes Bild von der verkehrswirtschaftlichen Lage Wiens zu gewinnen. Auf sogenannten Isolinienplänen werden Standorte mit gleich guter Verkehrslage miteinander verbunden, so daß Schichtenpläne entstehen; Erhebungen stellen in diesen Plänen Gebiete mit schlechter Verkehrslage, Senken solche mit guter Verkehrslage dar.

Nach einer im Mai 1975 begonnenen, bis September erstreckten Erhebung über Kurzparkzonen in Wien nach Einführung der Parkgebühren für Kraftfahrzeuge wurde festgestellt, daß insbesondere in der Innenstadt durch diese Maßnahme der zusätzliche Parkraumbedarf besser befriedigt werden konnte, daß aber in anderen Bereichen, besonders außerhalb des Gürtels, eher ein Überangebot an Kurzparkplätzen vorliegt. Konkret wäre an eine Erweiterung der Kurzparkzonen nur im 1. und 3. Bezirk zu denken.

In einer Studie über das Freizeitverhalten der Bevölkerung im Wiener Raum auf Grund einer Repräsentativerhebung steht an Freizeitaktivitäten das Aufsuchen von Grünflächen mit 91 Prozent an der Spitze; auf das Fernsehen entfielen 89 Prozent, auf das Radiohören, Schallplattenspielen und Bücherlesen über 70 Prozent. Die mittleren Ränge in dieser Antwortskala nehmen das Basteln und Photographieren, Besuche von Museen, Konzerten und Theater, Karten- und Brettspiele und, vor allem an Wochenenden, private Geselligkeiten ein. Am unteren Ende dieser Liste rangieren unter anderem die Teilnahme an kulturellen Kursen und Vorträgen, die künstlerische Betätigung sowie auch der Besuch von Sportveranstaltungen — 11,4 Prozent werktags, 25,2 Prozent an Wochenenden — und die Pflege des eigenen Kraftfahrzeuges (13,4 Prozent werktags, 17,3 Prozent am Wochenende). Vorläufig kann aus den Daten geschlossen werden, daß die Vielfalt der Freizeitverbringung an Wochenenden größer ist und unspezialisierte Tätigkeiten (ohne intellektuelle oder pekuniäre Investition) zum Teil im Vordergrund stehen. Einige Ergebnisse lassen bereits spezifische Statusprivilegien vermuten. Werden die ausgeübten Freizeitaktivitäten nach ihrer Beliebtheit eingestuft, rangieren das Lesen von Büchern, Magazinen und Romanheften mit 36,9 Prozent vor Basteln, Handarbeiten und Photographieren mit 29,4 Prozent und dem Fernsehen mit 28,9 Prozent an der Spitze. Erst am vierten Platz folgen Spaziergänge und Wanderungen (26,4 Prozent) vor Radio- und Schallplattenhören (20,8 Prozent) und sportlicher Betätigung (15,5 Prozent).

Bezüglich Lokal- und Kinobesuche überwiegen die Besuche von Espressos, Konditoreien und Kaffeehäusern leicht werktags, während Gasthausbesuche, vor allem Restaurant- und Heurigenbesuche, zum Wochenende stärker sind. Auch Kinobesuche sind wochenendorientiert, wobei sich der Trend zum vom Wohnstandort entfernteren „Premieren“-Kino verstärkt.

Beim Bäderbesuch stehen am Wochenende die Sommerbäder außerhalb Wiens mit 25,8 Prozent vor dem Wildbaden mit 20,1 Prozent, den städtischen Sommerbädern mit 19,9 Prozent und den Hallenbädern mit 18,9 Prozent und den Schotterteichen mit 12,4 Prozent an der Spitze. An Werktagen ist das Bild ein anderes: Mit 25,7 Prozent führen die Hallenbäder vor den städtischen Sommerbädern, dem Wildbaden, den Sommerbädern außerhalb Wiens und den Schotterteichen. Im Grünflächenbesuch generell läßt sich ebenfalls eine starke Wochenendorientierung feststellen. Nur kleine Parkanlagen in der Nähe des Wohn- und Arbeitsbereiches werden werktags stärker besucht. Extrem stellt sich für die Anlage oder Grünflächengebiete Schönbrunn, Donaupark-Wasserpark, Alte Donau, Lobau-Donau-Oder-Kanal und Prater der Samstag-Sonntag-Besuch mit der zweifachen und zweieinhalbfachen Anzahl von Besuchern dar. Ungefähr von jedem fünften wurde ein Bad, von jedem sechsten eine Grünanlage vermisst, von etwa jedem zehnten ein Kinderspielplatz und von jedem elften eine Sporteinrichtung.

Die am häufigsten ausgeübte Sportart der Wiener Bevölkerung ist das Schwimmen: 48,5 Prozent der Wiener erklärten, werktags zu schwimmen, 59,6 Prozent tun dies am Wochenende und gar 66,7 Prozent verbringen ihren Urlaub teilweise im Wasser. Den zweiten Platz nimmt im Urlaub mit 39,1 Prozent das Bergsteigen, an den normalen Wochenenden aber mit 25 Prozent das Schifahren ein. Der Schisport rangiert während des Urlaubs mit 26 Prozent am dritten Platz, während das Bergsteigen mit 21 Prozent an den Wochenenden diesen Rang einnimmt. An Samstagen und Sonntagen folgen dann mit 17 Prozent das Eislaufen, mit 15,2 Prozent das Federballspiel, mit 14,7 Prozent Kegeln und mit 14,1 Prozent Tischtennis. Im Urlaub nehmen diese Ränge mit 17,2 Prozent das Federballspiel, mit 12,4 Prozent Tischtennis, 11,7 Prozent Minigolf und mit 9,9 Prozent Rudern und Paddeln ein. An den normalen Werktagen nimmt Gymnastik mit 17,2 Prozent vor Tischtennis (12 Prozent), Eislaufen (11,7 Prozent), Fußball (7,8 Prozent) und Turnen (7,4 Prozent) den zweiten Rang ein. In fünf Sportarten — Schwimmen, Eislaufen, Turnen Gymnastik und Rodeln — dominieren die Frauen. Überhaupt keinen Sport auszuüben, geben für die Werktage 24,7 Prozent, für die Wochenenden 9,3 Prozent und für den Urlaub 5,8 Prozent aller Wiener an.

Bei der Erhebung über die Ausflugstätigkeit wurde auch nach dem Besitz gewisser, für das Freizeitverhalten signifikanter Hilfsmittel gefragt: 57,2 Prozent aller Wiener Haushalte verfügen demnach über einen Pkw, 6,5 Prozent der Haushalte haben einen Zweitwagen und 0,6 Prozent geben den Besitz von drei Autos an. Fast vier Fünftel der Wiener Haushalte, nämlich 79,5 Prozent, verfügen über ein Schwarzweißfernsehgerät, 13,3 Prozent zudem über ein Farbgerät. Schließlich sind auch die Wünsche nach der Form der Arbeitszeitverkürzung erfragt worden: 40 Prozent der Wiener wollen die Arbeitszeitverkürzung so durchgeführt haben, daß ihre Wochenenden länger werden. Voraussetzung dafür ist, deren Meinung nach, der schulfreie Samstag. 31 Prozent der Bevölkerung haben sich für die Arbeitszeitverkürzung in Form einer Urlaubsverlängerung ausgesprochen, und nur 10 Prozent treten für eine Reduzierung der täglichen Arbeitszeit ein.

Stadtgestaltung

In allen drei Schwerpunktsbereichen der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung, nämlich der stadtgestalterischen Belange, der Wohnbauten und der Nutzbauten, wurden im Jahre 1975 umfangreiche Arbeitsleistungen erbracht. Im Bereich der Stadtgestaltung war es wieder vor allem die Bauberatung mit 5.890 Begutachtungen und schriftlichen Stellungnahmen, die für sämtliche baubewilligungspflichtigen, im Jahre 1975 realisierten Baumaßnahmen, wie Neubauten auf dem Wohn-, Bürohaus- sowie Industriesektor, Um-, Zubauten und Fassadengestaltungen zu erfolgen hatten. Sie lieferten auch die Grundlage für die Erstellung ablehnender Bescheide durch die zuständigen Magistratsabteilungen bei allen aus architektonischen Gründen untragbaren Bauansuchen. Einen nicht unbeträchtlichen Aufgabenteil ergab die beratende Tätigkeit bei Portalum-, -zu- und -neubauten sowie die Anbringung vielfältiger Reklameanlagen, die im weiteren Sinn als architektonische und gestalterische Vorgänge zu werten sind.

Bei der Ausführungsplanung im Zuge des U-Bahn-Baues und der Errichtung von Tiefgaragen waren zahlreiche Besprechungen zur Koordinierung zwischen den Architekten und den befaßten städtischen Dienststellen abzuhalten. Das Projekt der Oberflächenausgestaltung Karlsplatz wurde weitergeführt. Hier soll der Resselpark künftig unter Einbeziehung der beiden im ursprünglichen Zustand wiedererrichteten und mit neuen Funktionen versehenen Otto Wagner-Pavillons zu einem attraktiven, innerstädtischen Erholungsbereich werden. Ebenso soll die in drei Aufbaustufen vorgesehene Ausgestaltung der Fußgängerzone Volksprater zur Verbesserung des gegenwärtigen Prater-Images und Aufwertung seiner gesamtstädtischen Funktion beitragen. Die geplante Verlegung der

Bundesstraße am Franz Josefs-Kai im Bereich Urania und Ringturm von der cityseitigen Häuserfront weg auf die U-Bahn-Decke soll mit neugepflanzten Baumalleen im Charakter der Ringstraße zusammenhängende Fußgängerräume schaffen. Die Galeriestrecke Urania—Ringturm selbst wird sich als städtebaulich wirksame Begrenzungsmauer der U 4 neben dem Donaukanal in das örtliche Erscheinungsbild des Flußraumes optisch einfügen. Es soll dies durch die Verwendung von Natursteinmaterial sowie einer Mauergestaltung, die auf dem Wechsel von Pfeilern mit offenen und vollen Feldern beruht, erreicht werden. Die Neuorganisation des Verkehrs in der Praterstraße ermöglicht neue Baumpflanzungen vom Praterstern bis zur Taborstraße und die Schaffung überbreiter Gehsteige. Künftighin soll die Praterstraße ein Erscheinungsbild erhalten, das ihrem Charakter als Geschäftsstraße entspricht und auch dem Fußgänger einen attraktiven Bewegungsraum bietet.

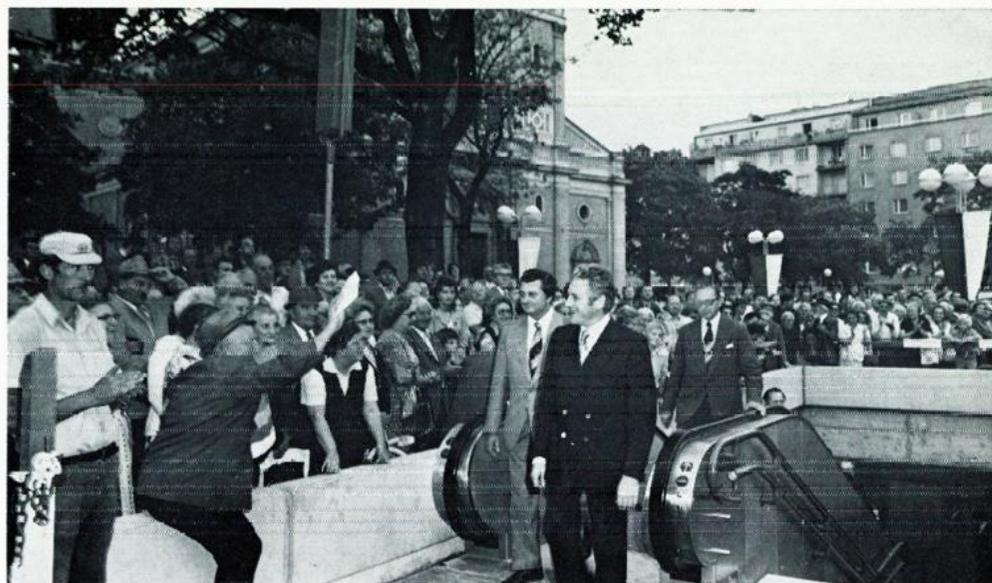
Ohne die übliche Beauftragung eines Ziviltechnikers wurden auch Eigenplanungen vom Vorentwurf bis zu den Detailplänen erstellt sowie die erforderlichen Kontaktgespräche mit den befaßten Dienststellen durchgeführt. So wird die Fläche am Südtiroler Platz vor dem DIDO-Kino zu einem Grünbereich mit Naherholungsfunktion für die Bewohner des 4. Bezirkes ausgestaltet. Ebenso wurde im Bereich Spittelberg das städtebauliche Gestaltungskonzept mit der Zielsetzung, dieses historische Stadtviertel optisch wiederherzustellen und zu einem künftig lebendigen Wohnviertel mit allen erforderlichen Nebeneinrichtungen zu entwickeln weitergeführt.

Noch im Diskussionsstadium befanden sich 1975 die Oberflächengestaltung des Stephansplatzes und die Planung des Vorkais. Dieses Planungsgebiet erstreckt sich vom Prater bis nach Nußdorf und soll ein zusammenhängender Erholungsbereich werden. Zur Erlangung von städtebaulichen Gutachten für die künftige Fußgängerzone Kohlmarkt wurde die Planungsunterlage in Form einer Ausschreibung erstellt und das gleiche Verfahren für die geplante Fußgängerzone Graben vorbereitet. Bei den Ausbaubesprechungen für den Stationsausbau der Linie U 1 war die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ebenso wie im Rahmen anderer Bauabschnitte des U-Bahn-Baus zur Wahrung gestalterischer Aspekte vertreten. Der Vollständigkeit halber wären noch die 1975 gelieferten Arbeiten in Form von schriftlichen Stellungnahmen, Entwürfen für Antwortschreiben, Beiträgen für den „aufbau“ und Buchbeschreibungen zu erwähnen.

Die Wohnbautätigkeit der Stadt Wien von 1975 war wie in all den vorhergehenden Jahren einer der Schwerpunkte der Kommunalpolitik. Die vorbereitenden Planungsmaßnahmen für Wohnbauten wurden vom Referat Wohnbau unter Beiziehung von Ziviltechnikern durchgeführt. 49 Wohnbauprojekte befanden sich im Stadium des Entwurfes, 55 Projekte im Stadium der Detailierung oder Ausführung.

Die Planungen vorhergehender Jahre waren durch die Notwendigkeit einer raschen Bedarfsdeckung des Wohnungsfehlbestandes gekennzeichnet. Dem wurde insbesondere durch große Wohnanlagen in den Randbereichen der Stadt Rechnung getragen. Die sich auch 1975 in den Vordergrund drängenden Überlegungen der Stadterneuerung führten zur Entwicklung neuer Wohnformen. Die Frage eines ausreichenden Lärmschutzes bei den Wohnquartieren erbrachte Planungen für Maisonnettwohnungen, welche die Ruheräume der Erholungszone zugewendet haben und Laubenganggrundrisse, bei denen alle Aufenthaltsräume durch einen vorgelagerten Gang geschützt sind und schließlich Geschoßwohnungen, welche nur Nebenräume, wie Küche, Bad, WC und Abstellraum, zur Lärmzone orientiert haben und dadurch eine Abschirmung der Aufenthaltsräume zum Lärmbereich aufweisen. Neben den planerischen Überlegungen in der Grundrißlösung und den Maßnahmen am Objekt selbst (3fach-Verglasung usw.) wurden bei Projekterstellung zusätzliche Notwendigkeiten, wie Anordnung von Lärmschutzwällen entlang von Schnellstraßen wie zum Beispiel in 21, Mitterhofergasse, 22, südlich Aderklaaer Straße, und 10, Neureichgasse, vorgeschlagen.

Ein weiteres zentrales Anliegen war die Bereitstellung von Erholungsflächen im innerstädtischen Bereich. In vielen Fällen können Spiel- und Erholungsflächen nur mit entsprechendem Aufwand realisiert werden, wie etwa die Planung einer Dachterrasse in 16, Haberlgasse 86, und begrünter Garagendächer auf den E-Werks-Gründen im 2. Bezirk. Das seit März 1975 in Wirkung stehende neue Garagengesetz erfordert auf 3 Wohneinheiten 2 Pkw-Stellplätze zu schaffen. Bei kleineren Baulücken zwang dies in den meisten Fällen zur Planung von Tiefgaragen, welche mit den notwendigen Rampen, Entlüftungsanlagen usw. ausgestattet sind, ebenso der Begrünung der Decke auf Grund der Widmung GUG, das heißt gärtnerisch auszugestalteter Flächen über unterirdischen Garagen. Der zunehmende Erwerb der Stadt Wien an Objekten, die unter Denkmalschutz gestellt sind, erforderte auch 1975 im Zusammenhang mit der baulichen Sanierung die Schaffung lebensgerechter Wohnungen. Unter Beachtung gegebener technischer Randbedingungen, wie vorhandene Trakttiefe, Mittelmauer und Erschließung, gilt es in Grundrißlösung und Ausstattung dem heutigen Standard gerecht zu werden. Als Beispiele hierfür können die Projekte 3, Sechskrügelgasse 6, 2, Zirkusgasse 1, und 7, Spittelberg, genannt werden.



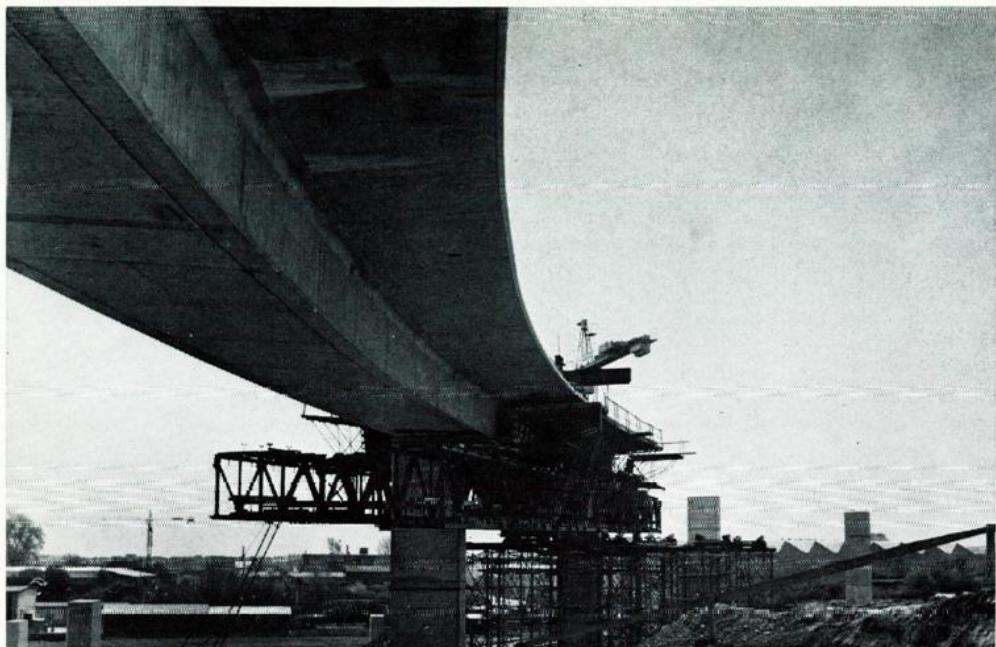
Bürgermeister Leopold Gratz, Amtsführender Stadtrat Ing. Fritz Hofmann (Stadtgestaltung und Verkehr) und Amtsführender Stadtrat Franz Nekula bei der Eröffnung des zweiten Teiles der Fußgängerzone Favoritenstraße

Stadtgestaltung

Schutzwasserbau

Das Einlaufbauwerk Langenzersdorf für das Entlastungsgerinne der Donau konnte im Jahre 1975 fertiggestellt werden



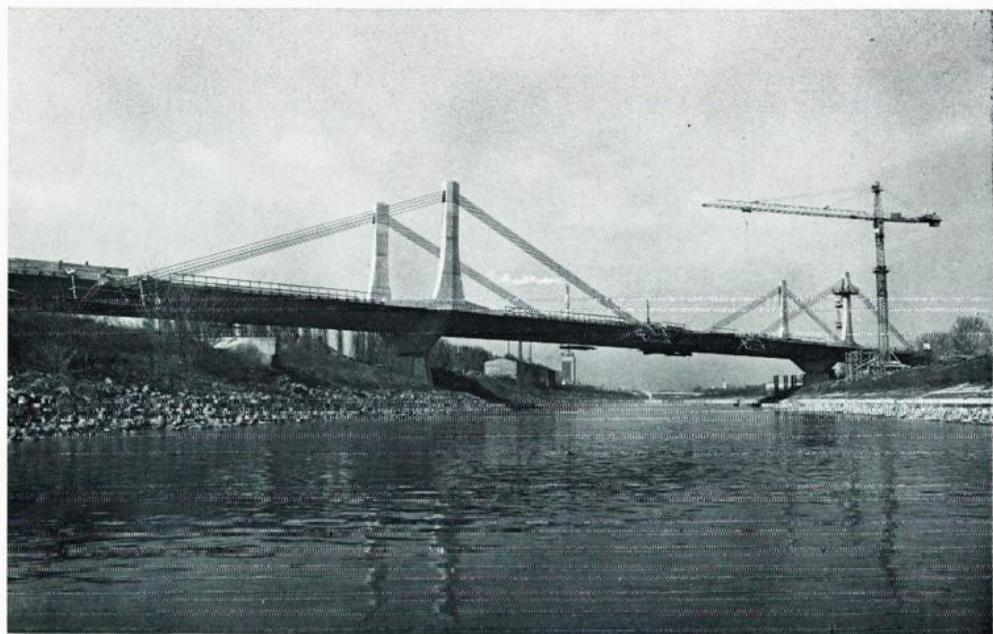


Die im Bau befindliche Hochstraße St. Marx wird nach ihrer Fertigstellung die direkte Verbindung von der Praterbrücke zur Südautobahn herstellen

Straßenbau

Brückenbau

Die neue Donaukanalbrücke im Zuge der Ostautobahn



Neben der Sanierung denkmalgeschützter Wohnobjekte war in Einzelfällen mit Zustimmung des Bundesdenkmalamtes bei einer Unwirtschaftlichkeit der Instandsetzungsmaßnahmen durch den schlechten Bauzustand eine Rekonstruktion nach vorheriger detaillierter Bauaufnahme des geschützten Objektes und nach seinem Abbruch erforderlich. Historisierende Elemente in der Fassade sichern dabei die gewünschte Ensemblewirkung. Die Planungen 11, Kaiser-Ebersdorfer-Straße Nr. 290—292, und 23, Ketzergasse 376—382, sind Beispiele dieses speziellen Aufgabengebietes.

Das Schwergewicht der Wohnbauplanungen liegt in der Errichtung familiengerechter Wohnungseinheiten für eine Benützerzahl von 4 bis 6 Personen. Darüber hinaus ist es jedoch Aufgabe der Gesellschaft, für bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie Körperbehinderte, alte Menschen, Kinder und Jugendliche, die notwendigen Voraussetzungen für eine menschengerechte Behausung zu schaffen. Wohnungen für Körperbehinderte sind in Wien bei größeren Anlagen in einem Umfang von etwa 3 Prozent eingeplant. Für solche Wohnungen ist zum Beispiel ein wettergeschützter Pkw-Stellplatz vorgesehen und der Wendekreis des Rollstuhls bestimmt weitgehend die Grundrißlösung. In diesem Zusammenhang wird auf die Mitarbeit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung bei der Schaffung eines Onormentwurfes, betreffend bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen, hingewiesen, der dem Normenausschuß bereits vorgelegt werden konnte. Für alte Menschen gelten ähnliche Überlegungen bei der Planung, wobei der Zuordnung zu Erholungsflächen besondere Bedeutung zukommt. Eine der gebotenen Alternativen ist die Zuordnung von Grünflächen zu den Wohnungen im Erdgeschoß.

Auch der äußere Lebensbereich, die Wohnumwelt, war in gleichem Maße als Gestaltungsfaktor zu berücksichtigen und die Freiraumgestaltung durch Landschaftsplaner und Gartenarchitekten durchzuführen. Die Gestaltung orientierte sich an den künftigen Benützern. Ruhezone für ältere Menschen wurden in gleicher Form berücksichtigt wie Spielflächen für Kinder und Jugendliche. Durch eine dichte Abpflanzung der Bereiche durch Geländemodellierung und durch funktionsgerechte Hartflächen (Wege und Spielflächen) ergab sich bei den Projekten 21, Mitterhofergasse, 22, Trabrenngründe, 10, Neilreichgasse, und 22, südlich Aderklaaer Straße, die angestrebte Gestaltung der Wohnumwelt. Die Durchführung von Studien über die einzelnen Teilprobleme war hiezu unerlässlich. Anzuführen sind in diesem Zusammenhang die Arbeiten „Manuskript — Ratgeber für Althausanierung“, „Wohnbedürfnisse“ und „Verdichteter Flachbau“.

Die Tätigkeit der Gruppe *Nutzbau* umfaßt, den Wohnbau ausgenommen, die Planungsbeaufsichtigung städtischer Bauvorhaben aller Größenbereiche, die selbständige Durchplanung verschiedener Objekte, auch Zu- und Umbauten, die Adaptierung und Einrichtung von Amtsgebäuden, die Erststellung von Analysen und Studien, die Erarbeitung von Grundlagen und die Federführung in der Schulbaukommission. Eine Hauptaufgabe ist die Koordinierung und Verhandlungsführung mit dem Ziel, in enger Zusammenarbeit mit den beauftragten Architekten das Einfließen wirtschaftlicher und funktioneller Aspekte in die Planungen zu gewährleisten. Die Betreuung der Projekte reicht von der Entwicklung bis zur Ausführungsreife und der Genehmigung in den politischen Gremien. Neben der Beauftragung von Architekten und Ziviltechnikern mit Entwürfen und Planungsarbeiten wurden im Jahre 1975 eine Reihe von Projekten unterschiedlichen Umfangs bis zur Detailplanung durchgeführt und zukunftsweisenden Tendenzen auf dem Gebiet der Stadterneuerung Rechnung getragen. So konnte bei Bauten auf dem Bildungssektor der städtebaulichen Forderung nach Integration entsprochen werden. Als Beispiele sind in erster Linie die in Großstrukturen einbezogenen Schulbauprojekte im Wohnpark Alt-Erlaa, hier kombiniert mit einer Rundturnhalle als Sport- und Veranstaltungszentrum, und im Stadterweiterungsgebiet 10, Sahulkastraße—Neilreichgasse, zu nennen. Dazu kamen weitere Schulbauvorhaben, vor allem in den Stadtrandgebieten. Ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfes an Pflegepersonal bildete die Planung von 2 Krankenpflegeschulen.

In das Aufgabengebiet Grundlagenforschung fiel ein Erfahrungsaustausch mit den für den Schulneubau zuständigen Stellen der Bundesländer im Rahmen eines Seminars, dessen Ergebnis in Form eines Berichtes aufliegt, sowie die Vorarbeiten der Schulbaukommission für einen Ideenwettbewerb der Stadt Wien mit dem Thema „Ganztagsschule“. Neben den Schulbauprojekten war in Großstrukturen der Stadterneuerungs- und Stadtrandgebiete auch eine Reihe von Kindertagesheimen integriert, deren Planung ebenfalls anteilweise durchgeführt wurde. Zweigeschossige Kindertagesheimprototypen wurden für kleinere oder ungünstige Bodenverhältnisse aufweisende Grundstücke bereits im Jahre 1974 im System entwickelt. Die erforderliche Detailplanung für die Systemausschreibung wurde ausgeführt, und es werden seit 1975 auf verschiedenen Bauplätzen 3 Projekte realisiert. Für einen vierten prinzipiell gleichen Prototyp, der 1976 begonnen werden soll, sind die nötigen Planunterlagen fertiggestellt worden. Des weiteren wurde für ein Sonderkindertagesheim die Planung begonnen. Der Entwurf wurde auf Grund der Erfahrungen mit bestehenden Sonderkindertagesheimen erstellt. Des weiteren

wurden Adaptierungs- und Umbauarbeiten bei Kindertagesheimen sowie Kinderheimen der Stadt Wien in den Bundesländern geplant. Die Unterlagen hierfür wurden zum überwiegenden Teil in der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ausgearbeitet.

Auf dem Sektor „Bauten für Fürsorge und soziale Einrichtungen“ errichtet die Stadt Wien im Rahmen ihres Krankenhausprogramms auf dem Gelände zwischen Langobardenstraße, Wulzendorfstraße und Kapellenweg das Sozialmedizinische Zentrum Ost. Nach intensiven Planungsarbeiten wurde 1975 mit den Bauarbeiten des ersten Bauabschnittes begonnen, der eine Krankenpflegeschule mit Internat (180 Wohneinheiten), ein Pflegeheim (400 Betten sowie ein geriatrisches Zentrum) und den Personal-Wohnbereich (500 Wohneinheiten) umfaßt. Das Raumprogramm des eigentlichen Krankenhauses, 700 Betten für akute Erkrankungen, 300 Betten für die Sonderkrankenanstalt und eine Kinderabteilung, wurde überarbeitet, so daß für den zweiten Bauabschnitt die Grundsatzplanung vorliegt. Weiters wurden die Planungen für Adaptierungs- und Umbauarbeiten bei Krankenhäusern, Heil- und Pflegeanstalten laufend durchgeführt.

Um den akuten Mangel an Krankenpflegepersonal in den Wiener städtischen Krankenanstalten und Pflegeheimen zu beheben, werden Arbeitskräfte aus den Bundesländern und aus dem Ausland aufgenommen. Da diese aber in Wien über keine Wohnmöglichkeiten verfügen, war die Beistellung von Unterkünften erforderlich. Diese Personalwohnhäuser werden als Heime und nicht als Wohngebäude mit Kleinwohnungen im Sinne des Wohnbauförderungsgesetzes errichtet, wobei die für einen Heimbetrieb erforderlichen Gemeinschaftseinrichtungen zu berücksichtigen sind. Neue Richtlinien für die Planung von Personalwohnheimen wurden nach Absprache mit der Finanzverwaltung und der Wohnbauförderung festgelegt. Demnach beträgt nunmehr die gesamte Nutzfläche pro Einheit inklusive Loggia maximal 30 m². Bei Wohnheimen in verbautem Stadtgebiet ohne entsprechende Grünanlagen wurde auf die Einplanung einer Loggia verzichtet und die Nutzfläche auf 28 m² reduziert. Bei der Entwicklung dieser neuen Wohneinheiten, bestehend aus Wohnraum mit Schlafnische, Küche, Vorraum und Sanitärraum, war die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung maßgeblich beteiligt. Diese Überlegungen wurden bei rund 1.700 teilweise schon im Bau befindlichen Wohneinheiten berücksichtigt. Bei allen Anlagen wurde versucht, die Pkw-Stellplatzverpflichtung durch unterirdische Anlagen zu erfüllen. Weiters wurde die Planung für die Errichtung von zwei Rettungs- und Sanitätsstationen aufgenommen.

Auf dem Sektor der Bauten für Sport und Freizeit gab die Stadtverwaltung gemeinsam der Sportabteilung und der Stadtplanung den Auftrag zur Ausarbeitung eines Wiener Sportstättenkonzepts, in welchem der Bedarf an Sportanlagen und die zu setzenden baulichen und stadtplanerischen Maßnahmen klar ausgewiesen werden. Das Problem der Versorgung einer städtischen Agglomeration wie Wien mit Freizeit- und Erholungseinrichtungen konnte nicht allein durch die bisher einfachen Richtmaße einer Quadratmeter-Bedarfsrechnung pro Kopf geklärt werden, sondern mußte einer differenzierten Bedarfsschätzung weichen. Nach Fertigstellung des Versorgungsmodells wird das Sportstättenkonzept für Wien einen Teil des gesamtösterreichischen Sportstättenplanes darstellen. Einen wesentlichen Beitrag zum Abbau des sehr empfindlichen Mankos an Sporthallenfläche ergab die sehr gute Zusammenarbeit zwischen der Schul- und Sportverwaltung. Eine Doppelnutzung Schule-Sport wird in rund 380 Turnsälen erfolgreich praktiziert, ähnliche Überlegungen für die Schulfreianlagen werden angestellt. Neben den Spezial- und Großprojekten wie das Sportzentrum West und das Wiener Hallenstadion wurden laufend kleinere Anlagen, teils Ersatzsportanlagen, teils Neuplanungen in Übereinstimmung mit dem Sportstättenleitplan realisiert.

Auch bei den Bädern werden neben Neubauten größere Umbauten und Erweiterungen bestehender Bäder durchgeführt, um eine optimale Versorgung der Bevölkerung mit Bädern sicherzustellen. Nach der Entwicklung der Besucherziffern im Jahre 1975 nahm der Besuch der Reinigungsbäder (Brause- und Wannenbäder) ab, dagegen der Besuch der Saunaanlagen zu. Mit Hilfe des Bäderkonzepts wurden auf Grund dieser Entwicklung Brauseanlagen in einigen Reinigungsbädern (Volksbädern) und Hallenbädern stillgelegt und die Umbauten auf einen Saunabetrieb begonnen.

Auf dem Gebiet der Sommerbäder wird nach Fertigstellung aller im Konzept vorgesehenen Bäder die Versorgung mit Freibadflächen für den überwiegenden Teil der Wiener Bevölkerung 1 m² je Einwohner betragen. Um diese Wasserflächen anbieten zu können, ist im Bäderkonzept auch eine Reihe von Beckenumbauten bei bestehenden Sommerbädern vorgesehen. 1975 wurden bei verschiedenen Sommerbädern Planungen für den Einbau von Warmbecken durchgeführt, um auch einen Badebesuch in den Übergangszeiten zu ermöglichen. Die angeführten Zu- und Umbauten werden zum größten Teil nach Planungen der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ausgeführt.

Im Zusammenhang mit Nutzbauten muß auch auf die oft schwierig verlaufenden Vertragsverhandlungen und Gebührenberechnungen und in immer größerem Ausmaß auf die Anwendung besonderer

Bauverfahren hingewiesen werden. In langwierigen Verhandlungen mit der Ingenieurkammer konnte hier eine Regelung getroffen werden, die schließlich zu einer vor dem Abschluß stehenden Zusatzvereinbarung über die Vergebührung von Architektenleistungen führte. In diesem Rahmen waren auch Neufassungen von Teilen der Gebührenordnung zu prüfen und zu begutachten sowie ein Vertragsformular für Architektenleistungen neu auszuarbeiten.

Plan- und Schriftenkammer

Die in Ausführung stehenden großen kommunalen Bauvorhaben, umfangreiche Planungsarbeiten, Studien über den Umweltschutz und die Altstadterhaltung und -sanierung haben in den letzten Jahren zu einem erhöhten Informationsbedarf und damit zu einer stärkeren Frequentierung der Stadtbauamtsbibliothek geführt. Der Bestandszuwachs der Bibliothek betrug 1975 426 Werke, 635 Bände sowie Zeitschriften mit einem Gesamtkostenbetrag von 412.333 S. Um den Anforderungen gerecht zu werden, wurden die Bibliothek neu und benutzerfreundlicher geordnet, der Handapparat erweitert und der externe Bücherspeicher revidiert und mehrzählig vorhandene Bücher der Stadtbibliothek angeboten beziehungsweise skartiert. Von den insgesamt 325 der Bibliothek zur Verfügung stehenden Fachzeitschriften wurden 249 in 129 Mappen den darauf abonnierten Benutzern als aktuellste Information übermittelt und darüber hinaus Interessenten und einschlägigen Dienststellen aktuelle Beiträge aus neueingelangten Zeitschriften in Kopie zugesandt.

Mit der Mikroverfilmung der älteren Jahrgänge von Fachzeitschriften wurde die drängende Raumnot entschärft. Die ausstehenden Verzeichnisse über den Bücherzuwachs wurden nachgetragen und auf den letzten Stand gebracht. Die Beschaffung von Zeitschriften und der übrigen Fachliteratur konnte durch die Erwirkung eines Erlasses der Stadtbauamtsdirektion gestrafft werden. Der mit Jahresanfang 1975 begonnene „Sternlauf“, der in dieser Organisationsform das Begutachtungsverfahren von Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes wesentlich abkürzt, erforderte zur raschen Erstellung der Planunterlagen die Zusammenarbeit mit den Magistratsabteilungen für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und für Stadtvermessung, um die Druckvorbereitung und den Druck innerhalb von zwei bis drei Tagen durchführen zu können.

Der Einsatz der Photographie für technische Zwecke hat durch den fortschreitenden U-Bahn-Bau und den Bau des totalen Hochwasserschutzes sowie der Dokumentation von Assanierungsgebieten beträchtlich zugenommen. Neben der Klischeeerstellung für Veröffentlichungen des Presse- und Informationsdienstes und der Anfertigung von Farbdiaspositiven für alle Bereiche des Stadtbauamtes wurden in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für Stadtvermessung Bildunterlagen zur Beurteilung des Stadtbildes und zur Fassadendokumentation hergestellt. Die 1974 eingeführte Verfilmung der hinsichtlich des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes auf den jeweils letzten Stand gebrachten Stadtkarte und deren konsequente Wiederverfilmung bei eingetretener Änderung hat sich bewährt und ist Gebrauchsgut vieler Dienststellen geworden.

Die bei städtebaulichen Wettbewerben abgegebenen Arbeiten werden mikroverfilmt und dupliziert, wobei der Originalfilm für die Archivierung und die Duplikate als Arbeitsfilm verwendet werden. Zu den bisherigen Mikrofilmanwendern sind neue Benutzer mit speziellen Anforderungen hinzugekommen, deren Wünschen nach gemeinsam erarbeiteten Konzepten entsprochen wird. So werden in der zentralen Grundstücksevidenz bei der Magistratsabteilung für technische Grundstücksangelegenheiten die Kaufverträge und zugehörigen Abteilungspläne städtischen Grundbesitzes in einer Kombination von 35- und 16-mm-Mikrofilmen in einem Jacket vereint so archiviert, daß es dem zuständigen Referenten möglich ist, sofortige Auskunft über Grundstücksbezeichnungen, Größe, Lage und Form zu geben. Dem Anstaltenamt wurden die Bestandspläne sämtlicher von ihm verwalteten Anstalten mittels Mikrofilm in einem einheitlichen Maßstab auf pausfähiges Material gebracht und duplizierte Mikrofilmkarten für die Zentrale und jeweils anstaltseigene Archivierung erstellt.

Im eigenen Bereich wurde damit begonnen, das umfangreiche Planarchiv mit meist historischen Plänen zur Schonung dieses oft sehr wertvollen Kulturgutes und zu dessen besserer Erschließung zu verfilmen. Für die Berufsfeuerwehr wurden die Einsatzpläne im Maßstab 1 : 3.000 mikroverfilmt, auf einen DIN A 4 so montiert und kopiert, daß das ganze Stadtgebiet auf etwa fünf bis sechs derartigen Mikrofichen gerätelesbar dargestellt wird. Neben dem Druck der Stadtkarte und anderer Planungsunterlagen wurden zur Schulung des Bedienungspersonales für die vorgesehene neue Offsetdruckmaschine Druckversuche unternommen, die eine volle Auslastung der neuen Maschine von Anfang an gewährleisten sollen. Mit der wachsenden Inanspruchnahme des Wohnungsverbesserungsplanes sind die Einsichtnahmen in das Baueinlagenarchiv und die Kopieraufträge sprunghaft angestiegen.

Der Bedarf an kostspieligeren Verbrauchsmaterialien und die wachsende Verwendung von Ab-

lichtungen für Planungsarbeiten erforderten 1975 Überschreitungsanträge über den genehmigten Voranschlag hinaus. Der Erlös für Verwaltungsabgaben bei Einsichtnahmen stieg im Jahre 1975 auf 174.080 S. Für Fotokopien beziehungsweise Xeroxkopien, die an Private abgegeben wurden, betrug der Erlös 351.093 S. Für die Ausgabe von Karten und Plänen wurden 37.200 S vorgeschrieben. An die Ersteher der laufend anfallenden Lichtpaus- und Plandruckarbeiten wurden 1.622 Aufträge mit einer Auftragssumme von 1,257.642 S auf eigene Rechnung vergeben.

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Im Jahre 1975 wurde in Fortsetzung der Arbeiten der vergangenen Jahre eine Vielzahl von Bebauungsvorschlägen und Studien für die städtebauliche Gestaltung ausgearbeitet, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Laufende Bauansuchen, Baubewilligungen und vorgeschlagene Schutz-zonen wurden mit den aus den Bearbeitungsergebnissen gewonnenen Erkenntnissen unter Berücksichtigung von städtebaulichen Zielsetzungen in die Anträge auf Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes eingearbeitet. Die an eine moderne Stadtplanung gestellten Anforderungen machen eine laufende Überprüfung und Abstimmung mit neuen Erkenntnissen und Zielsetzungen notwendig.

Von der Vielzahl von Bebauungsvorschlägen im Jahre 1975 für das gesamte, sowohl dicht als auch locker bebaute Stadtgebiet sind im besonderen die Bearbeitungen des 4., 6. und 7. Bezirkes und großer Teilgebiete des 12. Bezirkes hervorzuheben. Im 23. Bezirk wurden Bebauungsvorschläge für Teilgebiete in Liesing, Mauer und Rodaun ausgearbeitet, und vor allem konnte für Grinzing ein neuer Flächenwidmungs- und Bebauungsplan erstellt werden, der das Ortsbild dieses traditionellen Stadtteiles erhalten soll.

Das Architektenteam der Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbes „Wien Süd“ hat die Arbeiten an der Studie für das Gebiet südlich von Inzersdorf, Stadterweiterung „Wien Süd“, fortgesetzt. Dabei wird neben der Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen auf einen etappenweisen Ausbau und eine harmonische Einbindung in die bestehenden Stadtbereiche Bedacht genommen.

Für die Erfüllung und Fortsetzung des Wohnbauprogramms wurden städtebauliche Studien für Bebauungsvorschläge erarbeitet, die unter anderem die Engerthstraße im 2. Bezirk, die Linzer Straße im 14. Bezirk, die Wintzgerodestraße, das Gebiet südlich der Aderklaaer Straße und Am Heidjöchl im 22. Bezirk sowie den Bereich Nähe Türkenschanzpark im 19. Bezirk und jenen Rennweg—Oberzellergasse im 3. Bezirk betreffen.

Für das Assanierungsgebiet Ottakring, das in Zusammenarbeit mit der Stadtbauamtsdirektion bearbeitet wird, richtete man eine Informationsausstellung über die Entwicklungsvorschläge für die betroffene Bevölkerung in einem Lokal direkt in diesem Gebiet ein.

Auf dem Gebiet der Stadterneuerung wurden außerdem grundsätzliche Studien, wie zum Beispiel über eine städtebauliche Bewertung ausgewählter Liegenschaften im Hinblick auf ihre mögliche Ausnutzung und Wohnungsqualität, ausgearbeitet und in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung die Untersuchung gründerzeitlicher Bautypen durchgeführt. Darüber hinaus wird derzeit an der modellhaften Anwendung von Bestimmungen des Bodenbeschaffungsgesetzes an einem konkreten Beispiel gearbeitet. Im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung wurde die generelle städtebauliche Bearbeitung des Albertinaplatzes, des Bereiches Aspernbrückengasse—Praterstern, der Barnabitingasse, der Meidlinger Hauptstraße sowie des Donaukanals im Bereich Franz Josefs-Kai durchgeführt. Für einige Bereiche, wie zum Beispiel Michaelerplatz, Heiligenkreuzerhof und Donaukanal, wurden überdies Schaubilder für eine mögliche Ausgestaltung erarbeitet, die im Rahmen von Ausstellungen der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.

In Zusammenarbeit mit dem Büro für Organisation der automatischen Datenverarbeitung, der Magistratsabteilungen für Stadtstrukturplanung und Stadtvermessung wurden die Arbeiten an der Erstellung eines räumlichen Bezugssystems fortgesetzt. Mit dessen Hilfe wird es möglich werden, die verschiedensten adreßbezogenen Daten zu lokalisieren und sie entsprechend den Erfordernissen zu größeren Einheiten, wie Baublock, Zählgebiet oder Zählbezirk, zu aggregieren. Die Auswertung der vorhandenen Daten durch den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung soll eine Gegenüberstellung der Auswirkungen festgesetzter Widmungen und beabsichtigter Planungen ermöglichen, damit entsprechende Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden können.

Die Studien, Untersuchungen und Bearbeitungen finden letztlich ihren Niederschlag in Anträgen an die Körperschaft. Im Jahre 1975 wurden 68 Anträge um Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes gestellt. Davon waren 15 Anträge, bei denen auch Schutz-zonen gemäß § 7 (1) Bauordnung für Wien festgesetzt wurden. Zwölf Anträge auf Verhängung der Bausperre oder deren zeitgerechte Verlängerung an den Gemeinderat wurden zusätzlich gestellt.

Im Jahre 1975 wurde allen in diesem Jahre in Lauf gesetzten Anträgen ein magistratsinterner Aktenlauf in Form eines Sternlaufes vorangesetzt, um den betroffenen Magistratsdienststellen die Möglichkeit der Stellungnahme zu erleichtern und die Zeit der Vorbereitung der Anträge zu verkürzen. Durch die dabei notwendigen mehrmaligen Drucke in Grün und Rot, die bereits der Genehmigung vorangehen, ist es auch möglich geworden, der Baupolizei zur Bekanntgabe der Fluchtlinien endausgefertigte Plandokumente in kurzer Zeit nach dem Genehmigungsbeschluß zur Verfügung zu stellen.

Dem Fachbeirat für Stadtplanung wurden in neun Sitzungen 40 Entwürfe vorgelegt, die entweder Abänderungen oder Aufhebungen und Neufestsetzungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes oder die Verhängung einer Bausperre zum Ziele hatten. Weiters wurden 2.975 Ansuchen um Bekanntgabe der Baufluchtlinien von seiten der Behörde zur Behandlung zugeleitet und über 820 Ansuchen, die von Privaten und Dienststellen kamen und den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan betrafen, bearbeitet. Außerdem wurden auf Grund des Wohnungsverbesserungsgesetzes 1969 7.584 Ansuchen bearbeitet und an die Magistratsabteilung für allgemeine und rechtliche Angelegenheiten des Wohnungswesens weitergeleitet. Dies bedeutet ein Ansteigen gegenüber den Vorjahren um 275 Prozent, was durch die letzten Novellierungen auf diesem Sektor zu erklären ist. Für die vom Kulturamt der Stadt Wien im Wege des Gemeinderatsausschusses III verfüigten Neubenennungen von Verkehrsflächen oder Umbenennungen solcher wurden rund 60 dazu erforderliche Stellungnahmen und Plan-darstellungen angefertigt.

Straßenverwaltung und Straßenbau

Im Jahre 1975 waren 2.590 km an öffentlichen Straßen zu verwalten und zu erhalten, davon 140 km Bundesstraßen und 19 km Autobahnen. Im Gemeindestraßennetz wurden 520.500 m² Fahrbahnen instandgesetzt und 592.600 m² Fahrbahnen neu hergestellt oder erneuert. Bei einer mittleren Fahrbahnbreite von 8,5 m ergibt dies 51 km an instandgesetzten oder 70 km an neu hergestellten oder erneuerten Fahrbahnen. An Autoabstellflächen wurden 500 m² instandgesetzt und 36.600 m² neu hergestellt. Auf Gehsteigen wurden 70.000 m² instandgesetzt und 67.000 m² erneuert oder neu hergestellt. Bei einer mittleren Breite von 3 m bedeutet das eine Strecke von 23,3 km instandgesetzter und 22,3 km neu hergestellter oder erneuerter Gehsteige.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen waren im Jahre 1975 an gemeindeeigenen Geräten 19 Straßenwalzen, 2 Motorgrader, 2 sonstige Baumaschinen, 8 Straßenreparaturfahrzeuge und 2 Lastkraftwagen eingesetzt, die insgesamt 5.696 Arbeitsschichten leisteten. Die eingesetzten Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken. Sie legten dabei eine Strecke von 45.060 km zurück. Für die Neuherstellung oder Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden im Jahre 1975 14.576 Aufgrabungsbewilligungen an öffentliche Dienststellen und an private Bauwerber erteilt. In 126 Fällen wurden in verkehrsreichen Straßen statt Aufgrabungen Bohrungen oder Minierungen durchgeführt.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurde auch im Jahre 1975 der Funkwagen eingesetzt. Es wurden 412 Inspektionen vorgenommen und hiebei 15.100 km zurückgelegt. Bei 14 Prozent aller Inspektionen wurden Mängel festgestellt und deren unverzügliche Behebung veranlaßt. Da die Beanstandungen in allen Fällen zum Erfolg geführt haben, ist beabsichtigt, diese Kontrollfahrten fortzusetzen, um eine möglichst klaglose Abwicklung der Aufgrabungsarbeiten im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen.

Gemeinsam mit der Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien wurden im Jahre 1975 wieder Betonprüfungen sowie laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Diese Aktionen verliefen erfolgreich. Bei den 628 Versuchen wurden an 391 Stellen positive Ergebnisse erzielt, die Künetten waren also sachgemäß zugeschüttet worden. Bei den übrigen 229 Stichproben, immerhin bei 36 Prozent, wurde eine mangelhafte Verdichtung festgestellt und den bauausführenden Firmen der Auftrag erteilt, Nachverdichtungen vorzunehmen. In drei Fällen wurde gegen Firmen, die dem Auftrag nicht ordnungsgemäß nachgekommen sind, ein Strafverfahren eingeleitet.

Als Ergänzung zum Datenerfassungs- und Übertragungsgerät Olivetti DE 523 wurde ein frei programmierbarer Zusatzspeicher angeschafft, wodurch es möglich ist, kleinere amtsinterne EDV-Projekte abzuwickeln. Weiters wurde im Jahre 1975 der Ausbauzustand der Bundesstraßen und Autobahnen im Wiener Bereich entsprechend den Richtlinien des Bundesministeriums für Bauten und Technik EDV-mäßig erfaßt und wird in weiterer Folge evident gehalten.

Im Jahre 1975 wurde die Organisation zur Erhaltung der Autobahnen und deren Nebenanlagen weiter ausgebaut. Durch den Ankauf eines Kompressors und eines fahrbaren Diesel-Schweißgerätes ist es nun möglich, vom Stützpunkt 23, Stuppöckgasse, aus alle anfallenden Schlosserarbeiten, wie die Reparatur von Leitschienen, Geländern usw., in Eigenregie durchzuführen. Weiters konnte durch den erfolgten Kauf von zwei fahrbaren Rasenmähern und eines Schlegel-Mähgerätes als Zusatz zum Unimog 406 die Grünflächenpflege eines Teilstückes der Südautobahn übernommen werden. Ein als Zusatzgerät zum Unimog angeschaffter Schneepflug dient zur Schulung des Personals im Winterdienst. Der Rohbau der Autobahnmeisterei Inzersdorf wurde bis Ende des Jahres 1975 im wesentlichen fertiggestellt.

Bei den Arbeiten an Hauptverkehrsstraßen wurde im 13. Bezirk der Umbau der Hietzinger Hauptstraße im Kreuzungsbereich Lainzer Straße—Dommayergasse—Auhofstraße—Altgasse begonnen und nach Herstellung des definitiven Fahrbahnbelages gänzlich fertiggestellt. In der Atzgersdorfer Straße wurden die Bauarbeiten nach Grundfreimachungen von der Haunzahndgasse bis Am Rosenhügel fortgesetzt. Lediglich der Anschluß der Gallgasse konnte infolge besonderer Schwierigkeiten bei der Grundeinlösung noch nicht hergestellt werden. Im 16. Bezirk wurde der Umbau der Ottakringer Straße von der Blumberggasse bis zum Johann Nepomuk Berger-Platz einschließlich der Festgasse weitergeführt. Nach Herstellung der bituminösen Tragschichte konnte die Fahrbahn dem Verkehr übergeben werden. Im 19. Bezirk wurden die Arbeiten in der Windhabergasse mit der Herstellung der Gehsteige abgeschlossen. Im 23. Bezirk wurde nach Fertigstellung der restlichen Einbautenarbeiten mit dem Ausbau der Laxenburger Straße von der Ober-Laaer Straße bis zum Trappweg begonnen.

Weiters wurden wieder eine Anzahl von Fußgängerübergängen mit einem dauerhaften Weißasphaltbelag versehen, unter anderem in 1, Schottenring, 7, Neubaugasse, im 10. Bezirk am Verteilerkreis Favoriten, in 11, Simmeringer Hauptstraße, 12, Ruckergasse, 13, Atzgersdorfer Straße, 15, Felberstraße, 16, Possingergasse, 22, Erzherzog Karl-Straße, Asperner Straße und Siegesplatz und 23, Liesinger Platz.

Von den Straßen örtlicher Bedeutung wurden unter anderem im 2. Bezirk die Rennbahnstraße, im 11. Bezirk die Simmeringer Lände, im 15. Bezirk die Sechshauser Straße und im 23. Bezirk die Wernergasse ausgebaut oder mit modernen Belägen versehen. Darüber hinaus wurden im 19., 21. und 22. Bezirk größere Instandsetzungen durchgeführt. In zahlreichen Straßen der äußeren Bezirke wurden wieder Oberflächenbehandlungen mit einem Gesamtausmaß von 260.000 m² durchgeführt.

Im Rahmen des Programms zur Errichtung von Fußgängerzonen wurde im 1. Bezirk das Objekt Haarhof, Irisgasse, Naglergasse in Angriff genommen und im 8. Bezirk die Neugestaltung des Jodok Fink-Platzes durchgeführt. Im 10. Bezirk wurde der Ausbau der Fußgängerzone Favoritenstraße von der Gudrunstraße bis zur Landgutgasse abgeschlossen. Schließlich wurde auf dem Stephansplatz eine Probeverlegung für die Oberflächengestaltung der Fußgängerzone im Bereich des Stephansdomes vorgenommen.

Im Zuge der Regenerierung alter Asphaltbeläge wurden im 1. Bezirk der Parkring, die Riemergasse und die Sonnenfelsgasse, im 2. Bezirk die Novaragasse, im 9. Bezirk die Währinger Straße und im 16. Bezirk die Bachgasse mit neuen Belägen versehen.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen wurden im 11. Bezirk in der Luzegasse, Meidlgasse und Nemethgasse die Straßenbauarbeiten fertiggestellt. Mit der Durchführung weiterer Straßenbauarbeiten wurde begonnen in 2, Zirkusgasse, in 9, Badgasse, Lichtentaler Gasse und Marktgasse, in 16, Eckmüllnergasse und Friedrich Kaiser-Gasse, im 21. Bezirk wurden die Straßenbauarbeiten in der Gerichtsgasse und Peitlgasse in Angriff genommen, im 23. Bezirk wurde im Bereich des im Bau befindlichen Pensionisten-, Gesellen- und Lehrlingsheimes mit dem Ausbau der Gatterederstraße und ein Bauvorhaben in der Breitenfurter Straße begonnen. Bei privaten Wohnhausanlagen und sonstigen Neuanlagen wurden unter anderem Straßenbauarbeiten in 2, Ennsgasse, in 4, Operngasse (Faulmann-gasse), in 5, Brandmayergasse, Kohlgasse und Bräuhausgasse, in 13, Auhofstraße, Fasangartengasse und Würzburggasse, in 14, Sporckplatz, in 16, Grubergasse und Rosegggasse, in 17, Syringgasse, Gerhard Fritsch-Gasse und Neuwaldegger Straße, in 18, Leschetitzkygasse, in 19, Zuckerhandlgasse, Dollingergasse und Bockkellergasse, in 21, Plankenbüchlergasse, und in 22, Gumpłowiczstraße und im Bezirkszentrum Kagran durchgeführt und zum Teil abgeschlossen.

Nach dem Winter 1974/75 waren wieder Frostschäden zu beheben, wofür rund 20,5 Millionen Schilling aufgewendet wurden. Zum Teil mußten die Fahrbahndecken gänzlich erneuert werden, zum Teil wurden sie mit bituminösen Belägen versehen; insgesamt wurden rund 75.000 m² Fahrbahnen hergestellt. So wurden die Fahrbahnen der Laufberggasse und der Vereinsgasse im 2. Bezirk, der Seidlgasse und der Unteren Viaduktgasse im 3. Bezirk, der Amtshausgasse im 5. Bezirk, der

Bürgerspitalgasse und der Strohmayergasse im 6. Bezirk, der Florianigasse im 8. Bezirk, der Glaser-gasse und der Reznicekgasse im 9. Bezirk, der Klederinger Straße im 10. Bezirk, der Gadnergasse und der Rinnböckstraße im 11. Bezirk, der Hetzendorfer Straße und der Schönbrunner Allee im 12. Bezirk, der Anton Langer-Gasse im 13. Bezirk, der Penzinger Straße im 14. Bezirk, der Avedikstraße und der Schwendergasse im 15. Bezirk, der Baumeistergasse und der Ganglbauergasse im 16. Bezirk, der Alseile und der Dornbacher Straße im 17. Bezirk, der Alsegger Straße und der Schumanngasse im 18. Bezirk, der Hameustraße und der Osterleitengasse im 19. Bezirk, der Dammstraße im 20. Bezirk, der Koloniestraße im 21. Bezirk, des Wollekwegs und der Zachgasse im 22. Bezirk, der Drei-ständegasse und der Schwarzwaldgasse im 23. Bezirk teilweise vollkommen erneuert und frostsicher umgebaut.

Die Straßenbauten in Siedlungen wurden auch im Jahre 1975 fortgesetzt, hauptsächlich im 14. Bezirk in der Hüttergasse, der Eichbachgasse und der Schubbrechergasse, im 16. Bezirk im Pelzer Rennweg, im 21. Bezirk in der Luckenholzgasse, im 23. Bezirk in der Kolbegasse, der Toscaninigasse und der verlängerten Tullnertalgasse. Insgesamt wurden rund 55.000 m² Siedlungsstraßen hergestellt und dabei zahlreiche Frostschäden behoben. Ferner wurden auf Ersuchen der Anrainer im Zuge von Straßenbauarbeiten Niveau- und Gehsteigerstellungen für Private durchgeführt.

Im Rahmen des U-Bahn-Baues wurden der Getreidemarkt, die Landesgerichtsstraße, die Jungferngasse, der Petersplatz, die Schulerstraße und die Schottengasse im 1. Bezirk, die Theresianum-gasse und Waltergasse im 4. Bezirk, die Buchengasse, Leibnizgasse, Pernerstorfergasse, der Viktor Adler-Platz und die Wielandgasse im 10. Bezirk umgebaut oder saniert.

Im Zuge der Aufschließung von Betriebsbaugebieten wurden umfangreiche Straßenbauarbeiten durchgeführt. So wurden im 3. Bezirk die Döblerhofstraße und der Franzosengraben fertiggestellt, im 10. Bezirk wurde mit dem Ausbau der Ober-Laaer Straße begonnen, im 11. Bezirk wurden die Bauarbeiten in der 7. Haidequerstraße und in der Wildpretstraße beendet. Im 21. Bezirk wurden in der verlängerten Rubinstraße die Ver- und Entsorgungsleitungen eingebaut; der restliche Teil der Trillergasse bis zur Brünner Straße wurde fertiggestellt. Im 22. Bezirk wurden die Straßenbauarbeiten in der Lavaterstraße bis auf die Belagsaufbringung und der Ausbau der Liebgasse abgeschlossen. Im Betriebsbaugebiet im 23. Bezirk, Perfektastraße, wurde im heurigen Jahre mit den Erdarbeiten und Entwässerungsanlagen begonnen und die Partartgasse sowie die Wiegelestraße, mit Ausnahme der Verschleißschicht und des Gehsteigbelages, fertiggestellt.

Die Belagerneuerungen auf der Bundesstraße 1, Wiener Straße, wurden fortgesetzt. Im 13. Bezirk erhielt der Hietzinger Kai von Testarellogasse bis St. Veit-Gasse, im 14. Bezirk die Hadikgasse von Schloßallee bis Teybergasse und die Linke Wienzeile von Winckelmannstraße bis Schloßallee einen neuen abgesplitteten Hartgußasphaltbelag, wobei es gelang, am Hietzinger Kai durch eine örtliche Absenkung unter der ÖBB-Brücke eine Verbesserung der lichten Durchfahrthöhe zu erreichen. Im 3. Bezirk wurde der Vollausbau Am Heumarkt von der Landstraßer Hauptstraße bis zur Ungarbrücke (vor dem Hilton-Hotel) abgeschlossen und im anschließenden Abschnitt zwischen Ungarbrücke und Lisztgasse ein Asphaltbetonbelag als Übergangslösung bis zum Endausbau aufgebracht. Die Ausbaumaßnahmen an der Bundesstraße 3, der Donau-Straße, wurden im 22. Bezirk im Bereiche der Groß-Enzersdorfer Straße, des Siegesplatzes und der Erzherzog Karl-Straße bis Murmann-gasse durch Aufbringung der Fahrbahn- und Gehsteigbeläge endgültig beendet. Im 21. Bezirk wurden die Sanierungsarbeiten im Bereich der Prager Straße von Galvanigasse bis Hopfengasse mit Aufbringung eines Rauhhartgußbelages abgeschlossen. Ebenso wurde im Bereiche der Nordwestbahnbrücke ein neuer Belag hergestellt. Der Ausbau der Donaufelder Straße zwischen Josef Baumann-Gasse und Freytaggasse wurde mit umfangreichen Einbautenarbeiten und Grundfreimachungen eingeleitet. Im Zuge der Bundesstraße 7, der Brünner Straße, wurde im Abschnitt Gerasdorfer Straße bis Heeres-spital auf einer Fahrbahnhälfte ein Asphaltbetonbelag aufgebracht.

Auf die Bundesstraße 8, Angerner Straße, war im Jahre 1975 wieder ein wesentlicher Teil der Aktivitäten der Bundesstraßenverwaltung konzentriert. Im Abschnitt 22, Wagramer Straße, von Schüttaustraße bis Arbeiterstrandbadstraße, konnte der sechsspurige Vollausbau mit der Belagsauf-bringung auf den Fahrbahnen weitgehend beendet werden. Im Bereiche der Alten Donau wurde mit dem Umbau der Kagraner Brücke begonnen, und die Erdarbeiten wurden für die Dammverbreiterung durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Donauzentrums wurde in einer ersten Ausbaustufe im Bereich zwischen Donaustadtstraße und Wintzingerodestraße eine Verbreiterung der Wagramer Straße durchgeführt. Mit den Vorarbeiten für den Vollausbau des Abschnittes Erzherzog Karl-Straße bis Steigenteschgasse wurde ebenfalls begonnen. In drei weiteren Baulosen wurden auf der Wagramer Straße stadtauswärts Asphaltbetonbeläge aufgebracht, so daß, mit Ausnahme des Ortskernes von Süßenbrunn, die Wagramer Straße ab Am langen Felde durchgehend bis zur Landes-

grenze einen neuen Fahrbahnbelag aufweist. Auf der Bundesstraße 10, Budapester Straße, wurden im 11. Bezirk die Unterführung Simmeringer Hauptstraße mit der Aufbringung der Fahrbahnbeläge endgültig fertiggestellt, die Arbeiten am Vollausbau der Zinnergasse zügig fortgeführt und die Freudenaier Hafenbrücke einer Sanierung unterzogen. Im 2. Bezirk wurde am Handelskai im Bereich der Seitenhafenstraße ein Fahrbahnbelag aufgebracht, und im 20. Bezirk wurde im Zuge des Großbauvorhabens Anschlußstelle Nordbrücke mit den Brückenbauarbeiten (Anschluß an die S2) begonnen. Im Süden Wiens wurde der Ausbau der Bundesstraße 12, Brunner Straße, im 12. Bezirk im Abschnitt Breitenfurter Straße von Altmannsdorfer Straße bis Kirchfeldgasse begonnen und mit Ausnahme des Fahrbahnbelages, dessen Aufbringung für nächstes Jahr vorgesehen ist, auch bereits beendet. Von der Kunerolgasse bis zur Brunner Straße wurde ebenfalls eine neue Fahrbahnkonstruktion eingebaut und im Bereich der Kreuzung Erlaaer Straße ein Rauhhartgußasphalt aufgelegt.

Im Zuge der Anschlußstelle Nordbrücke wurde im Bereiche der Bundesstraße 14, Klosterneuburger Straße, im 19. Bezirk mit den Vorarbeiten für den Neubau der ÖBB-Brücke über den Donaukanal und für den Umbau der ÖBB-Brücke über die Grinzinger Straße begonnen. Die Bundesstraße 17, Wiener Neustädter Straße, wurde im Zusammenhang mit Belagsarbeiten auf der A 2, Süd-Autobahn, Anschlußstelle Inzersdorf, im 23. Bezirk, Triester Straße, von Donauländebahnbrücke bis Sterngasse mit einem neuen Fahrbahnbelag versehen.

An der Bundesstraße 221, Wiener Gürtel-Straße, wurden neben der laufenden Erneuerung schadhafter Betonfelder Vorarbeiten für eine Verbreiterung im Bereiche des Europaplatzes getroffen, die Erneuerung der Landstraßer Gürtel-Brücke vorbereitet und die Stadionbrücke renoviert. An der Bundesstraße 222, Wiener Vororte-Straße, wurden im Bereich 19, Ruthgasse, von der Hohen Warte bis zur Silbergasse Belagsaufbringungen und an der Heiligenstädter Brücke Rostschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Bundesstraße 224, Altmannsdorfer Straße, wurde im Bereich der Schönbrunner Schloßbrücke im 12. und 13. Bezirk zwischen Linker Wienzeile und Schönbrunner Straße und im 23. Bezirk im Bereich zwischen Meischlgasse und Triester Straße mit einem Rauhhartgußbelag versehen. Im Zuge der S 2, Donaukanal-Schnellstraße, wurden im 19. Bezirk die Arbeiten an der Verbreiterung des Döblinger Steges beendet, und an der Nußdorfer Brücke wurde der Rostschutzanstrich erneuert.

Das Hauptgewicht der Arbeiten auf dem **A u t o b a h n** sektor liegt derzeit auf der baumäßigen Herstellung der Autobahnverbindung A 23—A 3—A 20 zwischen der Anschlußstelle Favoriten und dem Autobahnknoten Prater, den Endpunkten der bereits in Wien bestehenden und unter Verkehr liegenden Autobahnteilstücken. Außerdem sind baumäßige Arbeiten an der A 4, Ost-Autobahn, im Gange. An der A 22, Donauufer-Autobahn, wurde die Verlegung der 110-kV-Freileitung der Wiener Stadtwerke—Elektrizitätswerke im Abschnitt Landesgrenze Wien—Niederösterreich bis zur Nordbrücke vorbereitet.

An den übrigen Autobahnabschnitten sind Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen durchgeführt worden. Auf dem Wiener Abschnitt der A 1, West-Autobahn, wurden 23 schadhafte Betonfelder erneuert. Im Bereich der A 2, Süd-Autobahn (Anschlußstelle Sterngasse), konnten die Arbeiten an der Autobahnmeisterei Inzersdorf im 23. Bezirk soweit vorangetrieben werden, daß die vorgesehene Bauzeit voraussichtlich weit unterschritten werden wird. Im Knoten Inzersdorf erfolgte im Bereich der Auffahrt von und der Abfahrt zur Triester Straße eine Erneuerung des Belages mit Asphaltbeton. An dem im Verlauf der A 3, Südost-Autobahn, liegenden Autobahnknoten Arsenal im 10. und 11. Bezirk wurden die Arbeiten zur Verknüpfung mit der A 23, Autobahnverbindung Wien Süd beziehungsweise A 20, Wiener Gürtel-Autobahn, im Bereich Geiereckstraße—Urselbrunnengasse—An der Ostbahn fortgesetzt.

Im Bereiche der A 4, Ost-Autobahn (Flughafenautobahn), wurde die Donaukanalbrücke (Schrägseilbrücke) im 11. Bezirk, die Überführung der stadteinwärtsführenden Autobahn-Richtungsfahrbahn über den Donaukanal, fertiggestellt und im Zuge der Simmeringer Lände die Durchfahrt wiederhergestellt. Im Bereich der Erdbergstraße und Erdberger Lände im 3. Bezirk wurden als Vorbereitung für den Bau der stadtauswärtsführenden Richtungsfahrbahn der A 4, Ost-Autobahn, entlang dem Donaukanal die Einbautenverlegungen, Baufeldfreimachungen und Niveaueinstellungen fortgesetzt. Im Zuge des Umbaus der Ostbahnbrücke im 2. und 11. Bezirk wurde mit den Arbeiten zur Verbreiterung der Durchfahrtsöffnungen der ÖBB-Brücke über den Donaukanal begonnen. Im Baulos Freudenaier wurde der Bau der stadteinwärtsführenden Richtungsfahrbahn der A 4, Ost-Autobahn, entlang dem Donaukanal und eine Anrainerstraße im Spätherbst eingeleitet.

Im Autobahnknoten Prater der A 20, Wiener Gürtel-Autobahn, wurde unter Benützung der Autobahn-Donaukanalbrücke eine neue Abfahrt in den 3. Bezirk zur Erdberger Lände und Nottendorfer Gasse errichtet. Im Zusammenhang mit der Herstellung dieser zusätzlichen Abfahrt wurde

auch die Straßenverbindung Döblerhofstraße—Baumgasse, unter teilweiser Heranziehung einer Straße im Schlachthof als Ersatz für die durch das Objekt Hochstraße St. Marx unterbrochene Döblerhofstraße, neu geschaffen. Am Objekt Hochstraße St. Marx—Knoten Landstraße im 3. und 11. Bezirk wurden die Brückenbauarbeiten zwischen Donaukanal, Gürtel und Geiereckstraße für die Herstellung der Autobahnverbindung zur A 23, Autobahnverbindung Wien Süd, planmäßig weitergeführt. Mit den Arbeiten zur Herstellung eines Anschlusses der Hochstraße St. Marx an den Franzosengraben im Bereich der Anschlußstelle St. Marx im 3. Bezirk wurde im Herbst begonnen.

An der A 23, Autobahnverbindung Wien Süd, soll mit der Errichtung einer Brücke im 10. Bezirk über die Autobahn und das Schlepplgleis der Schmidtstahlwerke-Anschlußbahn im Zuge der Ferdinand Löwe-Straße—Moselgasse eine wichtige Fußgängerverbindung aufrechterhalten werden. Die Arbeiten an diesem Objekt sind voll im Gange. Die Arbeiten an der Überführung der Laaer Berg-Straße über die Autobahn im 10. Bezirk wurden im Frühjahr begonnen. Eine Fußgängerbrücke über die Autobahn wurde als Verbindung zwischen Eisenstadtplatz (Absberggasse) und der Ludwig von Höhnel-Gasse im 10. Bezirk fertiggestellt. Ebenso wurden die Rohbauarbeiten für die Unterführung der Autobahn unter die Straßenzüge Favoritenstraße (B 16), Grenzackergasse und Ludwig von Höhnel-Gasse (B 225) abgeschlossen. Straßenbaumäßig wurde auch die Anschlußstelle Favoriten mit dem Verteilerkreis fertiggestellt.

Brücken- und Wasserbau

Die Vorarbeiten und Planungen für den Brücken- und Straßenbau umfaßten Arbeiten für die Große Marxerbrücke und den Fußgängersteg Leopoldau. Erhaltungsarbeiten waren die Generalinstandsetzung des Preindlsteges über den Wienfluß mit einem Kostenaufwand von 1,28 Millionen Schilling sowie die Instandsetzung der Stiegenanlage des Obkirchersteges, die 700.000 Schilling kostete. Für die St. Veit-Brücke wurden im Jahre 1975 800.000 Schilling aufgewendet. Die Generalinstandsetzung des Fußgängersteges über die Liesing beim Bischofsplatz in Oberlaa betrug 300.000 Schilling für laufende Instandsetzungsarbeiten kleineren Umfanges, wie zum Beispiel Fahrbahnbeläge, Dehnfugenkonstruktionen, Entwässerungsanlagen, Brückenrevisionen, Brückenreinigungen, wurde ein Betrag von 7,0 Millionen Schilling aufgewendet.

Im Zuge von Neu- und Umbauten von städtischen Brücken wurden die Arbeiten für die Generalinstandsetzung der Augartenbrücke 1975 fortgesetzt. Im Bereich Dietmayrgasse wurde ein Stahlwellblechtunnel für eine Fußgängerunterführung unter der Adalbert Stifter-Straße errichtet. Die in der Tunnelachse liegenden Stiegenanlagen wurden mit einem Stahlskelett eingehaust. Die Fertigstellung erfolgte Anfang 1975. Als letztes Teilstück der Gürtelautobahn ist der Bau der Hochstraße St. Marx erforderlich. Im Zuge dieses Bauwerkes sind in St. Marx und beim Landstraßer Gürtel Knoten vorgesehen, die den Anschluß der Haidestraße beziehungsweise den Übergang in die Südostautobahn und den Landstraßer Gürtel ermöglichen. Die Bauarbeiten wurden im Oktober 1973 begonnen und werden voraussichtlich 1978 beendet sein. Die linksufrige Richtungsfahrbahn der Donaukanalschnellstraße wird unter die Stadionbrücke geführt. Das erforderte die Errichtung einer Stützmauer, die Anfang 1975 fertiggestellt wurde. Die stadteinwärts führende Richtungsfahrbahn der geplanten Ostautobahn wird im Bereich der Freudenau über den Donaukanal geführt. Das hiezu erforderliche Betontragwerk wurde als Schrägseilbrücke ausgebildet, eine erstmalige Ausführung in Österreich. Die Bauarbeiten wurden im Oktober 1975 abgeschlossen.

Zur Beseitigung der verkehrsbehindernden niveaugleichen Kreuzung der Bundesstraße 10, Buda-pester Straße, mit der Donauländebahn, war die Herstellung eines Verkehrsbauwerkes zur Unterführung der Simmeringer Hauptstraße erforderlich. Es wurden eine Eisenbahnbrücke, zwei Straßenbrücken und Stützmauern im Rampenbereich errichtet. Das Bauwerk wurde im Juli 1975 fertiggestellt. Um eine künftige Verbreiterung der rechten Donaukanalschnellstraße (B 2) auf drei Fahrspuren zu ermöglichen, war es notwendig, die am rechten Widerlager des Döblinger Steges angebrachte Rohrkammer für die Gas- und Wasserrohrleitung wasserseitig zu verlegen. Damit verbunden war auch ein Neubau des Stegteiles über die Schnellstraße. Die Bauarbeiten wurden im Juli 1975 abgeschlossen. Im Zuge der Realisierung des Nußdorfer Knotens, der mit den Verbindungen der Bundesstraße 10 — Handelskai, Bundesstraße 14 — Klosterneuburger Straße, Schnellstraße 2 — Donaukanalschnellstraße und Grinzinger Straße den großzügigen Ausbau der Anschlußstelle Nordbrücke darstellt, wurde die Hochstraße Handelskai als erster Bauabschnitt im Mai 1975 begonnen. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten wird die Verkehrsverbindung der Hochstraße Handelskai mit der Nordbrücke hergestellt sein. Die Ostbahn-Donaukanalbrücke wird durch Erweiterung der Seiten-tragwerke umgebaut, um die Unterführung der beiden Richtungsfahrbahnen der Ostautobahn in diesem

Bereich zu ermöglichen. Gleichzeitig werden die vorhandenen Stiegenanlagen neu gestaltet. Der Ausbau der Bundesstraße 8, Angerner Straße, erfordert die Verbreiterung der Kagraner Brücke über die Alte Donau. Beidseitig des eigenen Gleiskörpers für die Straßenbahn werden dreispurige Richtungsfahrbahnen angeordnet.

Neben diesen Brückenneubauten waren auch umfangreiche Erhaltungsarbeiten im Zuge von Bundesstraßen, und zwar an der Freudenufer Hafnbrücke, der Landstraßer Gürtelbrücke und der Stadionbrücke über den Donaukanal erforderlich.

Der Schutzwasserbau erforderte Erhaltungsarbeiten an Wiener Gewässern, für die insgesamt rund 15,3 Millionen Schilling ausgegeben wurden, wovon 2,5 Millionen Schilling auf den Liesingbach, 5,6 Millionen Schilling auf den Wienfluß und 7,2 Millionen Schilling auf die übrigen Bäche und Gerinne entfallen.

Die Regulierungsarbeiten am Mühlwasser wurden im Jahre 1975 fortgesetzt, wobei damit begonnen wurde, den gänzlich verlandeten Teil des Oberen Mühlwassers im Bereich des Entlastungsgerinnes Alte Donau unter möglicher Beibehaltung der natürlichen Ufervegetation auszubaggern und so einen neuen Erholungsraum für die Bevölkerung zu schaffen. Nach Genehmigung eines Beitrages in Höhe von 50 Prozent der Baukosten für die Regulierung des Schwechat-Wildbaches im Unterlauf durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft konnte die Detailprojektierung des ersten Bauabschnittes abgeschlossen werden. Die Ausgaben für Probebohrungen und Projektierungsarbeiten betragen rund 500.000 S.

Da sich die rechtsufrige Wienflußmauer, die die Abgrenzung des Wienflusses zur Wiener Stadtbahn bildet, in einem sehr schlechten Zustand befindet, wurden im Jahr 1975, in Zusammenarbeit mit den Wiener Stadwerken — Verkehrsbetrieben, der Bereich flußauf- und flußabwärts der Schönbrunner Brücke instandgesetzt.

Am Schillerwasser wurde zur Hebung des Wasserspiegels im „Kleinen Schilloch“ eine Stauhaltung mittels einer Stahlspundwand ausgeführt. Weiters wurde Anlandungsmaterial ausgebaggert und die Säuberung der Ufer vorgenommen. An der Mündungsstrecke des Kräuterbaches wurde die Teilregulierung mit der Herstellung der Einwölbungsstrecke auf einer Länge von rund 70 Laufmetern fortgesetzt und eine Detailplanung für die Sanierung der Strecke zwischen dem Rückhaltebecken und der bisher ausgeführten Regulierungsstrecke ausgearbeitet. Am Halterbach wurde im Bereich der Bujattigasse, die bereits an einigen Stellen durch Uferanbrüche gefährdet ist, eine Strecke von rund 80 Laufmetern flußauf von der ONr. 19 reguliert. Gleichzeitig wurde die Böschung der gesamten bisher regulierten Bachstrecken begrünt und mit bodenständigen Gehölzen bepflanzt. Entlang des Gütenbaches wurden Uferanbrüche und Auskolkungen durch Flechtzäune und Steinwürfe saniert und Anlandungen aus dem Gerinne beseitigt. Die Arbeiten am Rosenbach zur Teich- und Dammsanierung im Gelände des Dehneparkes wurden mit der Räumung des Teiches von Schlamm und mit der Herstellung des Einlaufbauwerkes begonnen. An der Wienfluß-Trennmauer wurden Torkreierarbeiten im Anschluß an das Wehr 1 ausgeführt. Zur Sanierung der Alten Donau im Bereich der städtischen Strandbäder wurde eine Schlammabsaugung durchgeführt.

Im Rahmen der kleineren wasserbaulichen Arbeiten wurden Sohlbefestigungen am Hohlweg bei der Unteren Jungenberggasse in Stammersdorf und in der Wienfluß-Verteilungswasserhaltung II ausgeführt. Projektierungsarbeiten wurden am Mauerbach im Bereich der Parkanlage, am Schreiberbach und Liesingbach durchgeführt. Eine Bestandsaufnahme des Liesingbaches wurde vorgenommen und an der Gewässerkartei von Wien weitergearbeitet. In Fortführung der Ufersicherungsarbeiten an der Alten Donau in 22, Kaisermühlen, wurde im Jahre 1975 eine rund 30 m lange Ufermauer errichtet. Zur Erhaltung des Kleinen Schillockes wurden Schlammabsaugungsarbeiten durchgeführt.

Die Bauarbeiten für den verbesserten Donauhochwasserschutz Wien sind im Jahre 1975 im vollen geplanten Umfang weitergeführt worden. Am rechten Donauufer wurden im Wehr Nußdorf die Umbauarbeiten mit dem Entfernen der Baugrubenumschließung, der Rollierung der Kanalsohle und der Uferböschung abgeschlossen. Die neue Wehranlage wurde am 17. Dezember 1975 durch den Bürgermeister eröffnet. Am linken Donaukanalrückstaudamm konnten die Bauarbeiten für die Fußmauer mit einer Länge von 1.017 m sowie für die Stützmauer mit einer Länge von 410 m abgeschlossen werden. Die wasserseitigen Mauerflächen wurden mittels Kunststoffschalungsmatrizen in Strukturbeton hergestellt. Die Planumsherstellung für die anschließend 1,2 km lange Dammaufstandsfläche konnte fertiggestellt werden. Mit den Arbeiten für die Errichtung eines Expositiongebäudes am rechten Donaukanalrückstaudamm wurde im August 1975 begonnen. Bis zum Jahresende konnte die Aufstandsfläche einschließlich der Fundamentierung fertiggestellt werden.

Am linken Donauufer wurden im Einlaufbauwerk die Beton- und Straßenbauarbeiten beidseits des Wehres abgeschlossen. Die Innenausstattung der Wehrwarte und der Betriebs-

räume wurde fast fertiggestellt. Mit den Elektroinstallationen für die Betriebsanlagen und für das Wartengebäude wurde begonnen. Der Aushub im Oberwasser, die Geschiebeleitschwelle, die Ausbildung der Böschungen und die Oberflächengestaltung links und rechts des Wehres wurden fertiggestellt.

Das 1. Baulos des Entlastungsgerinnes mit einer Gesamtlänge von 9,4 km wurde projektsgemäß weiter ausgeführt. Das rund 200 m breite Gerinne wies Ende 1975 eine Gesamtlänge von 3,1 km auf, davon wurden 1975 1,0 km ausgebaggert und versteint. Insgesamt wurden bis 1975 4,0 Millionen m³ Aushubmaterial bewegt, davon 1975 rund 1,2 Millionen m³. Mit dem Aushubmaterial wurde weiterhin die Verstärkung des linksufrigen Schutzdammes durchgeführt und der Inselkörper aufgebaut. Die Dammverstärkung beträgt 5,6 km — wobei die Verlängerung 1975 1,2 km betrug — und erstreckt sich von der Praterbrücke bis auf Höhe des Zentraltanklagers Lobau. Weitere 10 ha hochwasserfreie Inselfläche konnten begrünt und mit Bäumen bepflanzt werden, so daß insgesamt 23 ha der Insel als fertiggestellt angesehen werden können. Die Treppelwege wurden auf weiteren 2 km mit einer Bitukiestragschichte versehen. Darüber werden die Böschungen mit 18.000 m² Betongrassteinen gesichert. Die Bauarbeiten beim Baulos 2, mit einer Gesamtlänge von rund 11,0 km, wurden im Dezember 1975 in Angriff genommen. Die ersten Arbeiten für die Baustelleneinrichtung wurden durchgeführt. Die Bauarbeiten am Wehr 1 wurden im Dezember 1975 mit der Einrichtung der Baustelle begonnen.

Im Verkehrswasserbau wurden 1975 im Hafen Freudenau im 7. Bauabschnitt der Kaianlage die restlichen vier Felder, bestehend aus Grundplatte, Mauerkopf, Kranbahnträger, errichtet sowie ein zweites Auslaufbauwerk fertiggestellt. Der obere Ausbau des Mauerkopfes, die Errichtung des Schleifleitungskanales sowie das Versetzen des horizontalen Kantenschutzes wurden über vier Regelabschnitte teilweise ausgeführt. Die Hinterfüllung landwärts des Kranbahnträgers ist auf einer Länge von 300 m abgeschlossen. Für die Strom- und Wasserversorgung der Kaianlage wurden im Mauertrog Zug- und Installationsschächte errichtet und bereits teilweise installiert. Um die Sicherheit des Betriebes der Hafenbahn im Hafen Lobau auch bei Einsatz von modernen Betriebsmitteln zu gewährleisten, müssen Teile des Schienennetzes mit einem verstärkten Oberbau versehen werden. Das zweite Übergabegleis, mit einer Länge von 1.080 Laufmetern, wurde fertiggestellt und die Erdverlegung des Fernmeldekabels vorgenommen. Die Neulage des 600 Laufmeter langen Gleises im Bahnhofsgleis 7 sowie die Neulage des Streckengleises 1 auf einer Länge von 235 Laufmetern wurden fertiggestellt. Weiters erfolgte der Umbau der Blinklichtanlage von vollautomatisch auf halbautomatisch. Die für den Hafen Lobau notwendige Trinkwasserleitung wurde vom öffentlichen Rohrnetz aus bis zum Hafenumschließungsdamm verlegt. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr wurde nach dem Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz für das Jahr 1975 1.520.000 Schilling an Förderungsbeiträgen zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der behördlichen Aufgaben wurde die Überprüfung einer Vielzahl von Schiffen (von Zug- und Tankschiffen bis zu den gewerblichen Mietbooten) durchgeführt.

Im Grundbau wurden für die Errichtung der städtischen Hoch- und Tiefbauten, auch solchen der Wiener Stadtwerke, die Fundamentbeschau durchgeführt und die Fundierungsart, die zulässige spezifische Belastung des Baugrundes, die Fundierungstiefe usw. angegeben oder geprüft. Die Angaben und Überprüfungen der Fundierungen erfolgten auf Grund der Ergebnisse von Baugrunduntersuchungen, Großbelastungsversuchen, von verschiedenen grundbaustatischen Berechnungen, der Auswertung der Ergebnisse von Setzungsmessungen von verschiedenen Bauwerken usw. Während der Planung wurden die Architekten und die damit befaßten Dienststellen grundbautechnisch beraten.

Im Zuge des U-Bahn-Baues (U 2, Bauabschnitt VI) war es notwendig, die bestehenden Fundamente des Hauses Universitätsstraße 11 zu entfernen und das Gewicht des Gebäudes auf eine neue Fundierung überzuleiten. Um bei diesen Arbeiten ein Höchstmaß an Sicherheit bei vertretbaren Kosten zu erreichen, wurde im Oktober 1975 ein grundlegender Versuch durchgeführt. Dabei sollte festgestellt werden, ob nach Abschluß der baulichen Herstellungen das Gebäude bereits sicher auf den neuen Fundamenten ruhte oder ob vor Entfernung der alten Grundmauern die an sich vorgesehenen zusätzlichen kosten- und zeitaufwendigen Maßnahmen tatsächlich durchgeführt werden müßten. Mittels eines von der Unterabteilung Grundbau der Magistratsabteilung für Brücken- und Wasserbau entwickelten neuen Meßsystems und unter Verwendung elektronischer Meßgeräte konnte nachgewiesen werden, daß die Gebäudelasten bereits voll von den neuen Fundamenten aufgenommen worden waren. Durch diese Messung war es möglich, die erheblichen Kosten für zusätzliche zeitaufwendige Maßnahmen einzusparen.

Bei der Herstellung der Bohrpfähle für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses — Kerngebäude zeigte sich, daß innerhalb des vorgesehenen Gründungskonzeptes die Herstellung der soge-

genannten Pfahlfußweiterungen nur unter zusätzlichen Kosten möglich gewesen wäre. In der vorgesehenen Tiefe der Pfahlfußweiterungen — das sind kegelstumpfförmige Vergrößerungen der Pfahlspitze — wurden wasserführende Kiese angetroffen. Die Herstellung solcher Fußweiterungen kann jedoch mit einem vertretbaren Kostenaufwand nur im Wiener Tegel erfolgen. Durch eine weit über das übliche Maß hinausgehende, laufende Betreuung dieser Baustelle konnten jedoch die Endtiefen der einzelnen Pfähle so festgelegt werden, daß praktisch alle Pfahlfüße in der vorgesehenen Art hergestellt werden konnten.

Insbesondere erfolgte eine ständige Beratung beim U-Bahn-Bau im Rahmen der Tätigkeit des Amtssachverständigen für den Grundbau auch in baueologischer Hinsicht. Erwähnenswert sind die Belastungsmessungen im Stationsschacht „Tiefe Baugrube“ am Stock im Eisen-Platz für die Haltestelle Stephansplatz der U-Bahn-Linie U 1. Die Baugrube hat Ausmaße von 26 auf 63 m und ist bis zur Unterkante des Aushubes ungefähr 28 m tief. Der anstehende Boden besteht bis etwa 14 m Tiefe aus den lokalen Schottern und Sanden, darunter beginnt der Wiener Tegel. Infolge der großen Tiefe der Grube und des hohen Wasserdruckes sind die Etagen gegenseitig abgestützt worden. Zum Teil wurden diese Abstützungen als definitive Decken des Stationsbauwerkes verwendet, zum anderen Teil muß man sich wegen des zügigen Baufortschrittes mit provisorischen Stahlaussteifungshorizonten behelfen. Zwei solche Horizonte wurden auch am Stephansplatz eingebaut und etwa nach einem Jahr wieder entfernt. Während dieser Zeit standen sie unter wechselnder Belastung, je nach den Phasen des Baufortschrittes. Da die Beanspruchungen im Stahl mit relativ geringem Kosten- und Zeitaufwand zu messen sind und das Interesse bestand, diese Stahlspannungen mit den Rechnungsannahmen aus der Statik zu überprüfen, wurden im Mittelfeld dieser Horizonte an insgesamt 16 Stahlträgern, wobei acht und acht deckungsgleich übereinanderlagen, Meßquerschnitte ausgewählt und im Laufe des Jahres 14mal untersucht. Die Ergebnisse sind insofern überraschend, als die Belastungen in Richtung unteren Horizont nur etwa 60 Prozent der gerechneten betragen, während der obere Horizont voll ausgenützt wurde, ja sogar eine Lastüberschreitung bei noch höherer sommerlicher Lufttemperatur möglich gewesen wäre. Im kühleren Herbst gingen aber die Drücke auf diesem Horizont nur wenig zurück, so daß die Lastannahmen über Wasser- und Bodendruck neu überdacht werden müssen. Diese Messungen an den Stahlträgern stellen die ersten quantitativen Überprüfungen von Baugliedern bei einem Baulos der U-Bahn dar und werden für die Erstellung der Berechnungsgrundlagen verschiedener weiterer Baulose herangezogen werden müssen. Um zu preisgünstigeren und trotzdem sicheren Konstruktionen für den U-Bahn-Bau zu gelangen, sind solche Messungen in verstärktem Ausmaß für die Zukunft notwendig.

Bei Schäden an mehreren städtischen Bauten, die durch ungleiche Setzungen entstanden sind, wurden nach eingehender Überprüfung und Klärung der Ursachen entsprechende Maßnahmen zu deren Beseitigung vorgeschlagen. Städtische Dienststellen, die mit privaten Bauvorhaben und mit auftretenden Schäden an privaten Bauten befaßt waren, wurden grundbautechnisch beraten.

Die Untergrundverhältnisse für 62 Hoch- und Tiefbauten der Stadt Wien, die teilweise erst im Jahre 1976 oder noch später gebaut werden sollen, wurden durch Baugrunduntersuchungen abgeschlossen. Umfangreichere Arbeiten waren die Baugrunduntersuchungen für das Heim für betagte Menschen in 23, Breitenfurter Straße 271, für die städtischen Wohnhausbauten in 2, Engerthstraße — Holubstraße und Engerthstraße 189-199, 22, südlich Aderklaaer Straße, und 12, Am Schöpfwerk, für die Stadtbahnhaltestelle Burggasse, für die vielen Brückenobjekte der Anschlußstelle Nordbrücke im 19. Bezirk und für die Schwechat-Unterlaufregulierung in Niederösterreich.

Bei den Baugrunduntersuchungen für die U-Bahn-Linie U 3, Abschnitt 1, Bellariastraße bis Rochusgasse und Verbindungsgleis Linie U 3—U 4, Franz Josefs-Kai bis Stadtpark, wurden, um genauere Kenntnisse der Baugrundverhältnisse in dem bereits trassenmäßig festliegenden Teil zu erhalten, die im Jahre 1974 begonnenen Probebohrungen fortgesetzt, wobei neben den Probebohrungen auch mit den Fundamentaufschließungsarbeiten in den im Einflußbereich liegenden Gebäuden entlang der U-Bahn-Linie 3 begonnen wurde. Insgesamt sind bisher etwa ein Drittel der in diesem Bauabschnitt erforderlichen Aufschlußarbeiten durchgeführt worden. Zur genaueren Festlegung des Trassenverlaufes Rochusgasse bis Erdberg wurden im Rahmen der weiteren Ausarbeitung eines generellen Projektes orientierende Baugrunduntersuchungen (Probebohrungen und Fundamentaufschließungsarbeiten) durchgeführt. Insgesamt sind bisher etwa zwei Drittel der in diesem Bauabschnitt erforderlichen Probebohrungen durchgeführt worden. Die orientierenden Fundamentaufschließungsarbeiten wurden abgeschlossen.

Der Baugrundkataster wurde durch viele Baugrundaufschlüsse erweitert. Die Neuordnung auf Grund der neu erschienenen Blätter der Stadtkarte 1 : 2.000 wurde fortgesetzt.

Öffentliche Beleuchtung, Elektrizitätswesen und brennbare Gase

Mit der 6. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz 1965, BGBl. Nr. 546/1975, wurde eine Reihe von elektrotechnischen Vorschriften in Kraft gesetzt, die von der Magistratsabteilung für öffentliche Beleuchtung, Elektrizitätswesen und brennbare Gase im Rahmen ihrer Tätigkeit als Elektrizitätsbehörde 1. Instanz bei Sachverständigengutachten oder bei Ermittlungsverfahren zu berücksichtigen sind. Erwähnenswert ist hier vor allem die Vorschrift ÖVE-EH 41/1975, durch deren Verbindlicherklärung nunmehr die Fragen der Erdung von Hochspannungsanlagen eindeutig und allgemein verbindlich geregelt werden. Bisher waren für solche Anlagen im Elektrizitätsbehördlichen Verfahren weitgehend ausländische Vorschriften als Richtlinien heranzuziehen. Eine ähnliche Bereinigung erfolgte auf dem Gebiet der brennbaren Gase. Durch Verordnung zum Wiener Gasgesetz, LGBl. für Wien Nr. 33/1975, wurden die von der Österreichischen Vereinigung für das Gas- und Wasserfach neu herausgegebenen „Technischen Vorschriften und Richtlinien für Niederdruck-Gasanlagen“ in Geltung gesetzt. Auch dies bedeutet eine Erleichterung der behördlichen Tätigkeit, da Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen einfacher zu verfolgen sind als die Nichteinhaltung von Vorschriften eines privaten Vereines, denen rechtlich bestenfalls die Bedeutung von „Regeln der Technik“ zukommt.

Im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten wurden im Jahre 1975 rund 8.000 Lichtstellen bearbeitet. Die Zahl der Lampen erhöhte sich um 2.801 auf 209.102, die Zahl der Leuchten um 1.265 auf 123.863. Die geringeren Zuwachsraten im Vergleich zum Vorjahr erklären sich durch die niedrige Dotierung der Budgetpost Neubau. Der gesamte in den Straßen Wiens installierte Lichtstrom stieg von 586 Millionen Lumen auf 592 Millionen Lumen.

Von den im Jahre 1975 neu errichteten Beleuchtungsanlagen sollen hier nur jene Erwähnung finden, die durch besonderen Umfang oder besondere technische Lösungen von den üblichen Anlagen abweichen. Der Verkehrsknoten Hietzinger Hauptstraße—Lainzer Straße wurde vollständig umgebaut und mußte daher auch eine seiner Funktion und Verkehrsbelastung entsprechende Beleuchtung erhalten. Um den Platz möglichst von Lichtmasten und Verspannungen freizuhalten, wurde erstmalig in Wien eine Hochmastbeleuchtung errichtet (Lichtpunkthöhe 16 m, 2 Leuchten mit je 6 Natriumdampf-Hochdrucklampen 250 W). Diese Lösung gewährleistet eine optimale und blendungsfreie Ausleuchtung des Verkehrsraumes und stellte sich um rund ein Drittel billiger als vergleichbare konventionelle Beleuchtungsvarianten. Der Umbau der Atzgersdorfer Straße machte einen kompletten Neubau der Straßenbeleuchtungsanlage erforderlich. Da es hier möglich war, die Maste in den Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrbahnen zu setzen, wurde als Beleuchtungsart eine Längsaufhängung auf Stahldraht gewählt. Die Leuchten sind mit je 2 Leuchtstofflampen 100 W bestückt, ihr Abstand zueinander beträgt 10 m (Lichtpunkthöhe 8 m). Im Zuge der Umgestaltung des Johann Nepomuk Berger-Platzes wurde der Platzbereich sowie die daran anschließende Fefüßgasse mit einer neuen Beleuchtungsanlage versehen. An Stelle der früheren Lichtständer wurde eine Längsaufhängung mit 2 × 100-W-Leuchtstofflampen und 2 × 40 W errichtet. Die Gesamtkosten für diesen Umbau betragen 970.000 S.

Auch im Jahre 1975 wurde das Programm zur Umstellung der öffentlichen Uhren von der Impulsabgabe über Brandmeldeleitungen auf Funkfernsteuerung fortgesetzt. Insgesamt konnten 21 Uhren neu in das Funknetz einbezogen werden. Weitere 10 Uhren wurden versuchsweise mit Langwellenempfängern ausgerüstet, die die Sekundenimpulse des Zeitzeichensenders DCF 77 (Physikalisch-Technische Bundesanstalt Braunschweig, BRD) empfangen, verarbeiten und als polarisierte Minutenimpulse an das jeweils angeschlossene Uhrwerk weitergeben. Dieses System soll in Zukunft vor allem zur Steuerung von Turmuhranlagen eingesetzt werden und erspart Anschaffung, Betreuung und Instandhaltung einer mechanischen Hauptuhr sowie der Turmnebenuhr.

Im Versuchsraum wurden umfangreiche, lichttechnische Projektierungsarbeiten für die Hochmast-Beleuchtungsanlagen Hietzing und Südtiroler Platz vorgenommen. Die Kapazität des für diese Rechnungen verwendeten Tischrechners (Hewlett-Packard 9820) wurde im Jahre 1975 durch die Anschaffung eines Zusatzspeichers wesentlich vergrößert. Damit ist es möglich geworden, Straßenbeleuchtungsanlagen auch nach der sogenannten Leuchtdichtetechnik zu berechnen. Bei diesem Verfahren werden neben der Lichtquelle auch noch die Reflexionseigenschaften des jeweiligen Straßenbelages in die Rechnung einbezogen. Schließlich wurde auch eine Reihe von lichttechnischen Berechnungen und Messungen durchgeführt, welche die Verwendbarkeit des in der Schweiz entwickelten Schrägstrahl-Gegenstrahl-Beleuchtungsprinzips für den in Bau befindlichen Autobahntunnel Laaerberg untersuchen sollten.

Für die Anstrahlung von Baudenkmalern, Brücken und Brunnen wurden im Jahre 1975 zwei Anlagen projektiert und errichtet, und zwar die Anstrahlung der Pfarrkirche Hietzing über Ersuchen des Bezirksvorstehers sowie die Anstrahlung der Piaristenkirche im Zuge der Neugestaltung des Jodok Fink-Platzes. Von den Umbauten größeren Umfangs wären drei Anlagen erwähnenswert: Bei der Innenbeleuchtung der Michaelerkuppel wurden die vorhandenen 1.427 Glühlampen zu je 40 Watt abmontiert und durch 100 Leuchtstofflampen zu je 40 Watt ersetzt. Der elektrische Anschlußwert der Anlage verringerte sich dadurch von 57 kW auf 5 kW, während die Beleuchtungsstärke in der Kuppel wesentlich erhöht wurde. Gleichzeitig wurde zum Schutz der Lampen vor Verschmutzung ein 380 m² großes Taubenschutznetz aus glasklarem Kunststoff angebracht. Die aus dem Jahre 1951 stammende Anlage für die Außenbeleuchtung, die mit kurzlebigen Lampen ausgestattet ist, wurde auf moderne Leuchtmittel umgerüstet, wodurch 4,5 kW Anschlußleistung eingespart werden konnten. Die Lampen für die Anstrahlung der Nordbrücke wurden ständig durch Beschuß vom Überschwemmungsgebiet her zerstört. Es wurden geeignete Abdeckungen entworfen und eingebaut, die die Qualität der Beleuchtung nicht herabsetzen und doch einen optimalen Schutz gegen Beschuß gewährleisten. Die Zahl der Störungen verringerte sich von 63 im Jahre 1974 auf 14, weshalb auch mit nur 6 Kontrollfahrten das Auslangen gefunden werden konnte.

Im Stadtgebiet von Wien gibt es rund 3.000 Schaltböcke, in denen die notwendigen mechanischen Schalter und Sicherungen für eine Anzahl von Stromkreisen der öffentlichen Straßenbeleuchtung untergebracht sind. Auf Grund der physikalisch bedingten Tatsache, daß beim Schalten hoher Ströme Funken entstehen, sind die Kontakte dieser Bauteile einem starken Verschleiß ausgesetzt. Seit einiger Zeit sind nun Schalter auf dem Markt, die rein elektronisch aufgebaut sind und keinerlei mechanisch bewegte Teile mehr aufweisen, die sogenannten optoelektronischen Schalter. Im Frühjahr 1975 wurde ein Schaltbock in 15, Stiegersgasse 1, mit solchen elektronischen Schaltern ausgerüstet und unter ständiger Kontrolle gehalten. Die bisherigen Ergebnisse waren so günstig, daß geplant ist, im nächsten Jahr weitere 10 Schaltböcke auf elektronische Schalter umzustellen.

Der zur Zeit in der öffentlichen Beleuchtung verwendete Stahldraht muß nach etwa 10 Jahren getauscht werden, weil durch die fortschreitende Verrostung die notwendige Festigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Der Stahldrahttausch ist langwierig und mit relativ hohen Kosten verbunden. Es wurde daher versuchsweise mit der Verwendung von rostfreiem Stahldraht begonnen. Neben der wesentlich höheren Lebensdauer zeichnet sich dieses Material auch durch eine größere Bruchdehnung, höhere Torsionsbelastbarkeit sowie gute Widerstandsfähigkeit gegen Einreißen und Anknicken aus. Die Kosten einer Beleuchtungsanlage erhöhen sich durch die Verwendung des rostfreien Stahldrahtes lediglich um 5 Prozent.

Bau-, Feuer- und Gewerbeполиizei

Die wichtigsten Veränderungen in der Gesetzgebung bildeten im Jahre 1975 im Aufgabenbereich der für die Bau-, Feuer- und Gewerbeполиizei zuständigen Magistratsabteilungen die neuen Durchführungsbestimmungen zum abgeänderten Wiener Garagengesetz, das neue Wohnungseigentumsgesetz und die neue Weisung der Stadtbauamtsdirektion in Zusammenhang mit dem Bundesstraßengesetz 1971, ferner die Auswirkungen des Stadterneuerungsgesetzes und der geänderten mietrechtlichen Vorschriften.

Mit dem Gesetz vom 22. November 1974, LGBl. für Wien Nr. 7/1975, wurde das Wiener Garagengesetz, LGBl. für Wien Nr. 22/1957, abgeändert. Die entsprechende Durchführungsverordnung der Wiener Landesregierung erfolgte im LGBl. für Wien Nr. 9/1975 vom 11. Februar 1975. Die geänderten Bemessungsgrundlagen für die Bemessung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und die Erweiterung der Verbotszonen bei der Errichtung von Stellplätzen ergaben zahlreiche Übergangsfälle für die Handhabung der bisherigen und der neuen Bemessungsgrundlagen. Auch hinsichtlich der Genehmigung von Tankstellen erbrachte das Gesetz einschneidende Änderungen. In Zukunft ist die Errichtung von Tankstellen nur im Betriebsbaugelände und im Industriegebiet beziehungsweise im Zusammenhang mit einer Großgarage mit mindestens 300 Stellplätzen im übrigen Bauland zulässig. Es werden daher auch neue Arkadentankstellen in Wohn- und Bürohäusern nicht mehr genehmigt. Auch bei der Abänderung bereits genehmigter Tankstellen war das neue Gesetz in Anwendung zu bringen. Als Erleichterung wirkte allerdings eine gewisse Konsolidierung auf dem Tankstellensektor; die Großfirmen haben 1975 ihre Anträge auf Neugenehmigungen sichtlich reduziert. Weiters wurde durch das neue Gesetz eine gewisse Übereinstimmung hinsichtlich der Lagerung brennbarer Flüssigkeiten mit dem im Vorjahr in Kraft getretenen Gesetz vom 22. Februar 1974, LGBl. für Wien Nr. 19/1974, auf Grund dessen Bestimmungen über Ölfeuerungsanlagen erlassen werden (Wiener Ölfeuerungs-gesetz), erzielt.

Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1975 über das Eigentum von Wohnungen und sonstigen Räumlichkeiten, BGBl. Nr. 417/1975 (Wohnungseigentumsgesetz — WEG 1975), hat hinsichtlich der Bestimmungen der §§ 5 und 12 zur Folge, daß die Baubehörde zwecks Ausstellung der diesbezüglichen Bescheinigung anders als bisher vorzugehen hat, weil der Begriff des selbständigen Eigentums an Mietgegenständen wesentlich weiter gefaßt wurde. Es war in dieser Angelegenheit eine intensivere Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für technische Grundstücksangelegenheiten erforderlich. Besonders wirkte sich dies bei Altbauten und der damit verbundenen Feststellung der konsensgemäßen Widmung der Räume sehr arbeitsaufwendig aus.

Das Bundesstraßengesetz 1971, BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971, hatte auf die Tätigkeit der Baubehörde insofern Auswirkungen, als gemäß Weisung der Stadtbauamtsdirektion vom 21. April 1975, abweichend von Bestimmungen der Landesbauordnung, vorgegangen werden muß. Bei den Fluchtlinien- und Gehsteigbekanntgaben im Bereich von Bundesstraßen waren zusätzliche Anfragen an die Magistratsabteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau zu richten, um den genauen Verlauf der Bundesstraßen in die Bekanntgabe aufzunehmen. Auch in Baubewilligungsverfahren an Bundesstraßen entstand bezüglich Vorbauten über Bundesstraßengrund eine Aufgabe mehr.

Ebenso erbrachte das Stadterneuerungsgesetz 1974 im Modellfall „Assanierungsgebiet Ottakring“ über die normale baubehördliche Tätigkeit hinausgehende Arbeiten. Mit der Erhebung des Bauzustandes der Gebäude und des Wertes der bestehenden Wohnungen war teilweise Neuland zu betreten. Auch durch das Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 12. Juli 1974 über die Änderung mietrechtlicher Vorschriften und über Mietzinsbeihilfen, BGBl. Nr. 409/1974, und auf Grund der in diesem Zusammenhang erteilten Weisungen der Magistratsdirektion und der Stadtbauamtsdirektion komplizierte sich die Vorgangsweise bei der Erlassung von Instandsetzungsaufträgen beziehungsweise Räumungs- und Abtragungsaufträgen.

Für die Neufestsetzung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne wurde ein neues System zur Einholung der Stellungnahmen der Fachabteilungen ausgearbeitet. Derartige Anträge werden nunmehr an alle in Frage kommenden Dienststellen sternförmig ausgesandt. Sie werden einer Überprüfung auf ihre baubehördliche Zulässigkeit unterzogen und die entsprechenden Stellungnahmen der Magistratsabteilung für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan übermittelt. Durch die gleichzeitige Stellungnahme verschiedener Abteilungen wird so eine Beschleunigung des Aktenlaufes erzielt.

Das 1974 erprobte Verfahren zur Zulassung von Baustoffen konnte auf Grund der gemachten Erfahrungen so weit intensiviert werden, daß eine raschere Erledigung möglich ist. Allerdings mußten nach wie vor fast immer Ergänzungen zu den vorgelegten Unterlagen nachverlangt werden. Die vielen laufenden Großbauvorhaben machen es notwendig, daß bei Auftreten von Schwierigkeiten beziehungsweise der Verwendung neuer Baustoffe rasch Gutachten abgegeben werden. Um auch Betonfertigteile einer Prüfung unterziehen zu können, waren die entsprechenden Werke in Wiener Neustadt, Sollenau, Lanzendorf, Vösendorf, St. Pölten und Asten bei Linz zu besuchen und stichprobenweises Beschauen der Eiseneinlagen vorzunehmen.

Der Entwurf des Veranstaltungsstättengesetzes wurde 1975 auf Beamtenebene fertiggestellt und dieses Gesetz zur Begutachtung ausgesandt. Die Theaterkommission konnte erfreulicherweise feststellen, daß an den großen Veranstaltungsstätten nach und nach die meisten Mängel beseitigt werden.

Im Februar 1975 wurde von den im Gemeinderat vertretenen politischen Parteien ein Übereinkommen erzielt, das die Aufstellung von Kleinwerbeträgern (Dreieckständern) behandelt und den Aufstellungsort auf 3 Monate pro Jahr beschränkt. Den Parteien wurden über Ansuchen, aufgeteilt auf alle Wiener Gemeindebezirke, 4.167 Aufstellungsorte genehmigt.

Zur Rationalisierung der Verwaltungsaufgaben wurden die vorhandenen Drucksorten und Schreibhilfen laufend überarbeitet, insbesondere auch die Drucksorten zur Überwachung der Erfüllung von Bauaufträgen und zur rechtzeitigen Setzung von Verfolgungshandlungen.

Das Referat zur Bekämpfung des wilden Bauens setzte seine Überwachungstätigkeit in den betreffenden Gebieten der Außenstellen fort und hielt die in jahrelanger Arbeit ermittelten Aufnahmen über die Baubestände in den wilden Siedlungen evident. Die Überwachungstätigkeit wurde wie bisher auch an Sonntagen vorgenommen.

Es wurden im Jahre 1975 insgesamt 1.274 Aufträge zur Herstellung vorschriftsmäßiger Gehsteige erteilt und an Kanaleinmündungsgebühren ein Gesamtbetrag von 5.649.937 S vorgeschrieben.

U-Bahn-Bau

In Fortsetzung und Ausweitung der U-Bahn-Bauarbeiten erstreckten sich diese mit Jahresende 1975 vom Reumannplatz bis zum Nestroyplatz und vom Karlsplatz bis nach Heiligenstadt. Auch die

baulichen Vorarbeiten wurden im Jahre 1975 fortgesetzt und in einigen Bauabschnitten abgeschlossen, ebenso die Baugrunduntersuchungen für die U-Bahn-Linie U 3 (Kardinal Rauscher-Platz bis Stephansplatz—Erdberg) weitergeführt.

Im Bauabschnitt I — Karlsplatz (Paulanergasse bis Stephansplatz) wurde nach Abschluß aller Rohbauarbeiten Ende März die Übernahme durchgeführt und mit den Rohbauarbeiten für das Lüftungswerk Neuer Markt begonnen. Bis Jahresende konnten die Bohrpfahlwände, Injektionsarbeiten, Aushubarbeiten und sämtliche definitiven und provisorischen Aussteifungshorizonte bis zur projektierten Sohle abgeschlossen werden. Vor Erreichung der Schachtsohle wurden auch die bestehenden U-Bahn-Tunnels der U-Bahn-Linie 1 im Bereich der Schachtöffnung Segment für Segment abgetragen. Hierbei konnte erfreulicherweise an den bereits zweieinhalb Jahre im Boden liegenden Gußeisen-Segmenten fast keine Korrosion festgestellt werden. In den Stationen U 1, U 2 und U 4 sowie in den Passagenbereichen des U-Bahn-Knotens Karlsplatz wurden die Installationsarbeiten verschiedener Magistratsabteilungen sowie der Verkehrsbetriebe fortgesetzt und der Innenausbau insbesondere im Passagenbereich begonnen.

Im Bauabschnitt II, Baulos A (Paulanergasse bis Theresianumgasse) wurden in der U-Bahn-Station Taubstummengasse der Innenausbau weitgehend fertiggestellt, im Streckenbereich die Gleislegung abgeschlossen und die Arbeiten an der elektrischen Ausrüstung vervollständigt. Mit 1. September 1975 konnte auch in zwei Geschossen mit 132 Stellplätzen die Tiefgarage Waltergasse, die im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau über der dreigleisigen Abstell- und Wendeanlage in der Favoritenstraße errichtet wurde, den Betrieb aufnehmen. Zum „Tag der offenen Tür“ am 27. September konnten erstmalig Publikumsfahrten von der Station Taubstummengasse bis zur Station Keplerplatz durchgeführt werden. Diese Publikumsfahrten wurden auch weiterhin alle 14 Tage an Samstagen veranstaltet.

Im Bauabschnitt II, Baulos B (Südtiroler Platz—Favoritenstraße) konnten von der Theresianumgasse bis zum Columbusplatz die Rohbauarbeiten für die Streckenröhren und die Station Südtiroler Platz im Juli 1975 abgeschlossen werden. Die Lüftungsbauwerke wurden Ende September rohbaumäßig fertiggestellt. Im Stationsbauwerk selbst konnten schon in der ersten Hälfte des Jahres die Diensträume den einzelnen Magistratesdienststellen zum Ausbau übergeben werden. Die Innenausbauarbeiten wurden mit der Verkleidung der Stationsröhren begonnen. Die Gleisbauarbeiten wurden in der Weströhre so rechtzeitig fertiggestellt, daß zum „Tag der offenen Tür“ die Publikumsfahrten aufgenommen werden konnten. Auch in der östlichen Streckenröhre standen Ende 1975 die Gleisbauarbeiten vor dem Abschluß. Die Straßenoberfläche in der Theresianumgasse sowie in der Favoritenstraße zwischen Theresianumgasse und Belvederegasse wurde fertiggestellt.

Im Bauabschnitt II, Baulos C, „Äußere Favoritenstraße“ (Columbusplatz bis Gellertgasse), konnten im Jahre 1975 die gesamten Rohbauarbeiten mit Ausnahme der Be- und Entlüftungstürme am Reumannplatz fertiggestellt werden. Der Bau der Lüftungstürme, der im engen konstruktiven Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage am Reumannplatz steht, konnte, nachdem im Oktober 1975 mit dem Garagenbau begonnen wurde, zügig weitergeführt werden. Die Einrichtungsflächen der Baustellen wurden zur Gänze geräumt und zum Teil bereits wieder begrünt (Keplerplatz, Kudlichgasse) und in die Erhaltung des Stadtgartenamtes übergeben. Der Innenausbau der beiden U-Bahn-Stationen Keplerplatz und Reumannplatz ist 1975 in vollem Umfang angelaufen und konzentrierte sich vor allem auf die Station Keplerplatz, die, am „Tag der offenen Tür“, weitgehend fertiggestellt, der Öffentlichkeit gezeigt wurde. Seit September 1975 werden in regelmäßigen Abständen Testfahrten mit dem U-Bahn-Zug zwischen den Stationen Karlsplatz und Keplerplatz durchgeführt.

Im September 1975 konnte das zweite Teilstück der Favoritener Fußgeherzone von der Gudrunstraße bis zur Landgutgasse fertiggestellt und der Öffentlichkeit zur Benützung übergeben werden, so daß nunmehr die Fußgeherzone in der Favoritenstraße von der Buchengasse bis zur Landgutgasse reicht. In der Abstell- und Wendeanlage zwischen Reumannplatz und Gellertgasse wurde die für den Gleisbau erforderliche Aufständering von rund 1.200 Stück Fertigteilsäulen versetzt, so daß in diesem Bereich mit den Gleisbauarbeiten begonnen werden kann.

Beim Bauabschnitt III (Stephansplatz über Schwedenplatz bis Nestroyplatz) wurde in offener Bauweise in der tiefen Baugrube (Stephansplatz, Stock im Eisen-Platz) die Endtiefe erreicht und die Bodenplatte eingebracht; die Säulen sowie Innenwannen im U 1-Geschoß wurden hergestellt. Weiters konnte die Decke über dem U 1-Geschoß fertiggestellt werden. Im Weichenschacht wurde die Auswechslung der Westwand abgeschlossen und im Bereich der U-Bahn-Linie 3, Singerstraße und Graben, wurde ebenfalls bis auf eine kurze Strecke die Endtiefe erreicht. Es wurde die oberste Decke mit den Transportöffnungen hergestellt und teilweise auch die Innenwanne im unteren U 3-

Geschoß sowie die darüber befindliche Decke gebaut. Der Stiegenabgang Graben wurde ebenfalls im Rohbau fertiggestellt. In der geschlossenen Bauweise wurden die beiden Stationsröhren der Station Stephansplatz fertiggestellt und die bergmännischen Arbeiten am Mittelbahnsteig, die Querschläge und der Verbindungstunnel begonnen.

Im Bereich der Linie U 1 wurde im Westschiff der Station Schwedenplatz die Endtiefe erreicht und das U 1-Geschoß ausgebaut: die Bodenplatte, die Innenwanne und die unterste Decke. Im Mittelschiff konnte der Aushub bis unter das Sperrengeschoß erfolgen, während im Ostschiff die Aushubtiefe bereits bis zum U 1-Geschoß reichte. Die Längswände wurden unter der Decke provisorisch ausgesteift. Auch der Stiegenabgang Laurenzerberg wurde größtenteils fertiggestellt, nämlich die Bodenplatte, Teile der Innenwanne und die Säulen.

Im Bereich der Linie U 4 wurde 1975 der neue Rechte Donaukanalsammelkanal fertiggestellt und nach Umlegung der Stadtbahn in das 2. Provisorium mit dem Bau der neuen Winkelstützmauer begonnen. Nach Sperre der Schwedenbrücke im Frühjahr wurden die restlichen Teile der Stadtbahndecke und Stadtbahnmauern abgetragen. Oberstromig ab der Schwedenbrücke wurde die neue Decke über der U 4 nach Neubau der Galerie zum großen Teil wieder hergestellt. Im Bereich der Donaukanalquerung wurden die Streckentunnels am rechten Ufer fertiggestellt und die Inselschüttung abgetragen. Am linken Ufer konnten nach Herstellung der Inselschüttung die gesamten Schlitzwandarbeiten abgeschlossen werden, ebenso die für den Lüftungsschacht am Fleischmarkt. Mit dem Bau des Zuluftkanales sowie des Zuluftturmes wurde dort begonnen.

Im gesamten Stationsbereich der Station Nestroyplatz wurden die Schlitzwandarbeiten fertiggestellt. Die Herstellung der obersten Decke umfaßte Ende 1975 rund zwei Drittel der Station. Weiters wurde im Bereich Zielschacht und Unterwerk die Passagendecke gebaut. Im Unterwerk selbst konnte nach Herstellung von Innenwanne und Decke mit dem Ausbau der Räume für die elektrischen Einrichtungen begonnen werden. Das gesonderte Zuluftbauwerk für das Unterwerk wurde in Angriff genommen. Die Stiegenabgänge Komödiengasse und Rotensterngasse sind weitgehend hergestellt. Die Schlitzwandarbeiten für das Lüftungs- und Notausstiegsbauwerk Ferdinandsstraße wurden zu Ende geführt. Der erste Streckentunnel vom Anfahrtschacht Rabensteig zum Weichenschacht wurde aufgeföhren und mit den Arbeiten für die Weichenantriebsnische Ende 1975 begonnen. Im zweiten Streckentunnel vom Weichenschacht zum Schwedenplatz konnte die Oströhre bis auf 32 Ringe aufgeföhren werden.

Die Injektionsarbeiten im 1. Bezirk wurden bis auf Ergänzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Schildvortrieb Weichenschacht—Schwedenplatz ganz und im 2. Bezirk fast abgeschlossen. Bei der Grundwasserabsenkung in der Station Nestroyplatz konnte im Versuchsfeld, dem südlichen Bereich, das angestrebte Absenkziel erreicht werden. Mit den Arbeiten zur Brunnenherstellung im nördlichen Bereich wurde begonnen.

Der Bauabschnitt IV „Praterstern“ (Rotensterngasse bis Wolfgang Schmälzl-Gasse) weist eine Länge von etwa 1.000 m auf und gliedert sich in drei wesentliche Abschnitte: in den Streckentunnel in der Praterstraße von der Rotensterngasse bis Praterstern, in das Stationsbauwerk Praterstern mit Passagengeschoß und Lüftungsbauwerk und in die dreigleisige Auszieh- und Wendeanlage in der Lassallestraße auf dem Gelände des Kohlenbahnhofes bis in die Höhe der Wolfgang Schmälzl-Gasse. Der gesamte IV. Bauabschnitt wird in offener Bauweise errichtet. Im März 1975 wurde nach Prüfung der von zehn Firmengruppen und einer Firma Mitte 1974 abgegebenen Angebote die Vergabe der Arbeiten zur Herstellung des IV. Bauabschnittes der U-Bahn-Linie sowie der Sachkredit durch den Wiener Gemeinderat genehmigt. Wegen der Schwierigkeiten bei der Grundfreimachung im Bereich des Geländes der Österreichischen Bundesbahnen am Nordbahnhof mußte für den Projektteil „Auszieh- und Wendeanlage Lassallestraße“ eine Projektvariante mit geringerem Eingriff in den Bahngrund erstellt werden. Diese wurde bei der Wirtschaftlichkeitsbesprechung im Juli und bei der Projektsbesprechung im November angenommen. Die Genehmigung dieser Abänderung durch die zuständige Körperschaft wurde am 29. Dezember 1975 beantragt.

Im Bauabschnitt VI der U-Bahn-Linie 2 (Landesgerichtsstraße bis Deutschmeisterplatz) wurden 1975 die Einbautenverlegungen weitergeführt und teilweise abgeschlossen. Dies betraf vor allem Kanäle und Fernheizleitungen in der Maria Theresien-Straße, die Posttrasse im Bereich der Börsegasse sowie die Verlegung der Elektrizitätswerke-Trasse und der Rohrleitungen der Wasser- und Gaswerke über den bereits fertiggestellten Deckenfeldern in den Plateaus Wasagasse — Hohenstaufengasse — Wipplingerstraße. In der Landesgerichtsstraße wurden Neuverlegungen von Leitungen der E-Werke, der Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten, der Feuerwehr und der Heizbetriebe vorgenommen. Die Herstellung der bereits 1974 begonnenen Bohr-

pfehlwände in der Maria Theresien-Straße und der Schlitzwände in der Landesgerichtsstraße und der Universitätsstraße konnten bis auf einzelne Schlitzwandelemente, die aber vom Aushubniveau erfolgen können, abgeschlossen werden.

In der Maria Theresien-Straße wurden, mit Ausnahme der für den Erdaushub notwendigen Bauplätze, auch die Deckenfelder einschließlich der Überschüttung fertiggestellt. In der Hohenstaufengasse beim Passageschoß Liechtensteinstraße wurde ein provisorischer Stiegenaufgang errichtet. In der Landesgerichtsstraße wurden sämtliche Deckenfelder einschließlich der Straßenbauarbeiten zum Abschluß gebracht. In der Universitätsstraße konnten einzelne Deckenfelder fertiggestellt werden, die restlichen erfordern eine neuerliche Umlegung der Straßenbahngleise. Die Unterfangungsarbeiten im Hause Universitätsstraße 11 und Landesgerichtsstraße 22 waren zum Jahresende abgeschlossen, die Wiederherstellungsarbeiten in den Keller- und Erdgeschoßräumlichkeiten im Gange. Mit den Unterfangungsarbeiten in der Motivparkgarage wurde begonnen.

An Verkehrsmaßnahmen ergaben sich 1975 weitere Änderungen. Freigegeben konnten die Schottengasse—Währinger Straße für den stadtauswärts fahrenden Verkehr und die Wipplingerstraße werden. Eine Pionierbrücke mußte im Plateau Maria Theresien-Straße und Börsegasse eingebaut und die Maria Theresien-Straße ab Deutschmeisterplatz Richtung Donaukanal im Zusammenhang mit den Arbeiten der Wiener Verkehrsbetriebe gesperrt werden. Freigegeben wurde 1975 ferner die Landesgerichtsstraße in beiden Fahrtrichtungen und die Universitätsstraße als Einbahn von der Landesgerichtsstraße bis zur Rathausstraße, gesperrt die Ebendorferstraße in der Höhe der Universitätsstraße. Dort in der Gehallee wurden Straßenbahnprovisorien und Hilfsbrücken errichtet.

1975 wurden auch die Arbeiten für die Herstellung der Zwischendecke in der Station Universität und im Bereich der Schottenpassage begonnen, ebenso die unterirdischen Erdaushubarbeiten in der Maria Theresien-Straße, Universitätsstraße und Landesgerichtsstraße. Im Bereich der Maria Theresien-Straße wurde teilweise der Sohlbeton eingebracht und mit den Straßenwiederherstellungen der Maria Theresien-Straße im Bereich Währinger Straße—Hohenstaufengasse begonnen.

Die Bauarbeiten verliefen im Jahre 1975 planmäßig, die vorgesehenen Bautermine konnten im wesentlichen eingehalten werden.

Stadtvermessung

Die Magistratsabteilung für Stadtvermessung als „Service-Stelle“ des Magistrats für vermessungstechnische Leistungen hat für sehr viele andere Stellen fachliche Grundlagen oder Vorarbeiten zu erbringen, die es diesen Stellen erst ermöglichen, ihre eigenen Aufgaben zu erfüllen.

Die zunehmende Verlagerung der Wohnbautätigkeit der Stadt Wien auf Genossenschaften hat für das Jahr 1975 eine gewisse Verringerung der diesbezüglichen Vermessungsleistungen mit sich gebracht, doch ist in anderen Bereichen der Bedarf an Arbeiten der Stadtvermessung neuerlich gestiegen, was weniger in der Zahl der behandelten Dienststücke zum Ausdruck kommt als im Leistungsumfang einzelner Aufgaben. Im Jahre 1975 betrug der Einlauf an Dienststücken 5.355, der Auslauf bezog sich auf 4.983 Arbeiten.

Im Bereich der Gesetzgebung gab es eine wichtige Veränderung: Mit Wirkung vom 1. Juli 1975 ist das Bundesgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 283/1975, in Kraft getreten, mit dem das Vermessungsgesetz, das Liegenschaftsteilungsgesetz und das Luftfahrtgesetz geändert wurden. Diese Änderungen waren im wesentlichen durch verschiedene Notwendigkeiten bei der praktischen Handhabung des Vermessungsgesetzes verursacht. Es konnte dadurch einerseits die Anlage des Grenzkatasters beschleunigt werden, andererseits führte es bei der Behandlung von Liegenschaftsteilungen zu einem größeren Arbeits- und Zeitaufwand. Für die im Zuge befindliche Novellierung der Vermessungsverordnung und der Vermessungsgebührenverordnung hat die Stadtvermessung eingehende Stellungnahmen erarbeitet.

Bezüglich der Neuerungen und Versuche wurde das bereits 1974 versuchsweise von der Stadtplanung gehandhabte neue Verfahren („Sternlauf“) bei Änderungen des Bebauungsplanes regelmäßig durchgeführt und ein eigenes Referat für die damit verbundenen Arbeiten geschaffen. Die Einrichtung eines räumlichen Bezugssystems für Wien machte weitere Arbeiten zur Luftbilddauswertung und das Bereitstellen von Unterlagen für die Digitalisierung notwendig.

In intensiver Zusammenarbeit mit dem Büro für Organisation der automatischen Datenverarbeitung (BOD) der Magistratsdirektion wurden die Detailüberlegungen zur Einrichtung des automatischen Kartiersystems erstellt und parallel dazu die Luftbilddauswertearbeiten zum Teil bereits auf die Erfordernisse der automatischen Kartierung umgestellt, um den Beginn der Produktionsarbeiten zu beschleunigen. Ebenso ist auch in Zusammenarbeit mit dem BOD eine neue Flächenbestimmung

sämtlicher Zählgebiete Wiens durchgeführt worden, eine Arbeit, die wegen des großen Arbeitsaufwands ohne die Mithilfe eines automatischen Digitalisiergeräts kaum lösbar gewesen wäre. Mitarbeiter des Referates Präzisionsnivellement der Stadtvermessung haben für das Justieren ihrer Instrumente ein kleines Hilfsgerät entwickelt, wodurch ein wichtiger Teil dieser Justierarbeiten wesentlich rascher und zuverlässiger vorgenommen werden kann.

Nach längeren Vorarbeiten wurde 1975 vom BOD für den Bedarf der Stadtvermessung ein Terminal in Betrieb genommen. Eine Anzahl von routinemäßigen Rechenvorgängen können dadurch im direkten Zugriff zum Großcomputer des Magistrats von den einzelnen Sachbearbeitern unmittelbar gelöst werden. Die Erweiterung der bezüglichen Rechenprogramme und die Einschulung der Mitarbeiter hiezu wurde in Angriff genommen. Vor allem für den Feldgebrauch, besonders bei Absteckungen und Baumessungen, stand der Stadtvermessung 1975 ein frei programmierbarer Taschenrechner zur Verfügung. Diesbezügliche Rechenprogramme wurden zusätzlich von den Mitarbeitern der Stadtvermessung selbst entwickelt. Erstmals wurde im Jahr 1975 auch begonnen, die Bestimmungen des Bodenbeschaffungsgesetzes für die Stadt Wien anzuwenden. Die hiezu erforderlichen Arbeitsgrundlagen für das Verfahren, die Pläne, Berechnungen usw. waren ebenfalls von der Stadtvermessung bereitzustellen.

Die allgemeine fachliche Tätigkeit der Stadtvermessung war auch 1975 trotz eines gewissen Rückganges der Bautätigkeit weiterhin dadurch gekennzeichnet, daß der Bedarf an vermessungstechnischen Leistungen größer war, als mit der vorhandenen Arbeitskapazität bewältigt werden konnte; neben der Notwendigkeit, die Laufendhaltung der Stadtkarten zu beschleunigen, war es unter anderem auch der erhöhte Bedarf für die Neuordnung des städtischen Liegenschaftswesens, für Arbeiten an thematischen Karten, für die photogrammetrische Herstellung genereller Projektgrundlagen, für Architekturvermessungen zum Zwecke der Altstadterhaltung und dergleichen mehr.

Die photogrammetrischen Luftbildauswertearbeiten standen hauptsächlich im Dienst der Fortführung der Stadtkarten. So mußten im Maßstab 1:2.000 20 Stadtkartenblätter wegen umfangreicher Veränderungen vollkommen neu ausgewertet werden; auf 32 Kartenblättern wurden die Änderungen und im Maßstab 1:1.000 61 Kartenblätter zur Gänze neu ausgewertet, um einen ausreichenden Vorlauf für die automatische Kartierung bereitzustellen, wobei die Blätter gleichzeitig auch als Rohzeichnung für Planungszwecke verwendbar sind. Insgesamt sind 1975 trotz des teilweise noch fehlenden Auswertepersonals mehr als 75 km² für die Zwecke der Stadtkarte photogrammetrisch vermessen worden. Darüber hinaus wurden für verschiedene Planungs- und Projektierungsarbeiten großmaßstäbliche Auswertungen gemacht und dadurch beträchtliche Geldmittel eingespart. Im Maßstab 1:500 wurde die Umgebung der Meidlinger Hauptstraße und der Planungsbereich Neugebäude, zusammen etwa 150 Hektar, und im Maßstab 1:1.000 etwa 500 Hektar ausgewertet, darunter der Planungsbereich Flötzersteig, ein großes Parkschutzgebiet in Neuwaldegg und große Bereiche beiderseits der Brünner Straße. Für zwei größere Gebiete (Assanierung Ottakring und die Umgebung des Naschmarktes) mußten die Gesims- und Firstkoten sowie die Dachformen aller Objekte durch Luftbildmessung ermittelt werden. Außerdem waren 1975 wieder eine Anzahl von photogrammetrischen Bildkonstruktionen zur Beurteilung der Auswirkungen größerer Bauvorhaben auf das Stadtbild durchzuführen; insgesamt waren dies 23 Fälle.

Auf dem Gebiet der Architekturvermessung wurden die technischen Dokumentationsaufnahmen in fünf weiteren Schutzzonen durchgeführt, darunter die Gebiete des Spittelbergs und Grinzings. Von einigen erhaltenswerten Objekten wurden photographische Fassadenpläne mit Hilfe eines vom Bundesdenkmalamt zur Verfügung gestellten Entzerrungsgerätes angefertigt. Der größte Umfang der Architekturvermessungsarbeiten betraf aber die Detailaufnahmearbeiten des ehemaligen Renaissance-Schlusses Neugebäude.

Die Referate für Präzisionsnivellements und Setzungsmessungen mußten im Interesse der Sicherheit den überwiegenden Teil ihrer Tätigkeit in den Dienst des U-Bahn-Baues und anderer Großbauvorhaben stellen. Mehr als 2.100 Meßstellen, davon 562 neu angelegte, wurden ständig und zum Teil auch nachts hinsichtlich ihrer Höhenveränderungen durch präzise Höhenmessungen beobachtet. Sehr aufwendig waren derartige Messungen am Stephansdom und im Zusammenhang mit einem plötzlichen Sand- und Wassereinbruch bei den U-Bahn-Bauarbeiten im Bereich des Franz Josefs-Kais.

Für das Aufgabengebiet Kartographie wurden 1975 25 Blätter der Stadtkarte neu hergestellt und weitere 22 Blätter auf Grund der Luftbildauswertungen auf den letzten Stand gebracht. Auf 21 Blättern wurde der Inhalt des Bebauungsplanes neu kartiert und für weitere 50 Blätter der Bebauungsplan vervollständigt. Ferner waren 37 Schrift-, 84 Schicht- und 65 Haustonfolien neu herzustellen. An insgesamt 213 Herausgabeoriginalen waren die notwendigen Retuscharbeiten

durchzuführen. Für 25 Blätter der Stadtkarte wurde die Katasterdarstellung erneuert. Für die Stadtkarte 1 : 5.000 wurden 30 Blätter neu bearbeitet, ebenso wurde ein zusätzliches Blatt für die Stadtkarte 1 : 10.000 hergestellt. Ziemlich arbeitsaufwendig war auch die zusätzliche kartographische Bearbeitung größerer Gebiete zur Umarbeitung des Bebauungsplanes durch die Stadtplanung.

In weit über 5.000 Fällen wurden die Arbeitsoriginale der Stadtkarten für Vervielfältigungsarbeiten herangezogen, um den vielfältigen Anforderungen der Dienststellen zu entsprechen. Auch die Inanspruchnahme der Kartographen für die Herstellung von thematischen Karten, graphischen Darstellungen, Kartogrammen und dergleichen war im Jahre 1975 sehr beträchtlich. Unter anderem wurde die Darstellung der Wasserschongebiete im Bereich der 2. Hochquellenleitung als große Kartenbeilage zum Bundesgesetzblatt zur Gänze von der Stadtvermessung druckreif hergestellt. Ferner wurden eine Blattübersicht der Stadtkarten und Katasterkarten Wiens im Maßstab 1 : 25.000 vollkommen neu bearbeitet, ein sehr umfangreiches Organigramm über den grundsätzlichen Arbeitsablauf und die organisatorischen Zusammenhänge bei großen Bauvorhaben der Stadt Wien hergestellt, für eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung der Stadtplanung die Herausgabeoriginale von 20 thematischen Karten, große graphische Übersichten für die Nationalratswahl, sehr präzise Reinzeichnungen der Vorlagen der Symbole für den Lichtzeichenkopf des automatischen Kartiergerätes der Büros für Organisation der automatischen Datenverarbeitung sowie zahlreiche Schriftmontagen, Formulare, Tabellen und graphische Darstellungen für verschiedene Dienststellen, insbesondere für das Statistische Jahrbuch der Stadt Wien, von der Stadtvermessung angefertigt.

Die ingenieurgeodätischen Messungen der Stadtvermessung betrafen wie in den vergangenen Jahren zum großen Teil den U-Bahn-Bau. Darüber hinaus wurden noch weitere städtische Großbaustellen und viele kleinere Bauvorhaben vermessungstechnisch zur Gänze von der Stadtvermessung betreut: so die Baustellen im neuen Donauentlastungsgerinne, der Bau der 3. Wiener Wasserleitung, die Hauptkläranlage in Simmering, das neue Nußdorfer Wehr, alle Autobahnstellen in Wien, die neue Donaukanalbrücke für die Flughafenschnellstraße und der Umbau der Kagraner Brücke über die Alte Donau. Von den zahlreichen und schwierigen Deformationsmessungen sind nach wie vor die Messungen über das Verhalten des Stephansdoms und der Schwedenbrücke zu erwähnen. 1975 wurden weiters 147 vermessungstechnische Projektgrundlagen hergestellt und 100 Lagepläne für Fluchtlinienbekanntgabe für städtische Bauvorhaben angefertigt. Überdies hatte die Stadtvermessung für die möglichst rasche und zuverlässige Bearbeitung dieser Fluchtlinienbekanntgabe zentral vorzusorgen. Ferner waren 78 größere Absteckarbeiten durchzuführen und 109 andere Vermessungsarbeiten, davon sehr viele außerhalb Wiens, für Zwecke der Wasserwerke und der Forstverwaltung vorzunehmen.

Im Aufgabenbereich der liegenschaftstechnischen Vermessungsarbeiten waren 763 Geschäftsfälle zu bearbeiten, darüber hinaus in mehr als 600 Fällen verschiedene Folgearbeiten bereits abgeschlossener Akten, wie Änderungen während des Abteilungsverfahrens, Absteckungen für Enteignungsverhandlungen und Grundtransaktionsverhandlungen, der Verkehr mit den Vermessungsbehörden und Auskünfte und Beratungen an Transaktionsparteien der Stadt Wien. Unter den neuen Geschäftsfällen betrafen 359 Dienststücke die Verfassung von Urkundplänen und in 196 Fällen waren Grenzen städtischer Grundstücke festzustellen, zu verhandeln, zu erneuern beziehungsweise abzustecken. Besonders umfangreich waren Arbeiten für einige „Großparzellierungen“, wie „Wiener Flur“, Industriegebiet St. Marx, Trabrennvereinsgründe, das Gelände der Wiener Internationalen Gartenschau 74 beziehungsweise des Kurparks Ober-Laa.

Zur Herstellung der Grundbuchsordnung an den Bundesstraßen wurde mit Hilfe der neuen Bestimmungen des Vermessungsgesetzes ein zeit- und kostensparender Arbeitsablauf entwickelt. Weiters war eine Anzahl von Vorschlägen zu Berichtigungen einiger Bezirksgrenzen planlich und gutachtlich von der Stadtvermessung zu behandeln. Im Raxgebiet (Prein) hat die Stadt Wien vor einiger Zeit einen größeren Forstbesitz zur Arrondierung ihres Eigentums erworben. Hier war für rund 30 Hektar eine Liegenschaftsvermessung und Grenzerneuerung vorzunehmen.

Zusätzlich zu der eigenen Tätigkeit der Stadtvermessung wurden im Jahre 1975 insgesamt 483 Aufträge an Ziviltchniker (Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen) mit Gesamtkosten von 21,4 Millionen Schilling vergeben. Für diese Aufträge waren die Preisprüfung, ihre administrative Bearbeitung und Kontrolle usw. zu leisten. Die Stadtvermessung war auch 1975 bei einigen Fachnormenausschüssen des österreichischen Normungsinstituts vertreten und bei Sitzungen der Verbindungsstelle, in Fachausschüssen des Städtebundes und in einschlägigen Fachvereinigungen tätig. Die verschiedenen Gelegenheiten zur Weiterbildung der Mitarbeiter, wie Besuch der Verwaltungsakademie und wissenschaftlicher Vorträge an der Technischen Universität und Auswertung der Fachzeitschriften, wurden intensiv genützt; auch konnten einige ausländische Fachveranstaltungen

(Geodätische Woche Köln und ein Lehrgang für Automation in der Kartographie in Frankfurt) besucht werden. Eine Anzahl Lehrlinge wurden im vermessungstechnischen Zeichnen durch erfahrene Mitarbeiter der Stadtvermessung geschult.

Technische Verkehrsangelegenheiten

Im Jahre 1975 wurden in der Kraftfahrzeugprüfstelle 7.811 Fahrzeuge geprüft und gegebenenfalls einzelgenehmigt, davon 5.375 Personenkraftwagen, 1.323 Lastkraftwagen, Sonderkraftfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen und Feuerwehrfahrzeuge, ferner 612 Motorräder, 1.657 Anhänger, 38 Omnibusse, 67 Tankkraftwagen und 26 Tankanhänger. Rund 35 Prozent dieser Fahrzeuge konnten wegen Mängel erst nach deren Behebung und neuerlicher Überprüfung abschließend behandelt werden. Weiters wurden 131 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern zugeteilt und eingeschlagen sowie 79 Duplikate von EG-Bescheiden und 142 technische Verkehrs-, Kraftfahr- und Kraftfahrzeuggutachten in Verwaltungsstrafsachen 2. Instanz für die Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten und in Zivilverfahren für die Magistratsabteilung für Zivil- und Strafrechtsangelegenheiten verfaßt. Ferner wurden 17 Fahrzeugtypenprüfungen für das Bundesministerium für Verkehr, darunter drei im Ausland, durchgeführt sowie 135 Vorlageberichte für Kraftfahrzeug-Ausnahmegenehmigungen abgefaßt. Der Verkauf von Verwaltungsabgabemarken ergab 1975 insgesamt einen Betrag von 3.282.200 S.

Auf Grund der 7. Novelle zur KDV. 1975, BGBl. Nr. 151/1975, sind ab 1. Oktober 1975 verschärfte Abgasvorschriften in Kraft getreten. Dadurch waren zusätzlich zahlreiche Vorlageberichte mit Anträgen auf Ausnahmegenehmigung an das Bundesministerium für Verkehr zu verfassen und weiterzuleiten. Mit der Teilnahme an Ländertagungen im Bundesministerium für Verkehr bezüglich der verschärften, neuen Abgasbestimmungen wurde die Vorgangsweise bei der Einzelgenehmigung von Fahrzeugen in Wien im Sinne der Verordnung und der ministeriellen Erlässe vertreten. Die erarbeiteten Erleichterungen in der behördlichen Vorgangsweise wurden den Mitarbeitern in Form einer Dienstanweisung sofort zur Kenntnis gebracht.

Zahlreiche Planungen mit Entwürfen und Berechnungen, verbunden mit Verkehrszählungen und Diagrammerstellung, samt Ausstellung von Bescheiden für Verkehrslichtsignalanlagen auf Bundesstraßen sowie Überprüfungen von Verkehrslichtsignalanlagen und Festlegung von Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und sonstigen Verkehrsmaßnahmen betrafen unter anderem 35 Verkehrslichtsignalprojekte mit Schutzwegen. 143 Bodenmarkierungs- sowie 78 Signal- und Phasenverteilungspläne für bestehende Anlagen wurden geändert oder neu bezeichnet, neun Schutzweganlagen mit Verkehrszeichen festgelegt und eine Verkehrslichtsignalanlage gemäß § 96/2 StVO aufgelassen. Die Öffentlichkeitsarbeit umfaßte zahlreiche Aussprachen mit interessierten Bezirksbürgern sowie Obmännern von Eltern- und Siedlervereinen zur Aufklärung über geplante und bereits ausgeführte Verkehrsmaßnahmen.

Von der Straßenverkehrsbehörde für Verkehrsorganisation und Verkehrsregelung wurden 1975 insgesamt 1.554 Geschäftsfälle allgemeiner verkehrsbehördlicher Angelegenheiten erledigt, darunter 697 besondere Fälle, die sich auf 389 Ladezonen und fallweise Halteverbote, 163 Parkplatzreservierungen für Veranstaltungen und CD-Zonen, 53 Standplätze für Taxis und Stadtrundfahrten und 92 Einbahnen, Fahr- und Abbiegeverbote bezogen. Die restlichen 857 Geschäftsfälle betrafen Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, Fahrbeschränkungen (Spitzenzeitenhalteverbote), Kurzparkzonen, besondere Parkordnungen (Schrägparkzonen, auch mit teilweiser Benützung von Gehsteigflächen), Ausnahmen vom Schienenstraßenparkverbot, Vorrangstraßenfestlegungen, Maßnahmen für den Allerheiligenverkehr und Weihnachtsverkehr, die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßenzügen, die Festlegung von Bodenmarkierungen, verkehrstechnische Gutachten bei Festlegung von Omnibus- und Straßenbahnhaltestellen, die Weiterarbeit am Vorrangstraßenkonzept und das 2. Beschleunigungsprogramm der Wiener Verkehrsbetriebe auf der Linie 49.

Die Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten hat im Jahre 1975 an Grundsatzbesprechungen über die Fußgängerzonen im 1., 10. und 19. Bezirk (Grinzing) teilgenommen und an deren zeitgerechten Realisierung mitgearbeitet sowie Vorarbeiten für die „Fußgängertage Mariahilfer Straße und Meidlinger Hauptstraße in der Weihnachtszeit“ geleistet. Zum Arbeitsbereich der Abteilung gehört weiters die Durchführung zahlreicher Ermittlungsverfahren gemäß § 96 (1) StVO zur Unfallverhütung, mit Auswertung der Kollisionsdiagramme und Unfallsstatistiken mit Perlustrierung der Unfallursachen und Auswertung der Polizeiuinfallkommandoakten sowie die jährliche Unfallsberichtlegung an die Magistratsdirektion. Die Planung des zentralen Wegweiser- und Orientie-

runssystem für ganz Wien, besonders für Bundesstraßen im Einvernehmen mit der Bundesstraßenverwaltung, wurde weitergeführt. Verkehrstechnische Gutachten wurden zu Projekten von Magistratsabteilungen und der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe abgegeben.

Auf dem Sachgebiet des Eisenbahnwesens (Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen und Anschlußbahnen) wurde an etwa 50 eisenbahnbehördlichen Verfahren teilgenommen und bei größeren Gleis- und Straßenumbauten durch Überprüfung der damit verbundenen Errichtung beziehungsweise Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und der provisorischen Ausweichrouten mitgewirkt. Die laufenden bahneigenen und privaten Bauvorhaben auf Eisenbahngrund wurden begutachtet, ebenso die Gleis-, Hoch- und Tiefbauprojekte, insbesondere jene der U-Bahn und der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe im eisenbahnbehördlichen Verfahren in technischer und straßenverkehrsmäßiger Hinsicht. Für Gleisbauvorhaben der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe wurden gemäß § 90 StVO 50 Bewilligungen für umfangreichere Arbeiten auf der Straße erteilt. Hervorzuheben sind die umfangreichen Verkehrslenkungsmaßnahmen für den Gleis- und Straßenumbau am Johann Nepomuk Berger-Platz in Ottakring und im Bereich der Kreuzung Lainzer Straße, Hietzinger Hauptstraße und Auhofstraße.

Neben der Teilnahme an der jährlichen Revision eisenbahnähnlicher Unternehmen, wie die Donaupark- und Prater-Liliputbahn sowie die Sesselliftanlage im Donaupark, wurden für Arbeiten auf oder neben der Straße, insbesondere die Einbautenarbeiten der öffentlichen Stellen, gemäß § 90 StVO zahlreiche Fälle behandelt beziehungsweise die straßenpolizeilichen Bewilligungen erteilt. Dabei wurden an die 3.500 schwierigere Geschäftsfälle unter Mitwirkung der zuständigen Bezirksvorstehung, der Polizeibehörde und der Interessenvertretung bearbeitet und zu positivem Abschluß gebracht. Die zahlreichen, durch den fortschreitenden U-Bahn-Bau, den Autobahnbau sowie der Ausgestaltung von Fußgängerzonen bedingten Verkehrsmaßnahmen sind dabei inbegriffen. Bei rund 5.000 kleineren Bauvorhaben auf Straßen auf öffentlichem Grund wurden den bauführenden öffentlichen Stellen im kurzen Wege die diesbezüglichen Bewilligungen erteilt. Bei rund 4.000 Geschäftsfällen anderer Magistratsabteilungen, die Benützung von Straßen für verkehrsfremde Tätigkeiten betreffend, wurde mitgewirkt. Bei Elementarereignissen und Baugebrechen wurden unaufschiebbare Verkehrsverfügungen im kurzen Wege getroffen, so die Sperre der Philadelphiabrücke und die sofortigen Verkehrsbeschränkungen auf der Landstraßer Gürtelbrücke und Großen Marxerbrücke.

512 verkehrstechnische Gutachten für Bau- und Betriebsanlagen betrafen Wohn-, Büro- und Geschäftshäuser, Industriebauten, Spitäler, Schulen, Sportanlagen, gewerbliche Anlagen, wie Garagen, Treibstoffanlagen, Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten, Servicestationen für Kraftfahrzeuge, sonstige Betriebe, wie Transport- und verschiedene Fertigungsanlagen und Standortkonzessionsangelegenheiten. Zu den 550 Sprechstundenbesuchen von Planverfassern für Bau- und Betriebsanlagen kamen an kraftfahr- und straßenverkehrsbehördlichen Sonderbewilligungen 1.246 Geschäftsfälle für Transporte mit Übergewichten und Übermaßen sowie für nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, verbunden mit Routenerhebungen und Ermittlungsverfahren vom Standpunkt des Erhaltungszustandes der Straßen und deren Einbauten sowie der fahrtechnischen Eignung der zu befahrenden Straßen.

995 Geschäftsfälle bezogen sich auf Ausnahmbewilligungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen sowie von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverfügungen, besonders von Halteverboten zum Zwecke von Ladetätigkeiten. Zu 72 Fällen für einmalige kurzfristige Verkehrsverordnungen bei Sportveranstaltungen auf öffentlichen Straßen und der Bewilligung von Sportveranstaltungen über mehrere Bundesländer traten 76 Fälle für Ausnahmegenehmigungen zur Benützung öffentlicher Straßen für verkehrsfremde Zwecke, wie zum Beispiel Filmaufnahmen, hinzu. Außerdem waren 92 Bewilligungen für Ausnahmen von der winterlichen Betreuungspflicht der Gehsteige und 48 technische Gutachten über gewerbliche Betriebe für die wiederkehrende Begutachtung von Kraftfahrzeugen abzuführen.

Mitgewirkt wurde schließlich an zwölf Geschäftsfällen in Luftfahrtangelegenheiten bei der Magistratsabteilung für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten. Weiters waren auch 1975 zahlreiche Berichte an das Büro des Herrn Bürgermeisters, an die Magistratsdirektion, an das Präsidialbüro und Büro für Sofortmaßnahmen, an die Stadtbauamtsdirektion und an die Magistratsabteilung für Informationswesen zu verfassen. Bei den Kraftfahrlehrerprüfungen war die Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten mit 18 und bei den Fahrschullehrer- und Fahrlehrerprüfungen mit fünf technischen Sachverständigen tätig. Hierbei wurden 1975 für Fahrschulkraftfahrzeuge 115 Gutachten und 165 Gutachten für Ausgleichs-Kraftfahrzeuge körperbehinderter Lenker erstellt.

Die Tätigkeit der Straßenverwaltung mit U-Bahn-Referat für den Bau und Betrieb von Anlagen für Verkehrsregelung und Verkehrsschutz erstreckte sich auch im Jahre 1975

auf alle für die Vergebung von Leistungen notwendigen Verwaltungsarbeiten, wie Aufstellung und Ausführung der Voranschläge, Ausschreibung und Einholung von Anboten, Bauüberwachung, Kolaudierung, Führung der Sach- und Referatskredite, Abrechnung, Karteiführung und Lagerhaltung. Weiters wurden die Projektierung und die behördliche Überprüfung von provisorischen Verkehrslichtsignalanlagen vorgenommen.

16 automatische Verkehrslichtsignalanlagen wurden errichtet, sechs Anlagen umgebaut und in Betrieb genommen. Der Bau von sechs Anlagen wurde weitergeführt, ebenso die Projektierung und Kommissionierung von 35 provisorischen Verkehrslichtsignalanlagen im Zusammenhang mit Umleitungen durch Bauführungen auf Straßen. Außerdem mußten die bestehenden provisorischen Verkehrslichtsignalanlagen im Bereich der U-Bahn-Baustellen im Jahre 1975 insgesamt 38mal umgeändert werden. Für die Projektierung, Arbeitsvorbereitung und Bauüberwachung in Erweiterung des Systems zur Automatisierung der zentralen Verkehrsregelung mittels Datenverarbeitungsanlage wurden die Bauarbeiten für die erste Ausbaustufe im Bereich des Verkehrsgebietes „Süd“ (Matzleinsdorfer Platz, Triester Straße, Margaretengürtel) im Frühjahr 1975 abgeschlossen.

300 gerichtliche Anfragen und 25 Anfragen der Verwaltungsstrafbehörden im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen wurden beantwortet. An den in Betrieb stehenden 619 Verkehrslichtsignalanlagen und 134 Blinkanlagen wurden ständig Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, wie die zweimalige Wartung der Schaltgeräte, die zweimalige Reinigung der Signalgeber, verbunden mit einem einmaligen generellen Lampentausch und die Behebung von etwa 1.240 Störungen an den Schaltgeräten sowie die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen. Die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 21 Fernsehkameras und den zehn Sichtgeräten in der Verkehrsleitzentrale, wie auch an den übrigen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale und Datenverarbeitungsanlage, erfolgten laufend. Weiters wurden im Jahre 1975 nach mehrjähriger Entwicklungsarbeit praktische Versuche mit einer phantomlichtfreien Signaloptik an besonders lichtkritischen Örtlichkeiten durchgeführt. Das positive Ergebnis, vor allem die positive Kritik in der Öffentlichkeit, rechtfertigt den weiteren Einsatz dieser Optiken in Wien.

An Einrichtungen zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder Verkehrsmaßnahmen wurden 743 Straßenverkehrszeichen, 262 Zusatztafeln und 862 Eisenständer erstmalig aufgestellt. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel nach Unfällen, Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, wurden 6.634 Straßenverkehrszeichen, 5.490 Zusatztafeln, 2.561 Eisenständer und 217 Kettenständer erneuert. Insgesamt waren 49.420 Verkehrszeichen in Email- und Scotchlightausführung, 1.782 beleuchtete Verkehrszeichen und 484 Verkehrsleuchtsäulen zu betreuen. Zur Anbringung beleuchteter Verkehrseinrichtungen wurden 26 Verkehrszeichen und drei Verkehrsleuchtsäulen montiert. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen wurden 196 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt.

Auf Gemeindestraßen wurden mit 103.210 m Strichmarkierungen aller Art, wie Sperr-, Leit- und Randlinien und Parkordnungen und 16.210 m² Flächenmarkierungen aller Art, wie Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien und Richtungspfeile durchgeführt. Im Bereich der Umleitungsstrecken für alle U-Bahn-Bauabschnitte wurden 3.335 m Strichmarkierungen und 2.235 m² Flächenmarkierungen angebracht. Von diesen Bodenmarkierungen auf Gemeindestraßen wurden insgesamt 26.452 m und 5.111 m² mit Lack sowie 80.093 m und 13.334 m² mit Langzeitmaterial ausgeführt.

Auf Bundesstraßen B und S im Bereich Wien wurden 2.702 m Strichmarkierung und 689 m² Flächenmarkierung mit Lack sowie 102.017 m Strichmarkierung und 4.290 m² Flächenmarkierung mit Langzeitmaterial gefertigt. Auf Bundesstraßen A (Autobahnen) im Bereich des Landes Wien wurden 1.411 m mit Lack und 11.254 m mit Langzeitmaterial markiert.