

Mittwoch, 29. November 1961

Blatt 2480

Vor Eröffnung der Ausstellung "Figurale Graphik"

29. November (RK) Am Montag, dem 4. Dezember, wird um 11 Uhr im Ausstellungsraum des Kulturamtes der Stadt Wien, 8, Friedrich Schmidt-Platz 5, die Ausstellung "Figurale Graphik" eröffnet werden, die bis 29. Dezember der Öffentlichkeit bei freiem Eintritt zugänglich ist. Besuchszeiten sind jeweils Montag bis Freitag von 10 bis 18 Uhr. Am 8., 25. und 26. Dezember bleibt die Ausstellung geschlossen.

Das Kunstreferat des Kulturamtes der Stadt Wien will mit der "Figuralen Graphik" in einer Epoche, in der die Entwicklung der Kunst von der Abstraktion und der Entfernung vom Gegenstand maßgeblich bestimmt wird, die moderne gegenständliche Darstellung aufzeigen. Unter ähnlichen Aspekten wurde bekanntlich vor einem halben Jahr die Ausstellung "Das menschliche Antlitz" veranstaltet, die starkes Echo gefunden hat. Schon damals trat eine Reihe von Bildhauern in Erscheinung, deren Bemühungen in erster Linie in der Gestaltung eines Menschenbildes gelegen waren. Auch bei der "Figuralen Graphik" werden die Skizzen zahlreicher Bildhauer zu sehen sein.

Das Kulturamt der Stadt Wien zeigt diesmal Werke von Anneliese (Karger), Werner Berg, Wander Bertoni, Oskar Bottoli, Walter Eckert, Georg Eisler, Franz Fischer, Hans Fronius, Rudolf Hoflehner, Alfred Hrdlicka, Alfred Karger, Heinz Leinfellner, Alfons Loner, Josef Mikl, Kurt Moldovan, Ernst Paar, Rudolf Schwaiger, Therese Schütz-Leinfellner, Ferdinand Stransky, Herbert Tasquil, Carl Unger und Fritz Wotruba.

Sitzung des Wiener Gemeinderates
=====Beratung des städtebaulichen Grundkonzeptes

29. November (RK) Bei dicht besetzten Galerien trat heute vormittag der Wiener Gemeinderat unter dem Vorsitz von Bürgermeister Jonas zu einer Sitzung zusammen. Auf der Tagesordnung stand ein einziger Punkt: Die Diskussion über das von Stadtplaner Prof. Rainer ausgearbeitete städtebauliche Grundkonzept für Wien.

Bürgermeister Jonas erinnerte einleitend daran, daß dieses Konzept in der Gemeinderatssitzung vom 30. Juni vom Stadtplaner dem Gemeinderat vorgelegt wurde. In den vergangenen Wochen und Monaten war nun Gelegenheit das Konzept zu studieren und sich für die Diskussion und die Beschlußfassung in der heutigen Sitzung vorzubereiten. Die Vorbereitungszeit dauerte deshalb so lange, weil eine so wichtige Angelegenheit gründlich behandelt werden muß.

Hierauf ergriff Stadtrat Heller das Wort.

./.

Das Einleitungsreferat des Baustadtrates Heller

"Nach Abschluß einer dreijährigen Arbeit, über die der im Jahre 1958 bestellte Stadtplaner dem Gemeinderat am 30. Juni dieses Jahres ausführlich berichtet hat, habe ich heute die große Ehre, ihnen die **Ergebnisse** dieser Arbeit in Form eines Antrages zur Beschlußfassung vorzulegen.

Der derzeitige Flächenwidmungsplan und die entsprechenden **Bebauungspläne** gehen in ihren Grundzügen auf die Zeit um 1890 zurück. Diese Pläne sind von der überholten Vorstellung beherrscht, eine richtige Großstadt müsse möglichst hoch und dicht verbaut sein. Im Laufe der Jahrzehnte sind diese Pläne durch unzählige, meist kleinräumige Änderungen ergänzt worden, die offensichtlich nicht immer nach einem zusammenhängenden Konzept vorgenommen worden sind. Für die später eingemeindeten Randgebiete der Stadt stammen diese Pläne zum Teil noch aus der Zeit vor der Eingemeindung der einzelnen Orte; dort sind viel zu große Flächen für eine völlig unwirtschaftliche, viel zu lockere Bebauung gewidmet.

Die Beibehaltung der auf diese Weise zustande gekommenen Pläne und des Systems verhältnismäßig kleiner den Tagesbedürfnissen entsprechender Abänderungen, wäre besonders nachteilig, weil sich die Ansprüche an Grund und Boden in den nächsten Jahrzehnten immer vergrößern werden und zwischen der geltenden Widmung und der tatsächlichen Nutzung immer krassere Unterschiede feststellbar sind.

Wir müssen uns nur die gewaltigen Fortschritte in sozialer, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht vor Augen halten, die im letzten halben Jahrhundert erzielt wurden, um zu verstehen, daß Pläne aus jener Zeit weder unserer Gegenwart noch der voraussehbaren Zukunft gerecht werden können.

Seit dem Jahre 1945 laufen daher Bestrebungen, zu einem Gesamtbild der anzustrebenden Stadtentwicklung zu gelangen. Sie haben mit der Enquete für den Wiederaufbau der Stadt Wien im Jahre 1945 begonnen; später wurde Prof. Dr. Karl Brunner mit den Aufgaben der Stadtplanung betraut. Der Bericht der damals eingesetzten gemeinderätlichen Kommission zur Vorberatung der Entwürfe von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen wurde vor

neun Jahren durch den Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Einige weitere Maßnahmen haben auch nachher die Planungstätigkeit der Stadtverwaltung entscheidend beeinflußt, so die Gründung des Planungsausschusses für Wien und Niederösterreich im Oktober 1955, die in der Zeit vom 7. bis 17. November 1955 veranstaltete Erste Wiener Straßenverkehrsenquete und der vom 23. bis 28. August 1956 in Wien abgehaltene 23. Internationale Kongreß für Wohnungswesen und Städtebau.

Die Arbeiten der in der Zeit vom 15. Jänner 1957 bis 20. Mai 1959 tätigen Verkehrsplanungskommission haben ausgezeichnete Hinweise für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gebracht, die natürlich bei der praktischen Arbeit berücksichtigt wurden.

Der Abschluß des Staatsvertrages im Jahre 1955 hat die Periode der Nachkriegszeit mit ihren bekannten Nöten und Schwierigkeiten beendet und gerade für Wien einen neuen Abschnitt seiner Geschichte eingeleitet. Das Schwergewicht unserer Tätigkeit verlagerte sich von der Behebung der Kriegsschäden auf die Vorsorge für die künftige Entwicklung der Stadt. Die Stadtverwaltung hat daher im Jahre 1957 die Stelle eines Stadtplaners ausgeschrieben und aus dem Kreis der 21 in- und ausländischen Bewerber Herrn Professor Dr. Roland Rainer berufen.

Er wurde im Juni 1958 beauftragt, innerhalb von drei Jahren ein städtebauliches Grundkonzept auszuarbeiten; diesem Auftrag ist er termingerecht nachgekommen, indem er am 30. Juni dieses Jahres dem Gemeinderat über seine Arbeit und deren Ergebnisse Bericht erstattet hat. Nach den Grundsätzen dieses Konzeptes, die wir in elf Punkten zusammengefaßt haben, soll nun in den nächsten Jahren in einem zweiten Planungszeitraum der Entwurf zu einem neuen Flächenwidmungsplan und zu entsprechenden neuen Bebauungs- und Fluchtlinienplänen ausgearbeitet werden.

Dabei müssen wir uns vollkommen klar darüber sein, daß die Stadtplanungstätigkeit auch nach diesem zweiten Planungszeitraum fortgesetzt werden muß, weil die Stadt ein lebendiger Organismus ist, an dem ununterbrochen gebaut wird und der sich ständig

wandelt. Die Entwicklung wird immer weitergehen und wir können sie niemals in allen ihren Einzelheiten voraussagen. Gewisse Grundsätze dürfen aber trotzdem eine, man könnte fast sagen zeitlose Gültigkeit beanspruchen. Die Forderung nach Licht, Luft und mehr Grün für unsere Wohngebiete, die möglichste Trennung von Wohn- und störenden Arbeitsstätten, der Schutz des Wiener Landschaftsbildes und der historischen Stadtteile, das alles sind Prinzipien, mit deren dauernder Beibehaltung wir rechnen dürfen. Es läßt sich aber auch die Planung von klar begrenzten Teilgebieten der Stadt heute schon weitgehend abschließen und festlegen. Wird heute ein bestehendes Wohngebiet in seinem Charakter geschützt oder ein neues Wohngebiet angelegt, können wir mit ausreichender Sicherheit damit rechnen, daß diese Widmung für viele Jahrzehnte Bestand haben wird. Die Wohnhäuser werden vielleicht einmal in etwas anderen Formen erneuert werden, es wird die eine oder andere zusätzliche öffentliche Einrichtung notwendig werden, das Wesen dieses Baugebietes wird aber über unseren Planungszeitraum hinaus unverändert bleiben.

Wenn einerseits die Planung einer laufenden Anpassung an geänderte Verhältnisse bedürfen wird, so ist andererseits eine möglichst große Stabilität einmal beschlossener rechtskräftiger Pläne ein umso größeres Bedürfnis, als ja Investitionen in Bauten und in Grundstücken ihrer Natur nach sehr langfristig sind.

Auf jeden Fall ist es, sowohl notwendig wie auch möglich, im Rahmen eines städtebaulichen Grundkonzeptes Festlegungen für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt zu treffen.

Die Hauptfrage ist dabei die nach der künftigen Bevölkerungszahl, nach der Zahl der Menschen, deren Lebensraum wir planmäßig gestalten sollen.

Die bisherige Entwicklung ist bekannt. Die starke Zuwanderung aus allen Teilen der Monarchie ließ die Bevölkerung Wiens bis 1914 auf über zwei Millionen ansteigen. Diese Zahl sank in der Zwischenkriegszeit auf rund 1,8 Millionen und hat sich durch den zweiten Weltkrieg und seine Folgen auf etwas über 1,6 Millio-

nen stabilisiert. Das Verhältnis zwischen Geburten- und Sterbefällen hat sich zwar in den letzten Jahren verbessert, trotzdem würde die Einwohnerzahl Wiens absinken, wenn keine Zuwanderung stattfände. Unter den gegebenen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen kommen praktisch alle Zuwanderer aus dem österreichischen Staatsgebiet. Für dieseslagen nun Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung vor, welche ein leichtes Ansteigen der Gesamtbevölkerung voraussagten; diese Prognosen wurden durch das Ergebnis der letzten Volkszählung bestätigt. Bedenklich ist dabei, daß gerade die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland eine abnehmende Bevölkerungstendenz aufweisen. Wie stehen nun die Chancen, daß aus diesem Menschenreservoir eine ausreichend starke Zuwanderung nach Wien fließt? Ein Blick auf die bisherige Entwicklung zeigt, daß seit Ende des ersten Weltkrieges der Anteil der in den ländlichen Gemeinden Wohnenden praktisch unverändert geblieben ist, der Anteil Wiens gesunken ist, während der Bevölkerungsanteil der anderen Gemeinden, von über 2.000 Einwohnern bis zu den anderen österreichischen Großstädten, ständig zugenommen hat.

Wenn wir glaubten, die zukünftige Entwicklung nur auf Grund dieses statistisch festgestellten Trends beurteilen zu können, müssen wir befürchten, daß das stärkere Wachstum der anderen Städte zu einer Bevölkerungsabnahme in Wien führen müßte, da ja die Gesamtbevölkerung Österreichs nur leicht ansteigen dürfte. Eine solche Berechnung würde aber einen Faktor von ausschlaggebender Bedeutung außer acht lassen. Das Ausmaß der zukünftigen Zuwanderung hängt innerhalb der Grenzen, die durch die Bevölkerungsstruktur Österreichs gegeben sind, ganz entscheidend davon ab, was wir selbst aus unserer Stadt machen.

In diesem Zusammenhang ist vor allem die vermehrte Vorsorge von Bedeutung, die wir im Rahmen der Planung für die Erfüllung des Raumbedarfes der Wirtschaft treffen wollen; denn Hauptmotiv der Zuwanderung in die Großstadt ist ja das dort vorhandene Angebot von Arbeitsplätzen. Es hat in der letzten Zeit gewisse Beachtung gefunden, daß eine Reihe größerer Betriebe ihre Erzeugungsstätten von Wien nach Niederösterreich verlegt haben.

Wenngleich diese Abwanderung im Vergleich zur gesamten Wirtschaftskraft unserer Stadt nicht allzu stark ins Gewicht fällt, so wollen wir sie doch als einen Hinweis auf die Notwendigkeit beachten, in erhöhtem Maße Raum für die Industrie bereitzustellen. Mit der planmäßigen Aufschließung und Besiedlung des Industriegebietes Liesing haben wir einen ersten Schritt getan, dem weitere folgen müssen. Dabei ist gerade für Wien eine außerordentlich reiche Vielfalt von Betrieben aller Art, von Büros, Kanzleien, Ateliers, Labors, Banken und Fremdenverkehrsbetrieben und überhaupt von hochqualifizierten Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben aller Art typisch. Und weil die Vorsorge für derartig unterschiedliche Betriebstypen wesentlich schwieriger ist als die Planung zusammenhängender Industriekomplexe, wollen wir alle Anstrengungen unternehmen, um gerade diese wirtschaftliche Grundlage unserer Stadt zu fördern.

Auf Grund dieser Struktur der Arbeitsstätten erscheint es auch für Wien nicht richtig, eine Prognose "der maximalen Bevölkerungsentwicklung" vom Angebot geeigneter Industrie-flächen ableiten zu wollen. Sehr wertvolle Beiträge zu allen für die Planung notwendigen Klärungen auf dem Gebiet "Wirtschaft und Stadtplanung" brachte die vor einem Jahr durchgeführte Enquete und die Tätigkeit der damals gegründeten Arbeitskreise.

Es versteht sich von selbst, daß parallel zur Vorsorge für Arbeitsstätten im gleichen Ausmaße die Vorsorge für ausreichenden Wohnraum für alle Bewohner dieser Stadt, einschließlich der neu Hinzukommenden betrieben werden muß. Unter Wohnraum verstehen wir dabei nicht nur die Wohnungen selbst, sondern auch die Ausstattung der Wohngebiete mit den notwendigen kulturellen, wirtschaftlichen und Erholungseinrichtungen.

Es handelt sich bei der Schaffung von Wohnungen aber nicht nur darum, quantitativ ausreichenden Wohnraum für die Bevölkerung zu schaffen, sondern auch die Qualität unseres Wohnungsbestandes so zu heben, sodaß darin eine Bevölkerung zu leben vermag, die auf lange Sicht imstande ist, sich aus eigener biologischer Kraft zu halten. Soweit es sich hierbei um die Wohnungsgrößen und die Ausstattung der Wohnungen handelt, ist dies ein Problem der Wohnbaupolitik, das einer gesonderten Be-

handlung bedarf. Mit Hilfe der Stadtplanung kann und muß aber dafür gesorgt werden, daß bei allen neu errichteten Wohnungen ein Qualitätsfaktor in Ordnung ist, bei dem sich Mängel praktisch nie mehr beheben lassen. Es ist dies die Lage der Wohnbauten zueinander, zum Grün und zu öffentlichen Einrichtungen einerseits; aber auch ihr Schutz vor störenden und lärmenden Betrieben und Verkehrsanlagen andererseits.

Mit der Vorsorge für genügend ordentliche Wohnungen und für ausreichende Arbeitsstätten und alle dazu gehörigen Einrichtungen leisten wir auch einen, vielleicht entscheidenden Beitrag dazu, die Einwohnerzahl Wiens auch für die Zukunft zu sichern.

Trotzdem ist die Frage berechtigt, welche Vorkehrungen für den Fall vorgesehen sind, daß sich die Einwohnerzahl Wiens nicht so entwickelt, wie derzeit angenommen wird. Schließlich bedeutet bei der Größe Wiens eine unvorhergesehene Bevölkerungszunahme von nur einigen Prozenten, daß innerhalb der Stadtgrenzen eine komplette neue Großstadt von rund 100.000 Einwohnern Raum finden muß.

Nun haben wir nicht vor, den zu erstellenden Flächenwidmungsplan in dem Sinne theoretisch perfekt zu machen, daß wir ihn auf eine gegebenermaßen hypothetische Bevölkerungszahl von sagen wir 1,7 Millionen abstimmen. Wir werden vielmehr aus ganz zwingenden praktischen Gründen etwas vorsichtiger vorgehen und die notwendigen Baugebiete in etwas geringerem Umfange festsetzen. Die Auflockerung der Stadt, die ja die Hauptursache für zusätzlichen Raumbedarf ist, wird ja erst im Laufe von Jahrzehnten wirksam. Es wird daher richtig sein, nur soviel neues Bauland auszuweisen, als es dem sicher erkennbaren Bedarf, der Kapazität der Bauwirtschaft und den finanziellen Möglichkeiten zur Aufschließung und zur Schaffung der erforderlichen öffentlichen Einrichtungen entspricht. Ein Großteil der Schwierigkeiten, mit denen wir heute in den Randgebieten zu kämpfen haben, rührt daher, daß seinerzeit weit über den Bedarf Baulandflächen auf dem Papier ausgewiesen wurden, daß die Grundstückaufteilung und die Grundstückspreise sich nach diesen Plänen gerichtet haben, ohne daß eine Verwirklichung dieser Pläne möglich gewesen wäre.

Für den einen theoretisch denkbaren Fall, den einer gewissen Abnahme der Einwohnerzahl, sind wir auf diese Weise jedenfalls gerüstet. Es ist dies wieder ein Beweis dafür, daß die Stadtplanung, auch wenn wir heute Grundsätze auf Jahrzehnte festlegen, in ihrer praktischen Durchführung ein kontinuierlicher Vorgang sein muß.

Die andere Möglichkeit, mit der wir uns sehr ernsthaft auseinandergesetzt haben, ist die, daß durch Änderung der politischen Verhältnisse durch ein Aufgehen des Eisernen Vorhanges die geopolitischen Vorzüge der Lage Wiens wieder wirksam werden und neue wirtschaftliche Impulse zu einer Bevölkerungszunahme führen. Es ist freilich praktisch unmöglich, das Ausmaß solcher Auswirkungen im voraus mit genügender Genauigkeit abzuschätzen.

Wenn wir aber annehmen, daß es zu einer vermehrten Zuwanderung nach Wien kommt, oder daß sich die biologische Struktur der Bevölkerung so entscheidend bessert, daß von dieser Seite her eine Bevölkerungszunahme entsteht, so können wir auch dann auf die Frage antworten, wie sich die Stadt unter so geänderten Voraussetzungen entwickeln soll. Zunächst einmal würde und dürfte eine solche Bevölkerungsvermehrung nicht bedeuten, daß die bestehenden dicht verbauten Gebiete verdichtet werden, es müssen vielmehr in der Weise, wie wir es bereits jetzt handhaben, neue, in sich geschlossene Baugebiete geschaffen werden, die nicht nur Wohnungen und öffentliche Einrichtungen, sondern in gleichem Verhältnis auch neue Arbeitsstätten umfassen. Wir haben eine Reihe hierfür in Frage kommender Gebiete im Hinblick auf ihre Eignung für die Aufnahme von Wohn- und Arbeitsstätten sowie zentrale Einrichtungen untersucht, es ist jedoch verständlich, daß man diese theoretischen Überlegungen zur Vermeidung von Bodenspekulation nicht in den Vorentwurf zum Flächenwidmungsplan aufnehmen konnte.

Nach diesen Überlegungen allgemeiner Art möchte ich mich nun den einzelnen Grundsätzen zuwenden, nach welchen wir die Entwicklung unserer Stadt lenken wollen.

Einer der wesentlichsten Gedanken des Grundkonzeptes, und gleichzeitig einer, der möglicherweise auf Unverständnis stoßen wird, ist der der Auflockerung der dicht bebauten Stadtteile. Hierzu muß klar gesagt werden, daß unter Auflockerung keinesfalls irgendeine romantische Utopie verstanden werden darf, ein Wunsch, das steinerne Häusermeer von heute in eine idyllische Gartenstadt zu verwandeln.

Es handelt sich vielmehr um die planmäßige Lenkung eines ganz natürlichen Anpassungsvorganges. In Wirklichkeit wäre es nämlich ebenso völlig unrealistisch, zu glauben, es könnte dauernd der heutige Zustand bestehen bleiben, bei dem auf weniger als der Hälfte des bebauten Gebietes mehr als drei Viertel der Bevölkerung und rund neun Zehntel aller Arbeitsstätten massiert sind.

Die Bevölkerungsverschiebung von den dicht bebauten in die Randgebiete hinaus ist ein Vorgang, der sich auch ohne planmäßige Förderung in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat und noch weiterhin vollzieht. Seit dem Ende des ersten Weltkrieges bis heute hat die Bevölkerung der Bezirke 1 bis 9 um etwa 250.000 Menschen abgenommen, die der übrigen dicht bebauten Gebiete um mehr als 300.000 Menschen. Im gleichen Zeitraum wurden in den Ebenen jenseits der Donau und im Süden der Stadt rund 30 Quadratkilometer, wenn auch sehr unwirtschaftlich locker neu verbaut. Eine Fortsetzung dieser bisherigen Entwicklung würde bedeuten, daß auch weiterhin die dicht bebauten Gebiete jährlich ungefähr ein Prozent ihrer Bevölkerung an die neuen Stadtteile abgeben, eine Verschiebung, die übrigens auch zwischen den Volkszählungen 1951 und 1961 stattgefunden hat.

Die Auflockerung ist nicht nur für das Wohnen, sondern auch für das Arbeiten von größter Bedeutung. Die Arbeitsstätten aller Art, deren Raumbedarf je Arbeitskraft und deren Ansprüche an die Verkehrsflächen und an die Energieversorgung stark ansteigen, brauchen Platz. Die Beengtheit und Raumnot in den inneren Bezirken hat bereits in vielen Fällen zu einer Standortverlegung geführt; eine derartige Abwanderung an den Stadtrand ist übrigens ein für alle Großstädte kennzeichnender Vorgang.

Es ist demnach irreführend, wenn die Ausdrücke "Auflockerung" und "Herabsetzung der Dichte" immer in einem etwas negativen Sinn

gebraucht werden, wenn immer der Begriff eines Substanzverlustes mitklingt. In Wirklichkeit sind diese Ausdrücke ein Zeichen dafür, daß alle Funktionen des städtischen Lebens immer höhere Ansprüche an den Raum stellen - und das ist doch eine durchaus positiv zu wertende Erscheinung. Es heißt nämlich mit anderen Worten doch nichts anderes, als daß auf dem einzelnen Grundstück weniger Wohnungen oder weniger Arbeitsplätze untergebracht werden können, als man dies vor 30 oder 80 Jahren für möglich, richtig und wirtschaftlich vernünftig hielt. Auflockerung bedeutet aber nicht nur verminderte Ausnützbarkeit der Bauplätze, sondern ebenso die Schaffung oder Freihaltung von mehr Raum für öffentliche Einrichtungen, Grünflächen und Verkehr.

Trotzdem werden vielleicht wirtschaftliche Argumente ins Treffen geführt werden, als erstes wohl das der in dicht bebautem Gebiet vorhandenen baulichen Investitionen. Hier wird häufig übersehen, daß die vorhandenen Verkehrsflächen und Grünanlagen, aber auch die meisten öffentlichen Bauten und die Versorgungsleitungen schon heute den Anforderungen nicht mehr genügen.

Eine bloße Ausschöpfung der jetzt zugelassenen hohen Bebauungsdichten würde also entweder die öffentliche Hand sehr stark belasten oder es müßten starke Qualitätsseinbußen für dauernd in Kauf genommen werden. Die Belastung kann darin bestehen, daß für gewisse Einrichtungen die zweite Ebene herangezogen werden müßte, ob es sich jetzt um Tiefgaragen oder um Dachkindergärten handelt, daß als Ersatz für nicht vorhandene Grünflächen die Verkehrsverbindungen mit den Erholungsmöglichkeiten übermäßig ausgebaut werden müssen, oder aber, daß gewisse soziale und hygienische Forderungen, wie etwa Grünflächen und Spielplätze bei den Schulen nie erfüllt werden können.

Schließlich ist auch darauf hinzuweisen, daß die nach den heutigen Bebauungsplänen mögliche Ausnützung aller Grundstücke in ihrer Gesamtheit nie verwirklicht werden kann. Würden sämtliche Bauplätze in den dicht bebauten Teilen Wiens nach den heute geltenden Bestimmungen bebaut werden, so müßte die Bevölkerung um einige hunderttausend Menschen zunehmen, während die natürliche und geschichtliche Entwicklung in anderer Richtung geht. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist eine Herabsetzung der Bebauungs-

dichte und nicht eine Beibehaltung des heutigen Zustandes anzustreben.

Es wird also in den dicht bebauten Stadtteilen durch eine entsprechende Planung dafür zu sorgen sein, daß im Laufe der nächsten Jahrzehnte im Zuge der unausweichlichen Erneuerung des Baubestandes, der zum Großteil aus dem 19. Jahrhundert stammt, ein Gleichgewicht zwischen der baulichen Ausnutzung der Grundstücke einerseits und dem Ausmaß und der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Einrichtungen, der Grünflächen und der Verkehrsanlagen andererseits herbeigeführt wird.

Die Erneuerung dieser dicht verbauten Gebiete wird allerdings, darüber dürfen wir uns keiner falschen Hoffnung hingeben, ein langfristiger Prozeß sein.

Was für die Auflockerung gesagt wurde, gilt auch für die Entmischung. Auch hier wird man nur in extremen Sonderfällen an eine Aussiedlung denken können. Wir wissen sehr wohl, welche Werte in den heute bestehenden Betrieben investiert sind. Wir kennen aber auch die wachsenden Schwierigkeiten und Nöte, die Unmöglichkeit räumlicher Ausdehnung, die fehlenden Park- und Lademöglichkeiten, die Schwierigkeiten der Energie- und Wasserversorgung, die Forderungen der Baupolizei, der Gewerbebehörde und des Arbeitsinspektorates. Wir kennen auch zahlreiche Fälle, wo Betriebe häufig unter dem Zwang, ihre Produktion umstellen zu müssen, neue geeignetere Standorte suchen. Wir wissen auch, welche Bedeutung diesem Prozeß der Anpassung an neue Gegebenheiten im Hinblick auf die sich abzeichnende Großraumwirtschaft zukommt. Es ist also die Annahme berechtigt, daß der im Gange befindlichen Erneuerung unseres Wohnungsbestandes in zunehmendem Maße der Neubau und die Modernisierung von Betriebsstätten folgen wird. Hierfür gilt es, durch eine überlegte Planung Rahmen und Raum zu schaffen.

Was wir vorschlagen, ist eine dem Raumbedarf und den Standortansprüchen der Wirtschaft entsprechende Festlegung von Baugebieten für verschiedene Arten von Betrieben: nicht nur für Industrie und Lagerplätze, sondern auch für Geschäftsviertel und vor allem für minder störende Gewerbe- und Leichtindustriebetriebe. Im Hinblick auf die zahlreich bestehenden wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Handels-, Dienstleistungs- und Erzeugungsbetrieben unter-

einander und mit den Wohngebieten und öffentlichen Einrichtungen ist in den dicht bebauten Gebieten an eine kleinräumige Entmischung gedacht. Als Ordnungsprinzip soll dabei gelten, daß die Betriebe vorwiegend im Bereich der Verkehrslinien konzentriert werden, während dazwischen die Wohnviertel, Grünflächen und öffentlichen Bauten Zonen der Ruhe bilden.

Als zweites wichtiges Prinzip hat dabei zu gelten, daß die Wahl optimaler Standorte von entscheidendem Einfluß auf den dauernden wirtschaftlichen Erfolg der Betriebe ist.

Wenn wir Wien nicht nur als den Wohnort unserer Bevölkerung sehen, sondern auch als die gemeinsame Arbeitsstätte, dann müssen wir vor allem in den Entwicklungsgebieten außerhalb des dicht bebauten Gebietes genügend und geeigneten Raum für die Schaffung neuer Arbeitsplätze freihalten.

Diese Gebiete der Stadt sind heute schon vielfach Auspendlerbezirke, aus denen ein sehr großer Teil der Berufstätigen lange und mühsame Wege zur Arbeit zurücklegen muß.

Eine einseitige Intensivierung des Wohnungsbaues würde sie noch ausgeprägter zu Wohn- oder besser Schlafstätten mit all ihren wirtschaftlichen und vor allem soziologischen Nachteilen machen. Dabei kommt es nicht nur auf eine quantitative Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes an. Im Gegenteil: diese Bezirke weisen heute vielfach eine recht einseitige Betriebsstruktur auf, mit einem Überwiegen industrieller Großbetriebe. Wenn dort jene Reichhaltigkeit an Arbeitsmöglichkeiten geboten werden soll, die wesentlich dazu beiträgt, ein Gebiet anziehend zu machen, müssen wir heute schon entsprechend hochwertige Standorte für arbeitsintensive Betriebe freihalten. Ein Umstand, der auch für jene zahlreichen Bewohner des Umlandes von Bedeutung ist, die in Wien ihre Arbeitsplätze suchen.

Damit kommen wir zu einer der wichtigsten und dankbarsten Aufgaben der Stadtplanung, nämlich zur Planung der Entwicklungsgebiete in den äußeren Bezirken. Die Gründerzeit hat in diesen Gebieten mit wenigen Ausnahmen keine Spuren in der Form zu dicht bebauter Rasterviertel hinterlassen. Dagegen wurden damals draußen vor den Toren der Stadt ausgedehnte Industrie- und

Versorgungsanlagen, wie Gas- und Elektrizitätswerke, Eisenbahnwerkstätten, Güterbahnhöfe und dergleichen angelegt. In der Zwischenkriegszeit, einer Zeit der Flucht aus dem zu dicht bebauten Gebiet, entstanden einerseits Wohnhausanlagen und Siedlungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues, die heute noch als vorbildlich gelten können, andererseits aber auch ausgedehnte sogenannte wilde Siedlungen. Dazwischen liegen noch die ehemaligen Dörfer, von Strebersdorf, über Ebling bis Siebenhirten, die nur zum Teil noch tatsächliche Dörfer sind, wenn auch das bauliche **Gesicht** ziemlich unverändert erhalten geblieben ist.

Zwischen all diesen verschiedenen Arten der Bebauung finden sich glücklicherweise noch ausreichend freie Flächen, die uns noch einige Chancen geben, aus diesen so verschiedenartigen Elementen vollwertige und in sich geschlossene Teile einer gegliederten Stadt zu machen. Diese Gebiete werden nach ihrer Vollendung ein viel reicheres und lebendigeres Bild aufweisen, als manche auf freiem Feld angelegte neue Stadt. Die ausgedehnten Gebiete mit Einfamilienhäusern, die planmäßigen Reihenhaussiedlungen und die alten Dörfer werden als von Eigenleben erfüllte kleine Nachbarschaften in die größeren Einheiten einbezogen werden, deren Schwerpunkt durch eine Bebauung großstädtischen Charakters gebildet wird.

Wir haben hier die Chance, in relativ kurzer Zeit in ausgedehnten Gebieten die Bedingungen zu schaffen, deren Herbeiführung im dicht bebauten Gebiet erst im Laufe einer jahrzehntelangen Umwandlung möglich sein wird. Hier können die Wohnungen, aber auch die Schulen und Kindergärten in ruhigen grünen Zonen liegen, hier haben die Betriebe genug Raum zur Entwicklung hier können die öffentlichen Verkehrsmittel unbehindert fahren, aber auch der Gebrauch privater Kraftfahrzeuge wird hier leichter und angenehmer sein. Wir haben daher auch gar keine Sorge, daß sowohl die Wohnungen wie auch die Arbeitsplätze in diesen Gebieten von unserer Bevölkerung gern angenommen werden.

Dieser Ausbau kommt aber nicht nur jenen Gebieten und ihren Bewohnern zugute, sondern ist auch die unerläßliche Voraussetzung für die Verbesserung der Verhältnisse im zu dicht

bebauten Gebiet. Mit Verboten und Polizeimaßnahmen allein würden wir eine weitere Verdichtung in den inneren Bezirken nicht aufhalten können; sie wird nur dann zu vermeiden sein, wenn wir dem gesunden Bauwillen der Menschen und der Wirtschaft besser geeignete Räume zur Verfügung stellen. Aber auch in psychologischer Hinsicht ist der Ausbau der Randgebiete eine wesentliche Voraussetzung für die Erneuerung der gesamten Stadt. Je größer der Anteil der Menschen wird, die in den neuen Baugebieten wohnen, je kleiner damit der Anteil der Menschen wird, für die die heutige enge und lärmgefüllte Stadt eine gewohnte Umgebung darstellt, desto leichter wird die Allgemeinheit einsehen, daß die Auflockerung der dicht bebauten Gebiete keine negative, sondern eine im allgemeinen Interesse liegende positive Maßnahme ist.

Eine Voraussetzung hierfür ist es allerdings, daß wir uns bemühen, den Bewohnern der Außengebiete alle jene kulturellen und wirtschaftlichen Annehmlichkeiten zu bieten, die für das Leben in einer Großstadt kennzeichnend sind. Sowohl für die Entlastung der Innenstadt wie für die Aufwertung der äußeren Gebiete und die Entwicklung eines Eigenlebens in diesen sowie zur Verringerung des Verkehrs zur Innenstadt ist die Schaffung von wirtschaftlichen und kulturellen Zentren in den äußeren Bezirken von großer Bedeutung.

Unsere Vorsorge gilt aber natürlich auch dem großen übergeordneten Zentrum unserer Stadt, der "City". In ihr befinden sich vor allem die wichtigsten öffentlichen und privaten Verwaltungsstellen und Kulturstätten, die höchstrangigen Geschäfte und Spezialisten. Dem klaglosen Funktionieren der City kommt deshalb große Bedeutung zu. Es ist verständlich, daß sich eine City nur an einem Punkt des Baugebietes entwickelte, der von allen Teilen der Stadt und des Umlandes gut erreicht werden kann. Diese gute Erreichbarkeit zu erhalten ist eine wichtige Aufgabe. Andererseits wächst eine City selbstverständlich mit dem Anwachsen der Stadt. Wir haben hierfür eine Reihe guter Beispiele in Wien. So muß man die Zone längs der Mariahilfer Straße zwischen Westbahnhof und Ring als eine Art City ansehen. Es ist auch kennzeichnend, daß wir in unserer historischen Altstadt ein altes Rathaus und eine alte Universität haben, während das neue Rathaus und die neue Universität außerhalb der Altstadt errichtet wurden. Damit aber ist dieser Ausdehnungsprozeß nicht zu Ende. ./.

Wenn also im Grundkonzept neben Maßnahmen der Verkehrserschließung mit dem Ziel, die City besser erreichbar zu machen, auch die planmäßige Entwicklung sogenannter "Nebencities" vorgesehen ist, so folgt das Konzept auch hier einer deutlich erkennbaren Entwicklungstendenz unserer Stadt. In diesen "Nebencities" sollen sich Verwaltungsstellen der Wirtschaft, der öffentlichen Körperschaften und internationalen Organisationen entwickeln können, für die in der City selbst nicht genügend Raum vorhanden ist.

Entscheidende Bedeutung kommt der Auswahl der Standorte für öffentliche Einrichtungen zu.

Selbstverständlich sind die Standortansprüche der verschiedenen öffentlichen Einrichtungen je nach ihrer Funktion ungleich. Sie hängen einmal von ihrem Einzugsbereich ab, denn es ist ein wesentlicher Unterschied, ob eine Institution in Wien nur ein oder wenige Male vertreten ist oder ob sie etwa in jedem kleinen Wohngebiet notwendig ist. Im ersten Fall wird sie guter Verkehrsverbindungen nach allen Teilen der Stadt bedürfen, während sie im zweiten Fall zu Fuß gut erreichbar sein soll. Als weiterer Gesichtspunkt kommt dazu, daß die eine oder andere Einrichtung, wie ein Postamt oder ein Polizeiwachzimmer durchaus am Verkehr liegen kann, während andere Bauten, wie Schulen oder Krankenhäuser der Einbettung in Grünflächen bedürfen. Die beiden Gesichtspunkte decken sich nicht vollständig; so muß beispielsweise ein Spezialkrankenhaus zwar im Grünen liegen, muß aber sowohl für die Krankentransporte wie auch für die Besucher verkehrsmäßig gut erreichbar sein.

Damit sind wir bei der Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung unserer Stadt angelangt. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist die unerläßliche Voraussetzung für das Leben und Arbeiten in einer Großstadt. Andererseits sind die Aufwendungen für den Verkehr sowohl für den einzelnen, als auch für die Öffentlichkeit als Unkosten zu buchen. Es ist daher jeder Versuch zu unternehmen, diese Belastung so gering wie möglich zu halten.

Auf die Dauer können die heute bereits bestehenden und immer größer werdenden Verkehrsschwierigkeiten überhaupt nur gelöst werden, wenn wir uns vollkommen klar darüber werden, daß zwischen der Nutzung des Baulandes und der Leistungsfähigkeit der Verkehrs-

flächen und der Verkehrsmittel ein Gleichgewicht hergestellt werden muß. Es wäre vollkommen unmöglich, eine einwandfreie Bedienung der dicht bebauten Gebiete unserer Stadt für den Berufs- und für den Wirtschaftsverkehr für die Zukunft zu gewährleisten, wenn nicht die Ausnützbarkeit der Bauplätze herabgesetzt und die verschiedenen Nutzungsarten klar voneinander getrennt werden. Freilich wird sich dies erst in Jahren und Jahrzehnten auswirken. Bis dahin und trotz der zu erwartenden Erleichterung müssen wir eine Reihe von Bau- und Planungsmaßnahmen treffen. Darüber darf aber nicht vergessen werden, daß durch organisatorische und administrative Maßnahmen noch immer Wirkungen erzielt werden können, die sich durch Baumaßnahmen überhaupt nicht, oder nur mit einem ungemein höheren Aufwand erreichen lassen.

Als wichtigster Grundsatz bei der Lösung unserer Verkehrsprobleme muß gelten, daß die Stadt nicht dem Verkehr geopfert werden darf; es muß sich vielmehr der Verkehr der Stadt anpassen.

Ein weiterer Grundsatz bei allen Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrsplanung muß es sein, daß wir zwar die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrsnetzes für die Gegenwart auf die sparsamste und wirtschaftlichste Weise verbessern wollen, daß wir andererseits aber gar nicht großzügig genug sein können, wenn wir Raum für künftige Entwicklungen freihalten. Die allgemein als notwendig anerkannte Verbindung des nördlichen Gürtelendes mit Floridsdorf, deren Bau bereits begonnen hat, könnte nicht, oder nur unter ungleich höheren Kosten und Schwierigkeiten geschaffen werden, wenn der Raum hierfür nicht vor Jahrzehnten durch entsprechende Fluchtlinien freigehalten worden wäre. In demselben Bereich ist auch bereits eine Trasse für die Verbindung der Stadtbahn in die Brigittenau freigehalten. Eine derartige Vorsorge für die Zukunft ist auch uns aufgetragen.

Als weiterer wichtiger Grundsatz gilt das Primat des öffentlichen Massenverkehrs und die Vorsorge für die Sicherheit und Bequemlichkeit des Fußgängers.

Der öffentliche Verkehr verdient wegen seiner Bedeutung für den Berufsverkehr bei allen Förderungsmaßnahmen den Vorrang. Er muß leistungsfähiger und anziehender gestaltet werden.

Zur besseren Verbindung der Ausbaugebiete jenseits der Donau und im Süden der Stadt ist eine Verlängerung der Stadtbahn im Norden bis zur Engerthstraße und im Süden von der Gumpendorfer Straße über die Philadelphiabrücke in den Raum des Liesinger Industriegebietes und nach Siebenhirten notwendig. Um Mißverständnisse auszuschließen: wenn hier von der Verlängerung der Stadtbahn gesprochen wird, so soll damit noch keine Entscheidung über die Art der Betriebsmittel getroffen werden. Es gehört nicht in das städtebauliche Grundkonzept, eine endgültige Aussage darüber zu machen, mit welchen Betriebsmitteln die Stadtbahn-Verlängerung vor sich gehen soll. Wir wissen, daß es hierfür verschiedene Möglichkeiten gibt: einen Ausbau der Stadtbahn in der heutigen Form, einen Umbau auf einen Vollbahnbetrieb, der den Übergang auf die anschließenden Linien der Österreichischen Bundesbahnen ermöglicht, oder den Ausbau in Form der Alwegbahn. Hier sind vor einer endgültigen Festlegung eine Reihe betrieblicher und technischer Fragen zu prüfen, wobei es entscheidend sein wird, daß die notwendige Verkehrsleistung mit einem Mindestaufwand an Kosten erbracht wird.

Der Generalverkehrsplan sieht außerdem ein aus Stadtautobahn- und Schnellstraßen zusammengesetztes übergeordnetes Straßennetz vor. Es muß ganz deutlich gesagt werden, daß die Entwicklung dieses Straßennetzes vor allem dem Wiener Binnenverkehr und dem Verkehr von und nach Wien zu dienen hat, da der Durchgangsverkehr ohne Aufenthalt in Wien nur wenige Prozent des Verkehrsaufkommens auf diesen Straßen ausmacht. Es sind dies die Straßen, die die höchste Verkehrsbelastung in ganz Österreich aufweisen. Vom rein verkehrstechnischen Standpunkt ist es daher notwendig, diese Straßenzüge vordringlich in ausreichendem Maße auszubauen. Sowohl vom Standpunkt der Planung und Ausführung, wie auch von dem der Finanzierung verdienen sie daher den Vorrang vor allen großzügigen Autobahnprojekten auf dem offenen Land. Es ist daher eine alte Forderung der Stadt Wien, die an dieser Stelle wiederholt werden soll, daß der Bund jenen Anteil an den Straßenbau- und Erhaltungskosten übernimmt, der Wien auf Grund des Verkehrsanfalles und der hier aufgebrauchten Steuern und Abgaben aus dem Kraftfahrverkehr zukäme.

Zu den wichtigsten Vorschlägen des Generalverkehrsplanes gehört außerdem die Schaffung von ausreichenden Parkmöglichkeiten, da der Parkplatzmangel bereits in manchen Teilen der Stadt eine wirtschaftliche Schädigung hervorruft.

Einen bedeutenden Raum des städtebaulichen Grundkonzeptes nimmt das Problem der Grünflächen ein. Grünflächen haben als Stätten der Erholung und der Entspannung, aber auch als Luft-^{wichtige Funktion zu erfüllen}; sie dürfen nicht bei reservoir eine echte und/jeder Gelegenheit als willkommene Baulandreserve betrachtet werden. Immer wieder wird unter den verschiedensten Begründungen die Verbauung von Grünflächen verlangt, wobei oft mit Zahlen operiert wird, die beweisen sollen, daß es sich nur um Bruchteile von Prozenten der vorhandenen Grünflächen handle, sodaß ihre Opferung durchaus gerechtfertigt sei. Dabei wird meistens bewußt außer acht gelassen, daß die Versorgung der einzelnen Stadtteile mit Grünflächen sehr unterschiedlich ist. Vor allem in den dicht bebauten Gebieten der Stadt herrscht ein erschreckender und durch nichts zu beschönigender Mangel an Grünflächen, der besonders unsere Jüngsten, aber auch die alten Menschen trifft, denen lange Fahrten und Anmarschwege ins Freie nicht zugemutet werden können. Es ist aber auch wichtig, in den begünstigteren Randgebieten der Stadt die vorhandenen Grünflächen zu bewahren, denn das Argument, für die relativ wenigen dort lebenden Menschen sei ohnehin genug Grün da, geht an der Tatsache vorbei, daß diese außen liegenden Erholungsmöglichkeiten auch den Bewohnern der Innenbezirke dienen müssen. Es wird auf die Dauer keinesfalls genügen, den heutigen Bestand zu verteidigen; wir werden, wenn wir es ernst meinen, die Grünflächen auch ausweiten und ausbauen müssen.

Überall, wo dies noch irgendwie möglich ist, soll die Grenze des Wald- und Wiesengürtels gegen das Bauland hin vorverlegt werden. Einzelne Anträge hierzu sind schon in Arbeit.

Ein wesentlicher Grundgedanke der Grünflächenplanung ist es, die Grünflächen der verschiedensten Funktionen zu zusammenhängenden Gebieten oder Grünzügen zu vereinen, welche möglichst tief und weit in das dicht bebaute Gebiet hineinreichen sollen. Zwei markante Glieder eines solchen Grünzuges sind beispielsweise der Rote Berg und der Königberg, um deren Freihaltung wir uns besonders bemüht haben und noch bemühen.

Derartige Grünzüge können draußen am Stadtrand mit Wald und Wiese beginnen, können Kleingartenanlagen umfassen, die in der Form von Kleingartenparks auch für die Öffentlichkeit Erholungswert besitzen, sie können sich stellenweise zu Alleen verengen, um dann wieder durch die Grünflächen neben Schulen und Kindergärten eine Ausweitung zu erfahren und schließlich in innerstädtischen Parkanlagen zu münden. Im Süden Wiens, am Wienerberg und Laaer Berg, wo große Flächen bereits als Wald- und Wiesengürtel gewidmet und im Besitz der Stadt Wien sind, soll dafür gesorgt werden, daß dort tatsächlich Wald und Wiese geschaffen wird und daß dieses zu Unrecht vernachlässigte Gebiet durch eine den natürlichen Gegebenheiten entsprechende Aufforstung seinen reizvollen Landschaftscharakter wieder gewinnt.

Maßnahmen zur Wiederherstellung der Landschaft sind auch im Bereich der Donau dringend notwendig. Neben einer Entrümpelung des Praters, in dem immer größere Flächen der Öffentlichkeit entzogen wurden, denken wir hier an die Durchführung der schon seit langem beschlossenen Begrünung des rechten Donauufers. Jenseits der Donau soll die Freimachung der Ufer der alten Donau fortgeführt und durch die Wiederherstellung des Mühlwassers ein neuer Erholungsraum geschaffen werden. Auch der geplante Marchfeld-Bewässerungskanal soll in seinem Wiener Teilstück zur Belebung der Landschaft beitragen.

Das Hauptproblem in diesem Bereich ist jedoch das eines verbesserten Hochwasserschutzes für Wien. Das Katastrophenhochwasser von 1954 hat uns vor Augen geführt, daß der Hochwasserschutz für die Stadt verbessert werden muß. Es ist dies eine gewaltige Aufgabe. Das Stadtbauamt hat bereits vor längerer Zeit ein Projekt ausgearbeitet, das die Schaffung eines Hochwasserentlastungskanales im Inundationsgebiet vorsieht. Dieses Projekt befindet sich derzeit bei der Donau-Hochwasserschutz-Konkurrenz zur Prüfung. Im Zusammenhang mit der Projektierung der Donaustaufen Klosterneuburg und Wien beschäftigt sich auch die Studiengesellschaft Donaukraftwerk Klosterneuburg, in der auch die Stadt Wien vertreten ist, mit den Problemen des Hochwasserschutzes. Wie immer das endgültige Projekt aussieht, es darf nicht allein von technischen Gesichtspunkten aus, sondern es muß auch nach städtebaulichen und landesplanlichen Gesichtspunkten beurteilt werden.

Bezüglich unserer Hafenanlagen wird die baldige Gründung einer Hafenbetriebsgesellschaft vorgeschlagen, damit die weitere Entwicklung und der weitere Ausbau nicht nur nach technischen Notwendigkeiten, sondern auch nach wirtschaftlichen Gegebenheiten vor sich gehen kann. Die Belebung unseres Freudenaauer Hafens und auch die Einmündung des projektierten Donau-Oder-Kanales in die Donau in Wien sind von eminenter wirtschaftlicher Bedeutung für die Stadt. Wir werden uns daher gegen den neu aufgetauchten Plan, den Donau-Oder-Kanal im Zuge der March bei Preßburg in die Donau münden zu lassen, mit allen Mitteln widersetzen.

In den ebenen Gebieten jenseits der Donau ist eine bewußte Ausgestaltung der Landschaft eine doppelte Notwendigkeit. Sie kann einen ganz wesentlichen Beitrag dazu leisten, diese an sich klimatisch sehr begünstigten Gebiete auch in den Augen der Bevölkerung wieder anziehender erscheinen zu lassen. Wir denken hier vor allem an die Bepflanzung aufgelassener Kies- und Schottergruben und an ausgedehnte Windschutzpflanzungen. Diese Windschutzpflanzungen sind vor allem im Interesse der Landwirtschaft notwendig, mit deren Bedürfnissen wir uns ebenfalls gründlich beschäftigt haben. Es werden vor allem Gebiete des Weinbaues und der Berufsgärtnereien einer klaren Abgrenzung und eines erhöhten räumlichen Schutzes bedürfen, damit diese sowohl für das Bild der Landschaft wie auch in wirtschaftlicher Hinsicht so bedeutende Formen der Landwirtschaft gewahrt bleiben können.

Bei allen Planungsarbeiten ist immer wieder zu Tage getreten, daß die Probleme Wiens nicht allein innerhalb des heutigen Stadtgebietes gelöst werden können. Ein starker Pendelverkehr verbindet Wohn- und Arbeitsstätten über die Stadtgrenzen hinaus. Wien ist nicht nur Bundeshauptstadt mit allen zentralen Dienststellen und Einrichtungen, es ist auch Sitz der Niederösterreichischen Landesregierung und umfaßt auch zentrale Punkte für weite Teile des Umlandes. Das Netz der Versorgungsleitungen offenbart die starke Verflechtung zwischen Wien und seinem Umland. Straßen und Bahnlinien greifen über die Stadtgrenze hinaus, das Hafenerweiterungsgelände von Albern wird durch sie zerschnitten, der Wiener Flughafen liegt in Niederösterreich.

Wenn das städtebauliche Grundkonzept trotzdem keine konkreten Aussagen für Gebiete jenseits der Stadtgrenzen macht, dann aus dem ebenso einfachen wie zwingenden Grund, weil die Planungshoheit der Stadt Wien an dieser Grenze eben endet. Für das Land Niederösterreich existiert kein dem Wiener Grundkonzept gleichrangiges Entwicklungsprogramm, mit dem wir unsere Planungsvorstellungen hätten koordinieren können. Wir haben daher, auf Grund der uns vom Land Niederösterreich zur Verfügung gestellten Planungsgrundlagen für Teilbereiche und auf Grund unserer eigenen Überlegungen, wie ein Blick auf unsere Pläne beweisen wird, Raum für leistungsfähige Verkehrsverbindungen in alle jene Gebiete um Wien freigehalten, die schon heute in starken Wechselbeziehungen mit unserer Stadt stehen und in denen eine weitere Entwicklung zu erwarten ist. Im übrigen blieb und bleibt uns vorläufig nur der Weg, in konkreten Fragen einvernehmliche Lösungen auf dem Verhandlungswege zu suchen. Diese sind teilweise durchaus positiv verlaufen, wie etwa bei der Festlegung der Trasse der Autobahn zum Flughafen oder bei der Planung des Marchfeld-Bewässerungskanales. An anderen Stellen sind wir auf sachlich unbegründete Schwierigkeiten gestoßen. Für die weitere Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich erscheint uns jetzt, wo wir uns ein umfassendes Bild über unsere künftige Entwicklung gemacht haben, der richtige Zeitpunkt gekommen, im Planungsausschuß Wien-Niederösterreich die gemeinsamen Probleme intensiver zu behandeln.

Auch innerhalb Wiens ist die Planungshoheit der Stadt durch die des Bundes eingeschränkt, sodaß das Grundkonzept nur im Verhandlungswege durchgesetzt werden kann. Erfolgreich ist dies bei den Standortfestlegungen für höhere Schulen geschehen, wo die Stadt die Standorte nicht nur widmungsmäßig gesichert, sondern zum Teil auch ihr gehörige Grundstücke zur Verfügung gestellt hat, wie bei den geplanten Mittelschulen in Floridsdorf und auf dem Gelände des ehemaligen Reservegartens sowie für den Neubau des Technologischen Gewerbemuseums in der Brigittenau. Die Kasernenanlagen hingegen, die vor Jahrzehnten vollkommen richtig im freien Gelände außerhalb der Stadt errichtet worden waren, sind heute zum Großteil von Bauland umschlossen und bilden zum Großteil störende Fremdkörper. Auf diesen Sektor muß es noch zu Vereinbarungen kommen.

Zusammenfassend ist zu sagen: Hinsichtlich der der Planung zugrunde gelegten künftigen Größe der Stadt wurde mit einem Rahmen gerechnet, der sowohl einem Stagnieren als auch einem stärkeren Wachstum Wiens gerecht wird. Die Richtung der Stadtentwicklung soll so gelenkt werden, daß die stadtnahen Erholungsgebiete im Westen erhalten, die günstigen Lagen im Süden und Südwesten genutzt, vor allem aber die großen Flächenreserven jenseits der Donau für die Entwicklung Wiens aktiviert werden. Die vorgesehene Gliederung der Stadt sieht eine leistungsfähige City, die Placierung wichtiger übergeordneter Einrichtungen in sogenannte "Nebencities" und starke Zentren in den äußeren Bezirken vor. Für Arbeitsstätten unterschiedlicher Art wurden in günstiger Lage zu Wohngebieten geeignete Flächen vorgesehen. Der vorgesehene Ausbau des Verkehrssystems geht von den heute vorhandenen Bedürfnissen aus und berücksichtigt die Notwendigkeiten, die sich aus der angestrebten Struktur, der möglichen Bevölkerungszunahme und den Bedürfnissen des Umlandes ergeben. Die Grünflächenplanung sieht am Rande der Stadt die Erhaltung und Ausgestaltung großer Erholungszonen und die Erhaltung wichtiger, die Stadt günstig gliedernder und begrenzender landwirtschaftlicher Bereiche vor. Im Innern sollen die Grünflächen systematisch erweitert und zu einem System ausgebaut werden. Zur Verwirklichung der angeführten Ziele soll unter Ausnutzung der starken vorhandenen Tendenzen zur Verlagerung von Wohn- und Arbeitsstätten die Stadterneuerung planvoll vorangetrieben werden, und zwar durch Auflockerung der dicht verbauten Stadtgebiete, Verdichtung zu locker, das heißt unwirtschaftlich verbauter Randgebiete und Entmischung gemischt genutzter Gebiete, um das Maß an gegenseitiger Störung und Behinderung zu vermindern.

Nach diesem Überblick über die Ergebnisse der Stadtplanung sei noch kurz die Methode der bisherigen Arbeit dargestellt.

Eine Stadt wie Wien ist viel zu groß und in ihrer Struktur viel zu differenziert, als daß eine persönliche Vertrautheit mit der Stadt oder mit kleinen Stadtteilen ausreichen könnte, um bloß danach Planung treiben zu können. Es war daher während der ganzen bisherigen Tätigkeit des Stadtplaners eine vordringliche Aufgabe, alle für die Stadtplanung maßgebenden Tatsachen und Erscheinungen möglichst vollständig und vergleichbar, womöglich zeichnerisch oder statistisch, gleichsam als Röntgenbild des Stadtkörpers zu erfassen.

Der große Umfang dieser Vorarbeiten, die mit dem elementarsten Handwerkzeug, nämlich geeignetem Kartenmaterial beginnen mußten, wird durch die jetzt aufgebaute Ausstellung in der Volkshalle dokumentiert. Für diese Arbeit war es sehr förderlich, daß wir mit allen Vertretern der einschlägigen Wissenschaften die Zusammenarbeit aufgenommen haben. Wir haben dadurch außerordentlich wertvolle Beiträge geliefert erhalten. So stand für die Darstellung der derzeitigen Flächennutzung die seitens des geographischen Institutes der Universität Wien durch Herrn Prof. Hans Bobek durchgeführte baulich-soziale und funktionelle Gliederung nach Bautypen und Flächennutzungen zur Verfügung. Noch weiter aufgegliederte Bestandsaufnahmen wurden durch das Institut für Raumplanung im Osten und Süden der Stadt durchgeführt, von dem auch weitere wichtige Untersuchungen stammen. Auf diesen Nutzungskarten bauten alle weiteren Arbeiten der Stadtplanung auf.

Die notwendigen Unterlagen über die Verteilung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsstätten wurden mit Hilfe des Statistischen Amtes der Stadt Wien, des Österreichischen Statistischen Zentralamtes, und der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien durchgeführt. Der derzeitige Bestand an öffentlichen Einrichtungen, aber auch die Planungsabsichten der zuständigen Stellen wurden in unmittelbarem Kontakt mit diesen erhoben, um im Grundkonzept berücksichtigt zu werden.

Für die Grünflächen wurden über die Bestandsaufnahmen hinaus Sonderuntersuchungen in zwei charakteristischen Teilgebieten, nämlich Hietzing und Donaustadt durchgeführt, sowie auch erstmalig die Möglichkeiten einer landwirtschaftlichen Flurbereinigung im Wiener Raum studiert. Für die Verkehrsplanung wurden unter Mitwirkung der Technischen Hochschule Wien Untersuchungen angestellt, die nicht nur für die Planung selbst aufschlußreich waren, sondern auch methodisches Neuland darstellt. Die Erhebungen für die Planung der öffentlichen Verkehrsmittel wurden in engster Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben durchgeführt. Die Polizei hat in dankenswerter Weise zahlreiche Verkehrszählungen, vor allem als Unterlage für Detailprojekte, unternommen.

Eine ausführliche Würdigung der vielen Dienststellen und freiberuflichen Mitarbeiter ist an dieser Stelle leider nicht möglich; sie wird im Berichtswerk des Stadtplaners erfolgen und festgehalten werden, doch darf wohl gesagt werden, daß in der relativ kurzen zur Verfügung gestandenen Zeit ein reichhaltiges und umfassendes Grundlagenmaterial für die Stadtplanung erarbeitet wurde.

Wenn sich auch die wesentlichen Grundsätze des Konzeptes in verhältnismäßig wenigen Worten ausdrücken lassen, so konnte doch die Anwendung dieser Grundsätze, die räumlichen Festlegungen, nur mit Hilfe einer umfangreichen Grundlagenforschung erfolgen. Einen ersten, das ganze Stadtgebiet umfassenden Niederschlag, haben diese räumlichen Festlegungen in einem Vorentwurf zum Flächenwidmungsplan, dem entsprechenden Grünflächenplan und dem Generalverkehrsplan gefunden. Wenn diese Pläne, die ebenfalls in der Ausstellung zu sehen sind, auch noch im kommenden Planungszeitraum weiter ausgearbeitet werden müssen, so geben sie doch ein gutes Bild von der angestrebten räumlichen Ordnung der Stadt und sind die Grundlage für die weitere Planungstätigkeit. Außerdem wurden diese Vorentwürfe und die Grundlagen bereits in den letzten drei Jahren in vielen Fällen verwendet. Es wurde bewußt nicht der Weg gewählt, den Stadtplaner in strikter Trennung von den laufenden Aufgaben allein an seinem Konzept arbeiten zu lassen. Auf diese Weise war es möglich, an zahlreichen und auch bedeutenden Stellen der Stadt planliche Festlegungen und bauliche Maßnahmen zu treffen, durch die mit Zustimmung des Gemeinderates das Grundkonzept in wesentlichen Punkten bereits verwirklicht wurde oder vor der Verwirklichung steht. Diese sehr heikle und verantwortungsvolle Tätigkeit hätte niemals erfolgreich durchgeführt werden können, wenn nicht durch die Einsetzung der Gemeinderätlichen Planungskommission die Gewähr bestanden hätte, daß die Planungsvorschläge im engsten Kontakt mit dem Magistrat und den Trägern der politischen Verantwortung ausgearbeitet wurden.

Wenn also heute ein Beschluß über das städtebauliche Grundkonzept gefaßt werden soll, so wird dadurch kein völlig neuer Zustand geschaffen. Es geht vielmehr darum, den Auftrag zu geben,

daß die bisherige Planungstätigkeit der bereits zahlreiche Anträge für die Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes entsprungen sind, fortgesetzt wird.

Die Rechtsgrundlage dieser Anträge ist die geltende Bauordnung, und damit sind wir bei einem sehr wichtigen Punkt angelangt. Es ist zwar zweifellos so, daß auch bei zweckentsprechender Anwendung der geltenden Bauordnung Verbesserungen gegenüber den heutigen Zuständen herbeigeführt werden können. Trotzdem muß darauf hingewiesen werden, daß die über 30 Jahre alte Bauordnung in wesentlichen Teilen unseren Ansprüchen nicht mehr genügen kann. Die immer stärker werdende Beanspruchung von Grund und Boden hat, wie wir in allen Teilen der Stadt beobachten können, dazu geführt, daß an sich gut gemeinte und brauchbare Bestimmungen der geltenden Bauordnung in sinnwidriger Weise mißbraucht werden. Es ist daher notwendig, die geltende Bauordnung, aber auch eine Reihe anderer Gesetze - auch Bundesgesetze - zu novellieren.

Die Forderung nach geeigneten Maßnahmen zur Beeinflussung des Baulandmarktes muß an dieser Stelle ebenfalls ausgesprochen werden. Ohne ein geeignetes Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz wird der Umbau und die Erneuerung der Stadt kaum verwirklicht werden können.

Was die rechtliche Seite des heute angestrebten Beschlusses anlangt, sei betont, daß es sich selbstverständlich nicht um den Versuch handeln kann, den Gemeinderat in seiner Entscheidungsfreiheit zu binden. Der Beschluß, der hier gefaßt werden soll, ist ein organisatorischer, nämlich ein Arbeitsauftrag an den Stadtplaner und eine Weisung an den Magistrat und die Betriebe der Stadt Wien. Das Recht des Gemeinderates bleibt selbstverständlich gewahrt, über die Reihenfolge der Verwirklichung der Gedanken des Grundkonzeptes zu entscheiden!"

Stadtrat Heller stellte sodann folgenden Antrag:

I. Der Gemeinderat nimmt die folgenden Grundsätze für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien, wie sie in

dem vorstehenden Referat entwickelt sind, zur Kenntnis:

1. Auflockerung der zu dicht verbauten Stadtgebiete;
2. Verdichtung der zu locker verbauten Stadtgebiete;
3. Entmischung von gemischt genutzten Wohngebieten;
4. Bildung städtebaulicher Zentren;
5. Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft;
6. Vorsorge für den Massenverkehr;
7. Vorsorge für den Individualverkehr;
8. Schutz des Stadtbildes;
9. Landschaftsschutz; Schutz landwirtschaftlicher Interessen;
10. Grünflächenplanung;
11. Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Planungshoheit in Wien, mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden.

II. Der Stadtplaner wird beauftragt, innerhalb des zweiten Planungszeitraumes jene Unterlagen auszuarbeiten, die dem Magistrat als Grundlage für die Erstellung seiner Anträge an den Gemeinderat auf die zur Erfüllung des Punktes I notwendigen Abänderungen des Flächenwidmungsplanes und der Bebauungs- und Fluchtlinienpläne zu dienen haben.

- - -

Debatte über das städtebauliche Grundkonzept

GR. Dr. Stemmer (SPÖ) stellt einleitend fest, daß es an Konzepten für die Planung der Stadt Wien seit 1945 nicht gemangelt habe. Man muß sich also fragen, warum innerhalb einer Stadtverwaltung nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder der Wunsch nach einem neuen Konzept entsteht.

Hier befindet sich die Stadt in einer ähnlichen Situation wie ein Mensch, der mit 50 Jahren wieder einmal jung sein und nochmals von vorne anfangen möchte. Ein solcher Wunschtraum ist weder in der privaten Sphäre realisierbar, noch kann man die Zeit in einer historisch gewachsenen Stadt zurückdrehen. Jede Stadtplanung kann nur auf dem Tag basieren, von dem aus sie zu planen hat, und sie muß sich mit den vorhandenen Gegebenheiten beschäftigen. Wir müssen uns mit der eingetretenen Entwicklung abfinden und können so wie im persönlichen Leben uns nur in der Hoffnung wiegen, daß unsere Wunschträume wenigstens in den Kindern ihre Verwirklichung finden werden.

Aus der Stellungnahme des Fachbeirates für die Stadtplanung hebt Dr. Stemmer die Feststellungen hervor, daß die wichtigsten Ziele der Wiener Stadtplanung durchaus mit allgemeingültigen Postulaten der Stadtplanung übereinstimmen und daß das vorliegende Konzept die seit 1945 entwickelten Planungsziele zum wesentlichen Teil übernimmt, zum Teil abwandelt und durch interessante neue Zielsetzungen bereichert.

Als die politisch Verantwortlichen für die Durchführung des städtebaulichen Grundkonzeptes sind wir für die Feststellung des Fachbeirates dankbar, daß die Abteilung Stadtplanung die wissenschaftlichen Grundlagen für die Stadtplanung ausgeweitet und in einem erheblichen Maße ausgenützt hat. Das bisher unvollkommene Fundament wurde wohl verbreitert, aber die erarbeiteten Grundlagen wurden bei der Formulierung der Planungsziele zuwenig berücksichtigt. Hier eröffnen sich für die zweite Etappe der Stadtplanung, aber auch für die Arbeiten des Wiener Gemeinderates wichtige Aufgaben.

Heute kann man schon prophezeien, daß all das, was uns heute als für die Zukunft gültig erscheinen mag, schon in einigen Jahren oder Jahrzehnten nicht mehr in gleichem Ausmaß gelten wird.

Ausgangspunkt jeder Planung ist der historische Hintergrund. Wir dürfen hier nicht außer acht lassen, daß das Stadtbild Wiens seit der Begründung des Stadtrechtes im Jahre 1221 bis zum Jahre 1857 fast unverändert geblieben ist.

Jede moderne Stadtplanung kann nur eine Stadtumlandplanung sein. Hier ist erwähnenswert, daß Wien schon im Jahre 1790 mit der Errichtung des Allgemeinen Krankenhauses in die Vorstädte hineingeplant hat, lag dieses Krankenhaus doch im Umland der Stadt Wien, einige hundert Meter vor den Toren der Stadt in einer ruhigen Grünlandschaft, an der Ausfallsstraße in die bäuerlichen Vororte. Ebenso war es kein Zufall, daß in den Vorstädten die Palais des Adels und in den Vororten die Sommer-sitze entstanden, wenn es sich hier auch nicht um eine gelenkte Planung, sondern um natürliche Entwicklungstendenzen gehandelt hat, die letzten Endes die Planung mitbeeinflussen.

Vom städtebaulichen Standpunkt aus war die Rückgliederung der Randgemeinden im Jahre 1954 ein Rückschritt. In der Inneren Stadt gab es 1858 175.000 Einwohner, nach der Volkszählung 1961 weist der 1. Bezirk nur mehr 32.200 Einwohner auf. Ein Vergleich dieser beiden Zahlen erhellt schlaglichtartig, welche städtebaulichen, aber auch sozialen Veränderungen vor sich gegangen sind. Im selben Ausmaß, in dem die Wohndichte abgenommen hat, hat sich die Innere Stadt zur City, zum Geschäfts-, Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum entwickelt, mit all der Problematik, die damit verbunden ist.

Nach der ersten Stadterweiterung zählte Wien in seinen neun Bezirken 632.000 Einwohner, nach der zweiten Stadterweiterung 1,265.000 Einwohner. Bei der Volkszählung 1910 hatte Wien mit seinen 21 Bezirken 2,031.000 Einwohner. Damals stellte man die Prognose, daß die Einwohnerzahl Wiens jährlich um etwa 30.000 Menschen zunehmen wird. Demnach hätte Wien 1920 2,4 Millionen und 1961 3,6 Millionen Einwohner haben müssen. Tatsächlich ergab sich bei der heurigen Volkszählung eine Bevölkerungszahl von 1,627.000. An diesen Zahlen zeigt sich deutlich, daß man keine auf lange Sicht gültigen Bevölkerungsprognosen stellen kann. Niemand konnte voraussehen, daß Wien nach dem ersten Weltkrieg eine ganz andere Lage im europäischen Raum und im Ver-

hältnis zu den sogenannten Nachfolgestaaten erhalten wird. Ebenso wenig war die Bevölkerungsentwicklung zwischen 1938 und 1945 voraussehbar.

Man soll nicht hinterher jemanden Vorwürfe machen, wenn auf Grund der Verhältnisse in früherer Zeit städtebauliche Tatsachen gesetzt worden sind, die einem später keine Freude machen. Nach der persönlichen Auffassung des Redners sei die Entwicklung des mittelalterlichen Wien durchaus richtig erfolgt, es sei aber fraglich, ob auch die Entwicklung, die später in den äußeren Bezirken vor sich gegangen ist, richtig war. Sicherlich war es nicht leicht, die ungeheuren Menschenansammlungen in Wohnungen unterzubringen. Freilich hat man vor 50 Jahren nichts daran gefunden, wenn in einer Familie mehrere Generationen, in einer Wohnung mehrere Familien und in einer Wohnung familienfremde Menschen in größerer Anzahl wohnten. Seit 1919 haben sich die Sozialisten bemüht, nicht nur das Leben, sondern auch das Wohnen der Menschen zu verbessern. Hätte man das soziale Konzept der Sozialisten schon um zehn Jahre früher und **in der** weiteren Folge ohne Unterbrechung durchführen können, würden sich manche Probleme der heutigen Stadtplanung für uns anders darstellen. Wir alle, auch die jüngsten Mitglieder des Gemeinderates, werden die völlige Liquidierung der negativen Folgen der Gründerzeit nicht mehr erleben.

Es zeugt von einer Verkennung der Tatsachen, wenn der Fachbeirat behauptet, daß der Errichtung der Ringstraße keine annähernd gleiche städtebauliche Leistung mehr gefolgt ist. Man kann die unter weitaus ungünstigeren finanziellen und Besitzverhältnissen gesetzten städtebaulichen Leistungen nach dem ersten Weltkrieg nicht einfach ignorieren.

Als die Großstadtplanung in der Ersten Republik begann, war das sehr zum Unterschied von späteren Konzepten nicht das Konzept eines Stadtplaners oder Architekten. Es war in Wirklichkeit ein politisches Konzept, über das der Titel geschrieben wurde, "Das Leben der breiten Massen des Volkes auf kommunal-politischer Grundlage real zu verbessern." Für die Sozialisten war dieser Satz der Maßstab, wie sie in das Problem der Gestaltung der künftigen Stadt herangehen sollten. Der Grundstein

für dieses politische Konzept wurde am 3. Dezember 1918 gelegt, als Hugo Breitner in den Wiener Gemeinderat berufen und später zum Finanzstadtrat gewählt wurde. Breitner prägte damals den Satz: "Die Steuern sind nie das Primäre. Das Primäre sind die Erfordernisse. Man kann es nicht den Abgabepflichtigen überlassen, über ihr Geld nach eigenem Gutdünken zu verfügen." Breitner hat damals einen Gedanken vertreten, den wir hundertprozentig unterstreichen müssen. Man kann es dem einzelnen nicht überlassen, über sein Eigentum und über seinen Besitz uneingeschränkt zu verfügen. Das ist kein bolschewistischer Grundsatz, es ist in Wahrheit auch der Grundgedanke der christlichen Soziallehre, der sogar im Hirtenbrief 1957 verkündet wurde. Für dieses Problem der Verwaltung des Eigentums haben wir heute eine sehr zeitgemäße Variante, nämlich das Problem der unterentwickelten Gebiete und die Entwicklungshilfe.

Bei unserer Stadtplanung haben wir keine andere Wahl, als mit den Erfahrungen von gestern, mit den Erkenntnissen von heute für eine Welt von morgen zu planen. Das ist ein Sprung ins Ungewisse. Wie schwierig eine Planung für einige Jahrzehnte ist, kann man vielleicht daraus erkennen, wenn man den Zeitraum der letzten fünfzig Jahre betrachtet. So war Wien vor fünfzig Jahren die Metropole eines 50-Millionen-Reiches mit einer großen Ausdehnung des Gebietes nach Osten und Südosten. Der Zuzug nach Wien kam zu dieser Zeit aus jenen Gebieten. Nach dem ersten Weltkrieg änderte sich das schlagartig und nach dem zweiten Weltkrieg ist es nur mehr nach Überwindung von Minenfeldern möglich, aus diesen Gebieten nach Österreich zu kommen. Vor dreißig Jahren wiederum, war für viele die härteste Zeit ihres Lebens. Es war die Zeit der hunderttausenden Arbeitslosen, der Straßemusikanten, des Elends und der Not. Wenn man vor dreißig Jahren jemanden gesagt hätte, daß für Wien diese wirtschaftliche Entwicklung eintreten würde, hätte er es nicht geglaubt. Vor zwanzig Jahren, also im Jahre 1941, hätte man auch kaum eine Prognose für 1961 aufstellen können. Es ist daher eine Illusion, wenn jemand glaubt, daß das vorliegende Grundkonzept in allen seinen Details noch in einigen Jahrzehnten unverändert gelten könnte. Man könne daher dem Fachbeirat nicht

zustimmen, wenn er die Planung auf einen Zeitraum von etwa 20 bis 25 Jahren erstrecken will. Mit Zeiträumen, wie immer man sie auch steckt, wird man hier auf keinen Fall weiterkommen. Man soll von einer Stadtplanung nicht mehr verlangen, als sie geben kann. Man kann nicht Jahrzehnte voraussehen und wir wissen nicht, wie sich die Verhältnisse weiter entwickeln werden. Zur Wirtschaftsprognose im Konzept des Stadtplaners ist zu sagen, daß durch die Schaffung neuer Gebiete zur Ansiedlung für Industrie und Gewerbe neue Probleme entstehen, nämlich im Zusammenhang mit den Verkehrsverhältnissen in diesen Gebieten, der Bereitstellung des nötigen Wohnraumes und möglicherweise auch soziale Probleme, weil man bei manchen neu gegründeten Industrien nicht voraussehen kann, wie sie sich weiterentwickeln.

Die Stadtplanung geht bei aller Vorsicht doch davon aus, daß die Stadt Wien auch in Zukunft eine Bedeutung haben wird. Nicht unbesprochen dürfte eine Stelle des Gutachtens des Fachbeirates bleiben. So heißt es in dem Gutachten, daß bei der Planung Wiens auch darauf Bedacht genommen werden müßte, daß für die Stadt durch einen etwaigen Beitritt zur EWG eine geänderte Situation dadurch eintreten könnte, daß zum Beispiel für verschiedene Funktionen der westlichen Bundesländer München die Funktion Wiens übernehmen könnte. Die österreichische Außenpolitik sei sicherlich nicht Sache des Wiener Landtages oder Gemeinderates, aber ebensowenig Sache einer Stadtplanung oder eines Fachbeirates. Es ist bekannt, daß Österreich zur Integration Europas positiv steht. Es kam aber noch niemand die Idee, von uns aus ein Konzept zu entwickeln, wie wir die Schwerpunkte von uns weg in die Bundesrepublik Deutschland oder anderswohin verlegen könnten. Solche Tendenzen könnten sehr verhängnisvoll werden, wenn sie in breiten Kreisen Echo fänden. (Beifall bei der SPÖ und ÖVP.) Sicherlich wird die Integration Europas Umschichtungen wirtschaftlicher und politischer Art mit sich bringen. Es zeichnete sich aber heute noch nicht ab, in welche Richtung diese Umschichtungen gehen werden.

Der Redner appelliert dann an die Allgemeinheit, das österreichische Minderwertigkeitsgefühl, das wir seit 1945 wenigstens

etwas überwunden haben, nicht wieder aufkommen zu lassen. Der Ausdruck dieses Minderwertigkeitsgefühles war in der Ersten Republik die verhängnisvolle Parole "Österreich ist nicht lebensfähig". Auch heute besteht vielfach die Tendenz, zu sagen, im Ausland sei alles schöner und besser, seien die Leute fleissiger und gescheiter, usw. Bei uns wird meistens das als gut bezeichnet, was von anderswo kommt. Das gilt nicht nur für die Vergnügungsindustrie, sondern auch für unsere Sprache und viele andere Dinge. Leider hat es sich bei uns auch eingebürgert, daß man bei allen Entscheidungen ausländische Fachleute beizieht. Das geschah auch bei der Stadtplanung. Nichts gegen ausländische Fachleute, aber wir müßten endlich zu der Erkenntniß kommen, daß wir unsere Entscheidungen auch ohne ausländische Fachexperten treffen können. Das große Minderwertigkeitsgefühl, das wir haben, müßte endlich einmal überwunden werden.

Die vom Fachbeirat vorgeschlagene Planungszeit sei zu lang. Es müßte die Frage gestellt werden, wieviel Zeit dann überhaupt noch bis zum Ende des Konzeptes bleibt.

Es wird mitunter der Vorwurf erhoben, führte Dr. Stemmer weiter aus, daß man in der Öffentlichkeit von der Stadtplanung zu wenig erfahre. Die Planung geht alle an, die in dieser Stadt leben; dies zeigt schon der heutige Besuch der Galerie. Aber neue Flächenwidmungspläne und die Veröffentlichung von Detailplänen verändern sprunghaft den Bodenpreis. Man muß deshalb zurückhaltend sein, wenn man nicht andere Möglichkeiten hat, zu Grund und Boden zu kommen, als heute. Es wäre deshalb hoch an der Zeit, die gesetzlichen Regelungen für Bodenbeschaffung und Assanierung zu beschließen. (Befall bei SPÖ.)

Man darf auch nicht vergessen, daß alles, was wir hier beschließen, weitergemacht werden muß. Und dies ist die große Verantwortung der Kommunalpolitiker: kann man ein Projekt weiterführen, ist die Tendenz richtig?

Prof. Rainer hat gesagt, Stadtplanung sei, das Nötige mit dem Möglichen zu verbinden. Nun, nötig wäre sehr viel.

Und er möchte daher lieber sagen: das heute Notwendigste. Die Rangordnung zu bestimmen obliege jedoch den hier politisch Verantwortlichen.

Der Redner verweist darauf, daß vor Wien auch Aufgaben internationaler Art liegen. Wien ist ein sehr günstiger Ort für verschiedene internationale Institutionen, und wir haben das größte Interesse daran, auch hier Weltgeltung zu erlangen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

Es gibt noch viele andere Dinge, die heute nicht überblickt werden können. Wir wissen nicht, ob uns die Zukunft neue Energiequellen bringt, neue Produktionsformen und neue Verkehrsformen. Wenn wir aber von den Möglichkeiten sprechen, so sind doch in erster Linie die finanziellen Fragen zu beurteilen. Die Stadtplanung hat ihren Platz neben den regelmäßigen Aufgaben in Wien, darf aber nicht auf deren Kosten gehen. Außerdem: wenn es darum geht, das Gesicht dieser Stadt zu verändern, wird jeder dazu beitragen müssen; das gilt für den privaten Bauherrn, für alle, die Grund und Boden besitzen, und das gilt auch für den Bund. (Beifall bei der SPÖ.) Es kann nicht sein, daß man aus irgendwelchen politischen Ressentiments die Stadt Wien deshalb unfreundlich behandelt, weil sie unter einer anderen politischen Verwaltung steht.

Abschließend erklärt Dr. Stemmer, er habe versucht, ein paar Grundgedanken darzulegen. Die sozialistische Fraktion hat die Vorarbeit zu dieser Diskussion sehr ernst genommen. Vier Kommissionen wurden gebildet, die in 40 Arbeitsstunden getagt haben. 26 Referate wurden gehalten, 14 schriftliche Arbeiten vorgelegt und 232 Diskussionsbeiträge wurden verzeichnet.

Wenn man zusammenfassend die Frage stellt: "Entspricht das städtebauliche Grundkonzept unseren kommunalpolitischen Zielsetzungen, das Leben der breiten Massen des Volkes zu verbessern?", dann sage er ja! Wenn die Frage an uns herantritt: "Ist das Konzept durchführbar?", dann sage er mit der Einschränkung eines Termines und unvorhergesehener Entwicklungen ebenfalls ja! Seine Fraktion glaube, daß Wien durch den Beschluß weiterschreiten kann auf dem Weg zu einer moderneren lebendigeren Stadt, die Weltgeltung hat, ohne ihre eigene Atmosphäre zu verlieren. Die Sozialisten werden daher dem Grundkonzept und den Anträgen die Zustimmung erteilen. (Beifall bei der SPÖ.)

Als nächster Redner nimmt GR. DDr. Prutscher (ÖVP) grundsätzlich zum städtebaulichen Konzept Stellung. Er führte eingangs aus, daß der Gemeinderat nicht das erstemal über Planungen diskutiere. Er habe jedoch heute zum erstenmal die Möglichkeit, auf Grund der Unterlagen zum Konzept am weiteren Gang der Planung mitzuarbeiten.

Die Planung wurde dadurch erschwert, daß eine Reihe von Unterlagen erst während der Planung erarbeitet werden mußte, etwa die Nutzungsstruktur, die Eignung einzelner Bezirke und Bezirksteile für die Errichtung von Wohnungen und Arbeitsstätten und Untersuchungen der Wohnungsstruktur. Aber selbst jetzt gibt es noch eine Reihe von Unterlagen, die erst erarbeitet werden müssen, wie etwa eine Baugrundkartei und weitere Eignungsuntersuchungen. Wir werden eingehend zu prüfen haben, ob wir nicht noch zusätzliche Unterlagen für unsere Verkehrsplanung brauchen. Für die Stadtplanung dürften aber auch soziographische Untersuchungen von Bedeutung sein. Aus der Kenntnis des Altersaufbaus der Bevölkerung wird die Planung eine Reihe von Schlußfolgerungen ziehen können.

Wir brauchen unbedingt Statistiken. Freilich sind diese kein Alleinmittel. Immer wird es außerhalb der Berechnungen Fragen geben, die sich eher abschätzen als genau ermitteln lassen.

Die Verwirklichung der aufgestellten Grundsätze wird von einer Reihe von Faktoren abhängig sein. Hinsichtlich der Auflockerung der zu dicht verbauten Stadtgebiete kommt es darauf an, welche Entwicklung wir für unsere Stadt erwarten. Wir werden uns entscheiden müssen: wollen wir Wien nur als Bundeshauptstadt für Österreich planen oder als wirkliche Weltstadt, die europäische Bedeutung haben soll.

Eine konsequente Familienpolitik ist keine Romantik, sondern eine wesentliche Voraussetzung für unsere künftige Sozialpolitik. Bleibt die Alterspyramide so ungünstig wie derzeit, dann werden wir wohl einst bedeutende Sozialleistungen haben, ohne daß Gewähr geboten ist, ob wir genügend arbeitende Menschen haben, die diese Sozialleistungen tatsächlich erbringen können.

Für Wien als Weltstadt müssen wir alle Möglichkeiten konsequent verfolgen, die sich aus übernationalen Zusammenschlüssen,

wie immer sie heißen, ergeben. Wir müssen mit allen Möglichkeiten rechnen. Mag es uns heute vielleicht noch als Utopie erscheinen, so kann doch eines Tages der Eiserne Vorhang etwas hochgehen und die Abschließung dadurch gemildert werden.

Wenn von einer Auflockerung gesprochen wird, dann kommt es dabei, wie Bundespräsident Dr. Schärp einmal festgestellt hat, nicht nur darauf an, daß gebaut wird, sondern wie gebaut wird. Hier wurden verschiedentlich Parallelen mit der Bauweise in der Gründerzeit gezogen. Aber auch unsere heutige Bauweise bringt Nachteile. Vor allem sind die Räume niedriger geworden, die größere Anzahl an Geschoßen vergrößert die Wohndichte, es wurden auch freie Flächen verbaut, wie etwa rings um den Matzleinsdorfer Platz. Hier führt manchmal eine kollektive Macht- und Propagandaspekulation zu einer Bauweise, die man keineswegs begrüßen kann.

Wir stehen auch vor der paradoxen Tatsache, daß wir derzeit nicht mehr Einfamilienhäuser bauen, als etwa zur Gründerzeit. Wir werden genügend Raum für den Bau familiengerechter Wohnungen bereitstellen müssen. Ungelöst ist die Streitfrage, ob die offene oder die geschlossene Bauweise die bessere ist.

Was die Entmischung von zweckgenutzten Wohngebieten betrifft, weichen die Vorschläge des Stadtplaners wohltuend von den Ansichten ab, die in den vergangenen Jahrzehnten in diesem Hause geäußert worden sind. Die Schaffung eigener Blocks für die Wirtschaft ist als echter Fortschritt anzusehen.

Noch immer besteht keine Klarheit darüber, wie man das immer wieder zitierte Bodenbeschaffungsgesetz anzuwenden gedenkt. Die ÖVP hat wiederholt die Erklärung abgegeben, daß dieses Gesetz nicht zur weiteren Konzentration des Bodenbesitzes in einer Hand führen darf, während etwa ein sozialistischer Sprecher erklärte, man brauche dieses Gesetz zur Freimachung des Gürtels als Verkehrsfläche, obwohl dafür in der Bauordnung längst Vorsorge getroffen ist. Die wesentliche Voraussetzung der Bodenbeschaffung liegt darin, daß man nicht Einfluß auf den Boden nehmen darf, ohne vorher eine klare räumliche Ordnung geschaffen zu haben, weil man ansonsten nicht echte Planung, sondern einen Dirigismus schafft.

Immer wieder wird behauptet, der Bodenpreis sei von der Bebauungsdichte abhängig, während in Wahrheit auch die jeweilige Verbauungshöhe die Bodenpreise hinauftreibt. Ein Umlegungsgesetz, das der Kommassierung dienen soll, sollte einerseits den Eigensinn brechen, auf der anderen Seite aber die Erhaltung des Eigentums garantieren, mit allen Rechten und Pflichten, die das Eigentum der Allgemeinheit gegenüber hat. (Beifall bei der ÖVP.)

Wir müssen uns die Frage stellen, ob eine Verhinderung der City-Bildung, wie sie vielfach gefordert wird, schlechterdings überhaupt möglich ist. Dort, wo man Erzeugungsbetriebe verlagert hat und an ihre Stelle Verwaltungszentren getreten sind, hat es sich gezeigt, daß diese größere Verkehrserreger als die seinerzeitigen Fabriken geworden sind. Vor einer endgültigen Entscheidung über diese Frage sollten wir soziologische Untersuchungen durchführen lassen.

In diesem Zusammenhang brachte Dr. Prutscher einen Beschlußantrag, betreffend Überprüfung unerwünschter Ballungen in der City bzw. des Abbaues der City-Bildung ein, in dem unter anderem verlangt wird, zu untersuchen, an welchen geeigneten Punkten der Stadt Schwerpunkte des Geschäftslebens geschaffen werden sollen, wobei die Festlegung dieser Zentren Hand in Hand mit der Verkehrsplanung erfolgen müßte.

Im besonderen müßte Vorsorge getroffen werden, daß sich in das derzeitige Gelände des Allgemeinen Krankenhauses künftig nicht zahlungskräftige Bauwerber hineinsetzen und damit verhindern, daß diese Grundstücke für die Erweiterung des wissenschaftlichen Universitätsbetriebes zur Verfügung stehen. (Beifall bei der ÖVP.)

In einem weiteren Beschlußantrag wird die Überprüfung der Verwirklichungsmöglichkeit einer Neben-City auf dem Gelände des derzeitigen Nordbahnhofes verlangt.

Nicht nur der Stadtplaner, sondern auch die Baudirektion prangert die noch immer bestehende Tendenz zur Errichtung von Hochhäusern an. Hier müßte die Stadt Wien mit gutem Beispiel vorangehen und bei der Planung ihrer eigenen Anlagen keine Ausnahmebestimmungen in Anspruch nehmen. Unsere Charakterlosigkeit gegenüber diesen Verkehrserregern verhindert eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Inneren Stadt. Zu den Spitzenzeiten

kann von einem Verkehr in der Inneren Stadt keine Rede mehr sein, weil dann alles steht. Es ist ein unhaltbarer Zustand, daß eine Autobusfahrt vom Stephansplatz zur Oper in den Spitzenzeiten bis zu 25 Minuten und darüber dauert.

Der Verkehr darf kein Götze sein. Wollen wir nicht die Stadt dem Verkehr opfern, dann müssen wir eine Struktur anstreben, die möglichst wenig Verkehrsmittel vorsieht.

GR. DDr. Prutscher kommt sodann auf die Wiener Verkehrsverhältnisse zu sprechen. Das Hauptproblem liegt in den Verkehrsschwierigkeiten in der Inneren Stadt, der Schaffung von leistungsfähigen Zubringerstraßen und Bereitstellung von Parkraum für den ruhenden Verkehr. Man hofft, durch die Elektrifizierung der Schnellbahn eine gewisse Erleichterung auf dem Verkehrssektor zu erreichen. Ob sich diese Hoffnung erfüllt, wird sich erst nach dem 1. Jänner erweisen. Stimmen die vorliegenden Berechnungen, würde eine wesentliche Entlastung eintreten. Die kommenden Planungen werden jedenfalls davon abhängig sein. Unsere derzeitigen öffentlichen Verkehrsmittel werden aber auf die Dauer keinesfalls ausreichend sein. Die Schaffung einer zweiten Verkehrsebene sei daher unerläßlich. In den äußeren Bezirken wird es billiger sein, Straßengrund für ein eigenes Bankett freizumachen. In den inneren Bezirken hat sich in diversen Städten des Auslandes erwiesen, ist es billiger, in die Tiefe zu gehen, als sonst Platz für Verkehrsflächen durch den Abbruch von Häusern usw. zu schaffen. In Wien haben wir auch noch die Möglichkeit verschiedene Anlagen der Bundesbahn für unseren Verkehr zu verwenden. Um allen Bedürfnissen auf dem Verkehrssektor Rechnung zu tragen, müssen wir auch prüfen, wie weit für bestimmte Verkehrsführungen eine zweite Ebene vorgesehen werden muß, selbst wenn eine Realisierung noch nicht im Bereich der augenblicklichen Notwendigkeit liegt. In diesem Zusammenhang sowie für andere Verwendungszwecke, muß die Detailplanung festlegen, welche unterirdischen Räume für Versorgungsleitungen aller Art, den Schienenverkehr, den Straßenverkehr, Fußgängerunterführungen und Zivilschutzzwecke freigehalten werden müssen. (Der Redner stellt einen diesbezüglichen Antrag.)

Es könnte sonst vorkommen, daß für Straßenverkehr und Straßenbahn am gleichen Ort Unterführungen geplant wären. Der Redner ersucht in diesem Zusammenhang zu prüfen, welche Flächen für die Planung einer zweiten Verkehrsebene überhaupt vorhanden wären.

Verkehrsbauten für Zivilschutzzwecke zu verwenden, würde nicht möglich sein, da es zu teuer käme, sie mit strahlensicheren Decken auszustatten. Doch könnte man unterirdische Verkehrsbauten als Zugänge für atomsichere Unterstände verwenden. Andere Städte verwenden zwischen 400 und 800 Schilling je Einwohner und Jahr für Verkehrsbauten, inklusive neu anzuschaffendes rollendes Material. Erhaltungsarbeiten und Nachschaffungen sind davon ausgenommen. Um nicht zu utopischen Projekten zu kommen, müßte für Wien eine obere Grenze für solche Maßnahmen von ungefähr 500 Schilling pro Kopf und Jahr angenommen werden. Das ergäbe rund 850 Millionen Schilling. Eine Planung, die über diesen Rahmen hinausginge, läge über der Wirtschaftskraft unserer Stadt. Der Redner stellt den Beschlußantrag, die gesamten Kosten zur Realisierung der Verkehrsplanungen zu ermitteln und in jährliche Bauabschnitte zu gliedern, wobei obere Grenzen festzulegen wären.

Das Netz des Individualverkehrs erster Ordnung wäre in der Detailplanung durch Straßen zweiter Ordnung auszufüllen. Mit Verboten und Verkehrsbeschränkungen allein sei es nicht getan. Verkehrsvorrechte für Autobusse können für eine zeitlang ein Hilfsmittel sein. Auf die Dauer aber wird nur die Förderung des schienengebundenen Massenverkehrs den Individualverkehr in Grenzen halten. Dies gilt auch für die Innere Stadt. Der Redner stellt sodann den folgenden Beschlußantrag: 1. Bei der Detailplanung soll das Straßennetz erster Ordnung durch ein Straßennetz zweiter Ordnung ergänzt werden. 2. Für den öffentlichen Verkehr sind Stationen, Bahnhöfe, Haltestellen usw. festzulegen. 3. Im Planungsabschnitt der zweiten drei Jahre sollen die Planungen für beide Verkehrsarten wegen ihrer engen Wechselbeziehungen und weil sie auch den gleichen Raum teilen müssen, zu einer Gesamtplanung verschmolzen werden. Dabei ist auch besonders das Parkproblem zu berücksichtigen. Der Redner stellt sodann den Beschlußantrag, den Stadtplaner zu beauftragen, einen Durchführungsplan - insbesondere in Verkehrs-

fragen - vorzulegen, der angibt, in welchen Stufen und in welchem Zusammenwirken der einzelnen Magistratsabteilungen die wesentlichen Bauvorhaben durchgeführt werden sollen. Ein weiterer Beschlußantrag verlangt, der Stadtplaner möge ehestens eine Übersicht über sein Arbeitsprogramm für die zweiten drei Jahre der Planung vorlegen. Dabei soll angegeben werden, von wem die einzelnen Aufgaben erarbeitet werden. Dazu sollten Fachleute außerhalb der Stadtverwaltung stärker als bisher sowohl zur Ausarbeitung als auch zur Begutachtung herangezogen werden.

Der Redner kommt sodann auf den Landschaftsschutz zu sprechen und stellt fest, daß die wilden Siedler der Ersten Republik und der letzten Nachkriegszeit nicht zuletzt durch das Unvermögen der Behörden entstanden sind, die es versäumten, den vorhandenen Bauwillen in die richtigen Bahnen zu lenken. Es muß auch hier unser Bestreben sein, zu einer echten Planung zu kommen.

Abschließend stellt GR. DDr. Prutscher fest, wenn an dem Grundkonzept etwas zu bemängeln ist, so, daß es sozusagen "nicht der ganze Rainer" ist. Abgesehen von den Vorschlägen der zweiten Verkehrsebene, die vor einer Sitzung der Gemeinderätlichen Planungskommission zurückgezogen wurde, konnte der Stadtplaner auch sein Programm, daß Wien nicht an den Stadtgrenzen aufhöre, nicht verwirklichen. Durch Zusammenarbeit - die aber begreiflicherweise nicht vom Stadtplaner allein getragen werden kann - muß die Lösung dieser Fragen angestrebt werden. Denn im integrierten Europa wird es nicht darauf ankommen, ob Wien für sich allein konkurrenzfähig ist oder niederösterreichische Betriebe, sondern es kommt darauf an, ob die österreichische Wirtschaft als Ganzes gesehen in der internationalen Konkurrenz Bestand haben kann.

Auch mit der Bundesbahn muß es zu einer Lösung kommen. Die Mitteilungen der Bundesbahn über ihre Planungen in der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission war unbefriedigend. Man kann auch ein Problem nicht in der Weise behandeln, daß man einfach kaltschnäuzig erklärt, ehe wird der Stephansturm versetzt als daß der Güterbahnhof, der sich derzeit am Nordbahnhof befindet, verlegt wird.

Minister Hartmann hat erklärt, daß er verhindern wird, daß Bundesgärten verbaut und damit das Luftreservoir der Wiener verkleinert wird. Er ist ebenso wie Minister Bock bereit, offene Fragen mit der Stadtplanung zu besprechen. Er ist der Meinung, daß sich bei einigem guten Willen in allen Fragen ein Ausgleich finden ließe. Auch Minister Schleinzler erklärte sich dem Redner gegenüber grundsätzlich gerne bereit, über die Fragen, die das Bundesministerium für Landesverteidigung im Zusammenhang mit Kasernen und den Absichten der Stadtplanung betreffen, in Gespräche einzutreten.

Die zuständigen Bundesminister wären bereit, bezüglich der Erhaltung des Luftreservoirs mit der Stadtverwaltung offene Fragen zu besprechen. Dasselbe gelte für die Fragen, die das Bundesministerium für Landesverteidigung im Zusammenhang mit Kasernen und den Absichten der Stadtplanung betreffen. Der Redner tritt auch ein für eine Zusammenarbeit Wiens mit Niederösterreich, mit den Bundesdienststellen, aber auch mit Fachleuten internationaler Bedeutung, egal ob sie Inländer oder Ausländer sind. Der Mandatar allein sei nicht Fachmann genug, um von eigenen Gutachten aus Entscheidungen treffen zu können.

So wird uns die Zusammenarbeit aller, der Fachleute und der gesamten Wiener Bevölkerung am Ende zu dem Ziel führen, das wir vorbehaltlos bejahen können, weil es den Notwendigkeiten unserer Stadt Rechnung trägt. Freilich gab es schon vor dieser Planung viele fruchtbare Ansätze und Arbeiten von Prof. Schuster, Prof. Brunner und Dipl.-Ing. Schinka. Ihre Pläne konnten aber nicht zum Tragen kommen, weil dem Beginn der Planung nie eine Fortsetzung folgte.

Abschließend stellte Dr. Prutscher die weitere positive Mitarbeit der ÖVP bei der Planung in Aussicht. (Beifall bei der ÖVP.)

GR. Nesset (FPÖ) ist der Meinung, daß sich der Gemeinderat mit dem nun vorliegenden städtebaulichen Grundkonzept noch sehr oft und eingehend zu beschäftigen haben wird. Aus dem Grundkonzept greift er die seiner Ansicht nach zwei wesentlichsten Punkte heraus, nämlich die Verbesserung des Bestehenden und die Gestaltung der Satellitenstädte. Er ist der Ansicht, daß sich das Bestehende nicht leicht ändern lassen wird. Er verweist darauf, daß sich vor dem ersten Weltkrieg die kommunale Bautätigkeit ausschließlich auf die öffentlichen Einrichtungen beschränkte und daß der Wohnbau den privaten Bauherren überlassen war. Es wurden überwiegend Wohnhäuser gebaut, in denen der Bauherr zugleich seine eigene Werkstatt untergebracht hat. Nach dem ersten Weltkrieg hat diese private Wohnbautätigkeit ihr Ende gefunden und an ihre Stelle trat der soziale Wohnungsbau der Gemeinde Wien. Er erinnert daran, daß mit der Zeit eine Reihe neuer Betriebszweige entstanden ist und daß sich auch der Produktionsumfang wesentlich erhöht hat. Er stellt fest, daß bei der privaten Bautätigkeit vor dem ersten Weltkrieg städtebauliche Gesichtspunkte nicht berücksichtigt wurden. Nur der Bau der Ringstraße ist eine rühmliche Ausnahme. Es muß gesagt werden, erklärt der Redner, daß bis 1945 alle städtebaulichen Pläne eben nur Pläne geblieben sind. Er begrüßt daher die Berufung Prof. Rainers zur Erstellung eines städtebaulichen Grundkonzeptes. Dieses Konzept stützt sich auf die Annahme, daß sich die Bevölkerungszahl Wiens bis zum Jahre 2000 nicht wesentlich ändern wird. Zum Konzept selbst wirft er die Frage auf, wie die besiedelten Bezirke aufgelockert werden könnten und wie die Bevölkerung anderswo untergebracht werden soll. Als das Idealziel bezeichnet er die Unterbringung in Siedlungen mit ausreichend großen Gartenflächen. Im Zusammenhang warnt er davor, aus der City durch die Aussiedlung der Wohnbevölkerung eine tote Seele der Stadt zu machen und vertritt die Ansicht, daß selbst im Falle, daß es gelingen sollte, vier Neben-Cities zu errichten, im Hinblick auf den Verkehr nicht viel Wesentliches geschehen würde. Es wäre auch nicht richtig, zum Beispiel die Neben-City West, also Mariahilf, zugunsten der Errichtung eines Zentrums für Handel und gewerbliche Betriebe zu entvölkern. Es gäbe gewisse gewerbliche Betriebe, sagte er, die ein Hinterland unbedingt brauchen und er

glaube, daß beim Gewerbe eine Ballung von Betrieben nicht zugelassen werden darf.

Zum sogenannten Industriezentrum Liesing bemerkte er, daß die dort angesiedelten Betriebe mit großen Verkehrsschwierigkeiten und bereits auch mit Arbeitermangel zu kämpfen haben.

Der Redner bedauert, daß das Gutachten des Fachbeirates den Mitgliedern des Gemeinderates erst vor zwei Tagen zugestellt wurde. Er ist der Ansicht, daß Prof. Rainer sich mit diesem Gutachten vor dem Gemeinderat auseinandersetzen sollte. Auch sollte das Grundkonzept Prof. Rainers noch einmal durch einen namhaften inländischen Experten begutachtet werden. Er stellt einen diesbezüglichen Beschluß und Resolutionsantrag. Abschließend teilt GR. Nettet mit, daß sich seine Fraktion mit dem Grundkonzept eingehend beschäftigt hat und daß sie auch weiterhin im Interesse Wiens an der Lösung städtebaulicher Fragen mitarbeiten werde.

Der nächste Redner ist GR. Hausner (KLS). Er bedauert einleitend, daß die Unterlagen zur heutigen Debatte, vor allem die Stellungnahme des Fachbeirates, den Gemeinderäten sehr spät zugestellt wurde und daß es ihm persönlich nicht möglich war, dieses Material ausreichend zu studieren. Zum Gutachten des Fachbeirates stellt er die Frage, ob es sich wegen des Hinweises auf die zukünftige Beziehung zur EWG um ein politisches Konzept handle. Das vorgelegte städtebauliche Grundkonzept, erklärt er, enthalte begrüßenswerte Feststellungen und verdient daher weitgehende Unterstützung.

Man hat bereits im Jahre 1945 und dann in gewissen Zeitabständen immer wieder Enqueten und Tagungen abgehalten und Verbesserungen im Bau-, Wohnungs- und Verkehrswesen versprochen. Es spricht gegen die beiden Koalitionsparteien, wenn sie dann aber von den auf diesen Tagungen erstellten Grundsätzen immer wieder abgegangen sind. Es drängt sich einem die Frage auf, ob der neuen Stadtplanung nicht ein ähnliches Schicksal widerfahren wird.

Zu begrüßen ist es, daß das Grundkonzept eine Auflockerung der dicht verbauten Stadtgebiete vorsieht. Leider ist aber bisher, auch in den letzten Jahren, auf diesem Gebiet sehr wenig getan worden. Es wurden nicht nur Baulücken verbaut, sondern auch ehemalige Gartengebiete als Baugründe verwendet. Wenn Abbrüche und

Neubauten nur dort vorgesehen sind, wo die bereits bestehenden Bauten durch Verfall gekennzeichnet sind, werden wir auf die dringend notwendige Auflockerung noch lange warten müssen.

Auf dem Verkehrssektor vermissen wir Vorschläge für eine ausreichende Lösung auf lange Sicht. Aus dem Konzept Prof. Rainers ersehe man das Bemühen, mit einem Minimum an finanziellem Aufwand zu planen. Sicherlich sei die Wandlung in der Bevölkerungsstruktur nicht zu bestreiten. Es sei aber falsch, zu sagen, daß eine immer kleinere Zahl von Beschäftigten für eine ständig steigende Zahl von Rentnern und Pensionisten zu sorgen hat. Diese Rentner und Pensionisten haben nicht nur ihre Sozialversicherungsbeiträge eingezahlt, sie haben auch großen Anteil an dem wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes. Im übrigen erwachsen dadurch nicht der Stadtverwaltung größere Belastungen, sondern den Sozialversicherungsträgern und dem Staat.

Als bedauerlich bezeichnet es der Redner, daß im Grundkonzept wichtige Fragen wie zum Beispiel die Donaustufe, Hochwasserschutz, die Frage der Klärung der Abwässer Wiens usw. nicht oder unzureichend behandelt werden. Sicherlich ist die Frage der Abwässer heute noch nicht brennend, zweifellos aber in einigen Jahren. Man dürfe auch nicht außer acht lassen, daß Fernheizkraftwerke notwendig sind. Es gibt einige in Österreich, die aber heute alle bereits wieder zu klein sind. Für Wien wurde diese Frage anscheinend überhaupt noch nicht studiert. Auch der Ausbau der Energiewirtschaft sei von entscheidender Bedeutung. In den nächsten zehn Jahren wird sich der Energiebedarf wahrscheinlich verdoppelt haben. Wie soll dann der notwendige Ausbau unserer Elektrizitäts- und Gaswerke vor sich gehen? Jetzt müßte zumindest die Platzfrage für die Erweiterung im Rahmen der Stadtplanung gelöst werden.

Der Redner verweist darauf, daß die den Gemeinderäten übergebenen Planungsunterlagen so gut wie keine Beurteilung ermöglichen. Die zum Teil komplizierten Pläne sind zu stark verkleinert und geben dadurch, daß sie nur in Schwarz-weiß hergestellt wurden, keinen guten Überblick. Man hätte diesem Ergebnis einer dreijährigen Planungsarbeit schon mehr Sorgfalt angedeihen lassen müssen. Der Redner kommt sodann auf die Bauordnung zu sprechen,

die er als überaltet und den derzeitigen Verhältnissen nicht mehr entsprechend bezeichnet. Auch lasse sie zu viele Lücken und verhindere dadurch nicht die Bodenspekulation. Es sei bedauerlich, daß die vom Stadtplaner ausgearbeiteten Vorschläge für eine Änderung bzw. Neufassung der Bauordnung noch nicht berücksichtigt wurden. Der Redner spricht sich sodann gegen die Errichtung von Hochhäusern aus. Sie verunstalten nicht nur das Stadtbild, sie sind auch starke Verkehrserreger. Er fordert, daß das Gelände des Nordwestbahnhofes städtebaulich zweckmäßig erschlossen wird.

Man spricht heute bereits wieder viel von Luftschutz- und Zivilschutzbauten. Die Errichtung solcher Bauwerke, die große Beträge erfordern, könnte man sich ersparen, wenn es gelänge, Wien tatsächlich zum Sitz der UNO zu machen. Wenn schon die österreichische Regierung diesen Vorschlag, sich um den Sitz der UNO in Wien zu bewerben, nicht unterstützt habe, so müßte doch die Stadt Wien von sich aus ihre diesbezüglichen Bemühungen fortsetzen.

Der Redner unterstreicht die Forderung der Stadtplanung nach Errichtung von Schulen, vor allem von Mittelschulen. In erster Linie in den Außenbezirken, so im 21., 22. und 23. Bezirk, müßten neue Mittelschulen errichtet werden. Dem Bund müßte hier immer wieder seine Verpflichtung vor Augen gehalten werden. Die Stadtverwaltung müßte darauf dringen, daß der Bund die durch die Gemeinde Wien angekündigte Vorfinanzierung annehme.

Zum Kleingartenwesen stellt der Redner fest, daß eine aktive Siedlungspolitik das beste Mittel zur Lösung dieses Problems sei. Leider hat die Gemeinde Wien auf diesem Gebiet in der Ersten und in der Zweiten Republik zu wenig getan. Der Redner tritt auch für eine großzügige Bereitstellung von Bau-rechtsgründen ein. Bestehende Kleingartenanlagen sollten nicht abgesiedelt werden, man müßte sie vielmehr zu Dauerkleingartenanlagen machen. Beim Bau von Wohnhäusern müßte man darauf dringen, daß diese von Grünflächen mit Spielplätzen für Kinder und Ruheplätzen für Erwachsene umgeben sind. Aus den Planungsunterlagen sei nicht ersichtlich, wie weit an den Ausbau des Gebietes an der Alten Donau gedacht ist.

Hier dürfte man nicht auf die Schaffung von genügend Parkplätzen vergessen. Die Schätzung, daß der Endstand in Wien bei 300.000 Personenkraftwagen liege, dürfte sich als zu gering erweisen. Berechnungen des Auslandes haben ergeben, daß man für die Zukunft pro Familie mit einem Auto rechnet. Für Wien wären das also nicht ganz 700.000 Autos. Sicherlich ist die Entwicklung der Modernisierung nur sehr schwer vorausszusehen, aber man dürfte hier keine Fehlplanungen machen. Zur Beschleunigung des Verkehrs wird man sich auch entschließen müssen, Fahrbahnen in der zweiten Ebene zu schaffen. Selbstverständlich müßte auf dem Verkehrssektor auch der Bund seinen Beitrag leisten.

Der Redner wendet sich gegen die hohen Grundstückspreise und unterstützt eine aktive Bodenvorratspolitik, wie sie auch vom Stadtplaner verlangt wird.

Abschließend erklärt er, daß das Grundkonzept im wesentlichen richtige Gedanken enthält, die wohl allgemeine Zustimmung finden. Allerdings enthält es keine Detailvorschläge, und hier zeigt sich die Problematik der Stadtplanung im gegenwärtigen Zeitpunkt. Wirkliche Stadtplanung ist nur durchführbar, wenn man über den Boden der Stadt verfügen kann. Jedoch selbst mit den vorhandenen Enteignungsmöglichkeiten geht die Gemeinde Wien viel zu zaghaft um. Es ist notwendig, alles zu tun, damit möglichst bald eine Zeit kommt, in der die Planung dieser Stadt nicht mehr von Geschäftemachern eingeengt wird. Dann erst wird es möglich sein präzise zu planen und diese Planung auch zu realisieren. In diesem Sinne, so betonte der Redner, gebe er die Zustimmung seiner Fraktion zu dem Konzept.

GR. Bock (SPÖ) beschäftigt sich mit dem Generalverkehrsplan. Man könne im wesentlichen dem vorgelegten Plan die Zustimmung geben, führte der Redner aus, dies bedeute aber nicht, daß wir schon daran glauben, daß alle diese Pläne verwirklicht werden müssen. Gerade auf diesem Gebiet ist Vorsicht am Platze, weil wir vieles nur erahnen können, aber nicht vorher bestimmen.

Der Redner führt als Beispiel dafür die verschiedenen Prognosen über die Motorisierung Wiens an, von denen die weitestgehende einen Personenkraftwagen pro Haushalt annimmt; das wären

also 700.000 Pkw. Nun geht aber aus einer Statistik der Städtischen Versicherung hervor, daß die Zuwachsrate an fabrikneuen Kraftfahrzeugen in Österreich im ersten Halbjahr 1960 6.348 Fahrzeuge betrug; die Zuwachsrate im ersten Halbjahr 1961 aber nur mehr 202 Pkw (!). Von 1960 auf 1961 ist die Zunahme also nicht mehr in Tausendern, sondern nur noch in wenigen Hunderten zu beziffern. Hier zeigt sich also der erste Bruch. Und dabei handelt es sich um eine Erscheinung, die auch schon in anderen Ländern registriert wird. Eine Prognose ist also nicht leicht zu stellen.

Der Stadtplaner hat gesagt, daß alle Planung dem Menschen zu dienen hat. Der Redner meinte dazu, er möchte sagen, die Planung müsse besonders den Wiener Menschen dienen. Der Wiener hat seine eigene Mentalität und er muß sich bei allen Lösungen wohl fühlen. Wir wollen keine Traumplanung und wir wollen nicht, daß die Stadt der Technik geopfert wird. Erfreulicherweise nimmt das Konzept darauf Rücksicht.

Zum Problem Unterpflasterstraßenbahn meinte GR. Bock, die Entscheidung darüber solle man den nächsten Generationen überlassen. Eine Unterpflasterstraßenbahn durch die Innere Stadt ist heute nicht so dringend, denn jeder Punkt ist vom Ring oder vom Kai in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen. Die Verkehrsstockungen in der Inneren Stadt entstehen ja durch den Individualverkehr. Als Beispiel für die Belastung der Innenstadt durch die Autos führte der Redner an, daß sich schon im Jahre 1958 63 Prozent der damals in Wien zugelassenen Autos in der Inneren Stadt aufhielten, von denen wiederum 91 Prozent parkten. Nur 720 Wagen waren in Bewegung! Hier liegt also die Schuld, und hier müßte man die notwendigen Maßnahmen treffen. Eine Unterpflasterstraßenbahn löst dieses Problem jedenfalls nicht. Man darf auch nicht vergessen, daß es heute noch Gebiete in Wien gibt, die verkehrstechnisch erschlossen werden müssen. Mit Recht wird die Bevölkerung dieser Gebiete sagen: Warum denn alles für die Innenstadt?, wenn anderswo Leute wohnen, die 30 Minuten bis zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß gehen müssen!

GR. Bock erinnert daran, daß noch vor wenigen Jahren die Umstellung der Straßenbahn auf Autobusse allgemein als vordringlich bezeichnet wurde.

Jetzt, sagt er, müßte man es fast als ein Glück empfinden, daß unsere Industrie mit den Aufträgen für den Autobusbau nicht Schritt halten konnte, denn es zeigt sich bereits klar, daß nicht der Autobus, sondern die Straßenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Der Redner ist auch der Meinung, daß viele Verkehrsprobleme durch mehr Disziplin der Verkehrsteilnehmer gelöst werden könnten. Das sei aber vor allem eine Erziehungsfrage, auf die der Stadtplaner nicht eingehen könne.

Abschließend bezeichnet GR. Bock das Grundkonzept als den Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung, die vom obersten Grundsatz geleitet werden müsse, nämlich, daß die Stadt nicht sinnlos dem Verkehr geopfert werden darf.

Dann meldet sich GR. Peter (FPÖ) zu Wort. Er stellt einleitend fest, daß es 1945 verständlich war, wenn dort gearbeitet wurde, wo es am notwendigsten gewesen ist. Er meint aber, daß man sich in Wien zu spät zu einer Planung entschlossen habe und daß seither wiederum kostbare Zeit mit Diskussionen vergeudet wurde. Er kritisiert im Zusammenhang auch die mangelnde Zusammenarbeit der Bundesbahnen und der Stadtverwaltung. Im allgemeinen, sagte er, wird bei uns zu lange und zu vielfältig geplant. Auf die gegenwärtige Verkehrssituation eingehend, erklärt er, daß der Verkehr in Wien nahe dem Zusammenbruch stehe. Er stellt fest, daß dem Grundkonzept Prof. Rainers bereits mehrere Gutachten anderer Körperschaften von Fachleuten gegenübergestellt werden. Wenn ein Fachmann das Gegenteil vom anderen Fachmann behauptet, wie wir es jetzt bei der Beurteilung des Grundkonzeptes sehen, dann steht der Nichtfachmann ratlos in der Mitte. Es könne nicht Zweck der Übung sein, wenn jetzt dieses Grundkonzept von Fachleuten verworfen wird. Seiner Ansicht nach handelt es sich bei den verschiedenen Stellungnahmen nicht immer nur um sachliche, sondern oft auch um persönliche Beweggründe. Er präzisiert dann die Meinung seiner Fraktion und spricht sich für eine konzentrierte Planung, für eine Planung des Verkehrs auf kürzere Zeitspanne, für eine elastischere Planung sowie eine Festlegung der Reihung vordringlichster Aufgaben aus. Es wäre zu begrüßen, würde ganz Österreich zur Kenntnis nehmen, daß Wien die Bundeshauptstadt der Republik ist, die bei der Durchführung ihrer Aufgaben ein Recht auf Unterstützung hat. ./.

GR. Peter, der im Verlaufe seiner Rede durch Glossen wiederholt vom Thema abwich, wurde vom Vorsitzenden GR. Dr. Ing. Hengl (ÖVP) ermahnt, die Würde des Hauses nicht zu verletzen.

GR. Gertrude Sandner (SPÖ) meint, daß die Probleme der Stadtplanung nicht nur von Fachbearbeitern behandelt werden sollen. Diese Probleme gehen schließlich alle an. Wir alle, die in dieser Stadt aufgewachsen sind, wurden durch sie und ihre Umgebung geformt, durch eine Umwelt, die uns je nach ihrer Art bedrückt, beengt oder beglückt. Daß diese Umwelt immer mehr zu einer beglückenden, befreienden, und gesunden werde, soll das Ziel unserer gemeinsamen Arbeit sein. Der Lebensraum des Wieners wurde in den letzten 100 Jahren gewaltig verändert und vor allem der Natur entfremdet. Wir kennen aus eigener Anschauung die erschreckende Baudichte in manchen Teilen. Diesen Bodenspekulationen fielen auch viele vorhandene Grünflächen zum Opfer. So wurde ein Erholungsraum, eine Grünfläche, ein Hausgarten nach dem anderen aufgegeben. Aus diesem Grunde ist die Forderung nach echten Erholungsgebieten und deren Gestaltung, vor allem nach der Sicherung ihres Bestandes, für alle Bewohner unserer Stadt dringend notwendig. Wie dem Bedürfnis nach Erholung im Bereich der Stadt Rechnung getragen werden kann, ist das eigentliche Problem der Grünflächenplanung. Im vorliegenden Konzept ist diesem Aufgabengebiet viel Augenmerk und Beachtung zugewendet worden. Wenn man aber bedenkt, daß in Wien drei Viertel aller Wohnungen und neun Zehntel aller Betriebe auf einem verhältnismäßig engen Raum zusammengedrängt sind, wird man verstehen, daß diese Stadt nicht auf einmal zu einer blühenden Stadt verwandelt werden kann. Das Konzept zeigt aber verschiedene Wege, die zu einer gesunden Umgestaltung führen können. Durch die Schaffung von Erholungsgebieten im Süden und Osten unserer Stadt wird zusätzlich wertvoller Erholungsraum geschaffen. Es muß auch darauf geachtet werden, daß alle bestehenden Gesetze und Verordnungen, die der Erhaltung und dem Schutz von Grünflächen dienen, voll und ganz eingehalten werden. Wir wissen, daß diese Aufgabe von der Gemeinde Wien nicht allein gelöst werden kann, liegen doch weite Erholungsflächen auf niederösterreichischen Boden.

Obwohl die Bezirke der Innenstadt und innerhalb des Gürtels eine dichte Verbauung aufweisen, gibt es dort eine Reihe von Grünanlagen, die nicht frequentiert werden. Dies sei ein Zeichen dafür, daß diese Anlagen veraltet und falsch gestaltet wurden, wissen wir doch, daß der Bedarf an öffentlichen Grünflächen umso größer ist, je weniger Grün bei den Wohnungen vorhanden ist. Bei der Neuplanung solcher Grünanlagen ist auf die verschiedensten Bedürfnisse der einzelnen Altersgruppen Rücksicht zu nehmen.

Die Rednerin regt an, ein Gesetz zu schaffen, daß bei der Errichtung von Wohnhäusern nicht nur für genügend Parkplätze sondern auch für die Errichtung von Spielmöglichkeiten für die Jugend vorgesorgt werden muß. Das Mindestausmaß an Spiel- und Sportplatzflächen beläuft sich in anderen Staaten auf rund drei Quadratmeter pro Einwohner. Demgegenüber stehen in Wien nur zwei Quadratmeter pro Einwohner zur Verfügung.

./.

Vielleicht wäre es möglich, die Verwaltung der Bundesgärten zu ersuchen, auch in ihrem Bereich mehr Kinderspielplätze zu errichten. (Beifall bei der SPÖ.) Ein großer Mangel macht sich in unserer Stadt auch auf dem Gebiete der Gründe für Schulen bemerkbar. Zu begrüßen ist die Planung Prof. Rainers auch auf dem Gebiete der verschiedenen Schularten. So werden in Zukunft bei Flächenwidmungen für neue Siedlungsgebiete schon entsprechende Schulbauten mitgeplant. Ein besonderes Problem innerhalb des Schulbereiches sei die Frage der Mittelschulen. Weite Kreise von Schülern sind von höherer Schulbildung ausgeschlossen, weil sie am Rande unserer Stadt wohnen. Der Plan, dort entsprechende Schulen zu errichten, sei daher besonders zu begrüßen. Es müßte jedoch auch das Interesse des Bundesministeriums für Unterricht an diesen Planungen geweckt werden.

Abschließend meint Frau GR. Sandner, die Stadtplanung möge neue Impulse für die menschlichen Beziehungen untereinander geben. In einer Zeit, in der sich die Menschen vielfach mehr abseits stellen als früher, sollen neue Möglichkeiten des Gemeinschaftslebens geschaffen werden. Wichtig ist, daß die Stadtplanung den Menschen nicht losgelöst als Einzelindividuum sieht, sondern als Teil einer Gemeinschaft und für ihn eine Umwelt gestaltet, die ihn beglückt. Zum Glücklichsein braucht der Mensch heute mehr denn je das Leben und das Erleben der Gemeinschaft! (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

GR. Bittner (ÖVP) begrüßt zunächst einige Details der Stadtplanung, die er als positiv bezeichnet. Dazu gehört vor allem die Errichtung von Schulen, die Planung einer Universitätsstadt auf den Gründen des Allgemeinen Krankenhauses, die Ausbaumöglichkeiten für die Technische Hochschule, die Erhaltung des Stadtbildes vor allem in der Inneren Stadt und in den Ortskernen unserer Vorstädte und Vororte von einst. Er unterstreicht es besonders, daß man nicht daran denkt, nur ein bestimmtes einzelnes Haus zu erhalten, sondern ganze Straßenzüge und Stadtteile. Ebenso zustimmen könne er der Wahl der Standorte für Sportplätze im Stadtgebiet, sowie der Feststellung, daß keine weiteren Friedhöfe in der Größe des Zentralfriedhofes errichtet werden und daß auch nicht ein Teil des Wald- und Wiesengürtels als sogenannter Waldfriedhof verwendet werden soll. ./.

Der Redner bringt dann einige ergänzende Wünsche vor und stellt dazu die entsprechenden Anträge. Zu den Schulbauten solle man grundsätzlich auch Spiel- und Sportplätze anordnen. Was die Schulbauten des Bundes in Wien betrifft, an denen das Unterrichtsministerium ein großes Interesse habe, stellt der Redner den Antrag, eine Koordinationsstelle zwischen der Gemeinde Wien und den Bundesstellen zu schaffen. Ein weiterer Antrag verlangt die vorsorgliche Widmung von Grundstücken für die Errichtung von Sportzentren. Schließlich regt der Redner an, den Religionsgemeinschaften ein Mitinformations- und Mitplanungsrecht zur Errichtung ihrer Kirchenbauten zu geben. Auch in dieser Angelegenheit stellt er einen entsprechenden Antrag.

Der Redner begrüßt die beabsichtigte Schaffung von kulturellen Zentren in den Randgebieten.

Bei den Friedhöfen solle man dort, wo eine Erweiterungsmöglichkeit besteht, rechtzeitig die Widmung vornehmen und dann die Grundstücke kaufen, um eine Planung auf längere Sicht zu ermöglichen. Abschließend erklärt der Redner, daß man nicht auf die kulturellen Erfordernisse bei der Stadtplanung vergessen dürfe; es kann daher nicht heißen, erst Wohnungen und dann Kulturbauten, sondern nur sowohl als auch. (Beifall bei der ÖVP.)

GR. Maller (KLS) beschäftigt sich mit dem öffentlichen Verkehr, der im Bericht von Prof. Rainer etwas stiefmütterlich behandelt ist. Dies haben auch die beiden großen Parteien gemerkt, als sie kurz vor der Debatte mit der Alwegbahn bzw. mit einem eigenen Verkehrskonzept herausrückten. Der Redner fragt, warum man denn diese Dinge nicht in den jahrelangen Beratungen zur Sprache gebracht hat.

Für die Pläne des öffentlichen Verkehrs gibt es nach Meinung von GR. Maller nur eine Lösung, nämlich die weitgehende Trennung vom Individualverkehr. Wien besitzt in der Stadtbahn ein ideales Vorbild. Seine Fraktion habe daher immer eine Erweiterung nach diesem Vorbild vorgeschlagen, ebenso hat sie Vorschläge zur Schaffung einer Unterpflasterstraßenbahn gemacht.

Der Redner wendet sich gegen die Alwegbahn, die er als ein unerprobtes und umstrittenes Verkehrsmittel bezeichnet.

GR. Maller meint weiter, die Stadtplanung müßte eine Vereinheitlichung der Stadtbahn und der Schnellbahn anstreben. Im Konzept Prof. Rainers, sagt er, sind zwar großzügige Maßnahmen für die Entwicklung des Verkehrs enthalten, er sei aber der Auffassung, daß die Lösung wichtiger Probleme, wie etwa der Bau einer Unterpflasterbahn bereits von der jetzigen Generation in Angriff genommen werden müsse. Beim Studium des Konzepts, sagt er, hat man das Gefühl, daß dem öffentlichen Verkehr zu geringe Bedeutung beigemessen wird. Es gebe äußere Bezirke, wo der öffentliche Verkehr noch große Mängel aufweist. Er erinnert an die Gutachten amerikanischer Verkehrsplaner, die generelle Parkverbote nur dann befürworten, wenn entsprechende öffentliche Verkehrsnetze vorhanden sind. Noch haben wir die Möglichkeit, stellt der Redner fest, den Verkehr der Entwicklung anzupassen, am besten dadurch, wenn wir die Trennung des öffentlichen und des individuellen Verkehrs im Auge behalten. GR. Maller setzt sich für die Errichtung eines die ganze Stadt umspannenden Schnellbahnnetzes ein, und stellt fest, daß Wien, wie keine andere Großstadt den Vorteil hat, bei der Verwirklichung eines solchen Projektes sich bereits vorhandener Verkehrsanlagen bedienen zu können. Wir dürfen uns nicht mit einem Verkehrsnetz begnügen, das am Beginn unseres Jahrhunderts gebaut wurde. Im Verlaufe seiner weiteren Ausführungen wendet er sich dagegen, daß die ÖVP wenige Tage vor der heutigen Gemeinderatssitzung der Öffentlichkeit ein eigenes Verkehrskonzept vorgesetzt hat. Abschließend sagt er, Wien sei nicht irgendeine Stadt in Österreich, sondern die repräsentative Stadt der Republik, der daraus auch besondere Verpflichtungen erwachsen.

GR. Adelpoller (SPÖ) verweist als nächster Redner darauf, daß nach dem städtebaulichen Grundkonzept die Erweiterung der Stadt nach dem Süden tendiert. Er stellt fest, daß auch andere Teile Wiens, wie etwa der dritte Wiener Gemeindebezirk noch über große, bebauungsfähige Flächen verfügt. Im dritten Bezirk gibt es 6.300 Betriebe. Es wäre daher angezeigt, dort einen Werkstättenhof anzulegen.

Abschließend meint der Redner, daß man nicht immer prinzipiell von einer Baufläche nur 20 bis 25 Prozent verbauen solle und den restlichen Grund als Grünfläche ausgestalten. Im dritten Bezirk zum Beispiel wäre ein höherer Verbauungsgrad möglich, weil sich wenige 100 Meter weiter die Praterauen befinden.

GR. Dr. Fiedler (ÖVP) bespricht das Problem der Hochhäuser. Hier komme es sehr auf die Platzwahl an und auch auf die Frage, inwieweit ein Hochhaus als Verkehrserreger wirkt.

Der Redner führt einige Beispiele an, so den Ringturm, der heute durchwegs negativ beurteilt wird. Durch ihn wird das einheitliche Gefüge des Stadtbildes schwerstens gestört. Das Matzleinsdorfer Hochhaus könne als tragbar bezeichnet werden. Hier entstand zumindest kein unlösbares Parkproblem, wenn auch die Massierung der übrigen Baukörper in diesem Gebiet etwas groß ist. Das vor einigen Monaten in Alt-Ottakring fertiggestellte Hochhaus der Gemeinde Wien störe das Ortsbild. Auch die drei Punkthäuser in der Daringergasse in Döbling tragen nicht zur Verschönerung des Stadtbildes bei. Anders liegt die Situation bezüglich des Hochhauses am Döblinger Gürtel, Ecke Döblinger Hauptstraße. Diese Lösung könne als gut bezeichnet werden. Das gleiche gilt für die drei Sternhäuser, die in Floridsdorf Am Kaisermühlendamm stehen. Der Redner geht noch näher auf einzelne Hochhausbauten ein und erklärt dann, daß bei der Errichtung von Hochhäusern immer auf den Gesamteindruck Rücksicht genommen werden müßte, den das Hochhaus auf den Stadtteil ausübt. Für Bezirke innerhalb des Gürtels gilt für die Errichtung von Hochhäusern sicherlich eine andere Überlegung als für die Außenbezirke. In den Bezirken innerhalb des Gürtels wird sicher das eine oder andere Hochhaus nicht störend wirken, wenn es in bescheidenen Grenzen gehalten wird. Wichtig wird es bei der Errichtung von Hochhäusern sein, daß durch sie eine Auflockerung der Verbauung entsteht und durch die Schaffung von Grünflächen ein zusätzliches Luftreservoir geschaffen wird. Entscheidend wird auch die Lösung des Parkplatzproblems sein, dem man nur durch immer tiefer in die Erde gehende Parkgaragen begegnen wird können. Wenn diese Frage gelöst wird, gibt es städtebauliche Bedenken nur dann, wenn in unmittelbarer Nähe architektonisch hervorragende

Bauwerke eine entscheidende Wirkung auf das Stadtbild haben. In Außenbezirken kommt eine Errichtung von Hochhäusern auf großen Flächen in Neubaugebieten in Frage. Ein Punkthaus kann sicher in einer neuentstehenden Wohnhausanlage gut wirken. Ein Ortskern allerdings mit historisch interessanter Verbauung und dessen unmittelbare Umgebung müssen von einer solchen Verbauung verschont bleiben. Selbstverständlich dürfte man mit Hochhäusern auch nicht an den Wald- und Wiesengürtel herankommen. Vor Errichtung von Hochhäusern sollte in jedem Fall das Einvernehmen mit dem Stadtplaner hergestellt und dessen Stellungnahme gehört werden. Bisher geschah das leider nicht. Eine städtebauliche Beurteilung im Hinblick auf das städtebauliche Gesamtkonzept und die Verkehrsprobleme schein aber unbedingt erforderlich. Es sei dies eine Forderung, der sich die kompetenten Stellen unserer Stadt bewußt werden müssen.

Der Vorsitzende GR. Fürstenhofer (SPÖ) unterbricht um 17.40 Uhr die Sitzung. Sie wird morgen, Donnerstag, um 9 Uhr früh, fortgesetzt.

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -

Gedenken an Oskar Laske

=====

29. November (RK) An der Grabstätte von Oskar Laske im Lainzer Friedhof wird morgen, am 30. November, dem 10. Todestag des bekannten Architekten, Kunstgewerblers und Malers, dessen künstlerische Ausdruckskraft das Wiener Kulturleben in den Zwanzigerjahren mitbestimmt hat, ein Kranz der Stadt Wien niedergelegt werden.

- - -

Nun auch schwarz auf weiß:Kein Goldener Sonntag!
=====

29. November (RK) Das neue Landesgesetzblatt für Wien, das soeben erschienen ist, enthält die Verordnung des Landeshauptmannes, womit die Sonderbestimmungen über die Sonntagsarbeit im Kleinverkauf am Silbernen und Goldenen Sonntag aufgehoben werden.

Das Landesgesetzblatt ist um 70 Groschen im Drucksortenverlag der Städtischen Hauptkasse, 1, Rathaus, Stiege 7, Hochparterre, und in der Verkaufsstelle der Österreichischen Staatsdruckerei - Wiener Zeitung, Wien 1, Wollzeile 27 a, erhältlich.

- - -

Wiens Bevölkerung im Oktober
=====Mehr Ehen und mehr Geburten

29. November (RK) Nach dem Bericht des Statistischen Amtes der Stadt Wien haben im Monat Oktober 1.181 Brautpaare geheiratet. Geboren wurden 1.603 Kinder, die Zahl der Sterbefälle betrug 2.117. Verglichen mit den Oktoberzahlen des Vorjahres wurden 45 Ehen mehr geschlossen und 144 Kinder mehr geboren. Die Zahl der Gestorbenen hat um sieben Fälle geringfügig zugenommen. Nach dem Bericht der Polizeidirektion sind im Oktober 10.013 Personen nach Wien zugewandert, 6.113 Personen haben Wien verlassen.

- - -