

Stadtplanung

Stadtstrukturplanung

Im Jahr 1977 stellten die Arbeiten am Stadtentwicklungsplan und an einer neuen Verkehrskonzeption die Schwerpunkte in der Tätigkeit der Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung dar. Wichtige Fortschritte konnten auch auf dem Gebiet der Bezirksentwicklungspläne sowie der Strukturplanung von Teilgebieten der Stadt erzielt, ferner bedeutende Grundlagenarbeiten abgeschlossen werden. Darüber hinaus wurden die Arbeiten in allen Sachbereichen der Stadtplanung sowie in der generellen Planung fortgeführt, jene für den Donaubereich Wien in neuer organisatorischer Form fortgesetzt. Eine Reihe von dringlichen generellen Projektierungen konnte zum Abschluß gebracht werden.

Im Herbst 1976 beauftragte der Bürgermeister die Geschäftsgruppe Stadtplanung mit der Erstellung eines **Stadtentwicklungsplanes für Wien**, der die Beschlüsse des Wiener Gemeinderates vom November 1961 über die „Grundsätze der Stadtentwicklung“ ersetzen soll. Mit dem neuen Stadtentwicklungsplan soll für Wien erstmals die gesamte Stadtentwicklung und eine alle Fachbereiche betreffende Darstellung der wesentlichen Ziele, Planungen, Maßnahmen und Investitionen vorgelegt werden. Die Erarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplanes erscheint deshalb umso notwendiger, als der gegenwärtigen Entwicklung, dem Bevölkerungsrückgang und dem verminderten Wirtschaftswachstum Rechnung getragen werden muß. Insbesondere ist der Bevölkerungsrückgang mit bedeutsamen Konsequenzen verbunden, mit Problemen, die alle Bereiche des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens erfassen, deren Lösungsmöglichkeiten im Stadtentwicklungsplan aufgezeigt werden sollen. Wichtigstes Ziel ist die Erhaltung des Gleichgewichtes der städtischen Grundfunktionen, wie Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgung, Erholung und Verkehr sowie des sozialen Ausgleiches. Die Zukunft der Stadt Wien wird von den politischen Entscheidungen bestimmt, welche Entwicklungsziele hinsichtlich Zeitpunkt und Standort anzustreben sind und wie die zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Rahmen dieser Zielvorstellungen am besten eingesetzt werden sollen. Der Stadtentwicklungsplan soll Klarheit über die gemeinsamen Entwicklungsziele der Bundeshauptstadt schaffen, ein mittelfristiges, zielorientiertes, kommunal- und regionalpolitisches Handlungsprogramm sein und als Koordinierungsinstrument für die Tätigkeit des Gemeinderates, des Stadtsenates und des Magistrates dienen. Weiters hat er die Aufgabe, den Rahmen für die Bezirksentwicklungspläne, für die Stadtteilgestaltungspläne sowie für Einzelentscheidungen und für Detailplanungen zu bilden und eine Orientierungshilfe für Planungen in Teilgebieten und Sachbereichen zu sein. Schließlich soll auch die Funktion Wiens über die Stadtgrenze hinaus im größeren räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, als Bundeshauptstadt mit internationalen Funktionen, als Zentrum der Ostregion und als wirtschaftlich wichtigste Stadtregion Österreichs dargestellt werden. Die Ziele und Maßnahmen des Stadtentwicklungsplanes sollen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ihren konkreten Niederschlag finden.

Als Grundlage für die Ausarbeitung des Stadtentwicklungsplanes wurden die „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ 1972, ferner der daraus resultierende Abschlußbericht der Wiener Stadtentwicklungsenquete und der Beitrag Wiens im ersten österreichischen Raumordnungsbericht herangezogen. Eine weitere Basis sind die Bestandsaufnahmen der Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung, die im Rahmen eines „Arbeitskreises Stadtentwicklungsplan“ erstellt wurden. Für bestimmte Sachfragen und Forschungsvorhaben wurden magistratsexterne Experten meist aus Universitätsinstituten herangezogen, deren Einschaltung der wissenschaftlichen Untermauerung und Vertiefung sowie der entsprechenden repräsentativen Vertretung in der Öffentlichkeit dient. Die Erarbeitung des Vorentwurfes erfolgt durch eine enge kooperative Zusammenarbeit aller Geschäftsgruppen und der Magistratsdirektion. Während die „Leitlinien“ sachbezogene Zielvorstellungen beinhalten, ist die gegenwärtige Ausarbeitung des Stadtentwicklungsplanes eine Zusammenfassung des Wissens- und Planungsstandes im Sinne einer mittelfristigen Gesamtkonzeption der Stadtentwicklung. Auf der Basis einer fundierten Strukturanalyse werden Probleme erörtert, Zielvorstellungen diskutiert, konkrete Maßnahmen aufgezeigt und durch eine Reihe von graphischen Darstellungen in Kartenform veranschaulicht. Inhaltlich wird sich der Stadtentwicklungsplan daher in vier Teile gliedern, nämlich in Ziele, Strukturanalysen, Maßnahmen und Kartographie.

Die thematische Gliederung umfaßt

- Überörtliche Raumordnung
- Natürliche Lebensgrundlagen
- Bevölkerung und Arbeitsmarkt
- Wirtschaft und Finanzen
- Wohnungswesen
- Stadterneuerung — Stadterweiterung
- Sozial- und Gesundheitswesen
- Freizeit und Erholung
- Kultur und Bildung
- Verkehr
- Technische Dienstleistungen
- Bodenordnung
- Stadtgestaltung
- Siedlungsstruktur

Die Vorentwürfe für die Kapitel „Überörtliche Raumordnung“ sowie „Bevölkerung“ sind bereits fertiggestellt und wurden im zuständigen Gemeinderatsausschuß zur Diskussion gestellt. Die gleiche Vorgangsweise ist auch für die übrigen Kapitel vorgesehen.

Das Kapitel „Bevölkerung“ als wichtige Grundlage für alle anderen Arbeiten wurde zuerst fertiggestellt, da von den richtigen Prognosen der Bevölkerungsentwicklung weitgehend die Realisierbarkeit der verschiedenen Konzeptionen abhängt. Die Entwicklung der Wohnbevölkerung war in den beiden letzten Jahrzehnten durch eine Wanderung aus den traditionell dichtverbauten Zentralgebieten an den Stadtrand sowie darüber hinaus in das Umland gekennzeichnet. Während zwischen 1961 und 1971 innerhalb der Grenzen der Stadt die Einwohnerzahl von 1,628 auf 1,615 Millionen gesunken ist, steht diesem Rückgang von 13.000 Einwohnern eine Zunahme um 28.000 in den Umlandgemeinden gegenüber, womit im gesamten Ballungsraum Wien eine Steigerung der Einwohnerzahl um rund 15.000 zu verzeichnen war. Im Stadtgebiet selbst ist eine Verlagerung der Bevölkerung gegen den Stadtrand feststellbar. Während zwischen 1961 und 1971 die Einwohnerzahl in den Bezirken 1 bis 9 um rund 75.000 zurückging, stieg sie im 10. Bezirk um 19.000, in den Bezirken 21 und 22 zusammen um 47.000 und im 23. Bezirk um 23.000. Bleibt die derzeit absehbare Tendenz bestehen, wäre für 1981 eine Einwohnerzahl Wiens von 1,46 und für 1985 von 1,40 Millionen anzunehmen. Zwei Erscheinungen wirken dieser Tendenz immer stärker entgegen: Einmal gewinnen die dichtverbauten Gebiete durch systematische Stadterneuerung an Attraktivität, zweitens macht in Österreich der Eintritt sehr starker Geburtenjahrgänge ins Erwerbsleben die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze notwendig. Wien besitzt dafür insofern besonders günstige Voraussetzungen, als auch in dieser Situation ein Mangel an Arbeitskräften bestehenbleibt, wodurch für eine Zuwanderung aus anderen Bundesländern die Basis gegeben ist. Aus diesen Gründen erscheint es realistisch, für 1985 mit einer Einwohnerzahl Wiens von etwa 1,5 Millionen bei gleichzeitigem weiteren Ansteigen der Einwohnerzahl im Ballungsraum Wien zu rechnen. Zugleich wird sich eine Veränderung in der Altersstruktur der Wiener Bevölkerung ergeben. Vor allem die beiden Weltkriege, aber auch die Schwankungen in der wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre, haben einen starken Frauenüberschuß und eine relativ hohe Überalterung zur Folge. Diese Erscheinungen sind in den traditionellen Wohngebieten naturgemäß weit stärker ausgeprägt als in den neuen Wohngebieten mit ihrem relativ hohen Anteil an Kindern. Im kommenden Jahrzehnt wird der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung steigen, der der Menschen im zeugungsfähigen Alter größer und der Frauenüberschuß geringer werden.

Als Leitziel der künftigen Bevölkerungspolitik wird angesehen, daß die Stadt über jene geistige, kulturelle, soziale, wirtschaftliche und finanzielle Kraft verfügen muß, die erforderlich ist, um sich dem Wandel der Zeit anpassen und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend erneuern und entwickeln zu können. Dabei ist auf die Vielfalt der Alters- und Berufsgruppen Rücksicht zu nehmen sowie eine allgemeine Verbesserung der Lebensqualität und ein Ansteigen des Lebenskomforts jedes einzelnen Bewohners anzustreben. Es steht außer Frage, daß die Mittel für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungspolitik nur durch Sicherung eines optimalen Wirtschaftswachstums beschafft werden können. Dennoch darf das Wirtschaftswachstum und der daraus resultierende höhere Lebensstandard nicht um den Preis einer Verschlechterung der Umweltbedingungen und einer Beeinträchtigung der Lebensqualität erkaufte werden. Nur unter Kontrolle und zum Nutzen der Menschen eingesetzt, kann Wirtschaftswachstum zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen führen sowie in Verbindung mit sorgfältiger Umweltgestaltung zur Erhaltung der Atmosphäre der Stadt und zur Bewahrung ihres großen Ansehens in aller Welt beitragen.

Hauptziel künftiger Stadtentwicklungspolitik muß es sein, den durch die natürliche Bevölkerungs-

entwicklung sich ergebenden Bevölkerungsverlust vor allem durch Wanderungsgewinne möglichst weitgehend auszugleichen. Die Abwanderungstendenz in das Wiener Umland wäre im Sinne einer geregelten Entwicklung des Gesamttraumes zu steuern. Nach den Erkenntnissen und Erfahrungen, die in fast allen größeren Städten der Welt gewonnen werden können und die auch für Wien ihre Gültigkeit haben, muß damit gerechnet werden, daß diese Tendenz anhält. Die Abwanderung aus der Stadt in das Umland und in die Region kann nur dann wirkungsvoll in Grenzen gehalten werden, wenn die städtischen Umweltbedingungen in ihrer Qualität so verbessert werden, daß alle Einwohner die Vorteile der Stadt ohne unzumutbare Opfer nützen können. Man ist daher bestrebt, die Attraktivität der Stadt für Zuwanderer zu heben, für die ein günstiges Arbeitsplatzangebot das wichtigste Motiv darstellt. In einigen anderen Bundesländern ist damit zu rechnen, daß Arbeitskräfte verstärkt Arbeitsplätze suchen, ohne daß diese in allen Fällen im nötigen Ausmaß und in geeigneter Form zur Verfügung stehen. Auf Grund der Bevölkerungs- und der günstigen Wirtschaftsstruktur ist in Wien mit einer günstigen Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt zu rechnen. Die Stadt hat somit die Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen die Zuwanderung zu verstärken. Neben dem Arbeitsplatz sollen aber auch noch andere Faktoren, wie Bildungs-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, Kulturangebote, die Wohnsituation, Sozialeinrichtungen und Ausbildungsmöglichkeiten für Kinder, Anreiz für eine verstärkte Zuwanderung sein. Außerdem ist eine möglichst weitgehende Gleichstellung der seit längerer Zeit in Wien lebenden Ausländer anzustreben.

Ein weiteres Ziel ist die Schaffung ausgewogener Bevölkerungsstrukturen im Stadtgebiet. Die Randwanderungstendenzen müssen zur Verhinderung auftretender Ungleichheiten in der Alters- und Sozialstruktur verringert werden. Die Ausbreitung Wiens durch Ansiedlung der Bewohner aus dem dichtverbauten Stadtgebiet an den Stadtrand ist nicht eine Folge eines starken Bevölkerungswachstums, sondern eine Folge der zum Teil sehr schlechten Wohnungssituation in den innerstädtischen Bereichen, aber auch des gestiegenen Wohlstandes, der sich in einem größeren Wohnraumbedarf niederschlägt. Durch diese Bevölkerungswanderung innerhalb Wiens ergeben sich deutliche Verschiebungen in der Alters- und Sozialstruktur. Abwanderung von sozial stärkeren Bevölkerungsteilen führt zur Überalterung und zur Verdünnung mittlerer und jüngerer Bevölkerungsgruppen im dichtverbauten Stadtgebiet, wobei die inneren Teile Wiens in zunehmendem Maße zu Standorten von Arbeitsstätten werden. Es ist daher notwendig, durch entsprechende gezielte Maßnahmen wieder eine weitgehend ausgewogene Bevölkerungsstruktur, aber auch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeits- und Wohnbereichen herzustellen. In den inneren Stadtgebieten wird vor allem eine Verbesserung des Wohnungsbestandes die Attraktivität heben und sie damit als Wohngebiete für alle Bevölkerungsschichten sichern.

Im Kapitel „Überörtliche Raumordnung“ (Lage und Funktion Wiens im größeren Raum) werden hinsichtlich der internationalen Bedeutung Wiens positive Zukunftsaussichten aus der bisherigen Entwicklung abgeleitet. Wiens Stellung in Österreich ist durch die historisch bedingte extreme Randlage im Staatsgebiet gekennzeichnet. Durch den Ausbau und den Bevölkerungsgewinn ihrer Landeshauptstädte ist die Bevölkerung der westlichen und südlichen Bundesländer in wesentlich geringerem Maße auf die Einrichtungen der Bundeshauptstadt angewiesen.

Die ungünstige Randlage der Ostregion im europäischen Rahmen erschwert naturgemäß eine optimale Verkehrsanbindung an das internationale Verkehrsnetz, was nicht für den Luftverkehr gilt, wo Wien große Chancen besitzt.

Während sich eine Verbesserung der Randlage Wiens nur mit besonderen Anstrengungen und unter Ausnützung aller sich bietenden Möglichkeiten auch auf internationaler Ebene erzielen läßt, könnte sich entsprechend dem demographischen Wachstum der nächsten Jahre in ganz Österreich eine gewisse positive Entwicklung für Wien ergeben. Als Folge der günstigen Wirtschaftsentwicklung in den sechziger Jahren und den frühen siebziger Jahren und des gleichzeitigen Rückganges des Erwerbspotential entstand in Österreich eine Arbeitskräftknappheit. Das Arbeitskräfteangebot wurde in vielen Fällen bestimmend für die Wahl des Standortes bei Betriebsgründungen. In letzter Zeit zeichnen sich wesentlich veränderte Bedingungen ab. Einer demographisch bedingten Zunahme des Arbeitskräfteangebotes in großen Teilen Österreichs steht als Folge der zu erwartenden unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung ein Arbeitsplatzdefizit zumeist in den gleichen Gebieten gegenüber. Es ist aber eher damit zu rechnen, daß sich die Verteilung der Wohnbevölkerung an der Verteilung der Arbeitsplätze orientieren wird, als umgekehrt. Diese Anpassung kann vor allem durch Wanderung und/oder Pendelwanderung erfolgen. Andere Faktoren, wie zum Beispiel die Agglomerationsvorteile, werden für die Standortwahl der Betriebe künftig wieder stärker bestimmend sein. Dies kann bewirken, daß neue nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze hauptsächlich in den Ballungsräumen entstehen. Da infolge der demographischen Entwicklung mit einem Rückgang des Arbeitskräfteangebotes in Wien zu rechnen ist, der Raum Wien aber eine große Zahl an hochwertigen Arbeitsplätzen anbietet, kann es zu verstärkter und weitreichender Pendelwanderung, gleichzeitig aber auch zu einer wachsenden Zuwanderung kommen. Durch

den hohen Überschuß an Arbeitskräften in den übrigen Bundesländern könnten sich auch Zuwanderungen aus Gebieten ergeben, die bisher nicht zu den traditionellen Zuwanderungsregionen Wiens gehörten, wie etwa Steiermark und Kärnten. Ein damit verbundener verstärkter Zuzug nach Wien würde nicht nur die Bevölkerungsentwicklung der Bundeshauptstadt in Zahl und Altersaufbau, sondern auch den heute rückläufigen Anteil Wiens am Bruttonationalprodukt Österreichs günstig beeinflussen. Daraus erwächst Wien nicht nur diese Chance, sondern ebenso die Möglichkeit, einen Beitrag zur Vollbeschäftigung in Österreich zu leisten. Die Stadt müßte sich daher bemühen, die Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte zu fördern sowie ein entsprechendes Angebot an geeigneten Wohnungen, aber auch an Arbeitsplätzen bereitzuhalten. Ob Wien seine Stellung in Österreich künftig stärken kann, hängt auch davon ab, ob es zu einer wirkungsvollen Zusammenarbeit mit den Ländern Burgenland und Niederösterreich sowie mit den Gemeinden kommt und damit zu einer stärkeren Aktivierung der potentiellen Möglichkeiten dieses Raumes.

Für die zukünftige Entwicklung Wiens innerhalb der Ostregion zeichnen sich drei bedeutsame Vorgänge ab: Auf Grund der zu erwartenden Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation ist mit Konzentrationserscheinungen zu rechnen, wovon die Ballungsräume und damit auch Wien profitieren werden. Zweitens werden sich durch die laufende Entwicklung, durch die im Umland in Angriff genommenen beziehungsweise geplanten Maßnahmen im Rahmen der Siedlungsentwicklung (Baulandreserven), aber auch durch den laufenden Ausbau der Verkehrsnetze der Verstädterungsprozeß und damit der Wanderungsprozeß aus der Stadt in das Umland von Wien weiter fortsetzen. Drittens stehen diesen räumlichen Dezentralisierungserscheinungen innerhalb der gesamten Stadtregion räumliche Konzentrationsprozesse im Bereich der regionalen Entwicklungsachsen gegenüber. Bei Vorhaben von regionaler Bedeutung werden diese Tendenzen in Hinblick auf Wiener Interessen, aber auch in Bezug auf die Erfordernisse des Umlandes besonders zu beachten sein. Da es sich dabei um Maßnahmen handelt, die die Zukunft des größten Wirtschaftsraumes Österreichs bestimmen, kommt einer Lösung der anstehenden Probleme auch für Gesamtösterreich große Bedeutung zu. Diese Maßnahmen werden nur im gemeinsamen Vorgehen aller betroffenen Gebietskörperschaften über die bestehenden politischen Grenzen hinaus zu finden sein.

Die weiteren genannten Kapitel sind in Arbeit, zu einzelnen wie „Natürliche Lebensgrundlagen“, „Wirtschaft“, „Technische Infrastruktur“, „Wohnen“ liegen Vorentwürfe vor, die derzeit der magistratsinternen Diskussion unterzogen werden.

Im Frühjahr wurde von den amtsführenden Stadträten für Stadtplanung sowie für Verkehr und Energie ein Arbeitskreis mit der Ausarbeitung einer „Verkehrskonzeption für Wien 1978“ betraut, dem unter der Federführung der Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung Vertreter der für Verkehrsfragen zuständigen Dienststellen der Stadt Wien, Vertreter der wichtigsten Partner Wiens seitens des Bundes sowie Konsulenten angehören. Die Bearbeitung soll vom Verkehrskonzept 1970 und den Leitlinien für die Stadtentwicklung beziehungsweise den Ergebnissen der Stadtentwicklungsenquête 1972/73 ausgehen und in enger Abstimmung mit den gleichzeitig anlaufenden Arbeiten für einen Stadtentwicklungsplan erfolgen. Das Arbeitsprogramm sieht das Vorliegen von Ergebnissen ab Anfang 1978 vor, wobei die Entwürfe einer breiten Diskussion unterzogen werden sollen, bevor Beschlußfassungen herbeigeführt werden. Die erste Arbeitsphase war der Sichtung der Ausgangssituation im Verkehrskonzept 1970 und in der Stadtentwicklungsenquête 1972/73 sowie der vorhandenen Unterlagen, wie Bestand, Planungen und Projekte, gewidmet. Weiters wurde ein Arbeitsprogramm für die Aufträge an Konsulenten unter dem Gesichtspunkt entwickelt, daß eine abgerundete und wissenschaftlich abgesicherte Verkehrskonzeption unter Berücksichtigung des vorhandenen Wissensstandes sowie der innerhalb der mitarbeitenden Dienststellen erbringbaren Leistungen entsteht. Zu der allgemeinen Darstellung des Problems, der Entwicklungstendenzen und der daraus abgeleiteten generellen Ziele der Wiener Verkehrspolitik liegt ein Diskussionsentwurf vor. Dieser erste Teil des Verkehrskonzeptes ist als Teil des Stadtentwicklungsplanes anzusehen und wird mit allen übrigen Bereichen der Stadtentwicklungsplanung abzustimmen sein, bevor systematische Maßnahmenprogramme abgeleitet werden können.

Die bisher erzielten Ergebnisse fanden ihren Niederschlag in der Erstellung eines Verkehrsmodells, dem die Arbeitsplatz- und Einwohnerverteilung 1971 beziehungsweise eines Prognosezustandes 1985 zugrunde liegt, aus der der Gesamtverkehr zwischen 270 Verkehrsbezirken ermittelt wurde. Bei der Aufteilung auf die Verkehrsmittel wurde eine normative Verkehrsmittelwahl angenommen, die durch Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und durch das Parkraumbewirtschaftung beziehungsweise die Parkraumbewirtschaftung bestimmt wird. Damit wurden die Verkehrsbeziehungen getrennt für den Fußgänger, für den öffentlichen und für den Individualverkehr sowie nach Stundengruppen im Früh-, Vormittags- und Nachmittagsverkehr ermittelt. Mit diesen Grundlagen können Netzbelastungen für beliebige Netzalternativen berechnet werden. Die Berechnung für zwei Planungsmodelle des öffentlichen Verkehrsnetzes und des übergeordneten Straßennetzes liegt bereits vor. Während den lang-

fristigen Netzvorstellungen in der neuen Verkehrskonzeption die Funktion von Leitbildern zukommt, die grundsätzlich zu bewerten sein werden, wurden für einen mittelfristigen Zeithorizont die weiter zu untersuchenden Planungsfälle sorgfältig dahin gehend ausgewählt, daß aus der Gegenüberstellung Aussagen über wesentliche strittige Punkte, wie zur Frage der Bündelung des Individualverkehrs, der Form des Gürtelausbaues und des Entfalls von Bundesstraßenrassen, möglich werden. Im gleichen Sinn wurden im öffentlichen Verkehr eine kurzfristige und eine mittelfristige Ausbaustufe für das Untersuchungsprogramm ausgewählt. Die Analyse der Untersuchungsergebnisse wird im Jänner 1978 konkrete Aussagen über die anzustrebenden mittelfristigen Netzstrukturen ermöglichen.

Im Zuge verkehrstechnischer Einzeluntersuchungen wurden zu aktuellen Problemen bereits erste Auswertungen vorgenommen, wie zum Beispiel zur Verkehrsorganisation Innere Stadt oder im Zusammenhang mit Maßnahmen im Gürtel-Donaukanal-Bereich. Im übrigen wird getrachtet, alle laufenden Verkehrsplanungen und -projektierungen mit den bereits gewonnenen Erkenntnissen zur Verkehrskonzeption abzustützen.

Auf dem Gebiet der Transportwirtschaft wurde bisher ein System der Kosten- und Nutzwertberechnung entwickelt, das die Anwendung gleicher Beurteilungskriterien für Maßnahmen in verschiedenen Sachbereichen ermöglichen soll. Es wird ein flexibles Bewertungssystem angestrebt, in dem auch die Gewichtung einzelner Kriterien variiert werden kann und in das neben verkehrswirtschaftlichen Kriterien vor allem auch Umweltkriterien usw. einbezogen sind. An der Erfassung der Kosten- und Nutzengrößen für verschiedene Einzelmaßnahmen wird gearbeitet.

Für die Bereiche Verkehrsorganisation, Signalregelung, Parkraum und für das Beschleunigungsprogramm wurden Bestandsaufnahmen durchgeführt oder sind noch im Gang. Zu allen diesen Bereichen liegen erste Analyseergebnisse und Vorschläge für Maßnahmen-schwerpunkte vor. Die grundsätzlichen Ergebnisse sollen bei konkreten Einzelmaßnahmen in Anwendung kommen.

Im Zuge der bisher durchgeführten Arbeiten rückte eine Reihe von Maßnahmen in den Vordergrund, die heute außer Zweifel stehenden Zielen einer modernen Verkehrskonzeption entsprechen und kurzfristig realisiert werden können.

Dazu gehört die Erkenntnis, daß durch die Durchsetzung bereits verordneter Verkehrsregelungsmaßnahmen und der Parkraumregelungen sehr große Verbesserungen in der Abwicklung sowohl des Individual- als auch des öffentlichen Verkehrs und überdies eine bedeutende verkehrspolitische Wirkung erzielt werden könnten. Ohne Nachweis, daß die verfügbaren Rechtsinstrumente Wirksamkeit haben, müßten die Aussichten auf Erfolg für die Vorschläge der Konsulenten, die über die heutigen Regelungen wesentlich hinausgehen, als gering eingeschätzt werden. Vorschläge, die für die nächsten Realisierungsschritte zur Verkehrskonzeption der Inneren Stadt noch im November 1977 vorgelegt wurden, sind als kurzfristige Maßnahmen zur Verwirklichung von Zielen der Verkehrskonzeption anzusehen. Die Überprüfung der bestehenden Kurzparkzonen, der Parktarifregelung beziehungsweise der in Verhandlung stehenden Änderungen stellt ebenso einen Vorgriff auf Vorschläge zu Maßnahmen im Rahmen der Verkehrskonzeption dar; sie gibt die Möglichkeit, auch grundsätzliche Fragen der mittelfristigen Weiterentwicklung des Parktarifsystems zur Diskussion zu stellen.

Zum Beschleunigungsprogramm werden unter Mitwirkung des für diesen Bereich zuständigen Konsulenten Maßnahmen für die Linie 5 und in der Mariahilfer Straße untersucht beziehungsweise wird darüber verhandelt. In diesem Fall besteht ebenso die Möglichkeit, an Hand konkreter Maßnahmen Entscheidungsträger und Öffentlichkeit mit grundsätzlichen Fragen eines derartigen Programms zu befassen. In den Bereichen Signalregelung, Verkehrssicherheit, Schulwegkonzept, Rad- und Fußwegkonzept sowie der Bezirksverkehrskonzeptionen wird es vor allem wichtig sein, die Unterordnung der einzelnen Maßnahmen unter generelle Zielsetzungen der Verkehrskonzeption bewußtzumachen.

Bezirkentwicklungsplanungen: Die Arbeiten für einen Bezirkentwicklungsplan Ottakring wurden fortgesetzt, wobei im einzelnen Verkehrslösungen, Bevölkerungsentwicklung und Neubautätigkeit im 16. Bezirk näher durchleuchtet wurden. Die vorliegenden planlichen Darstellungen und textlichen Erläuterungen sind als Basis für erforderliche Diskussionen und Gespräche anzusehen, auf Grund deren Ergebnisse weitere ins einzelne gehende Untersuchungen erst sinnvoll erscheinen. Es zeigt sich, daß Methodik und Vorgangsweise für die Behandlung von Bezirkentwicklungsplanungen noch zahlreicher Klärungen bedürfen.

Im Rahmen der Bezirkentwicklungsplanung Simmering galt es, die Fülle der Einzelprojekte in einer zusammenführenden Gesamtplanung zu integrieren und die gegenseitige Beeinflussung der Projekte zu veranschaulichen. Gleichzeitig wurde der derzeitige Nutzungs- und Wid-

mungsstand festgehalten. Art, Anzahl und Kapazität der öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen wurden erfaßt, der noch vorhandene Bedarf wurde ermittelt. Es geht darum, der besonderen Stellung Simmerings gerecht zu werden, die dadurch gekennzeichnet ist, daß der Bezirk durch viele Barrieren, wie Donaukanal, Bahntrassen und großflächige Betriebe, vom übrigen Stadtgebiet abgetrennt ist. Gleichzeitig beherbergt er eine große Anzahl von öffentlichen Großeinrichtungen, wie Kläranlage, Zentralfriedhof, Gas- und Elektrizitätswerk sowie Hauptwerkstätte der Österreichischen Bundesbahnen und der Wiener Verkehrsbetriebe, die der ganzen Stadt, nicht nur dem Bezirk dienen. Es müssen daher sowohl eine Verbesserung der Verkehrswege wie auch eine Hebung der allgemeinen Attraktivität des Bezirkes erreicht werden. Dazu wäre eine größere Anzahl von mittleren Schulen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und andere soziale Gemeinschaftsanlagen, aber auch die Sicherung einer ausreichenden Bevölkerungszahl, die die neuen Einrichtungen tragen kann, erforderlich. Diese Entwicklungsplanung wird in nächster Zeit noch zahlreicher Abklärungen und Weiterbearbeitungen bedürfen, bevor abgerundete und gesicherte Ergebnisse vorgelegt werden können.

Im Jahre 1977 wurde eine Reihe von **Strukturplanungen** durchgeführt, mit denen für bestimmte Gebiete konkrete Nutzungsvorschläge hinsichtlich Art, Größenordnung, Zuordnung und Erschließung untersucht wurden. Mit diesen Strukturplanungen, die jeweils in den Rahmen der Stadt beziehungsweise Bezirksentwicklungsplanung einzupassen sind, wird eine Grundlage sowohl für die Erstellung von Ausbauprogrammen als auch für Bearbeitungen auf der Stufe des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes geschaffen.

Derartige Strukturplanungen betrafen beispielsweise das **Wienerberggelände** und die sogenannten **Draschegründe**. Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen zwei bedeutenden Entwicklungsgebieten: Die städtische Entwicklungsachse Meidling—Siebenhirten im Westen ist Bestandteil der dynamischen regionalen Entwicklungsachse Süd, die entlang der Südbahn und der Südautobahn nach Wiener Neustadt verläuft. Sie erhält nunmehr als zusätzliches Rückgrat die besonders leistungsfähige Schnellstraßenbahnlinie 64, die später in die U-Bahn-Linie U 6 umgewandelt werden kann. Die andere städtische Entwicklungsachse führt entlang der Favoritenstraße im Osten und erhielt durch den Bau der U-Bahn-Linie U 1 zusätzliche Bedeutung. Die Verlängerung der U 1 nach Süden wird der Entwicklungsachse über die Per-Albin-Hansson-Siedlung bis in den Raum Rotheusiedl Entwicklungsimpulse geben. Gemessen an der Attraktivität dieser beiden Entwicklungsachsen soll im Untersuchungsgebiet eine weniger intensiv genutzte städtische Struktur entstehen. Im Wienerberggelände wird die Erholungsnutzung dominieren, nur im Osten entlang der Neilreichgasse sind Wohngebiete vorgesehen. Die Linie 66 ist bis zur Verbindungsbahn zu verlängern, beiderseits der Triester Straße sollen Betriebsbaugelände entstehen. Auf den Draschegründen sind große Betriebsbaugelände entlang der Autobahn A 23 und der Laxenburger Straße vorgesehen, dazwischen soll ein regionaler Grünkeil liegen, der großräumig das Wienerberggelände im Norden mit Laxenburg im Süden verbindet. Zur Abrundung der bestehenden Bebauung sollen Wohnbauten in geringem Umfang festgelegt werden.

Als weiteres Beispiel sei der Strukturplan **Großjedlersdorf** angeführt, wobei Schwerpunkte auf der Ebene des Bezirksentwicklungsplanes als Vorstufe erarbeitet wurden. Zur Siedlungsentwicklung wurden bezüglich Naturraum, Siedlungsraum, Zentren, Merkmalserhaltung und Bauhöhen Hauptziele aufgestellt sowie generelle Ausbauphasen für den Siedlungskörper vorgeschlagen. Weiters wurden Teilziele und Maßnahmen für Arbeits- und Wohnstätten, für Grünraum und soziale Infrastruktur sowie für Verkehr und technische Infrastruktur erarbeitet, woraus dringliche Maßnahmen und empfohlene Änderungen an der Flächenwidmung abgeleitet wurden. Die wichtigsten Aussagen betrafen einen starken Bedarf an Arbeitsplätzen, eine vorsichtige Wohnbauentwicklung, die Erhaltung eines großräumigen Grünkeiles bis zum Ortskern Großjedlersdorf, an den weitere Grünverbindungen anknüpfen. Ausgehend von den erarbeiteten Haupt- und Teilzielen des Bezirks-Teilentwicklungsplanes Großjedlersdorf wird für den Standort beiderseits der Brünner Straße ein konkreter Vorschlag erarbeitet: Entlang der Brünner Straße ist eine Verflechtungszone von Geschäften, Dienstleistungs- und Kleingewerbebetrieben sowie Wohnungen vorzusehen und westlich davon eine Wohnbebauung mit abnehmender Dichte gegen den großräumigen Grünkeil mittel- bis langfristig anzuschließen. Östlich der Verflechtungszone wäre eine Wohnbebauung mit einem Kindertagesheim sowie einem Pflichtschulstandort eher mittelfristig anzustreben.

Im Strukturplan **Simmering—Kaiser-Ebersdorf** sollte vorgeschlagen werden, wie die beiden bestehenden Siedlungen Thürlhofstraße und Etrichstraße außerhalb des Ortes Kaiser-Ebersdorf durch weitere Bebauung zu einer größeren Siedlungseinheit mit 25.000 bis 30.000 Einwohnern zusammengefaßt werden könnten. Dazu wurden vier Strukturvarianten untersucht, um Lösungsvorschläge unter anderem im Hinblick auf die Trassen der künftigen A 21 und der geplanten, parallel verlaufenden 380-kV-Leitung, hinsichtlich der optimalen Anbindung des Gebietes an den Stadtkern mit ent-

sprechenden öffentlichen Verkehrsmitteln und hinsichtlich Größe und Ordnung des zu besiedelnden Raumes sowie im Hinblick auf die zentralen Einrichtungen des gemeinsamen Ortskernes zu gewinnen. Empfohlen wurde die Weiterverfolgung jener Variante, die eine relativ dichte Wohnbebauung mit 4.000 Wohnungen, die Verlängerung der Linie 71 bis zur Sängergasse, ein Schulzentrum mit einer Allgemeinbildenden höheren oder Berufsbildenden höheren Schule und Betriebsflächen für 500 Arbeitsplätze vorsieht. Weitere Strukturplanungen betrafen Bereiche in Stadlau, Aspern und Eßling und den Bereich Altmannsdorf—Erlaa.

Planungsgrundlagen: Im Jahre 1977 konnten das „Räumliche Bezugssystem Wien“ (RBW) und das kommunale Datenanalysesystem KODAS für die praktische Anwendung in der Planung dem gesamten Magistrat voll zur Verfügung gestellt werden. Das Räumliche Bezugssystem Wien (RBW), bestehend aus Koordinaten- und Adreßdatei, konnte im Jahre 1977 bereits in verschiedenen Anwendungsfällen eingesetzt werden. Es bildet auch die räumliche Bezugsbasis für das System KODAS, dessen Voraussetzung die kleinräumig und hierarchisch aufgebaute Gliederung des Stadtgebietes ist. Es ist nun auch möglich, das RBW mittels der graphischen Datenverarbeitung einzusetzen, das heißt, Teile oder das gesamte Stadtgebiet können in beliebigem Maßstab automatisch aufgezeichnet werden; gleiches gilt für das Umland von Wien. Der Zeitpunkt der digitalen Erfassung der Baublöcke von Wien fiel in das Jahr 1972; die Fortführung dieses Bestandes auf den jeweils aktuellen Stand wird in Zukunft durch die Magistratsabteilung für Flächenwidmungs- und Bebauungsplan gewährleistet. Die Adreßdatei der MD-Automatische Datenverarbeitung (MD-ADV) wurde weiter ergänzt, Korrekturen konnten mit Hilfe von Adreßmaterialien aus der amtlichen Statistik und der magistratsinternen Wählerevidenz vorgenommen werden. Für die laufenden Arbeiten, insbesondere aber die Ausarbeitung von Grundlagen für den Stadtentwicklungsplan, wurden statistische Daten auf Blockseitenbasis zugeordnet und kleinräumige Analysen für einzelne Gebiete erstellt. Mit dem RBW konnte die Grundlage zu einer einheitlichen Gliederung und zu einem einheitlichen statistischen Material für alle Magistratsbereiche geschaffen werden.

Das Kommunale Datenanalysesystem KODAS bietet Rechnerunterstützung bei der Aufbereitung, Analyse und Darstellung von Planungsdaten. Es handelt sich dabei um ein für den Planer, aber auch für viele andere Verwaltungszweige anwendbares Standardsoftwarepaket, das der Gewinnung von Planungsinformationen aus Daten des Verwaltungsvollzuges, der amtlichen Statistik oder für Sondererhebungen dient. Das auf der Anlage der MD-ADV installierte Programmsystem wurde im Jahre 1977 bei zahlreichen Projekten und Anwendungsfällen erprobt; es konnten auch die nötigen organisatorischen und technischen Erfahrungen zwischen Anwender und durchführender Stelle gewonnen werden. Das Programmsystem wurde an Hand einer Modellstudie über die „Sanierungsbedürftigkeit in Wien“ getestet und der Einsatz von KODAS für einen typischen Anwendungsfall gezeigt, wobei die ganze Palette der Einzelprogramme von der Datenaufbereitung bis zur Kartendarstellung des Untersuchungsergebnisses demonstriert wurde. Nach der Zeit der Erprobung wurde in einer zweitägigen Informationsveranstaltung, die gemeinsam von der Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung, dem Statistischen Amt der Stadt Wien und der MD-ADV unter Mitwirkung des Institutes DATUM durchgeführt wurde, das System KODAS einem größeren Benutzerkreis innerhalb des Magistrates vorgestellt. Neben der allgemeinen Präsentation und der Vorführung von typischen Anwendungsfällen aus der Planungspraxis wurde den Teilnehmern eine Einschulung geboten, um das System eigenständig anwenden zu können.

Eine grundlegende Forschungsarbeit für die Stadtplanung stellt die „Sozialräumliche Gliederung Wiens“ dar. Hauptziel der Arbeit war es, unter Heranziehung aller geeigneten Daten, vor allem der Volks- sowie Häuser- und Wohnungszählung, die sozialräumlichen Strukturen und Strukturtypen des Stadtgebietes von Wien des Jahres 1971 zu erfassen und ihre räumliche Verteilung zu beschreiben und darzustellen, wobei diese Strukturen in mehreren Ebenen untersucht wurden. Gegenstand jeweils gesonderter Analysen bildeten die Bevölkerungs-, die Wohnungs- und die Nutzungsstruktur sowie der gesamte Datensatz, der für die sozialräumliche Gliederung zur Verfügung stand. Außerdem wurden Daten, die sowohl 1961 als auch 1971 erfaßt wurden, einer Analyse unterzogen, um Vergleiche über etwaige Veränderungen innerhalb dieser Dekade feststellen zu können. Auf diesem Wege wurden zahlreiche Einzelphänomene, wie Überalterung, Segregation von Berufs- und Sozialschichten, als auch sozialräumliche Strukturtypen und deren Entwicklung festgestellt. Ausgehend von 50 Variablen für die Wiener Zählbezirke, wurde eine Faktorenanalyse durchgeführt, deren einzelne Faktorenwerte den Input für die Clusteranalyse bildeten.

Die räumliche Mobilität innerhalb des Stadtgebietes wurde zwischen 1961 und 1971 in erster Linie von der kontinuierlichen, großzügigen Stadterweiterung verursacht, die von der Wohnbautätigkeit

der Gemeinde Wien wesentlich mitgeprägt wurde. Die Stadterweiterung führte zu einer eher einseitigen Randwanderung, da meist junge Familien aus dem dichtbebauten Stadtgebiet in die nordöstlichen, südlichen, teils aber auch in die westlichen Stadtrandgebiete übersiedelt sind. Die Haushaltsvorstände dieser Familien sind, bedingt durch ihre Altersstruktur, im Erwerbsleben bereits voll integriert. Sie gehören meist zu den mittleren Berufs- beziehungsweise Sozialschichten; untere soziale Schichten bilden Rentner, Pensionisten, Gastarbeiter sowie Berufstätige ohne besondere fachliche Qualifikation. Aus dem dichtbebauten Stadtgebiet sind in der Mehrzahl junge Arbeiter, Angestellte und teils auch selbständig Erwerbstätige weggezogen. Ein Teil dieses Personenkreises verließ das Stadtgebiet, ein weiterer Teil dieser Berufsschichten hat sich in bestimmten Bereichen des Stadtrandes neuerlich konzentriert. So entstanden im Randbereich neue Viertel, zum Teil überwiegend von Arbeitern, zum Teil von anderen Berufsschichten bewohnt. Gleichzeitig jedoch entstanden am Stadtrand kleinräumige Einheiten, die eine weitgehend ausgeglichene Berufsstruktur der Bewohner erkennen lassen. Zumeist weisen die neu entstandenen sozialräumlichen Einheiten am Stadtrand aber eine unterschiedliche Berufsstruktur auf im deutlichen Unterschied zu den Gebieten mit traditionsgemäß hohem gesellschaftlichen Status, wobei die Diskrepanz in einzelnen Fällen zwischen 1961 und 1971 etwas geringer wurde. Relativ konstant blieb im dichtbebauten Stadtgebiet das soziale Niveau jener Stadtteile, deren Lage und Wohnungsstruktur unverändert als günstig angesehen werden. Eine besondere Gunst der Lage könnte auch die Anhebung des Status einiger kleinräumiger Einheiten bedingt haben. Zu einem Abfall des Status kam es in jenen Teilbereichen des zentralen Stadtgebietes, in denen infolge der Randwanderung der Anteil an älteren Menschen erheblich größer wurde und dort, wo viele leere Wohnungen von wirtschaftlich schwachen Zuwanderern bezogen wurden, ferner in bestimmten Randgebieten von Wien. Entscheidend für die Änderung der sozialräumlichen Strukturen war die wesentliche Verbesserung der Wohnungsstruktur in den letzten Jahren. Parallel dazu wurde auch der Anteil der Arbeiter geringer, jener der Angestellten größer. Auf Grund der angeführten Tatsachen kann gesagt werden, daß bestimmte Ungleichheiten etwa nach der Berufsschichtung der Bevölkerung sowie nach dem Status der einzelnen kleinräumigen Stadtteile zwischen 1961 und 1971 gemildert wurden. Die Randwanderung und die dadurch bedingten weiteren Mobilitätserscheinungen zwischen 1961 und 1971 haben zur Änderung der sozialräumlichen Strukturierung des Stadtgebietes geführt; dementsprechend ist die sozialräumliche Differenzierung des Stadtgebietes 1971 eine andere als 1961, wobei allerdings keine grundsätzlichen, sondern nur partielle Änderungen erfolgten. Zwei Entwicklungstendenzen waren festzustellen: Die bereits 1961 gegebene demographische, vor allem altersmäßige Ungleichheit im Stadtgebiet hat sich bis 1971 noch stärker ausgeprägt, so daß sie einerseits in bestimmten alten und dichtbebauten Stadtteilen zugenommen hat, andererseits die Konzentration jüngerer Bevölkerungsschichten in den Stadtrandgebieten stieg. Zweitens führten die Mobilitätserscheinungen zu verschiedenartigen Änderungen in der Sozialstruktur bestimmter, kleinräumiger Stadtteile: Jene Stadtrandgebiete, in denen große Wohnbaukomplexe fertiggestellt und besiedelt wurden, erhielten ein völlig neues gesellschaftliches Ansehen dadurch, daß in bisher unbebauten Gebieten neue „Stadtteile“ entstanden sind, oder daß in früher zum Teil verbauten Gebieten die herkömmlichen Bebauungs- und Sozialstrukturen durch die Neubauten und deren Wohnbevölkerung völlig neu geprägt wurden. Wenn junge Menschen in der Wohnbevölkerung, moderne Wohnungsausstattung und günstiger Wohnungsbelag als positive Statusmerkmale angesehen werden, so haben bestimmte Teilbereiche des Stadtrandes einen gleichartigen Status, manche sogar einen etwas höheren erhalten als bestimmte Teilbereiche des dichtbebauten Stadtgebietes. Es gibt neue Teile im Stadtgebiet, in denen der Sozialstatus der kleinräumigen Teilbereiche vom Stadtkern ausgehend zunächst niedriger und am Stadtrand wieder höher wurde.

In der weiteren Entwicklung des Betriebsansiedlungsprogramms wurden Standorte für betriebliche Nutzungen untersucht; ihre Festlegung wurde vorbereitet. Auf Grund neu durchgeführter Flächenbedarfsprognosen ist für Betriebsansiedlungen mit einem durchschnittlichen jährlichen Flächenbedarf von rund 250.000 m² Bruttofläche zu rechnen, wobei die größten Flächenansprüche von der Industrie gestellt werden, gefolgt von Großhandel, Kleinbetrieben, Speditionen und Gewerbe. Um ein gewisses Flächenangebot bereithalten zu können, wäre etwa ein zweifacher Jahresbedarf langfristig zur Verfügung zu halten. Diese Flächenreserven könnten auch für die Realisierung verschiedener strukturpolitischer Zielsetzungen und Maßnahmen herangezogen werden. Um den in den nächsten Jahren auftretenden Flächenbedürfnissen der Wiener Wirtschaft Rechnung tragen zu können, wurde das Wiener Stadtgebiet auf neue mögliche Betriebsbaugelände hin untersucht. Dabei ergab eine überschlägige Bilanzierung dieser für eine betriebliche Nutzung in Frage kommenden Flächen ein Ausmaß von rund 6 Millionen Quadratmetern, das unter Berücksichtigung der tatsächlichen Realisierbarkeit ausreichen würde, um den Flächenbedarf der Wirtschaft für die nächsten 10 bis 15 Jahre decken zu können. Bei den Standortüberlegungen für künftige Betriebsbaugelände wurde im besonderen auch auf die Zuordnung von Arbeitsplätzen zu bestehenden und künftigen Wohngebieten Bedacht genommen, um neben

einer Verkürzung der Arbeitswege und einer Entlastung der Verkehrsträger eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur zu erreichen. Die Zusammenfassung dieser Flächenvorschläge in einen Betriebsstättenplan erfolgte in laufender Abstimmung mit den entsprechenden Arbeiten am Stadtentwicklungsplan. Um eine rasche und wirtschaftliche Fortsetzung des Betriebsansiedlungsprogramms sicherzustellen, erscheint es zweckmäßig, die Flächenauswahl auf einige wenige Schwerpunktgebiete zu beschränken, wobei derzeit Flächenbereiche im Süden, im Osten und im Nordosten der Stadt in Betracht gezogen wurden. Im Süden Wiens sind es die sogenannten Draschegründe, auf denen in einem Ausmaß von nahezu 1 Million Quadratmetern eine Industriezone errichtet werden soll, die für die Ansiedlung von Klein- aber auch von Großbetrieben ausgestaltet wird. Die Planungsarbeiten sind für Teilflächen so weit fortgeschritten, daß im östlichen Teil dieses Gebietes, an der Laxenburger Straße, die Aufschließungs- und Bauarbeiten für die Ansiedlung eines Großbetriebes bereits laufen und dieser Betrieb noch 1978 mit 600 Beschäftigten die Produktion aufnehmen kann. Im Osten Wiens wurden für weitere Teilbereiche der Simmeringer Haide Aufschließungsüberlegungen angestellt und verschiedene Detailfragen behandelt. Für andere Bereiche, die für eine betriebliche Nutzung in Betracht kommen, wurden Programmplanungen durchgeführt. So wurde für das Gebiet, das in Wien 21 zwischen ÖBB-Werkstätte und Trasse der S 2 liegt, eine derartige Untersuchung in Hinblick auf die Abstimmung mit der Gesamtentwicklung des 21. Bezirkes vorgenommen.

Zur Vorbereitung des Sachkapitels **Wohnungswesen** im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes wurden umfangreiche Analysen über die Entwicklung der letzten Jahre und der derzeitigen Wohnungsstruktur durchgeführt. Bedingt durch das gründerzeitliche Erbe mit 400.000 Wohnungen vor 1918 sind noch deutliche Strukturmängel vorhanden. So verfügt Wien immer noch über 60 Prozent Kleinwohnungen und über 36 Prozent mangelhaft ausgestattete Wohnungen ohne Bad, 50 Prozent der Wohnungen wurden vor dem Baujahr 1918 errichtet, 8 Prozent befinden sich in niedriggeschossigen Gebäuden mit individuellem Freiraum. Obwohl der Wohnungsaufwand in Wien relativ niedrig liegt, sind die Kosten auf Grund der geteilten Wohnungsmärkte äußerst ungleich verteilt. Der absehbare Finanzierungsrahmen der nächsten Jahre läßt den jährlichen Neubau von 6.000 Wohnungen und die Förderung von rund 10.000 Wohnungsverbesserungen möglich erscheinen. Die Bauabsichten der Bauträger würden für rund 7 Jahre Bautätigkeit ausreichen. Schätzungen des Wohnungsbedarfes haben ergeben, daß noch mit einem erheblichen quantitativen Neubaubedarf bei gleichzeitigem Sanierungsbedarf von 300.000 bis 350.000 Wohnungen gerechnet werden muß.

Eine Reihe von Einzeluntersuchungen zum Thema Wohnen wurde 1977 abgeschlossen: **Wohnstandortsuche in den Entwicklungsgebieten**: Als Standorte für den Wohnbau kommen die südlichen und östlichen Stadtsektoren Wiens in Frage. Die kurz-, mittel- oder langfristig verfügbar zu machenden Flächenreserven von Standorten mit mindestens 200 möglichen Wohnungen betragen dort, eine zielgerichtete Grundankaufstätigkeit vorausgesetzt, rund 3.700 ha mit etwa 128.000 Wohnungen. Rund die Hälfte der gesamten Flächenreserven kann als „gut geeignet“ qualifiziert werden. Auf rund 60 Prozent der gesamten Flächenreserven sind rund 47 Prozent Wohneinheiten in locker bis mittlerer Bebauungsdichte mit einer Geschoßflächenzahl von 0,5 möglich. **Stufenweise Verbesserungsmaßnahmen**: Für den Katalog der Sonderformen des Wohnens vom Typ der Ledigenwohnung wurden die an Lage, Raumprogramm und Bausubstanz gestellten Anforderungen erarbeitet. Dabei wurden sowohl verschiedene Typen von Wohneinheiten ohne und mit variablen Serviceleistungen als auch verschiedene Heimtypen beziehungsweise verschiedene Formen von Beherbergungsbetrieben in Betracht gezogen. Entsprechende Sanierungsbeispiele wurden planlich dargestellt, die Sanierungskosten je Wohneinheit beziehungsweise pro Bett ermittelt. Die unmittelbare Nutzenanwendung der Ergebnisse dieser Arbeit wird für die im Gemeindeeigentum befindlichen Häuser aus der Gründerzeit mit Kleinwohnungen vorgeschlagen. Diese Häuser sollen in zweifacher Hinsicht aufgewertet werden: Da einerseits für die vorgeschlagenen Nutzungen keine Grundrißänderung vorgesehen ist, wird einer sehr ökonomischen Sanierung der Vorzug gegeben; andererseits werden die Altbauten mit einem Kostenaufwand, der nur einen prozentuellen Anteil an den entsprechenden Neubaukosten darstellt, zur Abdeckung des Bedarfes an sozialer Infrastruktur genutzt. Diese Untersuchung ist für die jeweils zuständigen Verwaltungsbereiche als Anregung bei der Auswahl und der Sanierung geeigneter Altbauobjekte gedacht.

Weiters wurden Städtebauliche Richtwerte für den Wohnungsneubau im dichtbebauten Stadtgebiet ermittelt. Zur Verwirklichung planerischer Zielvorstellungen im Wohnungsbau wurde für das dichtbebaute Stadtgebiet eine Analyse und Bewertung mit den Themenschwerpunkten Geschoßflächenreserven und Ausnützbarkeit, Baublockgrößen in Relation zur Bebauungsdichte, Bauplatzgrößen in Relation zur Ausnützbarkeit und vorhandene Wohnungsgrößen durchgeführt. Auf Grund der Ergebnisse konnte ein Anforderungskatalog erstellt werden, der Aus-

sagen über Strukturplanungen, Abänderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes und über die Grundankaufspolitik zuläßt. Außerdem wurde ein Kriterienkatalog zur Bestimmung von Sanierungsgebieten erstellt. Nach dem Grad der Erneuerungswürdigkeit beziehungsweise Erneuerungsbedürftigkeit wurde ein Bewertungssystem für das dichtbebaute Gebiet Wiens entwickelt. Die Beschreibung des ausgewählten Untersuchungsgebietes erfolgt in einem graphischen Verfahren, nach dem aus einer Soll-Kurve die Abweichungen der Bestandsdaten, nach Umrechnung in Kennwerte, von den Richtwerten in einer Ist-Kurve leicht ablesbar sind. Die Aussagen erfolgten nach Gewichtungsvorschlägen mit fünf Schwerpunkten, die soziale Aspekte, Gesundheit und Hygiene, Wirtschaftlichkeit und Rentabilität, allgemeine städtebauliche Gesichtspunkte und Wohnwert erfassen. Bei der Auswertung der Daten zur Wohnungsverbesserung wurde die räumliche Verteilung der Wohnungsverbesserungsmittel nach aufgewendeten Mitteln für Einzelanlagen und Gemeinschaftsanlagen, für Einzelanlagen nach Gruppen der durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen und nach Verbesserungen von Einzelanlagen nach Wohnungsgrößen aufgeschlüsselt. Zweck dieser Untersuchung ist die Beobachtung, inwieweit sich die Förderungsmaßnahmen in ihrer räumlichen Verteilung auswirken und inwieweit die Verbesserung von Substandardwohnungen den Wohnungen mit derzeitigem Qualitätsstandard entspricht.

Der Wettbewerb Donaubereich Wien wurde 1977 mit umfassenden Juryempfehlungen abgeschlossen. Zum engeren Donaubereich wurde ein Leitprojekt mit konkreten Empfehlungen für die Nutzung und Gestaltung der Land- und Wasserfläche sowie der Insel- und Uferbereiche übergeben. Die Ergebnisse wurden am 23. Juni 1977 der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission vorgelegt, die den Beschluß faßte, den Bericht über den Abschluß des Wettbewerbes Donaubereich Wien zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Der Magistrat wurde beauftragt, für die weiteren Durchführungsmaßnahmen im „Donaubereich Wien“ eine Koordinationsstelle in der Geschäftsgruppe Stadtplanung einzurichten und einen Beirat zu bestellen. Die Koordinationsstelle hat ferner die Abstimmung innerhalb des Magistrates sowie die administrativen Aufgaben für den Beirat zu übernehmen. In einer zusätzlichen Empfehlung wurde als ihre erste und vordringliche Aufgabe die Erstellung eines dem Leitprojekt angepaßten Zeit-, Budgetbedarfs- und Ablaufplanes bezeichnet. Die in der Geschäftsgruppe Stadtplanung eingerichtete Koordinationsstelle sowie der Beirat für den Donaubereich Wien haben noch im Herbst 1977 ihre Arbeit aufgenommen, um Information und Abstimmung innerhalb aller Geschäftsgruppen des Magistrates sowie die gemeinsame Erstellung von Bauzeit-, Kosten- und Ablaufplänen, die rasche und unbürokratische Bearbeitung der übergreifenden Probleme, wie etwa konkrete Sofortmaßnahmen und Beschlüsse zum Stadtentwicklungsplan, und die administrativen Aufgaben für den Beirat vorzubereiten; das heißt, die Koordinationsstelle hat federführend dafür zu sorgen, daß der Beirat regelmäßig zusammentritt. Schließlich müssen Wünsche und Anregungen des Beirates auf ihre Verwirklichung überprüft werden. Auf politischer Ebene wurde der Beirat, bestehend aus den Bezirksvorstehern der angrenzenden Bezirke, Vertretern des Bundes, der politischen Parteien, des Landes Niederösterreich, den Kammern und anderer Interessenvertreter, konstituiert. Seine Aufgabe wird es sein, Vorschläge, Empfehlungen und Anregungen an die Koordinationsstelle weiterzuleiten und politische Beschlüsse zu formulieren. Koordinationsstelle und Beirat stellen ein neues Organisationsmodell dar, das ohne Änderung der Wiener Stadtverfassung sofort wirksam werden kann. In der ersten Sitzung des Beirates wurden vor allem der Zeit-Budget-Bedarf und der Ablaufplan für das Gesamtvorhaben behandelt. Unter Berücksichtigung der Prioritäten, der Sicherung des dichtbebauten Gebietes, des zweckmäßigen Einsatzes der finanziellen Mittel und der Bauwirtschaft, des Vorziehens der Bauarbeiten im Mittelteil am Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien (IAKW) und an der A 22, der definitiven Fertigstellung einmal in Angriff genommener Bauarbeiten sowie möglichst kurzzeitigen Einwirkung negativer Einflüsse auf den Grundwasserhaushalt, wäre jener Variante der Bauabwicklung der Vorrang einzuräumen, auf Grund der durch jährliche Bauraten in der Größenordnung von 450 bis 500 Millionen Schilling das gesamte Hochwasserschutzprojekt bis Ende 1987 fertiggestellt werden kann. Die Errichtung einer Donaukraftwerksstufe ist zu zwei verschiedenen Zeitpunkten, und zwar 1981 bis 1984 vor Fertigstellung beziehungsweise 1987 bis 1990 nach Fertigstellung des Hochwasserschutzes, möglich. Eine Übereinstimmung wurde dahin gehend erzielt, daß die Sicherung der dichtbebauten Gebiete an der rechten Kante des Projektes vordringlich notwendig ist, ein Vorrang für die Baumaßnahmen im Mittelabschnitt des IAKW — Reichsbrücke besteht und die definitive Ausgestaltung eines in Angriff genommenen Bauabschnittes anzustreben ist. Um dem Beirat eine gezielte Beratung anstehender Probleme zu ermöglichen, wurden Unterausschüsse eingesetzt. Die Koordinationsstelle hat sich außer mit den Zeit-, Budget- und Ablaufplanfragen auch mit verschiedenen Bearbeitungen zum Baugeschehen, wie der Frage der Deponieflächen für überschüssiges Aushubmaterial, der Absiedlungsprobleme am rechten Donauufer, der Abstimmung der Planungsarbeiten im Bereich Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke sowie mit ökologischen Fragen, zum

Beispiel im Bereich Toter Grund, befaßt; weiters mit Sofortmaßnahmen zur Nutzung der schon fertiggestellten Bereiche, mit der Erfassung von Nutzungsinteressenten sowie mit der Überprüfung der Realisierbarkeit der Empfehlungen der Jury in Hinblick auf den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan.

Donaubrücken: Im ersten Halbjahr 1977 wurden die generellen Projektierungen für die *Floridsdorfer Brücke* und für die *Reichsbrücke* abgeschlossen. Das Projekt der Floridsdorfer Brücke wurde in Rekordzeit erstellt, seine Durchföhrung ist im Gange. Zur Erlangung von Entwürfen der Reichsbrücke wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Ziel des Projektwettbewerbes war es, schnellstens zu ausföhrungsreifen Entwürfen zu gelangen. In dieser besonderen Situation war es daher erforderlich, nicht nur die städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten, sondern zugleich auch eine Ausschreibung für den Neubau der Brücke im Rahmen eines einstufigen Verfahrens durchzuführen. Der Projektwettbewerb sollte nach den vorgegebenen Randbedingungen generelle Projekte ergeben, die gestalterisch (eigentliche Brückengestaltung, städtebauliche Einbindung, Brückenköpfe, Brückenfamilie, Stadtgestaltung), konstruktiv (genaue Darlegung der Konstruktion), preislich (Abgabe eines verbindlichen Pauschaloffertes mit gleitenden Preisen) und terminlich (Vorlage eines verbindlichen Terminplanes für die Ausföhrung, abgesichert durch eine Pönalbestimmung) bewertet wurden. Am 12. Oktober 1976 stimmte der Wiener Stadtsenat der Ausschreibung eines öffentlichen einstufigen Projektwettbewerbes für die Planung der Errichtung der Wiener Reichsbrücke zu. Von 19 Teams wurden insgesamt 31 Projekte und 24 Modelle abgegeben. Das niedrigste Anbot lag bei 564, das höchste bei 1,456 Millionen Schilling, die durchschnittlichen Anbotssummen bewegten sich zwischen 650 bis 800 Millionen Schilling. Am 13. Juni 1977 trat die Jury zu ihrer beurteilenden Sitzung zusammen, am 17. Juni lag die Reihung und Beurteilung der eingereichten Entwürfe vor. Die Gemeinderätliche Stadtplanungskommission empfahl in der Sitzung am 23. Juni 1977 zunächst die Weiterbearbeitung des eingereichten Entwurfes 080 — Johann Nestroy im Sinne der Juryempfehlung. Das Ergebnis der Überarbeitung wurde Ende August von den drei Vorsitzenden der ehemaligen Jury Reichsbrücke begutachtet und zur Ausföhrung empfohlen. Am 31. August 1977 kamen Bürgermeister *Gratz* und Bautenminister *Moser* überein, unverzüglich die Genehmigungs- und Vergabeverfahren für die neue Reichsbrücke im Sinne der Empfehlung der Gutachter einzuleiten. Das preisgekrönte Projekt sieht einen über die ganze Brückenlänge durchgeföhrten zweizelligen Spannbeton-Kastenträger vor, in dessen geschlossenen Zellen die U-Bahn geföhrt wird, obwohl dies in der Ausschreibung als „unerwünscht“ bezeichnet war. Die Verfasser begründen diese Änderung mit dem Wunsch, die Lärmemission der U-Bahn zu vermeiden und dafür die Möglichkeit abgeschirmter Fuß- und Radwege unterhalb der auskragenden Fahrbahntafel des darüber verlaufenden Straßenverkehrs zu schaffen. Gleichzeitig entsteht so die kleinstmögliche Brückenbreite. Die Fußgängerstege in der unteren Ebene ersparen dem Fußgänger unnötige Höhenunterschiede und föhren fast eben zur Donauinsel und zu den Bahnsteigen der U-Bahn-Station über der Neuen Donau. Der Entwurf weist mit 562 Millionen Schilling die weitaus niedrigsten Kosten auf, obwohl über der Donau mit 169 und 150 m Spannweite und über der Neuen Donau mit Spannweiten von 62 + 76 + 76 Metern die angebotenen Gründungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft worden sind.

Die **Grün- und Erholungsplanung** sah als übergeordnete Planungen die Bewertungen und Standortvorschläge zum Sportstättenkonzept, die Standortuntersuchungen zum Bäderkonzept, die Kurzfristprogramme für Radwege, die Untersuchungen zum Wald- und Wiesengürtel, die Beiträge zum Kleingartenproblem und die Beiträge betreffend Spielstraßen und Schulwegsicherung vor. Einzelprobleme betrafen Projekte in Stadtrandgebieten für Sportanlagen, Radwege, Kleingartenanlagen, Donauauen, Naturschutz und Müllabfuhr, Müllverwertung sowie Projekte im innerstädtischen Bereich zur kurzfristigen Verbesserung der Freiraumversorgung und zur Grüngestaltung von Plätzen und Straßenraum. Begleitbearbeitungen waren für Straßenprojekte, Garagenprojekte und für Lärmschutz entlang bestehender Hauptverkehrsstraßen vorgesehen.

Die Planungs- und Projektierungsarbeiten für den Ausbau des **öffentlichen Verkehrs** wurden fortgesetzt. Die wichtigsten 1977 fertiggestellten Arbeiten waren die verkehrstechnischen Netzuntersuchungen, die Varianten 1 A/1 und 1 A/2 betreffend, und im Zuge der U-Bahn-Planung die Bleistiftentwürfe für Abschnitte der U2, U3 und U4 A und generelle Projekte für die U6, sowie für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 17, 66 und 71 und die Umplanung des Bereiches Franz Jonas-Platz — Am Spitz im 21. Bezirk, und schließlich zur Niveaufreimachung von Kreuzungen Straße — Eisenbahn (Endresstraße, Atzgersdorfer Straße, Schemmelstraße — Weichseltalweg) und für die S-Bahn-Stationen (Geiselbergstraße, Liesing). Die angeführten Arbeiten erforderten umfangreiche Koordinierungen mit den Dienststellen der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe und den Österreichischen Bundesbahnen.

Die umfangreichen Bearbeitungen des Sachbereiches **Straßenverkehr, Bundesstraßenplanung** umfaßten Unterlagen und Untersuchungen betreffend Verkehrslärm, zum Beispiel am Gürtel West oder im Bereich Landstraßer Gürtel sowie die Vorher-Nachher-Untersuchung über die Auswirkungen neu errichteter Hochleistungsstraßen, Arbeiten zur Verkehrsorganisation für Teilbereiche der Stadt und die Planungsarbeiten und Abklärungen bezüglich Garagenbauten, wie zum Beispiel am Otto Wagner-Platz, Schwarzenbergplatz und Hamerlingplatz; ferner die Straßenprojektierungen am Bundesstraßen-sektor, wie beispielsweise das Wiental im Bereich Schönbrunn, die A 22 — Donauufer-Autobahn, die A 24 — Kaisermühlen — Hirschstetten und schließlich Gemeindestraßenplanungen wie beispielsweise das Projekt Eibesbrunner Gasse.

Stadtgestaltung

Die Tätigkeit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung erstreckte sich auch im Jahre 1977 auf die drei Schwerpunktsbereiche stadtgestalterische Belange, Wohnbauten und Nutzbauten.

In den Bereich der **Stadtgestaltung** selbst 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 Bauberatung. Für sämtliche baubewilligungspflichtigen, im Jahre 1977 innerhalb der 23 Wiener Gemeindebezirke realisierten Baumaßnahmen, wie Neubauten auf dem Wohn-, Bürohaus- und Industriesektor, Um-, Zubauten und Fassadengestaltungen, erfolgten 8.726 Begutachtungen der einzelnen Projekte im Sinne eines einheitlich zu gestaltenden und harmonischen Stadtbildes. Dieser Vorgang erforderte in vielen Fällen die Ausarbeitung ausführlicher schriftlicher Stellungnahmen, die die Grundlage für die Erstellung ablehnender Bescheide durch die Baupolizei bei allen aus architektonischen Gründen untragbaren Bauansuchen lieferten.

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

Des weiteren war 1977 die Planung der Oberflächengestaltung von städtischen Bereichen zu erstellen, die durch den U-Bahn-Bau, die Errichtung von Tiefgaragen oder durch Straßenneubau einer entsprechenden Neugestaltung unterzogen werden mußten; ebenso die Detail- und Ausführungsplanung von den Projekten, bei denen die Abteilung Stadtgestaltung im Rahmen der generellen Planung tätig war. Nur bei der Planung des Franz Josefs-Kai erfolgte die Beauftragung eines Ziviltechnikers und die damit verbundene Koordinierung zwischen dem beauftragten Architekten und den befaßten städtischen Dienststellen; alle übrigen Planungen wurden als Eigenplanungen durchgeführt. Die Tätigkeit umfaßte sämtliche Arbeiten vom Vorentwurf bis zur Detailplanung sowie die entsprechenden Kontakt- und Koordinierungsgespräche mit den befaßten Dienststellen, aber auch die Beaufsichtigung der Ausführung an der Baustelle selbst.

Für den Stephansplatz waren die generellen Entwürfe der Architekten und Bildhauer zu überarbeiten, das Gestaltungsmodell wurde im Rahmen einer Projektsbesprechung sowie eines Pressegesprächs bei Stadtrat Prof. Wurzer vorgestellt. Im Anschluß daran wurden die Detail- und Ausführungspläne für die Oberflächengestaltung ausgearbeitet. Nach der Ausstellung sowie der Diskussion über die von Architekten ausgearbeiteten städtebaulichen Gutachten für den Graben in der Innenstadt wurden die Entwürfe überarbeitet. Der Beschlußfassung im Rahmen einer Projektsbesprechung bei Stadtrat Prof. Wurzer erfolgte die Detail- und Ausführungsplanung. Auch für die Errichtung einer fußgängerfreundlichen Zone mußte in der Rotenturmstraße vom Stephansplatz bis zum Franz Josefs-Kai eine Detailplanung erstellt werden. Ferner wurden ein generelles Gestaltungsprojekt zur Verkehrsfreimachung des Neuen Marktes für eine Fußgängerzone und ein weiteres samt Detailplanung zur Ausführung einer fußgängerfreundlichen Zone in der Praterstraße für die Zeit nach Beendigung der U-Bahn-Bauarbeiten erarbeitet. Für den gleichen Zeitpunkt soll als einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Wiens der Praterstern sowohl funktionell wie auch optisch-ästhetisch ausgestaltet werden. Es wurden dort für die einzelnen Bauphasen Planungsvorschläge ausgearbeitet. Am Reumannplatz waren die Detail- und Ausführungsplanung und die Bauüberwachung der Oberflächengestaltung für einen Anfangs- beziehungsweise Endpunkt der Fußgeherzone Favoritenstraße und gleichzeitigen Verkehrsknotenpunkt der öffentlichen Verkehrsmittel durchzuführen.

Für die erste Phase der Ausgestaltung einer Fußgeherzone Meidlinger Hauptstraße im Bereich Pohl-gasse bis Sechtergasse war neben der generellen auch die Ausführungsplanung zu erstellen, für die zweite Bauphase von der Sechtergasse zur Eichenstraße vorerst die generelle Planung. Weiters waren die Ausführungspläne zur Gestaltung des Opernvorfeldes und der Fußgänger Verbindung vom Aufgang Opernkreuzung zur Fußgeherzone Kärntner Straße hin zu verfertigen. Im Sinne des generellen Kon-

zepts für die Ausgestaltung des Franz Josefs-Kai aufschließend zur Ringstraße wurden in den Bereichen Roßauer Lände, Augartenbrücke und Augartenbrücke—Salztorbrücke Detail- und Ausführungsplanungen für die Neugestaltung der Oberflächen beziehungsweise deren Wiederherstellung nach Beendigung der U-Bahn-Bauarbeiten erarbeitet, die weiterhin auch die Ausgestaltung des Schwedenplatzes als Verkehrsknotenpunkt und eines Grün- und Erholungsbereiches Morzinplatz einschlossen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Floridsdorfer Brücke samt deren Straßenanschlüssen und dem der Reichsbrücke war die generelle Planung für den Engelsplatz beziehungsweise den Mexikoplatz vorzulegen, ferner die Detail- und Ausführungsplanung für die Oberflächengestaltung vor dem Haus der Begegnung und des Platzbereichs Schwendermarkt sowie die Ausgestaltung im Zuge des Ausbaues und der Revitalisierung der Wohnobjekte Spittelberg zu erstellen. Generelle und Detailplanung waren auch für den weiteren Ausbau der Fußgeherzone Kärntner Straße von der Weihburggasse zum Stephansplatz und für den Neubau der Krugerstraße als Fußgeherzone erforderlich. In besonders häufiger Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau wurde an den Oberflächenprojekten anderer Dienststellen betreffend die Vorplatzgestaltung der Alser Straße im Bereich Skodagasse im 8. Bezirk, die Stützmauer vor dem Apollo-Kino in 6, Gumpendorfer Straße, der Vorplatz zur U-Bahn-Station Heiligenstadt, die Baumpflanzungen in der Marxergasse, der Vorplatz Paulanerkirche in 4, Wiedner Hauptstraße, der Vorplatz des Bürohauses in der Nikolsdorfer Gasse im 5. Bezirk und die Vorplatzgestaltung der Stadtbahnstation Burggasse und schließlich an der Untersuchung für eine Fußgeherzone Brünner Straße mitgearbeitet. Neben der Erarbeitung einer Studie „Entrümpelung Ringstraße“ und eines Innenstadtkonzeptes im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung wären noch die schriftlichen Stellungnahmen zu Anfragen an den Bürgermeister beziehungsweise Stadtrat, ferner Entwürfe von Antwortschreiben sowie Beiträge für die Zeitschrift „aufbau“ anzuführen.

Der Arbeitsbereich städtische Wohnbauten der Stadtgestaltung umfaßte auch 1977 die Neubauten und im Sinne der Althausanierung die kleineren Umbauten, Fassadeninstandsetzungen und Neugestaltungen sowie nachträgliche Aufzugeinbauten und schließlich die Bauvorbereitung für den Wohn- und Nutzbau.

Im Wohnbauprogramm war im Sinne der Stadterneuerung die überwiegende Anzahl von Projekten im innerstädtischen Bereich auf die Zielsetzung der Stadtentwicklung abzustimmen, wobei sich oft gravierende Unterschiede der Problemstellung im Vergleich zu Lösungen, wie sie in Randgebieten der Stadt angestrebt werden, abzeichneten. Neu entwickelte Wohnformen, wie Maisonettwohnungen, welche die Ruheräume ausschließlich der Erholungszone zugewendet haben, sollen wesentlich zum Schutz der Bewohner vor Emissionen, wie sie im Zentrumsbereich täglich auftreten, beitragen. Zu der Typenvielfalt von Sonderwohnformen gehören auch Laubenganggrundrisse, bei denen den Aufenthaltsräumen Gänge vorgelagert sind und so optimalen Schutz vor Lärmentwicklung bieten, und letztlich noch die Geschloßwohnungen, welche Nebenräume, wie Küche, Bad, WC und Abstellraum, zur Lärmzone orientiert haben und dadurch ebenfalls größtmöglichen Schutz vor Lärmbelästigung bieten. Ferner sah das neue Garagengesetz 1975 für 3 Wohnungen 2 Pkw-Stellplätze vor. In vielen Fällen, vor allem bei Baulücken im innerstädtischen Bereich, ist diese Auflage nur mit hohem finanziellem und planerischem Aufwand möglich, da die geforderten Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht und mit den notwendigen Rampen, Entlüftungsanlagen usw. ausgestattet werden müssen. Bei dieser Form der Baulückenverbauung wurde daher 1977 erstmals der Bau einer dreistöckigen Hubgarage versucht, ohne die die Stellplatzverpflichtung nicht erfüllbar gewesen wäre. Andererseits wurde die Planung für die Erweiterung einer Tiefgarage im 15. Wiener Gemeindebezirk in Angriff genommen. In dieser können mit geringem planlichem, baulichem und somit finanziellem Aufwand die Stellplatzverpflichtung für Gemeindebauten, die in nächster Zeit im Umkreis von 500 Meter vorgesehen sind, erfüllt werden.

Da Großprojekte mit jeweils einigen hundert Wohnungen im Wohnbauprogramm immer seltener werden und die gleiche Anzahl von Wohnungen durch mehrere kleine Baulückenbebauungen mit oft nur 20 bis 30 Wohneinheiten erfüllt werden muß, ist der Mehraufwand im Rahmen der Bauvorbereitung beträchtlich, wie die folgende kurze Darstellung des bei jedem Projekt erforderlichen Verwaltungs- und Planungsablaufes nachweist: Nach Genehmigung des dem amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtplanung vorgelegten Architektenvorschlages wird der Antrag an den zuständigen Gemeinderatsausschuß zwecks Genehmigung des Vorentwurfes zugeleitet und schließlich das Auftragschreiben an den Architekten abgefaßt. Nach durchschnittlich 5 bis 6 Arbeitsgesprächen mit dem Architekten wird ein einvernehmlicher Vorentwurf erstellt. Dieser wird an die sachlich damit befaßten Magistratsdienststellen ausgesendet und seine Wirtschaftlichkeit unter Vorsitz der Stadtplanung vorbesprochen. Schließlich ist der erforderliche Aktenvermerk abzufassen und das Projekt für die

Wirtschaftlichkeits- und Projektsbesprechung im Rahmen der Stadtbaudirektion anzumelden. Änderungen, die im Rahmen der Wirtschaftlichkeits- und Projektsbesprechung auftreten, müssen dem Planverfasser umgehend zur entsprechenden Veranlassung zugeleitet werden, was oft ein mehrmaliges Vorlegen des Projektes erfordert. Nach abschließender Genehmigung des Projektes in der Projektsbesprechung erfolgt die Gebührenberechnung und die Ausfertigung des Vertrages mit dem planungsbeauftragten Architekten. Wird der weitere Antrag an den Gemeinderatsausschuß zwecks Genehmigung der restlichen Architektenleistungen, einschließlich der Gebühr, positiv entschieden, ist das Auftragschreiben an den Planverfasser zu verfertigen. Es folgen die einvernehmliche Anfertigung der Einreichpläne durch den Architekten sowie die Teilnahme an Bauverhandlungen und vorbereitenden Gesprächen mit bauausführenden Abteilungen, wobei die jeweiligen Wünsche hinsichtlich der Realisierung, etwa Kostenfragen, koordiniert werden müssen. Noch während der Bauausführung muß an diversen Baubesprechungen mit Sonderfachleuten bezüglich Details teilgenommen werden.

Im Rahmen des Wohnbauprogrammes wurden im Jahre 1977 zwei Studien an Architekten vergeben und mit ihnen laufend Kontakte gehalten. Die erste Studie „Wohnbausystem verdichteter Flachbau“ befaßt sich mit dem Ziel, eine Alternative zum derzeit hauptsächlich praktizierten und rationalisierten mehrgeschossigen Wohnhausbau auszuarbeiten, und zwar unter ständiger Berücksichtigung der Baukostenfrage. Neben dem Vergleich verschiedener Wohnbauformen mit dem Wohnbausystem „Verdichteter Flachbau“ und der Untersuchung der Beurteilungskriterien, wie Dichte, Folgeeinrichtungen und Wohnwert, soll hier eine Vorgangsweise für die Realisierung der vorgeschlagenen Bauform erarbeitet werden. Das zweite 1977 in Auftrag gegebene Studienprojekt mit dem Titel „Blocksanierung“ behandelt ein konkretes Gebiet im innerstädtischen Bereich und war dazu bestimmt, Aufschluß über dessen Bevölkerungsstruktur, Besitzverhältnisse, Gebäudezustand und Wirtschaftsstruktur zu geben. Sie dient der Vorbereitung auf eine der wesentlichsten Aufgaben der Stadtverwaltung in den nächsten Jahren, nämlich der Revitalisierung der dicht bebauten innerstädtischen Gebiete.

Unter Denkmalschutz stehende Objekte werden von der Stadt Wien in zunehmendem Maß erworben. Parallel zur baulichen Sanierung ist dabei die Schaffung lebensgerechter Wohnungen in den Vordergrund zu stellen, um dem heutigen Standard an Grundrißlösungen und Ausstattung unter Beachtung gegebener technischer Randbedingungen, wie vorhandene Trakttiefe, Mittelmauer und Erschließung, gerecht zu werden. Der nachträgliche Aufzugseinbau in Wohnanlagen der Zwischenkriegszeit, die Wiederherstellung und Neugestaltung von Fassaden sowie kleinere bauliche Abänderungen, die im Referat Wohnbau geplant werden, bildeten auch 1977 die Hauptaufgaben im Rahmen der *Altbau-sanierung*. Bei 36 derartigen Projekten waren die Begutachtung des Architektenvorschlages, die Koordinierung mit den befaßten Stellen, die Teilnahme an der Bauverhandlung usw. notwendig, ferner mußten rund 425 Architektenvorsprachen abgewickelt werden. Rund 150 Besprechungen waren im Rahmen der Stadtbaudirektion-Bauvorbereitung, der Baupolizei und anderer Magistratsabteilungen außerhalb der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung abzuhalten. Für die Genehmigung der Architektengebühren wurden an den Gemeinderatsausschuß für Stadtplanung 57 Anträge gestellt. Speziell ergab sich in diesem Zusammenhang die Beratung der Magistratsabteilung für technische Grundstücksangelegenheiten bei Arrondierungen über die mögliche Nutzung der Liegenschaften durch Erstellung eines Gutachtens als Grundlage für weitere Ankaufverhandlungen. Für vorgesehene Enteignungen von Baulücken gemäß § 43 der Bauordnung für Wien war gleichfalls die Erstellung von Gutachten notwendig, um der zuständigen Magistratsabteilung für die Grundtransaktionen die Möglichkeit zu geben, die notwendigen rechtlichen Schritte einzuleiten.

Mit dem zuständigen Referat der Stadtbaudirektion wurden kontinuierlich *Bauvorbereitungsbesprechungen* durchgeführt. Sie erfaßten auch 1977 alle für den gesamten Hochbau (Wohnbau, Nutzbau, Spitalsbau usw.) der Stadt Wien zur Realisierung der Projekte vorbereitende Maßnahmen, die Bestandsverhältnisse, Baugrundverhältnisse, Möglichkeiten der Arrondierung, den Stand anhängiger Grundstückstransaktionen, Vorschläge zur Lösung des Garagenproblems, die Ver- und Entsorgung sowie die Verkehrserschließung betreffen. Mit der Koordinierung der Projekte war die Weitergabe der notwendigen Informationen an die jeweiligen Referenten der Abteilung, die Beschaffung allfälliger Unterlagen usw. verbunden.

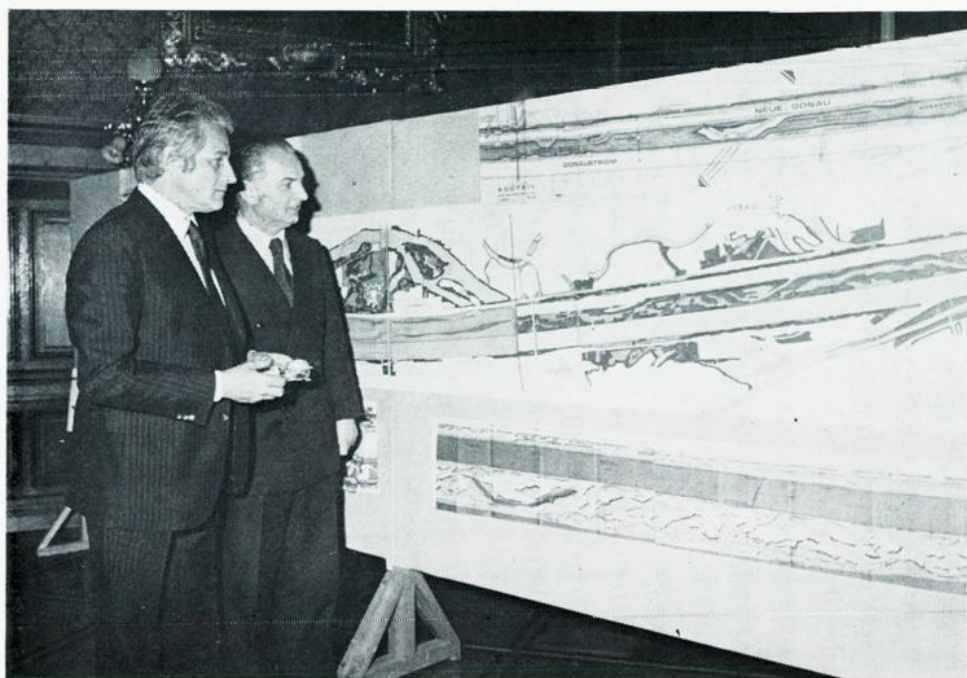
Die Tätigkeit der Gruppe *Nutzbau* umfaßt, den Wohnbau ausgenommen, die Planungsbeaufsichtigung städtischer Bauvorhaben aller Größenbereiche, die selbständige Durchplanung verschiedener Objekte, auch Zu- und Umbauten, die Adaptierung und Einrichtung von Amtsgebäuden, die Erstellung von Analysen und Studien, 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 Planung zu gewährleisten. Die Betreuung reicht von der Entwicklung der Projekte bis zu der Ausführungsreife und der Genehmigung in den politischen Gremien. Neben der

Beauftragung von Architekten und Ziviltechnikern mit Entwürfen und Planungsausarbeitungen, wurde auch im Jahre 1977 eine Reihe von Projekten unterschiedlichen Umfangs zur Detailplanung selbst durchgeführt.

Auf dem Bildungssektor wurden Schul- und Kindertagesheimplanungen sowohl in den großen Wohnbauvorhaben der Stadtrandgebiete als auch in Erneuerungsgebieten im innerstädtischen Bereich betreut. Die Eigenplanungen zur Errichtung von 24 Schulklassen für den Polytechnischen Lehrgang in 10, Pernerstorfergasse, erforderten Untersuchungen über Ausnutzbarkeit des Bauplatzes unter den derzeitigen Bebauungsbestimmungen, eine Raumprogrammvorbesprechung und die Raumprogrammbesprechung selbst; ebenso die Vorentwurfsplanung, die Projektbesprechung und Detailüberlegungen zum Bau der Volksschule mit 12 Klassen in 15, Reichsapfelgasse; die Projektbesprechung und Einreichplanung für einen Turnhallenzubau in Leichtbauweise in 21, Ostmarkgasse, und Untersuchungen über Ausnutzbarkeit des Grundstückes unter Wahrung des Baubestandes für die Hauptschule in 23, Dirmhirngasse, für die 12 Klassen vorgesehen sind. Von den Schulbauplanungen, die durch Ziviltechniker erstellt wurden, wären die 1977 im Ausbau befindlichen 12 Klassen der Volksschule mit Jugendzentrum in 2, Engerthstraße, anzuführen; ferner die Wirtschaftlichkeitsvorbesprechung für die in die Wohnbebauung integrierte Volksschule in 7, Zieglergasse, mit 16 Klassen; die Wirtschaftlichkeitsvor- und -endbesprechung nach Änderung des Vorentwurfes für die Volksschule in 10, Sahulkastraße—Neireichgasse, mit 12 Klassen; die Fundierung und Detailplanung sowie Planungserweiterung auf Ganztagschulbetrieb der Volks- und Hauptschule mit Jugendzentrum Am Schöpfwerk im 12. Bezirk (24 Klassen); die Detailplanung der im Ausbau befindlichen 12klassigen Volksschule in 14, Diesterweggasse; die bis auf die Turnhalle fertiggestellte Erweiterung der 8 Klassen umfassenden Hauptschule in 21, Ziegelhofstraße; die Wirtschaftlichkeitsvorbesprechung und Änderungen der Vorentwurfsplanung für die 12 Klassen der Volksschule mit Jugendzentrum in 21, Marco Polo-Platz; die Vorentwurfsplanung für das Projekt Schule-Wohnhaus in 21, Markomannenstraße, mit 24 Klassen; die im Rohbau hergestellte Erweiterung um 4 Klassen der Schule in 21, Prießnitzgasse, und in 21, Rennbahnweg, die 1977 vor der Fertigstellung stehende Erweiterung der 8 Klassen der Hauptschule und Rundturnhalle. Ferner waren von den Schulbauplanungen durch Ziviltechniker die Einreichplanung, Detailplanung und die Ausschreibungsunterlagen für das 16 Klassen umfassende Projekt Schule-Wohnhaus in 22, südlich Aderklaaer Straße, zu betreuen; ebenso die Einreichplanungen in Pavillonbauweise für die 12 Klassen Volksschulprovisorium in 22, Pirquetgasse; die Einreichplanung, Detailplanung und Umplanung auf Ganztagschulbetrieb der Hauptschule in 22, Anton Sattler-Gasse, mit 16 Klassen; die 1977 im Ausbau befindliche 12klassige Volksschule in 22, südlich Aderklaaer Straße; die Einreichplanung und die Vergrößerung der Turnhalle der 8klassigen Volksschule in 23, Baslergasse, und schließlich die 1977 im Ausbau befindliche und in die Folgeeinrichtungen der Wohnbebauung integrierte Volks- und Hauptschule mit Rundturnhalle in 23, Alt-Erlaa, die 24 Schulklassen erhält.

Von den weiteren Aufgaben auf dem Bildungssektor wäre die Vorentwurfsplanung für eine Krankenpflegeschule mit Internat in 10, Kundratstraße, sowie für eine Krankenpflegeschule, eine Medizinisch-Technische Schule, eine Radiologie und ein Internat in 13, Wolkersbergenstraße, anzuführen; schließlich noch die Detailplanung des 1977 im Ausbau befindlichen Ausbildungszentrums für Sozialberufe samt Einrichtung der fast fertiggestellten 5 Kindergärten.

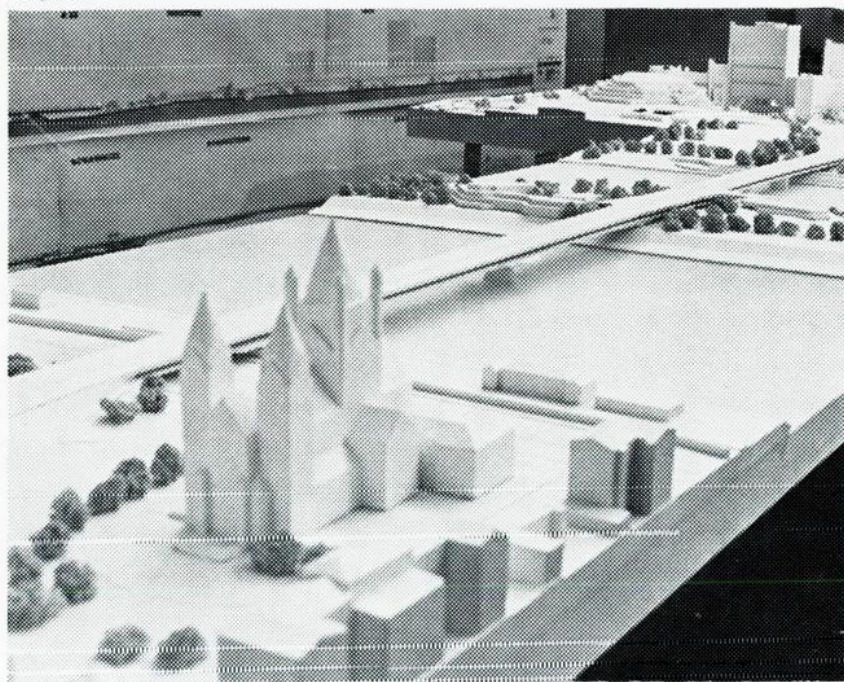
An der Fertigstellung des Normentwurfes und dessen öffentlicher Auflage zur Stellungnahme wurde im Österreichischen Normenausschuß für den allgemeinen Unterricht in Schulen an der Planung neuer Sessel und Tische, die nach allgemeinen und technischen Anforderungen in Maße und Kennzeichnung entsprechen, mitgearbeitet. Ebenso bei der Erstellung von Richtlinien für den Schulbau der Stadt Wien im Zusammenwirken mit allen beteiligten Fachabteilungen in der Schulbaukommission. Dies betraf die Turnhallengröße, deren Bodenbeläge und die Vorkehrungen für Behinderte, besonders auch hinsichtlich der Richtlinien des OISS und der Auswirkungen der Bauordnungsnovelle auf die Schulbauplanung. Für den Wettbewerb Ganztagschule mußten die Wettbewerbsunterlagen ausgearbeitet werden, um für diesen neuen Schultyp, für den bisher nur adaptierte Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, funktionell einwandfreie Voraussetzungen zu schaffen. Die Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen erfolgte ab Juni 1977, der Abgabetermin der Wettbewerbsarbeiten war für Ende Oktober vorgesehen. Nach Beurteilung der Arbeiten in der Zeit vom 23. bis 25. November wurden diese ausgestellt. Auch die Planungen für Kindertagesheime wurden teils in der Stadtplanung selbst, teils durch von ihr bestellte Architekten durchgeführt. Von seiten der beauftragten Architekten standen in Wohnhausanlagen integrierte Kindertagesheime in Planung, wie in 2, Elektraplatz, in 16, Sandberggründe, Neumayrgasse—Herbststraße, in 11, Molitorgasse—Dopplergasse, und in 16, Ottakringer Straße 202. Der von der Magistratsabteilung für Stadtplanung entwickelte zweigeschossige Prototyp wurde zum vierten Male, und zwar in 22, Aderklaaer Straße, gebaut und übergeben. Für 1979 ist der Bau eines weiteren Prototyps in 11, Dreherstraße, vorgesehen. Erdgeschossige Prototypen standen 1977 in 21, Mitter-

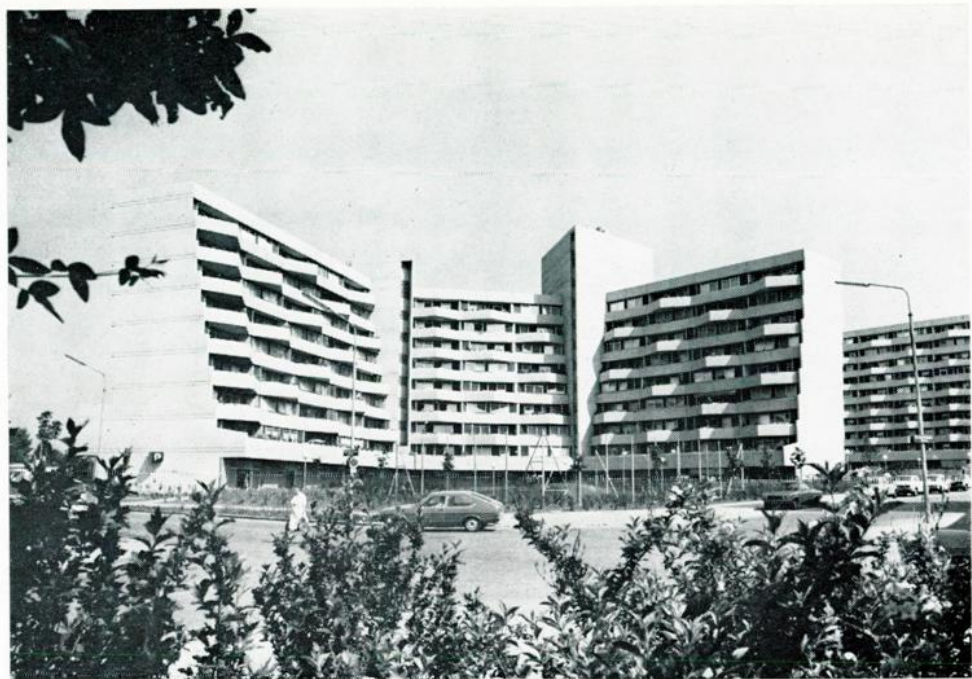


Bürgermeister Leopold Gratz und Amtsführender Stadtrat Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Wurzer (Stadtplanung) stellen in einer Pressekonferenz das von der Donau-Jury empfohlene Projekt für den „Donaubereich Wien“ vor

Stadtplanung

Der erste Preis für das Modell der neuen Reichsbrücke wurde von der Reichsbrücken-Jury vergeben





Der fertiggestellte Zentrumsbau mit seinen Wohnhöfen und Terrassen in der städtischen Wohnhausanlage Per Albin Hansson-Siedlung Ost in Wien-Favoriten

Städtische Bauten

Die neue städtische Wohnhausanlage zwischen Engerthstraße und Handelskai auf den ehemaligen E-Werks-Gründen im 2. Bezirk, von der Donau aus gesehen



hofgasse, in Bau. Desgleichen wurde in 21, östlich Jedlersdorfer Straße, der Bau begonnen. Sämtliche Planungsunterlagen für diese Bauten erstellte laufend die Stadtplanung selbst. Ein ebenfalls in dieser Abteilung geplantes Sonderkindertagesheim in 12, Endergasse, stand 1977 in Bau und vor der Fertigstellung. Laufend wurden in bestehenden Kindertagesheimen sowie Kinder-, Jugend- und Obdachlosenheimen Adaptierungsarbeiten durchgeführt, die nicht nur der Erhaltung dienen, sondern vor allem oft auch wesentliche funktionelle Verbesserungen zum Ziel hatten. So stand die Generalrenovierung des 9 Gruppen fassenden Kindertagesheimes in 16, Rosenackerstraße, vor Baubeginn, und im Lehrmädchenheim, 19, Hammerschmidtgasse, befanden sich die Tag-, Schlaf- und Sanitäräume für sämtliche Gruppen im Umbau. Das Kindertagesheim in 11, Hasenleitenstraße, wurde renoviert, für das Heim in 11, Erzherzog Karl-Straße, wurde die Planung zur Adaptierung erstellt. Im Mädchenheim Klosterneuburg stand neben dem Umbau der Gruppen ein Neubau für Turnsaal und Unterrichtsäume in Ausführung.

Entsprechend dem Zielplan der Krankenversorgung und Altenhilfe für Wien wurde eine Umstrukturierung des Wiener Krankenanstaltenwesens in medizinischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht zwingend notwendig. Das gesamte Stadtgebiet wurde 1977 in vier Versorgungsräume geteilt; die Magistratsabteilung für Stadtplanung führt sämtliche Planungs-, Betreuungs- und Beratungstätigkeiten für die Wiener Krankenanstalten größtenteils im eigenen Wirkungsbereich durch. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit lagen auch 1977 bei dem Umbau von Stationen, bei Saalunterteilungen bei den Primariaten und den medizinischen Versorgungseinrichtungen von Ambulanzen und OP-Sälen; ferner beim Um- oder Zubau von Küchen, Speiseräumen und Versorgungssystemen; bei Verbesserung der Sanitäreinrichtungen durch Einbau zusätzlicher Bäder und WC-Anlagen für Personal und Patienten; bei der architektonischen Ausgestaltung von Eingangs- und Wartehallen sowie Aufenthaltsräumen; beim Erstellen von Brandschutzplänen; bei haustechnisch erforderlichen Zu- und Umbauten (Kesselhäuser, Lüftungsanlagen), bei Fassadeninstandsetzungen und Gestaltung der Außenanlagen und schließlich bei den Maßnahmen für das Personal: die Einrichtung von Garderoben, Waschräumen und Aufenthaltsräumen. Neben den Planungsarbeiten, das sind Anfertigen von Bestandsplänen, Vorentwurfs-, Entwurfs-, Einreich-, Polier- und Detailplänen und schließlich Einrichtungsplänen oblag dem jeweiligen Referenten die Vorbereitung der Projekte für die Pflichtbesprechung (Wirtschaftlichkeits- und Projektsbesprechung) sowie die Abhaltung der Wirtschaftlichkeitsvorbesprechung. Die beauftragten Ziviltechniker waren während des gesamten Planungsprozesses zu betreuen. Während der Bau durchführung waren überdies zahlreiche Besprechungen mit den Anstaltsleitungen, Bauabteilungen und Firmen erforderlich.

Im Versorgungsbereich I und II waren der Umbau der 1. Medizinischen Abteilung der Poliklinik, im Sophienspital der Umbau der Stationen A und C im chirurgischen Pavillon, die Neugestaltung des Eingangsbereiches und der Umbau der Röntgenstation im medizinischen Pavillon zu betreuen. Die Tätigkeit für das Allgemeine Krankenhaus betraf den Zubau von 3 OP-Sälen der Neurochirurgie und den Umbau der Station 42 im OP-Trakt der 1. Unfallchirurgie. Im Mautner-Markhof'schen Kinderspital waren der Zubau eines Gasflaschenlagers, der Umbau der Näherei, die Umgestaltung des Eingangsbereiches und der Wartehalle sowie der Umbau der Intensivstation zu planen und zu betreuen; ferner im Psychosozialen Zentrum Floridsdorf die Entwurfspläne für die Systemausschreibung; im Krankenhaus Floridsdorf der Zubau einer Familienplanungsstelle; im Pflegeheim Klosterneuburg die Adaptierung der Zentralküche sowie die Fassadengestaltung; im Pflegeheim St. André an der Traisen der Zubau einer Zentralküche, die Verbesserung der Sanitäreinrichtungen, die Adaptierung der Krankenabteilungen I und II und die Restaurierung von Kreuzgang und Kapelle sowie die Erstellung eines Notstromaggregates und schließlich im Psychiatrischen Krankenhaus Ybbs an der Donau ein Aufzugszubau und die Adaptierung des Festsalles und der Krankenabteilung XI. Von den Planungen durch Ziviltechniker lag die Abgabe des Vorentwurfes für das Heim für betagte Menschen Wien Süd vor; im Sozialmedizinischen Zentrum Ost wurde die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes und der Außenanlagen und im Allgemeinen Krankenhaus der Umbau der 1. chirurgischen Intensivstation und der Arbeitsmedizin während des gesamten Planungsprozesses sowie der Baudurchführung betreut. Die Planung für die Personalwohnhäuser Rudolfstiftung, Wilhelminenspital und Lainz konnte abgeschlossen, die Studie über ein einheitliches Orientierungs- und Beschriftungssystem der Wiener Krankenanstalten als Vorabzug fertiggestellt werden.

Im Versorgungsbereich III umfaßten die Einreichpläne das Ambulanzgebäude des Zentrallabors, die Saalunterteilung E 18, den Schwangeren-Turnsaal, die Zentraldesinfektion und die Chirurgische Ambulanz im Franz Josef-Spital; Station K VII, Kesselhaus und Belagsabteilung im Pflegeheim Liesing; den Umbau der „Internen“ im Preyer'schen Kinderspital und Garderoben in Pavillon A und B und den Ökonomie-Umbau des Zahnlabors im Neurologischen Krankenhaus Rosenhügel. Einreichpläne und Bauführung waren weiters zu betreuen für den Aufzug in Pavillon IV und XV, für WC-

Anlagen im Pavillon XVI und für Werkstätten und Magistratsgebäude im Pflegeheim Lainz, und im Krankenhaus Lainz für das Zentralröntgeninstitut Pavillon II a, den Aufzug Pavillon II a, Strahlenschutzbetten, Ambulanzen in Chirurgie und Dermatologie, das Cardiovasculäre Zentrum, für das Röntgen im Pavillon III a, für die Telefonzentrale im Wohngebäude A, die Ganzkörpercomputer und die Thermographen im Wohngebäude B und für das Kesselhaus. Zusätzlich zu diesen eigenen Planungsarbeiten waren noch die an private Architekten in Auftrag gegebenen, durchgeführten Zeichenarbeiten zu überwachen. Im Krankenhaus Lainz betraf dies die Trafostation der Pavillons VII und II b, das Notstromanlagegebäude, das Hochspannungsgebäude, die Notstromtanksräume und den Umbau des OP-Trakts sowie die Ambulanz und die Bettenstation im Pavillon II b; schließlich die Personalwohnhäuser im Preyer'schen Kinderspital.

Im Versorgungsbereich IV war die laufende Betreuung von 8 Spitalern der Städtischen Kranken- und Pflegeanstalten des Versorgungsraumes einschließlich der Pflegeheime Baumgarten und St. Rochus in einer Größenordnung von 7.351 Betten durchzuführen. Sie umfaßte alle mit der Architektur verbundenen Bausparten für einen Neubau, Umbau, Zubau, Aufstockung, Adaptierung, Fassadenerneuerung, Innenraum- und Gartenanlagengestaltung; dazu mußten die notwendigen Planunterlagen, vom Bestandsplan über den Entwurf bis zum Detailplan, dem Raumprogramm des Anstaltenamtes gemäß und in ständiger Mitarbeit in Form von Baubesprechungen und Bauaufsicht mit den zuständigen Magistratsabteilungen sowie mit dem Arbeitsinspektorat und dem Bundesdenkmalamt ausgearbeitet werden. Die Schwerpunkte der Arbeiten lagen 1977 beim Elisabeth-Spital, beim Pulmologischen Zentrum, beim Psychiatrischen Krankenhaus Baumgartner Höhe, beim Wilhelminenspital und beim Pflegeheim Baumgarten. Vielfach haben veraltete Bestandsunterlagen, zu kurze Planungszeiten, eine nur lokale statt einer generellen Planung, häufige Änderungen und die Nichtverwirklichung ausgearbeiteter Projekte die Tätigkeit der Abteilung wesentlich erschwert.

Im Arbeitsbereich Bäder wurden auf Grund der seit Jahren fallenden Besucherfrequenz der Brausebäder für Männer und Frauen in den städtischen Volksbädern bei verschiedenen Anlagen anstelle von Brausebädern Saunaeinbauten durchgeführt, wobei zum Teil auch die Hofflächen als Frischluftbereiche miteinbezogen werden, so in den Volksbädern im 5., 14. und 18. Bezirk. Ferner wurden in einigen bestehenden Hallen-, Sommer- und Kinderfreibädern durch Auflagen des Bäderhygienegesetzes zur Verbesserung der Badeeinrichtungen größere Aus- oder Umbauten geplant, so in den Hallenbädern Amalienbad und Jörgerbad, den Sommerbädern in 22, Strandbad Alte Donau und Strandbad Gänsehäufel, in 19, Krapfenwaldblbad, und in 23, Höpflerbad. Neun Anlagen in Kinderfreibädern wurden saniert und ausgebaut. Die meisten dieser Ein- und Umbauten stammten aus eigenen Planungen der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung, die auch in Fortführung des Kinderfreibadgedankens 1977 mit einer Studie für ein multifunktionales Kleinhallenbad mit Außenanlage, das innerhalb kleiner Einzugsbereiche verschiedenen Ansprüchen zu genügen vermag, begonnen und die vom Gesichtspunkt des Bedarfs und der Versorgung her günstigen Standorte untersucht hat.

Im Zusammenhang mit Nutzbauten und großen Wohnbebauungen muß auch auf die oft schwierig verlaufenden Vertragsverhandlungen und Gebührenberechnungen und auf die umfangreichen Schlußabrechnungen langfristiger Bauvorhaben hingewiesen werden. An Verträgen wären 1977 die Abschlüsse für die Verlängerung der U 1, Baulose 10, 11 und 12, die Station Donauinsel und die Gestaltung des Fußgängerbereiches Künstlerhaus hervorzuheben, an Schlußabrechnungen die für die Krankenanstalt Rudolfstiftung, für das Psychiatrische Krankenhaus Baumgartner Höhe und für das Haus der Begegnung in 15, Schwendermarkt. Auf Grund der Verbindlichkeitserklärung des Allgemeinen Teiles der Gebührenordnung und sonstiger eingetretener Änderungen war eine Zusammenfassung der bestehenden Vereinbarung und der Zusatzvereinbarung mit textlichen Ergänzungen erforderlich. Ebenso war gemeinsam mit der Stadtbauverwaltung — Referat Verdingungswesen und Baupreisprüfung eine Gebührenordnung für Ingenieurleistungen (GOIT-TGH) zu prüfen und zu begutachten.

Plan- und Schriftenkammer

Die Einführung neuer Organisationsformen und Techniken innerhalb des Magistrates hat mit den wachsenden Aufgaben der Kommunalverwaltung zu einer starken Zunahme des Informationsbedarfes geführt, so daß der Kreis der Teilnehmer am Zeitschriftenrundlauf um 15 auf 130 erweitert wurde. Mit der direkten Information, die durch Übermittlung von Kopien aktuellster Veröffentlichungen an Persönlichkeiten mit bekannten Interessensprofilen erfolgt, wird gleichfalls versucht, diesem Informationsnotstand zu begegnen.

Die Mikroverfilmung der abgelegten, dokumentierten Zeitschriftenjahrgänge hat wesentlich zur Entspannung der prekären Raumsituation beigetragen.

Das rund 14.000 Pläne umfassende historische Planarchiv wird seit einiger Zeit mikroverfilmt. Ziel dieser Maßnahme ist es, die mitunter sehr wertvollen Originale zu schonen, das Archiv mittels Mikro-

filmlochkarten besser zu erschließen und damit benutzungsfreundlicher zu machen. Weiters ist beabsichtigt, die Pläne des Archives der Stadt Wien und des Museums der Stadt Wien zu verfilmen, Duplikate dieser Mikrofilme allen daran beteiligten Dienststellen zur Verfügung zu stellen und ein umfassendes historisches Mikrofilmarchiv zu schaffen. Dieses neuentstandene Mikrofilmarchiv könnte Modell und Basis sein für ein Österreichisches Zentralmikrofilmarchiv, das die mikroverfilmten Bestände zum gegenseitigen Austausch zur Verfügung stellt.

Auf dem Sektor der Mikrofilmanwendung kommen die jahrelang andauernden Vorbereitungsarbeiten voll zum Tragen. Aus allen Bereichen des Magistrates wurden Wünsche zur Mikroverfilmung sowohl auf dem Sektor der Schriftgut- als auch der Planverfilmung herangetragen. Zur Zeit werden für das Personal- und das Besoldungsamt sowie für die Magistratsabteilung für technische Grundstücksangelegenheiten Schriftgut-Verfilmungsaufträge durchgeführt. Während auf dem Sektor der Planverfilmung Bauabschnitte der U-Bahn komplett verfilmt werden konnten, liegen Anforderungen auf Mikroverfilmung seitens der Planarchive der Magistratsabteilungen für Stadtgestaltung, für Straßenverwaltung und Straßenbau, für Brücken- und Wasserbau sowie für U-Bahn-Bau vor. Um diesem Ansturm gerecht werden zu können, war es notwendig, gegen Ende 1977 zusätzlich eine Schritt-Schalt-Kamera neuesten Typs anzuschaffen. Wie die positiven Erfahrungen mit diesem Gerät gezeigt haben, eignen sich qualitätsmäßig hochstehende Mikrofilmkameras wegen ihrer größeren Wirtschaftlichkeit auch ausgezeichnet für Reproarbeiten; diese umfassen Maßstabsveränderungen, Vergrößerungen, Verkleinerungen, Planfortführungen und Kopien von Plänen. Die Durchführung derartig kostensparender Arbeiten auf der bestehenden Mikrofilmkamera hatten diese aber für die eigentliche Mikroverfilmung, das heißt für die Sicherheits- und Ersatzverfilmung, weitgehend blockiert. Das vorhandene Gerät ist außerdem so konstruiert, daß bei Einzelaufnahmen doch mindestens ein halber Meter Filmverschnitt in Kauf genommen werden muß. Dieser Film wird in einer eigenen Entwicklungsmaschine entwickelt, das Negativ nach Austausch des Aufnahmekopfes gegen einen Rückvergrößerungskopf wieder eingelegt; bei der Rückstrahlung können Maßstabsveränderungen und dergleichen vorgenommen werden. Diese relativ umständliche Manipulation hat dieses Gerät weiter schwer belastet.

Vor rund eineinhalb Jahren sind in der Bundesrepublik Deutschland neue Geräte entwickelt worden. Nach strenger Geräteauswahl sowie Probeversuchen an Geräten, teilweise auch in der Bundesrepublik Deutschland, konnte eine derartige Schritt-Schalt-Kamera Ende 1977 erworben werden. Diese Kamera erlaubt Aufnahmen von Vorlagen über DIN-A0-Format bis zum Verkleinerungsfaktor 36. Die Aufnahmen erfolgen nicht mehr auf 30 m langen Mikrofilmrollen, sondern die Filme sind in einzelnen Lochkarten direkt montiert. Nach der Aufnahme wird die Lochkarte im Kamerakopf selbst entwickelt, gewässert und getrocknet und ist innerhalb von 45 Sekunden verfügbar. Mit wenigen Handgriffen kann die Aufnahmekassette gegen eine Rückstrahlungskassette ausgewechselt werden, so daß es möglich ist, damit sofort auch Rückstrahlungen vorzunehmen. Im Unterteil der Kamera ist ein Reader-Printer mit Blattspendern in 4 Größen von DIN A0, A1, A2 und A3 eingebaut. Auf Vorwahl und Knopfdruck kommt auf die Rückvergrößerungsprojektionsfläche des Kamerarohres das gewünschte Format-Zinkoxydpapier. Nach der Belichtung liegt bereits in wenigen Sekunden eine Rückvergrößerung beliebigen Maßstabes vor. Dieses Kameramodell hat den großen Vorteil, daß speziellen Wünschen sofort entsprochen werden kann, ohne in bestehende Arbeitsabläufe störend einzugreifen. Es ist damit auch möglich geworden, den zentral von allen Bauamtsdienststellen und von Außenstellen der Bau-, Feuer- und Gewerbepolizei einlangenden Wünschen nach Plan-Kopier-Vergrößerungen und -Verkleinerungen innerhalb von maximal zwei Tagen zu entsprechen. Zinkoxydpapier ist außerdem wesentlich billiger als das bisher verwendete Photopapier. Der Preisvorteil konnte an die Auftraggeber zum Teil weitergegeben werden.

Die fotografische Bilddokumentation hat durch zusätzliche Aufgaben in neuen Bereichen eine wesentliche Erweiterung erfahren. Neben der Dokumentation des U-Bahn-Baues und der Brückenbauten wurden bei Bauschadensfällen zur späteren Beweissicherung die Schäden photographisch dokumentiert. Für die Geschäftsgruppe Stadtplanung wird ein photographisches Dokumentationsarchiv aufgebaut.

Mit der Anwendung des Cibachromeverfahrens werden von Farbdias Farbpapierkopien bis zum Format 30 × 40 hergestellt. Dieses Verfahren ist um durchschnittlich 30 bis 40 Prozent billiger als in privaten Photolaboratorien und ermöglicht durch exakte Farbsteuerung einen höheren Qualitätsgewinn.

Für die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung wurden im Zuge der Altstadterneuerung die Projekte Spittelberg und Ottakring teils aus technischer Sicht, teils für die Öffentlichkeits- und Informationsarbeit photographisch erfaßt und dokumentiert.

Im vergangenen Jahr wurde damit begonnen, von höher gelegenen Standpunkten rings um die Stadt, aber auch im Stadtzentrum von Wohnhochhäusern und Türmen Panoramaaufnahmen vorzunehmen,

die später die Basis für die Stadtbildbeurteilung bei Neubauten bilden und gleichzeitig eine Bestandsaufnahme des Stadtbildes zum Aufnahmezeitpunkt ergeben.

Mit der zunehmenden Verbreitung und dem Bekanntwerden der Möglichkeit des Offsetdrucks im Rahmen der Plan- und Schriftenkammer sind die Aufträge für mehrfarbige Plan- und Kartendrucke rapid angestiegen. So wurden 1977 unter anderem Schutzzonenkarten, Betriebskarten für Betriebsbaugebiete, Flächenwidmungen, Arbeitskarten, Broschüren über die Altstadtsanierung Ottakring, Althietzing sowie Stadtkarten und thematische Karten gedruckt. Darüber hinaus wurden für diverse Arbeiten der Magistratsabteilung für Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Mehrfarben-Illustrationsdruck erfolgreich praktiziert. In Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung für Stadtvermessung und der Automatischen Datenverarbeitung wurden von der Plan- und Schriftenkammer für die Auswertung am Plotter einvernehmlich geeignete Filmmaterialien vorgeschlagen und getestet. Die mittels dieses Verfahrens in einem Bruchteil der Zeit gegenüber der konventionellen Methode auf Film hergestellten Pläne werden von der Plan- und Schriftenkammer entwickelt und Arbeitskopien im erforderlichen Ausmaß zur Schonung und Sicherung der wertvollen Originale hergestellt.

Die seit 1970 mehrmals vorgeschlagene Einrichtung einer wirtschaftlicheren Vervielfältigungsanlage steht nach einer Untersuchung der MD-Verwaltungsorganisation vor der Realisierung. Im Fachbereich „Beschaffung von Sonderfordernissen“ konnten nach neuen Ausschreibungen und Gesprächen mit Lieferfirmen in wesentlichen Bereichen Preisreduzierungen erzielt werden, wobei es mitunter gelungen ist, den Zwischenhandel auszuschalten.

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Im Jahre 1977 wurde in Fortsetzung der Arbeiten der vergangenen Jahre wieder eine Vielzahl von Bebauungsvorschlägen und Studien für die städtebauliche Gestaltung ausgearbeitet, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Die aus den Bearbeitungsergebnissen gewonnenen Erkenntnisse wurden, unter Berücksichtigung von städtebaulichen Zielsetzungen, von laufenden Bauansuchen, Baubewilligungen und von den vorgeschlagenen Schutzzonen, in 55 Anträgen auf Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes eingearbeitet und der beschlußfassenden Körperschaft zur Genehmigung vorgelegt. Die an die Stadtplanung gestellten Anforderungen machen eine laufende Überprüfung und eine Abstimmung mit neuen Erkenntnissen und Zielsetzungen in den dicht und locker bebauten Gebieten notwendig. Von den im Jahre 1977 ausgearbeiteten Bebauungsvorschlägen sind im besonderen die Bearbeitungen von Bezirksteilen im 3., 9., 12., 18., 19. und 23. Bezirk sowie die Grundlagenerhebungen, die als Vorbereitung für derartige Bearbeitungen dienen, im 13. und 14. und 22. Bezirk zu erwähnen. Weiters wurden Grundlagenerhebungen für Gartensiedlungsgebiete im 13., 14., 18. und 22. Bezirk durchgeführt.

Im Zuge der laufenden Betreuung des Modellfalles „Stadterneuerung Ottakring“ konnte, in Zusammenarbeit mit dem Magistrat und der Bezirksvertretung sowie durch Mitwirkung der Bevölkerung unter Berücksichtigung der detaillierten Bestandsaufnahmen, ein Antrag auf Abänderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes im Sommer 1977 vom Gemeinderat beschlossen werden. Mit den Arbeiten zur Erstellung der Endfassung des Erneuerungskonzeptes für den Modellfall „Stadterneuerung Ottakring“ und zur Abgrenzung des künftigen Verordnungsgebietes zum Zwecke der Information der beteiligten Bevölkerung wurde im Herbst 1977 begonnen. Neben der Bearbeitung des Modellfalles „Stadterneuerung Ottakring“ wurden gemäß § 5 Stadterneuerungsgesetz für die von Bezirksvertretungen beantragten Gebiete in den Bezirken 2, 6, 7, 9 und 15 vorbereitende Untersuchungen eingeleitet. Für weitere Untersuchungen von Assanierungsgebieten wurden in Zusammenarbeit mit dem Magistrat Aufträge an außenstehende Fachleute vergeben, und zwar für die Bezirksteile „Gumpendorf“ und „Ulrichsberg“ im 6. beziehungsweise 7. Bezirk. Zur Erfüllung und Fortsetzung des Wohnbauprogramms wurden neben der laufenden Betreuung der durch die Magistratsabteilung für Stadtgestaltung beauftragten Architekten städtebauliche Studien für Bebauungsvorschläge weiter bearbeitet und fortgesetzt, wie in 22, Ziegelhofstraße—Quadenstraße, in 2, Elektraplatz, in 19, Heiligenstädter Straße, in 12, Oswaldgasse—Hoffingergasse, und in 11, Schemmerlstraße. Ferner waren Bereiche zu behandeln, die für den weiteren Ausbau der Stadt von besonderer Bedeutung sind und im Rahmen der Erstellung projektorientierter Bebauungsvorschläge fortgesetzt beziehungsweise begonnen wurden, wie das Technische Gewerbemuseum in der Währinger Straße und die Universitäterweiterung in der Sensengasse. Schließlich wurde im Rahmen der Bearbeitung von städtebaulichen Sonderfragen die Bahnhofsüberbauung Aspangbahnhof eingeleitet.

Die Betreuung der Adreßdatei (vorher Straßenverzeichnis) im Rahmen des EDV-Projektes „Räumliches Bezugssystem Wien“, die 1976 erstmals mit Hilfe eines Terminals (Bildschirm, Drucker) von Bediensteten der Magistratsabteilung für Flächenwidmungs- und Bebauungsplan durchgeführt wurde, konnte mit Erfolg fortgesetzt werden. Mit Hilfe der graphischen Datenverarbeitung konnten die für

die Fortführung erforderlichen Planunterlagen geschaffen werden. Mit der Erstellung des „Räumlichen Bezugssystems Wien“, das auf der Basis einer vorgegebenen Blockgliederung von Wien den räumlichen Zusammenhang verschiedener Ordnungsbegriffe (Adresse, Blockseite, Block-Zählgebiet, Zählbezirk, Bezirk) ermöglicht, ist es gelungen, ein für den EDV-unterstützten Verwaltungsvollzug geeignetes Bezugssystem zu schaffen. Mit Hilfe der von der EDV und der Magistratsabteilung für Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten — Wählerevidenz zur Verfügung gestellten Daten hatte die Magistratsabteilung für Flächenwidmungs- und Bebauungsplan den Bearbeitungsstand aus dem Jahre 1972 zu aktualisieren.

Unter den im Jahre 1977 an den Gemeinderat oder an die örtlich zuständige Bezirksvertretung gestellten 55 Anträgen um Abänderung oder Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes waren 3 Anträge, bei denen auch Schutzzonen gemäß § 7 (1) der Bauordnung für Wien festgesetzt wurden, und 11 Anträge auf Verhängung der Bausperre beziehungsweise deren zeitgerechter Verlängerung.

Für die vom Kulturamt im Wege des Gemeinderatsausschusses für Kultur, Jugend und Bildung verfügten Neubenennungen oder Umbenennungen von Verkehrsflächen wurden 83 Ansuchen behandelt, von denen 56 einer amtlichen Benennung zugeführt werden konnten.

Dem Fachbeirat für Stadtplanung wurden in 11 Sitzungen 47 Entwürfe vorgelegt, die entweder Abänderungen oder Aufhebungen und Neufestsetzungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes oder die Verhängung einer Bausperre zum Ziele hatten.

Insgesamt wurden 3.383 Ansuchen um Bekanntgabe der Bebauungsbestimmungen von der Bau-, Feuer- und Gewerbepolizei zur Behandlung zugeleitet. 617 Ansuchen und Anfragen von Privatpersonen und Dienststellen, die den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan betrafen, wurden behandelt.

Auf Grund des Wohnungsverbesserungsgesetzes waren 8.684 Ansuchen von Hauseigentümern und Mietern zu bearbeiten und wurden an die Magistratsabteilung für allgemeine und rechtliche Angelegenheiten des Wohnungswesens weitergeleitet. Schließlich nahmen Vertreter der Abteilung an 308 Bauverhandlungen als Amtssachverständige teil.

Bau-, Feuer- und Gewerbepolizei

Von den im Jahre 1977 erlassenen gesetzlichen Bestimmungen war das Gesetz vom 28. Februar 1977, LGBl. für Wien Nr. 19/1977, mit dem die Verfassung der Bundeshauptstadt Wien (Wiener Stadtverfassung — WStV) geändert wird, von besonderer Bedeutung. Mit diesem Gesetz wurde der Umfang der Prüfungstätigkeit des Kontrollamtes insofern erweitert, als es auch die den Organen der Gemeinde obliegende Vollziehung der sich auf die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen beziehenden behördlichen Aufgaben zu prüfen hat; ebenso obliegt ihm die Prüfung, ob bei den von den Organen der Gemeinde verwalteten Einrichtungen und Anlagen, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene oder ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden (Sicherheitskontrolle). Dieses Gesetz bedingte weiters die Erlassung mehrerer Weisungen, wie MD 85 — 3/77 vom 17. Juni 1977, wonach eine periodische Überprüfung und eine laufende Kontrolle von besonders gefährlichen Betriebsanlagen angeordnet wurden; nach der Weisung MD BD — sine vom 31. Oktober 1977 waren sämtliche Hochhäuser auf ihre Sicherheitsvorschriften zu überprüfen, ebenso nach der Weisung MD BD — 685/77 vom 1. Dezember 1977 ohne vorhergehende Ankündigung stichprobenartig auch Betriebe mit starkem Personenverkehr, wie Warenhäuser, Supermärkte usw. Alle diese Weisungen bewirkten ein Überdenken des Aufgabengebietes. Dies hatte zur Folge, daß die brandschutztechnischen Sicherheitsbestimmungen in Hochhäusern zu überprüfen und entsprechende Ermittlungsverfahren durchzuführen waren. Weiters sind auch Betriebe, Warenhäuser und Supermärkte in regelmäßigen Abständen in bau- und feuerpolizeilicher Hinsicht überwacht worden. Für die Bediensteten der betreffenden Abteilungen bedeutete dies eine enorme Mehrbelastung, um so mehr, als außer den obgenannten Überprüfungen vielfach verwaltungsrechtliche Maßnahmen, wie Berichte, Aufträge und Strafanzeigen, getroffen werden mußten.

Auf Grund des Gesetzes vom 28. Februar 1977, LGBl. für Wien Nr. 20/1977, mit dem das Gesetz über Kanalanlagen und Einmündungsgebühren geändert wird, hat die Behörde über Antrag zu entscheiden, ob eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Ableitung von Regenwässern bewilligt werden kann, ferner wann und welche Abwässer und Stoffe nach ihrer Beschaffenheit, Menge, Konzentration und Wärme usw. in den Straßenkanal eingeleitet werden dürfen beziehungsweise müssen. Dies bewirkte ebenfalls einen vermehrten Arbeitsaufwand, da den Verhandlungen, betreffend Kanalerstellungen, Sachverständige beizuziehen beziehungsweise diesbezügliche Gutachten einzuholen waren.

Die Anfangsschwierigkeiten, die sich auf Grund der Bauordnungsnovelle 1976, LGBl. für Wien Nr. 18/1976, ergeben haben, konnten im Laufe des Jahres 1977 größtenteils überwunden werden. Die Erarbeitung von mit diesem Gesetz in Zusammenhang stehenden Verordnungen wurde fortgesetzt,

wobei die Entwürfe der Verordnungen für Kleinhäuser gemäß § 116 Abs. 3 und 4, für die Rauch- und Abgasfänge gemäß § 114 Abs. 12, über Verbindungsstücke gemäß § 113 Abs. 3, über Luftfänge und Zuluftschläuche gemäß § 114 a Abs. 7 fertiggestellt wurden. Bestimmungen hinsichtlich des verstärkten Wärme- und Schallschutzes und die dadurch notwendig gewordenen wesentlich vermehrten Berechnungen haben eine Vervielfachung der Akte, insgesamt 1.300, auf diesem Gebiet mit sich gebracht. Hiezu konnten zur Vereinfachung, entsprechend der Weisung MD BD — 1325/76 vom 29. November 1976, von der Magistratsabteilung für Allgemeine Baupolizeiangelegenheiten zur Zahl MA 35 — S 153/77 vom 22. Juli 1977 die häufigst vorkommenden Bauarten für Wände und Decken, die bezüglich ihres Wärme- und Schallschutzes den Bestimmungen der BO-Novelle entsprechen, in Aufstellungen und Tabellen festgelegt werden. Weiters hat die Bauordnungsnovelle es auch erforderlich gemacht, vorhandene Zulassungen für Baustoffe und Bauarten einer Überarbeitung zu unterziehen. Für 33 Zulassungen konnte diese Arbeit zu einem Abschluß gebracht werden.

Betonfertigteile wurden in letzter Zeit bei den verschiedensten Bauvorhaben in größerem Umfang verwendet. Um dem Sicherheitswunsch Rechnung zu tragen, ist zumindest eine stichprobenweise Überprüfung bei der Herstellung dieser Fertigteile in den verschiedenen Werken, die aber nicht nur in Wien, sondern auch in Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark gelegen sind, erforderlich. Die vermehrte Verwendung von Kunststoffen aller Art, auch für Boden-, Wand- und Deckenbeläge, hat besonders in Räumen, die für größere Menschenansammlungen dienen, zu einem verstärkten Gefahrenumfang geführt. Es wurden daher in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr der Stadt Wien und verschiedenen staatlich autorisierten Versuchsanstalten Richtlinien für die Verwendung textiler Bodenbeläge ausgearbeitet, die Verwendungsgrundsätze und Prüfkriterien enthalten und zu einer einheitlichen Handhabung der Sicherheitsbestimmungen führen sollen. Diese Richtlinien werden auch in anderen Bundesländern zur Beurteilung herangezogen. Dies soll auch dem allgemeinen Wunsch nach größtmöglicher Vereinheitlichung verschiedener Richtlinien und Verwendungsgrundsätze bezüglich Baustoffe, Bauweisen und Bauarten Rechnung tragen. In Anwendung des § 15 a B-VG hat der Bundesländerausschuß unter maßgeblicher Mitarbeit von Vertretern der Baupolizei und der Magistratsabteilung für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten für die Beurteilung neuer Baustoffe, Bauweisen und Bauarten einen Entwurf für ein Länderübereinkommen ausgearbeitet. Die Ratifizierung durch die Bundesländer wird in Kürze erwartet. In diesem Zusammenhang wurde bereits vorerst zur Zahl MB BD — 394/78 vom 19. Mai 1978 eine Weisung erlassen, welche Art von Boden-, Wand- und Deckenbelägen der BO-Novelle entsprechend verwendet werden dürfen.

Schließlich hat die Baupolizei federführend die Arbeit an der Erstellung neuer auf Grund der Bauordnungsnovelle 1976 erforderlicher Schreibhilfen und Drucksorten fortgesetzt sowie bei den Besprechungen zu den Entwürfen einer Novelle des Wiener Kleingartengesetzes mitgewirkt.

Verschiedene Großbauvorhaben wurden begonnen oder weitergeführt, einige zum Abschluß gebracht. Besonders erwähnenswert erscheint in diesem Zusammenhang der Beginn des Neubaus der Floridsdorfer Brücke. Nach dem Einsturz der Wiener Reichsbrücke im Jahre 1976 waren zur Jahreswende auch am Tragwerk der Floridsdorfer Brücke Mängel festgestellt worden, die in der Folge eine Sperre der Brücke notwendig erscheinen ließen. Durch den Ausfall beider Brücken war daher hinsichtlich des Wiederaufbaues ein besonderer Zeitdruck gegeben. Der Neubau des Allgemeinen Krankenhauses sowie verschiedene Erweiterungsbauten in diesem Bereich und bei der Verbauung des Franz Josefs-Bahnhofes sind besonders hervorzuheben. Im Jahre 1977 konnten auch die Ausbaurbeiten an der U-Bahn-Strecke Reumannplatz—Karlsplatz fast zum Abschluß gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind auch die maschinentechnischen Einrichtungen, wie Einbau von Rolltreppen, Aufzügen, Lüftungsanlagen und dergleichen, besonders in das Blickfeld gerückt.

Die intensive Zusammenarbeit zwischen der Baubehörde und den Erstellern dieser Großbauvorhaben hat sich außerordentlich bewährt, bringt aber eine wesentliche Mehrbelastung für die Baubehörde. Trotz akutem Personalmangel konnten bis auf wenige Ausnahmefälle, bei denen keine ausreichenden Unterlagen vorgelegt wurden, alle Aktenstücke rasch erledigt werden, so daß aus diesem Grund keine Bauverzögerungen verursacht wurden. Ein zeitliches Problem ergibt sich aus der Notwendigkeit, daß Akte, die den Bezirksvorstehungen wegen Ausnahmegenehmigungen vorgelegt werden müssen, anschließend, sofern es sich um gemeindeeigene Gebäude handelt, dem Gemeinderatsausschuß zur Erteilung der Baubewilligung übermittelt werden müssen.

Von weiteren, bei der Tätigkeit der Abteilungen zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen seien erwähnt:

Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 2. Dezember 1976, mit der die Verordnung zur Durchführung des Stempelmarkengesetzes neuerlich geändert wird, BGBl. Nr. 663 a/1976; Verordnung des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie vom 1. August 1977 über die Lagerung pyrotechnischer Gegenstände in gewerblichen Betriebsanlagen, BGBl. Nr. 514/1977; Verordnung der Wiener

Landesregierung vom 16. Februar 1977, mit denen in Durchführung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 über die Gewährung von Darlehen an Stelle von Eigenmitteln nähere Bestimmungen festgelegt werden und nähere Bestimmungen über die Gewährung der Wohnbeihilfe neu festgesetzt werden, LGBl. für Wien Nr. 3, 4/1977; Verordnung der Wiener Landesregierung vom 13. April 1977, mit der die Verordnung der Wiener Landesregierung vom 6. August 1957, LGBl. für Wien Nr. 20, über die unbefristete Zulassung des Abgassammlers mit Metallrohr aufgehoben wird, LGBl. für Wien Nr. 15/1977; Gesetz vom 21. November 1977 betreffend Lage, Beschaffenheit, Einrichtung und Betrieb von Veranstaltungsstätten (Wiener Veranstaltungsstättengesetz), LGBl. für Wien Nr. 4/1978.

Hinsichtlich des Wiener Buschenschankgesetzes, LGBl. für Wien Nr. 4/1976, wurden auf Grund der Weisung MD BD — 1172/76 vom 7. Februar 1977 die Abteilungen der Baupolizei angewiesen, Gutachten binnen acht Tagen im Rahmen eines Augenscheines in bau- und feuerpolizeilicher Hinsicht abzugeben.

Das Referat zur Bekämpfung des wilden Bauens setzte seine 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.

Im Jahre 1976 wurden insgesamt 1.307 Aufträge zur Herstellung vorschriftsmäßiger Gehsteige erteilt. An Kanaleinmündungsgebühren wurde ein Gesamtbetrag von 4,848.913 S vorgeschrieben; Anliegerbeiträge konnten im Ausmaß von 577.954 S eingehoben werden.

Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien

Das Jahr 1977 brachte eine Steigerung der Einnahmen um 50 Prozent, ohne daß eine Erhöhung der Prüftaxen erfolgte. Diese Mehreinnahmen sind somit nur auf die starke Zunahme der durchgeführten Versuche, Messungen, Gutachten und Überprüfungen zurückzuführen.

Den Brandschutz betreffend wurde auf dem Areal der Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien mit den Ausmaßen von 40×15 m eine Brandhalle errichtet, die, mit 3 Wandöfen und einem Deckenofen ausgestattet, von der Baustoffprüfung, etwa der Fußbodenbeläge, bis zur Prüfung von Großbauteilen, wie Deckenkonstruktionen, Wände, Pfeiler, sämtliche Brandversuche ermöglicht. Außerdem wurde im Jahre 1977 als weitere Unterabteilung ein biologisches Laboratorium eingerichtet, das sowohl auf dem Sektor der Materialprüfung, zum Beispiel zum Nachweis der fungiziden Wirkung von Anstrichmitteln, als auch auf dem umfangreichen Gebiet des Umweltschutzes eingesetzt wird. Bei der Beurteilung von Gewässern aller Art ist die biologische Untersuchung ein außerordentlich wichtiger Faktor. Die Möglichkeit, in einem Institut gleichzeitig chemische und biologische Untersuchungen durchführen zu können, bringt nicht nur zeitliche, sondern auch große finanzielle Vorteile.

Schließlich ist die Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien auch maßgeblich an den Filterversuchen, die im Grundwasserwerk Nußdorf durch die Wasserwerke mit einem Konsulenten für Wasseraufbereitung durchgeführt werden, beteiligt. Die Abteilung führt sämtliche anfallenden chemischen Untersuchungen durch. Es war ein Verfahren auszuarbeiten, das zur Verbesserung des Uferfiltrates der Donau führen soll. Noch wird überprüft, ob das Verfahren mit Ozon und Aktivkohle angewendet werden kann und wie weit es zum erwünschten Erfolg führt, nämlich die organische Belastung des Donauwassers weitestgehend zu senken.

Im Rahmen des Luftüberwachungs-Meßnetzes wurden 2 der bestehenden 9 Stationen außer mit Meßgeräten für Schwefeldioxyd (SO_2) auch mit solchen für Staubkonzentration, Windrichtung und Windgeschwindigkeit bestückt. Die Datenübertragung erfolgt auch für diese Meßgrößen über das telemetrische Standleitungssystem.

Stadtvermessung

Die Anforderungen an die Magistratsabteilung für Stadtvermessung haben im Jahre 1977 neuerlich zugenommen; der Einlauf an Dienststücken betrug 6.173, der Ausgang 5.144. Die Zahl der Erledigungen ist ebenfalls gestiegen, obwohl die Tätigkeit der Arbeitsgruppen auf den Großbaustellen in der Anzahl der bearbeiteten Dienststücke überhaupt nicht zum Ausdruck kommt.

Im Bereich der Gesetzgebung ist nach wie vor die Bauordnungsnovelle 1976 vom 30. April 1976, LGBl. für Wien Nr. 18/1976, von großer Bedeutung, da erst jetzt, nach einer gewissen Anlauf- und Umstellungszeit, die geänderten Bestimmungen, insbesondere im Bereich des Liegenschaftswesens, voll zur Auswirkung kommen. Die Novellierung der Vermessungsverordnung vom 5. Mai 1976, BGBl. Nr. 181/1976, hat gleichfalls größere Änderungen bei der Verfassung von Urkundplänen mit sich gebracht. Die Stadtvermessung ist in Begriff, in Zusammenarbeit mit der Bau-, Feuer- und Gewerbe-polizei und den Magistratsabteilungen für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten, für Grundstücksangelegenheiten sowie mit der MD-Zivilrechtsangelegenheiten

Verfahren und Planformen für eine möglichst einfache und rasche Erledigung dieser Arbeiten festzulegen.

Bezüglich Neuerungen und Versuchen wurde, um Präzisionsmessungen, insbesondere zur Erfassung von Horizontalbewegungen an Brückenbauwerken und dergleichen, durchführen zu können, ein „Distometer“ beschafft. Dabei handelt es sich um ein Längenmeßgerät, das von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich entwickelt wurde. Damit können Abstandsänderungen von wenigen Hundertsteln eines Millimeters erfaßt werden. Mit Hilfe dieses Gerätes und der von der Stadtvermessung bei Deformationsmessungen entwickelten Meßmethoden haben sich die in dieses Gerät gesetzten Erwartungen voll erfüllt.

Auf Grund der bisher ausgezeichneten Erfahrungen, die man mit dem elektro-optischen (Kurz-) Distanzmesser auf den städtischen Großbaustellen machte, wurde ein zweiter beschafft, der genaue und wirtschaftliche Vermessungsarbeiten, selbst unter schwierigsten Verhältnissen, ermöglicht und der daher auch ständig eingesetzt wird.

Eine Ergänzung bei der Software des Terminals hat den direkten Zugriff zu Rechenprogrammen der großen Rechenanlage des Magistrates erweitert. Die nunmehr mögliche Kartierung von Einzelpunkten auf der automatischen Präzisionszeichenanlage der MD-ADV bringt gleichfalls eine beachtliche Erleichterung bei der Herstellung von Vermessungsplänen.

Da die Anforderungen an die allgemeine fachliche Tätigkeit der Stadtvermessung weiterhin größer sind, als mit der verfügbaren Arbeitskapazität bewältigt werden kann, müssen entsprechend den jeweiligen Prioritäten die Leistungen der Mitarbeiter auf verschiedene Schwerpunkte konzentriert werden. Im Jahre 1977 betraf dies im besonderen Großbaustellen sowie die Luftbilddauswertung und die Kartographie. In den Gruppen „Allgemeine Vermessung und Ingenieurgeodäsie“ sowie „Vermessungsangelegenheiten im Liegenschaftswesen“ haben Rationalisierungsmaßnahmen und die Zuteilung von Hilfskräften eine gewisse Kapazitätssteigerung ermöglicht.

Vermessungen und Pläne als Projektgrundlagen für Hochbauten, Straßenbaumaßnahmen und sonstige städtische Bauvorhaben wurden in insgesamt 161 Fällen für eine Reihe verschiedener Dienststellen bereitgestellt. Eine Anzahl besonders schwieriger Aufgaben wurde mit eigenem Personal durchgeführt, so die Erfassung des Beschattungseinflusses durch die Umgebung für das geplante „Osterreichische Sonnenhaus“ in 14, Flötzersteig, weiters die Vermessung der unterirdischen Bunker unter dem Rathauspark und die exakte Bestimmung der Lichtraumprofile der Arkadenhofeinfahrten. Für das Historische Museum der Stadt Wien wurden einige Ausgrabungen im Landeskoordinatensystem festgelegt, wie der „Awaren-Friedhof“ in 11, Sänergasse, römische Mauerzüge am Wildpretmarkt und in Unter-Laa. Für Straßen und Bauwerke waren rund 90 größere Absteckungen durchzuführen, die zusammen mit anderen ingenieurgeodätischen Messungen, besonders auf den Großbaustellen, beträchtlichen Arbeitsaufwand verursachten. Wie schon 1976 wurden sämtliche U-Bahn-Baustellen sowie der Autobahn- und Schnellstraßenbau, die Bauwerke für den Donau-Hochwasserschutz (Donauinsel), Brückenbauten usw. durch Arbeitsgruppen ständig vermessungstechnisch betreut. Besonders vordringlich und schwierig waren alle Arbeiten im Zusammenhang mit den Donaubrücken, wie die Achsabsteckung und die Kontrollmessungen für die Floridsdorfer Brücke, bei der Reichsbrücke die Sicherungsmessungen für den Kolkenschutz an den Behelfsbrücken, die Beobachtung ihrer Durchbiegungen, das Verhalten der Brückenjoche und der Spundwände. Unter anderem waren für den Donaudüker, für den Neubau der Philadelphiabrücke, für Untersuchungen an der Erdberger Brücke und am Weststadion ingenieurgeodätische Arbeiten und präzise Deformationsmessungen regelmäßig durchzuführen.

Die Aufgaben der Gruppe „Vermessungsangelegenheiten im Liegenschaftswesen“ haben durch die gesetzlichen Bestimmungen für den Grenzkataster eine beträchtliche Ausweitung erfahren. Gemeinsam mit den MD-Zivilrechtsangelegenheiten und den Magistratsabteilungen für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten sowie für Grundstücksangelegenheiten ist die Stadtvermessung in einem Arbeitskreis tätig, der sich mit der Beschleunigung und Koordination aller Arbeitsgänge im Abteilungsverfahren und bei der Verbücherung von Grundstücksteilungen befaßt. Diese betraf im besonderen Pläne für Grundtransaktionen, das systematische Verfolgen und Betreiben aller anhängigen Teilungsfälle, der Planbescheinigungen bei den Bundes-Vermessungsämtern und der grundbücherlichen Durchführung. Damit konnten vielfach schon eine raschere Abwicklung städtischer Bauvorhaben und eine vereinfachte Grundverwaltung erzielt werden.

Im Aufgabenbereich der liegenschaftstechnischen Vermessungsarbeiten waren 1977 insgesamt 1.666 Dienststücke zu behandeln. Davon betrafen 378 Fälle Grundteilungen für Zwecke der Stadt Wien. Aus wirtschaftlichen Überlegungen wurden komplizierte Teilungspläne stets von eigenen Fachkräften verfaßt. Dies traf auch auf Arbeiten für Dienststellen zu, die für diese Zwecke kein Budget haben. Dazu gehörten alle vermessungstechnischen Arbeiten für den Forst- und Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien und für die Wasserwerke in den Quellschutzgebieten und an den Wasserleitungstrassen. Unter

anderem war eine große Anzahl arbeitsaufwendiger Grenzvermessungen, Flächenermittlungen und Bestandsaufnahmen außerhalb Wiens durchzuführen. Das Verfassen von Servitutplänen, Festlegen von Apothekenstandorten, grenzrechtliche Stellungnahmen zu Berufungsakten der Bauoberbehörde usw. gehören zu den alljährlichen Sonderaufgaben der Gruppe. Als sehr arbeitsaufwendig erwiesen sich auch die 385 durchgeführten Grenzverhandlungen für städtische Liegenschaften bei Grundteilungen, bei Enteignungen oder für „Zustimmungserklärungen“ bei benachbarten Teilungsplänen. Die zentrale administrative Behandlung der Bebauungsbestimmungen für alle städtischen Bauvorhaben hat sich weiterhin bewährt. In diesem Zusammenhang waren 122 Fälle zu behandeln.

Im Referat für **Photogrammetrie** (Bildmessung) lag der Schwerpunkt der Tätigkeit bei der Erneuerung und Fortführung der Stadtkarte. So konnten 118 Blätter 1:1.000 neu ausgewertet werden: 115 Blätter wurden reambuliert und damit auf den neuesten Stand gebracht. Für ein 125 km² großes Gebiet im Südosten Wiens konnte ein neuer Meßbildflug durchgeführt werden, um auch hier die Stadtkartenblätter zu aktualisieren. Zu diesem Zweck mußten umfangreiche Paßpunktmessungen und Signalisierungen vorgenommen werden. Weitere großmaßstäbliche Luftbildauswertungen konnten für eine Reihe von technischen Projekten zur Verfügung gestellt werden, wie für einen Teil der Triester Straße und des Matzleinsdorfer Gürtels, für die B 3 im Abschnitt Donauefeld—Floridsdorf oder für die S 2 im Anschluß an die Nordbrücke. Im Gebiet Rax—Schneeberg wurden einige Luftbildauswertungen für den Forstbetrieb der Stadt Wien durchgeführt. Für den Wettbewerb zum Neubau der Reichsbrücke wurden photogrammetrische Bildkonstruktionen angefertigt, ebenso für neun andere Bauvorhaben, deren Ausführung für das Stadtbild von besonderer Bedeutung sein könnte.

Im Referat **Architekturvermessung** wurden die Arbeiten zur Dokumentation der Schutz-zonen mittels besonderer Kleinbildaufnahmen fortgesetzt. Fallweise waren verschiedene Fassaden-ermittlungen, Gesimshöhenbestimmungen und Bestandsaufnahmen vorzunehmen. Die vermessungs-technische Erfassung und die planliche Dokumentation des Neugebäudes, des „größten Renaissance-Schlusses nördlich der Alpen“, wurden abgeschlossen.

Im Referat **Sondermessungen** waren weiterhin alle im Zusammenhang mit dem „Sternlauf“ neuer Plandokumente stehenden Aufgaben durchzuführen, wie ergänzende Einmessungen im Plangebiet und die kritische Beurteilung der beabsichtigten Regulierungsmaßnahmen im Hinblick auf bestehende Rechte an den betroffenen Liegenschaften. Die langfristigen Präzisionsmessungen mittels automatischer elektronischer Libellen in der Stephanskirche und an der Schwedenbrücke wurden weitergeführt. Deformationsmessungen und Setzungsmessungen waren unter anderem an der Stephanskirche, bei Pfeilerunterfangungen am Praterstern, in der Votivparkgarage, am Franz Josefs-Kai 21, beim Stollenvortrieb am Nestroyplatz, für das Kinderheim Neustift bei Scheibbs, beim Radstadion, beim Donaudüker und bei der Hochstraße — St. Marx vorzunehmen. In allen diesen Fällen handelte es sich um periodisch wiederkehrende Messungen über lange Zeiträume.

Bei den angeführten Feinmessungen waren überwiegend auch die Referate **Feinmessung** und **Höhenfestpunktnetz** mit eingesetzt. 1977 wurde von Technikern der Stadtvermessung unter anderem bereits die tausendste Setzungsmessung am Stephansdom durchgeführt. Soweit es diese Terminarbeiten zuließen, wurde dem dringenden Bedarf entsprechend das bestehende Höhenfestpunktnetz erweitert. So konnten 40 km neuer Nivellement-Linien beobachtet und ausgewertet werden.

In der Gruppe **Kartographie** sind wieder umfangreiche Arbeiten für die Stadtkarte erbracht und eine große Anzahl von Sonderaufgaben durchgeführt worden. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag bei der Reambulierung der Stadtkarte, das heißt bei der Erfassung und Darstellung aller eingetretenen topographischen Veränderungen. Die Stadtkarte liegt für ganz Wien und die angrenzende Umgebung, das ist für rund 600 km², vor. Da eine Neuzeichnung von Stadtkarten nicht mehr notwendig war, konnten insgesamt 95 Blätter auf den letzten Stand gebracht werden. Für weitere 59 Blätter wurde der Inhalt des Bebauungsplanes neu kartiert, 22 Blätter wurden aktualisiert. Im Maßstab 1:5.000 sind 20 Blätter neu hergestellt worden, ebenso die Katasterdarstellung für 79 Stadtkartenblätter auf Grund der amtlichen Katastermappen 1:1.000. In Vorbereitung ist die Neuherstellung der Stadtkarte 1:10.000. Die Originalfolien der Stadtkartenblätter wurden im Jahre 1977 in 5.196 Fällen herangezogen, um für andere Dienststellen reproduktionsfähige Arbeitsgrundlagen herzustellen.

Die Arbeitsanforderungen bei der Herstellung von thematischen Karten sind neuerlich gestiegen. Insgesamt konnte die sehr aufwendige kartographische Bearbeitung von acht derartigen Karten vorgenommen werden, wobei bis zu neun Folien je Karte und Farbgebung, meist in sehr kleinen Maßstäben, als Druckoriginale zu bearbeiten waren. Weiters war eine große Zahl von Tabellen, Organigrammen und Montagen für die Stadtbauverwaltung, für das Stadtratbüro und für das Statistische Amt der Stadt Wien zu bearbeiten. Da bei den technischen Zeichnern einige Arbeitsplätze vakant waren und bisher nicht besetzt werden konnten, einige Zeichner außerdem zu Arbeiten im Bereich der Kartographie herangezogen werden mußten, konnten nur 338 Originalmatrizen hergestellt werden. Trotzdem

wurden weiterhin in 261 Fällen die oft sehr zeitraubenden und schwierigen Änderungsarbeiten an Urkundplänen im vollen Umfang weitergeführt, um kostspielige Neuauflagen zu vermeiden.

Die Vergabe von Vermessungsarbeiten an Ziviltechniker (Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen) hat mit 463 Aufträgen durch Verhandlungen, Preisprüfung, Anträge und durch die Kontrolle der gelieferten Arbeiten der Stadtvermessung beträchtliche zusätzliche Arbeit verursacht. Die Auftragssumme betrug 1977 rund 26 Millionen Schilling. Mehrere Bedienstete hatten Gelegenheit, auf Dienstreisen neue Erkenntnisse zu sammeln und diese den übrigen Fachkräften der Abteilung nutzbar zu machen. So wurden der internationale Geodätenkongreß (FIG) in Stockholm, der Deutsche Geodätentag in Düsseldorf und der Deutsche Kartographentag in Hannover besucht.

Technische Verkehrsangelegenheiten

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden 1977 12.538 Fälle, um 20 Prozent mehr als 1976, behandelt. Sie betrafen Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie technische Änderungen an 6.619 Personenkraftwagen, 1.991 Lastkraftwagen, Sonderkraftfahrzeugen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Anhängerzugmaschinen und Feuerwehrfahrzeugen, ferner an 1.386 Motorrädern, 2.265 Anhängern, 98 Omnibussen, 62 Tankkraftwagen und 41 Tankanhängern sowie 75 sonstige kraftfahrtechnische Begutachtungsfälle. Im ersten vollen Geschäftsjahr nach Übernahme der gemieteten Prüfanlagen beim ARBO und bei der Firma Auto-Magneto-Service-Handelsgesellschaft (AMS) mit geeigneteren, aber auch zeitaufwendigeren amtlichen Überprüfungsmöglichkeiten der Kraftfahrzeuge und Anhänger waren in insgesamt rund 20 Prozent der Fälle zusätzliche Nachprüfungen auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstprüfung erforderlich. Darunter befanden sich komplizierte Genehmigungsfälle, wie die der Zulässigkeit zahlreicher Personenkraftwagen mit wahlweisem Flüssiggasbetrieb, von Lastkraftwagen und Anhängern für die Beförderung von flüssigen Gasen und anderen gefährlichen Stoffen. Ferner wurden Omnibusse neuester Bauart mit reinem Flüssiggasbetrieb für den Linienverkehr, selbstfahrende Straßenbaumaschinen, Kranfahrzeuge, Schaufelbagger, Betonpumpen, Saug- und Kehrgeräte und Müllsammel sowie ein Tieflader für den Transport besonders schwerer und unteilbarer Güter überprüft und gegebenenfalls mit Einzelgenehmigungen ausgestattet. In vielen Fällen waren Ausnahmegenehmigungen nach Ermächtigung durch das Bundesministerium für Verkehr zu erteilen.

Ferner wurden 66 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern festgelegt und eingeschlagen, 126 Duplikate von Einzelgenehmigungsbescheiden angefertigt und für die Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten 252 technische Kraftfahr- und Kraftfahrzeuggutachten im Verwaltungsstrafverfahren in Berufungsfällen abgegeben. Zwei Sachverständige für die Einzelprüfung von Fahrzeugen wurden in Hinblick auf § 125 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) eingeschult und Eignungsgutachten erstellt. 44 Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr mußten im Rahmen der Fahrzeugtypenprüfung durch Sachverständige gemäß § 124 dieses Gesetzes abgegeben werden. Ferner waren 48 ADR-Bescheinigungen nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen zu erstellen und zehn Stellungnahmen anlässlich von Novellierungsvorschlägen zu diesem Übereinkommen abzugeben. Zur Vorbereitung auf die Dienstprüfung wurden über das Thema Kraftfahrwesen drei Vorträge für die technischen Bediensteten gehalten. Anlässlich der Kraftfahrzeuggesetznovellierung wurden zwei Teilnehmer zum Kraftfahrbeirat entsendet. Zusätzlich waren in 496 Fällen Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung von in Wien zugelassenen Fahrzeugen mit Höhen über 3,4 m für die Bundespolizeidirektion — Verkehrsamt abzugeben. Diese Tätigkeit wurde am 10. Oktober 1977 in der Prüfanlage bei der Firma AMS aufgenommen und betraf hauptsächlich Fahrzeuge älterer Bauart. In rund 40 Prozent der Fälle waren Zweitprüfungen (Nachprüfungen) nach Mängelfeststellungen im Zuge der Erstprüfung erforderlich. Bezüglich der wiederkehrenden Überprüfung fanden zahlreiche Besprechungen statt, die unter anderem die Ausarbeitung von bundeseinheitlichen Prüflisten und von Ladungen sowie Fragen der Organisation und der technischen Prüfbelange behandelten. Zusätzlich waren in zahlreichen Fällen telefonische Auskünfte oder Auskünfte nach Vorsprachen von Fahrzeugherstellern und künftigen Antragstellern über Fragen der Genehmigung und der technischen Vorschriften zu erteilen.

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden 1977 Einnahmen durch Verwaltungsabgaben gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1968 in der Höhe von 4.368.600 S erzielt. Im Jahre 1976 waren es 3.571.000 S. Die einschlägigen Tarifposten der Bundesverwaltungsabgabenverordnung sind seit rund zehn Jahren gleich geblieben, obwohl sich der Aufwand für Personal und Prüfeinrichtung im Sinne einer besseren und damit auch zeitaufwendigeren Fahrzeugüberprüfung erhöht hat. Die Berechnung hat ergeben, daß eine Selbstkostendeckung nicht mehr besteht. Für die Gebührenerhöhung wurden Vorschläge weitergeleitet. Bezüglich der Einnahmen für die §-55-KFG-Überprüfungen, die

seit 10. Oktober 1977 stattfinden, sind die Verhandlungen zwischen der Magistratsdirektion und dem Bundesministerium für Inneres noch nicht abgeschlossen. Die gesetzlichen Gebührensätze sind ebenfalls nicht selbstkostendeckend, daher wurden Vorschläge einer Gebührenerhöhung auch in diesem Fall weitergeleitet.

Nach Inkrafttreten der 4. Kraftfahrzeugnovelle am 21. Dezember 1977 fiel noch im Jahre 1977 eine Mehrarbeit vor allem durch die zusätzlichen Genehmigungen von Kleinmotorrädern an. Der in der offenen Prüfanlage bei der Firma AMS angeordnete Bremsprüfstand für Lastkraftwagen und andere Fahrzeuge wurde in die Prüfhalle verlegt, so daß eine witterungsunabhängige Bremsenüberprüfung nunmehr möglich ist.

Die Straßenverkehrsbehörde für Verkehrsorganisation und Verkehrsregelung war auch im Jahre 1977 mit der verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen- und Brückenbaues sowie der Verkehrsbetriebe befaßt sowie mit zahlreichen Planungen, die mit Entwürfen, Berechnungen und zeichnerischen Darstellungen, Verkehrszählungen und Diagrammerstellung für Lichtsignalanlagen auf Bundesstraßen verbunden waren; ebenso waren Verkehrslichtsignalanlagen zu überprüfen, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen festzulegen sowie sonstige Verkehrsmaßnahmen zu treffen. 54 Projekte für Verkehrslichtsignale auf Schutzwegen, davon vier zur „Schulwegsicherung“, wurden ausgearbeitet und Pläne für 42 Bodenmarkierungen, für 102 Signale und Phasenverteilungen in bestehenden Anlagen geändert oder neu gezeichnet. Ferner mußten Schutzwege, drei mit Gelbblinklicht und weitere mit Verkehrszeichen, für den allgemeinen öffentlichen Bedarf festgelegt und eine Verkehrslichtsignalanlage gemäß § 96/2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgegeben werden. Für das Schwerpunktprogramm 1977 „Schulwegsicherung“ wurden unter anderem 136 Schutzwege mit Verkehrszeichen und größtenteils auch mit Zusatztafeln oder mit der Fahrbahnmarkierung „Schulweg“ ausgestattet; eine Gelbblinkanlage mit vier Schutzwegen konnte errichtet werden.

Die generellen Gremiumsverhandlungen mit den 23 Wiener Bezirksvorstehungen, verkehrstechnische Maßnahmen für das Schwerpunktprogramm 1977 „Schulwegsicherung“ betreffend, sowie die sich fallweise ergebenden Detailverhandlungen waren zu leiten. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde in zahlreichen Aussprachen mit interessierten Bezirksbürgern sowie mit Obmännern von 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 in Zusammenhang mit dem Neubau der Reichsbrücke und der Floridsdorfer Brücke getroffen werden. Gestaltungsvorschläge für Randsteinkorrekturen oder für besondere Formen von Verkehrsinseln wurden im Kreuzungsbereich von unregelmäßig 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 Bezirksvorstehersitzungen teil, soweit es sich um Verkehrsangelegenheiten des betreffenden Bezirkes handelte.

Von den 2.135 in allgemeinen verkehrsbehördlichen Angelegenheiten protokollierten Fällen betrafen 449 Ladezonen und fallweise Halteverbote, 144 Parkplatzreservierungen für Veranstaltungen und Diplomatenzonen sowie 37 Taxistandplätze und Haltestellen für Stadtrundfahrten; 114 Fälle bezogen sich auf Einbahnen, Fahr- und Abbiegeverbote. Die restlichen 1.391 Fälle bestanden in Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, für Fahrbeschränkungen (Halteverbote in Spitzenzeiten), für Fußgängerzonen und verkehrsarme Zonen, für Kurzparkzonen und besondere Parkordnungen wie Schrägparkzonen, auch für solche mit teilweiser Benützung von Gehsteigflächen; weiters in Maßnahmen für Invalidenzonen und für Ausnahmen vom Parkverbot auf Schienenstraßen und vom Nachtparkverbot für Lastkraftwagen. Vorrangstraßen mußten festgelegt, Maßnahmen für den Allerheiligen- und Weihnachtsverkehr getroffen und „Reinigungstage“ der Magistratsabteilung für Stadtreinigung und Fuhrpark angeordnet werden. Ferner war die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßenzügen zu verfügen und eine Reihe von Bodenmarkierungen festzulegen. Verkehrstechnische Gutachten wurden zur Anlegung von Kraftfahrlinienrouten sowie zur Festlegung von Haltestellen und von Straßenbahnhaltestellen erstellt. Die Arbeit am 3. Beschleunigungsprogramm für die Linien 5, 52, 58 und 71 der Wiener Verkehrsbetriebe wurde fortgesetzt. Schließlich waren Maßnahmen für die schrittweise Verkehrsfreimachung des Erholungsgebietes Prater zu treffen.

Zu den Besprechungen über die Fußgängerzonen beziehungsweise verkehrsarmen Zonen im 6., 12. und 4. Bezirk im Bereich Karlsplatz waren Sachverständige zu entsenden und für die zeitgerechte Realisierung zu sorgen. Außerdem mußten Vorarbeiten für die „Fußgängertage Mariahilfer Straße“ geleistet werden. Ferner war die Straßenverkehrsbehörde mit der Errichtung von Sonderspuren für Omnibusse und Taxis 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. Die Mitarbeit an der stufenweisen Verwirklichung der Verkehrsorganisation Innere Stadt, im besonderen der Fußgängerzone Neuer Markt, Graben und Stephansplatz und der verkehrsarmen Zone Rotenturmstraße, schloß auch Untersuchungen über die innerstädtischen Bus-Linienführungen sowie sonstige flankierende Maßnahmen wie Fiakerstandplätze ein. Gemeinsam mit der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung war die Planung von Verkehrsorganisationen großräumiger Gebiete, wie Franz Josefs-Kai, Franz Josefs-Bahnhof, samt allen flankierenden Maßnahmen durchzuführen; weitere Projekte samt Vorarbeiten wurden für den 13. und 14. Bezirk, den 3. und 4. sowie den 5. bis 9. Bezirk und schließlich für den Bereich Auer Welsbach-Park erstellt. An verschiedenen Bürobesprechungen, die Industriaufschließungsgebiete betrafen, haben Vertreter der Straßenverkehrsbehörde teilgenommen; Gutachten über Änderungen von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen wurden erstellt, Grünflächen und Baumpflanzungen erschlossen.

Zahlreiche Ermittlungsverfahren gemäß § 96 (1) der Straßenverkehrsordnung dienten der Unfallverhütung. Hiezu wurden Kollisionsdiagramme und Unfallstatistiken ausgewertet und die Unfallursachen untersucht; unter Berücksichtigung der Auswirkungen der 6. StVO-Novelle (1976) waren die Akten der Unfallkommandos der Polizei zu benutzen.

An den Projektvorhaben von Donaubrücken und Donaukanalbrücken sowie der Ameisbrücke wurde gleichfalls mitgearbeitet. Nach Überprüfung verschiedener Brücken durch die Magistratsabteilung für Brücken- und Wasserbau wurden behördliche Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem mußte samt Erstellung der Kostenermittlung 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 Favoriten, weitergeführt werden. Im Rahmen mehrerer Ermittlungsverfahren auf Magistratebene 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 in 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 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen, war an eisenbahnrechtlichen Ermittlungsverfahren 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 Verkehrsbeirat und in dessen Unterausschüssen, 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 und bei der Arbeitsgruppe „Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“, betreffend Erstellung einheitlicher österreichischer Richtlinien, wurde mitgearbeitet. Zu nennen wären schließlich noch 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 Eisenbahn- und U-Bahn-Angelegenheiten, erteilte 1977 in rund 3.000 Geschäftsfällen die Bewilligungen gemäß 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 Interessenvertretungen, kurzfristig zum positiven Abschluß gebracht. Das betraf unter anderem umfangreichere Maßnahmen der Verkehrslenkung in Zusammenhang mit größeren Um- und Neubauten auf Straßen, Gleisanlagen und am unterirdischen Leitungsnetz sowie Maßnahmen im Bereich schadhafter Brücken. Erwähnenswert sind unter anderem die Brückenneubauten Floridsdorfer Brücke, Reichsbrücke und Philadelphiabrücke mit den anschließenden Straßenbereichen, der Ausbau des Fernwärmeleitungsnetzes und quer durch die Stadt die Trassenführung für 380 kV-Kabel. Die zahlreichen Verkehrsmaßnahmen, bedingt durch den fort-

schreitenden U-Bahn-Bau sowie durch die Neugestaltung von Verkehrsflächen nach Abschluß der U-Bahn-Bauarbeiten, durch den Autobahnbau, die Großgaragenbauten und durch die Ausgestaltung von Fußgängerzonen, sind hiebei inbegriffen. Diese Maßnahmen erstrecken sich zumeist über längere Zeitabschnitte und sind auch mit Umleitungen verbunden.

Bei rund 5.000 kleineren kurzfristigen Bauvorhaben auf Straßen geringerer Verkehrsbedeutung wurden den bauführenden Stellen, zum Beispiel den Elektrizitätswerken und dem Kabelbaumamt bei Kabelgebrennen, den Gas- und Wasserwerken für Rohrgebrennen sowie der Magistratsabteilung für Straßenbau bei örtlich begrenzten Instandsetzungsarbeiten, wie bei Behebung von Frostschäden, die diesbezüglichen notwendigen Bewilligungen gemäß § 90 Straßenverkehrsordnung im kurzen Wege mittels einer hierfür geschaffenen Drucksorte erteilt. An etwa 2.000 Amtshandlungen der Baupolizei und des Marktamtes, betreffend die Erteilung von Gebrauchserlaubnissen für Straßenstände, Kioske, Lautsprecher, Zeitungstände, Reklame und Werbungen aller Art auf öffentlichen Gehsteigen, nahm die Straßenverkehrsbehörde beratend teil.

Zahlreiche Gutachten wurden im Rahmen eisenbahnbehördlicher Bau- und Betriebsbewilligungsverfahren für Gleisneu- und -umbauten, für Eisenbahn- oder U-Bahn-Anlagen aller Art sowie für Sicherungsmaßnahmen im Bereich von Eisenbahnkreuzungen erstellt; diese standen zumeist im Zusammenhang mit der Zunahme der Frequenz auf Bahn und Straße, 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 Gerichtsverfahren erledigt werden. Auch an den jährlichen Revisionen eisenbahnähnlicher Betriebsanlagen, wie die Donauparkbahn, die Liliputbahn und die Doppelsessel-Liftanlage im Donaupark, wurde teilgenommen. Außerdem waren Vertreter der Straßenverkehrsbehörde turnusweise auch als Amtssachverständige für Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen, als Lenkerprüfer wie auch als Fahrlehrer- und Typenprüfer tätig, ein weiterer Sachbearbeiter auch als Amtssachverständiger für Luftfahrtangelegenheiten.

Im Aufgabenbereich der Ausnahmeregelung nach kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Bestimmungen sowie der Gutachten in Bau-, Gewerbe- und Luftfahrtangelegenheiten wurden mit dem am 1. Jänner 1977 erfolgten Inkrafttreten der 6. Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 zwei auch in der Öffentlichkeit viel diskutierte Problemkreise behandelt und im wesentlichen einer befriedigenden Lösung zugeführt. Gemäß § 29 b Straßenverkehrsordnung wurde für dauernd stark gehbehinderte Personen die Möglichkeit geschaffen, die Ausstellung eines sogenannten Behindertenausweises zu beantragen, der ihnen über die bisherigen Bestimmungen weit hinausgehende Erleichterungen einräumt. In einem Gremium, dem Vertreter des Verkehrsamtes, der Bundespolizeidirektion Wien, des Sozial- und Gesundheitsamtes, der Magistratsabteilungen für Allgemeine Finanzverwaltung — Steuern und Abgaben sowie für technische und für rechtliche Verkehrsangelegenheiten angehörten, wurde eine relativ restriktive Vorgangsweise bei der Behandlung der Parteienanträge festgelegt, um einerseits den Schwerstbehinderten eine echte Hilfe bei der Teilnahme am derzeitigen dichten Verkehrsgeschehen zu gewähren und um jedoch andererseits diese Hilfestellung nicht durch eine Flut von unkontrollierten Bewilligungen zu entwerten. Es wurden 1.018 Ansuchen gestellt, wobei bis zum Jahresende 699 positiv und 219 negativ erledigt wurden. 54 Parteien traten von ihrem Antrag zurück, 94 legten bei der 2. Instanz der Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten Berufung ein.

In einem Gremium, bestehend aus den Vertretern des Büros des Amtsführenden Stadtrates der Geschäftsgruppe Stadtplanung, der Handelskammer Wien, der Kammer für Arbeiter und Angestellte, der Bundespolizeidirektion Wien und aller sachlich betroffenen Magistratsabteilungen, wurde die Vorgangsweise bei der Behandlung des „Nachtparkverbotes für Lastkraftwagen im Ortsgebiet bei Wohn- und Krankenhäusern“ festgelegt. Damit verbunden waren eine Vielzahl von Erhebungen auch während der Nacht von nach der bestehenden Gesetzeslage zulässigen Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen sowie Beratungen betroffener Firmen in enger Zusammenarbeit mit der Handelskammer. Trotz vorerst pessimistischer Prognosen Außenstehender und der Massenmedien kann dieses Problem im Sinne einer wesentlichen Verbesserung der Umweltqualität als gelöst angesehen werden. Einerseits sind im öffentlichen Verkehrsnetz genügend Parkflächen vorhanden, die legal in Anspruch genommen werden können, andererseits hat sich die Wiener Wirtschaft flexibel genug gezeigt und sich diesen den Betriebsanforderungen bestimmt erschwerenden Bedingungen angepaßt. Die relativ geringe Anzahl von 27 Anträgen um Ausnahme, von denen keiner positiv beschieden wurde, und die geringe negative Resonanz durch Anrainerbeschwerden und Anzeigen bei der Polizei bestätigten die Richtigkeit der Vorgangsweise.

In Verbindung mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung wurden auch mit den Lenkern

von Lastkraftwagen der städtischen Bestattung 3 Seminare abgehalten, die positiv aufgenommen wurden.

Weiters konnten für Revisionen von Kfz-Werkstätten Richtlinien erarbeitet werden, deren Realisierung letztlich von der Ermächtigung durch die Magistratsdirektion und durch das Kontrollamt abhängig ist; 32 diesbezügliche Revisionen sind tatsächlich durchgeführt worden. Die Festlegung der zu revidierenden Werkstätten erfolgte durch die Magistratsabteilung für rechtliche Verkehrsangelegenheiten, sei es über Anzeigen der Bundespolizeidirektion, der Bundesversuchsanstalt, als Folge negativer Publikationen in Fachzeitschriften oder routinemäßig nach einer willkürlichen Bezirksauswahl.

Mit Ermächtigung der Magistratsdirektion wurden Sitzungen, die sich mit der Bewältigung sämtlicher anhängiger Probleme der Lenkerprüfung zu beschäftigen haben, eingerichtet. Teilnehmer waren die Bundespolizeidirektion Wien, die Handelskammer Wien — Fachgruppe Kraftfahrtschulen und die Magistratsabteilungen für rechtliche und für technische Verkehrsangelegenheiten. Insgesamt wurden vier verschiedene Arbeitsgruppen für Lenker, Recht, Technik und Organisation gebildet, wobei bei den Gruppen „Lenker“ und „Technik“ der Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten die Verhandlungsführung oblag. Das Hauptziel war, geeignete Richtlinien für die theoretische mündliche Prüfung zu erarbeiten, darüber hinaus aber sämtliche offene Problemkreise der Lenker-, Fahrlehrer- und Fahrerschullehrerprüfung zu behandeln.

In 11 Fällen wurden von den luftfahrtechnischen Amtssachverständigen Gutachten zu Anträgen abgegeben, die bei der Magistratsabteilung für administrative Bau-, Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten anhängig waren. Außerdem nahmen beide luftfahrtechnischen Amtssachverständigen an einer Tagung des Österreichischen Aeroclubs teil, bei der aktuelle Probleme des Sichtfluges erörtert wurden.

An Vorlageberichten für das Büro des Bürgermeisters, für den Amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtplanung, für die MD-Verwaltungsrevision und die Magistratsabteilung für Informationswesen wurden 340 bearbeitet.

1.395 Geschäftsfälle betrafen Transporte mit Übermaßen und Übergewichten und die eingeschränkte Zulassung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, wie Autokräne oder Straßenbaumaschinen sowie für 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 92 Fällen die Verordnung von vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen, wie Halteverbotszonen in Engstellen und Abbiegebereichen, für eine sichere Transportdurchführung erforderlich. In 810 Geschäftsfällen wurden Ausnahmegenehmigungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen gemäß § 42 (1 und 2), Ausnahmegenehmigungen von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverfügungen gemäß § 45 (2) und von Halteverboten zum Zwecke von Ladetätigkeiten gemäß § 62 Straßenverkehrsordnung erteilt.

Während der Amtssprechstunden wurden rund 600 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 312 Fällen waren Verkehrsgutachten in Bau- und Gewerbeverfahren abzugeben. Von den Baureferenten wurde überdies an 11 Wirtschaftlichkeitsbesprechungen bei der Magistratsabteilung für Stadtgestaltung teilgenommen, rund 50 Entwürfe für Plandokumente waren für die Magistratsabteilung Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu begutachten.

In 75 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 65 Fällen wurden an 125 Örtlichkeiten Ausnahmegenehmigungen zur Benützung öffentlicher Straßen für verkehrsfremde Zwecke, wie zum Beispiel für Filmaufnahmen, erledigt. 90 Bewilligungen für Ausnahmen von der winterlichen Gehsteigbetreuungspflicht gemäß § 93 StVO wurden erteilt und 63 technische Sachverständigengutachten über gewerbliche Betriebe für die wiederkehrende Begutachtung von Kraftfahrzeugen gemäß § 57 a Kraftfahrzeuggesetz abgegeben. In 370 Fällen wurden Ausnahmegenehmigungen von Verkehrsbeschränkungen im Einzelfall gemäß § 45 und in 60 Fällen von Halteverboten zum Zwecke der Ladetätigkeit gemäß § 62 Straßenverkehrsordnung 1960 erteilt. Verordnungen von Halteverboten für den Einzelfall wurden 632 und fallweise Halteverbote, das heißt periodisch wiederkehrende, gemäß § 44 a StVO 1960 117 erteilt.

Im Stande der Sachverständigen für die Lenkerprüfung stand 1977 dem Abgang von 2 technischen Sachverständigen die Bestellung von 5 neuen gegenüber. Bei den rechtskundigen Sachverständigen aus dem Personalstand der Stadt Wien sind einer ausgeschieden und 4 neu hinzugekommen, bei den rechtskundigen Sachverständigen aus dem Personalstand der Bundespolizeidirektion Wien waren 4 Neubestellungen und kein Abgang. Die Zahl der 5 technischen Sachverständigen für die Lehrbefähigungs-

prüfung für Fahrlehrer blieb unverändert. Hingegen ist die Zahl der rechtskundigen Sachverständigen auf 8 angewachsen.

120 Kraftfahrzeuge wurden auf ihre Eignung als Schulfahrzeuge überprüft und 123 Gutachten über körperbehinderte Lenker abgegeben.

Die Tätigkeit des Referates Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen erstreckte sich auch im Jahre 1977 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. 57 automatische Verkehrslichtsignal- und 2 Blinklichtanlagen wurden neu errichtet oder wesentlich umgebaut, rund 120 Anlagen entsprechend der geänderten Verkehrslage umprogrammiert. Etwa 50 provisorische Verkehrslichtsignalanlagen im Zusammenhang mit Umleitungen durch Bauführungen auf Straßen wurden durch die Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten sowohl projektiert wie auch später kommissioniert. Weiters erfolgte die Projektierung der Tunnelregelung ES 19. Die Projektierung und die Arbeitsvorbereitung für die Erweiterung des Systems zur Automatisierung der zentralen Verkehrsregelung mittels Datenverarbeitungsanlage wurden fortgesetzt.

Mehr als 400 gerichtliche Anfragen und 70 Anfragen der Verwaltungsstraßenbehörden über Verkehrsunfälle im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen mußten beantwortet werden. Etwa 20 Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren waren zu erstellen. An den in Betrieb stehenden 697 Verkehrslichtsignalanlagen und an den 124 Blinkanlagen waren verschiedene Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchzuführen, wie eine zweimalige Wartung der Schaltgeräte und eine zweimalige Reinigung der Signalgeber, verbunden mit einem einmaligen generellen Lampentausch. Vor allem aber mußten etwa 1.300 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 Datenverarbeitungsanlage. Weiters wurden nach mehrjähriger Entwicklungsarbeit die praktischen Versuche mit der phantomlichtfreien Signaloptik „System Wien“ an besonders lichtkritischen Örtlichkeiten fortgesetzt. Das gute Ergebnis und die positive Kritik in der Öffentlichkeit rechtfertigte den weiteren Einsatz dieser Optiken in Wien vor allem auf Bundesstraßen. Es ist beabsichtigt, im Laufe des Jahres 1978 auch auf Gemeindestraßen Verkehrslichtsignalanlagen mit diesen Optiken auszurüsten.

Zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder -maßnahmen wurden 838 Straßenverkehrszeichen und 1.334 Eisenständer neu aufgestellt. Auf der A 20 wurden 16 Wegweiserbrücken und 22 Überkopfwegweiser aufgestellt. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel nach Unfällen, Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 7.968 Straßenverkehrszeichen, 5.060 Zusatztafeln, 2.926 Eisen- und 138 Kettenständer erneuert werden. 1977 waren insgesamt 50.852 Verkehrszeichen in Email- und Scotchlite-Ausführung, 1.831 beleuchtete Verkehrszeichen und 485 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreiben. An beleuchteten Verkehrseinrichtungen wurden 37 Verkehrszeichen und 8 Verkehrsleuchtsäulen angebracht. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen mußten 196 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt werden.

Auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, wurden für die neu verordneten Maßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Schulwegprogramm und mit neu errichteten Verkehrslichtsignalanlagen, und zur Erhaltung der bestehenden Bodenmarkierungen 37.826 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand- und Begrenzungslinien angebracht. Flächenmarkierungen aller Art, die sich auf Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, Richtungspfeile und sonstige Markierungen bezogen, erstreckten sich über 20.188 m². Im Bereich der Umleitungsstrecken für die U-Bahn-Bauabschnitte wurden zur Kennzeichnung der neuen und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 1.837 m Strich- und 291 m² Flächenmarkierungen verfestigt. Auf den Bundesstraßen im Bereich des Landes Wien wurden 102.523 m Strich- und 9.786 m² Flächenmarkierungen und auf den Autobahnen 68.933 m Strich- und 188 m² Flächenmarkierungen angebracht. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 211.119 m und das der Flächenmarkierungen 30.453 m², davon waren 76.859 m und 2.554 m² Kurzzeitmarkierungen.

Statistisches Amt der Stadt Wien

Das Statistische Amt der Stadt Wien bringt durch Auswertung des verfügbaren Datenmaterials aus eigenen Erhebungen, aus der Bundesstatistik und zahlreichen anderen, insbesondere städtischen Quellen eine Reihe von Publikationen heraus, die die Aufgabe haben, die Öffentlichkeit zu informieren,

und gleichzeitig eine wichtige Grundlage für die von der Stadtverwaltung, den städtischen Mandataren und den Dienststellen benötigten Strukturuntersuchungen und Bedarfsprognosen bilden.

Das Jahrbuch der Stadt Wien für 1976 erschien in zwei Bänden: „Die Verwaltung der Stadt Wien im Jahre 1976“ kam im September 1977 in einer Auflage von 650 Exemplaren, das „Statistische Jahrbuch der Stadt Wien 1976“ Anfang Dezember 1977 in einer Auflage von 800 Exemplaren heraus. Die Publikation konnte wieder durch die Aufnahme neuer oder neugestalteter Tabellen erweitert werden. Zum erstenmal sind mit Daten über die Wiener Stadtregion Angaben enthalten, die über die Verwaltungsgrenzen Wiens hinausreichen. Weitere regelmäßig erscheinende Publikationen stellten das Statistische Taschenbuch der Stadt Wien 1976 dar, das in einer Auflage von 700 Stück herausgegeben wurde, und die vierteljährlich erscheinenden „Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung der Stadt Wien“ mit einer Auflage von 650 Stück. Diese Publikation brachte neben dem Tabellenteil auch ausführliche Artikel mit statistischen Analysen aktueller Probleme.

Statistische Informationen über die Ergebnisse des Mikrozensus und die räumlichen Unterschiede in der Ausstattung der Wiener Wohnungen wurden vervielfältigt und den interessierten Stellen übermittelt. Die monatliche Information „Monatskennziffern zur Wirtschaftsentwicklung“ enthält die jeweils aktuellen Daten über den Arbeitsmarkt, die Produktion, den Handel, Fremdenverkehr, die Einkommen und Preise für Wien und Österreich, einschließlich der jährlichen Veränderungsraten.

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 1977 auf Grund der Verordnungen BGBl. Nr. 107 und 108/1977 mit Stichtag 3. Juni 1977 eine Bodennutzungserhebung als Stichprobenerhebung und eine Erhebung des Bestandes an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, der Wasserversorgung und der Abwasserbeseitigung durchzuführen. Ferner wurden auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 526/1977 mit Stichtag 30. November 1977 eine Erhebung der Weinernte, des Traubenverkaufs, der Weinvorräte und der Lagerkapazität und schließlich auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 17/1977 mit Stichtag 3. Dezember 1977 eine Allgemeine Viehzählung, einschließlich einer Erhebung der Hausschlachtungen, in der Zeit vom 4. Dezember 1976 bis 3. Dezember 1977 vorgenommen.

An Sonderzählungen wurden die vierteljährlichen Mikrozensuserhebungen mit immer gleichbleibendem Grundprogramm und mit Themen der Sonderprogramme, wie erweiterte Wohnungserhebung, Wohnsitzwechsel, Lebensverhältnisse der weiblichen Bevölkerung und Kraftfahrzeuge, durchgeführt. Für die Magistratsabteilung für Stadtstrukturplanung wurden in zwei Zusatzprogrammen der Wohnungswechsel und die Wege beziehungsweise die Verkehrsmittelbenützung der Wiener Bevölkerung ermittelt. Die Erhebungen erfolgten mittels der Interviewerorganisation des Mikrozensus, die im Jahre 1977 110 Interviewer umfaßte.

Im Rahmen der Arbeiten für den Stadtentwicklungsplan stellte das Statistische Amt der Stadt Wien umfangreiches Zahlenmaterial, das teilweise nach räumlich neu geschaffenen Einheiten gegliedert werden mußte, zur Verfügung. Die Erfassung des mit Wien wirtschaftlich und siedlungsmäßig verflochtenen Umlandes gipfelte in der Erstellung einer Stadtregionsabgrenzung. Für die neu geschaffene räumliche Einheit, die Wiener Stadtregion, wurde eine Vielzahl von Strukturdaten erarbeitet. Die räumliche Verteilung der Wiener Arbeitsstätten und deren Beschäftigte wurden an Hand der Arbeitsstättenzählung 1973 untersucht. In zwei Publikationen, und zwar im Textband „Struktur der Wiener Arbeitsstätten und Beschäftigten“ sowie im Tabellenband „Die Arbeitsstättenzählung vom 10. Oktober 1973 in Wien“, erfolgte die Darlegung der Ergebnisse.

Im Jahre 1977 wurden für die Bevölkerungsstatistik etwa 55.000 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, daß am Bevölkerungsgeschehen, wie es sich in Form der Statistik darbietet, reger Anteil genommen wird. 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.



Ein neues Haus der Begegnung wurde in Liesing im 23. Bezirk, Perchtoldsdorfer Straße 1, gebaut

Städtische Bauten

Das neuerrichtete Kindertagesheim im 2. Bezirk, Vorgartenstraße 212





Die Straßenbauarbeiten auf dem neugestalteten Karlsplatz konnten abgeschlossen werden. Die Fahrflächen des gesamten Platzes haben ein Ausmaß von 28.000 Quadratmeter

Straßenbau

In der Universitätsstraße wurden nach Beendigung der U-Bahn-Bauarbeiten die Straßenflächen wieder hergestellt



Die auch 1977 erstellten monatlichen Berichte von den in städtischer und sonstiger Verwaltung stehenden Wiener 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.

Das Referat für Fremdenverkehrsstatistik bearbeitete 1977 die monatlichen Meldungen von über 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 59,5 bis 66,5 S je fertiggestelltem und von 14 S je abgebrochenem Gebäude.

Für die amtliche österreichische Preisstatistik waren monatlich 3.500 Preismeldungen auf 800 Erhebungsformularen zu bearbeiten und in 350 Karteikarten zu übertragen. Nach der Vorlage an das örtliche aus Vertretern der Kammern und der Gemeindeverwaltung bestehende Preiskomitee wurden die Meldungen an das Österreichische Statistische Zentralamt übermittelt. Die der Stadt Wien durch die Preisstatistik erwachsenden Kosten wurden vom Bund in vierteljährlichen Raten in der Höhe von 53.750 S ersetzt.

Das Statistische Amt der Stadt Wien hat auch im Jahre 1977 in zahlreichen Fällen die Beschaffung von statistischem Material für städtische Mandatare und Dienststellen besorgt. Außer der täglichen telefonischen 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.

Vertreter des Statistischen Amtes nahmen an der 21. Kommunalstatistischen Tagung am 2. und 3. Juni in Klagenfurt, an der Wirtschaftswissenschaftlichen Tagung vom 18. bis 20. September in Bad Ischl, an der 77. Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Städtestatistiker und an der 48. Jahresversammlung der Deutschen Statistischen Gesellschaft vom 27. bis 29. September 1977 in Münster 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.

Für die Statistische Fachbibliothek wurden im Jahre 1977 überwiegend im Tausch gegen eigene Publikationen des Amtes 58 Werke mit 657 Bänden erworben. Im Zuge der Übersiedlung eines Teiles der Bestände vom Amtshaus Am Modenapark in das Neue Amtsgebäude wurde eine Neukatalogisierung der im Amt verbliebenen Werke durchgeführt und die Übergabe des restlichen Bestandes an das Wiener Stadt- und Landesarchiv und an die Wiener Stadt- und Landesbibliothek vorbereitet. Infolge dieser Umstellung verminderte sich der Bücherbestand auf 6.260 Bände am Jahresende.