

16. - 34. Dez. 1964
F 57.294

Rathaus-Korrespondenz



HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TÜR 309b - TELEFON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Mittwoch, 16. Dezember 1964

Blatt 3413

"Hendeln, Ganseln, Anten, Fisch!"
=====

Tausende Tonnen guter Sachen für den Wiener Weihnachtstisch

16. Dezember (RK) Der Lebensmittelmarkt wird auch heuer zu den Weihnachtsfeiertagen reichlich beschickt den Wienern zur Verfügung stehen. Auf dem Geflügelsektor werden neben einem entsprechenden Angebot an Inlandsware aller Art 2.360 Tonnen Importe von Trutzhühnern, Gänsen, Enten, Hühnern sowie Hühnerteilen bei verhältnismäßig günstiger Preislage zum Verkauf bereitgehalten. An Wildbret liegt ein Angebot von 220 Tonnen vor.

Der zu Weihnachten erfahrungsgemäß gesteigerte Bedarf an Eiern wird nebst der Inlandsproduktion durch Importe von 58 Waggons (zirka achteinhalb Millionen Stück) zollbegünstigter Frischeier gedeckt.

Zur Befriedigung der Nachfrage nach Fischen stehen einem Angebot von 245 Tonnen inländischen Karpfen und weiteren sechs Tonnen Importen noch 630 Tonnen frischer und gefrorener Seefische (Filets) zu gleichbleibenden Preisen zur Verfügung, die durch 16 Tonnen Sortenfische ergänzt werden.

Hinsichtlich der Versorgung des Marktes mit frischem Rind-, Kalb- und Schweinefleisch wird weiterhin ausreichende Beschickung bei ziemlich unveränderter Preissituation erwartet. Selchwaren sind in genügenden Mengen vorhanden. Weiter lagern in den Kühlhäusern rund 2.300 Tonnen Fleisch aller Gattungen.

Die Zufuhren von saisonbedingtem Frischgemüse sind ausreichend. Die Preise sind gleichbleibend. Lediglich das geringe Angebot an inländischem Glashaussalat wird den Bedarf nicht decken und daher die Ware enorm verteuern. Italienischer Karfiol wird infolge größerer Zufuhren billiger verkauft.

Speisekartoffeln, darunter auch Kipfler, sind in genügenden Mengen zu unveränderten Preisen am Markt.

Die Marktbeschickung mit inländischen Äpfeln ist reichlich, doch herrscht an besserer Tafelware Mangel. Das geringe Angebot an heimischen Birnen wird durch Importe auserlesener Ware wettgemacht. Die Preise sind gleichbleibend. Weintrauben ausländischer Herkunft werden nur mehr in geringen Mengen zugeführt und zu hohen Preisen verkauft werden. Das lebhafteste Kaufinteresse für Agrumen hat zu umfangreichen Importen veranlaßt. Neben vorhandenen Lagerbeständen werden noch weitere 770 Tonnen Orangen, Mandarinen, Klementinen und Zitronen erwartet. Mit Preisänderungen wird kaum zu rechnen sein.

An tiefgekühlten Obst und Gemüse liegen in den Kühllagerhäusern insgesamt zirka 1.420 Tonnen bereit.

- - -

100.000 Exemplare "Wir und unsere Stadt".

=====

16. Dezember (RK) Im Jahre 1960 hat die Zentralsparkasse der Gemeinde Wien auf Anregung aus Lehrerkreisen erstmals die Broschüre "Wir und unsere Stadt" als Unterrichtsbehelf für den Heimatkundeunterricht der Volksschulen herausgegeben. Diese Broschüre bringt Texte über die bedeutenden Bauwerke, Plätze und Einrichtungen unserer Stadt, die dazugehörigen Bilder werden in Form von Ausschneidebögen bereitgestellt. Die Broschüre wurde vom Bundesministerium für Unterricht für den Unterrichtsgebrauch zugelassen und steht seither im Heimatkundeunterricht der 3. und 4. Volksschulklassen in Verwendung. Sie ist zu einem unentbehrlichen Unterrichtsbehelf für die genannten Schulstufen geworden und wurde von der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien jedes Jahr neu aufgelegt. Mit der fünften Auflage, die überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht wurde, wird bereits das 100.000. Exemplar verteilt. Die Broschüre ist nur ein Teil des umfangreichen Programms der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien an Lehr- und Lernbehelfen, die den Wiener Schulen alljährlich zur Verfügung gestellt werden.

- - -

Die Budgetberatungen im Wiener Rathaus:

Das Wiener Bauwesen

=====

16. Dezember (RK) Am vierten Tag der Budgetberatungen im Wiener Rathaus wurde die Geschäftsgruppe VI (Bauangelegenheiten) behandelt. Stadtrat Kurt Heller (SPÖ) erstattete das Referat:

"Das Bauprogramm 1964 konnte trotz der bekannten, durch die Hochkonjunktur im Bau- und Baunebengewerbe bestehenden Schwierigkeiten restlos erfüllt werden. Die Bauvorhaben des kommenden Jahres sind nicht nur einem großen städtebaulichen Konzept untergeordnet, sondern leiten auch ein bauliches Arbeitsprogramm für die nächsten fünf Jahre ein. Einige dieser Projekte werden infolge ihres Umfanges in baulicher und finanzieller Hinsicht sogar in die nächste Funktionsperiode des Gemeinderates hinüberreichen. Doch davon später.

Überwindung konjunktureller Schwierigkeiten

Vorerst möchte ich doch ganz kurz die Schwierigkeiten erwähnen, die sich auch im Jahre 1964 der Erfüllung des Bauprogrammes entgegen gestellt haben. Wie bereits erwähnt, treten die Schwierigkeiten vor allem durch die Probleme der Hochkonjunktur im Bau- und Baunebengewerbe auf, aber auch die Tatsache, daß an die wenigstens teilweise Lösung dieser Probleme nicht mit der nötigen Einsicht und Energie herangegangen wird, bereitet uns manche Sorge. Ich will allerdings nicht verschweigen, daß gerade in diesem Jahre die verschiedensten Versuche unternommen wurden, um die derzeitigen Zustände zu verbessern. So hat der Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen im heurigen Jahr eine Arbeitsgruppe 'Bauwirtschaft' gegründet, deren Aufgabe es unter anderem war, Vorschläge zur Koordinierung und Stabilisierung im Bauwesen zu erstatten. Ich darf mit Befriedigung feststellen, daß alle vorgeschlagenen Maßnahmen von den Abteilungen des Wiener Stadtbauamtes bereits seit langem gehandhabt werden und daß wir diesen Vorgang auch in Zukunft beibehalten wollen.

Wir haben seit langem dafür vorgesorgt, daß unsere Bauarbeiten während der Wintermonate weitergeführt werden können. Wir bemühen uns, im Rahmen eines langfristigen Programmes, das sich im allgemeinen auf eine Funktionsperiode des Gemeinderates erstreckt, die

Projekte zeitgerecht vorzubereiten. Auch die Aufschließung der Baustellen wird so forciert, daß sie bei Baubeginn schon abgeschlossen ist und daher keinerlei Verzögerungen oder Bauschwierigkeiten entstehen. Alternativangebote nehmen wir auch dann entgegen, wenn die Arbeiten in der ausgeschriebenen Form nicht angeboten werden. Es braucht nicht besonders erwähnt zu werden, daß die Gemeinde Wien für durchgeführte Bauleistungen sehr rasch zahlt und die Erledigung von Teil- und Schlußrechnungen trotz genauester Überprüfung bei den Stadtbauamtsabteilungen nur sehr kurze Zeit in Anspruch nimmt. Verzögerungen treten in der Regel nur dann ein, wenn die Rechnungslegung nicht rechtzeitig erfolgt, oder die Rechnungen nicht ausreichend belegt sind.

Die Baumaßnahmen der Stadt werden seit langem auch zeitlich so eingeteilt, daß sie möglichst kontinuierlich auf das ganze Jahr aufgeteilt sind, so daß auch dadurch eine Verminderung der Winterarbeitslosigkeit eintritt und eine rationellere Ausnutzung der Baukapazität erfolgt. Unser Bauprogramm, vor allem das Wohnbauprogramm, wird seit Jahren in Baustufen eingeteilt. Auch die Aufträge für Professionistenarbeiten werden meist so zeitgerecht erteilt, daß eine entsprechende Einteilung der Arbeiten durch die einzelnen Firmen möglich ist. Ich glaube, mit Recht sagen zu können, daß die Stadt Wien schon jetzt alles dazu beiträgt, um zu einer Verbesserung auf dem Baumarkt zu kommen. Einem weiteren Vorschlag der Arbeitsgruppe 'Bauwirtschaft' des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen, nämlich eine interne Koordinierung der Bauarbeiten auf Bundes- und Länderebene anzustreben, stehen wir ebenfalls positiv gegenüber.

Wenig Arbeitskräfte, hohe Baukosten

Bedauerlicherweise haben sich die Voraussetzungen für eine Steigerung der Baukapazität auf personellem Sektor kaum gebessert. Es gibt nach wie vor zu wenig Lehrlinge im Baugewerbe und wir werden alles unternehmen müssen, um diesen schönen Beruf auch für junge Menschen attraktiver zu machen. Auch die bewilligten Fremdarbeiterkontingente konnten nicht ausgenützt werden, weil die Fremdarbeiter aus erklärlichen Gründen lieber in der Bundesrepublik und in der Schweiz arbeiten.

Obwohl im Jahre 1964 nur im Maler- und Anstreichergewerbe sowie beim Steinmetz und beim Beton- und Kunststeingewerbe Kolle-

tivvertragsänderungen stattfanden, die eine theoretisch errechnete Steigerung des Baukostenindex um nur ein Prozent rechtfertigen würden, konnte eine weitere allgemeine Steigerung der Gesamtbaukosten festgestellt werden. Die Ursachen dafür liegen zweifellos auch in der anhaltenden Überhitzung im Baugewerbe.

Rationalisierung durch Fertigteilbau

Wie in den vergangenen Jahren darf ich auch heuer berichten, daß das Stadtbauamt die bisherigen Rationalisierungsmaßnahmen systematisch fortsetzt, und zwar mit dem Ziel, anstelle des handwerklichen Bauens immer mehr und mehr das industrielle Bauen mit vorgefertigten Bauelementen anzuwenden. Während die Montagebau-gesellschaft die Anfangsschwierigkeiten überwunden hat und nunmehr ihre Kapazität voll ausschöpft, treten immer mehr Firmen an uns mit dem Vorschlag heran, für die Stadt Wien ebenfalls in Fertigteilbauweise zu bauen. Wir verfolgen diese Entwicklung mit großer Befriedigung, da wir uns davon eine Steigerung der Baukapazität, eine gewisse Entlastung des Arbeitsmarktes und nicht zuletzt auch eine gesunde Konkurrenz der Fertigteilbauweisen erwarten.

Wir haben heuer die ersten Kindergärten in Fertigteilbauweise ausgeschrieben und konnten schon bei diesen ersten Versuchen eine, allerdings noch geringfügige, Kostenverminderung feststellen. Die Bauzeiten werden dabei weitestgehend verkürzt. Dies ist besonders für das große Schulbauprogramm wichtig, da es uns nur dadurch möglich ist, die Schulobjekte kurzfristig fertigzustellen.

Das Stadtbauamt hat seine Bemühungen zur vollen Beschäftigung der Arbeitskräfte auch während des Winters intensiv fortgesetzt. Seit vielen Jahren sind die Ausschreibungen und die Baubeginne im Hochbau so fixiert, daß möglichst viele Häuser noch vor Einbruch des Winters im Rohbau fertiggestellt werden, damit mit Hilfe von Thermoblocs und Gebläseaggregaten im Winter weitergearbeitet werden kann.

Baulandschwierigkeiten

Wie alljährlich muß ich auf die herrschenden Baulandschwierigkeiten hinweisen. Die wirtschaftliche Erschließung jener Neubaugebiete am Rande der Stadt, deren Bebauung Voraussetzung für die Möglichkeit einer Auflockerung und Entmischung der innerstädtischen Gebiete ist, stößt auf immer größere Hindernisse.

Wenn es nicht in Bälde gelingt, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, wird auch jede Rationalisierung des Wohnungsbaues etwa durch weitere Forcierung der Montagebauten illusorisch. Große Flächen zu bebauen, die Planung und die Bauvorbereitungen rechtzeitig durchzuführen, ist nur dann möglich, wenn man bereits lange vor Baubeginn über große zusammenhängende Grundflächen verfügen kann.

Ich will auch nicht verschweigen, daß für die Entwicklung einer Stadt, die sich anschickt, Sitz großer internationaler Organisationen zu werden, gewisse Flächenreserven unerlässlich sind. Leider gibt es zahlreiche Beispiele dafür, daß die Lösung brennender Probleme an der Verständnislosigkeit von Grundeigentümern scheitert. Ein besonders krasses Beispiel hierfür gibt es beim Bau der rechtsufrigen Donaukanalschnellstraße im Bereich der Heiligenstädter Brücke. Zur Fertigstellung dieses wichtigen Straßenzuges wird eine Fläche benötigt, die zu zirka 16 Prozent im Eigentum der Stadt Wien steht und deren restliche Anteile verschiedenen Eigentümergruppen gehören. Es handelt sich um eine 'Gstetten'. Seit 1960 werden Erwerbsverhandlungen geführt, die anfangs mangels Verkaufsbereitschaft, später wegen außerordentlich überhöhter Preisforderungen zu keiner Einigung führten. Einer der Miteigentümer beehrte im April dieses Jahres für seinen Anteil von zirka 392 Quadratmeter 12,6 Millionen Schilling, das sind zirka 32.000 Schilling pro Quadratmeter. Nun ist bereits seit längerer Zeit ein Enteignungsverfahren anhängig, das hoffentlich bald zu einem Ergebnis führen wird, damit der wichtige Straßenbau vollendet werden kann.

Beinahe noch schwieriger als der Erwerb von Liegenschaften ist die Freimachung derselben. Dazu ist viel Geduld und noch mehr Geld nötig. Allein im Jahr 1964 mußten 156 zum Teil sehr große Liegenschaften mit einem erheblichen Kostenaufwand für Bauzwecke freigemacht werden.

Kontinuität der Planungsarbeit blieb gewahrt

Die Zusammenlegung der ehemaligen Gruppe Stadtplaner mit der Stadtregulierung, über die ich bereits anlässlich der vorjährigen Budgetdebatte berichtet habe, hat sich auf die Planungsarbeit sehr positiv ausgewirkt. Entgegen den in manchen Zeitungen lautgewordenen Besorgnissen bedeutet die angebliche 'Verbeamtung' der

Stadtplanung keinen Rückschritt, sondern eine Anerkennung der Tatsache, daß die Stadtplanung eine dauernde Lenkungs Aufgabe darstellt.

Vor allem aber sei noch einmal darauf hingewiesen, daß hier ein organisatorischer Wechsel vor sich gegangen ist, ohne daß dadurch die Kontinuität der Planungsarbeit gestört worden wäre. Diese Kontinuität ist nicht nur in personeller Hinsicht gewahrt worden, da die Mitarbeiter der seinerzeitigen Gruppe Stadtplaner nach wie vor an der Arbeit sind, sondern es gilt selbstverständlich der Beschluß des Gemeinderates vom 30. November 1961 über das städtebauliche Grundkonzept als Richtlinie für unsere gesamte Planungs- und Bautätigkeit.

Wie sehr die städtebauliche Tätigkeit der Stadt Wien auch im Ausland anerkannt wird, mögen Sie bitte aus der Tatsache entnehmen, daß der Internationale Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung der Stadt Wien die Treuhandschaft über seinen ständigen Ausschuß für Stadterneuerung übertragen hat. Dieser Ausschuß, der aus Städteplanern der ganzen Welt besteht, hat im Dezember seine erste Welttagung in Wien abgehalten.

Stadtplanung auf Grund statistischer Untersuchungen

Die 'Flächenbilanzen' für die Randgebiete der Stadt sind abgeschlossen, die Flächenbilanz für das dicht bebaute Stadtgebiet wird in den nächsten Monaten fertiggestellt werden. Eine weitere, sehr wichtige Arbeit, stellt in diesem Zusammenhang die Auswertung der Häuser- und Wohnungszählung sowie der Volkszählung des Jahres 1961 dar. Wir werden mit Hilfe des in Auswertung befindlichen Zahlenmaterials zum erstenmal ein genaues Bild über die Unterschiede in den Wohnungsverhältnissen der einzelnen Stadtteile erhalten. Ganz allgemein gesprochen, handelt es sich bei diesen Untersuchungen darum, die unbestrittenen Grundsätze des städtebaulichen Grundkonzeptes, wie die Auflockerung der zu dicht bebauten Gebiete einerseits und die Verdichtung zu locker bebauter Gebiete andererseits, zahlenmäßig festzulegen.

Für die gesamte weitere Planung werden aber auch jene Überlegungen und Untersuchungen maßgebend sein, die sich mit dem Ausmaß der zu erwartenden Zuwanderung nach Wien befassen. Auch hier sind Untersuchungen auf Grund der Volkszählung 1961 bereits im Gange.

Wir sind uns aber klar darüber, daß das Ausmaß der Wanderungsbewegung weitgehend von dem abhängig ist, was wir selbst aus unserer Stadt machen. Dazu kommt nicht nur die Fortsetzung des Wohnungsbaues und der Wohnbauförderung, sondern in steigendem Maße auch die Förderung von Betriebsbauten und Betriebsgründungen, durch entsprechende Planung und durch entsprechende Aufschließungsmaßnahmen. Das trifft vor allem für die Entwicklungsgebiete am Rande der Stadt zu, die nicht zuletzt infolge der starken Zunahme der Wohnungen in diesem Bereich, heute bereits innerstädtische Auspendlerbezirke sind. Bei dieser Arbeit hat sich die am 28. Februar 1964 beschlossene Bauordnungsnovelle über die Einführung des Widmungsbegriffes 'Betriebsbaugebiete' als sehr nützlich erwiesen.

Die Innere Stadt und die Randgebiete Wiens

Wenn auch das Schwergewicht der Arbeit der Stadtplanung in jenen Randgebieten liegen mußte, wo die Entwicklung am raschesten verläuft, wurde darüber die planerische Vorsorge für die inneren Bezirke nicht vernachlässigt. Für den Bereich der Inneren Stadt ist die Überarbeitung des Bebauungsplanes im wesentlichen abgeschlossen, so daß die Gemeinde den in ihren rechtlichen Möglichkeiten liegenden Beitrag zur Sicherung des historischen Stadtbildes geleistet hat. Ein Bebauungsplan für den Bereich des Spittelberges am Neubau ist in Arbeit.

An den Stadträndern wurden im vergangenen Jahr Bebauungspläne für den oberen Teil von Sievering, für Salmansdorf und für Inzersdorf genehmigt. Ein Antrag für den Bereich des Ortskernes von Strebersdorf ist an den Gemeinderat unterwegs. Für eine wesentlich größere Anzahl von alten Ortskernen sind Anträge in Arbeit, die im Verlauf des kommenden Jahres dem Gemeinderat zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Es handelt sich um das Kahlenberger Dorf, Heiligenstadt, Pötzleinsdorf, Stammersdorf, Groß-Jedlersdorf, Kagran und Kaiser-Ebersdorf.

Diese Arbeiten, die an den Bebauungsplänen der alten Ortskerne durchgeführt werden, sind ihrerseits nur ein Teil des Programms, große zusammenhängende Flächen, hinsichtlich des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes völlig zu überarbeiten. Zu diesen Flächen zählen etwa die Neubaugebiete nördlich und südlich von Kagran, für dessen Zentrum ein erfolgreicher städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt wurde, oder für die Neubaugebiete östlich Stadlau und südlich Strebersdorf. ./.

'Wilde Siedlungen'

Bei der Neubearbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes in den Randgebieten soll auch das brennende Problem der sogenannten 'Wilden Siedlungen' geklärt werden. Für jede einzelne Siedlung muß untersucht werden, ob es möglich ist, durch eine Änderung des Bebauungsplanes ihren Bestand zu sichern oder ob städtebauliche Rücksichten gegen eine Legalisierung sprechen. Erschwert wird diese Aufgabe dadurch, daß es unter Umständen Siedlungen gibt, die sich zwar in ihrem Charakter in die städtebauliche Entwicklung einbauen lassen, bei denen aber die einzelnen Gebäude oder der Zuschnitt der Gebäude der Bauordnung nicht entsprechen.

Es wurde daher eine Koordinierungsstelle zwischen Stadtplanung und Baupolizei geschaffen, um jede dieser Siedlungen im Laufe der nächsten Jahre zu untersuchen. Diese Arbeit kann allerdings nicht isoliert durchgeführt werden, weil unter Umständen zwei an sich völlig gleiche 'Wilde Siedlungen' je nach ihrer Lage im Stadtkörper unterschiedlich behandelt werden müssen. Jedenfalls bemühen wir uns auch hier um die Herbeiführung klarer, rechtlicher Verhältnisse, wobei wir auch in dem einen oder anderen Fall darauf bestehen werden müssen, daß illegal errichtete Bauten abgetragen werden, vor allem wo sie die Erholungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit beeinträchtigen.

Neue Grünflächen mitten in der Großstadt

In dicht verbauten Stadtteilen wird es ein besonderes Anliegen der Stadtplanung sein, Flächen für die Schaffung neuer Grünanlagen auszuweisen. Die Stadt Wien hat bereits in einigen Fällen auf die Bebauung ihr gehöriger Baugründe in den inneren Bezirken verzichtet, um dort Grünanlagen zu schaffen. Die Forderung nach einer Auflockerung dieser Gebiete bedeutet ja nicht etwas Abstraktes, eine zunächst auf dem Papier stehende Herabsetzung der zulässigen Gebäudehöhen und der zulässigen bebaubaren Fläche, sondern etwas sehr Konkretes, nämlich die Schaffung neuer Freiflächen. Diese Schaffung zusätzlicher neuer Grünflächen im dicht bebauten Gebiet ist vor allem in jenen Bereichen von Wichtigkeit, wo in absehbarer Zeit bestimmte Grünflächen, auch wenn sie heute schon durch den Verkehrslärm stark entwertet sind,

wie etwa die Anlagen am Gürtel, zugunsten von Verkehrsbauwerken geräumt werden müssen, die nur an dieser Stelle errichtet werden können.

Es gibt gewisse Straßenzüge im Stadtgebiet, die sich eindeutig für die Führung übergeordneter Straßenzüge anbieten und es wäre unrealistisch und in gewisser Hinsicht unaufrichtig, nur den damit verbundenen Verlust von Grünflächen, die damit verbundene Fällung von Bäumen zu beklagen. Es erscheint uns richtiger und sachdienlicher, wenn wir rechtzeitig für neue Grünflächen sorgen, die infolge ihrer ruhigen Lage, einen vollwertigen Ersatz für jene darstellen, die der Verkehrsentwicklung geopfert werden müssen.

Ständige Kontakte mit Niederösterreich

Obwohl die Planungsgewalt der Stadt an ihren Grenzen endet und durch Gesetze sogar im Stadtgebiet zum Teil eingeengt ist, müssen wir bei unseren Planungsarbeiten natürlich auch die Möglichkeiten jenseits dieser Planungsgrenzen beachten. Zur Sicherung der eigenen Planungsziele ist es unbedingt erforderlich, mit den fremden Planungsgewalten im Stadtbereich und jenseits der Landesgrenzen, ständig Kontakt zu halten und die Planungsziele zu koordinieren. Es wäre unter Umständen sinnlos, am Stadtrand Erholungsflächen zu widmen, wenn anschließend auf niederösterreichischem Gebiet ein Industriegebiet angelegt werden soll. Alle diese Probleme werden in gemeinsamen Ausschüssen der Länder Wien und Niederösterreich und in Gesprächen mit den Umlandgemeinden behandelt. Besondere Bedeutung haben die Arbeitsgebiete Wienerwald und die Probleme der Wasserversorgung. In einem eigenen Unterausschuß wird derzeit versucht, die dem Bisamberg auf niederösterreichischem Gebiet drohende Versiedlung zu bannen. Daß diese Koordination auch im Stadtgebiet, insbesondere gegenüber den Eisenbahngrundflächen von großer Bedeutung ist, liegt auf der Hand.

Die Arbeiten des vergangenen Jahres haben eine Reihe bedeutender städtebaulicher Detailprobleme entscheidungsreif gemacht, so daß sich die gemeinderätliche Stadtplanungskommission schon in Kürze wird damit beschäftigen können.

Für Arbeiten der Stadt- und Landesplanung stehen im kommenden Jahr 4,250.000 Schilling zur Verfügung.

Im Jahre 1965 werden auch die Beratungen über den Referenten-Vorentwurf des Stadtbauamtes für eine große Bauordnungsnovelle in der zuständigen legistischen Dienststelle fortgesetzt werden. Es ist sicher verständlich, daß diese Beratungen im Hinblick auf den Umfang der Materie und den einschneidenden Charakter der Bestimmungen sehr schwierig sein werden.

Einnahmen steigen um 9, Ausgaben um 8,1 Prozent

Im Voranschlag für das Jahr 1965 sind sowohl die Einnahmen- als auch die Ausgabenansätze der Verwaltungsgruppe VI wieder beachtlich erhöht worden. Die Einnahmen steigen von 167,168.600 Schilling auf 182,372.200 Schilling, das sind 15,203.600 Schilling oder neun Prozent. Die Ausgaben erhöhen sich von 1.478,589.600 Schilling, um 120,402.000 Schilling auf 1.598,991.600 Schilling, das sind 8,1 Prozent. Ein Teil dieser erhöhten Mittel muß leider zur Abdeckung der inzwischen eingetretenen Preiserhöhungen verwendet werden.

Neben diesen gewaltigen Ausgaben im Rahmen der Verwaltungsgruppe VI wird das Stadtbauamt auch für andere Verwaltungsgruppen Bauvorhaben mit einem präliminierten Gesamtaufwand von rund 575 Millionen Schilling durchführen.

Für die Beschäftigung im Bau- und Baunebengewerbe sieht der Voranschlag einen Betrag von insgesamt 3.052,027.000 Schilling vor, das sind um 336,180.000 Schilling mehr als im Jahre 1964 oder rund 36,9 Prozent der bereinigten Gesamtausgaben des Jahres 1965.

11.300 neue Wohnungen

Die größten Ausgaben werden auch im Jahre 1965 wieder für den kommunalen Wohnungsbau aufgewendet. 921,7 Millionen Schilling sind für Zwecke des Wohnungsbaues enthalten. Mit den zur Verfügung stehenden Beträgen werden im Jahre 1965 wieder rund 5.000 Wohnungen gebaut werden. Davon werden rund 1.000 Wohnungen durch unsere Montagebaugesellschaft errichtet. Von den verbleibenden 4.000 Wohnungen wird ebenfalls ein Teil in Fertigteilbauweise gebaut.

Neben diesen 5.000 Wohnungen sollen noch im Wege von Wohnbauförderungsdarlehen nach dem Bundesgesetz aus dem Jahre 1954 und durch Zusatzdarlehen zu Krediten des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds weitere 4.300 Wohnungen und im Rahmen der Neuen Wiener Wohnbauaktion 1964 weitere 2.000 Wohnungen, insgesamt also 11.300 Wohnungen gebaut werden.

Im Jahre 1964 wurden insgesamt 5.009 Wohnungen fertiggestellt. Gleichzeitig wurde mit dem Bau von 4.879 Wohnungen begonnen. Mehr als 9.000 Wohnungen befinden sich Ende dieses Jahres im Bau.

Wie im vergangenen Jahr wollen wir auch im Jahre 1965 die Baubeginne in einzelne Baustufen aufteilen, und zwar sollen in der Baustufe I, das ist bis April, mit dem Bau von 1.500 Wohnungen, in der Baustufe II, das ist von Mai bis August, mit dem Bau von 1.200 Wohnungen und in der Baustufe III, das ist von September bis November, mit dem Bau von 1.300 Wohnungen begonnen werden. Dazu kommen noch die 1.000 Wohnungen unserer Montagebaugesellschaft.

Montagebau funktioniert klaglos.

Es hat gewaltiger Anstrengungen bedurft, um das gesteckte Wohnbauziel des Jahres 1964, nämlich die Fertigstellung von 5.000 Wohnungen zu erreichen. Viel dazu hat auch das nunmehr klaglose Funktionieren der Montagebaugesellschaft beigetragen. Diese Gesellschaft hat seit dem 3. Mai 1962, dem Tage der Produktionsaufnahme, bis heute insgesamt 67.300 Fertigteilplatten, das sind Fertigteile für 2.243 Wohnungen, vorgefertigt, und seit dem 6. Juli 1962, das war der Tag des Montagebeginnes, auf der Baustelle 64.000 Fertigteilplatten, das sind insgesamt 2.130 Wohnungen, montiert.

Was die Einhaltung der Baufristen betrifft, so wird die Montagebaugesellschaft übermorgen der Gemeinde Wien die 1.427. Wohnung schlüsselfertig übergeben. Von diesen 1.427 Wohnungen wurden allein im Jahre 1964 1.009 Wohnungen übergeben, so daß in diesem Jahr das der Montagebaugesellschaft gesteckte Ziel mit einem Jahres-Soll von 1.000 schlüsselfertigen Wohnungen nicht nur erreicht, sondern erstmals überschritten wurde. Die Bauzeiten liegen bekanntlich weit unter den heute üblichen.

Hohe Qualität, niedrige Kosten, kurze Bauzeiten

Die Qualität des Innenausbauens, bei dem gleichfalls neue Wege beschritten wurden, ist hochwertig und liegt heute nicht nur in Wien, sondern auch bei internationalen Vergleichen an der Spitze des Wohnhausbaues. Diese Feststellung wird nicht nur von den Mietern dieser Wohnungen getroffen, sondern sie wird auch durch das Urteil zahlreicher internationaler Baufachleute, Soziologen und Wohnungswirtschaftler unterstrichen, die aus Ost und West immer häufiger nach Kagran kommen, um Werk und Baustelle zu besichtigen.

Diese Feststellungen treffen aber nicht nur in qualitativer Hinsicht, sondern auch hinsichtlich der Baukosten zu. Die während der letzten zwei Jahre eingetretenen Preissteigerungen konnten bei den Montagebauten vor allem auf der Materialseite weitgehend aufgefangen werden.

Es ist auch bezeichnend, daß es gelungen ist, die Baukosten der von ihr errichteten Fertigteilwohnungen gegenüber den heute traditionellen Baukosten um mehr als acht Prozent zu senken, und daß bei den nunmehr abgeschlossenen Lieferungen und Subunternehmerleistungen für das nächste Bauprogramm Kostensenkungen erreicht werden konnten, die bis zu zwei Prozent unter den im Jahre 1962 erzielten Erstanboten für gleiche Leistungen liegen. Dies trotz inzwischen eingetretener Lohnerhöhungen und Materialkostensteigerungen.

Bei der Beurteilung dieser Zahlen ist zu beachten, daß im kommenden Jahr durch zusätzliche Rationalisierung der Arbeitsmethoden der Montagebaugesellschaft eine weitere Verkürzung der Bauzeiten und damit die Erhöhung der Kapazität des Werkes Stadlau möglich sein wird.

Wie Sie wissen, besteht die Absicht, im Süden unserer Stadt ein zweites Montagebauwerk zu errichten, nach dessen Anlaufen Wien über eine beachtliche Montagebaukapazität verfügen wird.

./.

Assanierung "Blutgasse" vor dem Abschluß

Mit Freude kann ich dem Gemeinderat heute berichten, daß die Arbeiten im Assanierungsviertel Blutgasse vor dem Abschluß stehen und daß auch die Assanierungsarbeiten im Lichtental und am Brauhirschgrund, wenn auch langsam, so doch weiter gehen. Die Schwierigkeiten liegen auch dort vor allem beim Grunderwerb und der Freimachung der einzelnen Bauplätze.

Wie ich bereits gesagt habe, hat das Stadtbauamt auch im Jahre 1965 für fast alle anderen Verwaltungsgruppen große bauliche Erhaltungsarbeiten, aber auch große bauliche Investitionsarbeiten durchzuführen. Unter anderem werden Volksheime, Sportanlagen, Kindergärten, Heime für Kinder und Jugendliche, Schulen, Gesellenheime, Krankenanstalten, Bäder, Märkte, Feuerwachen und viele andere Objekte baulich erhalten oder neu gebaut. Auf dem Sektor des Schulbaues konnte das Stadtbauamt den Anforderungen des Stadtschulrates nach neuen, rasch benützbar Schulen nur durch Anwendung der Montagebauweise entsprechen.

Neubau des Allgemeinen Krankenhauses

Es gehört nunmehr schon zur Tradition der Budgetberatungen, auch über den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses zu berichten. Ich darf allerdings heuer mit Befriedigung darauf hinweisen, daß dieser Neubau nunmehr tatsächlich von den Reißbrettern der Projektierungsbüros auf die Baustelle verlegt werden konnte. Die Arbeiten an der I. Frauen- und an der II. Chirurgischen Klinik sind sehr weit gediehen. Mit dem Neubau der Personalwohnhäuser wurde begonnen. Derzeit befinden sich bereits alle drei Objekte des sogenannten Wohnbereiches in Bau, wobei der Baufortschritt Dank der intensiven Vorbereitungsarbeiten sehr gut ist. Wir verwenden dort erstmals ein Gleitschalverfahren, das in ähnlicher Weise bisher nur beim Donauturm verwendet wurde. Die Gleitschalung wird kontinuierlich durch Pressen hochgedrückt. Dabei ergibt sich bei den Stiegenhäusern ein täglicher Baufortschritt von drei Höhenmetern. Da die Arbeiten ununterbrochen weitergeführt werden, war es nötig, einen Dreischicht-Betrieb einzuführen.

Vielleicht darf ich kurz in Erinnerung rufen, welche Objekte jetzt gebaut werden; es sind die beiden Personal-Wohnhäuser, in denen 700 bestausgestattete Garconnieren für Schwestern und Ärzte untergebracht sind. Das dritte Objekt des Personalwohnbereiches ist die Krankenpflegeschule mit dem dazugehörigen Internat sowie den Räumen für die Vorschule und die Schule für Röntgenassistentinnen. Die Planungsarbeiten für den Neubau der Psychiatrischen Klinik und der Kinderklinik sind ebenfalls sehr weit fortgeschritten, sodaß wir mit Befriedigung feststellen können, daß der so lang besprochene und diskutierte Neubau des Allgemeinen Krankenhauses Wirklichkeit geworden ist.

Das Spitzenkomitee für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses wird sich in einer seiner nächsten Sitzungen mit der Frage beschäftigen müssen, ob der Bau des Hauptgebäudes auf einmal oder in zwei Bauetappen errichtet werden soll.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, daß wir in den alten Kliniken das Sanierungs- und Klinikerprogramm weiterführen. Mit dem Bau des Hauptgebäudes des Rudolfspitals wird in Kürze begonnen werden. Auch die Vorarbeiten für den Bau eines Krankenhauses und eines Alterspflegeheimes links der Donau sind im vollen Gange.

Vorarbeiten für den Bau des neuen Großmarktes und Schlachthofes

Auch über die Planung des Zentralgroßmarktes und des neuen Schlachthofes möchte ich ein paar Worte sagen: Wie ich bereits im vergangenen Jahr berichten konnte, hat die seinerzeit gebildete Planungskommission ihre Arbeiten abgeschlossen. Da die von der Kommission geschaffenen Unterlagen zwar eine brauchbare Grundlage für weitere Vorarbeiten darstellten, für eine endgültige Detailplanung aber nicht ausreichten, haben die zuständigen Stellen des Stadtbauamtes im vergangenen Jahr und in der ersten Hälfte des Jahres 1964 in Zusammenarbeit mit dem Markt- und Veterinäramt die Unterlagen soweit ergänzt, daß nunmehr ein Wiener Planungsbüro vor zirka einem Monat eine Vorstudie für das Raum- und Funktionsprogramm und für das Grundsatzkonzept vorlegen konnte, das der Herr Bürgermeister den beiden zuständigen Verwaltungsgruppen zur raschen Weiterbearbeitung übergeben hat.

Die Vorarbeiten für diese Marktplanung werden dadurch besonders erschwert, daß möglichst viele brauchbare Objekte erhalten werden sollen und der Markt- und Schlachthofbetrieb in den vorhandenen Anlagen auch während des Neubaus voll aufrechterhalten werden muß. Der Neubau wird daher, ähnlich wie das beim Allgemeinen Krankenhaus der Fall ist, in einzelnen Bauabschnitten durchgeführt werden müssen.

Instandsetzungsarbeiten

Das Budget der Verwaltungsgruppe VI sieht auch wieder viele bauliche Erhaltungsarbeiten vor. Neben Instandsetzungen in einigen Magistratischen Bezirksämtern sind die Fortführung des Umbaus der Objekte in der Bartensteingasse sowie Instandsetzungen größeren Umfanges in den Amtshäusern am Schlosingerplatz, Am Hundsturm, in der Speckbachergasse und in der Grünentorgasse erwähnenswert. Für den Neubau eines Werkstättenhofes in der Katharinengasse in Favoriten steht als zweite Baurate ein Betrag in der Höhe von sieben Millionen Schilling zur Verfügung.

Besonders bemerkenswert sind zwei Arbeiten, die hier im Hause durchgeführt werden. Es sind dies die Generalinstandsetzung des Rathauskellers, die heuer begonnen wurde und die Erneuerung der Kesselanlage der Wärmezentrale des Rathauses.

Fernheizung

Das Hauptaugenmerk unserer Heizungstechniker konzentrierte sich in diesem Jahr auf die Planungsarbeiten für die Wärmeversorgung des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses. Nach umfangreichen, zeitraubenden und komplizierten Ermittlungen und Berechnungen wurde nunmehr endgültig festgelegt, daß der Neubau des Allgemeinen Krankenhauses aus einem Fernheizwerk mit Wärme zu versorgen ist.

Im Vorjahr konnte ich Ihnen berichten, daß das Fernheizwerk in Kagran in einer Bauzeit von 15 Monaten fertiggestellt werden konnte. Ich kann Ihnen nun mitteilen, daß bis Ende dieses Jahres voraussichtlich 2.500 Wohnungen an das Werk angeschlossen sein werden. Außerdem wird das Pensionistenheim in der Viktor Kaplan-Straße und die Ladenzeile in der Siebenbürgenstr. Be von der gleichen Anlage mit Wärme versorgt.

Verkehrsplanung

Nun auch einiges über die Verkehrsprobleme unserer Stadt und die Absichten, die die Verkehrsplanung im nächsten Jahr zur Verbesserung der Verhältnisse auf diesem Gebiete hat.

Auch im Jahre 1964 wurde der Ausbau unserer Verkehrsflächen weiter vorangetrieben. Dabei werden bei den Verkehrsbauwerken die neuesten Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis angewendet.

Daß sich alle diese Verkehrsbauwerke den großen, vom Gemeinderat beschlossenen Grundsätzen des Generalverkehrsplanes unterordnen, wird bei der Betrachtung der Verkehrsbauwerke im Nordosten unserer Stadt jetzt auch langsam dem Uneingeweihten verständlich.

Von den größeren Bauten des vergangenen Jahres möchte ich außer den gewaltigen Straßen- und Brückenbauten im Nordosten unserer Stadt, vor allem die von der Reichsbrücke zur Floridsdorfer Brücke führende verlängerte Hubertusdammstraße, die Fertigstellung der Altmannsdorfer Straße und der Grünbergstraße, und die Kennedy-Brücke erwähnen. Weiter darf ich an die Albertina-Passage, den Durchbruch des inneren Gürtels, die Beseitigung der Straßenge der Wattgasse, an den weiteren Ausbau des Flötzersteiges, an die Fertigstellung der Raxstraße, an die Arbeiten zur Unterfahrung der Breitenfurter Straße, an die Brünner Straße, Prager Straße und die Erzherzog Karl-Straße erinnern.

Im Jahre 1964 wurden insgesamt 1,492.000 Quadratmeter Straßen und Gehsteige instandgesetzt und 1,084.000 Quadratmeter Straßen und Gehsteige neu hergestellt, das heißt mit anderen Worten, 94 Kilometer Straßen und 73 Kilometer Gehsteige wurden neu gebaut beziehungsweise 145 Kilometer Straßen und 60 Kilometer Gehsteige instandgesetzt.

An 16.500 Stellen wurden Straßen und Gehsteige unserer Stadt im Jahre 1964 aufgegraben. Ich weiß, daß es darüber immer wieder zum Teil auch berechtigte Klagen gibt, bitte Sie aber zu bedenken, daß auch bei bester Vorplanung und genauester Koordinierung aller Einbautendienststellen, die Bedürfnisse der Wirtschaft, oder aber Gebrechen diese Aufgrabungen erforderlich machen.

Den jahrelangen Bemühungen ist es in diesem Jahr auch gelungen, den Bund zu einer Änderung seines bisherigen Verhaltens auf dem Sektor des Autobahn- und Bundesstraßenbaues gegenüber der Bundeshauptstadt zu bewegen. Ab 1. Juli 1964 entfallen von den insgesamt

zirka 9.570 Kilometer: Bundesstraße in Österreich auf das Wiener Stadtgebiet 33 Kilometer Bundesstraßen und 54,5 Kilometer Autobahnen. Wenn auch bei einem Wiener Straßennetz von insgesamt 2.300 Kilometer diese 87,5 Kilometer Bundesstraßen unbedeutend zu sein scheinen, so muß doch dieser bescheidene Fortschritt mit Freude vermerkt werden.

Es wird allerdings Aufgabe des Bundes sein, die Beschlüsse des Nationalrates in den nächsten Jahren in die Tat umzusetzen. Wir haben dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau unsere Wünsche für das kommende Jahr bereits bekanntgegeben, wobei wir für den Autobahnbau im Jahre 1965 einen Finanzbedarf von 152,6 Millionen Schilling und für den Bundesstraßenbau einen solchen von 68 Millionen Schilling angemeldet haben. Ich darf dem Gemeinderat auch berichten, daß ab 1. Juli 1964 bereits ein Betrag von ungefähr 57 Millionen Schilling aufgelaufen ist, der von der Stadt vorläufig für den Autobahn- und Bundesstraßenbau ausgegeben wurde, dessen Refundierung wir aber vom Bund erwarten.

Autobahnpläne

Wir stellen uns den Ausbau des vorläufig vom Bund übernommenen Autobahn- und Bundesstraßennetzes so vor, daß zuerst die Fertigstellung der begonnenen Arbeiten an der Nord-, Süd- und Westautobahn vorgenommen werden. Sodann soll die sogenannte Süd-Ost-Tangente, das ist der Autobahnzug von Inzersdorf bis zur vierten Donaubrücke, einschließlich dieser Brücke, und der Anschluß der Südautobahn an die Altmannsdorfer Straße in Angriff genommen werden. Als nächstes erschiene uns der Bau der Osteinfahrt vom Flughafen Schwechat in die Stadt, dann die Nordeinfahrt, von der Stadtgrenze in Stammersdorf bis zur Prager Straße, mit Anschluß an die bereits fertiggestellte Nordbrücke und als letztes die Westautobahn als vordringlich. Der Autobahnbau vom Auhof bis zum Gürtel soll deshalb als letztes in Angriff genommen werden, weil zunächst das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau der sogenannten Wientalbegleitstraßen, vom Knoten Auhof bis zur Grünbergstraße, bewältigt werden kann. Im Jahre 1965 ist bekanntlich mit der Aufnahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Westautobahn im Bereich zwischen Preßbaum und Auhof zu rechnen. Ich muß bereits heute mit

aller Deutlichkeit darauf hinweisen, daß durch die langwierigen Verhandlungen mit dem Bund der Bau der Wienflußbegleitstraße am linken Ufer des Flusses im Bereich des Hütteldorfer Bahnhofes erst im Jahre 1965 begonnen werden kann, sodaß für die Weiterleitung des Westverkehrs in das Stadtinnere noch für einige Zeit nur die Wientalstraße am rechten Ufer des Flusses, zwischen Nikolaisteg und St. Veit-Brücke zur Verfügung stehen wird.

Das vom Land Wien erarbeitete Straßennetz erster Ordnung ist auch darauf abgestimmt, nicht nur das innerstädtische Verkehrsaufkommen zu befriedigen, sondern auch jenes des Landes Niederösterreich, dessen Quellen und Ziele rund um Wien liegen. Als Aufgabe höchster Ordnung wird das gleiche System auch den Anforderungen eines Schnittpunktes im Europastraßennetz der Linien Warschau - Rom und London - Istanbul gerecht.

Neues Schnellbahnnetz

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und das Stadtbauamt haben in gemeinsamer Arbeit ein Schnellbahnnetz von 160 Kilometer Länge mit 95 Haltepunkten erarbeitet, das eine optimale Verbindung der einzelnen Stadtteile miteinander garantiert und vor allem auf die im Stadtplanungskonzept vorgesehene Entwicklung neuer Siedlungsgebiete Rücksicht nimmt. Auch die beiden Verbindungen zwischen Margaretengürtel und Philadelphiabrücke und Heiligenstadt - Engerthstraße sind in diesem Netz vorgesehen.

Dieses übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs wird in einem engeren Zusammenhang mit dem Netz der Wiener Verkehrsbetriebe zu bringen sein. Beide müssen sich unter Berücksichtigung ihrer besonderen Aufgaben und ihrer verschiedenen Möglichkeiten sinnvoll ergänzen.

Besonders intensiv wurden die Projektierungsarbeiten im Zusammenhang mit der Versorgung der zentralen Bereiche unserer Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortgesetzt. Völlig unbestritten ist dabei die Nord-Süd-Verbindung einer Unterpflasterstraßenbahn von der Wiedner Hauptstraße durch die Innere Stadt zur Praterstraße. Ergänzungen zu diesem Projekt werden derzeit untersucht. Ich hoffe, daß wir das Ergebnis dieser Untersuchungen und auch eine Reihe weiterer im Jahre 1964 erarbeiteter Verkehrsprojekte der Gemeinderätlichen Planungskommission bereits in Kürze zur Beratung vorlegen werden können.

Die Stadtentwicklung bringt es mit sich, daß in zunehmendem Maße Gebiete erschlossen werden, deren Zufahrtswege über Eisenbahnstrecken führen. Obwohl die Auseinandersetzungen zwischen der Stadtverwaltung und den Österreichischen Bundesbahnen über die Teilung der Kosten der Sanierung einer schienengleichen Kreuzung sehr schwierig sind, hoffen wir doch, auch im kommenden Jahr zu Vereinbarungen über die weitere Sanierung schienengleicher Kreuzungen zu kommen. Als besonders erfreulich darf ich vielleicht mitteilen, daß die beiden schienengleichen Kreuzungen in der Altmannsdorfer Straße in Zukunft verschwinden werden, da die Österreichischen Bundesbahnen die Absicht haben, einen dieser Kreuzungspunkte gänzlich aufzulassen und den zweiten durch eine Unterführung der Bahnlinie schienenfrei zu gestalten.

Straßenbauprogramm 1965

Vizebürgermeister Slavik hat bereits darauf hingewiesen, daß die für den Straßenbau vorgesehenen Ausgaben im Jahre 1965 niedriger sein werden als im Jahre 1964. Er hat allerdings gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht, daß die Ausgaben beim Brückenbau sehr wesentlich erhöht werden und daß gerade im Jahre 1965 ein Teil unseres Verkehrsbauprogrammes durch die Brückenbauabteilung abgewickelt werden wird. Vielleicht darf ich ergänzend noch darauf hinweisen, daß wir uns, wie ich bereits berichtet habe, im Jahre 1965 vom Bund weitere Straßenbaumittel in der Höhe von mehr als 200 Millionen Schilling erwarten und daß daher in Summe gesehen, auf dem Straßenbausektor im kommenden Jahr mehr geschehen wird als in den Jahren vorher.

Für die bauliche Erhaltung unserer Straßen, die uns große Sorgen bereitet, sind 45 Millionen Schilling vorgesehen.

Für Neubauten soll ein Betrag von 142 Millionen Schilling ausgegeben werden. Für die Regenerierung alter Asphaltbeläge ist erstmalig ein Betrag von 7,8 Millionen Schilling vorgesehen. Für den Neubau beziehungsweise Umbau von Groß- und Hauptverkehrsstraßen stehen 42,5 Millionen Schilling zur Verfügung. Damit sollen der Ausbau des Lastenstraßenzuges von der Linken Wienzeile bis zur Burggasse in Angriff genommen werden, ebenso der Ausbau des Gürtels zwischen Eichenstraße und Südtiroler Platz, der Matzleinsdorfer

Platz und die Linke Wienzeile von der Hofmühlgasse bis zur Morizgasse. In Meidling wird nach Fertigstellung der Stütz- und Futtermauern im Bereich der Unterführung der Breitenfurter Straße unter die Donauländebahn das Straßenbahngleis in die neue Trasse verlegt und von der Wienerbergstraße bis zur Hetzendorfer Straße die Fahrbahn mit einem Asphaltbetonbelag versehen werden. Ferner wird die Schloßallee von der Mariahilfer Straße bis zur Westbahnbrücke, die Felberstraße vom Gürtel bis zur Schweglerstraße, die Lorenz Müller-Gasse und Dresdner Straße von der Brigittenauer Lände bis zur Schongauergasse und die Erzherzog Karl-Straße von der Industriestraße bis zur Rugierstraße ausgebaut. Im 16. Bezirk werden die Asphaltbeläge auf den Rampen zur Spetterbrücke und auf dem Flötzersteig vom Joachimsthalerplatz bis zur Ameisbachbrücke aufgebracht werden.

Die Taborstraße wird bis zur Nordbahnstraße fertiggestellt werden. Der Margaretenplatz soll eine Hartgußasphaltdecke erhalten. In Ottakring wird die Sandleitengasse von der Thaliastraße bis zur Wilhelminenstraße gleichzeitig mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 ausgebaut. Im 22. Bezirk wird die Fahrbahn der Breitenleerstraße mit einem neuen Asphaltbelag versehen werden. Im 23. Bezirk wird die Ketzergasse nach Fertigstellung des Unterführungsbauwerkes unter die Südbahn von der Brunner Straße bis zur Perchtoldsdorfer Straße ausgebaut und auf dem Schillerplatz mit der Herstellung eines Autobusbahnhofes begonnen werden.

Weitere Arbeiten werden auf Straßen örtlicher Bedeutung durchgeführt.

Auf den Bundesstraßen werden vor allem die Arbeiten auf der Bundesstraße I größeren Umfang annehmen. Es werden dort die Grünbergstraße von der Schönbrunner Straße bis zur Linken Wienzeile und die Linke Wienzeile von der Grünbergstraße bis zur Schönbrunner Schloßbrücke umgebaut werden. Außerdem ist der Ausbau der linksufrigen Wientalbegleitstraße von der Hochsatzengasse stadtauswärts und der Ausbau der rechtsufrigen Wientalbegleitstraße im Abschnitt Brauhausbrücke bis Knoten Auhof vorgesehen. Im Zuge der neuen Tullner Bundesstraße von Nußdorf Richtung Klosterneuburg wird mit den Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau der Heiligenstädter Straße vom Nußdorfer Platz bis zur Stadtgrenze begonnen werden. Auf der Autobahn-Süd werden die Arbeiten am Zubringer Triester

Straße in Inzersdorf bis Ende 1965 abgeschlossen sein. Mit den Arbeiten zur Fortführung der Autobahn von Inzersdorf zum Knoten Favoritenstraße - Grenzackergasse wird begonnen werden.

Brückenbauten

Ein wesentlicher Bestandteil des Straßenbauprogrammes ist in diesem Jahr auch das Brückenbauprogramm. Für den Brückenbau stehen insgesamt 226,036.300 S zur Verfügung, davon 13 Millionen Schilling für die Erhaltung der baulichen Anlagen. Für bauliche Herstellungen ist ein Betrag von 206,650.000 S im Budget enthalten.

Namhafte Beträge sind für die Tunnelarbeiten für die Unterpflasterstraßenbahn eingesetzt, so 60 Millionen Schilling für den Lastenstraßenzug und 70 Millionen Schilling für den Gürtelausbau zwischen Flurschützstraße und Südtiroler Platz. Die Stationen Mariahilfer Straße, Burggasse, Lerchenfelder Straße und Friedrich Schmidt-Platz werden 1965 im Rohbau fertiggestellt sein, sodaß mit dem Innenausbau begonnen werden kann.

Auch die Arbeiten am Gürtel verlaufen plangemäß. Mitte September wurde mit den Arbeiten zur Herstellung der Tunnelwände angefangen. Die Verlegung der Einbauten im Raume des Matzleinsdorfer Platzes sind so gut wie abgeschlossen.

Im Jahre 1965 sollen auch die Umbauarbeiten der Lobkowitzbrücke begonnen werden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und als Voraussetzung für den späteren Ausbau der Philadelphiabrücke ist eine Brücke über die Südbahn im Zuge der Wienerbergstraße - Rucker-gasse im Bau. Die Fertigstellung des Fußgehersteges über den Flötzersteig ist ebenfalls schon in Kürze zu erwarten. Als weitere Brückenbauwerke möchte ich noch die Schierlinggrundbrücke über das Mühlwasser im Zuge des Kapellenweges und ein Brückenbauwerk über die Stadtbahn und den Wienfluß in Verlängerung des Margaretengürtels zur Linken Wienzeile erwähnen. Zur Verbesserung des Fußgeherverkehrs am Praterstern ist der Bau eines weiteren Personentunnels geplant. Für die Brückenbauwerke, durch die der Flötzersteig an die Westeinfahrt angebunden werden soll, sind Vorarbeiten vorgesehen. Das generelle Projekt der ~~vierten Strombrücke~~ vom Kaisermühlendamm bis zur Wehlstraße ist so weit entwickelt, daß es dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau vorgelegt werden kann. Mit den Arbeiten an dieser Brücke könnte, sofern der Bund damit

einverstanden ist, noch im Jahre 1965 begonnen werden.

Schutzwasserbau

Für den Schutzwasserbau werden wir 21,750.000 Schilling ausgeben. Unter den wichtigsten Arbeiten sind der Umbau der Nußdorfer Schleuse, die Liesingbachregulierungsarbeiten im Baulos Liesing-Ost und ein Betrag von zwei Millionen Schilling zu nennen, mit dem die Arbeiten zum verbesserten Hochwasserschutz am rechten Donauufer begonnen werden sollen. Zur Erschließung eines bedeutenden Schwefelwasservorkommens in Ober-Laa werden in Kürze Bohrungen aufgenommen werden.

Für den Verkehrswasserbau steht ein Betrag von 14,1 Millionen Schilling zur Verfügung. Damit soll in den Häfen Freudenu, Albern und Lobau weiter gebaut werden. Nicht unerwähnt sei auch die Errichtung der Tankerreinigungsanlage, die auf Grund von Empfehlungen der Donaukommission und im Einvernehmen mit der Obersten Schifffahrtsbehörde am westlichen Ufer des Zufahrtskanals zum Hafen Lobau entstehen wird.

Ich habe bereits anlässlich der letzten Budgetdebatte über die Wassergüteuntersuchungen der Donau berichtet und kann heute mitteilen, daß das Ergebnis dieser Untersuchung bereits vorliegt. Auf Grund der Ergebnisse besteht kein Zweifel, daß der Donaukanal einer Sanierung bedarf. Auch bei einer gewissen Verlagerung der Stadtentwicklung auf das linke Ufer der Donau werden in Zukunft am rechten Ufer mehr als 80 Prozent der Bevölkerung wohnen, sodaß mit der geplanten Errichtung einer Kläranlage am Donaukanal der weitaus größte Teil der Verunreinigungen der Donau beseitigt werden wird. Im Vergleich zu den Abwässern am rechten Ufer der Donau, sind die Abwässer aus dem Gebiet links der Donau mengenmäßig von untergeordneter Bedeutung. Erschwerend ist nur, daß in Abwässern der Industrie und des Gewerbes Stoffe in die Donau gelangen, die deren Selbstreinigungskraft nachteilig beeinflussen. Es ist daher im Rahmen des Projektes zur Verbesserung des Hochwasserschutzes auch die Errichtung eines Hauptsammelkanals entlang dem Hubertusdamm von Jedlesee bis zu einer Kläranlage in der Nähe des Lobgrundtores geplant.

Hochwasserschutz

Den Schutz des Stadtgebietes gegen Hochwässer der Donau hat derzeit im wesentlichen ein System von Dämmen zu übernehmen, die den Strom zu beiden Ufern begleiten. Dieses Schutzsystem setzt am linken Ufer am Fuße des Bisamberges, am rechten Ufer der Donau beim Leopoldsberg an. Es wurde in den Jahren 1870-1875 errichtet und für die Abfuhr von zirka 10.000 Kubikmeter pro Sekunde bemessen.

Obwohl in den zurückliegenden Jahrzehnten gewisse Verbesserungen an den Schutzanlagen durchgeführt und mit ihnen zum Teil auch eine Vergrößerung des Abflußquerschnittes erreicht wurde, haben Untersuchungen seit der Jahrhundertwende und insbesondere die Erfahrungen aus dem Hochwasser 1954 ergeben, daß eine Verbesserung des Hochwasserschutzes der Bundeshauptstadt unbedingt notwendig ist.

Da im Raum von Wien mit einer Hochwassermenge bis zu 14.000 Kubikmeter pro Sekunde gerechnet werden muß, muß das bestehende Schutzsystem wesentlich verbessert werden. Die Bundeswasserbauverwaltung ist der Meinung, daß eine Erhöhung der bestehenden Dammanlagen unter grundsätzlicher Beibehaltung des Profiles der Donau zwischen rechtem Ufer und Hubertusdamm am linken Ufer des Stromes diesen Anforderungen genügen würde.

Das Stadtbauamt steht hingegen auf dem Standpunkt, daß die bloße Erhöhung der Dämme, deren Zustand bereits anlässlich des Hochwassers 1954 Anlaß zu großen Sorgen gegeben hat, nicht ausreicht, um jede Gefährdung der Stadtgebiete links und rechts der Donau mit Sicherheit auszuschließen. Das Projekt, welches von der Stadt Wien ausgearbeitet wurde und mit aller Konsequenz vertreten wird, sieht die Vergrößerung des Abflußquerschnittes der Donau durch Schaffung eines Hochwasser-Entlastungskanales im heutigen Überschwemmungsgebiet vor, der etwa 6.000 Kubikmeter von den zu erwartenden 14.000 Kubikmeter pro Sekunde abzuführen in der Lage ist. Das Aushubmaterial dieses neuen Gerinnes würde einerseits zur Verstärkung des Hubertusdammes, anderseits zur Anschüttung einer etwa 200 Meter breiten Insel im Überschwemmungsgebiet verwendet werden, deren Niveau wesentlich höher als das höchste zu erwartende Hochwasser liegen würde. Die heute weitab vom Handelskei

im Zuge der Wehlistraße - Engerthstraße verlaufende sogenannte Hochkante würde in Form eines etwa drei Meter hohen Dammes unmittelbar an die rechte Uferkante der Donau herangerückt werden. Dieser Damm würde auf weit ausgezogenen flachen Böschungen die Möglichkeit zur Schaffung von Grünanlagen und Erholungsflächen zwischen den Bahnanlagen am Handelskai und dem Donaustrom ergeben.

Die neu entstehende hochwasserfreie Insel zwischen Entlastungskanal und Donaubett würde auf einer Fläche von etwa 3,5 Millionen Quadratmeter die Befriedigung dringender Bedürfnisse der erholungssuchenden Bevölkerung aus den dicht bebauten Bezirken Wiens ermöglichen. Bädern, Sport- und Gartenanlagen in einem Gebiet, das mitten in der Stadt liegt, dessen verkehrsmäßige Erschließung ausgezeichnet gewährleistet ist, kommt vom Standpunkt der Gesundheit der durch Abgase und Lärm immer mehr gefährdeten Großstadtbevölkerung die allergrößte Bedeutung zu. Die Stadt Wien kann daher auf den mehrfachen Wert dieses Projektes nicht deutlich genug hinweisen.

Das große Jahr des Gartenamtes

Das große Jahr des Wiener Stadtgartenamtes ist vorüber. Die Wiener Internationale Gartenschau 1964 war, so wird uns von in- und ausländischen Fachleuten immer wieder versichert, in jeder Beziehung ein großer Erfolg. Der Donaupark ist seit Mitte Oktober als öffentliche Parkanlage in Betrieb. Er wird im kommenden Jahr gewisse Umgestaltungen erfahren. Ich betone ausdrücklich, daß nicht daran gedacht ist, den Donaupark für den Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Lediglich zum Donauturm und zum Seerestaurant werden beschränkte Zufahrtsmöglichkeiten bestehen. Zu meinem großen Bedauern muß ich berichten, daß der Donaupark nach Beendigung der Internationalen Gartenschau Woche für Woche von Vandalen heimgesucht wird, die nicht nur Blumen samt ihren Wurzeln ausreißen, sondern auch mutwillig Pflanzen und Einrichtungen demolieren.

Wir hatten im Jahre 1964 in Wien wieder einen Grünflächenzuwachs von 1,2 Millionen Quadratmeter zu verzeichnen. Das Stadtgartenamt verwaltet und betreut derzeit 15,4 Millionen Quadratmeter Gärten und Grünflächen. Für die Erhaltung dieser Anlagen steht im Jahre 1965 ein Betrag von 10,050.000 Schilling zur Verfügung. Für bauliche Herstellungen soll ein Betrag von

58.5 Millionen Schilling aufgewendet werden.

An bedeutenden Arbeiten darf ich erwähnen den weiteren Bau von Grünanlagen am linken und rechten Donaukanalufer im 1., 2., 3., 9., 19. und 20. Bezirk, die Fertigstellung des Schulverkehrsgartens im Prater, die naturverbundene Sanierung des unteren Heustadlwassers, die Errichtung kleiner Grünanlagen in den Assanierungsgebieten Lichtental und Braunhirschengrund und die Umgestaltung einiger Gartenanlagen in verschiedenen Bezirken.

Öffentlichkeitsarbeit

Wie in den vergangenen Jahren haben wir auch 1964 versucht, die Wiener Bevölkerung über die Absichten, Pläne und Projekte des Wiener Stadtbauamtes zu informieren, und zwar unter Zuhilfenahme der verschiedensten Informationsmittel. Das Jahr 1964 war - nicht zuletzt durch die Wiener Internationale Gartenschau - vor allem durch eine außerordentlich starke Führungstätigkeit gekennzeichnet. Mehr als 1600 Führungen wurden heuer von den Ingenieuren des Stadtbauamtes durchgeführt; unter den Besuchern waren zahlreiche ausländische Persönlichkeiten und Personengruppen.

Auch die rege Publikationstätigkeit des Stadtbauamtes konnte im Jahre 1964 fortgeführt werden. Über einige interessante Einzelobjekte wurden Broschüren hergestellt, und die Kurzinformationen über Wien, eine vor allem bei ausländischen Besuchern beliebte Unterlage, wurden völlig neu überarbeitet. Für die Fachzeitschrift des Wiener Stadtbauamtes 'Der Aufbau' war das heurige Jahr durch den Tod seines Hauptschriftleiters Senatsrat Rudolf Boeck überschattet. Er wurde als Hauptschriftleiter durch ein Redaktionskomitee ersetzt, dessen Vorsitzender der Stadtbaudirektor ist. Ich möchte entgegen anderslautenden Meldungen ausdrücklich festhalten, daß sich dadurch am Wesen der Fachzeitschrift des Wiener Stadtbauamtes nichts ändern wird. Der 'Aufbau' wird das bleiben, was er immer war, ein Mittler für Wissen, ein Organ für objektive Kritik und eine Plattform zur fachlichen und sachlichen Diskussion.

Die Ausstellungstätigkeit des Stadtbauamtes war auch in diesem Jahr wieder sehr rege. Die Stadt Wien zeigte ihre Ausstellungen 'Wien Stadt der Arbeit, Stadt der Kunst' und 'Festliches Wien' in den dreifinnischen Städten Helsinki, Tampere und Turku sowie in

Bern und in Rotterdam und die Darbietung der Ausstellungen kann sowohl was die Besucherzahl, als auch was das Presseecho betrifft, als voller Erfolg für die Stadt Wien bezeichnet werden. Aber auch in Wien wurde heuer eine große Zahl von Informationsschauen abgehalten.

Zahlreiche Herren des Stadtbauamtes wirkten an den Forschungsarbeiten in- und ausländischer Fachorganisationen mit und erläuterten auf Kongressen und Arbeitstagungen die Bautätigkeit in unserer Stadt.

Die Großstadtkritik ist nachgerade zu einer lieben Mode geworden. Immer wieder bekommt man zu hören, unsere großen Städte seien - beschleunigt durch Industrialisierung und Motorisierung - zum Absterben verurteilt, sie seien Verfallserscheinungen in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit, Wucherungen am Volkskörper und vieles mehr. Da wird das gesunde, idyllische Landleben den verpesteten Großstädten gegenübergestellt und immer wieder werden von durchaus ernstzunehmenden Kreisen Vorschläge für ihre friedliche Zerstörung gemacht. Man möge mich nicht falsch verstehen: Wir sind weit davon entfernt, unsere Stadt für die beste aller denkbaren zu halten, wir wissen nur zu gut um ihre Mängel und Fehler. Aber eines sei hier mit aller Deutlichkeit festgestellt: ungeachtet der Kassendrarrufe in sogenannten österreichischen Nachrichtenmagazinen, die sich dann brav in solchen anderer Länder "spiegeln", glauben wir an unsere großen Städte, glauben wir an unser Wien und an seine Zukunft. Wenn Oswald Spengler formuliert: '..... Weltgeschichte ist die Geschichte des Stadtmenschen. Völker, Staaten, Politik und Religion, alle Künste, alle Wissenschaften beruhen auf einem Urphänomen menschlichen Daseins: der Stadt', dann bekennen wir uns zu diesem Gedanken. Die Stadt hat menschlichen Geist, menschliche Kultur zu ihren größten Höhen geführt; Staaten werden nach ihren großen Städten beurteilt, von deren Wirtschaftskraft, von deren kulturellem Potential sie getragen sind - nicht umgekehrt, wie man uns manchmal glauben machen will.

Wenn wir aber die Stadt als notwendig und positiv erkannt haben, dann müssen wir alles in unserer Macht stehende unternehmen und an ihrer planmäßigen Erneuerung, ihrer systematischen Anpassung an die Erfordernisse der Zeit arbeiten. Wir müssen die Entwicklung der kommenden Jahrzehnte unserer Stadt vorbereiten, wobei wir das menschliche Maß dieser schönen Stadt unter allen Umständen erhalten wollen. Wien muß Weltstadt bleiben, sie darf keine 'Aller-Weltstadt' werden."

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

Überreichung der Kainz-Medaille an Hilde Krahl und Gustav Manker
=====

16. Dezember (RK) Im Rahmen einer Feierstunde im Stadt-
senatssaal des Rathauses überreichte heute vormittag Bürgermeister
Jonas die Josef Kainz-Medaille der Stadt Wien 1964 an die Schau-
spielerin Hilde Krahl und Oberregisseur Professor Gustav Manker.
Der Schauspieler Hans Holt, der ebenfalls zu den diesjährigen
Trägern der Kainz-Medaille zählt, ist gegenwärtig auf Tournee.
Er erhielt daher die Auszeichnung bereits am 26. November über-
reicht.

An der musikalisch umrahmten Feier - das Europäische Streich-
quartett spielte Musik von Josef Haydn und W.A. Mozart - nahmen
seitens der Stadt Wien neben Bürgermeister Jonas die Vizebürger-
meister Slavik und Mandl, die Stadträte Bock, Dr. Drimmel, Glaserer,
Koci und Schwaiger sowie Magistratsdirektor Dr. Ertl teil. Unter
den Festgästen sah man mehrere Mitglieder des Gemeinderates und zahl-
reiche prominente Vertreter des Wiener Kunst- und Theaterlebens.

Nach der musikalischen Einleitung las Kammerchauspieler Hans
Thimig aus den Tagebuchaufzeichnungen von Hugo Thimig "Der Schau-
spieler Josef Kainz".

Dann stellte Vizebürgermeister Mandl die diesjährigen Träger
der Josef Kainz-Medaille vor. Er sagte:

"Vor fast sieben Jahren, am 2. Jänner 1958, hat der Wiener
Gemeinderat anlässlich des 100. Geburtstages des großen öster-
reichischen Schauspielers Josef Kainz die Stiftung einer Kainz-
Medaille beschlossen. Seither wird diese repräsentative Aus-
zeichnung der Theaterstadt Wien jedes Jahr einer Schauspielerin,
einem Schauspieler und einem Regisseur verliehen, und zwar für
die besten schauspielerischen bzw. regielichen Leistungen an einer
Wiener Bühne in dem jeweils vorangegangenen Spieljahr.

Die Kainz-Medaille soll durch ihren Namen Vergangenheit
und Gegenwart des Wiener Theaters verbinden. Sie wurde in der
löblichen Annahme gestiftet, daß wir die glanzvolle Tradition
des Wiener Theaters am besten dadurch ehren, daß wir jene Theater-
persönlichkeiten auszeichnen, die diese Tradition in unserer
Zeit fortsetzen, neu beleben und weiter ausbauen.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, hat eine aus namhaften Wiener Theaterkritikern zusammengesetzte Jury, der ich auch in diesem Jahr für ihre nicht leichte und unentgeltlich geleistete Arbeit herzlichen Dank sage, für das Jahr 1964 einstimmig folgende Entscheidung getroffen und dem Herrn Bürgermeister vorgeschlagen:

Frau Hilde Krahl erhält die Josef Kainz-Medaille für die Darstellung der Karin in der Komödie "Kolportage" von Georg Kaiser und für die Darstellung der Martha in dem Stück "Wer hat Angst vor Virginia Woolf...?" von Edward Albee, beide im Theater in der Josefstadt.

Herr Hans Holt für die Darstellung des George in dem Stück "Wer hat Angst vor Virginia Woolf...?" und

Herr Professor Gustav Manker für die Inszenierung von Shakespeares "Troilus und Cressida" und von dem Schauspiel "Verbrecher" von Ferdinand Bruckner, beide im Volkstheater.

Die Kainz-Medailles werden für spezielle persönliche Leistungen vergeben, das schließt aber nicht aus, daß ihre Verleihungen auch eine Ehrung für die Theater bedeuten, an denen die Ausgezeichneten ihre Leistungen vollbrachten. Unser Gruß und Dank gilt daher auch in diesem Jahr den Ensembles jener Theater, an denen Hilde Krahl, Hans Holt und Gustav Manker in Wien tätig sind, den Mitgliedern des Theaters in der Josefstadt und des Volkstheaters.

Vorstoß in neue Dimensionen des Charakterfaches

Herr Hans Holt kann infolge einer Gastspielverpflichtung an der heutigen Feier nicht teilnehmen; er hat die Kainz-Medaille bereits im Rahmen einer kleinen intimen Feier im Arbeitszimmer des Herrn Bürgermeisters erhalten.

Holts schauspielerische Leistung in dem berühmten Stück von Edward Albee würdigten Kritiker und Juroren vor allem als einen bedauerten Vorstoß des beliebten und geschätzten Künstlers in ganz neue Dimensionen des Charakterfaches.

Eine 'Schauspielerin voller Wunder'

Hilde Krahl, die wir in unserer Mitte herzlich begrüßen, ist eine Schauspielerin, die sich nicht leicht einordnen und charakterisieren läßt. Ein deutscher Regisseur hat sie als eine 'Schauspielerin voller Wunder' bezeichnet, deren virtuosos Spiel jede innere Entwicklung, alle Wandlungen und Schwankungen der Gefühle glaubhaft zu machen versteht.

Geboren in Kroatien, in Brod an der Save, kam sie schon als Kind nach Wien, besuchte hier das Gymnasium und dann die Musikakademie, um Pianistin zu werden. Aus dem Musikunterricht wurde aber bald ein Schauspielunterricht und aus der Schauspielschülerin 1935 eine Debütantin in dem in unserer Erinnerung nun schon verklärten Kabarett 'Literatur am Naschmarkt'. Ihre Paula Wessely-Parodie auf dieser Kabarettbühne ist zumindestens lokalberühmt geworden. Über die Scala kam Hilde Krahl bereits 1936 an das Theater in der Josefstadt, zwei Jahre später wurde sie von Heinz Hilpert auch an das Deutsche Theater Berlin verpflichtet. Von 1945 bis 1952 war Frau Krahl Mitglied der Hamburger Kammerspiele, dann wieder des Theaters in der Josefstadt, später des Burgtheaters.

In den letzten Jahren spielte sie neben verschiedenen deutschen Bühnen auch im Volkstheater und erneut im Josefstädter Theater, in dem ihr Aufstieg begonnen hat und in dem sie, unserer Erinnerung nach, auch einige ihrer bedeutendsten Rollen gespielt hat, denken wir nur an ihre Nora, ihre Königin Christine, später an ihre Johanna von Lothringen in dem Stück von Maxwell Anderson, an ihre Mariana Pinoda von Lorca, an 'Die Dame ist nicht fürs Feuer' von Christopher Fry.

Der berühmte schwedische Theater- und Filmregisseur Ingmar Bergman bezeichnete das Theater als seine Liebe und den Film als seine Leidenschaft. Ich weiß nicht, wie das bei der Schauspielerin Hilde Krahl ist; es gab jedenfalls eine Zeit im deutschen Film, da bedeutete der Name Hilde Krahl das eine wie das andere. Ich erwähne nur die wichtigsten Titel dieser großartigen Filmkarriere: 'Mädchenpensionat' - Österreich 1936: 'Serenade', ein Film von Willi Forst; 'Der Postmeister'; 'Komödianten', ein Film von Georg Wilhelm Pabst; 'Träumerei'; 'Liebe 47' und 'Der Weibsteufel' nach dem Schauspiel von Karl Schönherr. Von den späteren Filmen sind

dann, glaube ich, vor allem der Suttner-Film 'Herz der Welt', '1. April 2000', 'Kinder, Mütter und ein General' und 'Ein Glas Wasser' hervorzuheben. Es spricht aber für die Schauspielerin Hilde Krahl, daß sie niemals zum Filmstar wurde, daß es für ihr Publikum selbstverständlich war, sie zwischen zwei Filmen auf der Bühne als Maria Stuart oder Lady Macbeth zu sehen.

Die beiden Rollen, für die Hilde Krahl nun die Kainz-Medaille der Stadt Wien erhält, sind zwei weitere Gipfelpunkte ihrer Theaterkarriere. Wir alle sind davon überzeugt, sehr verehrte gnädige Frau, daß noch viele weitere Gipfelpunkte folgen werden und hoffen, daß Ihre familiäre Bindung an Wien wieder zu einer verstärkten Theatertätigkeit in unserer Stadt führen wird.

Ein Beweis künstlerischer Vielfalt

Daß Professor Gustav Manker die Kainz-Medaille für eine Shakespeare-Inszenierung und für eine geglückte Verlebendigung eines Ferdinand Bruckner-Stückes erhält, ist ein Beweis seiner künstlerischen Vielfalt. Es gibt nur wenige Regisseure, die so wie er in keiner Weise festgelegt sind. Seine Inszenierung von Schillers 'Räubern' ist ebenso berühmt geworden wie die meisten seiner Nestroy-Inszenierungen und, was dabei ebenso wichtig ist, Nestroy-Ausgrabungen. Seine bedeutendsten Regieleistungen umfassen neue Blickpunkte auf deutsche und österreichische Klassiker, ein tiefes Einfühlungsvermögen in moderne amerikanische Bühnenstücke, den Kampf um die bleibende Geltung Frank Wedekinds und die liebevolle Pflege des wienersichen und darüber hinaus österreichischen Volksstückes. Da Professor Manker von der Bühnenbildnerei kommt und daher von der optischen Sicht her zum Regisseur geworden ist, hat er jene unmittelbare, direkte Beziehung zum Theater, die man aus jeder seiner Inszenierungen herauslesen kann.

Zu Beginn seiner Bühnenlaufbahn war Gustav Manker auch Schauspieler und zwar in Bielitz, wohin er 1936 nach dem Besuch des Reinhardt-Seminars für zwei Jahre verpflichtet wurde. Als Bühnenbildner war er Schüler von Roller und Strnad.

1938 kam Manker zunächst als Bühnenbildner ans Volkstheater, dem er nun mehr als 25 Jahre angehört. Er arbeitete daneben aber auch für andere Wiener Bühnen; es gibt, glaube ich, kaum ein Wiener Theater, für das Gustav Manker nicht schon Bühnenbilder entworfen hat. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde aus dem originellen Bühnenbildner immer mehr der ebenso originelle wie profilierte Regisseur und schließlich der Oberregisseur des Volkstheaters, dem wir in den letzten Jahren so großartige Inszenierungen wie 'Frühlings-erwachen', 'Musik' und 'König Nicolo' von Frank Wedekind, 'Frau Suitner' von Karl Schönherr, 'Viel Lärm um Nichts' von Shakespeare, 'Mutter Courage und ihre Kinder' und 'Der kaukasische Kreidekreis' von Bert Brecht, 'Gespenster' von Ibsen, 'Eine Wohnung zu vermieten' und vor kurzem 'Liebesgeschichten und Heiratssachen' von Nestroy zu verdanken haben. Wir freuen uns auch schon auf seine Inszenierung von Nestroys 'Haus der Temperamente' im Theater an der Wien für die Wiener Festwochen 1965.

Gustav Manker ist auch im Ausland, in Berlin, Stuttgart, Zürich und Basel ein beliebter Regisseur; er ist jedoch dem Volkstheater, der Stätte seines Aufstieges, stets treu geblieben und wird dieser Bühne hoffentlich, das wünschen wir ihr und uns, auch in Zukunft die Treue bewahren.

Ich beglückwünsche die beiden neuen Träger der Kainz-Medaille und bitte nun den Herrn Bürgermeister, die Verleihung vorzunehmen."

Anschließend hielt Bürgermeister Jonas die Festrede, in der er sagte: "Der schöne, heute zitierte Schiller-Satz, daß der Menschheit Würde in die Hand des Künstlers gegeben ist, sollte nicht einfach als klassisches Zitat, sondern als eine Forderung und als eine Aufgabe verstanden werden. Der erfolgreiche Künstler, besonders der am Theater tätige Künstler, stand in Wien schon immer in gesellschaftlichen Mittelpunkt und ist auch heute ein Leitbild, vor allem für junge Menschen.

Der Beruf des Schauspielers - und seit Reinhardt auch der des erfolgreichen Regisseurs - wird mit vollem Recht als etwas Besonderes, als eine Berufung angesehen. Allerdings sind manchmal abenteuerliche Vorstellungen damit verbunden. Unter dem Einfluß der Sensationspresse und des Starwesens haben sich diese Leitbilder zum Teil verschoben oder haben Formen angenommen, die nichts mehr mit Kunst, sondern nur mehr mit Geschäft zu tun haben.

Dem im positiven Sinn entgegenzuwirken, im Sinne der Forderung Schillers nach der Bewahrung der Würde des Menschen durch die Künstler, ist eine Aufgabe unserer Zeit, eine Aufgabe vor allem im Dienste der Jugend.

Anerkennung der ernstesten künstlerischen Arbeit

Wenn wir die Stiftung der Kainz-Medaille einmal von dieser Seite betrachten, so dient sie gewiß auch in dieser Weise einem guten Zweck, nämlich dem Herausstellen, dem Hervorheben der wahren Leistungen, der öffentlichen Anerkennung der ernstesten künstlerischen Arbeit, der, fast möchte ich sagen, pädagogischen Reduzierung auf die echten Werte.

Wenn wir uns die Namen der bisherigen Träger der Kainz-Medail- len ansehen, so haben wir eine von Jahr zu Jahr wachsende Auslese vor uns, die nicht nur sich allein, sondern alle jene repräsentiert, für die ihr schöner Beruf wirklich eine Berufung ist.

Auch die neuen Träger der Kainz-Medaille reihen sich hier würdig ein.

Hilde Krahl ist eine Schauspielerinnen, derman es am Beginn ihrer Karriere sehr leicht gemacht hat. Wir haben gehört: es kamen bald die großen Theater; es kam bald der Film, es kam bald Anerkennung und damit die Möglichkeit, es sich nun selbst sehr leicht ~~zu machen~~. Hätte sie das getan, wäre wahrscheinlich ihre Begabung, wie die so vieler Anderer, im Laufe der Jahre versandet, wäre sie nicht die Krahl geworden.

Ahnliche Gesichtspunkte gelten für den Schauspieler Hans Holt.

Der jetzige Oberregisseur des Volkstheaters, Professor Gustav Manker, hat einst als Bühnenbildner des Volkstheaters seine eigent- liche Karriere begonnen und sich dort im besten Sinne des Wortes empogearbeitet, Leistung an Leistung gereiht, bis er zu einer wesentlichen Persönlichkeit des Wiener Theaterlebens geworden ist.

Ich überreiche Ihnen nun, verehrte Ehrengäste, die Kainz-Medaille für das Jahr 1964 in Würdigung der erwähnten besonderen Leistungen in der vorigen Theatersaison, in Würdigung Ihrer Vorbildlichkeit für Ihre Kollegen und mit den besten Wünschen für weitere Erfolge.

./.

Ich überreiche sie aber auch als Auszeichnung für Sie, die Sie dem Wiener Theater seit mehr als 25 Jahren nicht nur alle Ehre gemacht haben, sondern auch dem Theaterpublikum unzählige schöne Stunden zu bereiten wußten. Ähnlich schöne Stunden erhoffen wir uns auch in Zukunft."

Nach der Überreichung der Medaillen durch Bürgermeister Jonas dankte Professor Gustav Manker im Namen der Ausgezeichneten. In seinen Dankesworten sagte er:

"Es erscheint mir kein Zufall, daß von allen den zahlreichen erlauchten österreichischen Schauspielernamen gerade Josef Kainz einen so alles überstrahlenden Nimbus sich erhalten konnte. Er ist uns, scheint mir, ein Symbol geworden, ein Symbol für den emanzipierten autonomen Schauspieler, der aus eigener Kraft und genialer Begabung Theater verwirklichen kann, Theater, das ganz aus sich selbst besteht, frei und lebendig, unbelästigt von Literaten und Dramaturgen, zwar im Dienste der Dichtung, aber nur der wirklichen Theaterdichtung, die ihre eigenen Gesetze hat und aus sich selbst bestehen kann und muß.

Diese stolze Selbständigkeit ist in Wien nie ganz verloren gegangen, sie hat sogar einmal sichtbaren Ausdruck gefunden in dem Namen, den sich ein Ensemble gegeben hat: Die Schauspieler im Theater in der Josefstadt unter der Führung - auch eines Genies des österreichischen Theaters - Max Reinhardts. Bewahren wir uns diese Freiheit und Selbständigkeit des Komödiantischen an sich, wir werden damit meiner Meinung nach Josef Kainz lebendig erhalten und den Sinn dieser Verleihung erfüllt haben!"

- - -

Historisches Museum ergänzt Schwind-Sammlung
=====

16. Dezember (RK) Mitte Oktober fand in München bei der Firma Karl & Faber eine Versteigerung von Kunstwerken statt, bei der sich die Leitung des Historischen Museums der Stadt Wien wertvolle Bestände sichern konnte. Die Auktion umfaßte unter anderem die letzten und schönsten Stücke aus dem Nachlaß der mit 94 Jahren verstorbenen jüngsten Tochter des berühmten Malers Moritz von Schwind, Frau Helene von Ravenstein. Schon bei der Vorbesichtigung ergab sich, daß Zeichnungen und Aquarelle aus der Wiener Zeit Schwinds vorlagen, deren Erwerbung für das Historische Museum von besonderer Bedeutung ist. Es handelte sich um eine Abrundung sehr bedeutender Bestände an Wiener Arbeiten des Meisters, die bereits im genannten Hause gesammelt werden konnten.

Bei der Versteigerung fielen dem Historischen Museum sechs Blätter zu, die Moritz von Schwind 1825 zu dem Epos "Rudolf von Habsburg" von Ladislaus Pyrker angefertigt hat. Ferner wurden Zeichnungen Schwinds, die nach noch nicht zur Gänze erklärten romantischen Vorbildern entstanden sind, angekauft.

Im Verlauf der Auktion konnte auch ein Blatt des Wiener Malers Josef Binder erstanden werden, der damit zum erstenmal im Historischen Museum aufscheint. Weiter wurde ein Blatt von Friedrich Overbeck angekauft, das dieser in den wenigen Jahren, die er als junger Künstler in Wien verbrachte, angefertigt und signiert hat. Schließlich konnte ein kleines, auf eine Kupferplatte gemaltes Ölbild des berühmten Landschaftsspezialisten Johann Christian Brand in den Besitz des Historischen Museums gebracht werden, das entgegen den Katalogangaben volle Signatur und Datierung aufweist.

In seiner letzten Sitzung hat der Gemeinderatsausschuß III die bei der Teilnahme an der Münchner Auktion notwendig gewordene Überschreitung der zur Verfügung stehenden Geldmittel um 120.000 Schilling gutgeheißen.

Wiener Stipendien für die Diplomatische Akademie
 =====

16. Dezember (RK) In seiner letzten Sitzung hat der Gemeinderatsausschuß III beschlossen, daß die Stadt Wien drei Jahresstipendien für jene begabten, unbemittelten, graduierten Akademiker stiftet, welche die Diplomatische Akademie in Wien besuchen wollen. Die Vergebung dieser Stipendien erfolgt über das Kuratorium des vom Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten errichteten Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie.

Die genannten Stipendien sollen für die Dauer des Studiums an der Akademie, also derzeit für drei Semester vergeben werden. Ihre Flüssigmachung wird jedes Semester vom Nachweis des Fortbestandes der Voraussetzungen für die Verleihung des Stipendiums abhängig gemacht. Die finanzielle Zuwendung schließt sowohl die Studien- wie auch die Internatskosten in der Diplomatischen Akademie ein.

- - -

Georg Oeggl zum Gedenken
 =====

16. Dezember (RK) Auf den 17. Dezember fällt der 10. Todestag des Opernsängers Georg Oeggl.

Er wurde am 2. August 1900 in Innsbruck geboren und fiel bereits als Knabe durch seine schauspielerische Begabung auf. Nach Gesangsstudien in München und Mailand begann er seine Laufbahn als Chorsänger des Stadttheaters Zürich und erhielt schon im ersten Jahr Solopartien. Oeggl, der über eine wohltimbrierte, sorgsam geführte Baritonstimme verfügte, eignete sich rasch ein großes Repertoire an und ging über die Bühnen von Koburg und Würzburg 1939 an die Wiener Volksoper, wo er sich als überaus verwendungsfähiger Künstler erwies. Er sang alle Hauptpartien des lyrischen Baritonfachs, und wurde auch zu Gastspielen in der Staatsoper, später im Theater an der Wien verpflichtet. Georg Oeggl war aber auch ein feinsinniger Liedersänger und ein vorzüglicher Interpret volkstümlicher Singweisen. Mit ihm hat das Wiener Musikleben eine profilierte, in weiten Kreisen hochgeschätzte Künstlerpersönlichkeit verloren.

- - -

Fortsetzung des Sitzungsberichtes:Die Debatte über Bauangelegenheiten

GR. Lauscher (KLS) verweist darauf, daß auf dem Bausektor für den größten Teil der Bevölkerung vor allem der Wohnhausbau interessant ist. Versprochen wird für das kommende Jahr der Bau von 5000 Wohnungen, 1000 davon in Montagebauweise. Wenn man aber die Budgetansätze für diesen Zweck, es sind 875 Millionen, mit den tatsächlichen Baukosten laut Kontrollantsbericht, unter Berücksichtigung der Steigerung des vergangenen Jahres vergleicht, so würden für den Bau dieser 5000 Wohnungen 910 Millionen Schilling benötigt werden. Da man also kaum mit einer Baukostensenkung rechnen kann, muß angenommen werden, daß man plant, kleinere Wohnungen zu bauen, was überaus bedauerlich wäre. Im Interesse der Bevölkerung wäre eine Kapazitätssteigerung beim kommunalen Wohnhausbau dringend notwendig. Nach den glänzenden Erfolgen auf dem Montagebausektor, müßte die Anwendung dieser Bauweise in größeren Maße erfolgen. Durch die Errichtung von zwei bis drei weiteren Montagebaufabriken könnten jährlich zusätzlich um 2000 bis 3000 Wohnungen mehr errichtet werden. Es hat sich ja bekanntlich auch bereits eine private Firma angeboten, eine derartige Fabrik zu errichten, wenn die Gemeinde die Abnahme einer gewissen Zahl von Wohnungen garantiert. Die Wohnbaukapazität könnte also erhöht werden. Da Vizebürgermeister Slavik gesagt hat, daß es sich beim Wohnbau nicht um eine Geldfrage handelt, sondern die voll ausgenützte Baukapazität keinen stärkeren Wohnungsbau ermöglichen würde, wäre die verstärkte Verwendung der Montagebauweise vielleicht ein Hoffnungsschimmer.

Der Redner verweist sodann auf die Bautätigkeit der Bundesregierung, die leider nicht die versprochene Höhe erreicht hat. Die Stadtverwaltung müßte ihren Einfluß geltend machen und auch die Bundesregierung zur Einhaltung der versprochenen Wohnbautätigkeit veranlassen. Ein diesbezügliches Verhandlungskomitee der beiden Regierungsparteien auf Bundesebene über Wohnbaufragen ist leider bisher noch zu keinem Ergebnis gekommen. Es ist zu hoffen, daß zumindest die Sozialistische Partei bei diesen Verhandlungen nicht von ihrem Standpunkt abgehen wird, daß eine allgemeine Mietzinserhöhung nicht zum Bau von mehr Wohnungen führen würde und eine

derartige Belastung der Bevölkerung auch nicht zumutbar wäre. Als unleidliches Kapitel bezeichnet der Redner die Bauzeitüberschreitungen. Es müßten ernste Maßnahmen getroffen werden, um diesem Übel zu Leibe zu rücken. Wenn man 5.000 Wohnungen jährlich verspricht, dann muß man alles daransetzen, um dieses Versprechen auch zu halten. Eine verstärkte Heranziehung der Fertigteilbauweise wäre daher sehr zweckmäßig. Sie würde nicht nur eine Bauzeitverkürzung ermöglichen, sondern auch eine Senkung der Baukosten.

Der Redner bemängelt, daß man zum Beispiel am Eisenstadtplatz bei acht vier Stock hohen Häusern entgegen der ursprünglichen Planung davon abgegangen ist, eine Zentralheizung einzubauen. Man müßte auch in bereits bestehenden Wohnhausanlagen an die Installierung einer Zentralheizung herangehen.

Beim Straßenbau wäre mehr Konzentration notwendig; große Bauzeitüberschreitungen könnten damit vermieden werden. Es ist zum Beispiel unverständlich, daß schon drei Jahre hindurch an einem einzigen Kilometer der Erzherzog Karl-Straße gearbeitet wird.

Er hoffe, daß recht bald mit dem Bau der vierten Donaubrücke begonnen werden kann, und daß die Grundstücke schon gesichert sind. Falls aber nicht, dann sollte man rechtzeitig Enteignungsverfahren einleiten.

Der Redner fragt, wie es mit der Schaffung der Neben-Cities steht. Es ist zu hoffen, daß die Neugestaltung des Nordbahngeländes nach den Plänen von Professor Rainer keine Utopie bleibt. Es wäre auch hoch an der Zeit, mit den Bundesbahnen zu verhandeln, damit der Franz Josef-Bahnhof verlegt werden kann.

Ein Sorgenkind vieler Wiener sei nach wie vor die Alte Donau. Baggerungsarbeiten genügen nicht. Hier sei eine großzügige Sanierung erforderlich.

Abschließend erklärt GR. Lauscher, seine Fraktion werden den Ansätzen des Baubudgets zustimmen.

GR. Dr. Schmidt (FPÖ) anerkennt, daß das Bauen in unserer Stadt recht groß geschrieben wird. Leider werden aber auch die Baupreise wieder steigen und einen Teil der Erhöhung des Baubudgets aufessen. Ein Beweis, daß die Geldverdünnung doch besteht.

Er begrüßt, daß das Montagebauverfahren endlich "auf Touren" läuft und fragt, ob die neue Fabrik im Süden Wiens auch nach dem

Camus-Verfahren oder nach einem anderen Verfahren arbeiten wird. Lobende Worte findet der Redner für die hohe Qualität der Kagraner Wohnungen. Leider gibt es nur zwei Wohnungstypen, und es fehlt auch der Abstellraum. Man sollte auch künftig darauf achten, nicht erst die Wohnungen herzustellen und dann mit den zum Wohnen notwendigen Bedarfsdeckungseinrichtungen solange nachzuhinken. Das Einkaufen war dort sehr schwierig.

Die Schwierigkeiten bei der konventionellen Bauweise sind nach wie vor dieselben. Die Bauzeiten werden von Jahr zu Jahr länger.

Der Redner bezeichnet die Auftragsvergebung durch das Stadtbauamt als ein merkwürdiges Kapitel und bezieht sich auf Äußerungen des Kontrollamtes, die bemängeln, daß zu wenig Angebote eingeholt werden, wo eine öffentliche Ausschreibung erfolgen sollte. Auch divergiere die amtliche Kostenschätzung stark zu den Angeboten der Firmen. Eine bessere Kontrolle wäre hier sowie auch bei der Baudurchführung am Platz, damit nicht an neuerrichteten Häusern nach kurzer Zeit Bauschäden auftreten.

Im Straßenbaubudget stellt der Rander eine Verminderung von 18 Millionen fest. Die geringeren Ansätze für Großverkehrsstraßen um rund 30 Millionen gingen wohl auf die Übernahme einiger Straßenzüge durch den Bund zurück. Dr. Schmidt gibt der Hoffnung Ausdruck, daß der Bund für die von ihm übernommenen Straßen auch etwas tun werde.

Als besonders wünschenswert wird eine bessere Koordinierung bei den Straßen-Einbauten bezeichnet, damit nicht neuerrichtete Fahrbahnen immer wieder aufgegraben und gesperrt werden müßten. Bei manchen Wohnhausneubauten werde mit der Fertigstellung der Zufahrtsstraßen zu lange gewartet.

Das Schnellstraßenprogramm werde den Individualverkehr den Zielen des Generalverkehrsplanes näherbringen. Der Redner hebt die neue Gürtelbrücke und die Adalbert-Stifter-Straße als besonders gelungen lobend hervor. Nach Fertigstellung der dritten Donaubrücke und der Schnellstraßen würden sich die Verkehrsteilnehmer hoffentlich noch mehr auf die Benützung der Gürtelbrücke einstellen.

Dr. Schmidt gibt seiner Befriedigung über die Pläne der ÖBB Ausdruck, die Altmannsdorfer Straße zu unterführen. Er richtet jedoch an die Bundesbahnen die Anfrage, was sie mit den Kohlen-

halden am Nordbahnhof zu unternehmen gedenke. Daß auf diesem Gelände nach wie vor Lagerhallen neu errichtet werden, sei als Zeichen dafür anzusehen, daß von einer Beseitigung dieses unschönen Geländes noch nicht die Rede sein könne. Hier sollte der Bund der Stadt Wien helfen.

Im Brücken- und Wasserbau lasse der Voranschlag eine beträchtliche Ausweitung des Kommunalprogrammes erkennen. Die unterschiedliche Dotierung verschiedener Großprojekte beweiße jedoch den Mangel an einem gründlich durchdachten Gesamtkonzept. Vor allem fehle eine Konzept für den Massenverkehr. Die Pläne für die Umgestaltung des Karlsplatzes hätten sich in Verlauf von nur zwei Jahren völlig geändert. Die Tieflegung der Straßenbahn auf der Zweierlinie passe nicht in das übrige derzeit ins Auge gefaßte Verkehrskonzept. Die Unterpflasterstraßenbahn werde nur dem Individualverkehr dienen, nicht aber dem Massenverkehr, da damit die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn lediglich um zehn Prozent erhöht werde.

Er sei der Meinung, so sagt GR. Dr. Schmidt weiter, daß keine solchen Detailprojekte mehr verkündet werden sollten, ehe ein wirkliches Gesamtkonzept vorliege. Durch Unentschlossenheit und Zögern habe man in der Vergangenheit schon genug Zeit verloren. Er regt an, Rainers Generalverkehrsplan in Bezug auf den Massenverkehr einer Generalüberholung zu unterziehen und das revidierte Konzept bald dem Gemeinderat vorzulegen. Im übrigen werde seine Fraktion den Ansätzen dieser Geschäftsgruppe ihre Zustimmung geben.

Der nächste Redner, GR. Dr. Macher (ÖVP), zeigt an Hand des Voranschlages für 1965 die Finanzierungsmethoden des Wohnbaues im kommenden Jahr auf. Er stellt an Hand vieler Vergleichszahlen fest, daß im Rahmen der verschiedenen Wohnbauaktionen unter Mithilfe des Bundes rund 3.200 Wohnungen entstehen sollen, also ein Viertel des gesamten Wohnbauprogrammes (11.600 Wohnungen). Der Bundesbeitrag sei jedoch nicht nur ein materieller Beistand, sondern auch Ausdruck einer ökonomischen Konzeption.

Die Zahl dieser 3.200 Wohnungen im Rahmen der Wohnbauaktionen zeige auch, daß zumindest 3.200 Wohnungsuchende offenbar doch in der Lage seien, beträchtliche Eigenmittel aufzubringen. Im Rahmen der Neuen Wiener Wohnbauaktion, von der man sich den Bau von 2.000 Wohnungen erwarte, müsse die Differenz von rund 240 Millionen auch von privater Seite aufgebracht werden.

Bei der Schaffung der Wiener Wohnbauaktion habe man sich durch ähnliche Maßnahmen auf dem Bundessektor inspirieren lassen. Sie könnte als Dokumentation dafür angesehen werden, daß es nicht nur eine Koalition zwischen den beiden großen Parteien gäbe, sondern auch eine Koalition zwischen Bund und Ländern im gemeinsamen Kampf gegen die Wohnungsnot auf materiel-
ler Grundlage und durch den wechselseitigen Beitrag von Gedanken für die Lösung dieses großen Problems.

GR. Dipl.-Ing. DDR. Strunz (ÖVP) stellt fest, daß unser Budget bedeutende Mittel für Wasserbauten enthält. Es sei erfreulich, daß man im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gleich verschiedene andere Probleme auf diesem Sektor lösen will. So ist gleichzeitig ein sogenannter Inundationskanal geplant, der den größten Teil des überschüssigen Wassers aufnehmen wird. Es ist auch daran gedacht, in die Alte Donau Donauwasser einzuleiten. Dazu müßte das Donauwasser jedoch aufbereitet werden, da sonst eine Verlandung der Alten Donau erfolgen würde und die im Donauwasser enthaltenen Mengen an Phenol und Mineralöl zu einer Vergiftung der Fauna und Flora der Alten Donau führen könnten.

Dazu kommt noch, daß die Alte Donau ein Gewässer einer anderen Güteklasse ist. Ist die Donau oberhalb Wiens noch zum Baden geeignet, so ist das Baden unterhalb der Einleitungen aus dem Hauptsammler keinesfalls zu empfehlen. Die Abwasserreinigung der Donau wird jedenfalls eines der größten und teuersten Probleme sein und wird uns in nächster Zukunft stark belasten. Diesbezügliche Untersuchungen wurden bereits in vorbildlicher Weise durchgeführt. Die Klärung wird vorläufig nur eine mechanische sein müssen. Bei der Errichtung von Staustufen würde sich das Gütebild der Donau vollkommen verändern. Dann kämen wir mit einer mechanischen Klärung allein keinesfalls mehr aus. Die Klärung der Abwässer dürfte sich nicht nur auf das rechte Ufer beschränken, sondern müßte auch das linke Ufer miteinbeziehen, da gerade dort Phenole und Mineralöle in die Donau gelangen könnten. Schlammansammlungen, die aus dieser mechanischen Kläranlage resultieren, müssen unbedingt einer Verbrennung zugeführt werden.

So groß die Mittel auch sein werden, die wir zur Lösung all dieser Probleme brauchen, muß es doch unsere oberste Aufgabe sein, für die Reinhaltung der Gewässer zu sorgen, da damit die Gesundheit unserer Bevölkerung eng verbunden ist.

GR. Ing. Lust (ÖVP) erklärt, er wolle sich in seinen Ausführungen nur auf einige kritische Bemerkungen beschränken. Am meisten liege ihm die Stadtplanung am Herzen, die er als Ordnungssystem für das menschliche Zusammenleben in unserer Stadt erachtet. Es gibt kaum eine Sitzung des Gemeinderates, in der man sich nicht mit einem Teilproblem der Planung beschäftigt. Nach dem Ausscheiden von Professor Rainer wurde die Abteilung 18 und die Stadtplanung zusammengezogen. Die Abteilung ist weisungsgebunden und muß mit einem ungenügenden Apparat arbeiten. Dieser Planungsapparat entspricht einer Stadt mit einigen hunderttausenden Einwohnern, aber keineswegs der bedeutendsten Großstadt im südöstlichen europäischen Raum. Städte mit ähnlichem Aufgabenbereich haben sich längst einen entsprechenden Planungsapparat geschaffen, wohl wissend, daß verspätete Planungsmaßnahmen Milliarden kosten können. Bei uns sind Monate vergangen, ohne daß die Stadtplanungskommission einberufen werden konnte, da keine Vorlagen zur Beschlußfassung vorhanden waren. Die Ausgaben für die Grundlagenforschung würden hundertfach hereinkommen, wenn man durch sie nur eine einzige Fehlplanung vermeiden könnte. Bei der Planung neuer Entwicklungsgebiete müßten im verstärkten Maße selbständige Architekten und Ingenieure beigezogen werden, denn sie können eine ganz andere Initiative entwickeln als die Beamten, die weisungsgebunden und in ihrer schöpferischen Arbeit dadurch behindert sind.

Leider hat man diesbezügliche Vorschläge bis jetzt immer abgelehnt. Man müßte wenigstens den Fachbeirat für Städteplanung auf eine entsprechende breitere Basis stellen und eine rechtliche Fundierung ermöglichen. Der Fachbeirat müßte auch über alle Beschlüsse des Gemeinderates auf dem Bausektor informiert werden. Bei unseren Großbaustellen müßte man von der monotonen Bauweise, die bereits vielfach vom Ausland kritisiert wird, abgehen. Bei geschlossenen Baueinheiten, die für mehr als 300 Wohnungen bestimmt sind, müßte man städtebauliche Wettbewerbe ausschreiben und bei kleinen Bauten wenigstens Ziviltechniker beiziehen. Solche Maßnahmen würden das ohndies sehr beanspruchte Personal der Magistrats-

abteilung 18 entlasten und den Strukturplänen jene Lebendigkeit geben, die den modernen Auffassungen und der Zweckmäßigkeit entsprechen. Bei der Festlegung von Strukturplänen müssen jedoch auch die Eigentumsverhältnisse berücksichtigt werden. Der Redner verweist auch auf die Dringlichkeit der Schaffung eines Kommassierungsgesetzes.

Abgehen müßte man von dem Grundsatz, daß nur die Gemeinde Assanierungen durchführen kann und großflächige Verbauungen ebenfalls nur Sache der Gemeinde seien.

Als bedauerlich bezeichnet es der Redner, daß sich die Bau-tätigkeit immer weiter in die Landschaft erstreckt. Große Siedlungsgebiete müßten sich am Südrand der Stadt, aber auch im Norden und Osten erstrecken. Auf die Bildung von Zentren wäre größter Wert zu legen. Eine weitere große Sorge müsse der dringend notwendigen Einplanung von Grünflächen in den Bezirken zwischen der Zweierlinie und dem Gürtel gelten. Anscheinend besteht keine Absicht, hier etwas zu tun. Man kauft wohl in diesen Gebieten Liegenschaften, schafft aber nicht den notwendigen Erholungsraum, sondern verbaut sie abermals.

Umfassend vorgesorgt müßte auch für Hochschulbauten werden. Wien hat bis jetzt derartige Planungen sehr stiefmütterlich behandelt.

Eine dringliche Aufgabe der Stadtplanung ist es, sich mit den zuständigen Stellen des Bundes mit der Frage einer Hochschulstadt eingehend zu befassen.

Zum Wohnungsbau: Nicht 45.000 Wohnungen sollten in den nächsten fünf Jahren in Wien gebaut werden, sondern 60.000, um zu einer Lösung des Wohnungsproblems beizutragen. Leider wurde die Zeit versäumt, gute ausländische Arbeitskräfte hereinzubekommen. (GR. Windisch, SPÖ: "Das glauben Sie aber selbst nicht!") Wir müssen uns daher im klaren sein, daß eine verstärkte Wohnbautätigkeit nur durch die Forcierung des industriellen Wohnungsbaues möglich sein wird. Auch andere Baufirmen sollte man zur Montagebauweise heranziehen. Mehrere Großfirmen haben sich der Gemeindeverwaltung bereits angetragen. Dies wäre eine zusätzliche Möglichkeit, die Kapazität des Wohnungsbaues zu vergrößern.

Der Redner stellt in diesem Zusammenhang einen Antrag auf Vergleichsuntersuchungen von Montagebauverfahren, um dem Gemeinderat eine Möglichkeit zu geben, sich ein Urteil zu bilden.

Zur Verkehrsplanung: Wir haben noch immer keinen Generalverkehrsplan. Es sollte daher alles darangesetzt werden, diesen Plan im Jahre 1965 fertigzustellen.

Die Fragenkomplexe "Parken" und "Bau von Parkgaragen" seien ebenfalls dringend zu behandeln.

Der Redner verlangt auch, städtebauliche und architektonische Wettbewerbe zu einer ständigen Einrichtung der Stadtplanung zu machen. Heuer wurde nur ein einziger Architektenwettbewerb abgehalten.

Abschließend lobt GR. Ing. Lust die gute Zusammenarbeit im Bauausschuß und gab im Namen seiner Fraktion die Zustimmung zu den Ansätzen des Baubudgets.

GR. Planek (SPÖ) betont, mit Recht wurde gesagt, daß in Wien das Bauen großgeschrieben wird. Es ist das erste Jahr einer Verwaltungsperiode, die mit diesem Budget eingeleitet wird. Der Redner erinnert deshalb an das Wahlversprechen der Sozialisten, in dem das Planen und Bauen für die Zukunft Wiens eine große Rolle spielt. Es liegt ein gewaltiges Programm vor, aber ein Programm, das er als ein Programm der Redlichkeit bezeichnen möchte. Die vergangenen Wahlperioden haben es deutlich gezeigt, daß das, was Sozialisten versprechen, von ihnen auch gehalten wird. Sie werden das neue Programm auch so halten, wie sie es versprochen haben.

Demgegenüber kann das Wahlprogramm der ÖVP nicht als Ausdruck der Redlichkeit bezeichnet werden. Was in verschiedenen Wahlbroschüren, wie "Wien - eine Stadt hat eine Chance" oder "Wien funktioniert nicht", oder in dem sogenannten Sofortprogramm gefordert worden ist, zeugt nicht von redlichem Willen und ist keine echte Kritik. Es sind dies vielmehr Versprechungen, die sich zum Teil gegenseitig aufheben.

Man hört auch oft die Kritik, wir hätten nur ein Budget für ein Jahr, aber keinen Plan für einen längeren Zeitraum. Man muß jedoch zwischen einem Sachplan und einem Finanzplan unterscheiden. Die Verfassung fordert einen Jahresvoranschlag, aber die Stadtverwaltung hat auch einen Sachplan für einen längeren Zeitraum erstellt, der schon in den bereits begonnenen Großprojekten in Erscheinung tritt.

Auch bei der Erfüllung dieses weitschauenden Planes werden wir beweisen, daß wir unsere Versprechungen halten. Jedenfalls ist das Wort "Wien funktioniert nicht" eine maßlose Übertreibung.

Bei der Generaldebatte hat der Redner der ÖVP gesagt, daß die Vorstellungen der ÖVP sich von denen der SPÖ in Grundsätzlichen gar nicht **wesentlich unterscheiden. Wenn dies so ist, fragt man sich, warum dann so viel Schaum geschlagen und propagandistisch übertrieben wird.** Der christliche Humanismus, von dem so oft die Rede ist, verpflichtet auch zu Redlichkeit und Wahrhaftigkeit und zur Vermeidung von Falschmeldungen und Übertreibungen.

Ein Sprecher der Volkspartei hat von der Notwendigkeit gesprochen, die neuen Wohnungen auch in Qualität und Größe den modernen Erfordernissen anzupassen. Dahinter steht das alte Wort von den "familiengerechten Wohnungen". Dies ist zu unterstreichen. Jedoch muß man die Problematik dessen erfassen, was "familiengerecht" ist. Die Größe der Familie ändert sich ja dauernd. Auch die Frage des Mietzinses ist zu berücksichtigen. Wenn auch nur zwei Prozent der Baukosten jährlich zuzüglich der Betriebskosten als Miete verlangt werden, würden allzu große Wohnungen die finanziellen Möglichkeiten der Mieter doch sehr stark belasten. Da nur ein bestimmter Betrag für den Wohnbau vorgesehen werden kann, würde die Errichtung von noch größeren Wohnungen auch bedeuten, daß weniger Wohnungen gebaut werden könnten. Wir streben deshalb eine Wechselwirkung zwischen den Leistungen der Gemeinschaft und Eigenleistungen des einzelnen an. Die durchschnittliche Wohnungsgröße der im Jahre 1959 gebauten Gemeindewohnungen betrug 53,1 Quadratmeter. Im Jahre 1963 waren es bereits 60,4 Quadratmeter. Die Durchschnittsgröße der am häufigsten gebauten Typen B und C, die 77,7 Prozent der Gemeindewohnungen ausmachen, beträgt 57,2 Quadratmeter. Im Montagebauverfahren sind die Wohnungen etwas größer, weil hier die Baukosten um etwa acht Prozent niedriger liegen, als bei der herkömmlichen Bauweise.

Der Sprecher der Opposition hat kritisiert, daß die Montagebauwohnungen keinen Abstellraum enthalten. Das hat bautechnische Gründe. Dagegen hat man einen zwei Meter breiten Vorraum geschaffen, dessen eine Wand mit einem großen Kasten verbaut werden kann, der gleichsam einen geordneten Abstellraum bildet. Diese Lösung ist also wohl durchdacht.

Ein Oppositionssprecher hat auf die Möglichkeit der Verlegung von Straßeneinbauten in sogenannten Kollektoren verwiesen.

Die bei uns gültigen Sicherheitsvorschriften erlauben eine solche Lösung nicht. Dagegen hat der Herr Baudirektor seinerseits die Anlegung von Sammelgräben mit festen Decken vorgeschlagen, die freilich nur bei Neuplanungen von Straßen Anwendung finden können.

Das Ausmaß der 879 öffentlichen Gärten mit 15.000 Quadratmetern Grünfläche gibt zu dem Bedenken Anlaß, daß dadurch in wachsendem Maß fixe Kosten entstehen, Pflege und Verwaltung dieser Gärten könnten einmal ernste Schwierigkeiten bereiten.

Zur Frage der Unterpflasterstraßenbahn wurde meine Äußerung zitiert, daß man eine solche nur dort bauen sollte, wo es unbedingt nötig ist. Das habe ich gesagt und ich stehe auch heute noch dazu. Die Opposition und die ÖVP haben es leicht, Forderungen zu stellen und hinaufzulizitieren. Ich selbst habe mich immer für die zweite Verkehrsebene, aber nicht über, sondern unter dem Straßenniveau eingesetzt. Jedoch gilt es, hier vorerst Erfahrungen zu sammeln um gewaltige Fehlinvestitionen zu vermeiden. Man kann nicht das unterirdische Verkehrskreuz unter dem ersten Bezirk wild drauf los zu bauen beginnen, denn 800 Millionen sind schließlich keine Kleinigkeit.

- Wir glauben zu wissen, in welchem Ausmaß sich die Motorisierung in den nächsten Jahrzehnten entwickeln wird. Damit allein aber kann man noch nicht planen, denn es ist völlig ungewiß, ob es für die Stadt überhaupt eine Möglichkeit geben wird, den Ansturm der Fahrzeuge aufzunehmen. Andererseits aber kann man den Verkehr aus der City nie völlig ausschließen, da sonst die Innenstadt veröden würde.

Als verkehrte Entwicklung vom Standpunkt der Stadtplanung aus bezeichnet GR. Planek die Tatsache, daß sich auf den Radialstraßen die Geschäftswelt immer mehr ausbreitet. Die richtige Lösung im Sinne der Stadtplanung wäre hingegen, Zentren zu schaffen, Einkaufszentren, wie sie es bei uns auch schon gibt und wie sie für die Zukunft geplant sind. Die Ideallösung wäre eine Konzentrierung verschiedener Zentren, wie zum Beispiel in Schweden.

In der Diskussion hat sich gezeigt, daß es nur äußerst geringe Kritik am Wiener Bauwesen gibt.

Im wesentlichen seien wohl alle mit den Bestrebungen einverstanden. Man ist also auf dem besten Weg, ein Programm für die gesamte Bevölkerung Wiens zu verwirklichen. Die SPÖ-Fraktion wird den Ansätzen dieser Geschäftsgruppe ihre Zustimmung geben.

Damit ist die Debatte über das Bauwesen zu Ende und der Berichterstatter, Stadtrat Heller (SPÖ), hält das Schlußwort. Er dankt allen Diskussionsrednern für ihre Ausführungen. Er sei, so fährt er fort, lediglich von der Kritik des Gemeinderates Ing. Lust an dessen eigener Arbeit erschüttert. Und zwar deshalb, weil Ing. Lust als einer der Vorsitzenden des Bauausschusses des Wiener Gemeinderates von Fehlplanungen spricht, obwohl er in jenem Gremium sitzt, das diese "Fehlplanungen" beschlossen hat. Abgesehen davon habe er auch Forderungen aufgestellt, die schon längst erfüllt seien, wie zum Beispiel die Mitarbeit von Hochschulen und Freischaffenden an der Tätigkeit des Stadtbauamtes und der übrigen Abteilungen seiner Geschäftsgruppe.

Zum Problem der ausländischen Arbeitskräfte: Bisher ist es nur gelungen, 16 Prozent des gesamten Kontingents ausländischer Arbeitskräfte nach Österreich zu bringen. Diese Arbeitskräfte gehen lieber nach Deutschland oder in die Schweiz, wo höhere Bauarbeiterlöhne bezahlt werden können.

Zur Forderung, mehr Grundstücke oder Baulücken an Private zu vergeben: Wir tun dies ohnehin, man darf jedoch nicht vergessen, daß wir auch gesetzliche Verpflichtungen zu erfüllen haben und oft selbst gezwungen sind, Baulücken zu schließen. Was hätte außerdem ein Privater zum Beispiel mit dem Skala-Grundstück getan? Von privater Seite lagen Pläne vor, an dieser Stelle im verbauten Stadtgebiet ein 22geschossiges Bürohochhaus zu errichten. Die Stadtverwaltung hat dort jedoch eine kleine Grünanlage mit Ruheplätzen errichtet, was in diesem Fall zweifellos viel klüger war als der Bau eines Hochhauses.

Zur Kritik an der Weisungsgebundenheit der Magistratsabteilung 18 (Stadt- und Landesplanung): Wollte man diese Weisungsgebundenheit aufheben, dann müßte man auch die Bundesverfassung ändern. Im übrigen war auch der Stadtplaner Prof. Rainer weisungsgebunden.

Den Vorwurf, er habe durch sein angebliches Desinteresse an Wettbewerbsausschreibungen "die Architekten beleidigt", weist Stadt-

rat Heller energisch zurück und verliest ein Schreiben der Ingenieurkammer, Sektion Architekten, in dem ihm für die Wettbewerbsausschreibung über das Bezirkszentrum Kagran in herzlichen Worten gedankt wird. Ich glaube nicht, daß jemand, der beleidigt ist, in dieser Art schreiben würde, meint er dazu. (Zwischenruf Ing. Lust: "Es wurde hier lediglich für einen einzigen Wettbewerb gedankt!" - Stadtrat Heller antwortet: "Ich glaube nicht, daß die Architekten Ihrer Meinung sind, Herr Präsident!")

Gelände des Nordbahnhofs: Derzeit sind auf diesem Gelände Magazine, Köhlenrutschen und andere Einrichtungen der Bundesbahnen untergebracht. Der Wert dieser Einrichtungen erreicht einige Milliarden Schilling. Wir haben vom Institut für Raumforschung eine wissenschaftliche Untersuchung über die damit im Zusammenhang stehenden Fragen ausarbeiten lassen. Diese Untersuchung wurde bereits den Österreichischen Bundesbahnen zum Studium und zur Stellungnahme übermittelt.

Franz Josefs-Bahnhof: Die Bundesbahnen haben sich bisher noch nicht zu einer Verlegung dieses Bahnhofs entschließen können. Sie planen jedoch die Errichtung eines sogenannten Schnellbahnhofs Nordbrücke.

Wohnbau: Zum Vergleich zwischen den Ausgaben für den Wohnbau (832 Millionen gegenüber 921 Millionen Schilling) ist zu sagen, daß in den 921 Millionen Schilling nicht nur die Beträge für den kommunalen Wohnhausbau, sondern auch Beträge für andere bedeutsame Arbeiten enthalten sind, und zwar: 21,8 Millionen Schilling für den Wiederaufbau, 15,5 Millionen für Fertigstellungs- und Ergänzungsarbeiten, 14,6 Millionen für Vorbereitungsarbeiten für die kommenden Aufgaben, vier Millionen für Demolierungen von Objekten. Daraus erklärt sich die Differenz. Es besteht keineswegs die Absicht, kleinere Wohnungen zu bauen. In der vergangenen Funktionsperiode wurden im übrigen nicht 20.000 Wohnungen gebaut, sondern 48.148 gegenüber 45.000 versprochenen.

Montagebau: Wir sind dabei, auch andere Monatebauverfahren als das der Firma CAMUS in der Praxis zu erproben, da wir an allen guten Methoden auf diesem Gebiet interessiert sind.

Es stimmt nicht, daß wir immer nur die gleichen Gewerbe- und Baufirmen beschäftigen. Wir beschäftigen fast alle Firmen, die es in Wien gibt. Für bestimmte Arbeiten müssen öffentliche Ausschreibungen vorgenommen werden, bei denen sich aber leider oft nur ein einziger Bieter meldet.

Es ist nicht so, daß wir uns die Firmen aussuchen können, sondern die Firmen suchen sich die Arbeiten aus, die sie durchführen wollen. Ich bin bereit, jede Firma, von der man glaubt, daß sie vernachlässigt wurde, sofort einzuladen.

Der Antrag Ing. Lusts wird dem zuständigen Gemeinderatsausschuß zur Behandlung zugewiesen werden.

Zur Lösung von Verkehrsfragen: Hier wurde von Konzeptlosigkeit gesprochen, von geringer Koordinierung, nicht ausreichender Konzentration und es wurden auch einige Beispiele genannt. Der Stadtrat erklärt, hier keinesfalls etwas beschönigen zu wollen, denn bei der großen Zahl von Bauvorhaben kann es hin und wieder vorkommen, daß da oder dort ein Mangel auftritt. Beim kritisierten Straßenbau im 2. Bezirk war es zum Beispiel so, daß dort nicht nur eine Straßendecke zu bauen war, sondern auch neben allen anderen Einbauten ein mehr als ein Meter starker Wasserrohrstrang in Ordnung gebracht werden mußte, und zwar unter ständiger Aufrechterhaltung der Wasserzufuhr. Während dieser Arbeiten kam es dann noch zu Wassersparmaßnahmen, die den Umbau unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Wasserzufuhr nicht gestatteten, so daß man einige Zeit zuwarten mußte. Daß dann beim Straßendeckenbau ein Baufahrzeug ein altes Kabel der E-Werke abgerissen hat und dadurch zusätzliche Arbeiten notwendig waren, sei nur am Rande vermerkt. Gerade bei diesem Bauvorhaben hat man auch festgestellt, daß ein Teil der Pläne über unterirdische Einbauten nicht mehr gestimmt hat, weil die Einbauten, die während des Krieges vorgenommen wurden, in den Plänen nur zu einem geringen Teil eingezeichnet waren. Derartige Tatsachen müßte man bei einer Kritik auch berücksichtigen.

Bemängelt wurde auch, daß nach privaten Bauvorhaben die Straßendecken- und Gehsteigerstellungen sehr lange auf sich warten lassen. Nach den gesetzlichen Bestimmungen muß die Höhenlage der Straße durch den Anrainer hergestellt werden, ebenso hat die Gehsteigerstellung durch diesen zu erfolgen. Es sind jedoch oft monatelange Verhandlungen notwendig, bis sich die Anrainer dazu bereitfinden. Der Auftrag zu einer Gehsteigerstellung kann immer nur im Zusammenhang mit einem Bauansuchen gegeben werden.

Zur Flemingstraße: Im Mai 1964 ist in dieser Straße mit den Kanalbauarbeiten begonnen worden, dann haben die Gaswerke gearbeitet, dann die Wasserwerke, so daß die Magistratsabteilung 28 erst spät mit den eigentlichen Straßenbauarbeiten beginnen konnte. Bis Weihnachten wird jedoch die Tragschicht der Fleminggasse fertig werden.

Zur Alten Donau: Sie ist tatsächlich ein Sorgenkind in unserer Verwaltung. In den letzten Jahren hat man die Anlandung durch Ausbaggerungen zu beseitigen versucht. Der Wasserstand der Alten Donau ist jedoch ausschließlich vom Wasserstand der Donau abhängig und wenn sie wenig Wasser führt, ist bedauerlicherweise auch in der Alten Donau wenig Wasser. Man hat sich schon mit allen möglichen Vorschlägen für eine Abhilfe beschäftigt, Donauwasser einzuleiten, wäre aber, wie bereits von GR.DDr. Strunz erwähnt wurde, nicht zweckmäßig.

Der Stadtrat stellt abschließend fest, daß mit der Beschlußfassung über diesen Voranschlag wieder große Aufgaben erfüllt werden können, für deren klaglose Durchführung alle Bediensteten des Stadtbauamtes gerne sorgen werden. Unsere Stadt wird dadurch nicht nur schöner, es werden auch die Lebensbedingungen für alle Wiener dadurch besser. In diesem Sinne ersucht der Referent, den Ansätzen die Zustimmung zu erteilen.

Bei der Abstimmung wurden die Ansätze des 6. Hauptstückes einstimmig angenommen. Der Beschlußantrag der Gemeinderäte Ing. Lust und Dipl.-Ing. Dr. Strobl, betreffend Überprüfung der Zweckmäßigkeit der Errichtung einer neuen Montagebaufabrik im Süden Wiens, wurde zur weiteren Behandlung einstimmig dem Gemeinderatsausschuß VI zugewiesen.

- - -

Die Budgetberatungen im Rathaus:

Baupolizei, Verkehrsprobleme, Friedhöfe und Forste
=====

16. Dezember (RK) Als zweite Verwaltungsgruppe am heutigen vierten Tag der Budgetberatungen wurde die Gruppe VII (Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten) behandelt. Stadtrat Dr. Drimmel (ÖVP) referierte:

"Die Gliederung der Geschäftsgruppe für Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten ist in ihrer Entwicklung zum Beweis für die Notwendigkeit einer besseren Geschäftseinteilung im Zuge einer Verwaltungsreform geworden. Sie werden daher verstehen, daß ich als derzeitiger Amtsführender Stadtrat dieser Geschäftsgruppe in die angekündigte Verwaltungs- und Betriebsreform und eine bessere Geschäftseinteilung einige Erwartungen setze.

In dieser Geschäftsgruppe sind Magistratsabteilungen vereinigt, die sehr bedeutende Leistungen im Interesse der Stadt Wien zu erbringen haben;

Die Plan- und Schriftenkammer

Die Plan- und Schriftenkammer hat heuer mit dem Druck der Stadtkarte 1 : 2.000 begonnen. Zu diesem Zweck wurde zunächst eine handbetriebene Offsetdruckpresse angeschafft, die nebenbei auch andere Plandrucke, so zum Beispiel solche, die bei der Darstellung des städtischen Grundbesitzes sowie als größere Plandokumente der Stadtplanung benötigt werden. Um die zahlreicher und komplizierter werdenden Druckaufträge termingerecht liefern zu können, ist für 1965 eine Verbesserung der technischen Ausstattung der Offsetpresse budgetmäßig vorgesehen,

Die Plan- und Schriftenkammer ist in den vor uns liegenden Jahr auf die Herstellung eines Rohrnetzplanes vorbereitet, über dessen Sinn und Bedeutung in Zusammenhang mit den Aufgaben der Magistratsabteilung 41 zu sprechen sein wird,

Die historisch vielleicht interessante, aber unpraktisch gewordene Büroausstattung wird im Jahre 1965 und darnach durch eine moderne Einrichtung ersetzt werden, die es gestattet, die Benützung der Bibliothek, der Sachkarteien, des Aktenmaterials und der Archivbestände zu vereinfachen und dem Raummangel besser Herr zu werden.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, daß die Archiv- und Bibliotheksbestände der Plan- und Schriftenkammer nicht nur den Architekten, Ingenieuren und Technikern zugute kommen, sondern vor allem zahlreichen Wissenschaftlern und Studierenden, für die der Leiter der Abteilung ein aufmerksamer Betreuer ihrer wissenschaftlichen Arbeiten ist.

Wien "ins rechte Licht setzen"!

In der Magistratsabteilung für öffentliche Beleuchtung hat das abgelaufene Geschäftsjahr die Vollendung zahlreicher Neu- und Umbauten gebracht. Sie finden dazu sowie über verschiedene weitere Details aller Magistratsabteilungen der Geschäftsgruppe nähere Einzelheiten in den schriftlichen Unterlagen, die ich vor Beginn der Sitzung an die Damen und Herren des Wiener Gemeinderates zur Verteilung bringen ließ. Darin ist unter anderem auch ein Hinweis auf das Fünf Jahres-Programm zur Verbesserung der Beleuchtung in den Wiener Hauptstraßen enthalten. Dieses Programm wird 1965 im zweiten Jahr der Durchführung stehen. Die Durchführung dieses Fünf Jahres-Programmes wird daher in den nächstfolgenden Jahren ein Schwerpunkt in der Verwaltung meiner Geschäftsgruppe bleiben.

Die Verdichtung der **Besiedlung** in den Randgebieten unserer Stadt zeigt sich am besten auch in der Errichtung neuer Lichtstellen, die im vollen Umkreis von Mauer bis Stadlau und Stammersdorf geschaffen werden. Mit Ablauf dieses Jahres werden 128.300 elektrische Lampen in rund 93.100 Leuchten in Betrieb sein. In diesem Jahr wird die Glühlampenbeleuchtung neuerdings um acht Prozent zurückgehen und die Beleuchtung mittels Gasentladungslampen entsprechend anwachsen. Trotz des Zuwachses an Lampenzahl und Lampengüte wird aber der Gesamtanschlußwert der Wiener Straßenbeleuchtung in diesem Jahr, so wie in den nächsten Jahren,

voraussichtlich zurückgehen. Die Wirtschaftlichkeit neuer Leuchtmittel wird damit bewiesen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß eine Reihe von Kunst- und Verkehrsbauten durch Anleuchtungsanlagen in ihrer vollen architektonischen Schönheit kenntlich gemacht worden sind. Einige davon sind noch im Bau; im Laufe des Jahres 1965 werden die Stephanskirche, die Votivkirche, die Gürtelbrücke, die Nußdorfer Donaukanal-Brücke und die dritte Strombrücke vollends ins rechte Licht gesetzt sein.

Im Jahre 1965 werden Schwerpunkte in der Durchführung des Fünf-Jahres-Programmes, im Ausbau der Straßenbeleuchtung und insbesondere in der Ausstattung neu geschaffener Verkehrsflächen, so etwa im Umkreis der durch den Montagebau forcierten Bautätigkeit zu suchen sein; die großen Straßen- und Verkehrsbauten (West- und Südautobahn, Lastenstraße, Matzleinsdorfer Platz usw.) werden trotz der verhältnismäßig beschränkten zusätzlichen Ausstattung mit Budgetmitteln mit den gleichlaufenden Arbeiten des öffentlichen Beleuchtungswesens durchgeführt werden können. Der beginnende Ausbau des Netzes der Bundesstraßen im Bereich der Stadt Wien wird wenigstens vorläufig eine verhältnismäßige Restringierung der den Straßenbau der Gemeinde Wien begleitenden Tätigkeit der Magistratsabteilung 33 zur Folge haben. In diesem Zeitabschnitt wird daher die besondere Obsorge der qualitativ besseren Ausstattung des schon vorhandenen öffentlichen Beleuchtungswesens zukommen müssen.

Probleme der Baupolizei

Was die Baupolizei betrifft, so leidet sie seit Jahren unter stagnierenden Personalverhältnissen. Es ist nicht allein das Bestreben, die Leistungen der Magistratsabteilungen meiner Geschäftsgruppe gegenüber anderen Leistungen im Wiener Magistrat herauszustreichen, wenn ich an dieser Stelle bemerke, daß die dienst- und besoldungsrechtliche Lage der sogenannten Baupolizisten doch einige Aufmerksamkeit verdienen würde.

Trotz der vor Jahr zu Jahr steigenden Zahl der Hörer an den Technischen Hochschulen, sowie jener der Schüler an technischen höheren und gewerblichen Schulen werden wir in der Baupolizei in diesem Jahr 1965, aber vielleicht auch in folgenden Jahren mit vakanten Dienstposten und daher mit einer Aufstauung von Arbeitsvorgängen rechnen müssen. Das Dilemma in Österreich liegt nicht sosehr darin, daß zu wenig derartige Fachkräfte herangebildet werden; sie dem Land, dem öffentlichen Dienst zu erhalten, das ist das Problem!

Ich habe daher vorgeschlagen, für die Berufsfortbildung und den Berufsaufstieg geeigneter langjähriger Funktionäre der Baupolizei Sorge zu tragen. Es sollte möglich sein, in Zusammenarbeit mit dem Stadtschulrat für Wien weitere Lehrveranstaltungen ins Leben zu rufen, die es den Beamten und Angestellten ermöglichen, mit Unterstützung der Dienstbehörden mehr zu erreichen als etwa die sogenannte Beamtenmatura gewährleistet. Die im neuen Schulgesetz systemisierte bisherige Arbeitermittelschule könnte als Vorbild des allgemein bildenden Schulwesens dienen und Anregung für Parallelveranstaltungen auf dem Gebiet des technischen und gewerblichen Bildungswesens sein.

Die zweite Sorge, die an dieser Stelle wenigstens kurz angedeutet werden sollte, ist mit dem Ruf nach einer Neuregelung der Bauordnung für Wien gekennzeichnet. Die Wiener Bauordnung vom Jahre 1930 hat damals bekanntlich eine aus dem Jahre 1883 ersetzt. Mit Recht wurde damals vor 34 Jahren auf den eingetretenen Wandel der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, insbesondere aber auch auf die Verlagerung der Gewichte zwischen den an der Bauordnung interessierten Kreisen des privaten und öffentlichen Lebens und der öffentlichen Hand hingewiesen. Ich glaube daher, daß das vor uns jetzt liegende Jahrfünft der gemeinsamen Arbeit in erster Linie auch dazu bestimmt sein soll, der Baupolizei ein neues und besseres Instrument für die Handhabung ihrer schweren und verantwortungsvollen Aufgabe in die Hand zu geben. Alle Beteiligten werden dafür nur Dank wissen.

In den vorliegenden Materialien findet sich ein provisorischer Leistungsbericht der Baupolizei für das Jahr 1964.

Von geradezu schicksalhafter Bedeutung für diese Stadt ist die Zusammenarbeit der Baupolizei mit anderen Abteilungen, namentlich in einer Zeit, in der nicht nur eine konjunkturbedingte kolossale Ausweitung des Baugewerbes stattfindet, sondern in einer entscheidenden Umwandlung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens der geschichtlich gewordene Charakter dieser Stadt zur Diskussion gestellt ist. Sie werden daher verstehen, daß ich für eine gute Nachbarschaft zwischen der Baupolizei und der Denkmalpflege sorgen werde. Es ist zu hoffen, daß die bundesgesetzliche Regelung der Denkmalpflege recht bald erfolgen möge und daß der Streit zwischen den Kompetenzen des Bundes und der Länder eine Lösung nach sachlichen Grundsätzen und nicht zufolge des Kompetenzprestiges finden möge.

Die Baupolizei und die Magistratsabteilung für technische Verkehrsangelegenheiten, sowie die Magistratsabteilung für öffentliche Beleuchtung haben sich mit einer schwierigen Aufgabe zu befassen: Die historisch interessanten Teile unserer Stadt, bei deren Behütung und Bewahrung die öffentliche Meinung auf Wache steht, sind nicht nur Gegenstände ästhetischer Betrachtung. Über Verkehrsflächen, auf denen sich einmal neben dem Gehverkehr der Pferdefuhrwerksverkehr und die Personenbeförderung in Sänften vollzogen hat, soll nunmehr der moderne rasante Massenverkehr der Großstadt rollen. Das muß zur Folge haben, daß die Technik dort zu Wort kommt, wo bei allem Respekt vor dem Fortwirken der Vergangenheit das Leben in der Gegenwart geschützt werden muß. Über den Neon-Faschismus bei der Beleuchtung historischer Plätze wird viel geredet, aber nicht weniger darüber, wenn das Problem des modernen Verkehrs an Punkten akut wird, wo sich die Straßen und Gassen aus dem Mittelalter kreuzen und bündeln. Es ist daher zu begrüßen, daß in modernen und fortschrittlich geleiteten Behörden und Unternehmungen mehr und mehr zu dem Grundsatz übergegangen wird, die Bürogebäude außerhalb

des historischen Stadtkernes, vor allem in den hoffnungsvollen Neulandgebieten im Süden und Osten unserer Stadt zu errichten.

Die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt

Für die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt, wird das Jahr 1965 ein gewisser Markstein in der Entwicklung sein. Nach der Raumprogrammbesprechung vom Oktober dieses Jahres wird für den Neubau der Prüfanstalt in Wien 11, Rinnböckstraße 15, im nächsten Jahr die Planung und die Grundfreimachung zu besorgen sein. Die Mittel dafür sind vorgesehen.

Der Neubau verdient nicht allein wegen der Unzukömmlichkeiten der bisherigen Art der Unterbringung und der beengten Raumverhältnisse im Rathaus Förderung und Aufmerksamkeit, sondern auch deswegen, weil das Arbeitsvolumen quantitativ und qualitativ anwächst. Zugleich mit der Erstellung des Raumfunktionsprogramms gingen die Bemühungen zur Neuordnung von Struktur und Organisation der Prüfanstalt Hand in Hand. Obwohl der Neubau und dessen Ausstattung bevorsteht, konnte für die unabweisbar gewordene instrumentarische Ausstattung schon im Jahre 1964 ein gewisser Beitrag geleistet werden; auch im Jahre 1965 wird einiges hinzukommen.

Stadtvermessung

In der Magistratsabteilung für Stadtvermessung ist die Arbeit seit 1951 auf das Dreifache gestiegen, der Personalstand aber nur um ein Drittel. Mit Ende dieses Jahres werden in Wien etwa 5.500 Höhenfestpunkte zur Verfügung stehen, das ist dreimal so viel als vor dem Eintritt der Kriegsschäden. Ihr Gebrauch ist für jedermann kostenlos.

Zur Herstellung der neuen Stadtkarte 1 : 2.000 wurden die fotogrammetrischen Arbeiten der Stadtvermessung planmäßig weitergeführt. Für die Stadtkarten wurden 27 Blätter neu ausgewertet, die durchaus dichte Verbauungsgebiete betreffen. Erstmals wurden probeweise zusätzlich zehn Stadtbildkarten durch Luftbildmessung nachgeführt. Bei besserer Personalausstattung könnte diese Arbeit forciert werden.

Es wird erforderlich sein, im kommenden Frühjahr ein weiteres Gebiet im Südwesten Wiens, etwa 80 km² für städtische Zwecke überfliegen zu lassen. Die erforderlichen Mittel sind in diesem Haushaltsplan vorgesehen.

Für das kommende Jahr 1965 sind ferner folgende interessante Arbeiten vorgesehen: Verdichtung der Festpunktnetze. Weiterführung der Arbeiten an der Stadtkarte unter möglicher Intensivierung der kartographischen Arbeiten. Beginn der Arbeiten für einen neuen 'Rohrnetzplan' der städtischen Wasserwerke, gemeinsam mit den Magistratsabteilungen 20 und 31. Regelung der Fortführungsarbeiten an der Stadtkarte, zumal die bisher bei der Magistratsabteilung 18 geführte graphische Registratur aller bekanntgegebenen Veränderungen dort aufgelassen wurde. Weiterführung der Ingenieurmessungen bei allen im Gang befindlichen großen Verkehrsbauten. Voraussichtlicher Beginn der Berechnungs- und Absteckarbeiten am nahezu 12 Kilometer langen Wasserleitungstollen durch die Schneealpe. Bei den sonstigen, mehr oder weniger schon routinemäßigen Arbeitsaufgaben der Magistratsabteilung 41 ist im kommenden Jahr sicher mit wenigstens dem gleichen Arbeitsanfall wie heuer zu rechnen.

Städtische Friedhofsverwaltung

Bei meiner Übersiedlung vom Minoritenplatz auf den Rathausplatz hat man sich den Jux gemacht, ganz besonders auf jene Änderung meiner Tätigkeit hinzuweisen, die mit der künftigen Betreuung der Friedhöfe dieser Stadt im Zusammenhang steht.

Meines Erachtens gehört der Totenkult zu den Kennzeichen, die ein Kulturvolk im Laufe seiner Geschichte auszeichnen oder diffamieren können. In einer Zeit, in der neben dem Erdbegräbnis die uralte Feuerbestattung im besonderen Maße verschiedenste Kirchen- und Religionsgesellschaften befaßt, ist es notwendig, mit dem gebotenen Takt und mit Behutsamkeit dafür vorzusorgen, daß künftige Entwicklungen nicht unversehens Aufgaben entstehen lassen, zu deren momentaner Bewältigung die Verwaltung nicht gerüstet ist.

Ich habe großen Wert darauf gelegt, daß die Friedhofsverwaltung in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Stadt- und Landesplanung unter Anleitung des Stadtbaudirektors ein Einvernehmen hinsichtlich jener Pläne herstellt, wonach etwa für die

nächsten 30 Jahre die Erdbestattung unter durchaus geordneten Verhältnissen ermöglicht werden wird. Obwohl die geschäftsordnungsmäßige Abwicklung dieses Vorganges im Augenblick noch nicht feststeht, glaube ich, dem Gemeinderat versprechen zu dürfen, daß wir im Laufe des Jahres 1965 die beratenden und beschlußfassenden Körperschaften dieser Stadt mit den Ergebnissen der einschlägigen Pläne befassen werden können.

Um einiges vorweg zu nehmen, glaube ich heute schon sagen zu dürfen, daß mit der Neuanlage großräumiger Friedhöfe, etwa im Ausmaß des Zentralfriedhofes nicht zu rechnen sein wird. Die geplanten Trassierungen in der nächsten Umgebung des Zentralfriedhofes setzen der räumlichen Ausdehnung dieses im Laufe seiner fast hundertjährigen Geschichte bereits weit ausgedehnten Friedhofes ein Ende.

Von den bestehenden ehemaligen Ortsfriedhöfen, die nunmehr bereits längst zu kommunalen Friedhöfen geworden sind, werden nur einige wenige in der jetzt beginnenden Generation aufgelassen werden.

Die bessere Arealausstattung der noch verbleibenden, sowie Planung vorhandener, jenseits der Donau gelegener Friedhöfe lassen im Gesamtergebnis erwarten, daß von einem bestimmten Zeitpunkt angefangen, der jährlich anfallende Bedarf an Gräbern auf eine Generation hinaus gesichert zu sein scheint. Zu diesem Punkt finden Sie in den vor Ihnen liegenden Materialien nähere zahlenmäßige Hinweise.

Auf der Wiener Internationalen Gartenschau wurden unter anderem beachtenswerte und wertvolle Beispiele der gärtnerischen Ausgestaltung der Friedhöfe sowie der zeitgemäßen Erneuerung des monumentalen Schmuckes gezeigt. Ich weiß, daß gerade in dieser Hinsicht die Pietät der Hinterbliebenen die Achtung und den Respekt verdient. Indessen glaube ich, daß vor allem dort, wo wir die langfristigen Pläne zur Ausgestaltung des Friedhofwesens dieser Stadt realisieren können, bei der Neuanlegung von Begräbnisstätten dem Geschmack vor der Quantität des Aufwandes den Vorzug werden verschaffen können.

Das nunmehr fertiggestellte Planungsergebnis läßt eine Befriedigung des Gräberbedarfes für mehr als 30 Jahre gewährleisten. Nach diesem Zeitabschnitt wird es, wie die

Durchrechnung unter Berücksichtigung der für die Rückgewinnung von Gräbern maßgeblichen Faktoren ergibt, aller Voraussicht nach möglich sein, den Jahresbedarf an neuen Gräbern durch Heimfallsgräber zu decken.

Daß die städtischen Friedhöfe eine Aktivgebarung aufweisen, ist bekanntlich ein Anlaß für sehr unterschiedliche kritische Bemerkungen. Das Schlagwort vom Geschäft mit dem Totenkult ist leichthin gesprochen. Bei zunehmendem Personal-mangel und manchen Unzukömmlichkeiten aus der Vergangenheit ist es ungleich schwerer, die Verwaltung ordnungsgemäß in Gang zu halten und sich auf die Verwertung von Zuschüssen, die zunächst fragwürdig sind, einzulassen.

Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs

Nach wie vor stehen wir in der Magistratsabteilung für Technische Verkehrsangelegenheiten vor dem Problem der Quadratur des Kreises, das im konkreten Falle mit der Kurzformel zu bezeichnen ist: Wie soll auf den vorhandenen Verkehrsflächen der Verkehr auf Grund der Zunahme der Kraftfahrzeuge ermöglicht werden.

Nach der vor zehn Jahren geäußerten Fehlmeinung, der Höhepunkt in der Zunahme der Motorisierung sei bereits erreicht, wenn nicht überschritten, treibt nunmehr die Entwicklung auf einen Engpaß zu, der sich leicht ergeben könnte, wenn die Meinung entstände, technische und zuletzt automatische Verkehrslichtsignalanlagen könnten im Stande sein, ein Chaos auf engstem Raume zu bändigen.

Wir erleben gerade jetzt eine Phase der Entwicklung, in der die ersten Ergebnisse der Überwachung automatischer Verkehrslichtsignalanlagen - ich erinnere Sie an die während der Amtszeit meines Vorgängers eingerichtete Zentrale in der Rosssuer Kaserne -, des Systems der 'Grünen Welle' und der Einrichtung von Fernsehkontrollpunkten überprüft werden können. So wenig die allzu kritische Beurteilung, ja Verurteilung von Anfangsschwierigkeiten hingenommen werden sollte, dürfte das echte Dilemma, nämlich daß die geordnete Bändigung des Verkehrsstromes aus verschiedenen Gründen noch nicht gelungen ist, übersehen werden.

An dieser Stelle sei erwähnt, daß die Verampelung keineswegs als Allheilmittel angesehen werden darf. Sicher darf einiges begründetes Vertrauen in die technische Entwicklung der Verkehrslichtsignalanlagen gesetzt werden. In diesem Sinne waren wir bemüht, die Vorbereitungsarbeiten zur Einführung der Steuerung der Wiener Verkehrslichtsignalanlagen mit elektronischen Rechengерäten (Computer) im Jahre 1965 budgetär zu sichern.

Aber jede Automatisierung technischer Vorkehrungen kann im besten Falle nur ein bestimmtes Ausmaß von Fehl Auswirkungen eines bestehenden Mangelzustandes reduzieren, keinesfalls aus der Welt schaffen.

Es blieb und bleibt daher vorläufig bei einschränkenden Maßnahmen wie Kurzparkzonen und Einbahnerklärungen, Park- und Halteverboten, Verkehrsbeschränkungen, Ladezonen, Parkplatz- und Aufstellungsanordnungen usw. Durch ein sorgfältiges Ermittlungsverfahren und durch kommissionelle Entscheidungen ist es möglich, die in solchen Fällen unvermeidbaren Interes senkollisionen möglichst gerecht und sachlich auszugleichen. Bei all diesen einschneidenden Maßnahmen und Verboten bleiben aber so viele mehr oder minder berechnigte Verkürzungen von Interessen übrig, daß deren Gesamtzahl oft ebenso viel Ärger und Mißstimmung in der Bevölkerung hervorruft wie der anfängliche Mißstand, der durch sie beseitigt worden ist.

Vielleicht ist es gestattet, eine These aufzustellen: Das Verkehrsproblem, so wie es jetzt besteht, ist das Ergebnis der sich tausendfach kreuzenden Auswirkungen wirtschaftlicher und sozialer Veränderungen. Eine Steuerung mit Hilfe technischer und juristischer Handhaben ist wohl möglich, eine Lösung nicht.

So lange für den Individualverkehr der Großstadt auf Grund eines Sozialprestiges den Autotypen der Vorrang gegeben wird, bei deren Benützung der Fahrer als alleiniger Insasse auf vier oder fünf weitere Fahrgäste verzichtet und so lange die Fabrikation aus verständlichen Gründen die Herstellung dieser Typen forciert, wird das Raumproblem auf den Verkehrsflächen weiterhin nach und nach verschärft werden.

Es gehört zu den interessanten soziologischen Erscheinungen, daß in dem Augenblick als viele Bürger aus den verschiedenen Staaten mit 'Wirtschaftswunder' aus dem Volkswagen ausgestiegen und auf anspruchsvollere Typen übergegangen sind, in den Vereinigten Staaten die Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit des Volkswagentyps breiteste Anerkennung gefunden hat. Es muß bedacht werden, daß 50 Personenwagen einen Raum von 3.800 Quadratmetern erfordern, 100 Motorräder, die üblicherweise nicht viel weniger Personen befördern, nur 1.850 Quadratmeter, während ein Straßenbahnzug und zwei Kraftomnibusse für die Beförderung von 200 Personen nur 180 bis 230 Quadratmeter einnehmen.

Eine Verschärfung des Problems tritt im Raume Wien noch dadurch ein, daß in der sogenannten City die meisten Zentralen des staatlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens auf verhältnismäßig engem Raum konzentriert sind. Wien ist neben Prag die einzige Stadt in Mitteleuropa, in der der historische, auf das Mittelalter zurückgehende Stadtkern inmitten der Zerstörungen des zweiten Weltkrieges Bestand behalten hat. Dieses wertvolle, aber empfindliche Erbe gestattet keine zu drastischen Experimente auf der traditionellen ersten Verkehrsebene. Wenn dies aber allgemein anerkannt wird, dann müssen sich alle Einsichtigen auch darüber klar sein, daß jedwede weitere Anhäufung von Zentralstellen innerhalb dieses historischen Raumes zu unterbleiben hat.

Wird dies bedacht, dann wird eher eine erträgliche Ausnützung der bestehenden Verkehrsflächen an den bereits jetzt bestehenden Massierungspunkten möglich sein, als wenn etwa dem Bestreben Raum gegeben würde, in den bisherigen Zentren unserer Stadt neue Tintenburgen, neue Paläste des wirtschaftlichen Managements und andere verkehrsakkumulierenden Zentralstellen unterzubringen.

Die städtischen Forste als wichtige Erholungsgebiete

Die Stadt Wien ist bekanntlich nach der Republik Österreich der bedeutendste Forstbesitzer unseres Landes. Der Besitz dieser Forste ist für die Stadt nicht nur ein wirtschaftliches Problem ersten Ranges, sondern in Verbindung mit den

Aufgaben der Quellschutzforste ein bedeutendes kommunal-politisches Anliegen. Der Wald, während zweier Kriege und in der Not der Zwischenkriegszeit schwersten Devastierungen ausgesetzt, braucht heute den Schutz bedeutender und leistungsfähiger Gebietskörperschaften, damit er nicht noch mehr als bisher aus der Kulturlandschaft unserer Zeit verdrängt wird.

Unsere Forste am Rande und in der Umgebung Wiens und in der Lobau sind heute die Stützpunkte eines Erholungsraumes, dessen Bedeutung die Massen der großstädtischen Bevölkerung bereits ungleich besser einzusehen vermögen als damals vor 60 Jahren, als der Wald- und Wiesengürtel geschaffen worden ist.

Es gehört heute ein gewisser Heroismus dazu, in der großstädtischen Region den Baum und den Wald verteidigen zu wollen. Ein Monument dafür steht auf der Kuppe des Laaer-Berges im zehnten Wiener Gemeindebezirk, wo unter den ungünstigsten Bedingungen mit einer Aufforstung begonnen worden ist. Daneben ist auch die Ausgestaltung der städtischen Wienerwaldforste zu erwähnen, insbesondere der Lainzer Tiergarten und der Anteil am Schwarzenbergpark in Neuwaldegg.

Fast 250.000 Menschen haben im laufenden Jahr den Lainzer Tiergarten besucht; das sind die letzten Nachzügler der großen Wanderbewegung nach dem ersten Weltkrieg und die ersten derer, die es bereits wieder verstehen, am Sonntag aus dem Auto auszusteigen. Alles, was daher getan werden kann, um auch nach der Rückverlegung der Tiergartenmauer im Zuge des Ausbaues der Wientalbegleitstraße den Fußwanderern neue Möglichkeiten zu bieten, sollte und wird unterstützt werden.

Aber Forste im Umkreis der Großstadt brauchen eine umsichtigeren und nachhaltigeren Betreuung, als unsere fernab in den Bergen liegenden Quellschutzforste. Wenn in diesem Budget daher für den Ausbau von Forsthäusern, für Unterstandshütten, für die Unterbringung der Forstverwaltung Instandsetzungskredite verlangt werden, dann geben Sie diese bitte nicht nur im Hinblick auf die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit, sondern auch im Hinblick auf das eingangs gesagte Grundsätzliche.

Ziel all dieser Bemühungen ist es, der Wiener Bevölkerung Erholungsgebiete zu erhalten und diese verbessern zu können;

durch eine entsprechende Bewirtschaftung der Quellschutzforste die Gewähr für eine nachhaltige und optimale Schüttung der Quellen zu erreichen.

Nunmehr darf ich Sie, sehr geehrte Damen und Herren des Wiener Gemeinderates bitten, dem Voranschlag für die Geschäftsgruppe VII Ihre Zustimmung zu erteilen."

Die Debatte über Geschäftsgruppe VII

Nach dem Referat von Stadtrat Dr. Drimmel ergreift als erster Debattenredner GR. Lauscher (KLS) das Wort. Er nimmt zunächst zu den Fragen der Verkehrssicherheit für die Fußgänger Stellung und betont, daß Zebrastreifen mit und ohne Blinksignal keinen ausreichenden Schutz darstellen. Zebrastreifen und Dreieckstafeln würden durch Schnee beziehungsweise haltende Fahrzeuge leicht verdeckt und auf die gelben Blinklichter nähme ein Großteil der Kraftfahrer keine Rücksicht. Über- und Unterführungen wären zwar ein ausreichender Schutz, aber auch sehr kostspidig; Überführungen zudem auch unschön. Der Redner schlägt dagegen die Anbringung kompletter Lichtsignalanlagen mit automatischer Schaltung oder mit Selbstbetätigung an frequentierten Übergängen vor. Er bezeichnet die Kreuzungen bei der Augartenbrücke und Spitalgasse-Sensengasse als besonders neuralgische Punkte. Gegen rücksichtslose Autofahrer müsse rigoroser vorgegangen und mehr für die Verkehrserziehung der Fußgänger getan werden. Namentlich die älteren Leute könnten durch Radio, Fernsehen und Plakate in Straßenbahnwagen entsprechend aufgeklärt werden.

Die Baupolizei gäbe zu Klagen Anlaß, die namentlich in den Mieterorganisationen immer wieder laut würden. Die derzeit feststellbare Grundeinstellung innerhalb der Geschäftsgruppe VII müßte sich ändern. Die Magistratsabteilungen 36 und 37 (Baupolizei) sollten daher der Leitung durch einen ÖVP-Stadtrat entzogen und der Geschäftsgruppe für das Bauwesen unterstellt werden. An zwei Beispielen schildert der Redner Unzukömmlichkeiten bei der Tätigkeit der Baupolizei und betont abschließend, daß die KLS-Fraktion den Ansätzen dieser Verwaltungsgruppe die Zustimmung versagen werden.

Der nächste Debattenredner ist GR. Dr. Schmidt (FPÖ). Er gibt seiner Sorge über Neuparzellierungen im Wald- und Wiesengürtel, namentlich im niederösterreichischen Raum, Ausdruck und fordert, diesen entgegenzuwirken.

Auch die Gemeinde Wien müsse sich an ihre eigenen Grundsätze der Erhaltung des Wald- und Wiesengürtels halten. Der Redner bezieht sich auf die Errichtung der Biomull Ges.mbH am Laaer Berg, der ein jüngst ergangenes Urteil des Verwaltungsgerichts-

hofes die Baubewilligung versagt habe. Die Magistratsabteilung 37 dagegen habe im Jahre 1955 die Baubewilligung erteilt, die dann von Anrainern erfolgreich beim Verwaltungsgerichtshof angefochten wurde. Dennoch arbeite der Betrieb seit Jahren, ohne überhaupt über eine Bewilligung zu seiner Errichtung zu verfügen. Der Redner richtet an Stadtrat Dr. Drimmel die Frage, was er in dieser Sache zu tun gedenke.

Dr. Schmidt tritt ferner für eine verstärkte Verkehrserziehung ein und fordert eine strengere Bestrafung aller Verkehrs-sünder. Gerade der technische Fortschritt, nämlich die automatischen Lichtsignalanlagen, hätte die Undiszipliniertheit der Kraftfahrer gefördert. Diese verhielten sich bei automatischen Ampeln, wo sie sich nicht überwacht fühlen, vorschriftswidrig. Man müßte dem durch Aufsichtsbeamte abhelfen, die nicht sofort sichtbar sind.

GR. Dr. Schmidt bezeichnet es als sicherlich angenehmer und einfacher, Parksünder zu bestrafen oder bei Verkehrsunfällen auf die Opfer zu warten, als einen Rowdy am Lenkrad zu stoppen und zur Verantwortung zu ziehen. Dies sei kein Weg zur Lösung der Probleme der Verkehrssicherheit, und die Stadt Wien sollte daher Fühlung mit dem Polizeipräsidenten aufnehmen, um hier eine Regelung zu treffen.

Es gebe noch immer zu wenig Bodenmarkierungen, manche der bestehenden seien sogar verkehrsbehindernd angebracht. Die Grüne Welle sei vielfach noch Zukunftsmusik; es sei nicht einzusehen, warum nicht mehr Ampeln aufeinander abgestimmt werden.

Dann fordert der Redner den Ausbau eines wirklich brauchbaren und umfassenden Einbahnsystems. Er verweist dabei auf die Lösung, die in London getroffen worden sei und weitgehend die Flüssigkeit des Verkehrs gewährleiste. Bezüglich der Parkraumnot werde wohl nichts anderes mehr übrigbleiben, als ganze Bezirke, so etwa den ersten Bezirk, zur Kurzparkzone zu erklären.

Die Ausführungen Stadtrat Dr. Drimmels seien sehr düster gehalten gewesen und zeigten eigentlich kaum Lösungsmöglichkeiten für die dringendsten Probleme auf. Die FPÖ-Fraktion müsse daher den Ansätzen dieser Geschäftsgruppe ihre Zustimmung versagen.

Der nächste Redner ist GR. Neusser (ÖVP). Er anerkennt, daß die Beleuchtung der Straßen Wiens von Jahr zu Jahr besser wird,

meint jedoch, daß hier noch viele Aufgaben zu lösen seien. So müßte man sich bei der Verbesserung der Lichtverhältnisse nicht nur auf die Hauptstraßen konzentrieren, sondern das Augenmerk auch den Nebenstraßen zuwenden, wo keine zusätzliche Beleuchtung durch Schaufenster vorhanden sei. Auch die bewährten Quecksilberdampflampen an Kreuzungen müßten in verstärktem Maß in Nebenstraßen angebracht werden. Verschiedentlich aufgezeigte Störungen des Radio- und Fernsehempfangs durch die Leuchtstoffröhren in der Straßenbeleuchtung müßten behoben werden. Die Anbringung von Leuchtstoffröhren an sich sei jedoch von großem Vorteil. Der beste Beweis für ihre Wirtschaftlichkeit sei, daß der Stromverbrauch trotz Vermehrung der Lichtstellen zurückgegangen ist.

Voraussichtlich werde im kommenden Jahr auch das Gebäude der Wiener Universität angeleuchtet werden. Verhandlungen darüber seien noch im Gange.

Im weiteren stellt GR. Neusser fest, daß eine Anhäufung von Verkehrslichtsignalen nicht zur Flüssigkeit des Verkehrs beitrage, sondern ganz im Gegenteil zu Stauungen führen könne. Sodann kritisiert er, daß bei vielen Ampelanlagen das Grünblinken uneinheitlich sei und bei anderen überhaupt fehle. Manche Grünlichter blinken viermal, manche sechsmal und manche überhaupt nicht. Hier müsse rasche Abhilfe geschaffen werden. Auch für die Abschaltung der Ampelanlagen während der Nacht müßte ein einheitlicher Modus gefunden werden. Es sei unverständlich, daß oft in ein und derselben Straße eine Ampel noch in Betrieb sei, eine andere nicht mehr.

Zum Thema Stadtvermessung macht GR. Neusser folgende Vorschläge: Modernisierung des veralteten Katasters der Stadt Wien und des Leitungskatasters, verstärkte Heranziehung von Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen. Auch die Absteckung der Fluchtlinien sollte von Ingenieurkonsulenten vorgenommen werden, um den Beamtenapparat zu entlasten und ihm mehr Zeit zur Erfüllung seiner eigentlichen Aufgaben, nämlich der Überwachung und Überprüfung, zu geben.

GR. Ing. Lust (ÖVP) stellt fest, daß er es während seiner 15jährigen Tätigkeit im Wiener Gemeinderat unterlassen hat, persönliche Angriffe zu starten. Stadtrat Heller war es vorbehalten

dies zu tun. Er hat ihn in seiner Eigenschaft als Präsident der Ingenieurkammer apostrophiert, als er sagte: "Ich glaube nicht, daß die Architekten Ihrer Meinung sind, Herr Präsident, und ich bitte, vorsichtig zu sein, denn bei der letzten Kammerwahl hat es bereits einen großen Knacks gegeben. Er könnte sich bei diesen Ansichten bei den nächsten Kammerwahlen wiederholen". Eine derartige Äußerung müßte schärfstens zurückgewiesen werden, entsteht doch durch sie der Eindruck, als wenn meine Stellung bei der Ingenieurkammer in ein schiefes Licht gekommen wäre. Der Redner versichert, daß er das vollste Vertrauen der Ingenieurkammer für Wien und Niederösterreich genieße.

Er geht sodann auf die großen Aufgaben ein, die die Baupolizei zu bewältigen hat und auf die großen personellen Schwierigkeiten, unter denen diese ihre Arbeiten durchführen muß. Besonders groß ist der Akademikermangel. Der Baupolizei werden durch den technischen Fortschritt, viele neue Baumethoden und Baumittel, immer mehr Arbeiten aufgebürdet. Für die 13 Außenstellen sind jedoch nur vier Dienstposten der Dienstklasse sieben vorhanden. Die Arbeit und Verantwortung eines Außenstellenleiters sei nicht geringer als eines Bezirksamtsleiters und er müßte daher die selben Aufstiegsmöglichkeiten haben. Bei der Baupolizei besteht aber nicht nur ein Mangel an Akademikern, sondern auch an guten Kanzleikräften. Sie müssen nicht nur besonders genau arbeiten, sondern auch großes Einfühlungsvermögen in die technische Begriffswelt haben. Entsprechend ihren Leistungen müßten sie in Verwendungsgruppe C eingestuft werden. Mangel herrscht bei der Baupolizei auch an Amtsgehilfen, worunter Parteienverkehr und Einsicht in die Planarchive leiden. Der Redner ersucht die Amtsinspektion um Überprüfung und Abschaffung dieser Mängel.

Er urgiert sodann eine schon lange bei der Baudirektion liegende Eingabe der Landesvertretung der Zivilingenieure auf Erhöhung der Beschauggebühren. Sie erhalten für eine Beschau, einschließlich Fahrzeit, Fahrtspesen und Erstellung eines Protokolls eine Vergütung von 75 Schilling. Dieser Gebührensatz blieb seit zehn Jahren unverändert und entspricht keineswegs den heutigen Verhältnissen.

Der Redner verlangt auch die endliche Vorlage einer Bauordnungsnovelle, dessen Entwurf seit März 1964 irgendwo schlummert. Die vorhandene Bauordnung ist nicht mehr zeitgemäß und muß daher abgeändert werden, um bei allen Planungen, so vor allem bei der Durchführung von Großflächenassanierungen, Großflächenverbauungen und Ausarbeitung von Strukturplänen eine brauchbare, gerechte und juristische Grundlage zu haben.

Auch das Kanaleinmündungsgesetz, das im Jahre 1955 auf Verlangen der ÖVP novelliert wurde und damals eine gerechte Belastung für die einzelnen Bauwerber brachte, entspreche nicht mehr dem heutigen Stand und müsse daher baldigst überarbeitet werden. Ebenso wäre das Garagengesetz neu zu fassen.

Abschließend spricht der Redner die Hoffnung aus, daß die Zusammenarbeit im Gemeinderatsausschuß VII auch in Zukunft so gut sein möge wie bisher. Den Ansätzen der Geschäftsgruppe werde seine Fraktion die Zustimmung erteilen.

GR. Binder (SPÖ) erklärt, daß man auf eine Frage der Bevölkerung, was die Gruppe VII zur Lösung der Verkehrsprobleme unternommen hat, nur folgendes antworten kann: Man hat versucht, den Verkehr zu zählen, hat dann Wissenschaftler und Mathematiker mit der Auswertung dieser Verkehrszählungen beauftragt und auf Grund dieser Auswertung Techniker mit der Erstellung von entsprechenden Vorschlägen betraut. Die ausgearbeiteten Vorschläge zur Verflüssigung des Verkehrs hat man dann den Vertretern der Verkehrspolizei und den betroffenen Bezirken vorgelegt. Nach Berücksichtigung ihrer Meinung hat man dem Gemeinderatsausschuß VII die Pläne vorgelegt, die dort dann beraten, nötigenfalls abgeändert und beschlossen oder abgelehnt wurden. Man hat also alles getan, um zu wirklich guten Lösungen zu kommen. Man hat viele Ampeln installiert, die Grüne Welle auf dem Gürtel eingeführt, eine Fernsehanlage in der Rossauer Kaserne eingerichtet, mit einem Wort also alles versucht, um den Verkehr flüssiger und für den Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten. Die Stadt Wien hat zur Schulung der Verkehrspolizei auch ein Schulungszimmer in der Marokkanerkaserne eingerichtet. Eines aber konnte man bis heute nicht klären, das ist das Verhalten mancher Verkehrsteilnehmer, wenn sie ihr Fahrzeug besteigen. Es sei unverständlich, welche charakterlichen Änderungen da bei manchen Menschen vor sich gehen und wie aggressiv sie werden.

Wir wissen aus Statistiken, daß es in Wien im Jahre 1963 9.500 Verletzte und 182 Tote durch Verkehrsunfälle gegeben hat. Nach einer internationalen Statistik soll es in Europa jährlich rund 40.000 Verkehrstote geben. Das ist eine entsetzliche Tatsache. Auf der einen Seite ist man bemüht, Kriege auszuschalten, auf der anderen Seite werden dann aber tausende Menschen durch den Verkehr getötet. Der Redner bittet daher den Stadtrat, zu überlegen, ob nicht durch Beiziehung von Psychologen, Verhaltensforschern und Wissenschaftlern erforscht werden könnte, was zu tun sei, um Menschen, die ihren Charakter bei Besteigen eines Fahrzeuges so verändern, für den Verkehr nicht zuzulassen.

Der Redner ersucht auch, den kleinen Wünschen der Bezirke Aufmerksamkeit zu widmen. Er wendet sich dagegen, daß die Verkehrsampeln nicht einheitlich abgeschaltet werden und macht überhaupt Bedenken gegen zuviele Ampeln und Verkehrszeichen geltend.

Wir wissen, daß Wien beleuchtungsmäßig eine hervorragende Stadt ist, doch solle man bei der Anbringung der Beleuchtung auf das Stadtbild Rücksicht nehmen. Der Redner meint auch, Stadtrat Dr. Drimmel habe sich ein Eigentor geschossen, als er im Wahlkampf die Peitschenleuchten kritisiert habe. Er dürfe feststellen, daß die Beleuchtung immer einem Stadtrat der ÖVP unterstand.

Er freue sich, daß die Friedhofsverwaltung auf der WIG zeigen konnte, wie moderne Grabgestaltung aussehen kann. Auch Friedhöfe können also modern gestaltet werden.

Ein sehr positives Kapitel sind unsere Stadtförste.

GR. Lust hat die Personalpolitik bei der Baupolizei erwähnt. Wir kennen natürlich die Schwierigkeiten, wir wissen, daß die Baupolizei berechnete Wünsche hat, und unsere Unterstützung zur Behebung dieser Schwierigkeiten kann jederzeit gefunden werden. Aber auch die Beamten der Baupolizei wissen, daß sie im Rahmen des Besoldungssystems stehen. Man muß und wird jedoch einen Weg finden, diese Fragen zu lösen, doch gehören sie eigentlich nicht in das Budgetkapitel.

Ansonsten habe er auch bei der Baupolizei einige kleine Bitten. So sollte man die kleinen Bauwerber besser beraten. Wundern müsse er sich jedoch, daß die Architekten und Baumeister scheinbar keine Ahnung von der Bauordnung haben, und Beschwerden einreichen, obwohl sie wissen, daß die Baupolizei ihre Wünsche nicht erfüllen kann.

Er habe es selbst erlebt, daß die Architekten mit Plänen gekommen sind, die ihnen abgelehnt werden mußten.

Stadtrat Dr. Drimmel nimmt im Schlußwort zu den Diskussionsbeiträgen Stellung.

Der Einwand, daß die Zebrastreifen bei Schneelage unsichtbar werden, kann nicht widerlegen, daß es sich um Maßnahmen handelt, die in der internationalen Erfahrung so bewährt sind, daß sie durch bessere nicht ersetzt werden konnten. Der ehemalige Gemeinderat Bolaffio hat den Vorschlag gemacht, die Zebrastreifen speziell zu beleuchten. Es wird daher ein solcher Versuch unternommen werden.

Der Referent meint, er habe auch die Erfahrung gemacht, daß die "Verampelung" kein Allheilmittel darstelle. Er glaube, daß wir es doch einmal versuchen und einiges Vertrauen in die bürgerlichen Tugenden setzen sollten. Dies umso mehr, als auch die neue Straßenverkehrsordnung auf einem Vertrauensprinzip aufgebaut ist.

Vor allem zwingt auch der Personalmangel bei der Polizei, durch technische Perfektion den Menschen möglichst weitgehend zu ersetzen. Bei der Neuerrichtung von Verkehrssignalanlagen sollen die Wünsche der einzelnen Bezirke Berücksichtigung finden. Dasselbe gilt auch für die öffentliche Beleuchtung, für die wir im Budget gern mehr gehabt hätten. In allen jenen Fällen aber wo die zuständigen Magistratsabteilungen eine Entscheidung gegen das ausdrückliche Votum der Bezirke fällen müssen, werden die Bezirksvorsteher von mir ein persönliches Schreiben erhalten, in dem diese Entscheidung eingehend begründet wird.

Das Vorgehen gegen rücksichtslose Autofahrer fällt nicht in die Kompetenz dieser Geschäftsgruppe. Jedoch versuchen wir eine optimale Koordination aller befaßten Stellen zu erreichen. Ich habe bei meinem Amtsantritt daher sofort mit der Bundespolizeidirektion Wien und mit Präsidenten Holaubek persönlichen Kontakt hergestellt.

In der Verkehrserziehung wird bereits sehr viel getan, vor allem in den Schulen und Jugendorganisationen. Auch die Massenmedien leisten hierzu ihren Beitrag. Vielleicht könnten die Tages- und Wochenzeitungen auf ihren Motorseiten als Beigabe zu den technischen Details auch auf Fragen der Verkehrserziehung stärker eingehen. Das Fernsehen bringt eine spezifische Sendung über die

Gefahren der Straße und das Kuratorium für Verkehrssicherheit bildet eine gut organisierte Koordinationsstelle. Ein neues Mittel zur Verkehrserziehung neben den bereits praktizierten konnte noch nicht gefunden werden. Man muß auch bedenken, daß der Österreicher kein geborener Autofahrer ist.

GR. Lauscher, der über die Baupolizei geklagt hat, kann versichert sein, daß meine persönliche politische Einstellung den Beamten keine Schwierigkeiten bei der Ausübung ihres Dienstes bereiten wird. Die von ihm beigebrachten Beispiele lassen verschiedene Erklärungen zu. Das enthebt freilich die Baupolizei nicht der Verpflichtung, alle Vorfälle auf das sorgfältigste zu prüfen.

Ihre Tätigkeit ist freilich eine schwierige. Über ihr steht ein Gesetzesauftrag, der ebenso gewichtig ist, wie ihre soziale Verpflichtung. Außerdem gibt es ein Amtshaftungsgesetz, das sie haftbar macht, wenn rechtzeitige Maßnahmen verabsäumt werden. Die rechte Mitte zwischen Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit zu finden ist eben das Geheimnis der Bürokratie. Es sei gerne zugegeben, daß es Beamte gibt, die es glänzend verstehen, ihren Mitmenschen die Last des Gesetzes nicht spürbar werden zu lassen, und andere Beamte, die das einfach nicht zusammenbringen. Als ich in meiner Jugend dem Wunsch meines Vaters entsprechend, bei der Polizei eintreten sollte, erläuterte mir ein Polizeirat, daß man in diesem Beruf nur drei Dinge können müsse: Absperrren, Einsperren und Zusperren. Auch heute noch gibt es Beamte mit einer ähnlichen Einstellung. Ich habe aber nicht den Eindruck, daß eine Pauschalbeschuldigung gegenüber den Beamten der Baupolizei am Platze ist. Ich glaube daher, den von GR. Lauscher vorgebrachten Pauschalvorwurf mit voller Überzeugung zurückweisen zu können.

Nach der Schaffung des Wald- und Wiesengürtels hat man es leider versäumt, das ganze Areal rechtzeitig in den Besitz der Stadt Wien zu bringen. Dies zeitigte vor allem nach dem ersten Weltkrieg fatale Folgen. Was die Firma Biomull betrifft, bin ich der persönlichen Überzeugung, die in diesem Hause sicher ungeteilte Zustimmung findet, daß ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes buchstabengetreu ausgeführt werden muß.

Die Gebäude der Biomull Ges.m.b.H. sollen deshalb innerhalb zweier Jahre abgetragen werden.

Es muß in diesem Zusammenhang aber gesagt werden, daß Wald- und Wiesengürtel nicht überall dasselbe ist. Die desolaten und devastierten Regionen im Süden und Südosten müssen zuerst einmal saniert werden, bevor man sie zum Wald- und Wiesengürtel rechnen kann. Bezüglich der Erhaltung des Grüngürtels dürfte es in diesem Hause überhaupt keine Meinungsverschiedenheit zwischen den Fraktionen geben. Ich werde mich in meiner Geschäftsgruppe jedenfalls rückhaltslos dafür einsetzen.

Stadtrat Dr. Drimmel spricht dann von den Mängeln in der Simultanschaltung und ihren technischen Ursachen.

Er sehe das Problem der Verkehrsregelung in Wien nicht so schwarz - er sehe es freilich auch nicht rot, weil sonst seine Freunde für ihn schwarz sehen würden!

Durch Einzelmaßnahmen könne viel erreicht werden, aber gelöst werde das Verkehrsproblem nur durch eine große städtebauliche Konzeption, die über den Aufgabenbereich der Geschäftsgruppe VII hinausgeht. Viel erhoffe er sich auch von einer sich vielleicht langsam anbahnenden veränderten Einstellung zum Automobil. So lange das Auto die Hochwassermarke des Lebensstandards bilde und nicht als nützlicher Gebrauchsgegenstand gewertet werde, sei keine Besserung zu erwarten. Auch beim Telefon, das seinerzeit als Symbol äußerster Arriviertheit gegolten hat, und heute zu einer Selbstverständlichkeit, ja zu einer Last geworden sei, war die Entwicklungstendenz zum Gebrauchsgegenstand hin zu beobachten. Etwas ähnliches müsse sich in der Einstellung gegenüber dem Kraftfahrzeug durchsetzen.

Nächtliche Abschaltung der Verkehrsampeln: Ich habe mich in den letzten Monaten bemüht, das Geheimnis des Systems zu ergründen, nach dem das geschieht. Ich muß bekennen, es ist mir nicht gelungen. Jedenfalls sind die Abschaltungen regional verschieden.. Ganz allgemein gesprochen, gibt es zwei voneinander grundsätzlich verschiedene Standpunkte in dieser Angelegenheit.

In New York sind alle automatischen Lichtsignalanlagen ausnahmslos die ganze Nacht in Betrieb - nach dem Prinzip, daß nur die konsequente Handhabung eines Systems höchste Sicherheit gewährleistet. Viele andere hingegen vertreten den Standpunkt, daß gerade diese Konsequenz zu einer bedeutenden Verlangsamung des Verkehrs führen kann. Wir werden uns bemühen, richtig zu entscheiden. Bei der Frage des Grünblinkens bin ich jedoch absolut der Ansicht, daß man hier konsequent vorgehen muß. Allerdings ist dabei zu beachten, daß aus technischen Gründen nicht alle Ampelanlagen sofort auf Grünblinken umgestellt werden können.

Störungen des Radio- und Fernsehempfangs werden nicht durch die Lampen verursacht, sondern durch verschiedene Schaltanlagen. Jährlich werden etwa 20 Fälle solcher Störungen gemeldet. Man ist ständig dabei, die Störquellen zu beseitigen.

Stadtvermessung: Es ist keine Frage, daß das kartographische Werk der Stadt Wien auf den neuesten Stand gebracht werden muß. Der Personalmangel bedingt, daß auch Konsulenten dazu herangezogen werden. Ganz allgemein zur Frage der Konsulenten: Jede öffentliche Verwaltung braucht sie. Ich möchte hier jedoch vor Extremen in beiden Richtungen warnen.

Leitungskataster: Der Rohrnetzplan, der geschaffen werden soll, ist der Anfang dazu, um das unterirdische Wien auch kartographisch besser erfassen zu können.

Zur Frage der Novellierungsmaßnahmen in der Bauordnung und im Garagengesetz stellt Stadtrat Dr. Drimmel fest, daß ihm die internen Dienstinstruktionen der Baudirektion zugänglich seien und er alle Anfragen in dieser Hinsicht zu beantworten bereit sei.

Hinsichtlich des Bestattungswesens erklärt der Berichterstatter, er freue sich, daß in letzter Zeit eine friedliche Stimmung zwischen den verschiedenen Weltanschauungen in dieser Frage herrsche. Daß die Schachtgräber ein tragisches Problem seien, wisse er. Ein bißchen mehr pietätvolle Ordnung in den Schachtgräberabteilungen der Friedhöfe könnte jedoch nicht schaden.

Gestaltung der Leuchtkörper auf historischen Plätzen: Ich bin stets generell gegen die sogenannten Peitschenleuchten gewesen. Man muß jedoch bedenken, daß auch die kleinen Gäßchen der Altstadt, in denen früher nur ein paar Kutschen gefahren sind, durch die aber jetzt der Großstadtverkehr rollt, eine moderne Beleuch-

tung brauchen. An historisch besonders wertvollen Plätzen aber muß es möglich sein, daß das typisch Wienerische auch im Zeitalter der Technik nicht gestört und schon gar nicht zerstört wird.

Abschließend erklärt der Berichterstatter, er wiesse, daß er einigen Diskussionsrednern die Antwort auf verschiedene Fragen schuldig geblieben sei. Er werde sich jedoch erlauben, diese Antworten schriftlich nachzuholen.

Bei der Abstimmung werden die Ansätze der Geschäftsgruppe VII mit den Stimmen der SPÖ und der ÖVP angenommen. Abänderungsanträge lagen keine vor.

Der Vorsitzende, GR. Dr. Bohmann (SPÖ) unterbricht die Sitzung.

Die Beratungen werden morgen Donnerstag, den 17. Dezember, um 9 Uhr, mit der Behandlung der Geschäftsgruppe VIII (Öffentliche Einrichtungen) und der Geschäftsgruppe IX (Wohnungswesen) fortgesetzt. Referenten sind Stadtrat Koci (SPÖ) und Stadtrat Glaserer (SPÖ).

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -

Kreuzung Stadiongasse-Zweierlinie wieder befahrbar
=====

16. Dezember (RK) Wir berichteten bereits gestern, daß ab morgen Donnerstag, 17. Dezember, nach Fertigstellung der Kreuzung Stadiongasse-Lastenstraße die Linie J wieder so fahren wird wie vorher, nämlich durch die Stadiongasse und über den Ring. Selbstverständlich können auch die Autofahrer diese Kreuzung stadtein- und -auswärts wieder benützen. Erfreulich dabei: Das Kreuzungsplateau ist früher fertig geworden als vorgesehen war, was besonders beim starken Weihnachtsverkehr angenehm sein wird.

- - -