

Stadtplanung

Die Statistik in der Stadtforschung und deren Bedeutung für die Stadtentwicklungsplanung

Die Stadtforschung besitzt im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung einen hohen Stellenwert, da sie die Aufgabe hat, die sichtbaren Ergebnisse eines sozio-ökonomischen Wachstums- oder Schrumpfungsprozesses einer Stadt, der aus den Verhaltensweisen sich wechselseitig beeinflussender Entscheidungen der handelnden Akteure resultiert und daher den ständigen Wandel der sozialen und wirtschaftlichen sowie der baulichen und räumlichen Struktur der Stadt bedingt, zu analysieren. Im Rahmen der Stadtforschung hat nun die Statistik diese Ergebnisse datenmäßig zu erfassen und darzustellen, um damit zu einer Quantifizierung und Vergleichbarkeit zu kommen.

Begriffsbestimmung

Die Statistik beschäftigt sich damit, die verschiedenen Bereiche des sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens datenmäßig zu erfassen, soweit es sich dabei um Massenerscheinungen handelt. Neben dem Erfassen dieser Daten sollen diese von der Statistik dargestellt und analysiert beziehungsweise interpretiert werden, wobei — und dies ist vor allem für die Stadtplanung im Hinblick auf die Stadtentwicklungsplanung von großer Bedeutung — der regionale Aspekt besonders im Vordergrund steht. Die statistischen Daten müssen auf bestimmte Teilräume bezogen werden, sei es auf Stadtteile, Bezirke oder andere Raumeinheiten, wie Zählbezirke bis zu Baublöcken hinunter. Die Statistik hat mit ihren Methoden und Ergebnissen der Forschung und damit auch der Praxis der Raumordnung und im speziellen der Stadtplanung zu dienen. Innerhalb der Statistik kann man grob drei Datengruppen unterscheiden, und zwar die Bestandsmassen, Bewegungs(Ereignis-)massen sowie die Beobachtungsmassen.

Bestandsmassen werden an einem bestimmten Stichtag erfaßt und geben das Bild eines Bestandes an diesem Tag wieder, wie zum Beispiel die Bevölkerungszahl am Tag der Volkszählung; die Bewegungsmassen hingegen sind Dateneinheiten von zeitlich nacheinander folgenden Fällen, wie zum Beispiel die Zahl der in einem Jahr fertiggestellten Wohnungen. Daneben gibt es noch die Beobachtungsmassen, wie zum Beispiel die Preise, Daten also, die sich weder den Bestandsmassen noch den Bewegungsmassen zuordnen lassen, jedoch dem allgemeinen Massenbegriff entsprechen.

Daraus läßt sich ableiten, daß jede statistische Zahl einen sachbezogenen Inhalt hat, zeitbezogen sowie an eine bestimmte Raumeinheit gebunden ist. Gerade in der Stadtforschung, gleiches gilt auch für die Raumordnung insgesamt, kommt der Raumbezogenheit eine besondere Bedeutung zu, denn die Statistik „kennt“ den Raum und kann daher ein Bild sowohl des Entwicklungsstandes als auch der Dynamik in einer Raumeinheit wiedergeben.

Im weiteren hat die Statistik die Aufgabe, die Daten bestimmter räumlicher Einheiten miteinander vergleichbar zu machen, um es damit zu ermöglichen, regional gegebene strukturelle Unterschiede erkennen zu lassen und zu deuten.

In jüngster Zeit hat sich zumindest teilweise die Statistik auch der Prognose zugewandt. Während es vor allem auf dem Gebiet der Bevölkerungsprognose gelungen ist, auf Grund der ausreichenden Datenvielfalt im Bereich der Bevölkerung und bestimmter bereits statistisch genau erfaßter Verhaltensweisen (Geburten- und Sterbeziffern) brauchbare Ergebnisse zu erzielen, gelang es bisher im Sachbereich regionale Wirtschaftsprognose nicht zu Ergebnissen zu kommen, die als unbestritten zu bezeichnen sind. Jedoch gerade im Rahmen der Wirtschaftsentwicklung muß auf die enge wechselseitige Beziehung zwischen Stadtentwicklung und wirtschaftlicher Entwicklung hingewiesen werden, was sich in erster Linie auf den stark ökonomischen Charakter der städtischen Aktivitäten zurückführen läßt. Sicherlich ist für den Bereich Wirtschaft eine große Datenvielfalt vorhanden, jedoch lassen sich für die Prognose keine gesetzmäßigen Verhaltensweisen, ähnlich wie im Rahmen der Bevölkerung, ableiten. Die wirtschaftliche Entwicklung ist von derart vielen externen Faktoren abhängig, die nicht oder nur in sehr geringem Ausmaß von der Stadt zu beeinflussen sind, wie dies uns ganz deutlich die wirtschaftliche Entwicklung seit 1972 vor Augen führt.

Um zu brauchbaren Daten für die Stadtforschung zu kommen, ist es notwendig, möglichst kleinräumig die Daten zu erheben und aufzuarbeiten, um zu detaillierten Aussagen für die Stadtentwicklung zu kommen.

Innere Gliederung des Stadtgebietes

Im Sinne einer Raumbezogenheit der Daten, die uns die Statistik liefert, ist es notwendig, für das Stadtgebiet eine feinabgestimmte räumliche Gliederung zu erreichen. Lange Zeit hindurch hat sich die Statistik im Rahmen der Stadtforschung darauf beschränkt, Daten für das gesamte Stadtgebiet nur auf Bezirksebene regional aufzugliedern. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß die Stadtbezirksgrenzen meist historisch bedingt und daher mehr oder weniger zufällig sind. Die Bezirke sind daher keine homogenen Raumeinheiten, weder von der Struktur noch von der Physiognomie her, und nur bedingt vergleichbar, so daß man sich in den Planungsdienststellen genötigt sah, eine räumliche Gliederung vorzunehmen, die erstens wesentlich kleinräumigere Gebiete umfaßt und zweitens einen sozio-ökonomischen Komplex darstellt.

Einzelne Fachdienststellen der kommunalen Verwaltung hatten bereits früher versucht, das Stadtgebiet für ihre besonderen Zwecke in kleine Raumeinheiten zu gliedern, wobei unterschiedliche Kriterien zur Abgrenzung verwendet wurden. So wurde von der Verwaltung die Stadt in Wahlsprengel eingeteilt oder von der Schulverwaltung in Schulsprengel, die den Einzugsbereich der Schulen abdecken, gegliedert. Diese beiden Sprengelheiten decken sich jedoch in keiner Weise, da die Abgrenzungen auf Grund unterschiedlicher Zweckerfüllung vorgenommen wurden. Diese Gliederungen sind jedoch vor allem für die Planungsdienststellen nicht verwendbar. Für bestimmte Aufgaben der kommunalen Verwaltung im Bereich Planung, wie zum Beispiel Sanierungsvorhaben, benötigen die Planungsdienststellen datenmäßige Unterlagen für kleinste, möglichst homogene Raumeinheiten, wobei oft der Wunsch zutage tritt, Daten grundstücks- und gebäudeweise zu erhalten. Doch erwachsen aus diesem Wunsch Schwierigkeiten, die aus Gründen der Geheimhaltung (Datenschutzgesetz) und der Aufbereitungstechnik entstehen. Deshalb kann in der Statistik nur mit größeren Raumeinheiten gearbeitet werden, wenn sowohl die Planer als auch die Statistiker bemüht sind, diese Raumeinheiten möglichst kleinräumig zu halten, um — man möchte fast sagen — eine mosaikartige Stadtgliederung nach einheitlichen Kriterien zu erreichen. Wichtig scheint es, in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß die einmal getroffene kleinräumige Gebietsgliederung über längere Zeiträume beibehalten werden sollte, um über längere Zeitabschnitte hinweg vergleichende Untersuchungen über Bestand und Dynamik zu ermöglichen. Vor allem in Stadtrandgebieten wird es jedoch auf Grund der oft starken Wohnbautätigkeit und der damit verbundenen Bevölkerungsentwicklung notwendig sein, solche kleinräumige Gebietseinheiten zu teilen, jedoch sollten keine neuen Abgrenzungen vorgenommen werden. Für die Stadtentwicklungsplanung und damit für die Stadtforschung ist eine tiefgehende regionale Gliederung des Stadtgebietes von unbedingter Notwendigkeit, da nur sie eine dem jeweiligen Zweck angepaßte beliebige Zusammensetzung der einzelnen Gebietseinheiten für analytische Auswertungen ermöglicht.

Sicherlich gilt als die tiefste regionale Erhebungseinheit, wie bereits oben ausgeführt, das Grundstück, doch ist diese vor allem aus Geheimhaltungsgründen für den Planer irrelevant. Es ist daher notwendig, in einer Zusammenarbeit von Planern und Statistikern jene räumliche Gliederungssystematik zu finden, die, ohne gegen den Datenschutz zu verstoßen, die kleinste räumliche Gebietseinheit mit vielen Merkmalen umschließt.

Es gibt genügend Versuche von Stadtstatistikern, ein räumliches Gliederungssystem des Stadtgebietes aufzustellen, das den Ansprüchen der Planer weitgehend entspricht.

In Wien gelten als Basis der kleinräumigen Einheiten die 230 Zählbezirke. Für die Abgrenzung der Zählbezirke wurden verschiedene Strukturmerkmale, und zwar demographische Daten sowie Daten aus der Häuser- und Wohnungszählung, herangezogen. Die Zählbezirke werden meist von höher-rangigen Verkehrsbändern (radial beziehungsweise ringförmig) begrenzt. Als weitere Unterteilung wurden 1.264 Zählgebiete abgegrenzt. Diese bereits in den sechziger Jahren geschaffene Gebietsgliederung des Planungsbereiches Wien wurde Anfang der siebziger Jahre als nicht mehr ausreichend angesehen, zumal eine Reihe von Erhebungsdaten auf Grund der Volkszählung sowie der Häuser- und Wohnungszählung zum Teil feingliedrig, und zwar adreß- und hausweise, zur Verfügung stehen. Es wurde daher ein Konzept erarbeitet, das den Baublock als unterste Gebietseinheit vorsieht. Die einzelnen Blöcke werden durch Verkehrsbänder (Wegenetz) umschlossen. Diese Baublockgliederung des gesamten Planungsbereiches ist Grundlage für ein ADV-gerechtes, räumliches Bezugssystem.

Die Notwendigkeit einer feingliedrigen Raumaufteilung des Stadtgebietes für die Planung entspringt dem Bedürfnis nach raumbezogenen, kleinräumigen Informationen. Grundlegende Anforderungen

an ein räumliches Bezugssystem sind die Zuordnungsmöglichkeit, die Verknüpfungsmöglichkeit und die Darstellungsmöglichkeit, mit der eine Erleichterung der Ziel- und Entscheidungsfindung gewährleistet werden kann.

Die Zuordnungsmöglichkeit gestattet es, je nach Aufgabenstellung des Planers, Informationen über spezifische Raumelemente zu erlangen. Die Verknüpfungsmöglichkeit von Daten aus verschiedenen Quellen ist für die Planung von großer Bedeutung, da es so ermöglicht wird, verschiedene Individualdaten mit unterschiedlich räumlichem Niveau auf eine bestimmte Aggregationsstufe zu bringen. Im übrigen soll das räumliche Bezugssystem eine Darstellungsart ermöglichen, die dem Planer eine demonstrative Hilfe bei der Erfassung planungsrelevanter Sachverhalte geben soll, um so eine Erleichterung bei der Ziel- und Entscheidungsfindung gewährleisten zu können.

Aufgabenstellung der Statistik im Rahmen von Stadtforschung und Stadtentwicklung

Stadtforschung und Stadtentwicklung sind in den letzten Jahren mit neuen und genauer definierten Inhalten versehen worden, was sich auch auf die Anforderungen an die Statistik auswirkte. Das veröffentlichte Einzeldatum hat — für sich genommen — im Zusammenspiel stadtplanerischer Fragestellungen meist wenig Aussagekraft. Erst wenn ein einzelner Kennwert zum Beispiel in eine Rangskala eingeordnet wird und sich dann feststellen läßt, welches Gebiet zum Beispiel besonders gut ausgestattete Wohnungen und neuerrichtete Häuser aufweist, wird aus dem Einzeldatum eine echte Planungsinformation. Einen groben Anhaltspunkt zur Beurteilung einer bestimmten Entwicklung in einem Bezirk beziehungsweise einer kleineren Raumeinheit liefert oft auch ein Vergleich mit dem entsprechenden Durchschnittswert für die gesamte Stadt.

Viele Informationsanforderungen können auf Grund der verfügbaren Daten befriedigt werden. In der Regel genügt jedoch nicht das einfache Nachschlagen. Die eigentlichen Planungs- und Entscheidungsinformationen entstehen erst durch eine entsprechende Aufbereitung des vorhandenen Materials. Durch Auswahl, Sortierung, Verknüpfung, Verdichtung usw. des zumeist begrenzten Datenbestandes kann man eine unbegrenzte Zahl von Informationen erarbeiten, die für die Planungsentscheidung von Bedeutung sein können. Die vorhandenen Einzeldaten sind eigentlich nur der Rohstoff, aus dem die benötigten Informationen mit Hilfe verschiedener Auswertungsprogramme (händisch, computermäßig) gewonnen werden.

Für die Stadtplanung ist es wichtig, daß eine qualifizierte Bestandsaufnahme vorhanden ist, um die Struktur der Stadt beschreiben zu können. Dazu sind auf der einen Seite solche Daten notwendig, die die bestehende Nutzung aller innerhalb des Stadtgebietes liegenden Flächen darstellen lassen, auf der anderen Seite Strukturdaten, die Aussagen über die Zusammensetzung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie über die Verteilung der Einwohner mit ihren Wohn- und Arbeitsstätten auf das Stadtgebiet ermöglichen.

Die Stadtentwicklungsplanung geht jedoch über die Erfassung rein räumlicher Planungsbezüge hinaus, da die Stadtentwicklungsplanung eigentlich Gestaltungspolitik ist, das heißt die Gesamtheit der Lebensbereiche in sinnvoller Weise ordnen soll, um für den Bürger in der Stadt einen optimalen Lebensraum gestalten zu können. Daraus ergibt sich für die Stadtentwicklungsplanung, daß sie die Strukturdaten, die die Statistik hergibt, kennt; jedoch müssen auch die Entwicklungstendenzen dargestellt werden. Diese Entwicklungstendenzen müssen mit den in der Planung erarbeiteten Zielvorstellungen verglichen werden, um zu gewährleisten, daß alle Möglichkeiten der Einflüsse von der planerischen, aber auch von der politischen Seite deutlich gemacht werden können. Nur auf Grund dieses Vergleiches scheint ein Erfolg für den Einsatz der Mittel zur Realisierung der den Zielvorstellungen am nächsten kommenden Gestaltungsmöglichkeiten gewährleistet zu sein.

Die Stadtforschung als Grundlage der Stadtentwicklungsplanung erfordert eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Vertretern verschiedenster Wissenschaftszweige, wie zum Beispiel der Soziologen, Architekten, Städtebauer, Geographen, Ökonomen. Alle diese nehmen Bezug auf statistische Informationen und nehmen deren Analysen und Projektionsmethoden (Prognosen) in Anspruch. Da es sich bei den in der Stadtplanung vertretenen Wissenschaftszweigen um empirische Wissenschaften handelt, hängen ihre Beiträge zur Stadtforschung und damit auch zur Stadtentwicklungsplanung von der Qualität und Quantität der zur Verfügung stehenden Daten ab. Dafür hat in einem interdisziplinären Team der Statistiker zu sorgen.

In den letzten Jahren wurde die Arbeit der Statistiker durch die Fortschritte in der elektronischen Datenverarbeitung erleichtert, doch stieg, bedingt durch die sich daraus ergebende Vielfalt der Möglichkeiten, die Nachfrage nach ihren Dienstleistungen.

Die Erhebung der Daten ist der erste Schritt, den ein Statistiker zu gehen hat, wobei er sich mit den Vertretern der Fachdisziplinen abstimmen muß über die Erhebungseinheiten und Erhebungsmerk-

male sowie über Zeit und Technik der Erhebung. Es gibt verschiedene Techniken, so die Voll- oder Teilerhebung, Stichprobenerhebung, Fragebogen und Interviews. Nach Vorliegen des so gewonnenen Urmaterials muß dieses geprüft, ausgezählt und in lesbarer sowie allgemein verständlicher Art, zum Beispiel in Tabellen, aufbereitet werden.

Jedoch ist mit der Erhebung und Bereitstellung und Aufarbeitung der Daten die Arbeit des Statistikers im Rahmen der Stadtforschung noch keineswegs beendet, denn die Stadtforschung als eine Grundlage der Planungsentscheidungen fordert eine fachgerechte Analyse der Daten. Da die Stadtentwicklungsplanung den Zukunftsaspekt miteinschließt, sind planerische Grundsatzentscheidungen auf Prognosen und Projektionen angewiesen, und zwar vor allem im Bereich der Bevölkerungsentwicklung. Denn gerade die Entwicklung der Bevölkerung hat auf alle Bereiche des sozialen und wirtschaftlichen Lebens einen großen Einfluß. Bis vor kurzer Zeit war es üblich, die Entwicklung der Bevölkerung nur auf Grundlage eines groben Trends für ein Land, für eine Stadt vorauszuschätzen. Vielfach waren die methodischen Voraussetzungen, aber auch die technischen Mittel nicht vorhanden, um bei der Bevölkerungsprognose in das notwendige Detail zu gehen.

Durch die Verwendung neuer statistischer und mathematischer Methoden und auch durch die Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung ist es heute möglich, tiefgegliederte Bevölkerungsvoraussetzungen mit relativ großer Sicherheit vorzunehmen. Besondere Bedeutung kommt bei einer Bevölkerungsprognose der Altersgliederung der Bevölkerung zu. Gerade die Entwicklung der Altersgruppen führt oft zu unterschiedlichen Belastungen verschiedenster öffentlicher und privater Einrichtungen der Stadt. Um hier rechtzeitig Entscheidungen zu treffen, um die notwendigen Maßnahmen zu veranlassen und den dazu notwendigen Mitteleinsatz vorauszuschätzen, müssen solche Entwicklungen rechtzeitig aufgezeigt werden. Dabei kommt es jedoch keineswegs darauf an, eine Vorausberechnung bis auf den letzten Einwohner genau vorzunehmen, sondern vielmehr darauf, in welche Richtung die Entwicklung tendiert.

Um die Probleme aufzuzeigen, die sich aus einer unterschiedlichen Entscheidung der Altersstruktur einer Stadt ergeben, werden im folgenden beispielhaft die Bereiche angeführt, auf die die Altersstruktur einer Bevölkerung einen direkten Einfluß ausübt: Haushalte, Schüler und Studierende, Wahlberechtigte, Wehrpflichtige, Erwerbspersonen, Rentner, Geburten, Sterbefälle, Wanderungen, Wohnungsbau, Kindergärten, Schulen und sonstige Berufsausbildungsstätten, einschließlich der erforderlichen Lehrkräfte, Qualität und Umfang des Arbeitskräftepotentials, Umfang des Sozialproduktes und schließlich Umfang der gesundheitlichen Betreuung und die dafür erforderlichen Ärzte, das Pflegepersonal, die Krankenbetten sowie die Zahl der Plätze in Altenheimen.

Neben der unterschiedlichen Entwicklung der Altersstruktur ist ein weiterer nicht zu übersehender Aspekt die unterschiedliche regionale Entwicklung der Bevölkerung innerhalb einer Stadt, da dies von ausschlaggebender Bedeutung für die Situierung einer bestimmten Einrichtung ist.

Bevölkerungsprognosen haben in früheren Jahren eine eher unbedeutende Rolle gespielt. Doch je mehr sich Probleme auf Grund extremer Entwicklungen der Bevölkerung ergeben, so vor allem das starke Ansteigen der Altersgruppe der Fünfzehn- bis Sechzigjährigen bis 1985, also der erwerbsfähigen Personen in Österreich, desto mehr greift man auf Bevölkerungsprognosen zurück, um so den Irrtumsbereich bei Entscheidungen für die Zukunft weitgehend einzuschränken.

Um zu einer vorausschauenden Analyse der Entwicklung im Stadtgebiet zu kommen, ist es wichtig, den Entwicklungsstand und die Lebensbedingungen der Bevölkerung in den Raumeinheiten der Stadt zu kennzeichnen. Dafür werden vor allem Daten und Kennwerte aus folgenden Bereichen gebraucht: Bevölkerungsstruktur und -entwicklung, Wirtschaftsstruktur und -entwicklung, technische, soziale und kulturelle Dienstleistungseinrichtungen öffentlicher und privater Art, Umweltbelastung, Umweltschutz, Flächennutzung, Flächenbedarf, Bau- und Siedlungstätigkeit, Wohnungswesen, Wanderung und Arbeitsmarkt.

Eine Vielzahl der Daten aus diesen Bereichen ist aus der amtlichen Statistik zu entnehmen, doch muß von Städtestatistikern eine auf wesentlich kleinere Raumeinheiten abgestimmte Sonderauswertung der meist von der staatlichen Statistik auf Bezirksebene veröffentlichten Daten vorweggenommen werden.

Das Stadt-Umland-Verhältnis, ein Teilaspekt der Stadtforschung

In den letzten Jahrzehnten wurde die Entwicklung der Stadt dadurch geprägt, daß wirtschaftliche Aktivitäten innerhalb des Stadtgebietes konzentriert werden und daß eine starke Dezentralisierung der Bevölkerung in über die Stadtgrenzen ausgreifenden Wohngebieten eintritt. Infolge der als Verstädterung zu bezeichnenden Prozesse entstehen sozio-ökonomische Verdichtungsräume, in denen die Stadt den Kern bildet. Dadurch bildet die Stadt und der sie umschließende Raum eine Einheit, die auf einer weitgehenden Arbeitsteilung basiert. In der Stadt sind die wirtschaftlichen Grundlagen

und die Versorgung mit höherrangigen Diensten für die gesamte Region zusammengefaßt, während das Umland die Wohn- und Erholungsfunktion innehat.

Auf Grund der Erkenntnis, daß die Stadt und das Umland einen hohen Verflechtungsgrad aufweisen, wurde bereits früh versucht, Stadtregionen abzugrenzen. Für die Abgrenzung wurden verschiedenste Merkmale und Variable herangezogen. Es scheint jedoch notwendig, sich im Rahmen der Stadtforschung auf eine Abgrenzung der Region zu einigen, wobei gerade im Raum Wien von niederösterreichischer Seite her bereits eine auf Verordnungsweg erlassene Abgrenzung des Wiener Umlandes vorhanden ist, die jedoch nicht mit Wien abgesprochen wurde.

Die Einflußbereiche einzelner Funktionen, die von einer Stadt ausstrahlen, sind jedoch von oft sehr unterschiedlicher Stärke und flächenmäßiger Ausbreitung, so daß man mit Schwellwerten operieren muß. Mit der amtlichen Statistik ist es oft schwer, die Auswirkungen des Stadt-Umland-Verhältnisses darzustellen.

Verhältnismäßig umfangreiches Datenmaterial steht mit der amtlichen Pendlerstatistik zur Verfügung, wobei es damit möglich wird, die Reichweite des städtischen Arbeitsmarktes — einer der wichtigsten Faktoren der Stadt-Umland-Verflechtung — abzustecken. Da dieses statistische Material zum Pendlerproblem nur im Rahmen der in zehnjährigen Abständen durchgeführten Volkszählung anfällt, können zuverlässige und umfassende Informationen über dieses für die Stadt-Umland-Verflechtung wichtige Phänomen nur in großen Zeitabständen gewonnen werden. Die grundlegenden Tendenzen lassen sich jedoch daraus ablesen.

Gerade für die Pendler ist die Verknüpfung von Stadt und Umland mit Verkehrslinien von ausschlaggebender Bedeutung. Für eine regionale Verkehrsplanung ist es notwendig, vielfältige Informationen über die Verkehrsbedürfnisse zu besitzen, das heißt, über sämtliche für den Verkehr relevanten Tatbestände und Vorgänge müßten Daten gesammelt werden. Dies überschreitet bei weitem jedoch die Möglichkeiten einer amtlichen Statistik, so daß man auf Stichprobenerhebungen, Fragebogenaktionen und Interviews angewiesen ist, die eine Hochrechnung erlauben und ein Bild über die Verkehrsbedürfnisse der Umlandbevölkerung geben. Sicherlich geben zahlenmäßige Angaben über die Frequenz des öffentlichen Massenverkehrs und über die Kraftfahrzeugdichte gewisse Hinweise auf die Mobilität der Erwerbsbevölkerung im Umland. Doch können diese Daten die Aufgabenstellung der Stadtforschung nicht befriedigen. Verschiedene andere Einflüsse, die die Stadt-Umland-Verflechtung deutlich prägen, müssen zumindest derzeit weitgehend unberücksichtigt bleiben, wie zum Beispiel die Absatzreichweite des städtischen Einzelhandels oder das sanitäre Versorgungsgebiet (zum Beispiel Krankenhäuser). Hier ist gerade für den Städtestatistiker, der in diesem Fall Regionalstatistiker ist, ein neues Betätigungsfeld gegeben.

Es stellt sich hier auch die Frage, wie tief die räumliche Gliederung der Stadtregion gehen soll. Soll die einzelne Umlandgemeinde die kleinste räumliche Einheit darstellen oder soll man die Gemeinden in Zählbezirke, ähnlich wie in Wien selbst, untergliedern oder genügt eine innere Differenzierung der Stadtregion nach Zonen, wie zum Beispiel Kernstadt, Ergänzungsgebiet, verstärkte Zone, Randzonen? So detailliert die Angaben innerhalb des Stadtgebietes sind, sind die Daten, gerade was das Stadt-Umland-Verhältnis betrifft, sehr global oder fehlen vollständig.

Zusammenfassung

Die immer rascher vor sich gehenden Vorgänge in der Entwicklung der Städte und der Wandel unserer Lebensbedingungen verlangen, daß das Bild der Stadt übersichtlich wird und die Verwaltung brauchbare Grundlagen erhält, die die Entscheidungen im Planungsprozeß ermöglichen. Das klassische Hilfsmittel dafür ist die Statistik, die jedoch nicht mehr nur einfach Daten zu liefern, sondern das erhobene Zahlenmaterial im Rahmen der strukturellen Zusammenhänge zu deuten hat. Die Statistik darf daher nicht eine zuliefernde Hilfswissenschaft bei Darstellung des städtischen Strukturbildes sein, sondern sie muß in den Planungsprozeß selbst miteingeschaltet werden.

In den letzten Jahren ist die Stadtforschung und damit die Statistik immer mehr eine der bedeutendsten Grundlagen der Stadtentwicklungsplanung geworden. Im Rahmen der modernen Stadtforschung hat die Statistik die Aufgabe erhalten, neben der Strukturanalyse die Prognose auf der Grundlage des vorhandenen Datenmaterials durchzuführen. Die Prognose, also das Abschätzen zukünftiger Entwicklungsvorgänge, soll eine Basis für die Investitions- und anderen Führungsentscheidungen sein. Gerade diese Entscheidungen beeinflussen die zukünftige Flächennutzung der einzelnen Stadtgebiete.

Aber hier tritt deutlich die notwendige Zusammenschau von Entwicklungsperspektiven und der mittelfristigen Finanzplanung zutage. Denn ein „Finanzplan ist eine jährlich zu überprüfende, auf einen mehrjährigen Zeitraum bezogene, übersichtliche und erschöpfende Zusammenstellung von

Prioritäten und Größenordnungen fiskalisch kostender Maßnahmen, die auf den politischen Zielvorstellungen der Regierung... beruht".¹ Das bedeutet, daß ein mittelfristiger Finanzplan fließend sein muß, das heißt, es muß eine jährliche Revision des bestehenden Finanzplanes unter Berücksichtigung neuer Daten und Informationen vorgenommen werden.

Im selben Sinn muß auch der Stadtentwicklungsplan flexibel sein, um Richtungsänderungen in der Entwicklung berücksichtigen und auffangen zu können. Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung obliegt es der Stadtforschung, basierend auf der Statistik, die Entwicklung zu beobachten und mögliche Richtungsänderungen sofort aufzuzeigen, um Maßnahmen und den beschränkten Mitteleinsatz rechtzeitig steuern zu können.

Es ergibt sich daraus die Erkenntnis, daß zur Stadtforschung im allgemeinen und zur Stadtentwicklung im besonderen von der Statistik grundlegende Beiträge geliefert werden können und müssen. Darüber hinaus erscheint es notwendig, daß die Statistik eng mit den Wissenschaftszweigen, die Beiträge zur Stadtforschung liefern können, zusammenarbeiten muß.

Stadtstrukturplanung

Aus der Fülle der Gesamtaufgaben kann nur auf die wichtigsten Tätigkeiten näher eingegangen werden, zumal sich in den letzten Monaten des Jahres 1976 der Schwerpunkt im Bereich der Stadtentwicklungsplanung und des Verkehrskonzepts auf vordringliche Projektierungen, wie die der Reichsbrücke und der U-Bahn-Führung nach Kagran sowie auf Bundesstraßenprojekte, verlagert hat, denen gegenüber andere Arbeitsbereiche zurückgestellt werden mußten.

Auf dem Sachgebiet der Grundlagenforschung konnten die übergeordneten Aufgaben, wie das computergeschützte Planungssystem, das räumliche Bezugssystem, der Infraplan und das kommunale Datenanalyseprogramm KODAS, weitergeführt und teilweise anwendungsreif gemacht werden. Das sozialwissenschaftliche Forschungsprogramm umfaßte die Themenkreise der Lebensqualität, der Einstellung der Bevölkerung zu verschiedenen Projekten und Maßnahmen sowie zu der Fußgängerzone Kärntner Straße.

Den Bürgern der Stadt erhöhte Lebensqualität zu ermöglichen, ist eines der erklärten Ziele der Stadtverwaltung. Eine im Jahre 1976 von der Stadtstrukturplanung durchgeführte Befragung sollte die Voraussetzung für ein zielgerichtetes Handeln schaffen. Ein Fünftel der Wiener Bevölkerung gab an, mit dem Begriff „Lebensqualität“ vertraut zu sein und ihn zu gebrauchen. Männer waren hierbei stärker vertreten als Frauen, vor allem aber Personen mit höherer Schulbildung und höherem Einkommen. Die Lebensqualität wurde vor allem auf Einkommen und Einkommenssicherung, Wohnung und Wohnumgebung, Gesundheit und körperliches Wohlbefinden, seelisches Wohlbefinden, Glück und Zufriedenheit sowie auf Umweltschutz und Familienleben bezogen. Bei der Frage nach den Ursachen mangelnder Lebensqualität entfiel je rund ein Viertel aller Antworten auf die Bereiche „Unwissenheit“, „Umweltverschmutzung“ und „Übervölkerung“. In der Frage der Beseitigung der Mängel wurde unzureichenden Gesetzen zu 11 Prozent Schuld beigemessen, während die Technik interessanterweise mit nur 5 Prozent der Antworten als Ursache aufscheint. Insgesamt wurden, zählt man 13 Prozent der Antworten hinzu, die auf „soziale Ursachen“ entfielen, dem technisch-naturwissenschaftlichen Bereich nur weniger als ein Viertel Schuld angelastet, dem sozialen Ursachenfeld dagegen drei Viertel. Die Kostenübernahme für die Beseitigung mangelnder Lebensqualität wurde zu 75 Prozent dem Staat beziehungsweise dem Bund und den Gemeinden überantwortet, wogegen nur rund 10 Prozent der Befragten, vor allem aus den höheren Bildungs- und Einkommensschichten dafür waren, daß die Verursacher auch die Beseitigungskosten zu tragen hätten.

Im gesamten Bereich der Lebensqualität machten die Probleme der Lärmbelästigung und der Luftqualität einen nicht unbeträchtlichen Anteil aus. Für 9 Prozent aller Befragten rangierten „Luft und Lärm“ an erster Stelle. Es zeigten sich erwartungsgemäß bezirkweise deutliche Unterschiede; insgesamt beurteilten 43 Prozent der Befragten die Belästigung durch schlechte Luft als deutlich spürbar; dieser Durchschnittswert wurde jedoch aus einer Spannweite von 5 bis 85 Prozent ermittelt. Gliedert man den Grad der Belästigung durch schlechte Luft, gemessen an der Beurteilung des „deutlichen Spürens“, konnte man vier Gruppen Wiener Bezirke unterscheiden: Sehr gute Verhältnisse wurden für den 10., 13. und 23. Bezirk angegeben, die Belästigung war nur von weniger als 20 Prozent „deutlich“ zu verspüren. Gute Luftverhältnisse fanden sich noch im 16., 18., 21. und 22. Bezirk, wo nur 40 Prozent der Antworten auf „deutlich“ fiel, und mittlere Luftverhältnisse mit Werten bis

¹ Weber, W., Windisch R.: Ökonomische und institutionelle Gesichtspunkte rationaler Haushaltsplanung, in: Das öffentliche Haushaltswesen in Österreich, Jg. 11/1970, Heft 1—3, Seite 61 ff.

60 Prozent in den Bezirken 2, 5 bis 7, 11, 12, 14, 15, 17 und 20. Mit über 60 Prozent deutlicher Luftverunreinigung wurden der 3. Bezirk und überraschenderweise auch der 19. registriert. Ausgeschlossen aus dieser Bewertung blieben die Bezirke 1, 4, 8 und 9 wegen der zu geringen Zahl an Antworten. Bezüglich der Verteilung der Lärmbelastigung ergaben sich ähnliche Werte: Deutlich spürbare Lärmbelastigung wurde von den Befragten in den Bezirken 1, 8, 9, 15 und 17 wahrgenommen, relativ gut schnitten abermals der Süden und der Norden Wiens ab. Eines der am häufigsten genannten Elemente des Begriffes Lebensqualität war das des „Wohnens“. Seine vorrangige Bedeutung blieb für viele Gruppierungen erhalten, doch konnte ein Zusammenhang mit dem „Lebenszyklus“ nachgewiesen werden: Mit Zunahme des Alters stieg die Bedeutung, die dem Wohnen zugemessen wurde. Für die Gruppe der unter 20jährigen war der Wohnwert nur mit 4,8 Prozent vorrangig, steigerte sich bis auf 22,6 Prozent bei der Gruppe der unter 50jährigen und fiel auf 14,5 Prozent bei der Bevölkerung mit 60 und mehr Lebensjahren zurück.

Im Zusammenhang mit der obigen Untersuchung wurde die Einstellung der Bevölkerung zur Umweltfrage, zum Sicherheitsproblem, zur Wohn- und Verkehrssituation und zum Faktor Gesundheit erhoben. Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Lärmbekämpfung wurden von 83 beziehungsweise 82 Prozent der Bevölkerung dringlich befürwortet. Es ergaben sich bei einem Maximum von 2,0 Durchschnittsnoten von 1,78 und 1,77. Der Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen (Parks und Erholungsflächen) wurde ebenfalls ein sehr hoher Wert (Note: 1,72) zugemessen. Die Errichtung von Fußgängerzonen als wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität erhielt die sehr hohe Durchschnittsnote von 1,68, was etwa einer Zustimmung von 74 Prozent der Bevölkerung gleichkommt. Auch der Sicherheitsfaktor wurde in der Bevölkerung sehr hoch bewertet. Mit Durchschnittsnoten von 1,68 beziehungsweise 1,69 bei 75 beziehungsweise 77 Prozent der Antworten wurden Vorkehrungen für Katastropheneinsätze und verstärkte Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung begrüßt.

Bei der Beurteilung der Wohnsituation fiel auf, wie stark bereits die Stadterneuerung in Form der Verbesserung von Althäusern und der darin befindlichen Wohnungen in das Bewußtsein der Bevölkerung eingegangen ist und darüber hinaus positiv beurteilt wird. 64 Prozent der Bevölkerung waren sehr dafür, weitere 26 Prozent dafür, so daß eine Durchschnittsnotierung von 1,50 ermittelt werden konnte. Dagegen zeigte sich, obwohl noch immer positiv bewertet, daß der Bau neuer Gemeindewohnungen am Stadtrand, 45 Prozent waren sehr dafür, 26 Prozent dafür, eine relativ geringere Zustimmungsnote von 0,92 aufweist. Eine noch geringere Bewertung zeigte interessanterweise die Beurteilung der Errichtung von Einkaufszentren am Stadtrand (Durchschnittswert 0,23 bei 24 Prozent sehr dafür, 22 Prozent dafür, aber 33 Prozent dagegen). Auffallend war die positive Aufnahme von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Autobus- und Straßenbahnlinien wurde von 34 Prozent der Bevölkerung sehr befürwortet, auch von vielen Pkw-Besitzern. Der Bau der U-Bahn fand in der Bevölkerung volle Billigung, 80 Prozent waren „sehr dafür“ und „dafür“. Für die Einführung der neuen Netzkarten gaben in ähnlicher Höhe 72 Prozent der Befragten ihre Zustimmung. Der oft diskutierte Ausbau von Schnellstraßen im Stadtbereich wurde noch zu 53 Prozent befürwortet, 34 Prozent der Bevölkerung sprachen sich jedoch dagegen aus. Eine Lösung des Parkproblems durch den Bau von Großgaragen in den inneren Bezirken erhofften sich 67 Prozent der Befragten, bei den Pkw-Besitzern erhöhte sich dieser Wert sogar auf 79 Prozent. Die Einführung der Parkscheine in Kurzparkzonen und das Abschleppen falsch geparkter Autos wurde wider Erwarten mit 41 Prozent dafür und 24 Prozent dagegen beziehungsweise mit 53 Prozent dafür und 27 Prozent dagegen als nicht besonders negativ beurteilt. Natürlich war die Gutheißung bei Pkw-Besitzern schwächer. Den höchsten Prozentsatz an Zustimmung fanden in der Bevölkerung Maßnahmen auf dem Sektor Gesundheit, ein Resultat das bereits durch andere Untersuchungen vorweggenommen worden war. Die Fragestellung bezog sich auf den Ausbau und die Modernisierung von Spitälern, auf den Ausbau der ärztlichen Nahversorgung und auf die Förderung der Gesundenuntersuchung; diese wurden mit 98, 96 und 91 Prozent dringlich begrüßt. Die derzeit bestehenden Unterstützungsmaßnahmen für ältere Mitbürger, wie Seniorenfahrtscheine und Essen auf Rädern, wurden ebenfalls von über 95 Prozent der Wiener Bevölkerung gutgeheißen.

Mit der Befragung der Bevölkerung zur Fußgängerzone Kärntner Straße konnten wertvolle Unterlagen für die Planung weiterer Fußgängerzonen in Wien geschaffen werden. Die überwältigende Mehrheit der Wiener Bevölkerung stellte sich zur Schaffung von Fußgängerzonen positiv, davon 54,4 Prozent „sehr positiv“ und 32 Prozent „positiv“. Nur 1 Prozent beurteilte sie völlig negativ. Für rund drei Viertel der Wiener Bevölkerung liegt die Angabe vor, daß sie zumindest hin und wieder die Kärntner Straße aufsuchten. Unter den Personen, welche die Fußgängerzone nie besuchten, befand sich ein hoher Prozentsatz alter Menschen. Für mehr als zwei Drittel (68,5 Prozent) der Besucher gab die Gelegenheit zu einem Schaufensterbummel das wichtigste Motiv für den

Besuch der Fußgängerzone Kärntner Straße ab. Als weitere Begründungen gaben 43,2 Prozent ihr Wohlgefallen an der Ausgestaltung an, 30,8 Prozent suchten die Fußgängerzone auf, um Einkäufe zu machen, und 21,0 Prozent für einen abendlichen Citybummel. 16,7 Prozent nannten das leichtere Durchkommen bei Behördenwegen und anderen Erledigungen als Motiv, und 12,4 Prozent kamen wegen der Cafés, Bars und Restaurants in die Kärntner Straße. Personen unter 40 Lebensjahren und Angehörige höherer Sozialschichten suchten überdurchschnittlich oft die Fußgängerzone auf, um dort am Abend zu bummeln, um die Schaufenster zu besichtigen oder in Lokale zu gehen. Nur ein Viertel der Besucher gab an, den eigenen Pkw zu benutzen, um die Fußgängerzone zu erreichen. 55 Prozent dieser Autofahrer stellten den Wagen in einer Parklücke in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone ab, 27 Prozent in etwas größerer Entfernung, um das letzte Stück zu Fuß zurückzulegen, 13 Prozent nahmen eine Tiefgarage in Anspruch und 5 Prozent ließen ihr Fahrzeug in größerer Entfernung stehen und stiegen in ein öffentliches Verkehrsmittel um. Auffallend ist, daß Frauen und Angehörige der jüngeren Generation die geringste Bereitschaft zeigten, ihr Auto unter Umständen auch in größerer Entfernung abzustellen und lieber länger einen Parkplatz ganz in der Nähe der Fußgängerzone suchten. Ein Viertel der Besucher kam wegen der Nähe ihres Wohnsitzes zu Fuß in die Fußgängerzone, etwa die Hälfte benützte ein öffentliches Verkehrsmittel.

Die Gesamtgestaltung der Fußgängerzone wurde von 40 Prozent als „sehr positiv“ und von 42 Prozent als „positiv“ beurteilt, lediglich 5 Prozent bewerteten sie negativ. Die Beurteilung der Gestaltungselemente der Fußgängerzone im einzelnen erbrachte Anerkennung für Bodengestaltungen und Baumpflanzungen und eher negative Einschätzung für Brunnen und Beleuchtung. Als größter Vorteil der Fußgängerzone wurde die Möglichkeit empfunden, sicher vor dem Straßenverkehr in der Stadt bummeln zu können, und es erschien dies für 50 Prozent der wichtigste Vorteil. An zweiter Stelle wurde die größere Bewegungsfreiheit angeführt. Als weitere Pluspunkte wurden häufig die bessere Umweltqualität und die bequemen Einkaufsmöglichkeiten genannt. Die Sicherheit vor dem Verkehr wurde vor allem von den Angehörigen der älteren Generation geschätzt. Je jünger die Befragten waren, um so eher sahen sie in der größeren Bewegungsfreiheit und dem belebteren Treiben den größten Vorzug der Fußgängerzone. Auf die Frage nach als störend empfundenen Nachteilen, machte ein großer Teil der Befragten keine Angaben. Wurde Kritik geäußert, so galt sie einem Mangel an Grün, dem Gedränge und der Störung durch Autos während der Lieferzeiten. Auch der Mangel an kulturellen Veranstaltungen und das hohe Maß der Kommerzialisierung wurden von etwa 10 Prozent, vorwiegend jüngeren Personen, negativ gewertet. Etwa die Hälfte der in der City wohnenden oder arbeitenden Befragten war der Meinung, daß die Verkehrssituation in der Innenstadt durch die Schaffung der Fußgängerzone schwieriger geworden sei. 23 Prozent der Personen, die mit dem eigenen Wagen die City erreichen wollten, werteten diesen Umstand als einen Nachteil der Fußgängerzone.

Entsprechend dem vorliegenden mittelfristigen Wohnbauprogramm der Stadt Wien wurden 1976 städtebauliche Rahmen- und Programmplanungen für die Standorte Altmannsdorfer Anger, In den Wiesen, Wien-Süd, Nördlich der Gerasdorfer Straße und Wienerberger Gelände durchgeführt. In diesen Bearbeitungen mußte der Übergang von der allgemeinen Stadtentwicklungszur Bebauungsplanebene gefunden werden. In einem zweistufigen Verfahren wurden die Standortaspekte der allgemeinen äußeren Stadtentwicklung zusammengetragen und in zweiter Stufe die inneren städtebaulichen Strukturen des Standortes festgelegt und als Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan einer politischen Entscheidung zugeführt.

Auf dem Gebiet des Wohnungswesens wurden Überlegungen über den quantitativen Wohnungsfehlbestand und über die traditionellen Mängel der Wohnungsstruktur angestellt. Es erwies sich als schwierig, durch die bloße Gegenüberstellung der Anzahl von Haushalten und von Wohnungen ohne Mitberücksichtigung der Belagsverhältnisse ausreichende Aussagen zu gewinnen. Nach der Volks-, Häuser- und Wohnungszählung 1971 waren, gemäß den Einweisungskriterien der Gemeinde Wien als Maßstab, rund 200.000 Wohnungen überbelegt. Gleichzeitig war vermutlich ein Großteil der 70.000 als leerstehend ausgewiesenen Wohnungen für den Bedarf nicht mobilisierbar. Das gleiche galt für viele unterbelegte Wohnungen, wollte man sich nicht zu sehr unpopulären Steuermaßnahmen entschließen. Berücksichtigt man, daß die Einwohnerzahl in Wien stagniert oder leicht zurückgeht, daß aber andererseits auch aus reinen Qualitätsmängeln neuer quantitativer Bedarf erwächst, wäre der Neubaufahrungsfehlbestand mit rund 80.000 bis 160.000 Wohnungen abzuschätzen. Für die nächsten Jahre ist somit eine Fortsetzung der jährlichen Wohnbauleistung von 5.000 bis 8.000 Wohnungen gerechtfertigt. Auch mittelfristig gesehen, wird mindestens die Hälfte dieses Neubaubedarfes durch Stadterweiterung abzudecken sein.

Wien verdankt seine gewaltigen Wachstumsphasen der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts. Damit ist aber auch die Wohnungsstruktur mit den typischen Mängeln der Bautätigkeit dieser Zeit be-

haftet. So verfügt Wien noch immer zu 70 Prozent über Kleinwohnungen mit ein oder zwei Wohnräumen. Nur 8 Prozent aller Wohnungen befinden sich in Gebäuden niedrigerer Bebauungsformen. Nur 17 Prozent aller Wiener Wohnungen verfügen über unmittelbare Freiflächen wie einen Balkon, eine Loggia oder Terrasse, wobei diese außerdem häufig nach Größe und Proportion wenig Nutzungsspielraum zulassen. Diese traditionellen Mängel der Wiener Wohnungsstruktur sind auch großteils für die zunehmende Abwanderung ins Umland verantwortlich. Wohnformen mit größeren Wohnungen, niedrigeren Bebauungsformen und vergrößertem Freiflächenanteil sollten daher bei Neubauprogrammen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt in erster Linie für den kommunalen Wohnbauträger, da dieser Familien mit einem bis zu 50 Prozent höheren Kinderanteil aufnimmt als die gemeinnützigen Bauträger. Ein verstärktes Siedlungsprogramm mit Errichtung von Einfamilienhäusern käme mehr oder weniger nur Familien höheren Einkommens und höheren Alters zugute. Ein kinderfreundliches kommunales Wohnbauprogramm muß sich jedoch nach dem geringeren Einkommen jüngerer Familien richten und sich dieser Wohnform annehmen.

Als Beitrag zu einer systematischen Bearbeitung des Aufgabenbereiches *Stadterneuerung* wurden im Jahre 1976 unter anderem die Erneuerungsmöglichkeit und Erneuerungsdynamik in einzelnen Gebieten untersucht und die Nutzungsverteilung und Großflächenreserven in den zwölf von den Bezirken vorgeschlagenen assanierungsverdächtigen Gebieten erhoben. Es mußte vor allem die alte und niedrige, die Bauklasse nicht ausschöpfende Bausubstanz erfaßt werden, da in diesem Fall der ökonomische Anreiz für Abbruch und Neubau am stärksten gegeben war. Der Häuserbestand wurde im Hinblick auf aktivierbare Nutzungs- und Geschosflächenreserven mit dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan verglichen. Wesentliche Indikatoren wurden ferner aus der Sozialstruktur ermittelt: Niedrige Einkommensschichten suchen wesentlich seltener um Wohnungsverbesserungskredite an als höhere Einkommensschichten, und bei einer sehr überalterten Bevölkerungsstruktur kann auf Grund hoher Sterbeziffern und Umzug in Pensionistenheime eine erhöhte Wohnmobilität angenommen werden. So werden aus der Überlagerung baulicher und sozialer Indikatoren Aussagen zur Entwicklungsdynamik von Erneuerungsgebieten möglich.

Die im Jahre 1975 erarbeitete Rahmenplanung für den 16. Bezirk wurde weitergeführt: Schwerpunktmäßig erfolgte die Erarbeitung von Unterlagen für die Entwicklung der Wohnungen, Wohn- und Geschäftsfächen, Wohnnutzflächen einerseits und der Wohnbevölkerung im 16. Bezirk zwischen 1951 und 1981 andererseits. Ebenso wurde das Projekt „Thaliastraße als fußgängerfreundliche Zone“ auf die damit verbundenen Verkehrslösungen hin untersucht. Außerdem wurde eine Studie erarbeitet, die für die Zählbezirke 4, 6 und 7 des 10. Bezirkes, das ist das Gebiet um die Favoritenstraße herum, eine Strukturanalyse vorlegt und Bedingungen sowie Kriterien von Stadterneuerungsmethoden sowohl grundsätzlicher wie auch ortsbezogener Natur aufzeigt. Aus der Analyse der Assanierungstätigkeit 1966 bis 1974 wurde die Erkenntnis gewonnen, daß vor allem jene Gebäude assaniert, abgebrochen und neu aufgebaut werden, die günstige Rentabilität versprechen, und daß zwei- bis dreigeschossige Althäuser durch fünf- bis siebengeschossige Neubauten ersetzt und Eckparzellen häufiger assaniert werden als Mittelparzellen. Da diese niedrigen Althäuser vor allem aus der Bauperiode der Vor- und Frühgründerzeit stammen, kommt es zur charakteristischen räumlichen Beschränkung der Assanierungstätigkeit auf jene alten Siedlungsgebiete. Die Wohngebiete aus der „Hochgründerzeit“ stagnieren hingegen. Die vor- und frühgründerzeitlichen Gebiete Wiens sind gekennzeichnet durch ein dichteres Straßennetz und durch die kleine, verwinkelte Baublockstruktur. Die Intensivierung der Bebauung in solchen Gebieten führt aber zu überdurchschnittlichen Bebauungsdichten mit Geschosflächenzahlen von 3,0 bis 5,0 und dadurch zu ungünstigen Umweltbedingungen. Darüber hinaus erweist sich diese Baulückenverbauung als unrationell. Der Bau von Einzeltiefgaragen ist hier sowohl unwirtschaftlich wie auch für die Verkehrsorganisation bedenklich. Die inneren Hofflächen sind nicht optimal benutzbar, die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse der Wohnungen häufig beeinträchtigt.

Während im innersten Stadtkern (City, Innere Stadt) der Tertiärsektor jegliche andere Nutzung, vor allem jene für Wohnzwecke, behindert, ist dieser Verdrängungsprozeß außerhalb der eigentlichen City unbedeutend. Vermutlich wirkt das Mietengesetz stabilisierend auf die Bewahrung der Wohnnutzung. Auf der anderen Seite kommt es jedoch in den traditionellen Arbeitergebieten mit den Althausbauten aus der Gründerzeit, die stark durchmischt von Arbeits- und Wohnstätten sind, immer mehr zur Verdrängung des Sekundärbereiches der Wirtschaft (Gewerbe und Industrie) durch die Wohnnutzung. Die Kaufkraft der Wohnbauträger setzt sich im gemischten Baugebiet in der Regel gegen den Bedarf der Sekundärbetriebe durch. Die Nutzungsmischung, die als sehr positiv zu bewerten ist, da sie zur Verminderung der Arbeitspendlertendenz beiträgt, wird dadurch bedroht. Innerhalb des Gürtels wird die Abnahme an Arbeitsplätzen noch durch den Rückgang der Wohnbevölkerung übertroffen, so daß in diesem Gebiet die Verbesserung der Wohnbedingungen in den

Vordergrund gestellt werden muß. In den Gründerzeitblöcken außerhalb des Gürtels müßte jedoch vor allem auch auf die Förderung des Sekundärbereiches Bedacht genommen werden, insbesondere dann, wenn damit gleichzeitig die Abschirmung gegen verkehrsreiche Straßen verbessert werden kann.

Die Stadtstrukturplanung hat auch 1976 in übergreifenden Gremien intensiv an den Umlandfragen mitgearbeitet, wobei die Beteiligung an der Tätigkeit der Österreichischen Raumordnungskonferenz und die Mitarbeit in der Planungsgemeinschaft Wien — Niederösterreich, insbesondere im Rahmen des Vereines gemeinsame Erholungsgebiete Wien — Niederösterreich, hervorzuheben wären. Vorschläge zur Umorganisation der Planungsgemeinschaft Wien — Niederösterreich wurden ausgearbeitet und aufbereitet und eine Aufwertung des Kontaktkomitees angestrebt. Es wurde ferner darauf hingearbeitet, daß das Koordinierungskomitee öfter tagt und die Fachkomitees durch ad-hoc-Komitees ersetzt werden, und außerdem beabsichtigt, eine Beamtenkoordinationsstelle einzurichten. In einer gemeinsam mit Niederösterreich durchgeführten Untersuchung wurden die aktuellen Flächenwidmungspläne der Gemeinden der Planungsregion Wien-Umland erfaßt, und zwar für die an Wien angrenzenden Umlandgemeinden mit sämtlichen, für die restlichen Gemeinden nur mit den laut niederösterreichischem Raumordnungsgesetz unter „Bauland“ fallenden Widmungskategorien. Die Studie ist auf Vergleichbarkeit und Zusammenschau mit den Ergebnissen des generalisierten Flächenwidmungsplanes für Wien im Maßstab 1:25.000 ausgerichtet und wird daher auf der Basis von Zählspiegeln und Gemeinden sowohl kartiert als auch bilanziert. Die Ergebnisse dieser Flächenbilanz werden, EDV-gerecht aufbereitet, im Rahmen des auf die Planungsregion Wien-Umland erweiterten „Räumlichen Bezugssystems für Wien“ (RBW) weiterverarbeitet. Neben der Abstimmung der Planungsmaßnahmen im Grenzbereich Wiens und der angrenzenden Umlandgemeinden ermöglichen sie auch die kleinräumige Erfassung von Baulandreserven im Vergleich zwischen Widmung und Nutzung sowie die Abschätzung der künftigen Entwicklungsdynamik in Gemeinden des Stadtumlandes. Es werden auf diese Weise Analysen aktueller Raumordnungsprobleme, wie zum Beispiel die Zersiedlung von Erholungsräumen, die störende und unkoordinierte Industrieansiedlung und die schlechte Versorgung neuer Siedlungen auf der Basis der erfaßten Baulandwidmungen und -reserven, ermöglicht, um so wertvolle Entscheidungsgrundlagen für Maßnahmen der Länder und Gemeinden zu gewinnen.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur wurde die Grundlagenammlung für die Ausarbeitung eines Rahmenkonzeptes fortgesetzt und hiefür eine Reihe von Richtwerten auf dem Gebiet des Erziehungs- und Bildungswesens ausgearbeitet. Die Analyse des derzeitigen Versorgungsgrades mit verschiedenen Einrichtungen und der bisherigen Entwicklung als Grundlage für längerfristige Prognosen wurde weitergeführt, wobei 1976 der Bereich der Kindertagesheime fertiggestellt werden konnte. Neben der stetigen Evidenzhaltung des Bestandes an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wurden laufend Bedarfsermittlungen im Zusammenhang mit aktuellen Projektierungen sowie Standortvorschläge anlässlich von Bezirksbearbeitungen und Programmplanungen durchgeführt.

Im Bereich der Betriebsstätten lag einer der Schwerpunkte auf der Weiterentwicklung des Betriebsansiedlungsprogramms und auf der Ausweisung von Standorten für betriebliche Nutzungen, mit besonderer Beachtung der Zuordnung von Arbeitsplätzen zu bestehenden und künftigen Wohngebieten. Zahlreiche konkrete Ansiedlungswünsche waren auch 1976 zu behandeln. Das Problem gewerblicher Nutzungen in Stadterneuerungsgebieten und die Abstimmung der Bedürfnisse des Gewerbes mit den Erfordernissen einer angenehmen Wohnumwelt in dicht bebauten Stadtgebieten gewann zunehmend an Bedeutung. Für künftige Phasen des Betriebsansiedlungsprogramms der Stadt Wien wurden Programmplanungen für Bereiche, die potentiell für betriebliche Nutzungen in Frage kommen, vorbereitet. In diesen Planungen wurden die Randbedingungen für konkrete Planungen und Widmungsmaßnahmen in Abstimmung mit der gesamtstädtischen Entwicklung dargestellt. Eingeleitet wurden ferner Auswertungen der Arbeitsstättenzählung und Untersuchungen über städtebauliche Richtwerte und Kennziffern für Betriebsansiedlungen.

Im Bereich der Grünplanung sind als übergreifende Bearbeitungen eine Grundsatzuntersuchung über die Bedeutung der Landwirtschaft in der Stadtentwicklung und Bearbeitungen zum Friedhofskonzept hervorzuheben. Sie hatten zum Beispiel die Ausweisung eines neuen Friedhofsstandortes im Norden Wiens, den Einsatz von Fernerkundungsmethoden zur Beurteilung des innerstädtischen Grünbestandes etwa im Gürtelbereich und des Stadtklimas sowie Bearbeitungen von Grünkonzepten zum Ziele. Ferner wurden übergeordnete Erholungsgebiets- und Naturschutzinteressen für den Südrand der Stadt behandelt und konkrete Projektstudien für das Wienerberger Gelände entworfen. Im Grünkonzept für den 12. Bezirk konnte ein Programm für Sofortmaßnahmen erstellt werden, um kurzfristig die vorhandenen Grünbestände aufzuwerten und gleichzeitig die Umweltsituation für Wohngebiete und für Schul- und Infrastruktureinrichtungen einschließlich der bezirksinternen Fußgängerverbindungen zu verbessern. Die für die inneren Bezirke vorhandenen Spielstraßen-

konzepte wurden im Rahmen der verfügbaren Kapazität weiterentwickelt und zahlreiche generelle Einzelprojekte ausgearbeitet. Mehrere generelle Planungen hatten 1976 Kleingartenanlagen zum Gegenstand, wobei insbesondere die Ausweisung von Ersatzstandorten für abzusiedelnde Anlagen hohe Dringlichkeit aufwies. Zahlreiche Grünprojekte wurden im Zusammenhang mit anderen Planungen, zum Beispiel als Begleitplanung von Straßenprojekten, durchgeführt. Zunehmende Bedeutung gewannen ferner Planungen von Lärmschutzmaßnahmen für bestehende oder geplante Straßentrassen, womit die Grünplanung eine wesentliche Funktion bei der städtebaulichen und gestalterischen Einfügung technischer Schutzmaßnahmen erfüllt. Auf dem Arbeitsgebiet des Naturschutzes ist neben der Fortführung der Arbeiten für den Bereich Prater, Freudenua und den westlichen Wienerwald vor allem die gemeinsam mit Niederösterreich ausgearbeitete Planung für einen Naturpark Föhrenberge hervorzuheben.

Der Entwurf eines Sportstättenkonzeptes für Wien wurde Ende 1976 fertiggestellt und der zuständigen Geschäftsgruppe zur sachlichen Weiterbearbeitung und als Grundlage für weitere Abklärungen übergeben. Der Entwurf beinhaltet im ersten Teil die Analyse der derzeitigen Versorgungs- und Bedarfssituation mit näherer Behandlung des Sportstättenangebotes in Wien sowie der Merkmale der Ausstattung und der Zugänglichkeit nach den verschiedenen Sportarten und schließlich die Analyse der Benutzer der Sportstätten nach den Kategorien Vereinssport und Freizeitsport. Im zweiten Teil wurden Vorschläge zur Strukturverbesserung des Angebotes an Sportstätten sowie konkrete Maßnahmenvorschläge und Kostenüberlegungen zusammengestellt. Mit dieser Arbeit wurde die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmenprogramme unter Berücksichtigung des Nutzens für Freizeit und Volksgesundheit und der Kosten unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel, einschließlich des Einsatzes von Mitteln der Sportstättenförderung des Bundes, geschaffen. Das Analysematerial und die Aussagen des Sportstättenkonzeptes fanden noch im Jahre 1976 Eingang in zahlreiche konkrete Planungen von Sporteinrichtungen, zum Beispiel in der Schwarzlackenua und in Ober-St. Veit und bei Planungen für Radwege oder von Sportplätzen der offenen Tür.

Die Bedeutung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen für das städtische Leben wurde 1976 noch stärker ins Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückt. Verkehrsorganisation als Grundlage für Projektierungen von Straßen, öffentlichen Verkehrseinrichtungen und Fußgängerzonen bildet zugleich die Basis für Grünplanungen, Spielstraßen oder für Neugestaltungen des städtischen Raumes. Durch sie kann die Umweltqualität in der Stadt verbessert und die Erneuerung der Stadt als Lebensraum gefördert werden. Für die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen der Regelung und Ordnung des Verkehrsgeschehens im vorhandenen Straßenraum steht als Instrument vor allem die Straßenverkehrsordnung mit der Möglichkeit von Einbahnregelungen, Fahrverboten und -beschränkungen, Halte- und Parkvorschriften und Regelungen zugunsten der Fußgänger zur Verfügung. Aber auch in der Bauordnung, im Garagengesetz, im Parkometergesetz verankerte Normen sind als Mittel der Beeinflussung der Nutzung des Straßenraumes anzusehen. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen haben aber nicht nur für die Verbesserung der Verkehrsabwicklung durch Ordnung des Fußgänger-, Kfz- und öffentlichen Verkehrs Bedeutung. Sie können ebenso einer auf übergeordnete Ziele ausgerichteten Verkehrspolitik und als Mittel einer bewußten Umweltpolitik und damit einer bewußten Stadtentwicklungspolitik dienen, die die Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner der Stadt zum Ziel hat. Als Mittel der Verkehrspolitik kann Verkehrsorganisation im Sinne einer Attraktivitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs und des Fußgängerverkehrs verstanden werden. Maßnahmen dieser Art hatten auch 1976 im Rahmen der Beschleunigungsprogramme für den öffentlichen Verkehr große Bedeutung, ebenso für das Angebot sicherer und angenehmer Fußwege in der Stadt. Mit verkehrsorganisatorischen Mitteln konnten diese selbständigen Verkehrsformen sehr wesentlich aufgewertet und die Verkehrsaufteilung im Sinne einer Verringerung des Individualverkehrsanteiles beeinflusst werden.

Ebenso groß ist die Bedeutung restriktiver, verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs im dicht bebauten Gebiet: Allein die Durchsetzung schon geltender Vorschriften würde zum Beispiel in der Inneren Stadt den Berufsverkehr mit dem Privatauto wesentlich erleichtern, sobald das ungesetzliche Dauerparken verhindert werden kann. Mit Parktarifen steht nach einhelliger internationaler Meinung das wirksamste Instrument zur Regulierung des Individualverkehrs zur Verfügung. Weiters kann die Anwendung verkehrsorganisatorischer Mittel im Zusammenhang mit dem Prinzip der Bündelung des großräumigen Kfz-Verkehrs gesehen werden. Verkehrsorganisation ist auch eine wichtige Begleitmaßnahme zu allen Baumaßnahmen etwa am Bundesstraßensektor.

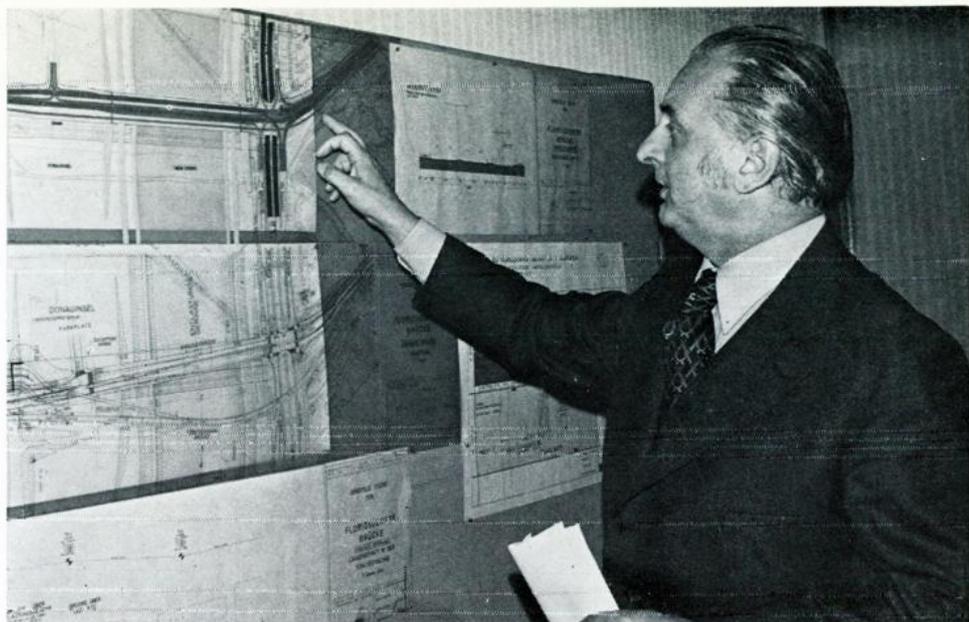
Im Hinblick auf die Umwelt- und Stadtentwicklungspolitik sind Verbesserungsmöglichkeiten der Umweltqualität durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen offenkundig geworden. Schlechte Umweltqualität ist ein wesentlicher Faktor der Unzufriedenheit mit der innerstädtischen Wohnsituation.

Die durch Verkehrsorganisation ermöglichten Verbesserungen der Umweltqualität stellen eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine echte Stadterneuerung und für das Wohnen im dichtverbauten Gebiet der Stadt dar. Aber auch im Hinblick auf die weiteren Faktoren einer befriedigenden Wohnsituation — der Spielplatz für die Kinder, der Baum vor dem Fenster, der Sitzplatz für den Pensionisten — sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen von größter Bedeutung, kann doch durch sie Platz für diese Funktionen und Einrichtungen geschaffen werden. Für einen gezielten Einsatz verkehrsorganisatorischer Mittel sprach auch im Jahre 1976 der meist geringe finanzielle Aufwand, die rasche Realisierbarkeit mit Hilfe des Instrumentariums der Straßenverkehrsordnung und die unbestrittene Zugriffsmöglichkeit der Stadtverwaltung hinsichtlich der Flächen des öffentlichen Gutes. Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und ihre Vorteile waren auch für die Bevölkerung unmittelbar erkenn- und erlebbar und boten ein Feld für Beteiligungsformen und aktive Mitwirkung der Bezirke. Der Trend zu solchen kleineren Maßnahmen ist weltweit im Sinne einer gewissen Ernüchterung gegenüber Großprojekten wegen deren großen Kosten, deren langer Bauzeit mit ihren Erschwernissen und der oft nicht überschaubaren Nebenwirkungen. Mit entsprechend gestreuten kleineren Maßnahmen kann Lebensqualität weniger kostspielig und rascher für mehr Menschen geschaffen werden. Die Auslieferung der öffentlichen Straßenflächen an den Kraftfahrzeugverkehr hat die Nutzungsmöglichkeiten der Straße als Lebensraum und zur Verbesserung der Lebensqualität im Bewußtsein der Bevölkerung weitgehend verdrängt.

Im Jahre 1976 wurde von der Stadtstrukturplanung der Vorschlag über Trassen einer zweiten Bauphase des Wiener U-Bahn-Netzes zur Diskussion gestellt. Die gemeinderätliche Stadtplanungskommission hat im Juni 1976 diese Vorschläge beraten und für diese Bauphase die Trassen beziehungsweise Trassenabschnitte im Bereich der U1 im Abschnitt Praterstern—Kagran und der U6 im Abschnitt Philadelphiabrücke—Siebenhirten empfohlen, wobei dieser zweitgenannte Abschnitt als Übergangslösung straßenbahnmäßig mit der Linie 64 betrieben werden soll. Weiters wurden die Trassen der U6 im Abschnitt Philadelphiabrücke—Traisengasse und der U3 im Abschnitt Kardinal Rauscher-Platz—Erdberg (einschließlich Betriebsgleisverbindung U3—U4 und Betriebshof Erdberg) in die Empfehlung aufgenommen. Die Kosten dieser zweiten Ausbauphase der Wiener U-Bahn wurden auf 20 Milliarden Schilling nach der Preisbasis 1976 inklusive Wagenbau geschätzt. Während die generelle Planung für die Straßenbahnlinie 64 bereits abgeschlossen ist und von den Wiener Verkehrsbetrieben der Bau vorbereitet wird, war für die U1-Verlängerung nach Kagran eine Überarbeitung des generellen Projektes auf Grund der neuen Situation im Bereich Reichsbrücke erforderlich; ein Grundsatzbeschuß des Gemeinderates für diese U1-Verlängerung wurde Ende 1976 erwirkt. Die detaillierte Festlegung der Führung der U1 über die Donau ist bis zum Vorliegen des Ergebnisses des Wettbewerbes Reichsbrücke offengehalten. Hinsichtlich der Linien U3 und U6 werden Verhandlungen mit dem Bund wegen einer Kostenbeteiligung zu führen sein, bevor konkrete Baubeschlüsse erfolgen können. Über die zweite Bauphase hinaus wurde die Stadtstrukturplanung beauftragt, auf der Basis des Netzentwurfes N3 die Projektierungsarbeiten als Grundlage für die Trassensicherung, wie zum Beispiel für die weitere Verlängerung der U1 im 10. und 22. Bezirk, fortzusetzen. In diesem Sinne wurden 1976 zum Beispiel Studien für die U2 im 9. Bezirk, für die U6-Verlängerung im 21. Bezirk und über Erschließungsmöglichkeiten in Stadtrandgebieten durchgeführt.

Im Zuge des Ausbauprogramms für die Wiener Schnellbahn wurden nach langjährigen Verhandlungen mit den Österreichischen Bundesbahnen sowie Überlegungen im Rahmen der Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft 1976 erste Realisierungsmaßnahmen gesetzt. Seitens der Stadtstrukturplanung mußten in diesem Zusammenhang, neben der Vorbereitung grundsätzlicher Unterlagen, zahlreiche begleitende Planungen durchgeführt werden. Dazu zählten verkehrsorganisatorische Bearbeitungen und generelle Straßenprojekte im Einflußbereich der ÖBB-Trassen sowie die Erarbeitung aller für die Beurteilung der ÖBB-Projekte und deren Einpassung in das Stadtgefüge erforderlichen städtebaulichen Maßnahmen. 1976 wurden in diesem Sinne die S-Bahn-Station Leopoldau in der Großfeldsiedlung sowie die Trassen Meidling—Liesing und Flughafenschnellbahn bearbeitet. Zum weiteren Ausbauprogramm wurden grundsätzliche Untersuchungen hinsichtlich der Schnellbahntrassen Stadlau—Hirschstetten, Meidling—Hofwiesengasse sowie für spätere Ausbauphasen, unter anderem hinsichtlich der Einbindung der Franz Josefs-Bahn in die S-Bahn-Stammstrecke sowie hinsichtlich eines Personenverkehrs auf der Vorortelinie, durchgeführt. Nach dem derzeitigen Stand sind bei diesen Schnellbahnvorhaben 20 Prozent der Investitionskosten von den Ländern zu tragen.

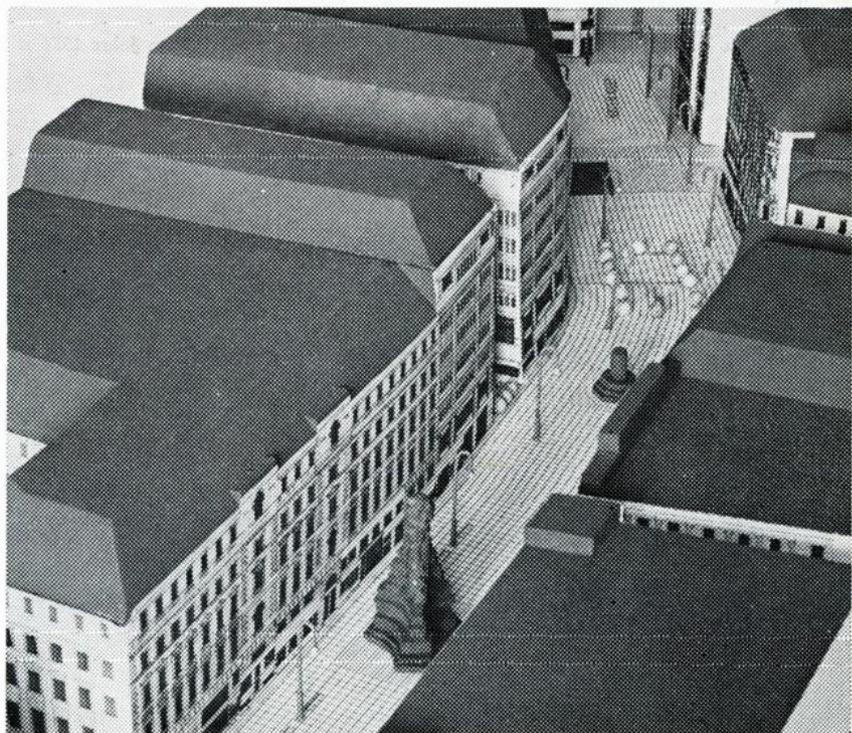
Neben den üblichen Straßenverkehrszählungen und verkehrstechnischen Untersuchungen als Grundlage für Straßenplanungen gewannen 1976 Untersuchungen hinsichtlich der Umwelteinflüsse geplanter Straßen zunehmende Bedeutung. So konnte eine umfassende Zusammenstellung der Verkehrs- und der Umwelteinwirkungen bei den verschiedenen Lösungsvorschlägen für die Gürtelstraße durchge-



Amtsführender Stadtrat Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Wurzer (Stadtplanung) referiert in einer Sitzung des Wiener Stadtsenates über den Bau der neuen Floridsdorfer Brücke

Stadtplanung

Wie die Fußgängerzone im 1. Bezirk, Graben, aussehen wird, zeigt diese Modelldarstellung





Auf den ehemaligen Gründen des Trabrennvereines im 22. Bezirk, an der Wagramer Straße, entsteht eine große Wohnhausanlage der Stadt Wien mit 2.450 Wohnungen

Wohnhausbau

Amtsgebäude

Die Bauarbeiten am Zubau zum Amtshaus im 13. Bezirk, Hietzinger Kai, sind im Jahre 1976 rasch vorangeschritten



führt werden. Im Bereich Edelsinnstraße wurden die Lärmeinwirkungen festgestellt und Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen, im Bereich der Trasse der Donauuferautobahn unter anderem hydrotechnische Untersuchungen angestellt, um gegen negative Auswirkungen des Autobahnbaues im Zusammenhang mit dem verbesserten Hochwasserschutz Vorkehrmaßnahmen zu treffen. Im 20. Bezirk wurde eine städtebauliche Überprüfung der Wirkung verschiedener Straßentrassen vorgenommen.

Im Bereich der Verkehrsorganisation sind vor allem die umfangreichen Arbeiten zur Bewältigung der Auswirkungen des Reichsbrückeneinsturzes sowie Planungen im 4. Bezirk, im Bereich der verkehrarmen Zone Meidling und im Bereich Auer Welsbach-Park anzuführen. Im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden verschiedene Garagenprojekte bearbeitet beziehungsweise überprüft und Untersuchungen über die Wirksamkeit der Parktarifregelungen angestellt. Im Bereich der Bundesstraßenplanung wurde eine Dokumentation der im Verlauf der Jahre sich überschneidenden Planungs- und Genehmigungsschritte sowie des Planungsstandes unter Berücksichtigung der zahlreichen rechtlichen und baulichen Probleme und der öffentlichen Diskussionen über zahlreiche Trassen eingeleitet. Einerseits wurden damit Vorarbeiten für eine budgetorientierte Terminplanung und eine rationale Entscheidungsfindung im Bundesstraßenbereich geleistet, andererseits die in nächster Zeit erforderlichen Diskussionen über das gesamte Bundesstraßennetz und dessen Dringlichkeit sowie diesbezügliche Verhandlungen mit dem Bund vorbereitet. Konkrete Planungen erfolgten 1976 für die A 3 — Südostautobahn, die Autobahn A 20 — A 5, vor allem für die Traisenbrücke, für die A 22 — Donauuferautobahn sowie die A 24 — Kaisermühlen—Hirschstetten und hinsichtlich der Bundesstraßen B für die Bundesstraße 1 — Ungarbrücke—Schwarzenbergplatz, B 3 — Donaustraße, B 8 — Praterstern—Mexikoplatz, B 12 — Bereich Philadelphiabrücke, die B 223 — Flötzersteigstraße und die B 302 — Rechte Donaukanalbegleitstraße im Bereich der Inneren Stadt.

1976 wurden sowohl für die Floridsdorfer Brücke als auch für die Traisenbrücke generelle Projekte fertiggestellt. Entscheidende Kriterien dafür waren einerseits der Bedarf an Donauüberquerungen mit entsprechender Leistungsfähigkeit im öffentlichen und im Kraftfahrzeugverkehr, andererseits der seit längerem bekannte schlechte Zustand des Tragwerkes der Floridsdorfer Brücke, der eine Sanierung in wenigen Jahren erforderte. Der möglichst rasche, halbseitige Ausbau der Traisenbrücke war als Umleitungsmöglichkeit für die Zeit der Sanierung der Floridsdorfer Brücke gedacht. Die Reichsbrückenkatastrophe selbst und die überraschende Sperre der Floridsdorfer Brücke bereits im Dezember 1976 ergab allerdings eine unbedingte Priorität des Neubaus dieser beiden Brücken. Im Zuge der Planung Floridsdorfer Brücke waren verschiedene Möglichkeiten der Sanierung des derzeitigen Tragwerkes beziehungsweise der Verbreiterung des Tragwerkes oder der Neubau eines Tragwerkes für die Straßenbahn überprüft worden. Seit Dezember 1976 ist die Entscheidung zugunsten eines kompletten Neubaus der Floridsdorfer Brücke stromaufwärts der alten Brücke gefallen. Das Projekt der Traisenbrücke samt Verbindung zwischen Donauuferautobahn und Handelskai stellt auch längerfristig einen selbständig verkehrswirksamen Abschnitt dar, ohne damit ein Präjudiz für eine Fortsetzung im 20. und 21. Bezirk zu schaffen. Dieses Projekt berücksichtigt eine möglichst sorgfältige städtebauliche Einbindung der Brückenköpfe.

Die 2. Wettbewerbsstufe Donaubereich Wien sollte im November 1976 beendet werden. Durch die Ereignisse um den Einsturz der Reichsbrücke und die Ausschreibung eines Projektwettbewerbes Reichsbrücke wurde eine Verschiebung notwendig. Für die beiden äußeren Teile des engeren Donaubereiches, den Nord- und Südteil, war Ende 1976 die Bearbeitung bereits abgeschlossen und die innerhalb des Magistrats geschaffene Projektorganisation mit der Umsetzung der Juryempfehlungen in die Ausführungsplanung beauftragt. Dabei wurden die vom Planungsteam der an der 2. Wettbewerbsstufe teilnehmenden Architektengruppen erarbeiteten Vorschläge nach Beurteilung durch die Jury in Leitprojekte umgesetzt; sie beinhalten die Achsführung der Neuen Donau, Buchten, Verbreiterungen und Böschungen sowie Geländegestaltungen auf der Insel als Grundlagen für die Ausführungsplanung. Neben den generellen Richtlinien, die auch Bepflanzungs- und Gestaltungsprinzipien einschließen, ist im Nord- und Südteil überwiegend Freiraum mit landschaftlicher Ausgestaltung, mit Wassersport auf der Neuen Donau vorgesehen sowie eine Verkehrserschließung, durch die Parkplätze auf der Insel und ein Längsbefahren vermieden werden. Details betreffen im Südteil zum Beispiel Wildbadeplätze, die Wegerschließung, die Erhaltung von Altwasserarmen am Toten Grund und anderswo. Im Nordteil beziehen sich die Detailfestlegungen zum Beispiel auf das Wasserschutzgebiet, das für die Wasserversorgung Wiens von größter Bedeutung ist, auf Möglichkeiten für Wasser- und Segelsport, auf den Marchfeldkanal und ebenfalls auf die Wegerschließung und die Bademöglichkeiten. Das Leitprojekt für das Mittelteil, das auf Grund der Arbeiten des Planungsteams und der Empfehlungen der Jury von der Stadtstrukturplanung und der Projektleitstelle ausgearbeitet wurde, wird in einer Schlußsitzung der Jury vorgelegt werden. Notwendige Festlegungen, etwa zur Achsführung der Neuen Donau, im Bereich Reichsbrücke wurden bereits getroffen.

Nach dem Einsturz der Reichsbrücke wurde im Oktober 1976 die Ausschreibung eines öffentlichen einstufigen Projektwettbewerbes für die Planung und Errichtung einer neuen Reichsbrücke beschlossen, um möglichst rasch ausführungsfähige Entwürfe für den Neubau der Brücke zu erreichen. Die Wettbewerbsvorbereitung erfolgte vom Magistrat aus. Die Jury dieses Wettbewerbes wurde mit den Mitgliedern der Jury für den Donaubereich Wien und Brückenbauexperten besetzt. Eine Vorausschreibung zur Gewinnung eines Überblickes über die an einer Teilnahme interessierten Gruppen erfolgte noch im Oktober 1976, die sehr umfangreichen Ausschreibungsunterlagen konnten bereits im Dezember 1976 versendet werden. Der Wettbewerb beinhaltet auch die Führung der U-Bahnlinie U1 über die Donau, wobei als Entwurfsspielraum Alternativen (U-Bahn in Mittellage, Seitenlage, getrennte Brücke usw.) offengehalten wurden. Die Entwürfe werden in Teamarbeit von Architekten, Zivilingenieuren für Bauwesen und bauausführenden Firmen erarbeitet, um ausführungsfähige Entwürfe zu gewährleisten. Die Bewertung der einlangenden Projekte soll nach gestalterischen Gesichtspunkten erfolgen, die die Brückengestaltung, die städtebauliche Einbindung, die Brückenköpfe, die Brückenfamilie und Stadtgestaltung beurteilen sowie die Konstruktion, die Preiswertigkeit und den Terminplan für die Ausführung berücksichtigen.

Stadtgestaltung

Die Tätigkeit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung erstreckte sich auch im Jahre 1976 auf die drei Schwerpunktbereiche stadtgesterische Belange, Wohnbauten und Nutzbauten. In den Bereich der Stadtgestaltung fallen alle jene Tätigkeiten, die mit architektonischen Vorgängen beziehungsweise gestalterischen Maßnahmen innerhalb des Stadtraumes verbunden sind, aber nicht unmittelbar mit dem kommunalen Wohn- und Nutzbau zusammenhängen. Einen der Schwerpunkte bildet die sogenannte Bauberatung. Für sämtliche baubewilligungspflichtigen, im Jahre 1976 realisierten Baumaßnahmen, wie Neubauten auf dem Wohn-, Bürohaus- und Industriesektor, Um-, Zubauten und Fassadengestaltungen, erfolgten 7.077 Begutachtungen des Erscheinungsbildes der einzelnen Projekte im Sinne eines einheitlich zu gestaltenden und harmonischen Stadtbildes. Dieser Vorgang erfordert in vielen Fällen die Ausarbeitung ausführlicher schriftlicher Gutachten, die die Grundlage für die Erstellung ablehnender Bescheide durch die zuständigen Dienststellen bei allen aus architektonischen Gründen untragbaren Bauansuchen lieferten.

Einen nicht unbeträchtlichen Aufgabenteil aus dem Gesamtkomplex der beratenden Tätigkeit stellen die Beurteilungen der Portalum-, -zu- und -neubauten dar, die ebenso wie die Anbringung vielfältiger Reklameanlagen als architektonische und gestalterische Vorgänge im Stadtbild zu werten sind.

Durch den U-Bahn-Bau und bei der Errichtung von Tiefgaragen mußten die betroffenen städtischen Bereiche beziehungsweise deren Oberflächen einer Neugestaltung unterzogen werden. Die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ist in den gesamten Planungsprozeß eingeschaltet und vom generellen städtebaulichen Projekt bis zu den eigentlichen Ausführungsplänen federführend. Zahlreiche Besprechungen zur Koordinierung zwischen den Architekten und den befaßten städtischen Dienststellen waren abzuhalten. An der Detailplanung für den gesamten Karlsplatz, das heißt für den Resselpark, für das Verkehrsbauwerk der U-Bahn, für das Straßen- sowie das Straßenbahnprojekt wurde mitgearbeitet. Ein Vorschlag zur Gestaltung des Platzbereiches zwischen Wiedner Hauptstraße und verlängerter Operngasse mußte unter Berücksichtigung typischer Grüngestaltungselemente aus dem Resselpark entwickelt werden. Die Entscheidung, die Straßenbahnführung im Zuge des Franz Josefs-Kais in ihrer gegenwärtigen Lage zu belassen, führte zu einer Abänderung des schon vorliegenden generellen Gestaltungskonzeptes. Unter Berücksichtigung der notwendigen Modifikationen wurde die Detail- und Ausführungsplanung für den Abschnitt Ringturm—Schwedenplatz erstellt. Anlaß für die Ausarbeitung eines Oberflächenprojektes vor der Oper im Bereich der Kärntner Straße war die Errichtung der Tiefgarage. Im Zuge dieser neuen Verkehrsorganisation war es durch die Auflassung der Fahrverbindung Philharmonikerstraße zum Ring möglich, vor der Oper in Form eines breiten Gehsteiges ein entsprechendes Vorfeld zu schaffen und dadurch die Fußgänger Verbindung vom Aufgang Operngasse zur Fußgängerzone Kärntner Straße wesentlich attraktiver zu gestalten. Auf dem Stephansplatz führte die Koordinierung des gesamten Planungsablaufes zu einem konkreten Konzept für die Oberflächengestaltung.

Für die Ausgestaltung des Mozartplatzes zu einer Fußgängerzone werden in Verbindung mit der geplanten Wohnhausanlage Ecke Paulanergasse-Favoritenstraße im Einvernehmen mit den beauftragten Architekten mehrere Gestaltungsvorschläge entwickelt. Anlaß für das Oberflächenprojekt Fußgängerzone Künstlerhaus im Bereich zwischen Dumbastraße und Akademiestraße war die neue Verkehrsorganisation, welche die beiden genannten Straßenräume verkehrsfrei macht. Zur Realisierung soll ein Konzept gelangen, das eine arenaartige Absenkung im Bereich des Künstlerhauses

vorsieht. Unter Verwendung des bereits von der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ausgearbeiteten generellen Gestaltungsvorschlages für den Bereich Taborstraße—Nestroyplatz wurde die Detail- und Ausführungsplanung in Angriff genommen. Aus Anlaß der beabsichtigten Verkehrsfreimachung der Fußgängerzone Barnabitingasse, wo vor allem die barocke Kirche und das Haydn-Denkmal ein wirksames Ensemble darstellen, wurde die Erstellung eines Oberflächenprojektes notwendig, dessen bauliche Realisierung bevorsteht.

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. Für die künftige Fußgängerzone Jodok Fink-Platz bestand die gestalterische Zielsetzung in der Wiederherstellung des ursprünglichen Platzerscheinungsbildes und in der Schaffung eines attraktiven Freiraumes für die Bewohner des 8. Bezirkes. Die durch den geplanten U-Bahn-Ausgang in der Fahngasse und durch die künftige Fußgängerzone Stephansplatz—Graben—Kohlmarkt im historisch wertvollen Bereich Naglergasse—Haarhof—Irisgasse zu erwartende starke Fußgängerfrequenz macht die gestalterische und nutzungsmäßige Aufwertung der genannten Straßenräume erforderlich. Die diesbezüglichen Arbeiten wurden Ende 1976 abgeschlossen. Die Fußgängerzone Neuer Markt erforderte für die Wiederherstellung der Oberfläche nach Beendigung des Baues von Notausstiegs- und Lüftungsbauwerken der U-Bahn eine Oberflächenplanung. Es galt, einen städtebaulich bedeutsamen Platzraum neu und für den Fußgänger wieder visuell erlebbar zu gestalten sowie der bestehenden Architektur gerecht zu werden.

In Verbindung mit dem Ausbau der Wiedner Hauptstraße und der Ausgestaltung des Resselparkes soll die Resselgasse im Nebeneingangsbereich vor der Technischen Universität zur Fußgängerzone werden. Im Zuge der Reaktivierung des Spittelberges zu einem Wohngebiet wurden für einige neue Wohnobjekte entsprechende Ausführungsplanungen erstellt.

Zu der Thematik „Stadtgestaltung“ wurden Studien über Dachgeschoßausbauten und über die Ausgestaltung des Vorkais im Bereich Nußdorf—Prater in Auftrag gegeben. Der Vollständigkeit halber wären noch die im Jahre 1976 gelieferten Arbeiten in Form von schriftlichen Stellungnahmen, Entwürfen für Antwortschreiben, Beiträge für den „Aufbau“ und Buchbeschreibungen zu erwähnen.

Im Jahre 1976 befanden sich 78 Wohnbauprojekte mit insgesamt 1.954 Wohneinheiten im Stadium des Entwurfes. Die Durchschnittsfläche dieser Wohnungen beträgt 68,45 m². Der Typenschlüssel gliedert sich in 13,3 Prozent A-Typen, 16,2 Prozent B-Typen, 62,2 Prozent C-Typen und 8,3 Prozent D-Typen. Die Planungen der letzten Jahre waren durch die Notwendigkeit einer raschen Bedarfsdeckung des Wohnungsfehlbestandes charakterisiert. Im innerstädtischen Bereich treten kleine und kleinste Baulückenverbauungen in den Vordergrund. Diese Entwicklung hat zur Folge, daß immer mehr Sonderwohnformen, wie Split-level-Grundrisse oder Laubenganghäuser, zur Ausführung gelangen, um den künftigen Mietern ein Höchstmaß an Schutz vor Emissionen angedeihen zu lassen. Weiters ist bei der Planung von Wohnungsgrundrissen ein erfreulicher Trend zu Maisonettwohnungen festzustellen, die die Ruheräume ausnahmslos der Erholungszone zugewendet haben und durch Nebenräume, wie Küche, Bad, WC, Abstellraum, vor den Lärmeinflüssen der Straße weitgehend geschützt sind.

Die Bereitstellung von Grünraum und Erholungszonen ist im innerstädtischen Bereich ein zentrales Anliegen. In vielen Fällen können die gewünschten Erholungsflächen jedoch nur mit entsprechend hohem Aufwand realisiert werden. Am Beispiel von Dachterrassen und begrüntem Garagendächern kann man jedoch erkennen, daß es bei wirtschaftlichen Planungsleistungen durchaus möglich ist, mit den Mitteln der Wohnbauförderung Erholungsräume im innerstädtischen Bereich zu schaffen. Weiters wird in einigen Wohnhausanlagen versucht, einen Teil der Grünfläche vor den Häusern den Erdgeschoßwohnungen zuzuschlagen und den Mietern zur Pflege zu überlassen. Auf dem Gebiet der Gartengestaltung ist die Entwicklung ebenfalls nicht stehengeblieben. Bei drei der größten in Bau befindlichen Wohnhausanlagen mit jeweils mehr als 1.000 Wohnungen wurden eigene Gartenarchitekturen mit der Gestaltung der vorhandenen Freiräume beauftragt.

Durch die gesetzliche Pkw-Stellplatzverpflichtung, die für drei Wohnungen zwei Autoabstellplätze vorsieht, ergeben sich im Zug von Baulückenverbauungen häufig technische und konstruktive Probleme bei der Errichtung von Tiefgaragen. Man trachtet, den Trend zu Doppelstock- oder Hubgaragen insoweit zu vermeiden, als man auf nahegelegenen Großbaustellen eine größtmögliche Anzahl an Reserveeinsteckplätzen für die Mieter im Umkreis von 500 Metern einzuplanen versucht.

Der Mangel an Bauland zwang auch im Jahre 1976 die Architekten und zuständigen Dienststellen, Sekundäreinrichtungen, wie Kindergärten, Pensionisten- oder Jugendklubs, im Erdgeschoß eines für diesen Zweck ausgewählten Wohnhauses integriert unterzubringen und nicht, wie bisher, eigene Bauplätze für Kindergärten zur Verfügung zu stellen.

Die Tätigkeit der Gruppe *N u t z b a u* umfaßt, den Wohnbau ausgenommen, die Planungsbeauf-

sichtigung städtischer Bauvorhaben aller Größenbereiche, die selbständige Durchplanung verschiedener Objekte, auch Zu- und Umbauten, die Adaptierung und Einrichtung von Amtsgebäuden, die Erstellung von Analysen und Studien, die Erarbeitung von Grundlagen und die Federführung in der Schulbaukommission. Eine der Hauptaufgaben 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 zur Genehmigung in den politischen Gremien. Neben der Beauftragung von Architekten und Ziviltechnikern mit Entwürfen und Planungsausarbeitungen wurde im Jahre 1976 eine Reihe von Projekten unterschiedlichen Umfangs bis zur Detailplanung selbst durchgeführt.

Auf dem Bildungssektor betreute die Gruppe Nutzbau eine Reihe von Schul- und Kindertagesheimplanungen sowohl in den großen Wohnbauvorhaben der Stadtrandgebiete als auch in Erneuerungsgebieten im innerstädtischen Bereich. Der Bau einer 16klassigen Volksschule in 7, Zieglergasse, soll das derzeitige Schulgebäude, das aus dem vorigen Jahrhundert stammt und den pädagogischen Anforderungen nicht mehr entspricht, ersetzen und im Zuge der Errichtung einer neuen Wohnbebauung integriert werden. In der städtebaulichen Struktur der beabsichtigten Wohnbebauung Sahulkastraße-Neilreichgasse bildet die zwölfklassige Volksschule in 10, Sahulkastraße, zusammen mit einer zwölfklassigen Sonderschule und einem Jugendzentrum einen wesentlichen Bestandteil. Die Erneuerung der Wohnbebauung in einem Teil des 15. Bezirkes bedingt zusätzlichen Schulraum. Im Anschluß an das bereits errichtete Bezirkszentrum mit dem Haus der Begegnung und dem Jugendzentrum soll eine achtklassige Volksschule in 15, Reichsapfelgasse, entstehen, die eine Eigenplanung der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ist. Am Marco Polo-Platz in Wien 21 soll eine der Terrassenform der Wohnbebauung in gestalterischer Hinsicht angepaßte zwölfklassige Volksschule mit Jugendzentrum im Stahlskelettbau errichtet werden, um dadurch eventuelle spätere Änderungen an der Raumkonzeption zu ermöglichen.

Die Planung von Kindertagesheimen erfolgte für die Standorte Marco Polo-Platz, Laxenburger Straße—Troststraße, Neilreichgasse—Sahulkastraße. Der in den vorangegangenen Jahren von der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung entwickelte zweigeschossige Kindertagesheim-Prototyp ist dreifach ausgeführt worden und in Betrieb, ein vierter steht im Bau. In anderen Großbauvorhaben, wie zum Beispiel in 21, Mitterhofergasse, oder in 23, Wiener Flur, ist die Errichtung weiterer Prototypen sowohl in ein- als auch in zweigeschossiger Bauform geplant. Das Sonderkindertagesheim in 12, Endergasse, befindet sich im Bau. Laufend werden Adaptierungsarbeiten in bestehenden Kindertages- sowie Kinder-, Jugend- und Obdachlosenheimen durchgeführt, die nicht nur der Erhaltung dienen, sondern vor allem oft auch wesentliche funktionelle Verbesserungen zum Ziel haben. So sind im Mädchenheim Klosterneuburg neben den laufenden Umbauten im bestehenden Heim nunmehr ein Turnsaal und ein Klassengebäude in Planung, um die notwendige pädagogische Trennung von Schul- und Heimbetrieb besser durchführen zu können.

Im Bereich der Krankenanstalten ist der Zielplan über „Krankenversorgung und Altenhilfe in Wien“ am 31. Jänner 1975 vom Gemeinderat genehmigt worden. Die sich immerzu ändernde Struktur der Stadt, die Ausweitung der medizinischen Erkenntnisse und die sich daraus ergebenden Notwendigkeiten von Organisationsänderungen erforderten strukturelle Veränderungen auch im Bereich des Gesundheitswesens und der Altenhilfe. Der Zielplan teilt das gesamte Stadtgebiet in vier Versorgungsräume zu jeweils 400.000 bis 450.000 Einwohner. Für die mit dem Krankenhausbau in Verbindung stehenden Abteilungen war die Umorganisation, die der regionalen Einteilung mit Stichtag 3. Mai 1976 entspricht, notwendig. Die drei Referenten — Versorgungsraum I und II sind zusammengelegt — haben 27 Krankenanstalten zu betreuen. Darüber hinaus wurde im Jahre 1976 die Planung der ersten Baustufe des „Sozialmedizinischen Zentrums Ost“, und zwar für das Personalwohnhaus, die Schule, das Internat und Pflegeheim, abgeschlossen. Beim „Heim für betagte Menschen“ Wien-Süd in 23, Breitenfurter Straße, wurde für das neue Projekt, jedoch mit reduzierter Bettenanzahl, die Vorentwurfsplanung eingeleitet. Die Planungen der Personalwohnhäuser im Preyer'schen Kinderspital, im Rudolf- und im Wilhelminenspital wurden abgeschlossen.

Um die erforderlichen Badeflächen für die Wiener Bevölkerung anbieten zu können, wurden im Jahre 1976 weitere größere Umbauten und Erweiterungen an bestehenden Hallen- und Freibädern geplant und zum Teil bereits durchgeführt. Auf Grund ständig steigender Besucherzahlen in den bestehenden öffentlichen Saunanlagen wurden insgesamt sieben Umbauten in schon bestehenden Reinigungs- beziehungsweise Hallenbädern geplant. Davon wurden 1976 bereits vier Anlagen fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Zu- und Umbauten in schon bestehenden Reinigungs- und Hallenbädern werden zum Teil nach Planungen der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung ausgeführt.

Im Zusammenhang mit Nutzbauten und großen Wohnbebauungen muß auch auf die oft schwierig verlaufenden Vertragsverhandlungen und Gebührenberechnungen hingewiesen werden. Für die in immer größerem Ausmaß zur Anwendung kommenden besonderen Bauverfahren, die eine fachliche Mitwirkung Dritter zu der von einem Ziviltechniker durchgeführten Planung erforderlich machten, konnten nach langwierigen Verhandlungen mit der Ingenieurkammer die Zusatzvereinbarungen über die Vergütung von Architektenleistungen zum Abschluß gebracht werden. Im Rahmen dieser Tätigkeit waren auch Neufassungen von Teilen der Gebührenordnung zu prüfen und zu begutachten.

Plan- und Schriftenkammer

Der Fortschritt der Arbeiten beim Ausbau des Hochwasserschutzes, beim U-Bahn-Bau und die Ereignisse hinsichtlich der Donaubrücken, die volle Inanspruchnahme der Möglichkeiten des Wohnungsverbesserungsgesetzes und die Maßnahmen zur Altstadterhaltung und -sanierung haben in allen Bereichen der Plan- und Schriftenkammer zu einer beträchtlichen Auftragszunahme geführt. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, gelangten nebst neuen Geräten auch neue technische Verfahren zur Anwendung.

Für die damit auch erforderlich gewordene Erweiterung der Reproanlage standen die angrenzenden und durch Umzug freigewordenen Räume der Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien zur Verfügung, die nach ihrer Adaptierung die bessere Nutzung der Geräte und einen funktionsgerechteren Arbeitsablauf erlauben. Mit dem Einsatz eines programmierbaren Rechners in Verbindung mit Raster- und Farbauszugsprogrammen ist es möglich geworden, zeit- und materialsparend den hohen Anforderungen beim Offsetdruck zu entsprechen. Die gerätetüchtig ergänzte Kopieranlage sowie die räumlichen Erweiterungen ermöglichten eine rechtzeitige Druckvorbereitung. Die Offset-Bogenrotationsmaschine ist mit dem Druck der Stadtkarten, der thematischen Karten und Pläne, der verschiedenen Planungsunterlagen und Broschüren weitgehend ausgelastet.

Auf dem Mikrofilmsektor haben die ständig stark zunehmenden Verfilmungsaufträge aus allen Bereichen der Wiener Stadtverwaltung sowie die Verwendung der großen Schrittschaltkamera auf reprotechnischem Gebiet (35 mm) zu einem Engpaß geführt, der die Beschaffung und Aufstellung einer zweiten Schrittschaltkamera unbedingt erforderlich machte. Durch Anwendung der Schrittschaltkamera können für alle Bereiche der Planung und Organisation sowie der Einbauten unter größeren Materialeinsparungen Maßstabsveränderungen kurzfristig und sehr wirtschaftlich durchgeführt werden.

Im Bereich des 16-mm-Mikrofilmes werden neben der Dokumentation der Fachzeitschriften der eigenen Bibliothek die Akten der Unfallfürsorge für das Personalamt nach und nach verfilmt, und für das Besoldungsamt konnte die Verfilmung der Gehaltskontoblätter vorbereitet werden.

Auf dem Gebiet der photographischen Dokumentation sind mit dem Ankauf hochwertiger Geräte die technischen Möglichkeiten weiter gestiegen. Besonders bei den Katastrophenfällen in den vergangenen Jahren hat die photographische Dokumentation der Plan- und Schriftenkammer wesentlich zur Festhaltung von Schäden und Ursachen beigetragen. Die Räumung der Reichsbrücken-Einsturzstelle sowie der Bau der Behelfsbrücken wurden in den technischen Details chronologisch derart photographisch dokumentiert, daß die angewandten Verfahren und der rapide Baufortschritt klar zum Ausdruck kommen. Insgesamt wurden 11.333 Außenaufnahmen in verschiedenen Formaten, in Schwarzweiß und Farbe getätigt und ausgearbeitet sowie 1.050 Meter 16-mm-Farbfilm verbraucht.

In der Bibliothek stehen die umfangreichen Erhebungsarbeiten vor dem Abschluß.

Zum Schutze des Vermessungs-Hilfspersonals und der Photographen der Reproanlage, als jener Bediensteten, die häufig in bewaldeten Gebieten zum Einsatz gelangen, wurde eine Zeckenschutzimpfung durchgeführt, an der sich 40 Bedienstete beteiligten, deren fortlaufende Weiterimpfung gesichert ist.

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Außer durch die besonderen Ereignisse des Jahres 1976 wurden die Arbeiten vor allem durch das Inkrafttreten der Bauordnungsnovelle 1976 gekennzeichnet und beeinflusst. So wie in den vergangenen Jahren konnte wieder eine Vielzahl von Bebauungsvorschlägen und Studien für städtebauliche Gestaltung ausgearbeitet werden, die in 48 Anträgen an die beschlußfassende Körperschaft umgesetzt und bis Jahresmitte zur Genehmigung vorgelegt wurden.

Auf Grund der Bauordnungsnovelle 1976 und deren rechtlichen Auswirkungen mußten in der zweiten Jahreshälfte die Bebauungsvorschläge neuerlich überprüft werden. Die aus den Bearbeitungsergebnissen gewonnenen Erkenntnisse wurden, unter Berücksichtigung der laufenden Bauansuchen, Baubewilligungen, vorgeschlagenen Schutzzonen und städtebaulichen Zielsetzungen, in die laufenden

Anträge auf Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes eingearbeitet und nochmals dem neuernannten Fachbeirat für Stadtplanung bei seiner ersten Sitzung am 26. November 1976 zur Beratung vorgelegt. Ebenso mußte den im Gesetz zusätzlich angeführten Vertretungen (Kammer der gewerblichen Wirtschaft, Kammer für Arbeiter und Angestellte, Landwirtschaftskammer) Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Die vorhin erwähnte Gesetzesnovelle bedingte auch eine Änderung der Planzeichen und in der Folge eine Umzeichnung der laufenden Anträge. Aus diesen angeführten Gründen konnten daher in der zweiten Jahreshälfte keine Änderungsanträge zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Bezüglich der weiteren Vorgangsweise auf Grund des Dreiparteiantrages, die die zusätzliche Information während der vierwöchigen Auflagefrist betrifft, wurden im Jahre 1976 noch Überlegungen angestellt, deren Auswirkungen erst im Jahre 1977 zum Tragen kommen werden.

Von den im Jahre 1976 ausgearbeiteten Bebauungsvorschlägen sind im besonderen die Bearbeitungen von Bezirksteilen im 8., 16., 17. sowie die Grundlagenerhebungen, die als Vorbereitung für derartige Bearbeitungen dienen, im 3. und 18. Bezirk zu erwähnen. Weiters wurden Bebauungsvorschläge für Teilgebiete in dicht bebauten als auch in locker bebauten Stadtteilen ausgearbeitet und dem magistrats-internen Verfahren zugeführt. Überarbeitungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für Sievering und Ober-St. Veit dienen der Erhaltung alter Ortskerne, eine detaillierte Bearbeitung (Gesimshöhenmessungen, Denkmalschutzerhebungen) führte im Bereich der Rodauer Kirche zur Festlegung einer Schutzzone.

In Fortsetzung des Wohnbauprogrammes wurde in bezug auf den Grundsatzbeschluß und die Aktivitäten oder grundsätzlichen Überlegungen für die Erfüllung des bis zum Jahre 1980 angestrebten Wohnbauvolumens die Betreuung der Ausarbeitung der 3. und 4. Variante der städtebaulichen Bearbeitung „Stadterweiterung Wien Süd“ weitergeführt. Außerdem wurden Varianten zur städtebaulichen Bearbeitung „Ankerbrotwerke“ beziehungsweise für die Bebauung im Bereich 11, Dopplergasse-Fuchsröhrengasse, angestrebt und in Zusammenarbeit mit außenstehenden Fachleuten städtebauliche Studien für das Siedlungsprogramm in 11, Schemmelstraße-Mitterfeldgasse, und in 22, Spargelfeldgasse, bearbeitet. In Vorbereitung stand eine städtebauliche Studie zur Erweiterung der bestehenden Wohnhausanlage Ziegelhofstraße-Quadenstraße. Bei der laufenden Betreuung des Modellfalles „Assanierungsgebiet Ottakring“ konnten in Zusammenarbeit mit dem Magistrat und der Bezirksvertretung bei Privatinitiativen zur Verbesserung der Bausubstanz und Wohnungsstruktur (Hauserneuerung, Wohnungsverbesserung), bei der Betriebsentwicklung, bei den Vorarbeiten zur Erstellung des „Miniparks“ sowie bei der Auswertung der 580 Protokolle der vorangegangenen öffentlichen Ausstellung wichtige Erkenntnisse für die Überarbeitung des Bebauungsplanes gefunden werden. Dabei wurden auch Studien und Dokumentationen bezüglich des Ablaufes und der Ergebnisse wegen der Modellhaftigkeit dieser Bearbeitung in Auftrag gegeben. Für weitere elf Assanierungsverdachtsgebiete liegen Beschlüsse von fünf Bezirksvertretungen vor, wobei Grobanalysen zur Beurteilung ihrer Assanierungsdringlichkeit ausgearbeitet wurden.

Im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung wurde eine Reihe von generellen städtebaulichen Gestaltungskonzepten erstellt und für die weitere Detailbearbeitung durch die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung zur Übergabe vorbereitet, unter anderem die Gestaltungskonzepte Stephansplatz-Graben-Petersplatz, Meidlinger Hauptstraße, Praterstern, Neuer Markt, Rotenturmstraße, Schotten-gasse und Barnabiten-gasse. Im Planungskreis Reichsbrücke wurden Stellungnahmen zu Gestaltungsfragen erarbeitet. Für den Schwarzenbergplatz ist die städtebauliche Gestaltung in Ausführung.

Ferner wurden Bereiche behandelt, die von besonderer Wichtigkeit für den weiteren Ausbau der Stadt sind, wie zum Beispiel die Überbauung des Franz Josefs-Bahnhofes, die erste Bauetappe der Universitätserweiterung - Sensengasse und die Berücksichtigung der Ergebnisse eines internationalen Wettbewerbes für den Bau des Amtsgebäudes der Niederösterreichischen Landesregierung auf dem Ballhausplatz.

Der Änderungsdienst beim Straßenverzeichnis beziehungsweise die Vorarbeiten zur Erstellung des „Räumlichen Bezugssystems Wien“ wurden 1976 erstmals mit Hilfe eines Terminals (Bildschirm, Drucker) durchgeführt. Die Arbeiten beim „Räumlichen Bezugssystem Wien“ sind im Adreßteil so weit gediehen, daß im Jahre 1977 mit dem auf Stand gehaltenen Straßenverzeichnis und den provisorisch reambollierten Plänen der Magistratsabteilung für Stadtvermessung begonnen werden kann, die erforderlichen Daten vom Bearbeitungsstand 1972 nachzuführen.

Unter den im Jahre 1976 an den Gemeinderat oder Gemeinderatsausschuß gestellten 50 Anträgen um Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes waren 5 Anträge, bei denen auch Schutzzonen gemäß § 7 (1) der Bauordnung für Wien festgesetzt wurden, und 14 Anträge auf Verhängung der Bausperre beziehungsweise deren zeitgerechter Verlängerung. Der im Jahre 1975 neu eingeführte, allen Anträgen vorangehende magistratsinterne Aktenlauf (Sternlauf, Grün-

druck) hat sich gut bewährt und wird weiter eine der Grundlagen für die Erarbeitung der Anträge, die an die beschlußfassende Körperschaft gerichtet werden, bleiben.

Dem Fachbeirat für Stadtplanung wurden in vier Sitzungen, und zwar in drei Sitzungen mit bisher 8 Mitgliedern und in einer Sitzung des neuernannten Fachbeirates mit nunmehr 11 Mitgliedern, 61 Entwürfe vorgelegt, die entweder Abänderungen oder Aufhebungen und Neufestsetzungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes oder die Verhängung einer Bausperre zum Ziele hatten.

Insgesamt wurden 3.621 Ansuchen um Bekanntgabe der Bebauungsbestimmungen von der Bau-, Feuer- und Gewerbe Polizei zur Behandlung zugeleitet. 611 Ansuchen und Anfragen von Privatpersonen und Dienststellen, die den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan betrafen, wurden behandelt.

Auf Grund des Wohnungsverbesserungsgesetzes wurden 12.129 Ansuchen von Hauseigentümern und Mietern bearbeitet und an die Magistratsabteilung für allgemeine und rechtliche Angelegenheiten des Wohnungswesens weitergeleitet. Die seit dem Jahre 1974 ständig wachsende Anzahl von Ansuchen (1975: 8.000, 1976: 12.000) und die dadurch vermehrte Arbeit konnte ohne Personalvermehrung, jedoch durch organisatorische Vereinfachung bewältigt werden.

Für die vom Kulturamt im Wege des Gemeinderatsausschusses III verfügten Neubenennungen oder Umbenennungen von Verkehrsflächen wurden rund 40 Stellungnahmen und Plandarstellungen ausgearbeitet.

Bau-, Feuer- und Gewerbe Polizei

Von den im Jahre 1976 erlassenen gesetzlichen Bestimmungen war das Gesetz vom 30. April 1976, mit dem die Bauordnung abgeändert wird (Bauordnungsnovelle 1976), LGBL für Wien Nr. 18/1976, von besonderer Bedeutung. Die geänderten Bestimmungen waren erst bei Bauansuchen nach Inkrafttreten der Novelle mit 15. November 1976 anzuwenden und ihre Auswirkungen kommen erst im Jahre 1977 zum Tragen. In der Praxis traten durch die zweifellos sehr umfassende Änderung der Gesetzesmaterie immer neue Probleme auf, die sich vor allem durch eine größere Zahl der Anfragen der Außenstellen beziehungsweise Anfragen und Diskussionen mit dem im Bauwesen befaßten Personenkreis bemerkbar machten. In der Folge wurden in Zusammenarbeit mit den befaßten Dienststellen Entwürfe zu Erlässen konzipiert betreffend § 6 Abs. 16 (Lärmimmissionsgrenzwerte), § 99 Abs. 2 (Wärmebedarf), § 113 Abs. 3 (Verbindungsstücke), § 114 Abs. 12 (Rauchfänge, Rauchfangeinmündungen, Rauchfangöffnungen), § 114 a Abs. 7 (Luftfänge und Zuluftschläuche), § 115 Abs. 7 (Luftleitungsanlagen), § 116 Abs. 4 (Erleichterungen für Reihenhäuser, Kleinhäuser und Sommerhäuser) und § 120 (Hochhäuser). Für weitere Verordnungsentwürfe wurden zum Teil technische Grundlagen zur Verfügung gestellt. Der § 97 sieht vor, daß sämtliche verwendeten Baustoffe, Bauarten und Bauweisen einem Zulassungsverfahren unterzogen werden sollen. Dies führte dazu, daß im Jahre 1976 die Anzahl der Anträge auf Zulassungen um mehr als 50 Prozent gestiegen ist.

Im Zuge von Baustellenüberprüfungen mußten um rund 12 Prozent mehr Beschaun als im Jahre 1975 durchgeführt werden. Die Beschautätigkeit wurde in vermehrtem Umfang auch auf die Fertigteilwerke in der Umgebung von Wien ausgedehnt, um ebenfalls eine Kontrolle über die Betonfertigteile zu erreichen. Auf Grund des Einsturzes der Wiener Reichsbrücke ist das Sicherheitsdenken besonders ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt, das Verlangen nach Kontrollen wurde wesentlich größer, was umfangreiche Mehrarbeit mit sich brachte. Besprechungen mit verschiedenen Abteilungen wurden betreffend Verwendung und Überwachung der Betongütern durchgeführt und neue Regelungen hinsichtlich der Verwendung von Transportbeton vorgesehen. Die Herstellung von Betonprobewürfeln und die Überwachungen wurden intensiviert.

Bei Großbauvorhaben treten insofern besondere Schwierigkeiten auf, als sie sich über einen längeren Zeitraum erstrecken und von Planern und Bauwerbern immer wieder überdacht werden. Im Fall des Allgemeinen Krankenhauses zum Beispiel machen die bei der Errichtung gewonnenen neuen Erkenntnisse die dauernde Beschäftigung mit dem bereits seit langem genehmigten Bauvorhaben erforderlich. Die gewünschten Modifizierungen verändern das ganze Baukonzept von Grund auf und sind dadurch nicht immer genehmigungsmöglich. Diese Probleme sind nunmehr auch im Hinblick auf die Bauordnungsnovelle 1976 zu sehen.

Der noch immer anhaltende Trend zur Erstellung von mechanischen Be-, Entlüftungs- oder Klimaanlagen brachte eine Vermehrung der Anträge nach § 109 der Bauordnung für Wien. In diesem Bereich wird sich durch die Bauordnungsnovelle 1976 eine wesentliche Verschärfung der Genehmi-

gungspflicht ergeben, da nunmehr gemäß §§ 115 und 61 alle Luftleitungsanlagen genehmigungspflichtig sind.

Als weitere Folge der Bauordnungsnovelle 1976 wurde die Abgabefreiheit von Vorsprüngen bei portalartigen Verkleidungen von 5 auf 7 cm erhöht. Gleichzeitig wurde die Abgabefreiheit bei Gerüstaufstellungen beibehalten. Auch der Bodenabstand bei Lichtreklamen über Gehsteigen wurde in Ansehung der Straßenverkehrsordnung als Bundesgesetz bei einem positiven Verhandlungsergebnis bei einer Höhe von 4,5 m belassen.

Um einen möglichst nahtlosen Übergang bei der Bearbeitung der Bauansuchen zu erreichen, wurden im Laufe des Jahres 1976 alle mit der Bauordnung befaßten Beamten durch entsprechende Kurse zu je vier bis sechs Doppelstunden eingeschult. Da bei der Handhabung der Novelle den einzelnen Referenten die dazu erforderlichen, rechtlich entwickelten Schreibunterlagen und Drucksorten zur Verfügung stehen müssen, verursachte die Er- und Bestellung dieser Drucksorten vermehrte Arbeit, die durch die aus der Praxis sich laufend ergebenden Verbesserungen bei der Verwendung noch lange nicht abgeschlossen ist.

Die weiteren bei der Tätigkeit der Abteilungen zu beachtenden Gesetze sind: Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 20. Februar 1976 über die Betriebsbewilligung nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 116/1976; Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik vom 27. Februar 1976 über Vermessungen und Pläne (Vermessungsverordnung — VermV), BGBl. Nr. 181/1976; Verordnung der Bundesregierung vom 1. Juni 1976, mit der Pauschbeträge für die bei Amtshandlungen der Bundesbehörden außerhalb des Amtes von den Beteiligten zu entrichtenden Kommissionsgebühren festgesetzt werden (Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 1976 — BKommGebV 1976), BGBl. Nr. 246/1976; Bundesgesetz vom 6. Mai 1976, mit dem die Gewerbeordnung 1973 und das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz geändert werden (Gewerberechtsnovelle 1976), BGBl. Nr. 253/1976; Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik und des Bundesministers für Finanzen vom 11. November 1976, mit dem die Dampfkesselverordnung geändert wird, BGBl. Nr. 657/1976; Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 2. Dezember 1976, mit der die Verordnung zur Durchführung des Stempelmarkengesetzes neuerlich geändert wird, BGBl. Nummer 663 a/1976; Bundesgesetz vom 30. November 1976, mit dem die Bundesabgabenverordnung geändert wird, BGBl. Nr. 667/1976; Bundesgesetz vom 30. November 1976, mit dem das Gebührengesetz 1957 geändert wird, BGBl. Nr. 668/1976; Gesetz vom 27. Februar 1976, mit dem das Gebrauchsabgabengesetz 1966 geändert wird, LGBl. für Wien Nr. 12/1976, und Gesetz vom 30. Juni 1976, mit dem das Wiener Verwaltungsgesetz geändert wird, LGBl. für Wien Nr. 22/1976.

Durch das Landesgesetzblatt vom 17. Oktober 1975, LGBl. für Wien Nr. 4/1976, über den Ausschank von selbsterzeugtem Wein und Obstwein, von Trauben- und Obstmost und von Trauben- und Obstsaft (Wiener Buschenschankgesetz), entstand vor allem in den Außenstellen für den 18., 19., 21. und 23. Bezirk insofern eine Mehrbelastung, als die Betriebsräume, in denen der Buschenschank ausgeübt wird, jährlich in bau- und feuerpolizeilicher Hinsicht überprüft werden müssen. So sind zum Beispiel allein im 19. Bezirk rund 100 bis 120 Betriebe jährlich zu überprüfen, wobei diese Überprüfungen ex lege innerhalb von acht Tagen zu erfolgen haben.

Der Neubau von Tankstellen ist auf Grund der Marktsättigung und der Bestimmungen des Garagengesetzes vom Jahre 1974 wesentlich zurückgegangen. Die Anzahl der Ansuchen auf Erweiterung und Umbau nahm hingegen stark zu. Einzelne ungünstig gelegene Tankstellen, die auch nicht ausbaufähig sind, wurden aufgelassen. Die Tendenz zum nachträglichen Einbau von Aufzügen und von kleineren Heizungsanlagen mit Hilfe des Wohnungsverbesserungsgesetzes hält an.

Im Zuge des U-Bahn-Baues sind auch die technischen Maßnahmen von verschiedenen Garagenbauten im Bereich der Baustellen zu überlegen und zu überprüfen.

Weiters wurde ein neuer Überwachungsdienst für alle Veranstaltungsstätten, die bisher keiner regelmäßigen Überprüfung unterzogen wurden, eingeführt. Diese geschieht vor allem in den Hauptbetriebszeiten, also auch nachts. Durch dieses System sollen nicht nur akute Mängel rascher festgestellt und deren Behebung veranlaßt werden, sondern es soll auch eine gewisse Erziehungsarbeit und ein Mitdenken bei den Veranstaltern erzielt werden.

Die Probleme hinsichtlich Aufstellung von Kleinwerbeträgern, Fahrzeugreklame, Verkaufseinrichtungen von Zeitungen und Zettelverteiler bestehen weiterhin.

Das Referat zur Bekämpfung des wilden Bauens setzte die Überwachungstätigkeit in den betreffenden Gebieten der Außenstellen, wie bisher auch sonntags, fort und hielt die in jahrelanger Arbeit ermittelten Aufnahmen über die Baubestände in den wilden Siedlungen evident.

Es wurden im Jahre 1976 insgesamt 1.359 Aufträge zur Herstellung vorschriftsmäßiger Gehsteige erteilt und an Kanaleinmündungsgebühren ein Gesamtbetrag von 4,289.266 S vorgeschrieben.

Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien

Neben den ursprünglichen Aufgaben der Versuchsanstalt, wie Prüfungen, Untersuchungen und Qualitätskontrollen von Baustoffen, Materialien, Werkstoffen, Bauweisen und Baumethoden, ergaben sich mit den wachsenden Umweltbelastungen immer mehr Arbeiten für den Umweltschutz. Sie umfassen vor allem Messungen der Luft, des Wassers und der Lärmzonen.

Zur Reinhaltung der Luft beziehungsweise zur Feststellung des Ausmaßes von Immissionen wurden über einen Zeitraum von mehreren Monaten Messungen im 22. Bezirk durchgeführt, wo eine große Lackfabrik Verunreinigungen der Luft verursacht hat. In der Prager Straße registrierte man die durch den Verkehr erzeugten Abgase. Messungen der Luftqualität wurden auch im Erholungsgebiet Lobau und im Assanierungsgebiet Alt-Ottakring durchgeführt.

Im Zuge der Wasseruntersuchungen kam es im Jahre 1976 zur Feststellung der Wasserqualität der Liesing und des Mauerbaches mit Nebengerinnen sowie zur ersten chemischen Bestandsaufnahme der stehenden Oberflächengewässer Wiens (Teiche).

Die Versuchsanstalt befaßt sich auf Grund eines Erlasses der Magistratsdirektion seit Herbst 1976 in Zusammenarbeit mit den Wasserwerken und dem Gesundheitsamt mit der Untersuchung von Trinkwasser. Diese Untersuchungen, anorganischer und organischer Art, sollen unmittelbar dazu dienen, die Trinkwasserqualität in ihrer für eine europäische Großstadt wohl einmaligen Art aufrecht zu erhalten und den Ausbau der Trinkwasserversorgung für die Zukunft zu ermöglichen.

Auf Grund von Beschwerden über Lärmbelästigung wurden mit den magistratischen Bezirksämtern, der Abteilung für Umweltschutz, dem Gesundheitsamt und der Bau-, Feuer- und Gewerbebehörde Lärmmessungen, insbesondere in mehreren Hauptverkehrsstraßen, durchgeführt. Die Anzahl dieser Beschwerden hat sich in den letzten fünf Jahren verdreifacht und 1976 einen Stand von 620 erreicht, so daß bereits fünf Bedienstete als sogenannte „Lärmbrigade“ mit dieser Tätigkeit beschäftigt sind.

Die Untersuchungen von Brücken, die wohl nicht unmittelbar mit dem Umweltschutz in Zusammenhang gebracht werden können, wurden auf Weisung des Bürgermeisters in das Arbeitsgebiet der Versuchsanstalt aufgenommen. Zu diesem Zweck wurden die notwendigen Spezialgeräte angeschafft und zusätzliches Personal eingestellt, so daß die Versuchsanstalt ein für Österreich beispielhaftes Team für Brückenuntersuchungen besitzt. In Zusammenarbeit mit der Abteilung für Brücken- und Wasserbau und verschiedenen Zivilingenieuren wurden in den letzten vier Monaten des Jahres 1976 an 18 Brücken Hauptuntersuchungen durchgeführt.

Auf Grund einer Weisung des Bürgermeisters erfolgte die Umsiedlung des chemischen Labors von den bisherigen Räumlichkeiten in 3, Eslarngasse 23, in das nahezu fertiggestellte neue Laborgebäude in 11, Rinnböckstraße 15. Diese Umsiedlung bedeutet für das chemische Labor die Schaffung von wesentlich günstigeren Arbeitsbedingungen und ermöglicht erst die Aufstellung von neuen Untersuchungsapparaten und Geräten, die das Labor in nächster Zukunft erwartet. Für den Neubau des Brandhauses auf dem Gelände der Versuchsanstalt wurden Ende 1976 Geldmittel bewilligt, so daß im Jahre 1977 mit dem Bau begonnen werden kann. Für das physikalische Labor der Abteilung besteht dadurch eine wesentliche Möglichkeit zur Weiterentwicklung, da dieses Brandhaus nach der Fertigstellung das größte und modernste in Österreich sein wird.

In den letzten fünf Jahren nahm die Zahl der Aufträge um fast 60 Prozent, die der Einnahmen um etwa 90 Prozent zu.

Stadtvermessung

Die Anforderungen an die Magistratsabteilung für Stadtvermessung haben im Jahre 1976 keinesfalls nachgelassen; der Einlauf an Dienststücken betrug 5.829, davon konnten bereits 4.884 abgeschlossen werden. Damit haben die Anforderungen gegenüber dem Jahre 1975 um fast 10 Prozent zugenommen; die Enderledigung von Dienststücken ist gleichgeblieben, wobei aber zu beachten ist, daß gerade die aufwendigsten Arbeitsleistungen, und zwar die vermessungstechnische Betreuung der städtischen Großbaustellen, sich in diesen Zahlen überhaupt nicht auswirken, da sie jeweils nur als einziger Auftrag im Einlauf erscheinen, dieser aber stets permanente Arbeitsleistungen ganzer Vermessungsgruppen durch viele Jahre hindurch mit sich bringt.

Im Bereich der Gesetzgebung ist vor allem die Bauordnungsnovelle 1976 vom 30. April 1976, LGBl. für Wien Nr. 18/1976, von Belang. Die teilweise neuen und geänderten Bestimmungen sind besonders bei der Verfassung der Pläne zur Bekanntgabe der Bebauungsbestimmungen und bei der Herstellung von Urkundplänen zu beachten. Auch für die Stadtkarte 1 : 2.000 mußte für die Darstellung des Inhaltes der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne der Zeichenschlüssel den neuen Bestimmungen angepaßt und entsprechend geändert werden.

Die mit 1. Juli 1976 in Kraft getretene Vermessungsverordnung, BGBl. Nr. 181/1976, verursachte durch die Verschärfung der bisherigen Bestimmungen einen vermehrten Arbeits- und Zeitaufwand bei der Verfassung von Urkundplänen, doch wurde damit letztlich die Rechtssicherheit im Liegenschaftswesen erhöht.

Erfreulicherweise berücksichtigen die nach langjährigen Bemühungen in die 6. Straßenverkehrsordnungs-Novelle, BGBl. Nr. 412/1976, aufgenommenen Bestimmungen die Gegebenheiten bei Vermessungsarbeiten auf Verkehrsflächen und setzen damit die latente Gefährdung der Mitarbeiter bei Vermessungen auf Straßen auf ein erträgliches Maß herab.

Bezüglich der Neuerungen und Versuche konnten im Jahre 1976 zwei weitere frei programmierbare Taschenrechner beschafft werden; die zugehörigen Programmbibliotheken wurden durch eigene Rechenprogramme ergänzt und erweitert.

Diese Geräte erwiesen sich als bestens geeignet für rasche Berechnungen auf den Einsatzstellen und ermöglichten es einigermaßen, jedem der räumlich getrennten Teile der Magistratsabteilung für Stadtvermessung ein entsprechendes Rechenggerät zur Verfügung zu halten.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Einsturz der Reichsbrücke erforderten die Anschaffung eines sogenannten Vermessungs-Laser, um die Bohrgeräte für den Bau der Behelfsbrücke rasch und zuverlässig (auch nachts) richtig einweisen zu können. Ebenso konnte ein modernes automatisches Präzisionsnivelliergerät beschafft werden, da nur damit die aus Sicherheitsgründen notwendigen Kontrollmessungen an den Jochen der Behelfsbrücke mit der erforderlichen Genauigkeit möglich waren. Sowohl der Vermessungs-Laser als auch das Präzisionsnivelliergerät konnten auch schon bei anderen Aufgaben mit bestem Erfolg eingesetzt werden. Die bereits im Jahre 1975 erwähnte neue Technologie zur Vorbereitung einer möglichst weitgehenden Automation bei der Herstellung der Stadtkarte hat sich bewährt, so daß bereits umfangreiche Unterlagen für die Weiterarbeit des Büros für Organisation der automatischen Datenverarbeitung (BOD) bereitstehen. Schließlich wäre auch noch die Mitarbeit des Referates für Photogrammetrie (Bildmessung) beim internationalen „Versuch Wien“ der Organisation europäischer Staaten für experimentelle Photogrammetrie (OEEPE) über großmaßstäbliche Luftbildkartierung in Stadtgebieten anzuführen. Bei diesen Arbeiten hat sich das neubeschaffte automatische Koordinatenregistriergerät am Luftbildauswertegerät ganz besonders bewährt. Es schuf die Voraussetzung dafür, die automatisch registrierten Daten durch die elektronische Rechenanlage der BOD unmittelbar weiterzuverarbeiten und später damit auch das automatische Kartiergerät zu steuern.

Die allgemeine fachliche Tätigkeit der Stadtvermessung ist nach wie vor dadurch gekennzeichnet, daß der Bedarf an vermessungstechnischen Leistungen größer ist, als mit der vorhandenen Arbeitskapazität bewältigt werden kann. Zwar sind die Vermessungsarbeiten im Zusammenhang mit dem städtischen Wohnungsbau etwas zurückgegangen, doch sind auf den Gebieten der Ingenieurgeodäsie, der vermessungstechnischen Grundangelegenheiten, der Photogrammetrie und vor allem auch auf dem Gebiet der Kartographie erhebliche Mehrleistungen notwendig geworden. Zur Herstellung von Projektgrundlagen, besonders für das städtische Wohnbauprogramm, für Straßenbauten und für alle sonstigen städtischen Bauvorhaben waren insgesamt 157 zum Teil sehr umfangreiche Vermessungsarbeiten auszuführen. Derartige Projektgrundlagen betrafen zum Beispiel die Donauuferautobahn, den Knoten Favoriten-Simmering der B 225 Wienerbergstraße, die Donaukanalbegleitstraßen und den Bereich der Philadelphiabrücke. Auch für die Projektierung der Fußgängerzone Meidlinger Hauptstraße waren ausführliche Vermessungspläne anzufertigen. Weiters waren für verschiedene Bauvorhaben insgesamt 95 Absteckungsarbeiten erforderlich, die zum Teil bereits in den Bereich der ingenieurgeodätischen Messungen fielen. Über diese können aber keine Zahlenangaben gemacht werden, da auf den städtischen Großbaustellen mehrere Arbeitsgruppen ununterbrochen eingesetzt waren. Es betraf zunächst sämtliche U-Bahn-Baustellen, wo außer der Berechnung, Absteckung und Kontrolle für den Rohbau auch alle Detailvermessungsarbeiten für den Innenausbau und für die Oberflächengestaltung vorzunehmen sind. Ferner sind im Interesse der Sicherheit außerordentlich umfangreiche und zum Teil besonders präzise Messungen an allen Bauwerken im möglichen Einflußbereich der Baumaßnahmen durchzuführen. Sehr aufwendig waren diese Arbeiten am Stephansdom, im Bereich der Schwedenbrücke und auch an der Schnellbahnbrücke am Praterstern. Alle Autobahn- und Schnellstraßen-Baustellen in Wien, wie zum Beispiel die Anschlußstelle Simmering, die Ostautobahn mit der Brücke über den Donaukanal, die Nordbrückenauffahrt, Gürtelautobahn, Flötzersteig-Autobahnzubringer, wurden ebenfalls vermessungstechnisch betreut. Das galt auch für die Arbeiten an den Wehranlagen und am Entlastungsgerinne zum Donauhochwasserschutz, für die Hauptkläranlage in Simmering und für den damit zusammenhängenden großen Donaudüker. Weitere Ingenieurmessungen betrafen den Neubau der Kagraner Brücke, mehrere neue

Betriebsbaugebiete, das Radstadion, das Sommerbad Laaer Berg, Arbeiten in den Stollen der I. und II. Hochquellenleitung usw.

Der Einsturz der Reichsbrücke hatte zahlreiche und zum Teil recht schwierige Arbeiten zur Folge, die wieder einmal die Vielfalt und Notwendigkeit der Mitarbeit der Stadtvermessung bei den Aufgaben anderer Stellen aufzeigen. Wenige Stunden nach dem Einsturz wurden photogrammetrische Luftbildaufnahmen veranlaßt, und bereits zwei Tage später konnte dem Einsatzstab ein daraus erstellter genauer Lageplan im Maßstab 1:500 vorgelegt werden, an Hand dessen die Räumungsmaßnahmen und der Bau der Brückenprovisorien geplant und vorbereitet wurden. Zur Unterstützung der Expertenkommission bei der Feststellung der Einsturzursachen wurden zunächst genaue Höhenbestimmungen vorgenommen, um allfällige Pfeilerbewegungen festzustellen. Für die Möglichkeit späterer meßtechnischer Auswertungen und zur Beweissicherung wurden weiters terrestrisch-photogrammetrische Aufnahmen angefertigt und die hierfür notwendigen geodätischen Einmessungen vorgenommen. Viele Tage und Nächte hindurch wurden die zum Bau der Brückenprovisorien notwendigen Planunterlagen hergestellt, die Absteckdaten berechnet und alle Ingenieurmessungen für die Behelfs- und Baumaßnahmen durchgeführt. Neben dem unermüdlichen und vorbildlichen Einsatz der Mitarbeiter der Stadtvermessung haben dabei moderne Vermessungsgeräte, wie elektronische Distanzmesser und der bereits erwähnte Vermessungs-Laser, alles zum Gelingen dieser Arbeiten beigetragen, so daß schließlich die montierten Tragwerksteile ohne Schwierigkeiten passend auf die Joche befestigt werden konnten. Wegen der schwierigen Gründungsverhältnisse müssen die Bohrpfähle der Joche der Brückenprovisorien hinsichtlich ihres Setzungsverhaltens besonders sorgfältig beobachtet werden. Diese Setzungsmessungen sind wegen der notwendigen Genauigkeit bei der durch die örtlichen Verhältnisse gegebenen großen Entfernung besonders schwierig auszuführen. Dank des hiezu eigens beschafften modernen Präzisionsnivelliergerätes konnten aber auch diese Messungen einwandfrei durchgeführt werden. Zur Überwachung der Spundwände der Dämme bei den Brückenprovisorien waren längere Zeit hindurch ständig Horizontalverschiebungsmessungen vorzunehmen. Auch für die Langzeitkontrolle der Brückenjoche mußte ein selbstregistrierendes System elektronischer Libellen eingerichtet werden, das sich in ähnlicher Weise auch am Stephansdom und an der Schwedenbrücke bewährt. Ferner waren auch noch die Unterlagen für den internationalen Wettbewerb zum Neubau der Reichsbrücke herzustellen, die zum Teil einen recht beträchtlichen Aufwand mit sich brachten.

Die Magistratsabteilung für Stadtvermessung hat auch für die Bekanntgabe der Bebauungsbestimmungen für alle städtischen Bauvorhaben vorzusorgen; hiezu waren insgesamt 111 derartige Arbeiten auszuführen und zu betreiben, was gegenüber 1975 eine weitere mehr als zehnprozentige Steigerung bedeutete. In den Quellschutzforsten der Stadt Wien und an den Außenstrecken der städtischen Wasserleitungen waren 159 Vermessungsarbeiten auszuführen. Ferner waren seit Beginn der Bauarbeiten an der III. Wasserleitung alle Vermessungen und Absteckungsarbeiten vorzunehmen. 88 weitere Arbeiten betrafen zum Teil recht interessante Sonderaufgaben, und zwar unter anderem die geographische Ortsbestimmung der Funkstellen der Wiener Verkehrsbetriebe, die Bestimmung verschiedener Durchfahrthöhen, Profilaufnahmen des Mühlwassers und anderer Altarme in der Lobau, Bewegungsmessungen an Bauwerken, wie an der Autobahnunterführung Laaer Berg.

Im Aufgabenbereich der *liegenschaftstechnischen Vermessungsarbeiten* waren im Jahre 1976 937 Geschäftsfälle zu behandeln. Davon betrafen 209 die Herstellung von Urkundplänen, in 259 Fällen waren Grenzvermessungen und Verhandlungen zur Wiederherstellung von Grenzen an städtischen Grundstücken zu führen. Als sehr arbeitsaufwendig erwiesen sich dabei die Koordinierung und die administrative Behandlung der Genehmigungen und Bescheinigungen zur Durchführung von Urkundplänen. Diese im Sinne einer Projektbetreuung durchgeführten Maßnahmen haben sich schon seit einiger Zeit bewährt und helfen bei den Grundtransaktionen der Stadt Wien unnötige Verzögerungen zu vermeiden. Erwähnenswert wären auch die vermessungstechnischen Arbeiten für die Festlegung des Kurbezirks Oberlaa, für fünf neue Naturschutzgebiete, für einige Bezirksgrenzänderungen, für Unterlagen zu Verordnungen nach dem Bodenbeschaffungsgesetz, für die Übertragung von Verkehrsflächen an die Republik Österreich gemäß Bundesstraßengesetz 1971 und zur Bereinigung der Grundeigentumsverhältnisse am Donaukanal. Recht umfangreiche Grenzwiederherstellungsmessungen betrafen die Gutsverwaltungen Wallhof und Laxenburg des städtischen Landwirtschaftsbetriebes sowie die Forstverwaltung Lobau. Selbst in den Steilabhängen von Rax und Schneeberg waren Grenzwiederherstellungen auszuführen, wobei modernste elektronische Distanzmeßgeräte mit Erfolg eingesetzt waren. Einen ziemlichen Arbeitsaufwand verursacht auch die Sicherung aller Lage- und Höhenfestpunkte vor Baumaßnahmen. Die vermessungstechnische Erfassung aller unterirdischen Einbauten im U-Bahn-Bereich wird seit vielen Jahren ständig vorgenommen.

Im Referat für *Photogrammetrie* (Bildmessung) lag der Schwerpunkt der Tätigkeit nach wie vor bei der Herstellung und Fortführung der Stadtkarte 1:2.000. Durch Ausbildung von Mit-

arbeitern in der eigenen Dienststelle war es im Laufe des Jahres 1976 wieder möglich, die volle Kapazität der beiden großen Luftbildauswertungsgeräte auszunützen. Dadurch konnten für die Stadtkarte 1 : 2.000 136 km² des Stadtgebietes auf den letzten Stand gebracht werden. Weitere 24 km² wurden bereits mit vermehrtem Inhalt im Maßstab 1 : 1.000 in der neuen, für die automatische Kartierung geeigneten Technologie ausgewertet. Diese Rohkartierungen können bereits auch für verschiedene Planungsarbeiten unmittelbar verwendet werden und haben sich schon sehr gut bewährt. Gegenüber 1975 konnten dabei die Auswerteleistungen um über 20 Prozent erhöht werden. Darüber hinaus aber wurden noch viele großmaßstäbliche Projektgrundlagen mittels Luftbildmessung angefertigt. Diese konnten dadurch nicht nur wesentlich rascher und umfangreicher hergestellt werden, sondern es wurden auch Geldmittel in der Größenordnung von rund 5 Millionen Schilling eingespart. Weitere Luftbildauswertearbeiten betrafen die Projektgrundlagen für die Autobahn im Verlauf der Traisenbrücke bis zur Landesgrenze im Maßstab 1 : 1.000, die Detailplanungsgrundlage Meidling in 1 : 500, den Bereich Flötzersteig in 1 : 1.000, die Sportanlage Ostbahn in 1 : 1.000, die Umgebung des Schlosses Hetzendorf in 1 : 500 und, wie schon erwähnt, den Bereich der Reichsbrückenkatastrophe in 1 : 500.

Im Jahre 1976 wurde auch wieder ein neuer „Luftbildplan Wien 1 : 5.000“ angefertigt, wie er seit 1956 alle fünf Jahre hergestellt wird. Ende 1976 waren alle 132 Blatt dieses Planwerkes verfügbar, wobei aus Wirtschaftlichkeitsgründen erstmals die Vervielfältigung im Lichtpausverfahren gewählt wurde. Mit diesen Luftbildern wird der Zustand des gesamten Stadtgebietes neuerlich durch eine dokumentarische „Momentaufnahme“ erfaßt, was für sehr viele Aufgaben der Stadtverwaltung ein wertvolles Hilfsmittel darstellt. Weiters konnten dank der ausgezeichneten Mithilfe der Fliegerbildkompanie des Bundesheeres die ausgedehnten Windbruchschäden in den Quellschutzforsten des Rax-, Schneeberg- und Gamsgebietes durch Luftbildmeßaufnahmen erfaßt werden. Dadurch war es möglich, die Maßnahmen zur Schadensbehebung in einem nahezu 300 km² großen Bereich mittels Luftbildinterpretation wesentlich rascher und zuverlässiger zu planen und durchzuführen. Erwähnenswert ist auch die Mitarbeit an der Herstellung von Entwürfen zur Darstellung verschiedener Planungsgrundlagen für Wien in Form von thematischen Karten und an der Fortführung der Kartengrundlagen zum „Räumlichen Bezugssystem“ Wien, das vom BOD für die rasche Bereitstellung verschiedenster Planungsdaten aus allen Gebieten der Verwaltung eingerichtet wird.

Auf dem Gebiet der Architekturvermessung war die Hauptarbeit der Baudokumentation des Renaissanceschlosses „Neugebäude“ in Simmering gewidmet. Diese umfangreiche Arbeit hat genaueste Detailbaupläne, einschließlich jener der Fassaden, in 1 : 100, 1 : 200 und 1 : 1000 als Grundlage für die Restaurierungs- und Revitalisierungsmaßnahmen geliefert. Ferner wurden als Grundlage für Schutzmaßnahmen zahlreiche Gesimshöhenbestimmungen durchgeführt, und zwar in den Bereichen Khleslplatz, Hadikgasse, Lange Gasse, in der Umgebung von Schloß Hetzendorf, am Ballhausplatz, im Gebiet von Gumpendorf und für den gesamten 9. Bezirk. Für die systematische Erfassung der Schutzzonen durch Kleinbildaufnahmen „unter kontrollierten Bedingungen“ als behelfsmäßige Unterlage für ihre verwaltungsmäßige Behandlung und Kontrolle wurden die Gebiete von Sievering, Grinzing und des Kaasgrabens aufgenommen. Im Bereich Lenaugasse wurden Fassadendarstellungen mittels einer Kombination von Photoaufnahmen, Vermessungen und Entzerrungen ausgeführt. Für detaillierte Luftbildauswertungen und für Änderungen von Bebauungsplänen wurden zahlreiche Höhenpaßpunktmessungen vorgenommen. In das Gebiet der Architekturphotogrammetrie fällt auch die Herstellung genauer Bestandspläne des Denkmals der Roten Armee auf dem Schwarzenbergplatz, die für dessen Generalsanierung benötigt werden.

Zum Aufgabengebiet des Referats für S o n d e r m e s s u n g e n gehören unter anderem alle „Kreismessungen“ zur periodischen Vortriebskontrolle aller U-Bahn-Bauten und des Donaudükers wie auch die vermessungstechnische Prüfung aller Entwürfe neuer Teilbebauungspläne (der „Gründrucke“). Weiters waren die Betreuung und Kontrolle der Systeme zur automatischen Überwachung von Neigungsänderungen mittels elektronischer Libellen an der Stephanskirche, der Schwedenbrücke und an den Reichsbrücke-Ersatzbrücken vorzunehmen. Auch etliche Deformationsmessungen an wichtigen Bauobjekten waren durchzuführen, wie an den Spundwänden für die Auffahrten zu den Reichsbrücken-Behelfsbrücken, an einer Schlitzwand auf dem Südtiroler Platz, an Stützmauern und Gebäuden des Kinderheims Lehendorf bei Scheibbs und an der Sieveringer Brücke. Ferner wurden die Antennkarquellen im Hochschwabgebiet für Projektierungsarbeiten der Wasserwerke vermessungstechnisch aufgenommen und planlich dargestellt.

In den Referaten für F e i n m e s s u n g und H ö h e n f e s t p u n k t n e t z gelang es, nach längerer Zeit erstmals wieder notwendige Ergänzungsarbeiten im städtischen Höhenfestpunktnetz, und zwar hauptsächlich im 22. Bezirk, durchzuführen. Dabei wurden etwa 50 km neuer Feinnivellementslinien im Siedlungsgebiet stabilisiert, beobachtet und berechnet. Sehr viel Aufwand verursachte auch die Mitwirkung bei den präzisen Höhenbeobachtungen während des Baus der Reichsbrücken-Ersatz-

brücken wie auch deren Belastungsproben. Wie in den vergangenen Jahren waren auch alle Setzungsmessungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau vorzunehmen, wobei mitunter längere Zeit hindurch auch Beobachtungen nachts und während des Wochenendes notwendig waren, zum Beispiel bei einsturzgefährdeten Gebäuden am Franz Josephs-Kai, an den Brücken- und Bahnhofsanlagen am Praterstern, an einigen Objekten der Südautobahn wie auch an der Floridsdorfer Brücke. Zur Kontrolle der Stabilität des Stephansdomes wurden allein im Jahre 1976 insgesamt 975 Präzisionsmessungen, zum Teil auch nachts, durchgeführt. Ferner waren Höhenbestimmungen an den Rohrbrunnen für die III. Wasserleitung in der Mitterndorfer Senke und im Rutschgelände der „Bäckerwiese“ bei Wilhelmsburg an der II. Hochquellenleitung durchzuführen. Neben den bereits erwähnten und besonders umfangreichen Setzungsmessungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau waren auch derartige Messungen für den Bereich des Sozialmedizinischen Zentrums Ost, an der Eisenbahnbrücke in Nußdorf, an der Schule Rennbahnweg, im Hallenstadion, an den Pendelstützen der Nordbrücke, an den Autobahnhochbrücken, am Einlaufbauwerk des Hochwasserentlastungsgerinnes in Langenzersdorf usw. jeweils mehrfach auszuführen.

Auf dem Gebiet der Kartographie wurden im Jahre 1976 24 Blätter der Stadtkarte neu hergestellt, weitere 58 Blätter auf Grund der Luftbildauswertungen auf den neuesten Stand gebracht. Für 26 Blätter wurde der Inhalt des Bebauungsplanes neu kartiert und weitere 40 auf den neuesten Stand gebracht. Insgesamt wurden 455 Originalfolien der Herausgabeoriginale der Stadtkarte bearbeitet. Auch für die Stadtkarte 1 : 5.000 wurden 14 Blatt an Hand der neuen Stadtkartenblätter neu hergestellt. Die Arbeitsoriginale der Stadtkarte 1 : 2.000 wurden im Jahre 1976 in 5.559 Fällen für die verschiedensten Vervielfältigungsarbeiten herangezogen, was gegenüber 1975 eine Leistungssteigerung von mehr als 10 Prozent mit sich brachte und auch zeigt, daß die Stadtkarte immer mehr als Arbeitshilfsmittel verwendet wird. Eine weitere beträchtliche Steigerung der Arbeitsaufgaben war bei den kartolithographischen Leistungen zu verzeichnen; im besonderen sind die Arbeiten für die Redaktion und die Ausführung kartographischer Darstellungen verschiedener Planungsgrundlagen, für diverse andere thematische Karten, für Veröffentlichungen der Stadtplanung, für graphische Darstellungen und Kartogramme, unter anderem auch für das Statistische Amt der Stadt Wien, für die Unterlagen zum Wettbewerb Reichsbrücke, für verschiedene Organigramme, für den neuen Zeichenschlüssel zur Darstellung des Inhaltes der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, zur Berichtigung verschiedener Fremdenverkehrskarten von Wien wie auch graphische Arbeiten für den Bedarf der Magistratsdirektion und anderer leitender Stellen der Stadt zu nennen. Von den Zeichnern wurden insgesamt 427 Originalmatrizen (Reinzeichnungen) für die verschiedensten Aufgaben hergestellt; für etwa ein Viertel davon war jeweils auch eine weitere Matrize für einen Zweifarbendruck anzufertigen.

Einen recht großen Umfang haben auch die Änderungen von Urkundplänen, die zufolge der in der Zeit ihrer ziemlich langwierigen verwaltungsmäßigen Behandlung oft eintretenden Änderungen der im Plan dargestellten Rechtsverhältnisse, wie Todesfälle, Eigentums- und andere Veränderungen bei Nachbargrundstücken, Vertragsänderungen, vorgenommen werden müssen. Sie müssen immer wieder dem letzten Stand angepaßt werden, wozu 299 derartige Arbeiten vorzunehmen waren. Schließlich sei auch noch erwähnt, daß die jeweils zugewiesenen technischen Lehrlinge von den Kartographen der Abteilung einer intensiven zeichnerischen Ausbildung unterzogen werden, die so der gesamten Stadtverwaltung zugute kommt.

Außer der eigenen Vermessungstätigkeit wurden im Jahre 1976 insgesamt 463 Aufträge an Ziviltechniker mit Gesamtkosten von 19,9 Millionen Schilling vergeben. Auch auf diesem Gebiet ist ein nicht unbeträchtlicher Arbeitsaufwand für die notwendige administrative Bearbeitung, wie Preisprüfung, Antragstellung, Betreuung und Kontrolle, zu leisten.

Im Jahre 1976 hat die Technische Universität Wien „geodätische Informationstage“ abgehalten, die als „postgraduate-studies“ von der Mehrzahl der zugewiesenen Ingenieure besucht werden konnten. Neben der ständigen Auswertung von einer großen Zahl internationaler Fachzeitschriften hatten einige Mitarbeiter auch Gelegenheit, an Fachtagungen teilzunehmen, wie am Internationalen Symposium für Denkmalpflege und Architektur in Bonn, auf dem vor allem Fragen der Architekturphotogrammetrie behandelt wurden, am Fortbildungskurs für „Ingenieurmessungen höchster Präzision“ in Darmstadt, am „Internationalen Photogrammetrie-Kongreß“ in Helsinki und am „Deutschen Geodätentag“ in München. Alle diese Gelegenheiten dienten nicht nur der fachlichen Weiterbildung der Teilnehmer, sondern es wurden die jeweiligen Tagungsunterlagen auch allen anderen maßgeblichen Mitarbeitern der Stadtvermessung zugänglich gemacht, die neuen Erkenntnisse gemeinsam besprochen und soweit als tunlich auch verwertet.

Technische Verkehrsangelegenheiten

Die Straßenverkehrsbehörde für Verkehrsorganisation und Verkehrsregelung war auch im Jahre 1976 mit zahlreichen Planungen befaßt, mit denen Entwürfe, Berechnungen und zeichnerische Darstellungen, Verkehrszählungen und die Diagrammerstellung für Verkehrslichtsignalanlagen auf Bundesstraßen verbunden waren; ebenso waren Verkehrslichtsignalanlagen zu überprüfen, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen festzulegen sowie sonstige Verkehrsmaßnahmen zu treffen. 55 Projekte für Verkehrslichtsignale auf Schutzwegen wurden ausgearbeitet und Pläne für 38 Bodenmarkierungen, für 214 Signale und Phasenverteilungen in bestehenden Anlagen geändert oder neu gezeichnet. Ferner mußten 20 Schutzweganlagen mit Verkehrszeichen für allgemeinen öffentlichen Bedarf sowie 18 Schutzweganlagen mit Verkehrszeichen für Schulwegsicherung festgelegt, 2 Verkehrslichtsignalanlagen gemäß § 96/2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgegeben und 1 Gelbblinkanlage ersetzt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit wurde in zahlreichen Aussprachen mit interessierten Bezirksbürgern sowie mit Obmännern von Eltern- und Siedlervereinen usw. gepflegt, um diese über geplante und bereits ausgeführte Verkehrsmaßnahmen aufzuklären. Umfangreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Änderungen der Schaltprogramme von Verkehrslichtsignalanlagen sowie die Errichtung solcher Anlagen als Langzeitprovisorium mußten im Zusammenhang mit dem Einsturz der Reichsbrücke und der Errichtung der Behelfsbrücke sowie der Sperrung der Floridsdorfer Brücke getroffen werden. Gestaltungsvorschläge für Randsteinkorrekturen oder für besondere Formen von Verkehrsinseln wurden im Bereich von unregulierten oder lichtsignalgeregelten Kreuzungen in Form von Bauabänderungsplänen für die Straßenverwaltung erarbeitet, um die Verkehrsführung oder Verkehrsqualität schon bestehender Bauausführungen zu verbessern. Die Straßenverkehrsbehörde nahm ferner an periodischen Bezirksvorsteheritzungen teil, soweit es sich um Verkehrsangelegenheiten des betreffenden Bezirkes handelte.

Von den 1.908 in allgemeinen verkehrsbehördlichen Angelegenheiten protokollierten Geschäftsfällen betrafen 503 Ladezonen und fallweise Halteverbote, 153 Parkplatzreservierungen für Veranstaltungen und Diplomatenzonen sowie 35 Taxistandplätze und Haltestellen für Stadtrundfahrten; 133 Fälle bezogen sich auf Einbahnen, Fahr- und Abbiegeverbote. Die restlichen 1.084 Geschäftsfälle bestanden in Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, für Fahrbeschränkungen (Halteverbote in Spitzenzeiten), für Kurzparkzonen und besondere Parkordnungen wie Schrägparkzonen, auch solche mit teilweiser Benützung von Gehsteigflächen und für Ausnahmen vom Parkverbot auf Schienenstraßen. Ferner wurden Vorrangstraßen festgelegt und Maßnahmen für den Allerheiligen- und den Weihnachtsverkehr getroffen. Ferner mußte die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßenzügen verfügt und eine Reihe von Bodenmarkierungen festgelegt werden. Verkehrstechnische Gutachten wurden zur Anlegung von Omnibushaltestellen ausgearbeitet und die Arbeiten am Vorrangstraßenkonzept und dem 2. Beschleunigungsprogramm betreffs der Linie 38 der Wiener Verkehrsbetriebe weitergeführt. Weiters waren Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 zur Großfeldsiedlung sowie für die schrittweise Verkehrsfreimachung des Erholungsgebietes Prater zu treffen.

Zu den Grundsatzbesprechungen über die Fußgängerzonen im 6., 12. und 4. Bezirk im Bereich Karlsplatz waren Sachverständige zu entsenden und für deren zeitgerechte Realisierung zu sorgen. Überdies mußten Vorarbeiten für die Fußgängertage in der Mariahilfer Straße geleistet und mehrere Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fußgängerzone Meidlinger Hauptstraße durchgeführt werden. Außerdem war die Straßenverkehrsbehörde mit der Einrichtung von Sonderspuren für Omnibusse und Taxi und mit der Überleitung von U-Bahn-Verkehrsmaßnahmen in verkehrsbehördliche Maßnahmen für ein Langzeitprovisorium oder für ein Definitivum auf Grund des Baufortschrittes im Bereich von U-Bahn-Baustellen befaßt. In Zusammenhang mit der Aktion „Schilderwald“ mußten Überprüfungsverhandlungen abgeführt werden. Die Mitarbeit an der Verkehrsorganisation Innere Stadt, im besonderen der Fußgängerzone Neuer Markt, Graben und Stephansplatz, schloß auch Untersuchungen über die innerstädtischen Bus-Linienführungen ein.

Gemeinsam mit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung war die Planung von Verkehrsorganisationen großräumiger Gebiete, wie Karlsplatz und Franz Josefs-Kai samt allen flankierenden Maßnahmen, ferner solcher im 13. und 14. sowie im 3. und 4. Bezirk auszuarbeiten. An verschiedenen Bürobearbeitungen, Industrieaufschließungsgebieten, wie das Textilzentrum St. Marx betreffend, haben Vertreter der Straßenverkehrsbehörde ebenso teilgenommen wie auch Änderungen von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen begutachtet und geholfen, Grünflächen und Baumpflanzungen mit zu erschließen.

Zahlreiche Ermittlungsverfahren gemäß § 96 (1) der Straßenverkehrsordnung dienten der Unfallverhütung. Hiezu wurden Kollisionsdiagramme und Unfallsstatistiken ausgewertet und die Unfall-

ursachen untersucht; unter Berücksichtigung der Auswirkungen der 6. StVO-Novelle (1976) waren hierbei die Akten der Unfallkommandos der Polizei zu benutzen.

An den Projektvorhaben von Donaubrücken und Donaukanalbrücken wurde gleichfalls mitgearbeitet. Nach Überprüfung verschiedener Brücken durch die Magistratsabteilung für Brücken- und Wasserbau wurden behördliche Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem mußte die Planung des zentralen Wegweiser- und Orientierungssystems, insbesondere im Zusammenhang mit der im Sommer zu erwartenden Eröffnung des Autobahnteilstückes A 20 zwischen Erdberger Brücke und Knoten Landstraßer Gürtel, weitergeführt werden. Im Rahmen mehrerer Ermittlungsverfahren auf Magistrats-ebene wurde ein Hauptstraßennetz erarbeitet und zeichnerisch dargestellt. Bei Anfragen der Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten, von Polizeikommissariaten und Gerichten waren umfangreiche Sachverständigengutachten zu erstellen. Weiters wurden Verkehrsgutachten zu Garagenprojekten, insbesondere im Hinblick auf die verkehrsmäßige Anbindung an das umliegende Straßennetz, angefordert. In technischen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, wie neue Streckenführung oder Elektrifizierung von Bahnlinien, U-Bahn-Linien, Industrieleisanschlüsse und Sicherung von schienen-gleichen Eisenbahnkreuzungen, war an eisenbahnrechtlichen Ermittlungsverfahren sowie an Gutachten zu eisenbahngesetzlichen Entwürfen für Verordnungen oder Erlässe mitzuwirken.

Verschiedentlich waren auch globale Aufträge des Bürgermeisters oder des Leiters des Büros für Sofortmaßnahmen, gegebenenfalls auf Grund von Bürgerinitiativen zu behandeln. Von seiten der Straßenverkehrsbehörde wurde schließlich an zahlreichen bedeutungsvollen und periodisch wiederkehrenden Sitzungen teilgenommen, so im Fachbeirat des Österreichischen Statistischen Zentralamtes für Statistik der Straßenverkehrsunfälle, an der Verkehrssicherheitskonferenz beim Bundesministerium für Verkehr und an den Wirtschaftlichkeitsbesprechungen der Geschäftsgruppe Bauten des Magistrates. Sachkundige Teilnehmer wurden ferner zu den U-Bahn-Planungsgesprächen unter besonderer Berücksichtigung des Endausbaues oder eines Langzeitprovisoriums entsendet, ebenso zu den Grundsatzbesprechungen über großräumige Verkehrsangelegenheiten der Geschäftsgruppe Stadtplanung, Bauten, Inneres und Bürgerservice. Auch bei Koordinationsbesprechungen mit Bundes- und Magistratsdienststellen, bei den Besprechungen über großräumige Autobahnprojekte im Wiener Raum beim Bundesministerium für Bauten und Technik, im Komitee der UNO-City und des Allgemeinen Krankenhauses sowie bei Besprechungen über Fremdenverkehrsbelange bei der Wiener Verkehrsplanung war die Straßenverkehrsbehörde vertreten. Im Gremium für die Schulwegsicherung wurde mitgearbeitet und an den Sitzungen des Verkehrsbeirates teilgenommen. Zu nennen wären schließlich noch die Mitarbeit bei der Arbeitsgruppe „Stadtstraßen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen an der Erstellung einheitlicher österreichischer Richtlinien, die Mitwirkung beim Verkehrsausschuß des Österreichischen Städtebundes und die Teilnahme an Expertengesprächen anlässlich von Besuchen ausländischer Fachbeamter des technischen Dienstes.

Die Straßenverkehrsbehörde für Arbeiten auf und neben der Straße, einschließlich U-Bahn- und Eisenbahnangelegenheiten, erteilte 1976 in rund 3.600 Geschäftsfällen Bewilligungen gemäß § 90 Straßenverkehrsordnung für Arbeiten auf und neben der Straße. Die hierfür erforderlichen befristeten Verkehrsmaßnahmen wurden bescheidmäßig festgelegt und unter Mitwirkung der hierfür zuständigen Stellen, einschließlich der Interessensvertretungen, kurzfristig zum positiven Abschluß gebracht. Das betraf unter anderem umfangreichere Maßnahmen der Verkehrslenkung in Zusammenhang mit größeren Neu- und Umbauten auf Straßen, Gleisanlagen und unterirdischen Leitungsnetzen sowie Maßnahmen bei schadhafte Brücken. Die zahlreichen Verkehrsmaßnahmen, bedingt durch den fortschreitenden U-Bahn-Bau sowie durch die Neugestaltung von Verkehrsflächen nach Abschluß der U-Bahn-Bauarbeiten, durch den Autobahnbau, die Großgaragenbauten und die Ausgestaltung von Fußgängerzonen, sind hiebei inbegriffen.

Bei rund 4.500 kleineren kurzfristigen Bauvorhaben auf Straßen geringerer Verkehrsbedeutung wurden den bauführenden Stellen, zum Beispiel den Elektrizitätswerken und dem Kabelbauamt bei Kabelgebrehen, den Gaswerken und Wasserwerken für Rohrgebrehen sowie der Magistratsabteilung für Straßenbau bei örtlich begrenzten Instandsetzungsarbeiten auf Straßen, die diesbezüglichen notwendigen Bewilligungen im kurzen Wege mittels einer hierfür geschaffenen Drucksorte erteilt. An etwa 3.000 Amtshandlungen der Baupolizei und des Marktamtes, die Erteilung von Gebrauchserlaubnissen für Straßenstände, Kioske, Lautsprecher, Reklame und Werbungen aller Art auf öffentlichen Gehsteigen betreffend, nahm die Straßenverkehrsbehörde beratend teil. Bei Elementarereignissen und sofortigen Verkehrssperren aus Sicherheitsgründen, wie im Falle Philadelphiabrücke, Ameisbrücke, Landstraßer Gürtel-Brücke, Große Marxerbrücke, beim Reichsbrückeneinsturz oder in der Floridsdorfer Brücke, wurden die unaufschiebbaren Verkehrsverfügungen auf kurzem Wege getroffen. Besonders umfangreich waren die Verfügungen im Zusammenhang mit den Sperren der beiden Donaubrücken und der Inbetriebnahme der beiden Ersatzbrücken für Straßenbahn- und Individualverkehr.

Zahlreiche Gutachten wurden im Rahmen eisenbahnbehördlicher Bau- und Betriebsbewilligungsverfahren für Eisenbahn- oder U-Bahn-Anlagen aller Art, insbesondere für Neu- und Umbauten von Bahnanlagen beziehungsweise von Eisenbahnkreuzungen, erstellt. Letztere standen zumeist in Verbindung mit der Beachtung der optimalen Sicherheit trotz Verdichtung des Bahn- und Straßenverkehrs, mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und mit den Rationalisierungsmaßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen. Für Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Bauführungen auf und neben der Straße mußten Gutachten erstellt und diesbezügliche Gerichtsanfragen erledigt werden. Auch an den jährlichen Revisionen eisenbahnähnlicher Unternehmen, wie die Donauparkbahn, die Liliputbahn und die Doppelsesselliftanlage im Donaupark, wurde teilgenommen.

Der Parteienverkehr wurde an zwei Vormittagen der Woche abgehalten, wozu außerdem täglich in der Mittagszeit ein Sachbearbeiter für unvorhergesehene oder dringende Maßnahmen zur Verfügung stand. Turnusweise waren Vertreter der Straßenverkehrsbehörde auch als Amtssachverständige für Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen als Lenkerprüfer wie Fahrlehrer und Typenprüfer tätig, ein weiterer Sachbearbeiter auch als Amtssachverständiger für Luftfahrtsangelegenheiten.

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden im Jahre 1976 insgesamt 10.591 Geschäftsfälle, um 10 Prozent mehr als 1975, behandelt. Sie betrafen Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern und technische Änderungen an 5.448 Personenkraftwagen, 1.499 Lastkraftwagen, Sonderkraftfahrzeugen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Anhängerzugmaschinen und Feuerwehrfahrzeugen, ferner an 1.227 Motorrädern, 1.981 Anhängern, 39 Omnibussen, 63 Tankkraftwagen und 33 Tankanhängern sowie 301 sonstige kraftfahrtechnische Begutachtungsfälle. Darunter befanden sich komplizierte Genehmigungsfälle, wie die der Zulässigkeit eines dreiechsigigen Doppeldeckeromnibus für 130 Fahrgäste und mit 22 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, zahlreicher Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit wahlweisem Flüssiggasbetrieb und von Lastkraftwagen mit Anhängerwagen für die Beförderung von flüssigen Gasen, wie Sauerstoff, Argon, Stickstoff und Propan-Butan. Schließlich wurden selbstfahrende Straßenbaumaschinen, Schaufelbagger, Betonpumpen, Kranwagen, Saug- und Kehrgeräte und Müllsammler sowie ein Tieflader für den Transport unteilbarer Güter mit Gesamtgewichten bis über 100 Tonnen überprüft und gegebenenfalls mit Einzelgenehmigungen ausgestattet. Bei der Genehmigung der Fahrzeuge beziehungsweise der technischen Änderungen an den 10.290 Fahrzeugen waren rund 20 Prozent der Fahrzeuge infolge technischer Mängel im Zuge der Einzelprüfung wiederholt zu überprüfen.

Ferner wurden 33 amtliche Motornummern und 38 amtliche Fahrgestellnummern festgelegt und eingeschlagen; 114 Duplikate von Einzelgenehmigungsbescheiden wurden ausgefertigt und für die Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten 260 technische Kraftfahr- und Kraftfahrzeuggutachten im Verwaltungsstrafverfahren in Berufungsfällen abgegeben. 5 Sachverständige für die Einzelprüfung von Fahrzeugen wurden eingeschult und Eignungsgutachten gemäß § 125 Kraftfahrzeuggesetz 1967 erstellt. 45 Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr mußten im Rahmen der Fahrzeugtypenprüfungen durch Sachverständige gemäß § 124 dieses Gesetzes ausgefertigt werden. Zur Vorbereitung für die Staatsbaudienstprüfung beziehungsweise zur Prüfung für den Höheren technischen Dienst wurde ein Skriptum über Kraftfahrvorschriften verfaßt. Zur Vorbereitung für die Dienstprüfung der technischen Bediensteten der Verwendungsgruppen A und C/D wurden 2 Vorträge gehalten und schließlich 50 ADR-Bescheinigungen nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen ausgestellt.

Zur 4. Kraftfahrzeugesetznovelle waren im Begutachtungsverfahren technische Gutachten zu erstellen. Bei Besprechungen des Energiespar-Beirates und des Arbeitskreises Energiesparen im Verkehr wurde konstruktiv mitgearbeitet. Die aufgezeigten Geschäftsfälle waren bis auf wenige Fälle bei nicht anstandslosen Ermittlungsverfahren behördlich oder in Form von Gutachten abzuschließen, außerdem in mehr als 300 Fällen Behördenauskünfte zu erteilen. In der Fahrzeugprüfstelle Wien wurden Einnahmen durch Verwaltungsabgaben gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1967 in der Höhe von 3,571.000 Schilling erzielt.

Die Fahrzeugprüfstelle, die seit mehr als 20 Jahren im Betriebsgelände der Magistratsabteilung für Stadtreinigung in 5, Siebenbrunnfeldgasse 3 a, untergebracht war, wurde ab 23. September 1976 in den nahezu benachbarten und modernen Prüfstellen des ARBÖ in 3, Schlechtastraße 4, mit der Kanzlei und der Firma Auto-Magneto-Service-Handelsgesellschaft in 11, Geiereckstraße 6, eingemietet. Die Fahrzeuge konnten seither durch die Benützung dieser zwei Prüfstellen im Vergleich zur Altprüfstelle vor allem auch dank deren Lage in einem Betriebsbaugebiet außerhalb des dichtverbauten Wohngebietes wesentlich besser auf Betriebs- und Verkehrssicherheit untersucht werden. Die an die beiden Prüfstellen angrenzenden Straßen sind ohne Bedeutung für den Durchzugsverkehr.

Nach der 7. Novelle der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz sind ab 1. Oktober 1976 für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen verschärfte Abgasbestimmungen in Kraft getreten. Aus-

genommen davon sind Kraftfahrzeuge, die erstmals vor dem genannten Datum in Österreich zugelassen worden sind. In zahlreichen Fällen mußten daher, besonders bei Importfahrzeugen mit Einzelgenehmigung, die Akten dem Bundesministerium für Verkehr zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach genereller Ermächtigung durch das Bundesministerium für Verkehr konnte aber ab 20. Oktober 1976 die Einzelgenehmigung samt der Ausnahmegenehmigung hinsichtlich der Abgasbestimmungen vom jeweils zuständigen Landeshauptmann verwaltungsvereinfachend in berücksichtigungswürdigen, vom Bundesministerium für Verkehr genannten Fällen ausgestellt werden.

Die Zahl der Genehmigungsfälle von Kraftfahrzeugen mit neu eingebauten Flüssiggasanlagen hat sich im Vergleich zu 1975 verdoppelt. Gleichzeitig war damit ein erhöhter Amtsaufwand für den technischen Sachverständigen gegeben, weil nicht nur das Fahrzeug, sondern auch die Gasanlage geprüft werden mußte.

Im Aufgabenbereich der Ausnahmenerteilung nach kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Bestimmungen sowie der Gutachten in Bau- und Gewerbeangelegenheiten, Luftfahrt und Allgemeines war das Jahr 1976 in straßenpolizeilicher Hinsicht durch vorbereitende Maßnahmen für das Inkrafttreten der 6. Novelle zur Straßenverkehrsordnung gekennzeichnet. Insbesondere haben zwei Bestimmungen eine vermehrte Verwaltungsarbeit erbracht:

Gemäß § 29 b wurde für dauernd stark gehbehinderte Personen ab 1. Jänner 1977 die Möglichkeit geschaffen, die Ausstellung eines Ausweises zu beantragen, der ihnen auf Straßenstellen, für die ein Halte- und Parkverbot durch das Straßenverkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ kundgemacht ist und entgegen der Vorschrift des § 23 Abs. 2 über das Abstellen eines Fahrzeuges am Rand der Fahrbahn sowie in einer Fußgängerzone während der Zeit, während der eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf, Sonderrechte einräumt. Es wird ihnen gestattet, mit dem von ihnen selbst gelenkten Fahrzeug oder mit einem Fahrzeug, das sie als Mitfahrer benutzen, zum Aus- oder Einsteigen einschließlich des Aus- oder Einladens der für die gehbehinderte Person nötigen Behelfe (wie etwa ein Rollstuhl) für die Dauer dieser Tätigkeiten anzuhalten. Ferner dürfen dauernd stark gehbehinderte Personen das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug auf Straßenstellen, an denen durch das Straßenverkehrszeichen „Parken verboten“ ein Parkverbot kundgemacht ist, ferner in einer Kurzparkzone ohne zeitliche Beschränkung und schließlich auf Straßen, für die ein Parkverbot, das gemäß § 44 Abs. 4 kundzumachen ist, erlassen worden ist, parken. Es wurde ein Gremium ins Leben gerufen, um die Vorgangsweise bei der Behandlung der Parteienanträge festzulegen. Diesem gehören Vertreter des Verkehrsamtes der Bundespolizeidirektion Wien und aller sachlich betroffenen Magistratsabteilungen an. Dabei wurde vereinbart, den Personenkreis, der solche Ausweise erhalten soll, möglichst klein zu halten, da die Ausweise sonst an Wert verlieren. Einschreiter, die eine beidbeinige starke Gehbehinderung nachweisen können, sollen den Ausweis ohne weitere Formalität ausgestellt erhalten. In allen anderen Fällen wird ein amtsärztliches Gutachten einzuholen sein.

Die zweite wesentliche Mehrarbeit verursachende Gesetzesänderung tritt ab 1. März 1977 in Kraft, und zwar wird es ab diesem Zeitpunkt verboten sein, während des sogenannten „Wochenendfahrverbotes“, das ist an Samstagen von 15 bis 24 Uhr und an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 0 bis 22 Uhr sowie an anderen Tagen von 22 bis 6 Uhr, im Ortsgebiet weniger als 25 m von Häusern entfernt, die ausschließlich oder vorwiegend Wohnzwecken dienen oder die Krankenhäuser sind, mit Lastkraftwagen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 3,5 t zu parken. Zur Behandlung der sich aus dieser neuen Gesetzesbestimmung ergebenden Fragen wurde noch im Jahre 1976 ein Gremium ins Leben gerufen, dem Vertreter des Büros des Amtsführenden Stadtrates der Geschäftsgruppe Stadtplanung, der Handelskammer Wien, der Kammer für Arbeiter und Angestellte, verschiedener Dienststellen (Präsidium, Generalinspektorat und Verkehrsamt) der Bundespolizeidirektion Wien und einer Reihe von Magistratsabteilungen angehören. In den bisher drei Sitzungen dieses Gremiums wurde festgestellt, daß es praktisch keine privaten Liegenschaften gibt, die dem Parken der vom neuen Verbot betroffenen Fahrzeuge zur Verfügung stehen würden. Es gibt in Wien wohl öffentliche Verkehrsflächen, die nicht dem neuen Verbot unterliegen. Diese Verkehrsflächen sind aber im allgemeinen weit von Betriebsstätten beziehungsweise von den Wohnungen der Lenker der Lastkraftwagen entfernt und werden deshalb kaum beansprucht werden. Es ist vielmehr mit einer Flut von Ausnahmeanträgen zu rechnen. Auch bei der Behandlung dieser Anträge wird ein strenger Maßstab anzulegen sein, da dieses neue Verbot im Interesse des Umweltschutzes geschaffen wurde und deshalb möglichst nicht durchlöchert werden soll.

Wie schon in früheren Jahren wurden auch 1976 mit den Lenkern von Kraftfahrzeugen der städtischen Bestattung Seminare über aktuelle kraftfahrrechtliche und straßenpolizeiliche Fragen gehalten. Sie stießen auf lebhaftes Interesse, was aus der regen Teilnahme und den oft hitzigen Diskussionen zu entnehmen war und seinen Niederschlag in der Veröffentlichung des Vortrages in der betriebs-eigenen Zeitschrift fand. Die luftfahrttechnischen Amtssachverständigen waren 1976 insbesondere mit

der Flugbewegungsplanung für die bevorstehende Inbetriebnahme der zweiten Piste am Flughafen Wien-Schwechat befaßt, wobei in erster Linie auf den Schutz der Wiener Bevölkerung vor Flugverkehrslärm Bedacht genommen wurde. In 16 Fällen wurden Gutachten zu Anträgen nach luftfahrtrechtlichen Bestimmungen abgegeben, die bei der Magistratsabteilung für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten anhängig waren.

1.229 Geschäftsfälle betrafen Transporte mit Übermaßen und Übergewichten und die eingeschränkte Zulassung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, wie Autokräne oder Straßenbaumaschinen und nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger. Alle diese Fälle waren mit Routenerhebungen und Ermittlungsverfahren über den Erhaltungszustand der Straßen und deren Einbauten sowie der fahrtechnischen Eignung der zu befahrenden Straßen verbunden. Im Zusammenhang mit Großtransporten war in 86 Fällen die Verordnung von vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen, wie Halteverbotszonen in Engstellen und Abbiegebereichen, für eine sichere Transportdurchführung erforderlich. Besonders hervorzuheben ist die durch umfangreiche Verkehrsbeschränkungen wegen Brückensperren, Gewichtsbeschränkungen von Brücken und Großbaustellen im Jahre 1976 erschwerte Routenfindung. Im Zusammenhang mit dem Reichsbrückeneinsturz mußten auch außerhalb der Dienstzeiten Einsätze von Bergefahrzeugen und Sondertransporte von hoher Dringlichkeit erledigt werden.

Während der Amtssprechstunden wurden rund 800 Bauten und Projekte von Betriebsanlagen mit den Planverfassern beziehungsweise mit den Konsenswerbern vom Verkehrsstandpunkt aus durchbesprochen und in vielen Fällen im kurzen Wege abgefertigt. In 468 Fällen wurden Verkehrsgutachten in Bau- und Gewerbeverfahren abgegeben. In 80 Fällen wurden einmalige kurzfristige Verordnungen gemäß § 43 StVO. für Sportveranstaltungen auf öffentlichen Straßen erlassen. Auch die Bewilligung von Sportveranstaltungen über mehrere Bundesländer war zu erteilen. In 85 Fällen wurden Ausnahmegenehmigungen zur Benützung öffentlicher Straßen für verkehrsfremde Zwecke, wie zum Beispiel Filmaufnahmen, erledigt. 94 Bewilligungen für Ausnahmen von der winterlichen Gehsteigsbetreuungspflicht gemäß § 93 StVO. wurden erteilt und 80 technische Sachverständigengutachten über gewerbliche Betriebe für die wiederkehrende Begutachtung von Kraftfahrzeugen gemäß § 57 a Kraftfahrzeuggesetz abgegeben. In 950 Fällen wurden Ausnahmegenehmigungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen gemäß § 42 (1 und 2), Ausnahmegenehmigungen von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverfügungen gemäß § 45 (2) und von Halteverböten zum Zwecke von Ladetätigkeiten gemäß § 62 der Straßenverkehrsordnung erteilt.

Im Stande der Sachverständigen für die Lenkerprüfung stand 1976 dem Abgang eines technischen Sachverständigen die Bestellung von fünf neuen Sachverständigen gegenüber. Bei den rechtskundigen Sachverständigen aus dem Personalstand der Stadt Wien waren 1976 vier ausgeschieden und vier neu hinzugekommen, bei den rechtskundigen Sachverständigen aus dem Personalstand der Bundespolizeidirektion Wien waren es zwei Ausscheidende und eine Neubestellung. Die Zahl der fünf technischen Sachverständigen für die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschul- und Fahrlehrer blieb unverändert. Hingegen hat sich die Zahl der rechtskundigen Sachverständigen um zwei auf sieben vermindert.

140 Kraftfahrzeuge wurden auf ihre Eignung als Schulfahrzeuge überprüft und 178 Gutachten über körperbehinderte Lenker abgegeben.

Die Tätigkeit der Straßenverwaltung mit U-Bahn-Referat für den Bau und Betrieb von Anlagen für Verkehrsregelung und Verkehrsschutz erstreckte sich auch im Jahre 1976 auf alle für die Vergebung von Leistungen notwendigen Verwaltungsarbeiten, wie die Aufstellung und Ausführung der Voranschläge, die Ausschreibung und Einholung von Anboten, die Bauüberwachung, die Kollaudierung, die Führung der Sach- und Referatskredite, die Abrechnung, die Karteiführung und die Lagerhaltung. Außerdem wurden provisorische Verkehrslichtsignalanlagen projektiert und behördlich überprüft.

19 automatische Verkehrslichtsignalanlagen wurden errichtet, 5 Anlagen umgebaut und in Betrieb genommen, 7 Anlagen befanden sich Ende 1976 noch im Bau. Etwa 20 provisorische Verkehrslichtsignalanlagen im Zusammenhang mit Umleitungen durch Bauführungen auf Straßen wurden durch die Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten sowohl projektiert wie auch später kommissioniert. Die Projektierung und die Arbeitsvorbereitung für die Erweiterung des Systems zur Automatisierung der zentralen Verkehrsregelung mittels Datenverarbeitungsanlage wurden fortgesetzt, die Bauarbeiten für die erste Ausbaustufe im Bereich des Verkehrsgebietes „Süd“ (Matzleinsdorfer Platz, Triester Straße, Margaretengürtel) im Frühjahr 1976 abgeschlossen.

Mehr als 300 gerichtliche Anfragen und 30 Anfragen der Verwaltungsstrafbehörden über Verkehrsunfälle im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen mußten beantwortet werden. An den in Betrieb stehenden 638 Verkehrslichtsignalanlagen und 131 Blinkanlagen waren verschiedene Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchzuführen, wie eine einmalige Wartung der Schaltgeräte und eine zweimalige Reinigung der Signale, verbunden mit einem einmaligen generellen Lampentausch. Vor

allem aber mußten etwa 1.200 Störungen an den Schaltgeräten behoben und anschließend die Anlagen überprüft werden. Dazu kamen die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 21 Fernsehkameras und an den 10 Sichtgeräten in der Verkehrsleitzentrale wie auch an den übrigen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale und der Datenverarbeitungsanlage. Weiters wurden nach mehrjähriger Entwicklungsarbeit die praktischen Versuche mit der phantomlichtfreien Signaloptik „System Wien“ an besonders lichtkritischen Örtlichkeiten fortgesetzt. Das positive Ergebnis, vor allem die zustimmende Kritik in der Öffentlichkeit, rechtfertigte den weiteren Einsatz dieser Optiken in Wien, vorläufig vor allem auf Bundesstraßen.

Zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder -maßnahmen wurden 594 Straßenverkehrszeichen und 625 Eisenständer neu aufgestellt. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel nach Unfällen, Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 6.242 Straßenverkehrszeichen, 4.829 Zusatztafeln, 2.707 Eisen- und 183 Kettenständer erneuert werden. 1976 waren insgesamt 50.014 Verkehrszeichen in Email- und Scotchlite-Ausführung, 1.814 beleuchtete Verkehrszeichen und 480 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreuen. An beleuchteten Verkehrseinrichtungen wurden 62 Verkehrszeichen und 15 Verkehrsleuchtsäulen angebracht. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen mußten 196 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt werden.

An Bodenmarkierungen wurden auf Gemeindestraßen 75.868 m Strichmarkierungen aller Art wie Sperr-, Leit- und Randlinien sowie Parkordnungen angebracht. Die Flächenmarkierungen aller Art, die sich auf Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, Richtungspfeile usw. bezogen, erstreckten sich über 19.222 m². Im Bereich der Umleitungsstrecken für alle U-Bahn-Bauabschnitte wurden 4.103 m Strichmarkierungen und 1.717 m² Flächenmarkierungen gefertigt. Auf den Bundesstraßen im Bereich des Landes Wien wurden 71.274 m Strich- und 5.070 m² Flächenmarkierungen und auf Autobahnen 36.097 m Strich- und 436 m² Flächenmarkierung aller Art angebracht. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 187.342 m und das der Flächenmarkierungen 26.445 m², davon waren 38.166 m und 2.368 m² Kurzzeitmarkierungen.

Statistisches Amt der Stadt Wien

Die Hauptaufgabe des Statistischen Amtes der Stadt Wien, durch Auswertung des verfügbaren Datenmaterials aus eigenen Erhebungen, aus der Bundesstatistik und zahlreichen anderen insbesondere städtischen Quellen den städtischen Mandatären und Dienststellen Informationen und Struktureinsichten in der entsprechenden Gliederung zu liefern, erforderte neben der Herausgabe des Jahrbuches noch weitere Publikationen.

Das Jahrbuch der Stadt Wien für 1975 erschien in zwei Bänden: „Die Verwaltung der Stadt Wien 1975“ kam im August 1976 in einer Auflage von 650 Exemplaren, das „Statistische Jahrbuch der Stadt Wien 1975“ Anfang Dezember 1976 in einer Auflage von 800 Exemplaren heraus. Die Publikation konnte wieder durch die Aufnahme neuer Ergebnisse vor allem auf wirtschaftsstatischem Gebiet erweitert werden. Das Statistische Taschenbuch der Stadt Wien 1975 in der Auflage von 700 Stück nahm die wichtigsten Ergebnisse in Kurzform vorweg und lag bereits im Mai 1976 vor.

Eine weitere regelmäßig erscheinende Publikation stellten die vierteljährlich erscheinenden „Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung der Stadt Wien“ dar. In einer Auflage von 650 Stück brachten sie neben dem Tabellenteil auch ausführliche Artikel mit statistischen Analysen aktueller Probleme, wie die Stellung der Frau in Wien, die Einkaufsgewohnheiten der Wiener Wohnbevölkerung, die Lage der berufstätigen Mütter, die Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung und der Konsumerhebung, die Auslastung der Wiener Beherbergungsbetriebe und der Arbeitsplatzwechsel der unselbständig Beschäftigten in Wien.

Statistische Informationen über die Ergebnisse des Mikrozensus und die räumlichen Unterschiede in der Ausstattung der Wiener Wohnungen wurden vielfältigt und den interessierten Stellen übermittelt. Neu eingeführt wurde eine monatliche Information „Monatskennziffern zur Wirtschaftsentwicklung“, in der die jeweils aktuellen Daten über den Arbeitsmarkt, die Produktion, den Handel, Fremdenverkehr, die Einkommen und Preise für Wien und Österreich, einschließlich der jährlichen Veränderungsdaten, dargestellt werden. Ein großer Teil der Auflagen wurde gegen statistische Werke anderer Stellen des In- und Auslandes getauscht. Der Rest war dem Verkauf vorbehalten.

Eine wesentliche Erweiterung und Aktualisierung der statistischen Information konnte mit dem Anschluß an die Datenbank des Österreichischen Statistischen Zentralamtes durch ein im Amt selbst aufgestelltes Datensichtgerät erreicht werden. Es können damit statistische Daten über Einwohner, Wohnungswesen, Wirtschaft und Preise abgefragt werden, wobei das gespeicherte Material für das gesamte Bundesgebiet verfügbar ist und zum Teil bis unter die Gemeindeebene reicht.

An agrarstatistischen Erhebungen waren im Jahre 1976 auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 126/1976 mit Stichtag 3. Juni 1976 eine Bodennutzungserhebung in Verbindung mit einer Erhebung der land- und forstwirtschaftlichen Arbeitskräfte durchzuführen, ferner auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 511/1976 mit Stichtag 30. November 1976 eine Erhebung der Weinernte, des Traubenverkaufes, der Weinvorräte und der Lagerkapazität und schließlich auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 551/1975 mit Stichtag 3. Dezember 1976 eine Allgemeine Viehzählung, einschließlich einer Erhebung der Hausschlachtungen, in der Zeit vom 4. Dezember 1975 bis 3. Dezember 1976. An Sonderzählungen wurden die vierteljährlichen Mikrozensusserhebungen weitergeführt, bei denen im Durchschnitt 120 Interviewer eingesetzt waren.

Im Jahre 1976 wurden für die Bevölkerungsstatistik etwa 57.000 Zählkarten über Eheschließungen, Lebend- und Totgeborene, Sterbefälle, Selbstmorde und Selbstmordversuche nach einer Vielzahl von Erhebungsmerkmalen und Merkmalskombinationen bearbeitet. Die aus dem Erhebungsmaterial gewonnenen Ergebnisse wurden nach örtlichen, zeitlichen und sachlichen Unterscheidungen geordnet und in zahlreichen Übersichts- und Spezialtabellen gesammelt. Diese dienten in der Hauptsache als Unterlage für die Veröffentlichung im Statistischen Jahrbuch, wurden dem Österreichischen Statistischen Zentralamt übermittelt und besonders interessierten Stellen zur Verfügung gestellt. Zahlreiche Anfragen bewiesen die rege Anteilnahme am Bevölkerungsgeschehen, wie es sich in Form der Statistik darbietet. Über die Wanderungsbewegung als einen grundlegenden Bestandteil der Bevölkerungsvorgänge gaben die monatlich einlangenden Berichte der Bundespolizeidirektion Auskunft; sie liefern die Grundlage für die durch Zu- und Abwanderung entstehenden Veränderungen bei der Fortschreibung der Bevölkerungszahl.

Die auch 1976 erstellten monatlichen Berichte von den Wiener, in städtischer und sonstiger Verwaltung stehenden Kranken-, Heil- und Pflegeanstalten bilden die Grundlage für die Erstellung der entsprechenden Monats- und Jahresstatistik. Alle das Kranken- und Anstaltenwesen betreffenden Fragen, wie Zahl der Betten, der Ärzte, der Pflegepersonen, Zu- und Abgang sowie Aufenthaltsdauer von Pflegelingen, Art ihrer Erkrankung usw., sind dieser Krankenanstaltenstatistik zu entnehmen. Ihre Ergebnisse wurden im Jahrbuch veröffentlicht und dem Österreichischen Statistischen Zentralamt in monatlichen und jährlichen Berichten zur Verfügung gestellt. Für die Verbindungsstelle der Bundesländer wurde die Krankenanstaltenstatistik Österreichs bearbeitet.

Das Referat für Fremdenverkehrsstatistik bearbeitete 1976 die monatlichen Meldungen von mehr als 200 Fremdenverkehrsbetrieben. Die erstellte Statistik wurde ebenfalls dem Österreichischen Statistischen Zentralamt sowie zahlreichen interessierten Stellen monatlich übermittelt und in den Publikationen der Abteilung veröffentlicht. Für die auf Grund der Bestimmungen der Verordnung der Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Handel und Wiederaufbau vom 17. Dezember 1965, BGBl. Nr. 3/1966, durchzuführende Wohnbaustatistik erhielt die Gemeinde Wien einen Kostenbeitrag in der Höhe von 51 bis 57 S je fertiggestellten und von 12 S je abgebrochenen Gebäude.

Für die amtliche österreichische Preisstatistik wurden monatlich die Preise von Mietzinsen in 73 Wohnungen, Theater- und Kinopreise sowie einige Tarife erfaßt; zusammen mit den vom Marktamt in mehr als 300 Geschäften erhobenen Preisen für fast 200 Waren wurden sie überprüft, in Tabellen übertragen und einem aus Vertretern der Kammern und Gemeindeverwaltung bestehenden örtlichen Preiskomitee vorgelegt. Nach der Begutachtung durch dieses Komitee wurden die Meldungen dem Österreichischen Statistischen Zentralamt übermittelt. Die Umstellung des Index von der Basis 1966 auf 1976 führte zu einer wesentlichen Mehrarbeit, da neben den bisherigen 2.400 Preisermittlungen noch zusätzlich 2.800 Meldungen zu bearbeiten waren. Die der Stadt Wien durch die Preisstatistik erwachsenden Kosten wurden vom Bund in vierteljährlichen Raten in der Höhe von 48.750 S ersetzt.

Die Revision des Verbraucherpreisindex 66 war durch die veränderten Lebens- und Konsumgewohnheiten dringend notwendig geworden: Viele heutige Artikel, besonders technische, hat es vor Jahren noch gar nicht gegeben oder waren nur einem kleinen Käuferpublikum zugänglich. Andere Waren haben sich in Qualität und Aussehen grundlegend verändert. Hand in Hand damit hat sich die Bedeutung der Waren innerhalb des Haushaltsbudgets wesentlich verschoben. Es ist der Anteil der Ausgaben für Grundnahrungsmittel zurückgegangen, jener für hochwertige Genußmittel größer geworden, man geht öfters als früher zum Friseur, unternimmt mehr Urlaubsreisen usw. In der erstmalig alle österreichischen Haushalte umfassenden Konsumerhebung 1974 haben die veränderten Konsumgewohnheiten ihren Niederschlag gefunden. So hat der Durchschnittsverbraucher nach dieser Erhebung in den Verbrauchsgruppen Ernährung und Getränke 29,19 Prozent, Tabakwaren 2,62, Errichtung, Mieten und Instandhaltung von Wohnungen 9,15, Beleuchtung und Beheizung 5,27, Hausrat und Wohnungseinrichtung 11,97, Bekleidung und persönliche Ausstattung 12,92, Reinigung 1,85, Körper-

und Gesundheitspflege 5,13, Freizeit und Bildung 9,24 und in der Gruppe Verkehr 12,66 Prozent des Gesamtaufwandes ausgegeben.

Neben der Erweiterung des Warenkorbes und der Preiserhebung wurde auch die Analyse der einzelnen Warengruppen auf eine breitere Basis gestellt und zusätzlich zu den bisherigen Sondergruppen Verbrauchsgüter, Gebrauchsgüter (lang- und kurzlebig), Saisonwaren, Nichtsaisonwaren, Dienstleistungen und Mieten noch die Gruppe der „saisonreagiblen Produkte“ (wie zum Beispiel Kalbfleisch, Speiseeis, Brennstoffe, Ski) aufgestellt; weiters die Gruppe der „Sachgüter und Dienstleistungen im Bereiche der Wohnung“, in die vor allem die städtischen Gebühren und die Preise für Maurer- und Zimmermannsarbeiten fallen. An Stelle der problematischen Gliederung in „amtlich geregelte und nicht geregelte“ Positionen wurde der Begriff der „öffentlich beeinflussten Güter“ eingeführt. Darunter sind Waren und Dienstleistungen zu verstehen, deren Preise im Jahre 1976 überwiegend durch Maßnahmen der öffentlichen Hand in Form von Preisregelung, Preisausgleich, Subventionierung usw. bestimmt wurden. Ein weiterer methodischer Unterschied gegenüber dem Verbraucherpreisindex 1966 lag in der Berechnung von Durchschnittsniveaus aus Veränderungen an Stelle von Veränderungen von Durchschnittsniveaus. Trotz aller Unterschiede werden jedoch alle bisherigen Indizes durch Verkettung formal weitergeführt, um die Kontinuität der Wertsicherungsverträge aufrechtzuerhalten.

Das Statistische Amt der Stadt Wien hat auch im Jahre 1976 in zahlreichen Fällen die Beschaffung von statistischem Material für städtische Mandatäre und Dienststellen besorgt. Außer der täglichen telephonischen Auskunftserteilung wurden zahlreiche schriftliche Anfragen amtlicher und wissenschaftlicher Institutionen des In- und Auslandes beantwortet. Die Wien betreffenden Daten für das „Statistische Jahrbuch österreichischer Städte“ wurden zusammengestellt und dem Österreichischen Statistischen Zentralamt zugesendet.

Zur Pflege des Erfahrungsaustausches mit anderen statistischen Stellen des In- und Auslandes nahmen Vertreter des Statistischen Amtes der Stadt Wien am 6. Tag der Amtlichen Statistik in Linz, 11. und 12. Mai, an der 10. Generalversammlung der Internationalen Vereinigung für Regional- und Städtestatistik in Hamburg vom 1. bis 3. Juni, an der 76. Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Städtestatistiker und der 47. Jahresversammlung der Deutschen Statistischen Gesellschaft in Berlin vom 30. November bis 3. Dezember 1976 teil. Auch an den Sitzungen der Statistischen Zentralkommission, deren Fachbeiräten und Arbeitsgruppen waren der Abteilungsleiter oder dessen Vertreter zugegen, um die Interessen der Stadt Wien wahrzunehmen.

Die statistische Fachbibliothek hatte einen Zuwachs von 64 Werken beziehungsweise 695 Bänden zu verzeichnen. Ende 1976 umfaßte der Bücherbestand 33.206 Bände. Die Bücher wurden überwiegend durch Tausch gegen eigene Publikationen des Amtes erworben.