

# Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST DER STADT WIEN

1 RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b, 1082 WIEN - TELEPHON: 42 805, KL. 2971, 2972, 2973, 2974

CHEFREDAKTEUR: WILHELM ADAMETZ - FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: DR. HELMUT JUNKER

Donnerstag, 14. Dezember 1967

Blatt 3683

## Musterzimmer für Rudolfsspital fertig

=====

14. Dezember (RK) Nach längerer Arbeit ist ein bedeutsamer Schritt zur Einrichtung des neuen Rudolfsspitals getan worden. Neben den rein baulichen Maßnahmen haben die zuständigen Stellen der Wiener Stadtverwaltung alle Erfahrungen zusammengetragen, die im In- und Ausland bei der Einrichtung von Krankenzimmern gemacht wurden. Diese Erfahrungen wurden für das künftige Rudolfsspital ausgewertet.

Nunmehr stehen in einem Pavillon auf dem Gelände des Rudolfsspitals zwei Dreibett-Musterzimmer zur weiteren Verfügung. Das Beste aus diesen beiden - technisch mit verschiedenen Varianten ausgestatteten - Musterzimmern wird für die Patienten des Rudolfsspitals zusammengefaßt werden. Das "komprimierte Musterzimmer" wird dann den Krankenzimmertyp darstellen, der im 18geschossigen Bettenhaus des künftigen Rudolfsspitals zur Verwendung gelangen wird.

### Geehrte Redaktion!

Der Presse- und Informationsdienst lädt Sie zu einer Besichtigung der Musterzimmer im Rudolfsspital ein. Die Stadträte Dr. Glück und Heller werden, zusammen mit der Spitalsleitung, den Damen und Herren der Presse aus diesem Anlaß für Auskünfte zur Verfügung stehen.

Ort: Rudolfsspital, Direktionsgebäude, 3, Juchgasse 25.

Zeit: Donnerstag, 21. Dezember, 10 Uhr.

- - -

Die Budgetberatungen im Rathaus:Gewaltige Aufgaben für das Bauwesen  
=====

14. Dezember (RK) Am heutigen vierten Tag der Budgetberatungen des Wiener Gemeinderates wurde zunächst die Verwaltungsgruppe VI (Bauwesen) behandelt. Baustadtrat Kurt Heller führte in seinem Referat aus:

"Abgesehen von der Absicht, das Bau- und Baunebengewerbe möglichst voll zu beschäftigen, sind es zwei Aufgaben, denen wir nach meiner Meinung mit unseren Planungs- und Baumaßnahmen zu dienen haben. Einmal die Bewahrung und dauerhafte Festigung der Funktionen Wiens in Europa, in Österreich, im Donaauraum und in seiner Region. Diese legen uns eine Reihe von Verpflichtungen planlicher und baulicher Art auf, denen wir aber umso lieber nachkommen, als sie die Weltgeltung Wiens, seine Anziehungskraft, sein Erscheinungsbild fördern.

Die zweite Aufgabe ergibt sich aus der Tatsache, daß Wien nicht nur Träger von übergeordneten Funktionen, sondern auch die engere Heimat, Wohn- und Arbeitsstätte von mehr als 1,6 Millionen Österreichern ist. Ihren Lebensraum optimal zu gestalten ist die zweite große Aufgabe, die uns gestellt ist. Wir können nicht auf jungfräulichem Gelände die Idealstadt von morgen planen und bauen, sondern müssen trachten, die umfangreiche Arbeit an den Notwendigkeiten des täglichen Lebens den großen Zielen unterzuordnen.

Stadtplanung

Die Stadtplanung hat heute fast dreimal soviel Personal wie vor einigen Jahren, gibt jährlich viermal soviel Geld aus, und noch immer, so heißt es, gibt es keinen umfassenden Plan, der genau zeigt, wie wir uns das Wien des Jahres 2000 vorstellen.

./.

Selbst wenn wir einen viel größeren Apparat beschäftigen, würden wir nie darauf hinarbeiten, einen "Generalregulierungsplan" zu erstellen, wie dies im 19. Jahrhundert der Fall gewesen ist. Es kann für die Entwicklung der Stadt kein starres und unabänderliches Planungsziel geben, auf das wir einfach hinarbeiten und nach dessen Erreichung die Tätigkeit der Stadtplanung überflüssig wäre. Es ändert sich nämlich nicht nur die Stadt mit ihren Gebäuden und Straßen, es ändert sich auch ständig das Bild, das wir uns von der zukünftigen Stadt machen. Es ändert sich, weil sich die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die technischen Möglichkeiten zur Erfüllung unserer Ansprüche ständig wandeln.

Es ist besonders erfreulich, daß die Länder Wien und Niederösterreich, die schon bisher in Planungsfragen eng zusammengearbeiteten, nach langen und gründlichen Vorberatungen die Schaffung einer Geschäftsstelle für die Bearbeitung gemeinsamer Planungsfragen beschlossen haben, die vor kurzem auch offiziell ihre Arbeit aufgenommen hat. Die Planungsgemeinschaft zwischen Wien und Niederösterreich, die jetzt ein Instrument erhalten hat, soll nicht nur Fragen lösen, die zwischen den beiden Bundesländern bestehen, sondern auch solche Fragen behandeln, bei denen beide Bundesländer gemeinsame Interessen zu vertreten haben, wie etwa bei den Autobahnen und Bundesstraßen, bei der Flughafen- oder Hafenplanung.

Es ist behauptet worden, Wien müsse deshalb mit Niederösterreich zusammenarbeiten, weil innerhalb der Stadtgrenzen kein Entwicklungsraum vorhanden ist. Die Zukunft der Entwicklung Wiens, so wurde gesagt, läge nur zwischen Südbahn und Südautobahn. Diese Behauptung wirft vorerst die Frage auf, warum solche Satelliten nicht zuerst unter Ausnutzung der günstigeren Verkehrslage und der vorhandenen Entwicklungskerne am östlichen und südlichen Stadtrand innerhalb der Stadtgrenzen angelegt werden sollten. Diese Gefahr, daß "funktionslose Schlafstädte" entstehen, ist doch durch den Ausbau der Stadtteile innerhalb der Verwaltungsgrenzen leichter zu vermeiden, als durch Satellitenstädte, in einer Zone, die weitab von bestehenden Zentren mit kulturellem Eigenleben liegt.

Die wichtigste Forderung des städtebaulichen Grundkonzeptes war die nach einem Ausbau der Randgebiet der Stadt, um dadurch die zu dicht bebauten Kernbezirke zu entlasten.

Daß hierfür genug Platz vorhanden ist, beweisen uns die "Flächenbilanz" und die "Stadtmodelle". In runden Zahlen ausgedrückt, sieht die Situation so aus, daß innerhalb Wiens mehr als 150 Quadratkilometer bebaut sind, daß knapp 150 Quadratkilometer unbebaubar sind, wie etwa der Wienerwald, die Donauauen und der Bisamberg. Damit verbleiben etwas mehr als 100 Quadratkilometer derzeit größtenteils landwirtschaftlich genutzter Flächen als Baulandreserve. In diesem Rahmen könnte selbst noch eine auf zwei Millionen gewachsene Bevölkerung untergebracht werden. Die Entwicklungsgebiete im Süden und Osten der Stadt sind aber auch qualitativ den Entwicklungsgebieten außerhalb der Stadtgrenzen längs der Südautobahn durchaus gleichwertig. Wenn wir daher in den ja schon teilweise bebauten Gebieten am Stadtrand die vorhandenen Einfamilienhaussiedlungen, die Reihenhäuseranlagen und die alten Dörfer als von Leben erfüllte Nachbarschaften in große städtebauliche Einheiten einbeziehen, so werden wir hier jene Differenzierung und Abwechslung schaffen können, die sich auf dem Reißbrett allein kaum herbeiführen läßt.

Wir halten diesen Weg des Ausbaues unserer Stadt schon deshalb für richtig, weil die Bevölkerungsprognosen für Wien und Niederösterreich zusammengerechnet vorläufig nur ein verhältnismäßig geringes Steigen der Bevölkerung erwarten lassen. Wenn einmal die Entwicklung weiter geht, werden sich sicher die Stadtkerne im Süden der Stadt längs der großen Verkehrslinien, aber auch in anderer Richtung rund um die Stadt entsprechend stärker entwickeln. Bis dahin aber, für den Zeitraum für den wir planen können, ist es durchaus sinnvoll, für eine Einwohnerzahl von etwa 1,8 bis 2 Millionen Einwohnern zu planen.

Wir müssen durch planmäßige Anstrengung unseren Wohnungsbestand und alle sonstigen Voraussetzungen so verbessern, daß in abschbarer Zeit auch bei steigendem Lebensstandard und steigenden Ansprüchen in Wien so viele Kinder aufgezogen werden können, daß die Stadt ihre Bevölkerungszahl auch ohne Zuwanderungsgewinn zumindest halten kann.

Deshalb gilt unsere Arbeit unter anderem der Überholung des geltenden Bebauungsplanes. Zwei in diesem Jahre neu geschaffene Referate beschäftigen sich mit dem Umbau der zu dicht bebauten Gebiete und dem Ausbau und Neubau am Stadtrand.

#### Probleme der Stadterneuerung

Das Referat Stadterneuerung befaßt sich im besonderen mit der Innenstadt von Wien und mit den zahlreichen schönen erhaltungswerten alten Ortskernen. Eine erste Sicherungsmaßnahme ist für die meisten dieser Gebiete bereits getroffen worden, nämlich eine Anpassung der Baulinien und der zulässigen Gebäudehöhen an den erhaltungswerten Bestand, um damit den Anreiz zum Abbruch der Althäuser und zur Neubebauung zu nehmen. Wir sind uns aber dessen bewußt, daß diese Maßnahmen allein nicht ausreichen. Wir arbeiten daher an zusätzlichen gesetzlichen Vorschriften.

Das größte Problem bei der Stadterneuerung sind jedoch nicht die historischen Altbaugebiete, sondern jene riesigen Stadtteile, deren Bebauung zwar nicht für alle Zukunft erhalten werden muß, die aber andererseits nicht in so schlechtem Zustand sind, daß ein Abbruch in großem Maßstab in der nächsten Zeit wirtschaftlich vertretbar wäre. Es besteht aber die echte Gefahr, daß das entsteht, was die Amerikaner eine "graue Zone" nennen. Dieser Entwicklung gilt es entgegenzuwirken, während gleichzeitig die unbedingt notwendige Neubautätigkeit in den Randgebieten der Stadt fortgeführt werden muß.

Um diese lebenswichtigen Fragen klären zu können, wurden für fünf Teile des dicht bebauten Gebietes Aufträge zur Neubearbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes nach neuen Grundsätzen erteilt; sie sind bereits in Arbeit. Es sind dies die südwestliche Brigittenau, der Großteil der Leopoldstadt, der südliche Teil des 15. Bezirkes und die dicht bebauten Teile von Meidling und Favoriten.

## Wien ermöglichte UNIDO-Ansiedlung

=====

Bei allen Planungen für den Stadtrand werden nicht nur die Bedürfnisse des Wohnungsbaues berücksichtigt, sondern ebenso die der Wirtschaft und der öffentlichen Einrichtungen.

Unter diesen Planungen ist eine besonders hervorzuheben, die der übergeordneten Funktion Wiens entspricht, nämlich die Planung des Amtssitzes internationaler Organisationen zwischen Wagramer Straße und Donaupark. Ich darf darauf hinweisen, daß für die Bebauung dieser günstig gelagerten, aber ungenützten Flächen bereits vor Jahren verschiedene Vorschläge gemacht wurden. Nur dadurch war es möglich, zum gegebenen Zeitpunkt der internationalen Organisation, die Wien zu ihrem Sitz erwählt hat, eine Fläche anzubieten, die sowohl gut aufgeschlossen ist, als auch eine ansprechende Umgebung aufweist. Die Stadt Wien kann mit Recht darauf hinweisen, daß diese gedanklichen Vorarbeiten ebenso wie das Angebot einer finanziellen Mitwirkung am Bau dieses Amtssitzes entscheidend dazu beigetragen haben, die Ansiedlung internationaler Organisationen in Österreich herbeizuführen.

Für eine zweite Planung ähnlicher Bedeutung, für die des Wienerberger Geländes, liegt jetzt ein Vorentwurf in einigen Varianten vor, der es möglich machen wird, im Frühjahr des kommenden Jahres bereits jene Flächen als Bauland zu widmen, die als erste für die Bebauung freigegeben werden können.

Darüber hinaus laufen in Zusammenarbeit aller beteiligten Dienststellen des Bauamtes und der Stadtwerke Untersuchungen über weitere dreizehn Flächen, die für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in den Entwicklungsgebieten der Stadt in Betracht kommen. Diese Untersuchungen sollen zeigen, welche Flächen als erste mit dem größten Nutzeffekt aufgeschlossen werden können.

Ein besonders schwieriges Problem konnte dieses Jahr gelöst werden, und zwar die einvernehmliche Festlegung der Bedingungen für einen städtebaulichen Wettbewerb für die Verbauung der Grundflächen des alten Allgemeinen Krankenhauses. Auch hinsichtlich der Verbauungsmöglichkeiten neben dem Hauptgebäude der Technischen Hochschule und auf den Aspanggründen ist zwischen

der Stadt Wien und dem Bund eine grundsätzliche Einigung hergestellt worden.

#### Grünflächen - Planung

Die Arbeit an der Planung der Grünflächen hat in diesem Jahr einen besonderen Erfolg gezeitigt. Die Stadt Wien hat sich mit dem Bund grundsätzlich geeinigt, daß bei der Verbesserung des Hochwasserschutzes für Wien eine Insel zwischen Donau und Entlastungskanal geschaffen werden soll, die unter anderem auch einen höherwertigen Ersatz für die verlorengelassene Erholungsfläche des Überschwemmungsgebietes bildet. Im Zusammenhang mit diesem Projekt gewinnen die Überlegungen über die Ausgestaltung des Praters sowie über die Gestaltung der Landschaft im Bereich der Schwarzlackenu und des Mühlwassers besondere Bedeutung. Im Süden der Stadt werden im kommenden Jahr die Ausgestaltung der neu erworbenen Flächen auf dem Wienerberger Gelände und die Ausgestaltung des Laaer-Berges - im Zusammenhang mit dem Heilzentrum - zu planen sein.

Ein besonders Augenmerk soll im kommenden Jahr darauf verwendet werden, die Grünflächen innerhalb der Wohnanlagen abwechslungsreicher zu gestalten und sie mehr als bisher zu wirklich nutzbaren Freiräumen werden zu lassen. Dabei sollten die wertvollen Anregungen, die bei der von den Kinderfreunden veranstalteten Enquete "Spielplatz - Lebensraum des Kindes" gegeben wurden, allgemein Berücksichtigung finden.

Im Jahre 1967 wurden die zweite und dritte große Grünflächenfrequenzzählung durchgeführt. Die Auswertung für die Grünflächenplanung ist im Gange, die Ergebnisse werden in der ersten Hälfte des kommenden Jahres veröffentlicht werden können.

#### Sorgenkind "Verkehr"

Es ist selbstverständlich, daß die Verkehrsplanung im Rahmen der Stadtplanung eine besondere Bedeutung hat. In diesem Zusammenhang wird nun immer wieder nach der Fertigstellung eines "Generalverkehrsplanes" gefragt.

Eine wirklich realistische Planung darf nicht statistisch sein, sondern muß sich geänderten Zielsetzungen und Erkenntnissen anpassen können; so kann es auch keinen "Generalverkehrsplan" geben, der einmal beschlossen wird, und dann keine Rücksicht auf die ständigen Veränderungen der Stadtstruktur und der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten nimmt.

Erlauben Sie mir daher, in Kürze auch über die Verkehrsplanung zu berichten. Wir werden die Stadt bestimmt nicht nur nach dem Gesichtspunkt umbauen und ausbauen, daß der Verkehr, der ein dienendes Element ist, möglichst rasch und billig abgewickelt werden kann. Andererseits müssen und wollen wir uns Rechenschaft darüber ablegen, welche Mehrkosten an Zeit und Geld für die Verkehrsbedienung unserer Stadt entstehen, wenn wir uns für bestimmte Wohnformen oder Bebauungsweisen entscheiden. Diese Überlegung leitet zur zweiten großen Grundfrage der Verkehrsplanung über, nämlich zu der Frage nach der wirtschaftlichsten Form der Befriedigung von Verkehrsbedürfnissen. Die wichtigste Überlegung ist die, daß wir unsere Verkehrsbauten nicht nur auf die heutige Stadtstruktur, auf die heutige Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten abstimmen, sondern daß wir sie ganz konkret auch als Mittel zur Lenkung der Stadtentwicklung betrachten.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel sind wir uns über die Priorität eindeutig klargeworden. Im Personenverkehr muß der zahlenmäßig bedeutendste und am schwierigsten zu bewältigende Verkehr, nämlich der Berufspendelverkehr, zum Großteil durch öffentliche Verkehrsmittel bewältigt werden, weshalb wir uns für den Bau einer U-Bahn entschieden haben. Der vorhandene Straßenraum und die vorhandenen öffentlichen Parkmöglichkeiten müssen in erster Linie jenem Kraftfahrzeugverkehr zugute kommen, der für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben unserer Stadt von Wichtigkeit ist.

Daher müssen wir die Kurzparker, den Einkaufs- und Besuchsverkehr, gegenüber den Dauerparkern eindeutig bevorzugen. Wir bekennen uns auch dazu, daß in Hinkunft private Kraftfahrzeuge, wenn sie nicht in Betrieb sind, auf privaten Grundstücken untergebracht werden müssen.

Der Güterverkehr innerhalb der Stadt kann selbstverständlich nur durch das Kraftfahrzeug erfolgen: er muß deshalb auch bevorzugt behandelt werden. Bei dem Verkehr allerdings, der über die Stadtgrenze hinausgeht, sind unsere Einflußmöglichkeiten schon stark eingeschränkt. Die Frage der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße ist noch weit von jeder Klärung entfernt. Der Bund beginnt erst jetzt ein Generalverkehrskonzept auszuarbeiten. Wir werden bei dieser Arbeit die spezifischen Interessen der Millionenstadt Wien geltend machen. Bis dahin hängen wir von den Gegebenheiten ab, wie sie für ganz Österreich bestehen, so etwa in Hinblick auf die Achslast von Kraftfahrzeugen oder auch in Hinblick auf die Einschränkung von Mineralöltransporten durch Tankwagen.

#### Neue große Verkehrserhebung

Alle Planungen bedürfen angesichts der großen Kosten, die hier anfallen, besonders sorgfältiger statistischer Unterlagen. Wir bereiten daher eine neue große Verkehrserhebung vor. Die Kosten einer solchen Erhebung sind aber nur dann sinnvoll angewendet, wenn sie nicht bloß ein augenblickliches Bild des Verkehrsgeschehens geben, das ja durch die vorhandene Stadtstruktur und durch die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege beeinflusst wird, sondern nur dann, wenn es gelingt, auch den Gesetzmäßigkeiten des Verkehrs auf die Spur zu kommen.

Für eine sehr wichtige Verkehrsart, nämlich den Berufspendelverkehr, sind solche Arbeiten im Gange, die es möglich machen werden die Berufspendelströme bei geänderter Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten zu prognostizieren.

Bei den konkreten Projektierungen arbeiten wir selbstverständlich, wie auch auf anderen Gebieten, vom Großen ins Kleine, das heißt, daß wir uns in erster Linie mit jenen Verkehrsnetzen befaßt haben, die das tragende Gerüst des ganzen Verkehrssystems sein werden: nämlich mit der U-Bahn und mit dem Straßennetz erster Ordnung.

Sowohl die U-Bahn-Trassen wie auch die des Straßennetzes erster Ordnung sind durch die Geländeverhältnisse, die vorhandenen Straßenräume und die bestehende Bebauung an so vielen Punkten vorgezeichnet, daß es auf diesem Gebiete eindeutig optimale Lösungen gibt, die deshalb allen anderen Planungsüberlegungen gegenüber den Vorrang besitzen. Schon beim Straßennetz zweiter Ordnung haben wir einerseits einen bestimmten Entscheidungsspielraum, andererseits sind dort bereits andere Momente, wie etwa die Rücksichtnahme auf eine geplante künftige Bebauung, zu beachten.

Die wichtigste Arbeit auf diesem Gebiet ist heuer durchgeführt worden, nämlich die Ausarbeitung eines ersten Entwurfes für das Straßennetz zweiter Ordnung, also jener Straßen, die an das Autobahnnetz anschließen und das Schwergewicht des Straßenverkehrs zu tragen haben. Dieser Netzentwurf ist noch keineswegs als endgültig zu betrachten, soll aber ebenso, wie das mit dem U-Bahn-Netz geschehen ist, in Hinblick auf Verkehrsbelastung, überprüft und durchgearbeitet werden. Darüber hinaus wurden und werden für eine Reihe von Straßen, bei denen entweder der Baubeginn in Kürze zu erwarten ist, oder bei denen es notwendig ist, auf Grund eines Projektes die nötigen Flächen im Bebauungsplan zu sichern, Projekte in Auftrag gegeben.

#### Endlich straffe Koordinierung

Bei der Planung des Straßennetzes hat sich eine gute Zusammenarbeit zwischen allen zuständigen Dienststellen eingespielt. Früher einmal mag es möglich gewesen sein, daß eine Dienststelle die Straßen geplant hat und eine zweite Dienststelle die Straßen ausgebaut hat und eine dritte Dienststelle je nach Bedarf Verkehrszeichen auf den Straßen aufgestellt hat.

./.

Heute bildet die Verkehrsplanung ein unteilbares Ganzes, ebenso wie alle baulichen und organisatorischen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs als unteilbares Ganzes einer straffen Koordinierung unterliegen.

Zur Frage der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Wien hat das Stadtbauamt eine Denkschrift an das Bundesministerium für Bauten und Technik ausgearbeitet, deren Inhalt auch von der Gemeinderätlichen Planungskommission am 19. Juni 1967 gutgeheißen wurde. In dieser Denkschrift wurde eindeutig nachgewiesen, daß eine Verknüpfung der in Wien zusammenlaufenden und heute zum großen Teil an der Grenze Wiens endenden Bundesautobahnen und Bundesstraßen innerhalb des Stadtgebietes notwendig ist. Leider sind von diesen Vorschlägen im Entwurf zur Bundesstraßengesetz-Novelle 1967 nur der Ausbau des südlichen Gürtels von Wiental bis St. Marx und der des westlichen Gürtels von Wiental bis zur Nordautobahn aufgenommen worden. Später wurde dann der Stadt Wien zugesagt, daß die autobahnmäßige Verbindung des westlichen Gürtels durch eine Brücke über den Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof und über die Triester Straße bis zur Südautobahn in die Bundesstraßengesetz-Novelle aufgenommen werden soll.

Anlässlich der vorjährigen Budgetdebatte habe ich den Standpunkt vertreten, daß die Forderungen des Landes Wien bezüglich der Erklärung weiterer Verkehrsflächen zu Autobahnen und Bundesstraßen in naher Zukunft erweitert werden müssen. Der Bürgermeister hat in diesem Sinn dem Bundesminister für Bauten und Technik am 21. April 1967 ein auf der Grundlage umfangreicher Verkehrsuntersuchungen sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Verkehr weit vorausschauendes sinnvolles Konzept von Autobahnen und Bundesstraßen vorgelegt. Haupttrichtlinien dieses Konzeptes waren die Konzipierung eines in sich geschlossenen Autobahnnetzes und zusätzlich eines in sich geschlossenen Bundesstraßen-B-Netzes im Bereich von Wien.

#### Wien und Niederösterreich benachteiligt

Im Zusammenhang mit der Stellungnahme zum Entwurf einer Bundesstraßengesetz-Novelle haben wir darüber hinaus darauf hingewiesen, daß unsere Vorschläge unter größter Beachtung der intensiven Wechselbeziehung zwischen Wien und Niederösterreich und im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich entstanden sind. ./.

Gemeinsam mit dem Land Niederösterreich wurde das Bundesministerium für Bauten und Technik darauf aufmerksam gemacht, daß ein Übersehen dieser funktionellen Zusammenhänge durch eine nur teilweise Berücksichtigung der eingebrachten Vorschläge die Fortsetzung der bisherigen schweren Benachteiligung bedeuten würde, von der bisher nicht nur rund 1,6 Millionen Einwohner des Bundeslandes Wien, sondern auch 1,4 Millionen Einwohner des Bundeslandes Niederösterreich, also fast die Hälfte der Bevölkerung der Republik Österreich betroffen wurden.

Diese am 21. April 1967 überreichten Forderungen des Landes Wien sind in ihrem Ausmaß im Vergleich zur Länge der Autobahnen und Bundesstraßen in ganz Österreich noch immer bescheiden. Wir verlangen eine Ergänzung des bereits im Bundesstraßengesetz verankerten Autobahnnetzes um 39 Kilometer von 70 auf 109 Kilometer und eine Ergänzung des ebenfalls bereits im Bundesstraßengesetz verankerten Bundesstraßennetzes von 33 Kilometer um 150 Kilometer auf 183 Kilometer.

Die Verkehrsplanung befaßt sich aber nicht nur mit Straßen und öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch mit Verkehrsproblemen, die zwar für den Großteil der Bevölkerung weniger wichtig erscheinen, bei denen es aber sowohl um das Interesse der gesamten Stadt geht, wie auch um das Interesse Österreichs.

#### Zweite Piste für Flughafen Schwechat

Eine vernünftige Luftfahrtpolitik hat bei aller Anerkennung der Interessen der nationalen Fluggesellschaft in erster Linie gesamtösterreichische Interessen zu vertreten. Sie hat daher auch dafür zu sorgen, daß auch die internationalen Fluggesellschaften Österreich sowohl im Personen- als auch im Frachtverkehr in verstärktem Ausmaße anfliegen. Dazu sind gut gelegene und bestens ausgerüstete Flughäfen erforderlich. Die Entwicklung dieser Flughäfen, vor allem des Wiener Hafens darf nicht durch kleinliche Gruppeninteressen verzögert oder gar verhindert werden.

Der Wiener Flughafen braucht dringend eine zweite Piste und eine bessere Verbindung zur Stadt. Nachdem die finanziellen Voraussetzungen für die Errichtung einer zweiten Piste bereits geschaffen sind, ersuche ich die zuständigen Bundesdienststellen, die nötigen Entscheidungen rasch zu treffen. Ich hoffe auch, daß durch den Bau einer Unterführung der Simmeringer Hauptstraße unter die Donauländebahn an der Stadtgrenze bei Schwchat und den wenigstens teilweisen Ausbau der Ostautobahn die Verkehrsverhältnisse zum Flughafen wesentlich verbessert werden.

Die Stadt hat allerdings darüber hinaus durch das Österreichische Institut für Raumplanung eine Studie über die Anlage eines weiteren Großflughafens im Wiener Raum ausarbeiten lassen, die die Bedeutung eines solchen Flughafens und die Möglichkeit seiner Anlage zeigt und eine wertvolle Unterlage für Gespräche zwischen den Interessenten darstellt.

#### Anschluß an den Donau-Oder-Kanal

: Dasselbe gilt für den Anschluß Wiens an den Donau-Oder-Kanal. Wenn der Umschlag von Seeschiffen auf Flußschiffe ausschließlich in Preßburg erfolgt und wenn der Transitverkehr von Norden nach Süden über Preßburg und weiter über Ungarn geht, dann wird Österreich im Osten umgangen und verliert einen wesentlichen Anteil am Wirtschaftsverkehr.

Die Stadt Wien hat deshalb durch das Österreichische Institut für Raumplanung ein Gutachten über die Bedeutung des Donau-Oder-Kanales und eines Hafens im Raume Wien ausarbeiten lassen, welches bereits dem Land Niederösterreich übermittelt wurde. Die beiden Bundesländer müssen darauf bestehen, daß sie als Hauptbeteiligte seitens des Bundes zu allen Verhandlungen mitbeigezogen werden. Dies geschieht inzwischen.

Eine Verpflichtung des Bundes ist unserer Meinung auch bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme innerhalb Wiens gegeben. Wenn durch den Bund manchmal festgestellt wird, daß er auch nicht für die Verkehrsversorgung innerhalb anderer Städte aufkommt, so muß dem entgegengehalten werden, daß Wien nicht nur die Bundeshauptstadt, sondern auch ein Bundesland ist. Wenn man die Leistung der Österreichischen Bundesbahnen mit ihren Nebenstrecken und Autobuslinien und die der Postautobusse für die Verkehrsbedienung eines anderen Bundeslandes etwa gleicher Einwohnerzahl zum Vergleich heranzieht, dann sieht man, daß dort der Bund sehr wohl auch für den lokalen Bedarf sorgt und darauf hätte die Wiener Bevölkerung ebenfalls Anspruch.

Ich darf bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß zur Zeit in der Bundesrepublik Deutschland eine Diskussion über "Gemeinschaftsaufgaben" im Gange ist; das sind Aufgaben, die so wichtig sind, daß ihre gemeinsame Besorgung durch Bund, Länder und Gemeinden in der Verfassung verankert werden soll und dazu zählt auch die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse innerhalb der Städte.

#### Sorgfältige U-Bahn-Planung

Obwohl noch kein Finanzierungsbeschluß über den Bau der U-Bahn vorliegt, wird doch die Zeit nicht ungenützt gelassen. Die im Frühjahr dieses Jahres abgeschlossenen Diskussionen über die U-Bahn haben einerseits gezeigt, daß es keine stichhaltigen Einwände gegen das Grundnetz gibt, andererseits aber einige Anregungen für die Planung der Erweiterungsstrecken erbracht. Dementsprechend sind verschiedene Untersuchungen und Vorarbeiten im Gange, die auch für das kommende Jahr vorgesehen sind. Für bestimmte Strecken werden Vorstudien ausgearbeitet, so etwa für die Verlängerung der Linie U 1 vom Praterstern bis Kagran, wobei die Vorteile von Hoch- und Tief-lage miteinander verglichen werden sollen.

"Elektronengehirne" im Vormarsch

Die Untersuchungen über die Möglichkeiten einer Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung wurden 1967 intensiv weitergeführt. Im Laufe der Arbeit zeigte es sich, daß auch Dienststellen außerhalb des Bauamtes an der Entwicklung beteiligt sein müssen und so wurden im Rahmen der Magistratsdirektion Arbeitskreise gebildet, die für bestimmte Verwaltungsbereiche die Anwendungsmöglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung zu untersuchen haben. Das Wiener Stadtbauamt ist an drei Arbeitskreisen, nämlich Erstellung eines langfristigen Budgetkonzeptes, Grundstücksverwaltung und Einbauten im Straßenbereich, beteiligt. Seit etwa eineinhalb Jahren beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe des Wiener Stadtbauamtes damit, die Grundlagen für eine langfristige Budgetvorschau mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung zu erstellen.

Ich darf ferner darauf hinweisen, daß auf Grund der zufriedenstellenden Ergebnisse der Netzplantechnik auf verschiedenen Baustellen seit Februar 1966 Unterlagen für einen umfangreichen Einsatz der Netzplantechnik im Bereich des Stadtbauamtes ausgearbeitet wurden. Das Wiener Stadtbauamt ist durch seine Vertreter wesentlich an der Normung der Bezeichnungen der Netzplantechnik im deutschen Sprachraum beteiligt.

18 Prozent mehr Bauaufwand

Zu den Bauaufgaben des nächsten Jahres: Während die Einnahmen gegenüber dem Jahr 1967 von 226,8 Millionen um 128,2 Millionen auf 355 Millionen steigen, erhöhen sich die Ausgaben von 1,9 Milliarden auf 2 Milliarden Schilling; das sind Mehrausgaben von 180,9 Millionen oder 9,04 Prozent.

./.

Für das Bau- und Baunebengewerbe und damit für die Vollbeschäftigung in unserer Stadt, stehen im Voranschlag 1968 insgesamt vier Milliarden Schilling zur Verfügung, das sind 35,8 Prozent der bereinigten Ausgaben. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung um 18,1 Prozent.

Im Jahre 1967 wurden 180 Aufträge an freischaffende Architekten und Zivilingenieure vergeben. 50 Künstler, Bildhauer und Maler haben rund 300 künstlerische Arbeiten für die Ausschmückung unserer Bauten erstellt.

Ich habe in den vergangenen Jahren immer sehr ausführlich über die technischen und wirtschaftlichen Probleme des kommunalen sozialen Wohnungsbaues berichtet. Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Voranschlages für das Jahr 1968 die Wiener Wohnbaureform vom Gemeinderat noch nicht diskutiert und beschlossen war, wurden die Ansätze für den Wohnungsbau in der gleichen Art, allerdings nicht in der gleichen Höhe wie im Vorjahre festgesetzt.

#### 5.000 neue Wohnungen

Von den am Jahresende 1967 im Bau befindlichen rund 10.000 Wohnungen werden 1968 rund 5.400 fertiggestellt werden. Für das Jahr 1968 ist auch nach Beschlußfassung über die Wiener Wohnbaureform der Bau von 5.000 Wohnungen im Rahmen des kommunalen sozialen Wohnungsbaues vorgesehen.

Mir sind die Sorgen, die die Fertigteilbauweise den Klein- und Mittelbetrieben des Baugewerbes bereitet, natürlich bekannt und ich darf daher in diesem Zusammenhang mitteilen, daß wir im Jahre 1968 mindestens 50 Prozent unserer Wohnungen in traditioneller Bauweise herstellen werden.

Daß sich auch in unseren Assanierungsgebieten einiges tut, mögen Sie aus der Tatsache ersehen, daß wir für Demolierungen einen Betrag von sieben Millionen Schilling verwenden werden.

Das Wohnbauförderungsgesetz 1968 bringt für Wien eine arge Benachteiligung mit sich, weil die Wiener Bevölkerung für den gesamten Wohnungsbau 46,15 Prozent der Mittel aufbringt, im Wege des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 aber nur 34,63 Prozent für den Wiener Wohnungsbau zurückerhält.

./.

Daß die Bestimmungen dieses Gesetzes auch für den einzelnen Wohnungssuchenden sehr hart, für die wirtschaftlich schwächere Bevölkerung überhaupt unerträglich sind, brauche ich nach den vielen Diskussionen nicht besonders zu unterstreichen. Wir Wiener mußten uns daher, wie so oft, auch auf diesem Gebiete, wieder selbst helfen und ich glaube, daß wir mit der in Kürze vom Gemeinderat zu beschließenden Wiener Wohnbaureform eine gute Lösung für die Wiener Bevölkerung gefunden haben.

#### Zentralheizung im Vormarsch

Mit Genugtuung darf ich darauf verweisen, daß 93 Prozent aller städtischen Wohnungen, deren Bau im nächsten Jahr begonnen werden wird, zentralbeheizt sein werden. Ich habe bereits im Vorjahr darauf hingewiesen, daß im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau, aber auch mit anderen großen Bauvorhaben die Arbeit unserer Heizungsabteilung immer mehr an Bedeutung gewinnt. Die Investitionsausgaben der Heizbetriebe steigen gegenüber dem Jahre 1967 um rund 100 Millionen Schilling, wobei allein für das Fernwärmewerk Spittelau 190 Millionen, für das Blöckheizwerk in der Großfeldsiedlung 17,5 Millionen, für die Fernleitungen zum Dianabad 5 Millionen und für weitere Planungen 4 Millionen eingesetzt sind.

Für die Gebäudeerhaltung soll im Jahre 1968 ein Betrag von 64,5 Millionen ausgegeben werden. Von diesen Arbeiten möchte ich besonders die Erneuerung der Kesselanlagen im Rathaus, den Einbau von Aktenschränken für die UNIDO erwähnen.

#### Mehr Geld für den Straßenbau

Die Ausgaben für den Straßenbau werden im Jahre 1968 eine geringfügige Steigerung erfahren. Rechnet man alle Ausgaben zusammen, die direkt und indirekt für Verkehrsbauten im Jahre 1968 ausgegeben werden, dann kommen wir zu einem Betrag von 571,76 Millionen, die allein die Stadt für Verkehrsbauten aufwendet.

Wenn wir nun noch jene Beträge, die nach unseren Wünschen für den Autobahn- und Bundesstraßenbau, also die Bundesmittel für das Jahr 1968 in der Höhe von 353,4 Millionen **dazurechnen**, dann erreichen wir für wiener Verkehrsbauten einen Betrag von 924,1 Millionen.

Auch in diesem Jahr muß ich bedauerlicherweise darauf hinweisen, daß mir das Wiener Autobahn- und Bundesstraßenbauprogramm noch nicht bekannt ist. Offiziell weiß ich bis heute nur, daß für die Sanierung der schienengleichen Kreuzungen der Verbindungsbahn mit der Altmannsdorfer Straße eine Baurate in der Höhe von 50 Millionen Schilling zur Verfügung stehen wird.

Die Straßenbauarbeiten waren heuer durch das schöne Wetter begünstigt. Besonders intensiv wurden die Straßenbauarbeiten in Favoriten durchgeführt, und wir konnten daher die Fahrbahnen der Laxenburger Straße, der Quellenstraße und der Triester Straße bereits früher als vorgesehen dem Verkehr übergeben. Auch mehrere Hauptverkehrsstraßen wurden heuer fertiggestellt.

Eine besondere Aufgabe ist der Straßenbauabteilung dadurch erwachsen, daß immer mehr und größere Bauvorhaben in den noch nicht aufgeschlossenen Randgebieten der Stadt entstehen. Diese Tatsache macht es notwendig, umfangreiche Straßenbauarbeiten bei städtischen, aber auch bei privaten Wohnhausanlagen durchzuführen.

Das Bundesstraßenbauprogramm konnte ebenfalls termingerecht abgewickelt werden. Hier seien vor allem die Arbeiten an der Bundesstraße 1 und die Vorarbeiten an der Bundesstraße 225, der Klosterneuburg Tullner-Bundesstraße, besonders hervorgehoben. Auf der Südautobahn wurden die Arbeiten im Abschnitt Inzersdorf-Favoriten fortgesetzt und mit dem Bau von sechs Brückenobjekten, mit einer Gesamtlänge von etwa 1.200 Meter begonnen. Nicht unerwähnt sei in diesem Zusammenhang auch der Baubeginn an der vierten Donaubrücke.

#### Ausbau der Linken Wienzeile

Als Vorbereitung für den kommenden U-Bahn-Bau werden im Bereich des Karlsplatzes diverse Provisorien hergestellt werden. Im Bereich des Matzleinsdorfer Platzes und des Gürtels werden

mit dem Fortschreiten der unterirdischen Arbeiten die Fahrbahnen des Gürtels, der Wiedner Hauptstraße und der umliegenden Straßen mit neuen Asphaltbelägen ausgestattet werden. Auch die 1967 gebauten bedeutenden Verkehrsflächen in Favoriten werden die zum Teil noch nicht vorhandene Verschleißschicht erhalten.

Besonders wichtig erscheint mir der endgültige Ausbau der Linken Wienzeile, von der Hofmühlgasse bis zum Margaretengürtel und von dort weiter bis zur Grünbergstraße. Diese Arbeiten stehen im Zusammenhang mit der Errichtung des Verkehrsbauwerkes Lobkowitzbrücke. Nach Ausbau dieses wichtigen Teilstückes wird die linke Wientalbegleitstraße in ihrer gesamten Länge von der Secession bis nach Hütteldorf, das heißt bis zur Autobahn, befahrbar sein.

Im Zuge des weiteren Ausbaues des Gürtels wird der Umbau des Mariahilfer- und Sechshausergürtels, von der Mariahilferstraße bis zur Ullmannstraße in Angriff genommen. Durch die Verlegung der Straßenbahn auf den inneren Gürtel wird es dann auch in diesem wichtigen Abschnitt möglich sein, Richtungsfahrbahnen mit je drei Fahrspuren und entsprechende Abbiegespuren an den Kreuzungen auszubauen. Durch Verlegung der Straßenbahnlinien 8 und 9 vom Gürtel weg in die Ullmannstraße wird eine wesentliche Entlastung der Sechshausenstraße eintreten.

Ich hoffe, daß es im kommenden Jahr möglich sein wird, die notwendigen Grundfreimachungen durchzuführen, damit die Heiligenstädter Straße, zwischen der Kahlenberger Straße und dem Nußdorfer Platz ebenfalls endgültig ausgebaut werden kann. Im 22. Bezirk wird mit dem Neubau der sogenannten Schnellstraße im Zuge der Viktor Kaplan-Straße begonnen werden. Dieser neue Straßenzug wird die Verbindung von der 4. Donaubrücke zur Erzherzog Karl-Straße und zur Wagramerstraße herstellen.

Natürlich werden auch die Arbeiten an Hauptverkehrsstraßen weitergehen, wobei ich besonders den schon sehr nötigen Umbau der Nibelungengasse, von der Operngasse bis zur Babenbergerstraße erwähnen möchte.

Fußgängersteg über den Nordwestbahnhof

An der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse ist auch unsere Brückenbauabteilung maßgeblich beteiligt. Vor allem bei der Errichtung der U-Bahn-Tunnels, aber auch bei der Errichtung von Verkehrsbauwerken und Brückenbauten leistet die Magistratsabteilung 29 Außerordentliches. Von den 219,093.500 Schilling, die für den Brücken- und Wasserbau vorgesehen sind, werden allein 12,4 Millionen Schilling für Erhaltungsarbeiten aufgewendet. 62 Millionen Schilling sind als fünfte Baurate für den U-Bahn-Bau am Gürtel, zwischen Flurschutzstraße und Südtiroler Platz nötig, 13 Millionen Schilling für den Umbau der Lobkowitzbrücke und 30 Millionen Schilling für die geplante Unterfahmung der Ostbahn im Zuge der Erzherzog Karl-Straße.

Ein besonders interessantes Bauvorhaben, nämlich die Errichtung eines Fußgängersteges über den Nordwestbahnhof im Zuge der Wallensteinstraße und Traisengasse, wird begonnen. Damit wird die Zerschneidung des Bezirkes durch die Bahnanlagen der Nordwestbahn wesentlich gemildert. Am 17. Juli wurde mit den Arbeiten zum Bau der vierten Donaubrücke begonnen. Diese Arbeiten schreiten zügig fort und die den Firmen gestellten Termine werden eingehalten. Die Kosten für diesen Brückenbau trägt bekanntlich der Bund; die Stadt selbst hat Baukostenbeiträge für Gehsteige und Stiegenanlagen zuleisten.

Auf dem Sektor des Schutzwasserbaues sind für das Jahr 1968 die Fortsetzung der Eindeckungsarbeiten an der Liesing, sowie die Regulierung der Reststrecke im Oberlauf und andere kleinere wasserbauliche Arbeiten vorgesehen.

Auf dem Sektor des Verkehrswasserbaues sind die Arbeiten im Hafen Lobau zu Gunsten der übrigen Arbeiten etwas in den Hintergrund getreten. Im Hafen Freudenu, dessen Ausbau zu einem Stückguthafen erst in seinem Anfangsstadium steht, sind noch relativ große vordringliche Wasserbauarbeiten durchzuführen, und zwar im Hinblick auf den höchst erfreulichen ständig steigenden Interessentenkreis, der dort Grundflächen zu pachten beabsichtigt.

### Verbesserung des Hochwasserschutzes

Die langjährigen Projektierungsarbeiten zur Verbesserung der Wiener Hochwasserschutzanlagen, vor allem aber die langjährigen Auseinandersetzungen über die Finanzierungspflicht scheinen nunmehr doch einen Abschluß zu finden. Zwischen der Stadt und dem Bundesministerium für Bauten und Technik bezüglich der Kostentragung am rechten Ufer des Stromes wurde eine Einigung erzielt. Danach sollen die Kosten nach den Bestimmungen des Wasserbautenförderungsgesetzes zu je 50 Prozent von Bund und von der Stadt getragen werden.

Das Projekt ist seit langem fertiggestellt, die Einreichung zum bevorzugten Wasserbau steht unmittelbar bevor, sodaß mit den Freimachungs- und Bauarbeiten am rechten Ufer im Jahr 1968 begonnen werden kann. Im Voranschlag sind für den Hochwasserschutz 36 Millionen Schilling eingesetzt, im Bundesbudget habe ich allerdings nur 12 Millionen gefunden. Von den 36 Millionen sollen 6 Millionen für Vorarbeiten auch auf dem linken Ufer des Stromes verwendet werden. Bezüglich des linken Ufers, an dem bekanntlich ein Entlastungskanal gebaut werden soll, haben wir dem Bund vorgeschlagen, sich mit 70 Prozent an dem vom Bundesstrombauamt ausgearbeiteten Projekt zu beteiligen. Eine Zustimmung des Bundes zu diesem Vorschlag steht leider noch aus.

### Vorarbeiten für die U-Bahn

Die Mittel für den U-Bahn-Bau sind mit 13 Millionen ausgewiesen, die Arbeiten werden zum überwiegenden Teil vom Stadtbauamt ausgeführt. Im Jahre 1968 sollen die heuer begonnenen Vorarbeiten für den Bau der Linie U 1 und U 2 auch für die Linie U 3 durchgeführt werden. Diese Vorarbeiten sind sehr wichtig, weil für den U-Bahn-Bau die Art der Tunnelauskleidung von größter Bedeutung ist. Die Tunnelauskleidung kann aber nur festgelegt werden, wenn die Bodenverhältnisse, die Grundwasserstände und die chemischen Eigenschaften des Bodens, insbesondere seine Aggressivität, bekannt sind. Diese Ergebnisse beeinflussen unter anderem auch das Lichtraumprofil und vielleicht sogar auch die notwendigen behördlichen Vorgänge.

Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen müssen große Tunnelabschnitte mit derselben Tunnelauskleidung, für die Stahl, Gußeisen und Stahlbeton in Frage kommt, verwendet werden.

#### Ein besseres Kleinklima

Wenn wir uns mit Recht über den zunehmenden Lärm und die Verunreinigung der Luft beklagen, so muß uns bewußt sein, daß die Arbeit des Stadtgartenamtes nicht nur der Verschönerung Wiens dient, sondern auch der Verbesserung der Luft und des **Kleinklimas**. Ende 1966 wurden durch das Stadtgartenamt mehr als 17 Millionen Quadratmeter öffentliche Gärten und Grünanlagen betreut. Im Jahre 1967 wurden 22 Gartenanlagen mit 127.000 Quadratmeter neu hergestellt. Zahlreiche Gartenanlagen wurden umgestaltet, Ballspielplätze und Kinderspielplätze eingerichtet. In den Gartenanlagen und Alleen wurden 10.000 Laub- und Nadelbäume, 110.000 Sträucher und 10.000 Rosengehölze ausgepflanzt. Dazu kommen noch die Arbeiten des Stadtgartenamtes in Wohnhausgärten, Schulgärten, Kindergärten und für andere Dienststellen. Alles in allem beträgt der Zuwachs an neuen Grünflächen im Jahre 1967 ungefähr 540.000 Quadratmeter.

Von den Arbeiten des nächsten Jahres, für die -- allerdings einschließlich der Personalkosten -- 55,6 Millionen vorgesehen sind, möchte ich die Neugestaltung, Wiederherstellung und Umgestaltung zahlreicher Grünanlagen erwähnen, insbesondere die Fortsetzung der Begrünung des linken und rechten Donaukanalufers, die Umgestaltung des Schweizer Gartens, den Bau einiger kleinerer Grünanlagen in den dicht bebauten Innenbezirken, sowie die weitere Einrichtung von Spielplätzen und zusätzliche Baumpflanzungen in verschiedensten Teilen der Stadt.

Lassen Sie mich meinen Bericht mit einigen Betrachtungen abschließen, die Wolf Schneider nach einem Rückblick auf 7.000 Jahre Stadtgeschichte in seinem Buche "Überall ist Babylon" angestellt hat. Nach einem begeisternden Bekenntnis zur Stadt, nach einem überzeugenden "Ja" zur großen Stadt schreibt Schneider:

"Die Industrialisierung und die Menschenlawine haben die organisch gewachsene Stadt zerstört.

Wenn unsere Großstädte nicht ersticken, nicht von donnernden Lastzügen überrollt werden sollen, müssen wir Opfer bringen und in ihre planmäßige Erneuerung Milliarden investieren. Die Bereitstellung der Milliarden könnte dadurch erleichtert werden, daß Re-

gierung und Parlamente sich entschlossen, die Stadt in angemessener Weise an dem Ergebnis ihrer eigenen hohen Produktivität zu beteiligen, statt ihr Steueraufkommen bis auf einen Bruchteil abzuschöpfen. Es wäre überhaupt an der Zeit, Gesetze und Wertvorstellungen, die immer noch von der Bauernschaft als Säule des Staates ausgehen, endlich über Bord zu werfen.

Unser Vertrauen zur Gilde der Stadtplaner wird dadurch hin und wieder eingeschränkt, daß es Beispiele für die Freude am totalen Plan, am starren Schema gibt. Die Stadt braucht nicht nur Konservierung und Denkmalpflege, aber auch nicht nur Glas und Beton, nicht nur Altes und nicht nur Neues - sondern jedes für sich oder beides gemischt. Die Stadt braucht mehr Grün, aber nicht überall Grün - sie sollte auch ein paar enge Gassen behalten und hier und da die steinerne Welt bleiben, als die sie der Mensch erschaffen hat. Jeder Stadtplaner sollte sich bewußt sein, wo seine Grenzen liegen. Das, was wir an vielen Städten lieben, läßt sich durch keine Planung mehr erzeugen. Um den Verkehr braucht uns nicht bange zu sein: Er wird nicht sterben. Die Stadt ist mehr als ein Verkehrshindernis oder eine Art Autobahnraststätte oder ein großer Drive-in Zirkus. Die Stadt ist eine Erfindung von Fußgängern für Fußgänger. Sie ist keine Autowelt, sondern eine Menschenwelt und soll es bleiben.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

- - -

### Weihnachts- und Silvesterveranstaltungen für einsame Wiener

14. Dezember (RK) Für jene Wienerinnen und Wiener, die am Heiligen Abend und am Silvesterabend allein sein müßten, hat das städtische Wohlfahrtsamt eine Reihe von Veranstaltungen vorbereitet, die älteren und alleinstehenden Leuten die Feiertage verschönern sollen:

Für Freitag, 22. Dezember, 15 Uhr, wurden alle Dauerbefürsorgten zu einer Sondervorstellung der Wiener Eisrevue in die Stadthalle eingeladen. Auf diese bereits traditionelle Veranstaltung freuen sich alljährlich rund 7000 Wienerinnen und Wiener.

Zahlreiche Wiener Pensionistenklubs veranstalten "Einsamenfeiern" am Heiligen Abend und am Silvesterabend, also zu jenen Zeiten, da sich alleinstehende Personen besonders verlassen fühlen. Für diese Abende wird ein besonders nettes Programm und natürlich eine festliche Bewirtung vorbereitet. Auch diese "Einsamenfeiern" werden bereits seit Jahren durchgeführt und erfreuen sich regen Zuspruchs. Im Vorjahr haben fast 2000 Personen daran teilgenommen.

Diese Veranstaltungen der Wiener Pensionistenklubs sind allen Wienerinnen und Wienern frei zugänglich, auch jenen, die sonst nicht Klubbesucher sind.

Am Heiligen Abend gibt es in folgenden Wiener Pensionistenklubs Einsamenfeiern:

- 7, Kaiserstraße 38, von 15 bis 18 Uhr,
- 8, Bannplatz 1a,
- 10, Buchsbaumplatz 13,
- 11, Enkplatz 2,
- 12, Schönbrunner Straße 259 (Eingang Hufelandgasse 2),
- 13, Wolkersbergenstraße 170,
- 14, Linzer Straße 254,
- 16, Wurlitzergasse 59,
- 18, Weimarer Straße 8 - 10,
- 21, Weisselgasse 9 - 13 und
- 22, Erzherzog Karl-Straße 65 (Eingang Gumplowiczstraße 16 - 20), jeweils von 16 bis 20 Uhr.

Am Silvesterabend, ebenfalls von 16 bis 20 Uhr, laden folgende Pensionistenklubs ein:

- 3, Rabengasse 3,
- 7, Hermannsgasse 24,
- 7, Kaiserstraße 38,
- 10, Troststraße 17, Stiege 7,
- 11, Enkplatz 2,
- 12, Schönbrunner Straße 259 (Eingang Hufelandgasse 2),
- 16, Wurlitzergasse 59 und
- 21, Weisselgasse 9 - 13,

Einige Wiener Pensionistenklubs veranstalten darüber hinaus geschlossene Weihnachtsfeiern für ihre Mitglieder und geladene Gäste.

Geehrte Redaktion!

Sie sind herzlich eingeladen, zur Sondervorstellung der Wiener Eisrevue für Dauerbefürsorgte am Freitag, den 22. Dezember um 15 Uhr, in der Wiener Stadthalle Berichterstätter und Fotoreporter zu entsenden. Eintrittskarten können im Pressedienst, Tel.: 42-800, Durchwahl 2974 angefordert werden.

- - -

Musikveranstaltungen in der Zeit vom 18. bis 31. Dezember  
 =====

14. Dezember (RK)

Montag, 18. Dezember:

- 11.00 Uhr, Konzerthaus Großer Saal: Kulturamt - Theater der Jugend: 4. Orchesterkonzert für Schüler der zweiten Klassen; N.Ö. Tonkünstlerorchester, Friedl Jary (Sprecherin), Dirigent Helmut Froschauer (Mozart: Ouvertüre zu "Der Schauspieldirektor"; Korda: "Die Instrumente des Orchesters"; Brahms: Ungarische Tänze Nr. 3 F-Dur und Nr. 1 g-Moll; Prokofieff: "Peter und der Wolf"; Johann Strauß: Schnellpolka "Auf der Jagd")
- 19.00 Uhr, Konservatorium Konzertsaal: Konservatorium der Stadt Wien: Opernfragmente-Abend, ausgeführt von Studierenden der Opernklasse Peter Klein, musikalische Leitung Karl Hudez (Mozart: "Zauberflöte", "Entführung aus dem Serail"; Bizet: "Carmen")
- 19.30 Uhr, Musikverein Brahmssaal: Musikalische Jugend Österreichs: 3. Konzert im Zyklus IX (Voraufführung des 2. Konzertes im Zyklus "Alte Musik der Nationen" der GdM); "Kompositionen österreichischer Kaiser"; Ensemble "Musica antiqua", Leitung Dr. Rene Clemencic (Ferdinand III., Leopold I., Josef I.)

Dienstag, 19. Dezember:

- 11.00 Uhr, Konzerthaus Großer Saal: Kulturamt - Theater der Jugend: 5. Orchesterkonzert für Schüler der zweiten Klassen; N.Ö. Tonkünstlerorchester, Friedl Jary (Sprecherin), Dirigent Helmut Froschauer (Programm siehe 18. Dezember)
- 19.00 Uhr, Konservatorium Konzertsaal: Konservatorium der Stadt Wien: Opernfragmente-Abend, ausgeführt von Studierenden der Opernklasse Peter Klein, musikalische Leitung Karl Hudez (Programm siehe 18. Dezember)
- 19.30 Uhr, Musikverein Brahmssaal: Gesellschaft der Musikfreunde: 2. Konzert im Zyklus "Alte Musik der Nationen"; Ensemble "Musica antiqua", Leitung Dr. Rene Clemencic (Kompositionen österreichischer Kaiser - Ferdinand III., Leopold I., Josef I.)

19.30 Uhr, Konzerthaus Mozartsaal: Ensemble "Die Wiener Solisten": 2. Abonnementkonzert, mitwirkend Hans Maria Kneihls, Blockflöte / Isolde Ahlgrimm, Cembalo (Purcell: Suite II zu "Fairy Queen"; Schönberg: Streichsextett op. 4 "Verklärte Nacht"; Locatelli: Weihnachtskonzert f-Moll op. 1/8; Vivaldi: Konzert für Blockflöte, Streicher und Continuo F-Dur; Corelli: Weihnachtskonzert op. 6/8 g-Moll)

19.30 Uhr, Konzerthaus Schubertsaal: Konzertvereinigung blinder Künstler: Solistenkonzert

Mittwoch, 20. Dezember:

19.30 Uhr, Musikverein Großer Saal: Musikalische Jugend Österreichs: 2. Konzert im Zyklus I A und 1. Konzert im Zyklus VI; Wr. Jeunesse-Chor, N.Ö. Tonkünstler-Orchester, Ileana Cotrubas (Sopran), Gerlinde Lorenz (Mezzosopran), Peter Baillie (Tenor), Peter Christoph Runge (Baßbariton), Dirigent Günther Theuring (Honegger: Weihnachtskantate; Mozart: Messe c-Moll)

Donnerstag, 21. Dezember:

19.30 Uhr, Musikverein Großer Saal: Musikalische Jugend Österreichs: 2. Konzert im Zyklus I B und 3. Konzert im Zyklus IV; Wr. Jeunesse-Chor, N.Ö. Tonkünstler-Orchester, Dirigent Günther Theuring (Programm siehe 20. Dezember)

19.30 Uhr, Konzerthaus Mozartsaal: Keren Kayemeth Leisrael: Lieder- und Vortragsabend Ulli Schöcken (Sopran), Yehuda Efroni (Rezitation)

Freitag, 22. Dezember:

19.30 Uhr, Wr. Funkhaus Großer Sendesaal: Österreichischer Rundfunk - Radio Wien: 1. Konzert im Zyklus VI; Wr. Rundfunkorchester, Berna Kovats (Gitarre), Dirigent Karl Etti, (Erbse: Pavimente op. 19 für großes Orchester; Bresgen: Konzert für Gitarre und Orchester; Kaufmann: 3. Symphonie op. 83)

Donnerstag, 28. Dezember:

19.30 Uhr, Konzerthaus Schubertsaal: Blindenkonzert der Gruppe Steiner

Samstag, 30. Dezember:

10.00 Uhr, Musikverein Großer Saal: Ministerium für Landesverteidigung: Voraufführung des Silvesterkonzertes der Wiener Philharmoniker für das Österreichische Bundesheer.

14. Dezember 1967

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 3710

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal:  
Volksbildungskreis: 3. Konzert im Zyklus "Musik der  
Meister"; Wr. Symphoniker, Pietro Spada (Klavier),  
Dirigent Herrera de la Fuente (Tschaikowsky: Ouvertüre  
"1812"; Liszt: Klavierkonzert Es-Dur; Tschaikowsky:  
6. Symphonie "Pathétique")

Sonntag, 31. Dezember:

18.00 Uhr, Rathausplatz: Kulturamt der Stadt Wien: Silvester-  
Turmblasen des Trompeterchores der Stadt Wien,  
Leitung Josef Levora (Haydn, R. Strauß, Hadraba,  
Samara, Pilss, Rosner, Kaufmann, Weihnachtslieder)

20.00 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Wiener Philharmoniker: Silvester-  
konzert, Dirigent Willi Boskovsky (Johann u. Josef Strauß)

- - -

=====  
Generalsekretär der Internationalen Multiple Sklerose-Gesellschaft in Wien  
=====

14. Dezember (RK) Bürgermeister Bruno Marek empfing gestern  
abend den Generalsekretär der internationalen Multiple Sklerose-  
Gesellschaft, der auf einer ausgedehnten Europa-Reise auch nach  
Wien kam. Generalsekretär John Evarts Horner will die Möglich-  
keit für eine Verlegung der bedeutenden medizinischen und  
karitativen Organisation, die derzeit ihren Sitz in Washington  
hat, nach Europa prüfen. Gegenwärtig haben Wien und Brüssel die  
größten Chancen. Bürgermeister Bruno Marek hat dem General-  
sekretär seine volle Unterstützung bei einer eventuellen An-  
siedlung der Internationalen Multiple Sklerose-Gesellschaft in  
Wien zugesagt, was von Mr. Horner - einem Amerikaner, der Wien  
sehr liebt - mit großer Befriedigung aufgenommen wurde. Die  
entscheidende Sitzung des zuständigen Gremiums über die Amtssitz-  
Verlegung findet Ende Jänner in Washington statt.

- - -

### Kleine Adoptivmütter im Kindergarten Stadtpark

=====

14. Dezember (RK) Gestern nachmittag fand die nun schon zur Tradition gewordene Veranstaltung der Puppenübergabe im städtischen Kindergarten Stadtpark statt. Stadträtin Maria Jacobi übergab an 25 kleine "Pfleagemütter" die Urkunden mit denen ihnen das Eigentum an den ihnen im Vorjahr anvertrauten Puppen übertragen wurde. Bei dieser Gelegenheit überprüfte die Stadträtin ausführlich Kleidung sowie Zustand der "Pflegekinder", erkundigte sich nach Namen und tröstete jene kleine "Mütter" die mit ihren "Anvertrauten" Sorge hatten.

Mit großer Befriedigung konnte Stadträtin Maria Jacobi von der Leiterin der Beratungsstelle für Puppenmütter hören, daß die "Mütter" regelmäßig die vorgeschriebenen Beratungstermine eingehalten haben. Die stimmungsvolle Veranstaltung hatte einen vorweihnachtlich-feierlichen Rahmen. Kinder einer Tagesheimschule trugen Weihnachtslieder und Gedichte vor.

Im zweiten Teil dieser Veranstaltung hatten 25 Mädchen im Alter von sechs bis zwölf Jahren - ebenfalls aus städtischen Kindergärten - die Möglichkeit sich ihr "Kind" auszusuchen, für welches sie im Lauf des nächsten Jahres die Sorgepflicht einer "Pfleagemutter" übernehmen werden. Den "Pfleagemüttern" wurden Merksätze der Puppenpflege übergeben, und sie wurden von Stadträtin Jacobi angehalten, die Beratungsstelle für Puppenmütter im Stadtpark regelmäßig zu besuchen, um der ihnen übertragenen Aufgabe gerecht zu werden.

Morgen, Freitag, den 15. Dezember, um 15.15 Uhr, findet eine ähnliche Veranstaltung im Rathaus statt.

- - -

Die Budgetberatungen im Rathaus:

## Baubehörde und Technik

=====

14. Dezember (RK) Nach der Behandlung der Verwaltungsguppe VI wurden heute auch die Ansätze der Geschäftsgruppe VII, Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten, behandelt. Vizebürgermeister Dr. Heinrich Drimmel (ÖVP) führte in seinem Referat aus:

Die Baupolizei

Das Fundament aller Tätigkeit der Gruppe Baupolizei, die den größten Geschäftsbereich der Gruppe VII ausmacht, ist die Bauordnung für Wien. In den Budgetverhandlungen der letzten Jahre wurde mehrmals auf die Notwendigkeit hingewiesen, diese aus dem Jahre 1930 stammende Bauordnung den Erfordernissen unserer Zeit und der in ihr lebendigen Baugesinnung anzupassen. Das Gesetz vom 25. November 1929, womit eine Bauordnung für Wien erlassen worden und das in dem darauffolgenden Jahr in Kraft getreten ist, trat damals an die Stelle eines niederösterreichischen Landesgesetzes, vom Jahre 1883, das allerdings nachher mehrmals novelliert worden ist. Es hat also vor einer Generation fast ein halbes Jahrhundert gedauert, um ein aus der Gründerzeit stammendes Gesetz durch eine moderne Rechtsvorschrift zu ersetzen; in unserer raschlebigen Zeit tritt diese Notwendigkeit umso mehr hervor, als die industrielle Gesellschaft, in der wir leben, viel dynamischer ist als die vorindustrielle Gesellschaft von ehemals.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ist das Baurecht nicht nur dem Namen nach Polizeirecht gewesen; die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung machte bis dahin den Großteil aller baupolizeilichen Aufgaben aus. Seither wurden immer mehr Rechtsgebiete in das moderne Baurecht einbezogen, die mit dem Begriff Polizei, das heißt Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung, nichts mehr zu tun haben. Die Zunahme der Bevölkerung und insbesondere deren Ballung in den industriellen und städtischen Regionen, und die Urbanisierung überhaupt stellen dem Baurecht neue und ganz anders geartete Aufgaben;

./.

gleichzeitig wird eine immer stärkere Berücksichtigung sozialer, wirtschaftlicher, hygienischer und kultureller Gesichtspunkte notwendig.

Was dem heutigen Baurecht der meisten Staaten im allgemeinen abgeht, das ist ein anerkanntes, umfassendes System, das der städtebaulichen Situation von heute entsprechen würde. Dieses System, bei dem es sich vor allem um die Einbeziehung der Raumordnung und um den Städtebau handelt, wäre noch theoretisch und wissenschaftlich auszubauen, bevor es die Grundlage gesetzgebender Maßnahmen sein könnte.

Unsere Stadt hat ein städtebauliches Grundkonzept, das auf Grund eines von Roland Rainer verfaßten Entwurfes am 30. Juni 1961 im Gemeinderat beschlossen worden ist.

Die derzeit in Geltung stehende Bauordnung für Wien gehört (im Vergleich zu den Bauordnungen der anderen Bundesländer) noch zu den moderneren Vorschriften; gibt es doch in Österreich Vorschriften dieser Art, die noch weit ins 19. Jahrhundert zurückreichen.

Die Gruppe Baupolizei übt mit ihrer Verwaltungstätigkeit nur eine der drei Hauptaufgaben aus, die die moderne Baugesetzgebung der öffentlichen Verwaltung stellt. Wer baut, erstellt bekanntlich nach einem vorgefaßten Plan aus Baustoffen ein Werk. Das Baurecht befaßt sich mit allen Teilen dieses Vorganges; es regelt die Voraussetzungen technischer, wirtschaftlicher, kultureller und persönlicher Art, die Tätigkeit des Bauens selbst, und die Verhältnisse bestehender Bauwerke.

In Anlehnung daran ergibt sich die Gliederung der modernen Baugesetzgebung: die Ausgestaltung einer geschlossenen Siedlung nach einem im voraus bestimmten Lage- bzw. Abteilungsplan; die Vorschrift, daß ein Hochbau nur auf einem Grundstück ausgeführt werden kann, das die Qualifikation als Bauplatz besitzt, und dafür gemietet wurde; und die Vorschrift, daß der Bau nach einem bestimmten, den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Plan durchgeführt wird.

Es liegt in der menschlichen Natur, daß die Öffentlichkeit beiweitem weniger alarmiert ist, wenn die Baupolizei gegen sogenannte Wilde Siedler einschreitet, deren unbefugte Tätigkeit nicht nur das allgemeine Interesse, sondern auch das eines jeden einzelnen zu ihrem persönlichen Vorteil schädigt, als dann, wenn der einzelne Bauwerber feststellen muß,

daß sein Bauvorhaben, das er sich ausgedacht hat, und dessen fachliche Ausarbeitung er gegen Entgelt einem Architekten oder Baumeister aufgetragen hat, als im Widerspruch zu bestehenden Bauvorschriften stehend, abschlägig beschieden wird. Tatsächlich denken viele Bauwerber an eine etwas altertümliche Polizeiverwaltung, wenn sie die Tätigkeit der Baupolizei beurteilen wollen. So gerne jedermann für sein eigenes Bauvorhaben, dessen Bedeutung für die Allgemeinheit reklamiert (tatsächlich bauen heute die meisten mit größerer oder geringerer Förderung aus öffentlichen Mitteln), so sehr möchte jedermann auch für seinen Fall dem Preis der notwendigen Rücksichtnahme auf die Allgemeinheit aus dem Wege gehen. Dieser unablässig wiederkehrende Konflikt des individuellen Interesses mit den Ansprüchen der Allgemeinheit ist das tägliche und nicht abreißende Dilemma der Baupolizei.

In der Geschäftsgruppe VII wird in der Gruppe Baupolizei nur eine der drei Hauptaufgaben, die die moderne Baugesetzgebung stellt, besorgt. Die beiden anderen großen Bereiche der Baugesetzgebung, also die Erstellung des Lage- bzw. Abteilungsplanes und die Widmung der Grundstücke ressortieren zur Verwaltungsgruppe VI.

Es kommt also darauf an, daß die Tätigkeit der für die Stadt- und Landesplanung zuständigen Magistratsabteilungen im besten Einvernehmen mit der Tätigkeit der Baupolizei vor sich geht. In der Behördenorganisation, in der Geschäftseinteilung und in der Geschäftsordnung der Stadt Wien ist diese Koordination (aber auch die Koordination mit Magistratsabteilungen anderer Geschäftsgruppen) dadurch geregelt, daß die Stadtbauamtsdirektion die Leitung des gesamten Stadtbaudienstes und die Oberaufsicht über die technischen Dienststellen des Magistrates sowie die Ausübung der damit verbundenen gesetzlichen Befugnisse in der Stadtbauamtsdirektion koordiniert und zentriert. Darüber hinaus obliegt aufgrund der österreichischen Bundesverfassung und der Verfassung der Stadt Wien dem Magistratsdirektor die Leitung des inneren Dienstes des Magistrates der Stadt Wien, und damit die Koordination und Integration aller grundsätzlichen Geschäftsvorgänge.

Seit dem Oktober 1966 steht eine novellierte Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien in Anwendung. Nach Ablauf eines Jahres ist daher ein Wort darüber zu sagen, ob die neue Geschäftsordnung den Erwartungen entsprochen hat. Angesichts der eben geschilderten komplizierten Geschäftsvorgänge ist festzustellen, daß hierin die Probe aufs Exempel gelungen ist.

Anfangs Dezember dieses Jahres wurden die Magistratsentwürfe für die ersten Teile einer Novellierung der Bauordnung für Wien dem vom Gesetz vorgeschriebenen Begutachtungsverfahren zugeleitet; es ist damit ein entscheidender Schritt dazu getan, um die Bauordnung unserer Stadt den innerhalb einer Generation zum Teil von Grund auf gewandelten Verhältnissen anzupassen und andererseits allen interessierten Teilen der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, im Wege ihrer Interessenvertretungen in einer Form an der Erneuerung dieses wichtigen Fundamentes für die bauliche Gestaltung unserer Stadt im Sinne der Pflichten des demokratischen Zeitalters teilzuhaben.

#### Stadtvermessung

Die Magistratsabteilung 41, Stadtvermessung, leistet eine fortschrittsorientierte Entwicklungsarbeit. Ich nenne davon nur einige Schwerpunkte der Tätigkeit: Die Einführung des Systems der Netzplanung; die Automation und die elektronische Datenverarbeitung. Alles das ist nur dadurch möglich, daß moderne und höchst leistungsfähige Geräte in der Verwaltung eingeführt werden.

Damit wächst aber ein neuer Typ des Berufsbeamten heran. Die heutige Verwaltung der öffentlichen Hand verlangt angesichts der überorganisierten und überdifferenzierten Gesellschaft den qualifizierten Fachmann mit Spezialausbildung. Diese Spezialausbildung muß er sich entweder in der Berufsausbildung des öffentlichen Unterrichts erwerben, oder (je nach Eignung und Leistungsfähigkeit) in der Berufsbildung erarbeiten. In früheren Zeiten war es das heißbegehrte Ziel, eine abgeschlossene Bildung erlangt zu haben. Vor kurzem wurde aufgrund einer einwandfreien Datenerrechnung festgestellt, daß die Zahl der seit 1956 erarbeiteten neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse bereits größer ist als die ganze Zahl der von Beginn der Menschheit bis zum Jahre 1956 erforschten.

Das aber deutet auf eine derartige Dynamisierung und Vergrößerung aller Wissensbereiche hin, daß es in Hinkunft keine Spezialausbildung mehr geben wird, die sich ein Mensch ein für allemal erwerben könnte. Die education permanente, die ständige Bildungs- und Erziehungstätigkeit, ist daher in der Allgemeinbildung wie auch in der Berufsausbildung das anerkannte Ziel der Notwendigkeiten geworden. Für die Bewältigung dieses neu entstehenden Apparates gilt es, Fachleute heranzubilden, in denen sowohl die guten Traditionen des Berufsbeamtentums als auch die fortschrittlichen Einsichten des modernen Managements lebendig werden.

Nicht jeder wird diesen raschen Gang der Entwicklung vorbehaltlos und mit Freude begrüßen, denn diese Umstellung bedeutet für den einzelnen, daß er auffassungsbegabt und anpassungsfähig sein muß. Der moderne Zuschnitt der Dinge wird aber auch wieder junge Menschen für die Mitarbeit im öffentlichen Dienst interessieren; sie werden in unserer Zeit nicht nur deswegen zahlreicher in den öffentlichen Dienst treten, weil sich hier neuerdings die größere berufliche Sicherheit zeigt, sondern auch deswegen, weil sie hier ihrer Leistungsfähigkeit aus innerer Überzeugung dienen können.

#### Wissenschaft und Verwaltung

In dem abgelaufenen Jahr wurde die Verwaltung unserer Stadt in steigendem Maße mit den Ergebnissen jener wissenschaftlichen Forschungen konfrontiert, die die Stadt Wien bei den verschiedenen Lehrkanzeln unserer wissenschaftlichen Hochschulen in Auftrag gegeben hat. Im Umkreis der von mir geleiteten Geschäftsgruppe erwähne ich in diesem Zusammenhang vor allem: Die Parkraumstudie Wien für das dicht bebaute Gebiet der Gemeindebezirke 1-9 und 20, erarbeitet im Institut für Straßenbau und Straßenverkehrswesen der Fakultät für Bauingenieurwesen und Architektur der Technischen Hochschule in Graz (Prof. Dr. Raimund Dorfwirth); die Untersuchungen, die der Vorstand des Institutes für Straßenwesen der nämlichen Fakultät der Technischen Hochschule Wien, Prof. Dr. Franz Bitzl,

betreffs der mit Hilfe einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage geregelten automatischen Verkehrslichtsignalanlagen an den Knotenpunkten des Straßenverkehrs im Bereich zwischen Burgtheater und Doncuanlage, Freyung und Berggasse angestellt hat; und den Auftrag, der neuerdings an dasselbe Institut vergeben worden ist, um die Kriterien für die Errichtung komplizierter und daher kostspieliger Verkehrslichtsignalanlagen zu objektivieren.

Die Auswertung der diesbezüglichen hochwertigen Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung durch die politische und administrative Leitung der Geschäfte des Wiener Magistrates gehört zweifellos zu den aktuellsten und interessantesten Aufgaben der modernen öffentlichen Verwaltung. Die Objektivierung der Problemstellung, die wissenschaftliche Fundierung der Alternativvorschläge und ein gewisser Schutz vor unrationellen Einflüssen bei der Behördenentscheidung, müssen zweifellos zum positiven Ertrag des Neuen gerechnet werden. Daneben dürfen die Gefahren nicht übersehen werden. Sie bestehen darin, daß im öffentlichen Leben immer mehr eine visionäre Wissenschaftlichkeit um sich greift, die schon jetzt die Welt der Enkel auch dort ausmalt, wo diese Bilder jenseits eines unbestreitbaren wissenschaftlichen Fundaments entstehen; die Verwissenschaftlichung des Politischen und des Administrativen kann aber vor allem nicht die Tatsache aus der Welt schaffen, daß die letzten Entscheidungen im öffentlichen Leben nicht von den Programmierern getroffen werden, sondern von den von der Verfassung berufenen und den verfassungsmäßigen Instanzen zur Rechenschaft verpflichteten Menschen.

Dies sei den Ausführungen vorausgeschickt, die sich mit einer Aufgabengruppe befassen, in der sich die Spitze der in stürmischer Entfaltung befindlichen städtebaulichen Entwicklung zeigt: zu der von mir geleiteten Geschäftsgruppe VII gehören unter anderem die Magistratsabteilung 46 - technische Verkehrsangelegenheiten, und die Magistratsabteilung 70 - rechtliche Verkehrsangelegenheiten.

Die im Gang befindliche Motorisierung (bekanntlich erwartet man trotz zeitweiliger Verlangsamung der wirtschaftlichen Entwicklung in naher Zeit einen Zustand der Vollmotorisierung) bestimmt den Arbeitsrhythmus dieser Magistratsabteilungen. Nichts kennzeichnet die rasche Änderung der Verhältnisse auf diesem Gebiet so sehr wie die rasche Folge in der Novellierung der Gesetzesvorschriften.

./.

In diesem Zusammenhang erinnere ich zunächst an die Tatsache, daß in Sachen des Verkehrs in Wien die Bundespolizeidirektion Wien als Ortspolizei die Funktionen der örtlichen Straßenpolizei besorgt. Es kommt also in Sachen des Verkehrs in der Bundeshauptstadt darauf an, daß zwischen der Bundespolizeidirektion Wien und dem Land bzw. der Gemeinde Wien nicht nur eine geordnete Nachbarschaft, sondern eine integrale Form der Zusammenarbeit stattfindet. Das ist unter den obwaltenden Umständen und dank der Tätigkeit des Wiener Polizeipräsidenten Josef Holaubek in einem optimalen Ausmaß der Fall.

#### Führerschein bedeutet Verantwortung

Von den aktuellen Aufgaben des Arbeitsbereiches der beiden mit Verkehrsangelegenheiten beschäftigten Magistratsabteilungen möchte ich vor allem zwei herausheben: das Lenkerprüfungs- und Fahrschulprüfungswesen, und die Verwendung moderner Datenverarbeitungsmaschinen bei der technischen Verkehrsregelung.

Im abgelaufenen Jahr sind 40.262 Kandidaten zur Lenkerprüfung angetreten. Die Mehrzahl davon, nämlich 20.609, haben die Prüfung nicht bestanden. Nach meiner jahrzehntelangen hauptberuflichen Tätigkeit liegt es in der Natur der Dinge, daß ich mich den Fragen des Prüfens und Klassifizierens in den Lenkerprüfungskommissionen mit besonderer Aufmerksamkeit zuwende. Es geschieht das im Interesse der Allgemeinheit. Der schlecht ausgebildete Fahrer ist nicht nur für sich selbst eine Gefahr im Straßenverkehr, sondern eine potentielle Gefahr für hunderte Verkehrsteilnehmer. Wenn man mir kürzlich vorgeworfen hat, ich würde in diesem Prüfungswesen keine Gnade und keine Barmherzigkeit kennen, dann ist darauf nur zu erwidern, daß es sich bei diesem Prüfungswesen nicht um Gnadenerweisungen und Akte der Barmherzigkeit handelt, sondern um Gerechtigkeit, Rücksicht auf das allgemeine Interesse und optimale Sicherheit im Straßenverkehr. Wenn die Stadt Wien viele Millionen ausgibt, um mit Hilfe technischer Einrichtungen die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, dann hat sie auch die Pflicht, in den Lenkerprüfungskommissionen darauf zu achten, daß diese Sicherheit nicht neuerdings durch Verkehrsteilnehmer gefährdet wird, die in der Ablegung von Prüfungen gewandter sind als im Lenken eines Kraftfahrzeuges.

Die Österreicher sind dank der letzten wirtschaftlichen Entwicklung ein für unsere Verhältnisse gut motorisiertes Volk geworden; ein Volk von Autofahrern sind sie deswegen noch lange nicht. Dem Durchschnittsösterreicher geht eben das ab, worin die Entwicklung der modernen Industriestaaten des Westens uns voraus ist: es sind dies vor allem Erfahrungen, die in Westeuropa um etwa 10 Jahre, und in den Vereinigten Staaten um 30 Jahre älter sind. Dieser Zeitunterschied im Hinblick auf das Zeitnotwendige, besteht allerdings nicht in den Bemühungen der Stadt Wien zur Modernisierung technischer Verkehrseinrichtungen.

#### Computer im Straßenverkehr

Seit Februar 1967 wird, wie vorhin angedeutet, in einem bestimmten Umkreis der Schottenkreuzung der Straßenverkehr versuchsweise mit einem Computer geregelt. 22 Knotenpunkte dieses Verkehrsraumes werden entsprechend der jeweiligen Verkehrssituation automatisch geschaltet. Zur Erfassung dieses Verkehrs sind 40 Magnetsonden in die Fahrbahn eingebaut. Der Computer ist bekanntlich in der Verkehrsleitzentrale der Rossauer Kaserne installiert; er ist ein Produkt der Wiener Schwachstromwerke-Ges.m.b.H. Vor einem Jahr habe ich an dieser Stelle angekündigt, daß der Wiener Magistrat das Institut für Straßenbau und Straßenverkehr an der Technischen Hochschule in Wien damit beauftragen wird, die Auswirkungen dieses Systems der Verkehrsregelung zu untersuchen und einen Prüfungsbericht vorzulegen. Diese Arbeit ist inzwischen getan worden. Die Ergebnisse möchte ich in folgenden Hauptpunkten zusammenfassen:

Die Durchfahrtszeiten in den untersuchten Teststrecken haben sich während der Hauptverkehrszeiten um 9 bis 22 Prozent verkürzt. Die Zahl der Anhalte der Fahrzeuge je Stunde hat im Tagesmittel um 27 Prozent abgenommen. Die Wartezeiten der Fahrzeuge an den Kreuzungen haben sich im Mittel um 5,5 Prozent verkürzt. Die Verkehrsgeschwindigkeiten haben sich an einigen Teststrecken im Durchschnitt erhöht (zum Beispiel innerhalb der Strecke Hörlgasse-Rooseveltplatz um 12 Prozent).

An anderen Strecken mit stärkerer Verkehrszunahme wurde ein geringes Sinken der Durchschnittsgeschwindigkeit beobachtet. Die Staulängen an den Knotenpunkten haben entsprechend des Rückganges der Anhaltezeit abgenommen.

Aus diesen Meßergebnissen kann der Schluß gezogen werden, daß sich die Verkehrssituation innerhalb des Versuchsgebietes nach dem Einsatz des elektronischen Verkehrsrechners meßbar verbessert hat. Der Verkehrsablauf ist flüssiger, gleichmäßiger und daher auch sicherer geworden. Durch die automatische Koordinierung der Verkehrsflüsse konnten die Zeitverluste der Verkehrsteilnehmer verringert und eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Verkehrsraumes erreicht werden.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, daß, wie die obgenannten Untersuchungen beweisen, der Versuch mit der verkehrsabhängigen Signalsteuerung positiv verlaufen ist. Zur vollen Auswirkung wird die Verkehrsautomation jedoch erst kommen, wenn das Verkehrsleitsystem auf weitere Stadtgebiete ausgedehnt wird.

Gestatten Sie nunmehr, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß ich zusammenfassend noch eine Übersicht über den Aufgabebereich der übrigen Magistratsabteilungen, der von mir geleiteten Geschäftsgruppe bringe:

#### Die Prüf- und Versuchsanstalt

Die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt durfte es in dem abgelaufenen Rechnungsjahr als Fortschritt buchen, daß der Bau einer neuen Prüfanlage in Wien 11, Rinnböckstraße, begonnen und fast bis zur Gleiche ausgeführt werden konnte. In der ersten Hälfte des Rechnungsjahres 1968 wird der Endausbau erfolgen, so daß man damit rechnen kann, daß ab der Mitte des kommenden Jahres ein Teil der Prüfanstalt übersiedeln wird können.

Der weitere Ausbau dieses Objektes ist vorläufig noch umstritten. Bekanntlich wird auch im Verband der Städtischen Unternehmungen eine Prüfanstalt geplant, und es ist daher selbstverständlich, daß weitere bauausführende Maßnahmen auf dem Areal in Simmering erst dann stattfinden werden, wenn die vollständige Koordinierung und Funktionsabstimmung beider Vorhaben geklärt sein wird.

Das, was bisher auf diesem Areal gebaut worden ist, entspricht jedenfalls einer unabwendbaren Notwendigkeit der Prüf- und Versuchsanstalt der Stadtbauamtsdirektion.

Die Städtische Prüf- und Versuchsanstalt unterhält drei Laboratorien, die mit Aufträgen vollends ausgelastet sind. Zwei grundlegende Forschungsarbeiten sollen ausdrücklich erwähnt werden: Die Großversuchsserie, mit der die Wärmedämmung (mit Berücksichtigung verschiedener Einflüsse) der Montagebauweise ermittelt werden kann, und der Forschungsauftrag, betreffend die Lärmbelastung durch Großbaumaschinen im Tiefbau.

Zu dem Erfolgsausweis der Magistratsabteilung 39 gehört auch der Ertrag der wissenschaftlichen Tätigkeit, der in den Publikationen und Vorträgen des Leiters im In- und Ausland zum Ausdruck kommt; im letzten Jahr konnte damit vor allem in Ungarn und in der Türkei hervorgetreten werden.

Bei der Finanzausstattung der Magistratsabteilung 33 ist darauf Bedacht zu nehmen, daß ihre eigenen Budgetmittel in einem gewissen Proportionsatz zu den Aufwendungen der Magistratsabteilungen 24, 25 und 28 stehen, und daß sie neuerdings bei ihrer Budgetbewirtschaftung von dem Baugeschehen auf den Bundesstraßen im Gebiet des Landes Wien, und vor allem vom Ausbau des Autobahnnetzes, abhängig ist.

Diese notwendigen und unabweisbaren finanziellen Aufwendungen haben zum Teil zur Folge, daß eigene Projekte dieser Magistratsabteilung zurückstehen müssen oder wegen Verknappung der Finanzausstattung gedrosselt werden müssen; das trifft insbesondere für das seinerzeit verfaßte 5-Jahres-Programm zu, das im vollen Umfang voraussichtlich erst nach einem Zeitraum von insgesamt 6 1/2 Jahren ausgeführt werden wird.

Besonders in den Randgebieten unserer Stadt, in denen neuer Siedlungsraum erschlossen wird, steigt der Konsum an elektrischer Energie. Die Wiener Stadtwerke müssen diesem gesteigerten Bedarf nachkommen und die wenig leistungsfähigen Freilandstrecken durch leistungsfähigere Kabelleitungen ersetzen. Diese Maßnahme zwingt aber auch die Magistratsabteilung 33, ihre eigenen Anlagen, die sich bisher auf dem Gestänge der E-Werk-Freileitungen befunden haben, im gleichen Ausmaß und im gleichen Zeitraum umzubauen.

Auch dieser Zusammenhang muß in Rechnung gestellt werden, wenn zu Zeiten eine Verknappung der Mittel für die Durchführung der eigenen Bauvorhaben der Magistratsabteilung 33 auftritt.

#### Respekt vor dem Totenkult

Die Magistratsabteilung 43 (Friedhöfe) weist im Jahre 1967 in den 46 städtischen Friedhöfen und Urnenhainen gegenüber dem Vorjahr eine steigende Beerdigungsfrequenz auf. Beim Vergleich der Erdbegräbnisse mit den Einäscherungen tritt der steigende Anteil der Einäscherungen an der Gesamtzahl der Bestattungen zutage. Es entspricht unseren Erwartungen, daß diese Veränderungen verhältnismäßig langsam vor sich gehen, gehen sie doch ein Brauchtum der Bevölkerung an, in dem die Fragen der Pietät eine unbedingte Berücksichtigung erfordern.

Mag sein, daß von der einen oder der anderen Seite der Wunsch nach einer zeitgemäßen Erneuerung des Totenkultes mit größerer Schärfe vertreten und tunliche Veränderungen mit Beschleunigung verlangt werden. Dem gegenüber ist festzuhalten, daß die primäre Frage hierin der Respekt vor dem Kult, und damit eine ethische und ästhetische Frage ist. Der Friedhof ist aber nicht nur Stätte der Tradition, sondern Ausdruck einer bestimmten Gesellschaftsordnung: in der Feudalzeit waren den Herrschaften die abgesonderten Gräfte, den Bürgern, Kleinbürgern und Bauern die Ortsfriedhöfe vorbehalten; im bürgerlichen Zeitalter, das in den älteren Teilen des Zentralfriedhofes gut sichtbar ist, legte man die Zentralfriedhöfe für alle an und überließ den sozialen und wirtschaftlichen Unterschieden die individuelle Gräbergestaltung; die heutige, allerdings noch unfertige Gesellschaft, ist von anderen ethischen und religiösen Vorstellungen geprägt; so wie die allgemeine Kulturentwicklung, gibt es eine gewisse problemreiche Auseinandersetzung auch in der Friedhofsgestaltung.

Die Friedhofsverwaltung hat nicht die Aufgabe, den Menschen in Dingen des Kultes, des Geschmacks und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Vorschriften zu machen; sie soll verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung stellen, wobei sie allerdings erwartet, daß im Laufe der Zeit eine Entmischung zwischen Alt und Neu stattfinden wird.

Naturschutz ist Pflege der Waldgesinnung

Das Stadtforstamt hat in dem laufenden Rechnungsjahr einen Gesamtschadholzanfall im Bereich der Quellschutzforste ausgewiesen, der das im letzten Jahr geschätzte Präliminare um rund 33.000 fm übersteigt. Dabei muß erwartet werden, daß diese Menge durch natürliche Begradigungen und Ähnliches in den nächsten Monaten noch erhöhen wird. Diese Schadholzmengen, deren Aufarbeitung aus Gründen des Forstschatzes und damit auch des Quellschatzes dringend erforderlich war, konnten nur unter Einsatz einer großen Anzahl von Fremdpasssen bewältigt werden. Innerhalb des Naturschatzes macht die Pflege der Waldgesinnung der Großstadtbevölkerung und insbesondere der Großstadtjugend einen wichtigen Teil aus. Zur Verbesserung dieser Haltung veranstaltet das Stadtforstamt in jedem Jahr im Einvernehmen mit dem Stadtschulrat für Wien im Rahmen der "Woche des Waldes" Lehrwanderungen für die Schuljugend sowie einen Aufsatzwettbewerb in den Pflichtschulen.

Im Zuge der Sicherung des Erholungsgebietes unserer Stadt wird getrachtet, vor allem jenen Grund und Boden zu erwerben, der notwendig ist, um den im Jahre 1905 geschaffenen Wald- und Wiesengürtel realitèb zu schaffen.

In einem zeitgemäßen Naturschutz spielt unsere städtische Forstverwaltung angesichts der Expansion der von ihr verwalteten forstwirtschaftlich genutzten Grundstücksflächen, eine hervorragende Rolle. Bei diesem Naturschutz handelt es sich ja nicht nur um eine Art botanischer Denkmalpflege, sondern darum, den durch den Rationalismus der heutigen Industriegesellschaft zerrissenen und vielfach völlig zusammenhangslos gewordenen Haushalt der Natur, und damit die natürliche Existenz des Menschen, verteidigen zu helfen. Dies aber kann nur dann geschehen, wenn der Naturschutz mehr ist als eine Art denkmalpflegerische Betreuung einzelner Sektoren der Kulturlandschaft, die Denkmalpflege für Baumriesen und besonders rar gewordene Baumgruppen; es kommt darauf an, den inneren Haushalt instand zu setzen, und das heißt im einzelnen, den im Umkreis unseres städtischen Forstschatzes lebenden land- und forstwirtschaftlichen

Betrieben soweit die Existenz zu erhalten, als dies notwendig ist, um eine lebende Landschaft im Umkreis der modernen Großstadt intakt zu halten.

### Die Plan- und Schriftenkammer

Von den Aufgaben des Naturschutzes bis zum Tätigkeitsbereich der Plan- und Schriftenkammer verläuft ein weit gespannter Bogen. Die scheinbar weit voneinander abliegenden Aktivitäten sind indessen nicht mehr voneinander getrennt, als alles menschliche Dasein heute davon abhängt, daß für die Äußerungen des Lebens Pläne und Ordnungen verfaßt werden, die nach neusten Methoden dokumentarisch zu verwerten sind.

Das Plan- und Bauanlagenarchiv der Magistratsabteilung 20 wird derzeit überarbeitet und möglichst raumsparend und bestandserhaltend gelagert. Dabei muß bedacht werden, daß der Zuwachs an Bauplänen und Baubescheiden jährlich 10.000 Stück ausmacht, wobei im letztabgelaufenen Jahr hierin eine Erhöhung um 20 Prozent eingetreten ist. In einer Magistratsabteilung, wie die Magistratsabteilung 20 eine ist, sind daher Rationalisierungsmaßnahmen und Verbesserungen der technischen Ausstattung besonders am Platze. Gerade in Zeiten, in denen das bauliche Geschehen unserer Stadt in einem raschen Rhythmus vor sich geht, ist es unbedingt notwendig, die Dokumentation der Pläne nicht nur in Ordnung zu halten, sondern gegenüber der Vergangenheit zu verbessern. Ein gutes Beispiel dafür bietet der Feuerwehrplan: dieser Plan dürfte in seiner Aussage kaum zu übertreffen sein; er beweist aufs neue das klare Konzept der Stadtkarte.

Aber auch die photographischen Dokumentationen nehmen an Bedeutung zu. Sie betreffen nicht nur bautechnische Vorgänge, sondern gehen in erster Linie auch das Planungswesen an, wobei für die Herstellung von Fotomontagen für die Stadtbildbeurteilung von Hochbauten sich diese unentbehrliche Ergänzung bereits bewährt hat.

Der Voranschlag für das Jahr 1968 weist im 7. Hauptstück (Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten) eine Erhöhung der Ausgaben auf 239,1 Millionen Schilling aus.

Die Erhöhungen gehen vor allem die Kosten für Betrieb und Instandhaltung der öffentlichen Beleuchtung sowie die Kosten für neue Beleuchtungsanlagen und für die Verbesserung der Beleuchtung in den Hauptstraßen an.

Bei den Friedhöfen betrifft der Mehraufwand die Fortsetzung der Ausbauten sowie neuerdings die erhöhten Kosten für die Erhaltung der baulichen Anlagen, Wege und Grünanlagen.

Der Aufwand für den Neubau und Ausbau der Verkehrsanlagen wird punkto Signalanlagen vor allem durch die Kosten bei den Großvorhaben Matzleinsdorfer Platz und Triester Straße sichtbar; im ersteren Fall betragen sie 1,7 Millionen Schilling, im letzteren Fall 1,8 Millionen Schilling.

Gemessen an dem finanziellen Aufwand anderer Geschäftsgruppen, hält sich der der Geschäftsgruppe VII in verhältnismäßig engen Grenzen. Umso größer ist die Bedeutung des Einsatzes technisch hoch qualifizierter Fachkräfte; diesen am Schluß des Berichtes den Dank für die geleistete Arbeit auszusprechen, ist mir ein aufrichtig empfundenes Bedürfnis.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

- - -

Achtung! Wir setzen nun mit der Baudebatte fort

Debatte über das Bauwesen:  
=====

Nach dem Referat von Stadtrat Kurt Heller wurde die Debatte über die Geschäftsgruppe Bauwesen eröffnet.

GR. Lauscher (KLS) erinnerte daran, daß das österreichische Bauwesen in letzter Zeit besonders durch den Bauskandal in das Licht der Öffentlichkeit gerückt wurde. In letzter Zeit habe man den Eindruck gewonnen, man wolle diesen Skandal möglichst unauffällig versickern lassen.

Beunruhigung habe in der Bevölkerung ferner die rückläufige Auftrags- und Beschäftigungslage in der Bau- und Holzwirtschaft ausgelöst. In diesen Branchen habe es bis zum Oktober bereits 60.000 weniger Beschäftigte als im Vorjahr gegeben. Die Wiener Arbeitslosenziffern geben kein genaues Bild über den Beschäftigungsrückgang, da die vielen auswärts wohnhaften Beschäftigten, die in Wien gearbeitet haben, in ihren Heimatgemeinden als arbeitslos registriert seien.

Die Regierung habe zwar lautstark Maßnahmen gegen die Winterarbeitslosigkeit verkündet und behauptet, die neue Bundes-Wohnbauförderung sei genauso gut, wie die Wohnbauförderung, die Wien vorgesehen hat und jedenfalls besser, als die frühere unter dem sozialistischen Sozialminister war.

Nehme man jedoch das Wohnbauprogramm des OGB als Maßstab für die Wohnbauförderung 1968, werde ersichtlich, daß es keine Kontinuität im Baugeschehen, keine Koordinierung langfristiger Programme, kein Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz, dafür aber verspätete Arbeitsvergebungen, uneinheitliche Ausschreibungen, Kartellabsprachen, gesetzwidrige Preismanipulationen und die Duldung überhöhter Baupreise gebe. Die Bauforschung bleibt weiterhin Stiefkind.

./.

Auch von einer Vereinheitlichung der Wohnbauförderung kann keine Rede sein. Derzeit fehlt jede Übersicht, wie die Wohnbauförderung in den einzelnen Bundesländern aussieht und wann sie in Kraft tritt. Die Neuaufteilung der Wohnbauförderungsmittel, von der ÖVP im Parlament beschlossen, kürzte Wien die Mittel für den Wohnungsbau. Von einer Verstärkung des Wohnungsbaues ist also, entgegen den seinerzeitigen Wahlversprechungen - nirgends mehr die Rede. Der Redner fordert den Bau von mehr Wohnungen und nach besseren städtebaulichen Gesichtspunkten. Seine Fraktion habe immer wieder die Forderung nach einer besseren Ausnützung des Baupotentials erhoben, nach Anwendung neuer Baumethoden, Erschließung neuer Geldquellen und nach bundesgesetzlichen Regelungen, die den Gemeinden den Grunderwerb erleichtern. Durch die Beschließung von landesgesetzlichen Bestimmungen könnte man vielleicht den Bund eher zu Verhandlungen über das Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz bringen.

Ungenügende Planung und ebenso ungenügende Koordinierung tragen gleichfalls nicht zu einer Verstärkung des Wohnungsbaues bei. Der Redner richtet die Frage an den Stadtrat, was auf diesem Gebiet für Maßnahmen ergriffen wurden. Er bittet auch um Mitteilung, welche Korrekturen sich in den Ansätzen des Baukapitels durch die Beschlußfassung der neuen Wiener Wohnbaureform ergeben werden.

Der Redner kommt sodann auf die Gestaltung unserer Wohnhausanlagen zu sprechen. Er stellt fest, daß die Gestaltung in der Ersten Republik vorbildlich für die ganze Welt war, jedoch heute mehr als zu wünschen übrig lasse. Es gibt in unserem Land eine große Zahl ideenreicher Architekten und Planer. Das habe erst in letzter Zeit wieder die Ausstellung "Neue städtische Wohnformen" unter Beweis gestellt. Die Ausschreibung von offenen Wettbewerben müßte auf eine breitere Grundlage gestellt werden. Dann könnte es nicht zu so mangelhaften städtebaulichen Lösungen kommen, wie sie in der Per Albin Hansson-Siedlung-Ost erfolgten. Die 4.000 Wohnungen dieser gewaltigen Anlage wurden fast ausschließlich durch Beamte der Magistratsabteilung 18 ausgearbeitet. Es gab keinen

Wettbewerb. Das Gelände hat eine leichte Südhanglage und die Wohnungen könnten einen herrlichen Ausblick haben. Die Aussicht wurde jedoch durch eine Reihe achtgeschossiger Fertigteilbauten den dahinter stehenden kleineren Häusern genommen.

Hinsichtlich der geplanten U-Bahn stellte GR. Lauscher fest, daß um die Linienführung noch immer eine rege Diskussion herrsche. Es sei daher nicht verwunderlich, daß erst in ein- einhalb Jahren mit dem Bau begonnen werden könne, zumal noch keinerlei Angaben über die Beteiligung des ; an den Baukosten vorliegen.

Durch die Charakterisierung des Budgets als "Anti-Krisenbudget" sei auf ein Hauptproblem der Wirtschaft hingewiesen worden. Die rückläufige Tendenz, besonders bei den verstaatlichten Betrieben, wirke sich sehr nachteilig für Wien aus. GR. Lauscher forderte in diesem Zusammenhang, die Gemeinde möge ihre Aufträge vor allem Wiener Firmen geben und verlas anschließend einen Brief des Gesamtbetriebsrates der Austria-Email, demzufolge das Werk Simmering, in welchem 600 Personen beschäftigt sind, über Antrag des Aufsichtsrats-Vorstandes geschlossen werden soll.

Den Ansätzen des Budgets für das Bauwesen werde seine Fraktion zustimmen.

Der nächste Debattenredner, GR. Matza (ÖVP) beschäftigte sich mit Fragen des Straßenbaues. Er stellte einleitend fest, daß bei den Neubauten der Wiener Straßen in den letzten zwei Dezennien große Leistungen vollbracht wurden und eindrucksvolle Bauwerke geschaffen werden konnten. Natürlich sei, soll der Straßenbau kein Flickwerk sein, ein sinnvoller Plan notwendig, mit der Festlegung der Prioritäten auf Grund von Durchleuchtungen und Kosten-Nutzen-Analysen. Die Wichtigkeit dieser Maßnahmen beweise der Umstand, daß keine öffentliche Investition eine größere Rentabilität aufweise als jene beim Bau von Straßen.

Die Forderung nach besseren, leistungsfähigeren und sicheren Straßen begründete der Redner mit der Feststellung, daß die moderne Gesellschaftsform die Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz vorsehe.

Diese Entwicklung sei freilich nur möglich gewesen, weil das Kraftfahrzeug die Voraussetzungen dafür geschaffen habe. Die Folge war eine Zunahme des Berufsverkehrs, der heute besonders zu Zeiten der Verkehrsspitzen, aber auch hinsichtlich des Parkproblems so große Sorgen bereite.

In Wien gäbe es derzeit etwa 330.000 Autos. Eine Sättigung des Bedarfes, der erst bei Vollmotorisierung zu erwarten sei, liegt bei etwa einem Kraftfahrzeug je Haushalt, somit für Wien bei 700.000 Kraftfahrzeugen. Die Erreichung dieser Sättigung hänge von der wirtschaftlichen Entwicklung ab. Prognosen darüber schwankten zwischen 1985 und dem Jahr Zweitausend. Vermutlich werden in 20 bis 30 Jahren mehr als doppelt so viele Autos wie heute auf unseren Straßen sich bewegen und auch parken wollen.

Dieser Umstand unterstreiche die Bedeutung des Straßenbaues, der Straßenerweiterung und der Schaffung von Parkplätzen.

GR. Matza stellte die Frage nach der Dotierung des Straßenbaues in Wien. Die Zunahme der Straßenbaumittel um 0,77 Prozent, ins Verhältnis gesetzt zur Steigerung der Gesamtausgaben, nämlich 10,5 Prozent, spreche eine beredete Sprache.

In anderen österreichischen Städten würde für den Straßenbau pro Kopf der Bevölkerung viel mehr Geld ausgegeben als in Wien, so etwa (in den Zahlen von 1966) in Graz 498 Schilling, in Linz 579 Schilling und in Klagenfurt sogar 710 Schilling, in Wien dagegen nur 260 Schilling.

Wien müsse daher für den Straßenbau viel mehr Geld aufwenden, schon um sich vor späteren Generationen den Vorwurf zu ersparen, es habe die Zeichen der Zeit nicht richtig verstanden. Ziel eines entsprechenden Verkehrskonzepts müsse es sein, die Lösung der Verkehrsprobleme auch unter der Perspektive der Vollmotorisierung zu gewährleisten.

Nachdem der Redner (unter einigen Zwischenrufen von sozialistischer Seite) den Geldaufwand des Bundes für das Wiener Straßennetz als ausreichend gewürdigt hatte, wendete er sich den Problemen des ruhenden Verkehrs zu, und zwar mit der Forderung, es sei dringend nötig, neue Wege zur Förderung des Baues von Parkgaragen zu gehen.

Es sei nämlich eine sehr wesentliche Aufgabe der Gemeinde, dafür zu sorgen, daß Wien nicht vom ruhenden Verkehr erschlagen werde. Eine solche Entwicklung **konnte** das Leben in der Bundeshauptstadt lähmen.

Wenn Wien, sagte GR. Matza abschließend, nicht in einem Verkehrschaos ersticken solle, dann müßten baldigst Pläne für den Ausbau der Stadt erstellt, veröffentlicht und rasch durchgeführt werden, damit der Nachholbedarf Wiens auf dem Sektor Straßenbau befriedigt werde. Dafür würden natürlich erheblich mehr Mittel als die bisher aufgewendeten nötig sein. Wien dürfe nicht ein Kopfbahnhof des Westens werden, seine wahre Funktion sei die eines Knotenpunktes im **Herzen Europas**.

GR. Dr. Schmidt (FPÖ) meinte, alle schönen Worte könnten nichts daran ändern, daß die Bauangelegenheiten mangelhaft dotiert seien. Ob eine Stadt Weltstadt sei, hänge eben doch sehr wesentlich von ihrem Baugeschehen ab (Zwischenruf Vizebürgermeister Slavik: "Das Bauwesen ist bei uns zweifellos ebenso **gut** dotiert, wie in jeder Weltstadt!") Zwar stiegen die absoluten Zahlen, die Prozentsätze jedoch würden ein anderes Bild ergeben: Der prozentuelle Anteil für das Bauwesen von 17,7 Prozent der Gesamtausgaben sei einer der geringsten in den letzten Jahren.

Zu wenig Mittel seien vor allem für den Straßenbau und den Brücken- und Wasserbau vorgesehen. Für den reinen Straßenbau sei nur eine Million mehr veranschlagt, als für 1967, und gegenüber den tatsächlichen Ausgaben 1966 zeige sich sogar ein Minus von 12 Millionen Schilling. Die 198,5 Millionen für den Brücken- und Wasserbau seien zwar wesentlich mehr als im Vorjahr, entsprächen aber ziemlich genau den tatsächlichen Ausgaben 1966.

Als Schwerpunkt des Tiefbauprogramms sei die Gürtelbaustelle zu bezeichnen, die zwar ein großes und wichtiges Vorhaben darstelle, jedoch außerhalb des Gesamtkonzepts für die nächste Zeit stehe, da dieser Tunnel erst sehr spät in das U-Bahnnetz aufgenommen werden könne. Ähnliche neuralgische Punkte, wie sie die Kreuzung Eichenstraße-Gürtel darstelle, gäbe es in Wien 50 bis 60.

An größeren Brückenbauvorhaben scheine nur die Lobkowitzbrücke und die Ostbahnunterführung auf, während für die Brücke zwischen Westautobahn und Flötzersteig nichts vorgesehen sei. Dieses Projekt werde der Bund wohl kaum finanzieren. Sehr bedauerlich sei es, daß das Bundesstraßenbauprogramm noch nicht bekannt ist. In unserem technischen Zeitalter sei eine so schlechte Koordinierung zwischen Bautenministerium und Rathaus beschämend.

Die Praxis, große Projekte, die im Budget nicht enthalten sind, nachträglich zu beschließen, wenn die Mehreingänge dies erlauben, sei abzulehnen, weil sie die Gefahr einer mangelhaften Planung enthalte.

Die Verkehrsdichte habe rasant zugenommen, beispielsweise in der Grünbergstraße gegenüber 1955 um 555 Prozent, in der Wientalstraße um 279 und in der Heiligenstädter Straße um 322 Prozent.

Mit Genugtuung haben wir zur Kenntnis genommen, daß nun auch der Bund eine gewisse Bereitschaft gezeigt hat, in Wien die Kosten für einige Autobahnkilometer mehr zu übernehmen. Diese Zusicherung allein dürfte uns jedoch nicht genügen. Es wäre interessant zu erfahren, wann das Projekt in Angriff genommen werden soll. Die Führung des Gürtels als Autobahn wäre eine konsequente Fortsetzung im Zuge des Ausbaues eines Schnellstraßen- und Autobahnnetzes. Der Redner ersucht um Mitteilung, wie weit bereits Projekte für ein Schnellstraßennetz entlang des Donaukanals bestehen. Günstig wäre auch eine Schnellstraßenverbindung ungefähr im Zuge der Vorortelinie, damit wenigstens auf dem Straßenweg das hergestellt wird, was die Bundesbahn auf dem Schienenweg anscheinend nicht zu Wege bringt. Durch diese Schnellstraße außerhalb des Gürtels könnten die Bezirke 19, 18 bis herüber in den 13. miteinander verbunden werden.

Als erfreulich bezeichnet es der Redner, daß die Ansätze für das Straßennetz örtlicher Bedeutung etwas höher dotiert sind. Im 3. Bezirk wäre die Beseitigung einer Verkehrsenge im Raum Erdberger Straße-Apostelgasse notwendig. Im Investitionsausweis für den Straßenbau scheint eine Reihe von neuen Projekten auf.

Auf dem Sektor des Brücken- und Wasserbaues wurde erfreulicherweise mit der Errichtung der vierten Donaubrücke begonnen. Sie soll 285 Millionen kosten. Ihre Errichtung ist dringend notwendig, denn die Belastung der übrigen Brücken ist ungeheuer angestiegen. Die Reichsbrücke hat eine tägliche Durchschnittsbelastung von 40.184 Fahrzeugen, das ist gegenüber 1955 eine Steigerung um 252 Prozent. Die vierte Donaubrücke wird aber nicht nur die Reichsbrücke entlasten, sie wird auch eine wichtige Verbindung nach Stadlau darstellen. Die Erschließung dieser Entwicklungsgebiete hängt aber nicht zuletzt von ihrer guten verkehrsmäßigen Aufschließung ab. Die Planung der Stadtentwicklung und die Planung des Verkehrssystems sind eng miteinander verbunden. Es ist daher zu begrüßen, daß die U-Bahn-Planung dieser Notwendigkeit gleichfalls Rechnung getragen hat. Der geplante Endpunkt der U-Bahn-Linie 1, die Schnellstraße und die Wagramer Straße werden Kagran bestens erschließen. Der Redner stellt die Frage, ob man bei der Planung des Gebietes Stadlau heute schon sagen kann, wo das Zentrum dieses künftigen Wohngebietes liegen wird.

Von einem anderen Hoffungsgebiet, dem Raum Inzersdorf-Vösendorf hat man in letzter Zeit nichts mehr gehört, ebenso wenig von einer internationalen Ausschreibung für dieses Gebiet.

Zum Hochwasserschutz: Die Kosten wird anscheinend zum überwiegenden Teil die Stadt Wien tragen müssen, da sich der Bund nur in bescheidenem Maß beteiligen will. Der Redner stellt die Frage, ob bei Verwirklichung des Hochwasserschutzes Umbauten an den bestehenden Brückenbauwerken notwendig werden und ob bei der Planung der vierten Donaubrücke, bereits auf die Hochwasserschutzanlagen Rücksicht genommen wurde.

Für 1968 ist nun der Bau von 5.000 Wohnungen vorgesehen - um 200 weniger als im Budget 1967, obwohl im jetzt zur Debatte stehenden Budget um 5,6 Millionen Schilling mehr für den Wohnbau vorgesehen sind. Die Frage einer Steigerung der Bauleistung liege demnach im Dunkeln, wahrscheinlich wird man eher mit einer Verminderung rechnen müssen.

Als kleinen Fortschritt bezeichnete GR.Dr.Schmidt die Vergrößerung des durchschnittlichen Wohnraumes. Während von 1960 bis 1965 noch ein Absinken der Nutzfläche von 62 Quadratmeter auf 59,9 Quadratmeter festgestellt werden mußte, betrug 1966 die durchschnittliche Nutzfläche 63,2 Quadratmeter. Erfreulich sei auch, daß immer mehr Wohnungen der Type C (drei Räume) und Type D (vier Räume) gebaut würden.

Was die Parkplätze betrifft, sollte die Gemeinde mit gutem Beispiel vorangehen und bei ihren Wohnbauten Sorge für ausreichenden Parkraum tragen.

Der nächste Debattenredner, GR. Pelzelmayer (ÖVP) beschäftigte sich gleichfalls mit der Wohnbautätigkeit der Gemeinde, vor allem mit dem Verhältnis herkömmlicher Bauweise : Montagebauweise.

Während das Verhältnis 1965 noch annähernd 60:35 und 1966 47:41 zu Gunsten der herkömmlichen Bauweise (laut Bericht des Kontrollamtes) war, betrug es 1967 bereits 55:45 zu Gunsten der Montagebauweise.

Diese Entwicklung sei natürlich zeitbedingt. Dennoch müsse man sich überlegen, wie weit sie vorangetrieben werden könne, ohne die Arbeitsplätze jener Arbeiter zu gefährden, die nicht vom Montagebau übernommen werden können. Auch das finanzielle Problem sei zu bedenken. Sollten durch übergroße Ausdehnung der Montagebauweise Arbeiter privater Baufirmen ihren Arbeitsplatz verlieren, dann müßte sich dies nicht nur auf die Steuereingänge des Bundes, sondern auch auf die der Gemeinde auswirken.

Im kommenden Jahr werde vor allem die zeitgerechte Vergabe von Aufträgen von allergrößter Bedeutung sein. In der Bauwirtschaft fehlennämlich zur Zeit in fast allen Sparten Anschlußaufträge. Sollten nicht sofort zu Jahresbeginn Aufträge kommen, wäre unweigerlich mit Betriebseinschränkungen zu rechnen, die diesmal auch Teile des sonst immer behaltenen Stammpersonals betreffen würden.

Im Wohnbauprogramm der Gemeinde für 1968/69 seien wieder zahlreiche Bauvorhaben ins Auge gefaßt, die einwandfrei eine Lückenverbauung darstellten. Es sollte doch überlegt werden, ob es nicht besser wäre, derartige Bauplätze lieber Baugenossenschaften oder anderen Bauwerbern zu überlassen.

Den Bemühungen, eine Koordinierung der öffentlichen Bautätigkeit zu erreichen, sollte sich auch die Gemeinde Wien anschließen. Diese Bemühungen sind umso wichtiger, als die öffentliche Hand mit zirka 60 Prozent an der Finanzierung des gesamten Bauvolumens beteiligt ist. Voraussetzungen für diese Koordinierung und der daraus resultierenden kontinuierlichen Bautätigkeit seien unter anderem die Aufstellung langfristiger Bauprogramme, die zeitliche Einordnung der geplanten Bauvorhaben in Terminpläne und die Flüssigmachung der Budgetmittel bereits zu Jahresbeginn.

Auch auf das Problem der Lärmbelästigung kam der Redner zu sprechen: Bei Befragungen in Wien hätte sich ergeben, daß (bei offenem Fenster) 76 Prozent der Befragten bei Tag und 71 Prozent bei Nacht unter Lärmstörungen leiden. Es sei also an der Zeit, die Menschen wenigstens innerhalb ihrer Wohnungen vor dem Lärm zu schützen. Aber nicht nur der Verkehrslärm sei Ursache solcher Belästigungen, sondern auch der Baulärm. Dem letzteren jedoch könnte man sicher - wenn das auch ein wenig teurer sei - durch Einsatz lärmarmen Baumaschinen begegnen.

Hinsichtlich des Vergabewesens bei Bauaufträgen meinte Pelzelmayr, die Wiener Wirtschaft müsse "das Gefühl haben, daß die Stadt für alle ihre Kinder in gleicher Weise da ist". Die Unternehmungen der Privatwirtschaft hätten aber allen Grund, sich hier als Stiefkinder zu fühlen.

Was die Praxis der Vergabe anlange, so würden oft nicht genug Firmen zur Anbotstellung eingeladen, und die Praxis der nachträglichen Preisnachlässe sei, wenn schon nicht unkorrekt, so doch durchaus nicht schön.

Am Ende seiner Ausführungen skizzierte Pelzelmayr noch die Grenzen der Kommunalisierung und zitierte andere Städte, die bereits dazu übergegangen seien, Betriebe aufzugeben, die ihren Zweck in der heutigen Zeit nicht mehr erfüllen.

Als nächster Redner ergriff GR.Dr. Strobl (ÖVP) das Wort. Er bezeichnete die weltpolitische Situation, verbunden mit der Neutralität Österreichs, als überaus günstig für die Position Wiens.

Nur müsse natürlich auch von seiten der Bundeshauptstadt alles geschehen, diese Position zu festigen. Der Redner forderte in diesem Zusammenhang einen "Stadtentwicklungsplan", wie er in München bereits im Jahre 1963 erstellt worden sei.

Besonderes Lob hatte Dr. Strobl für die neue Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich. Hier sei besonders eines wichtig: die überregionale Verkehrsaufschließung Wiens in Verbindung mit dem ostösterreichischen Raum. Auch einen Großflughafen für Großraumflugzeuge benötige Wien, sonst werde es bald "am Rande Europas" liegen.

Ähnlich sei die Situation bei den Straßen. Nach der Fertigstellung eines Europa-Straßennetzes werde Wien daran nur mit einem einzigen Zubringer, nämlich der Westautobahn, beteiligt sein, wenn dagegen nicht etwas geschehe.

Dan beschäftigte sich der Redner mit innerstädtischen Problemen. Die Stadt Wien dürfe ihr Gesicht nicht verlieren. "Wir müssen das an Wien erhalten, was Wien ausmacht!" rief Dr. Strobl und deponierte zu diesem Zweck seine Forderung, alle vor dem Jahre 1870 erbauten Häuser müßten geschützt werden: Man müsse sie erhalten und bewohnbar machen.

Bei der Altstadtsanierung muß man zwischen der Rettung wertvoller Objekte und der Erneuerung der sogenannten Rasterviertel unterscheiden. Daß an einem Stadterhaltungsgesetz gearbeitet wird, ist sehr erfreulich. Die Erneuerung der Rasterviertel darf nicht so erfolgen, daß an Stelle der niedergerissenen Objekte neue der gleichen Art errichtet werden.

Der Redner erinnerte sodann an einen von ihm im Juli eingebrachten Antrag, betreffend die Assanierung von Altstadtvierteln, in dem auch ein umfassendes Generalsanierungskonzept beziehungsweise eine Koordinationsstelle gefordert wurde. Er urgierte sodann die Behandlung dieses Antrages. Für Assanierungsgebiete müßten nach einem großzügigen Gesamtkonzept neue Flächenwidmungs- und Bauungspläne erarbeitet werden. Auch neue Gebäudeformen sind dabei denkbar. Die Rathausmehrheit klagt über Schwierigkeiten bei der Grundstückbeschaffung, hat aber das beantragte Kommissierungsgesetz noch nicht behandelt.

Angesichts der jetzigen Entwicklung besteht die Gefahr, daß die Innenstadt zu einem Museum wird. Sowohl bei der Altstadtsanierung, als auch bei der Neuverbauung am Stadtrand müssen neue Wege gefunden werden, um das Stadtbild von Morgen zu schaffen.

Der Redner stellte die Frage, ob auf Grund der entwickelten Stadtmodelle schon konkrete und in sich geschlossene Pläne erarbeitet worden seien. Sehr erfreulich ist die neue Zusammenarbeit mit Niederösterreich, die besonders die Um-landplanung fördern wird.

Das Stadtbauamt sollte mehr Wettbewerbe ausschreiben; leider wurde der ÖVP-Vorschlag abgelehnt, einen Wettbewerb für einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan des südlichen Wiener-berges auszuschreiben. Erforderlich sei auch eine Klärung über die landwirtschaftlichen Gebiete der Stadt, um die Gemüseversorgung der Bevölkerung zu sichern.

Die ÖVP wird den Ansätzen der Geschäftsguppe VI zustimmen.

GR. Dkfm. Hintschig (SPÖ) wiederholte einleitend die Summen, die für das Bau- und Baunebengewerbe vorgesehen sind und betonte, daß sie in einer Zeit wirtschaftlicher Stagnation und gefährdeter Vollbeschäftigung von wesentlicher Bedeutung für die Stadt und ihre Bevölkerung sind. Die Wertschöpfung durch die Bauwirtschaft beträgt rund ein Achtel des Nationalproduktes, und die 13.000 Betriebe der Bauwirtschaft in Österreich nähren rund 1,1 Millionen Menschen.

Ein Hauptproblem der Bauwirtschaft besteht in der unterschiedlichen Beschäftigungslage im Sommer und im Winter. Im vergangenen Winter gab es nur 68 Prozent des Beschäftigtenstandes des ~~vorangeh~~enen Sommers. Daher ist auch die Kapazität der Bauwirtschaft sehr unterschiedlich ausgelastet, was wiederum mögliche Kostensenkungen verhindert.

Bei den Sofortmaßnahmen der Bundesregierung gegen die Winterarbeitslosigkeit, die vom Ministerrat erst diese Woche beschlossen wurden, sind die Vorschläge des Wirtschaftsbeirates leider unberücksichtigt geblieben. Dadurch wurde die Möglichkeit vertan, die Bauleistung um 30 bis 50 Prozent zu erhöhen.

In Wien beträgt die saisonbedingte Arbeitslosigkeit nur 4,1 Prozent des Beschäftigungsstandes, im Bundesdurchschnitt liegt sie aber bereits bei 32 Prozent und erreicht in einigen Bundesländern bis zu 60 Prozent.

Die Summen, die die Stadt Wien seit 1955 für die Bauwirtschaft vorgesehen hat, betragen nicht weniger als 27 Milliarden und 755 Millionen Schilling.

Auf 1548 Baustellen der Gemeinde Wien konnten 14.162 Arbeitskräfte beschäftigt werden. Das war nur möglich, weil die Stadtverwaltung im Frühjahr, als sich eine gewisse wirtschaftliche Stagnation in Österreich zeigte, ein zusätzliches Arbeitsbeschaffungsprogramm ausgearbeitet hat. Es kam dadurch aber nicht nur die Bauwirtschaft zum Zug, sondern auch andere Wirtschaftszweige. So erhielten 821 metallverarbeitende Betriebe 4876 Aufträge mit einer Summe von mehr als 423,5 Millionen Schilling. Koordinierung, Zusammenarbeit und die rechtzeitige Erstellung von Langzeitplänen brachten den Wienern Erfolg.

Auch die Straßenbauabteilung hat nach Ablauf ihres ersten Zehn-Jahresprogrammes weitere Langzeitpläne erstellt, die derzeit bis 1970 reichen.

Die Ansätze des 6.Hauptstückes zeigen, wie ausgesprochen investitionsfreudig und das Wirtschaftswachstum fördernd, die Stadtverwaltung plant. Dieser Voranschlag wird aber auch die künftige Entwicklung unserer Stadt beeinflussen, enthält er doch so bedeutende Planungen wie die Fernwärmeversorgung, U-Bahn, Krankenhausbauten und vieles andere.

Die zukünftige Stellung der Stadt Wien im großen Bereich der Donauländer wird aber nicht zuletzt auch vom Ausbau unseres Wassernetzes abhängen. Hier müßte natürlich auch die Bundesregierung einen Beitrag leisten. Wien ist heute nicht mehr die einzige Millionenstadt der Donauländer. Es ist also ein Gebot der Zeit, eine realisierbare Vision für die zukünftige Wirtschaftsstruktur der gesamten Region Wien - und dazu gehören auch Niederösterreich, das Burgenland und ein Teil der Steiermark - zu entwerfen. Auch in Hinblick auf die Anstrengungen, Anschluß an die EWG zu finden, müssen diese Bemühungen unternommen werden. Eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Aufwertung Wiens zum Handelsplatz Nr. 1 im Donaauraum ist zweifellos das Schritthalten auf dem Verkehrssektor, in der Schifffahrt ebenso, wie im Flug- und Bahnverkehr, auf Schnellstraßen und Autobahnen. Die Schaffung des Donau-Oder-Kanals wäre ein dringendes Anliegen, denn die Binnenschifffahrt ist heute noch eben so wichtig wie früher. Sie ist ein billiges und gutes Transportmittel. Wie das Beispiel anderer Länder zeigt, wirkt sich die Schifffahrt auch befruchtend auf das Umland aus. Industrien entstehen schließlich dort, wo gute Transportmöglichkeiten vorhanden sind.

./.

Damit Wien nicht von Pressburg hinsichtlich der Donau-Hafenanlage überflügelt werde, müßte ein leistungsfähiger Binnenhafen geschaffen werden. Wichtig seien vor allem der Ausbau des Donau-Oder-Kanals und die Einbeziehung der Hochwasserschutzanlagen in dieses Projekt.

Um Wien zum Zentrum des europäischen Flugverkehrs zu machen, müßte der Schwechater Flughafen ausgebaut werden. Damit müßte man allerdings bald beginnen, sonst wäre der Vorsprung, den München bereits habe, nicht mehr einzuholen.

Natürlich dürfe auch nicht auf den Ausbau der Bundesstraßen und Autobahnen vergessen werden. Eine Studie, die von der Stadtplanung gemeinsam mit niederösterreichischen Stellen ausgearbeitet wurde, sieht Wien als Kreuzungspunkt von vier Europastraßen vor. Die Trassenführung sei so gehalten, daß weniger aufgeschlossene Gebiete in Niederösterreich und dem Burgenland berührt werden.

Abschließend erklärte GR. Dkfm. Hintschig, daß seine Fraktion den Ansätzen des Budgets für das Bauwesen zustimmen werde.

#### Schlußwort

In seinem Schlußwort nahm Stadtrat Heller an erster Stelle zu Fragen des Wohnungsbaues Stellung. Er stellte fest, daß der Gemeinde die Sorgen der Wirtschaftstreibenden im Bau- und Nebengewerbe bekannt seien. Die Gemeinde habe daher - so wie in den vergangenen Jahren - auch im Budget für 1968 wieder Maßnahmen gegen die Winterarbeitslosigkeit vorgesehen.

In Wien könne zur Zeit kein Ansteigen der Preise auf dem Wohnbausektor festgestellt werden; im Gegenteil, gegenwärtig herrsche sogar eine sinkende Tendenz.

Zur Frage der Auftragsvergebung erklärte Stadtrat Heller, daß es bis vor kurzem nur lediglich um die Frage gegangen wäre, eine Firma zu bekommen, die bauen will. Auf Grund der nicht mehr so günstigen Vollbeschäftigung sei es jedoch nun nahezu umgekehrt: Alle kommen zur Gemeinde um Aufträge. Er erinnerte jedoch an einen Erlaß der Magistratsdirektion, der als Schutz für das Wiener Gewerbe und die Industrie vorsieht, die fünf Prozent-Klausel auch auf Wien anzuwenden. Es sei ein echter Versuch, auch für 1968 Wien eine Vollbeschäftigung zu sichern.

#### Bauforschung für 30 Millionen

Im kommenden Jahr werden erstmals Mittel für eine Bauforschung zur Verfügung stehen, und zwar im Ausmaß von 30 Millionen Schilling. Leider nicht aus Budgetmitteln einer ~~Gebietskörperschaft, sondern~~ aus jenen der Wohnbauförderung 1968.

Hinsichtlich der Anfragen die Baulandbeschaffung und den Rechnungshofbericht betreffend, antwortete der Stadtrat, daß hierüber bereits ausführlich diskutiert worden sei. Das meiste hätte man widerlegen können, berechtigte Mängel abgestellt. "Wenn eine schwere Pölung in der Nacht auf einer Baugrube angebracht werden muß, weil sonst alles ins Wasser fällt, wenn diese Entscheidung ad hoc und von einem gerade anwesenden Bauingenieur getroffen werden muß, weil Gefahr im Verzug ist, so ist es vom Rechnungshof nur formal richtig, zu beanstanden, daß die Pölung ohne vorhergehende Ausschreibung erfolgt ist.

Zu der Architekturkritik: Sie kommt alle Jahre wieder und man muß unterscheiden zwischen Kritiker-Architekten und jenen, die selbst etwas bauen. Sie sind nämlich nur in den seltensten Fällen ident. Natürlich prüfe die Gemeinde auch neue Ideen und wende sie an, aber nicht unter allen Umständen. Oberstes Ziel müsse die Einkalkulierung aller aktuellen Gegebenheiten und Möglichkeiten sein.

Dann kam er auf die Behauptung zu sprechen, die Gemeinde beschäftige - besonders hinsichtlich des Fernheizkraftwerkes Spittelauer Lände - ausländische Firmen. Dies stimme nicht, sondern das absolute Gegenteil sei der Fall. Gerade hier sind ausschließlich Wiener Firmen beschäftigt.

Der Redner widmet sich dem besonderen Fall der Austria Email und stellt fest, daß diese jährlich für rund 20 Millionen Schilling Aufträge erhalten habe, etwa diesen Betrag auch im kommenden Jahr erhalten werde und trotzdem beabsichtige, das Werk in Simmering zu schließen. Es ist zu mindest eigenartig, daß der Generaldirektor der Austria Email behauptet, diese Vorgangsweise sei auf Maßnahmen der Gemeinde Wien zurückzuführen. Gerade diese Firma, von der wir jahrelang Gasherde beziehen, die im Preis gegenüber qualitativ besseren Geräten gelinde gesagt überhalten sind, hat es nicht nötig.

Zur Kritik an der Planung meinte der Stadtrat, sie sei diesmal sehr mild gewesen. Der Kritiker der U-Bahn - "er ist ein sehr lieber Freund von mir", sagte Heller - solle sich doch einmal das U-Bahn-Konzept ansehen, dann werde er bemerken, daß viele seiner Forderungen ohnehin darin enthalten seien.

Eingehend auf verschiedene andere Diskussionsbeiträge erläuterte Heller, daß für die Südrandbebauung Wiens Vorarbeiten im Gange seien. Nach Vorliegen der Ergebnisse werde ein Wettbewerb ausgeschrieben werden. Was Groß-Jedlersdorf betreffe, sei ein solcher Wettbewerb längst durchgeführt.

Fast als Beleidigung empfand der Berichterstatter in seinem Schlußwort die Frage, ob beim Bau der 4. Donaubrücke an den Hochwasserschutz gedacht werden würde. Natürlich sei diese Frage unberechtigt, denn so etwas Wichtiges werde selbstverständlich nicht vernachlässigt.

Zum Wohnbau äußerte sich Heller, der in seinem Referat auf die ausstehenden Beschlüsse des Gemeinderates zu diesem Komplex verwiesen hatte, seine Fraktion habe im Jahre 1964 den Wienern für diese Legislaturperiode den Bau von 45.000 Wohnungen versprochen und diese Zusage werde eingehalten werden.

An die Klein- und Mittelbetriebe, die im Wohnbau von der Stadt mit Aufträgen versehen werden, richtete Heller eine ganz offizielle Dankadresse:

./.

"Sie haben uns in all den Jahren prompt und gut bedient. Wir erhielten beste Leistungen zu anständigen Preisen. Diese Betriebe können versichert sein, daß wir ihre Treue zur Stadt Wien auch dann nicht vergessen werden, wenn einmal schwerere Zeiten kommen sollten!"

Zum Verkehrs- und Straßenbau äußerte sich der Stadtrat, daß ja in Wirklichkeit nicht 500, sondern 900 Millionen dafür aufgewendet würden. Auf die Äußerungen eines Vorredners, der verschiedenen Zusagen des Bundes für die nächsten Jahre aufgezählt hatte, erwiderte Heller, diese Zahlen seien, genau genommen, die von Wien angemeldeten Forderungen: Wenn sie der Bund erfülle, werde Wien begeistert sein.

Im übrigen solle doch nicht immer wieder behauptet werden, der Straßenbau in Wien gehe mehr oder minder planlos vor sich. Die Stadt arbeite nach einem Langzeit-Plan - Heller zeigte das Konzept vom Pult aus dem Gemeinderat -, der im Jahre 1963 erstellt worden sei und bis zum Jahre 1970 gelte.

Schließlich erwähnte der Berichterstatter noch das Parkraumproblem: Bei den Wohnbauten zum Beispiel errichtet die Gemeinde weitaus mehr Parkplätze, als ihr dies vom Garagengesetz vorgeschrieben sei.

Das Europastraßennetz wurde mit Niederösterreich besprochen, das diesbezüglich dieselben Sorgen hat wie ~~Wien~~ Wien. Es muß gefordert werden, daß nicht nur den Nord-Süd-Verbindungen Beachtung geschenkt wird, sondern auch den Ost-West-Verbindungen.

Zum Problem des Großflughafens wäre viel zu sagen. Fest steht jedoch, daß die vorerst dringlichste Aufgabe der Bau einer zweiten Start- und Landepiste im Flughafen Schwechat ist. Wenn diese zur Verfügung steht, wird man mit der Schwechater Anlage noch geraume Zeit das Auslangen finden können, weil dann auch Großraumflugzeuge dort landen können. Die Flughafenplanungen für die fernere Zukunft haben durch die wertvolle Untersuchung des Institutes für Raumplanung jedoch bereits begonnen.

Die Ansätze des Kapitels Bauangelegenheiten wurden einstimmig angenommen.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

- - -

### Goldene Ehrenmedaillen für Wissenschaftler und Künstler =====

14. Dezember (RK) Heute vormittag wurde in feierlicher Zeremonie die Reihe der Träger der Goldenen Ehrenmedaille der Stadt Wien um vier weitere verdiente Männer, Gelehrte und Künstler, bereichert. Aus der Hand von Bürgermeister Bruno Marek erhielten im Beisein des Landtagspräsidenten Dr. Stemmer, von Mitgliedern des Stadtsenates, von Exzellenzen, Magnificenzen, Spektabilitäten und Präsidenten der kulturellen und geistigen Prominenz der Stadt Wien die Ehrenmedaille der Bundeshauptstadt in Gold Universitätsprofessor Dr. Fritz Eichler, Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Fritz Feigl, Alexander Lernet-Holenia und Kammersänger Prof. Helge Rosvaenge.

"Zum sechsten Male im heurigen Jahr können wir verdiente Wissenschaftler und Künstler bei uns ehren", begann Kulturstadtrat Gertrude Sandner die "Laudatio", in der sie Leben und Wirken der vier Ausgezeichneten umriß. Prof. Eichler, ein geborener Grazer, hat sich um die Archäologie verdient gemacht und besonders um die museale Neuordnung und wissenschaftliche Auswertung antiker Bestände größte Verdienste erworben. Seine Arbeiten über Ephesos haben Weltruhm erlangt.

Prof. Feigl ist als hervorragender Wissenschaftler auf dem Gebiet der Mikroanalyse bekannt und wenn er auch seine Tätigkeit vorwiegend in seiner Wahlheimat Brasilien ausübt, so trägt er doch zur Rufmehrung seiner Heimatstadt bei. Mit Hilfe seiner Methode, zum Beispiel, war es erst möglich, die ungeheuren Bodenschätze Brasiliens zu erforschen.

Der Schriftsteller Alexander Lernet-Holenia, den man als den Grandseigneur und den letzten Ritter der österreichischen Literatur bezeichnet hat, erhielt die hohe Auszeichnung anlässlich seines 70. Geburtstages in Würdigung seiner außerordentlichen schriftstellerischen Leistungen.

Schließlich Kammersänger Prof. Helge Rosvaenge, der, obwohl Chemie und Mathematik-Ingenieur mit Diplom, seiner Wahlheimat Wien als Operntenor im allgemeinen und der Wiener Staatsoper im besondern, kraft seiner Stimme Ruhm brachte.

./.

Wien hat gesprochen

Bürgermeister Bruno Marek wies darauf hin, daß die vier verdienten Männer, der Altertumsforscher, der Chemiker, der Dichter und der Sänger, obwohl so verschieden in ihrer Eigenart und Leistung, doch vom gleichen geistigen Rang seien. Wenn die neuen Ehrenmedaillenträger auch nicht alle gebürtige Wiener seien, so könne man sie doch als im Geiste und der Tradition dieser Stadt verbunden als "Wiener" bezeichnen. "Mit der Verleihung der Goldenen Ehrenmedaille angesichts der kulturellen und geistigen Prominenz der Stadt und des Landes will ihnen die Stadt Wien einen bescheidenen Dank für ihren persönlichen Einsatz und für ihre wissenschaftlichen und künstlerischen Leistungen abstaten", schloß der Bürgermeister.

Für die vier Ausgezeichneten dankte Alexander Lernet-Holenia. Er bezeichnete Kunst nicht als Dekoration, sondern als integrierenden Bestandteil unseres Lebens und dankte dafür, daß man in Wien die Kunst nicht nur fördere sondern auch ehre.

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten  
=====

14. Dezember (RK) Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit: Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obstsorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Chinakohl 2.50 bis 4 S, Karotten 3 bis 4 S, Kraut 2 bis 4 S je Kilogramm.

Obst: Äpfel: Wirtschaftsware 3 bis 4, Äpfel: Tafelware 6 bis 8 S, Bananen 6 bis 8 S, Orangen, blond 4.50 bis 5 S je Kilogramm.

- - -

Dank und Abschied für verdiente ÄrzteSitzung des Wiener Landessanitätsrates

14. Dezember (RK) Landeshauptmann, Bürgermeister Bruno Marek gratulierte heute im Rahmen einer Sitzung des Landessanitätsrates für Wien einer hervorragenden Persönlichkeit des ärztlichen Lebens, Professor Hans Hoff, zum siebzigsten Geburtstag. Gleichzeitig nahm er Abschied von Oberstadtphysikus Dr. Ferdinand Dirschmid, Leiter des Gesundheitsamtes, der mit Jahresende in den verdienten Ruhestand tritt.

Der Bürgermeister dankte Professor Hoff ganz besonders dafür, daß er im Jahre 1948 den Ruf in das damals noch recht unsichere Wien Folge geleistet habe. Mit 548 Arbeiten und zehn Fachbüchern über Psychiatrie und Neurologie sei der Jubilar zu den Spitzenkräften der Medizin zu zählen.

Dem Oberstadtphysikus, der als Pionier der Polioschluckimpfung und der Tetanusimpfung gleichermaßen wie als Reorganisator der Tbc-Fürsorge und der Psychohygiene viel für die Stadt geleistet hat, dankte der Bürgermeister: "Wenn es ein Ehrenbuch für ärztliche Hilfeleistung gäbe, so wäre ihr Name auf einem eigenen Blatt." Dr. Ferdinand Dirschmid ist es auch zu danken, daß unter anderem die Kindersterblichkeit von vier auf 2,7 Promille gesunken ist.

Neue Bestellungen

In den Landessanitätsrat wurde der Leiter der Apothekerkammer Wien, Dr. Mag. Pharm. Franz Zeidler berufen und erhielt vom Bürgermeister das Bestellungsdekret.

Der Landessanitätsrat hat ferner beschlossen, dem Bürgermeister für neu zubesetzende Posten vorzuschlagen: DDr. Hans Hackl und Dr. Stefan Wuketich als Vorstand der Prosektur des Psychiatrischen Krankenhauses der Stadt Wien. Für die Stelle eines teilbeschäftigten Facharztes für Dermatologie im Elisabethspital (mitzubetreuen Sofienspital und Psychiatrisches Krankenhaus) Dr. Heinrich Drechsler. Für die Stelle eines teilbeschäftigten Facharztes für Röntgenologie in der Lungenheilstätte Baumgartner Höhe (mitzubetreuen das Psychiatrische Krankenhaus) Dr. René Formanek.

Verstärkte Sportförderung der Stadt Wien  
=====

Stadthallentraining und Turnsäle kostenlos  
==

14. Dezember (RK) Stadträtin Gertrude Sandner hatte heute die Wiener Sportjournalisten zu einer Pressekonferenz und Diskussion in die Stadthalle eingeladen. Die Stadträtin führte aus, daß die Stadtverwaltung im Hinblick auf die steigenden Kosten für den Sportbetrieb der Vereine und Verbände im Voranschlag für das Jahr 1968 für den Sport eine besondere Erhöhung vorgesehen hat.

Für Sportförderungszwecke ist eine Gesamtsumme von 50 Millionen (1966 26,5, 1965 21,6 Millionen) Schilling vorgesehen, wobei hievon rund 30 Millionen für Bauvorhaben verwendet werden sollen. Im Rahmen dieser Vorhaben wird mit dem Bau des neuen Radstadions begonnen werden, das 15 Millionen kosten wird. Dieses neue Radstadion, das eine komplett gedeckte Bahn sowie gedeckte Tribünen erhalten wird, soll bereits Mitte des Jahres 1969 seiner Bestimmung übergeben werden und wird zu den modernsten seiner Art auf der ganzen Welt zählen.

Neben diesen Bauarbeiten sollen auch die begonnenen Arbeiten fortgesetzt werden, so zum Beispiel die Großsportanlage in der Lorenz Müller-Gasse, die zwei Spielfelder, eine 400 Meter-Laufbahn, sämtliche Leichtathletikanlagen, vier Tennisplätze, die auch als Eislaufplätze verwendet werden können, sowie ein entsprechendes Garderobengebäude erhalten wird. Fertigstellung: 1968.

Die Absiedlungs- und Planungsarbeiten für das Sportzentrum West sollen ebenfalls 1968 aufgenommen werden.

Stadträtin Sandner führte weiter aus, daß die Verhandlungen zum Erwerb des ehemaligen Admira-Platzes in absehbarer Zeit zu einem positiven Abschluß gebracht werden können. Es ist geplant, dieses Areal zu einem Stadion Nord auszubauen und in der Eigenverwaltung der Stadt Wien zu führen. Auf dieser Anlage, die man als "Sportplatz der offenen Tür" bezeichnen können wird, wird auch der F.A.C. eine neue Anlage finden, wobei ihm kaum Betriebskosten erwachsen werden.

Besonders herausgestrichen wurde von Stadträtin Sandner die neue Sportförderungsaktion der Stadt Wien, die im nächsten Jahr zum ersten Mal angewendet wird. Sie besteht darin, daß neben den vier Millionen Schilling aus den Mitteln des Sportgroschens ein zusätzlicher Betrag von fünf Millionen für die Sportförderung zur Verfügung gestellt wird, wobei dieser Betrag hauptsächlich dazu verwendet werden soll, den Vereinen die Mitbenützung diverser Sportanlagen zu erleichtern. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die kostenlose Mitbenützung der Trainingshallen der Wiener Stadthalle ab 1968, die kostenlose Zurverfügungstellung aller Turnsäle der Stadt Wien sowie die Vermietung der Kunsteisbahn Donaupark zu niedrigen Tarifen. Daneben werden den Wiener Vereinen ab 1968 auch die Mietkosten für die städtischen Hallenbäder und Turnsäle refundiert werden.

Um die Sportler unserer Stadt in die Lage zu versetzen, vermehrten und intensiveren Kontakt mit ausländischen Sportlern zu halten, hat sich die Stadtverwaltung entschlossen, unabhängig von diesen Förderungsmaßnahmen, die Durchführung von internationalen wie auch von Meisterschaftsbewerben durch Zuschüsse aus dem neugeschaffenen Subventionsfonds zu fördern.

Erwähnenswert sei auch, daß die Stadt Wien im kommenden Jahr für Neubauten und die Erhaltung von Bädern fast 40 Millionen Schilling zur Verfügung stellen wird.

- - -

#### Rindernachmarkt vom 14. Dezember

=====

14. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 2 Stiere, 2 Kalbinnen, Summe 4. Verkauft wurde alles. Gesamtauftrieb: dasselbe. Marktverkehr ruhig, Hauptmarktpreise.

- - -

#### Schweinenachmarkt vom 14. Dezember

=====

14. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren Inland: 97. Neuzufuhren Ausland: 140. Gesamtauftrieb 237. Verkauft wurde alles.

Marktverkehr ruhig, Hauptmarktpreise. Ungarische Schweine: 15.90 bis 16 S.

- - -

#### Pferdenachmarkt vom 14. Dezember

=====

14. Dezember (RK) Kein Auftrieb.

- - -

(Fortsetzung des Sitzungsberichtes)

Die Debatte über baubehördliche und sonstige technische  
=====

Angelegenheiten  
=====

Nachtrag zum Referat Drimmel

Die Behandlung der Geschäftsgruppe VII (Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten) wurde durch das Referat von Vizebürgermeister Dr. Drimmel (ÖVP) eingeleitet. Im Verlauf seiner Ausführungen kam der Referent auch auf den gestrigen Debattenbeitrag von Gemeinderat Dr. Bauer (ÖVP) zu sprechen, der den Mitarbeitern der Baupolizei Denunziantentum vorgeworfen hatte. Dr. Drimmel betonte, daß man den verabscheuungswürdigen Begriff "Denunziant" nicht auf die Mitarbeiter der Wiener Baupolizei anwenden könne. Ohne auf die dienstrechtliche Seite des Vorganges, daß Baupolizisten für außertourliche Tätigkeiten Sonderentgelte erhalten, näher eingehen zu wollen, schilderte der Referent den Vorgang, der zu dem Vorwurf des Denunziantentums geführt hat:

Immer wieder kommt es vor, daß den Baupolizisten im Verlauf ihrer Dienstgänge bauliche Vorgänge auffallen, die gewisse Verdachtsmomente hinsichtlich ihrer Legalität auslösen. Die Beamten haben die Pflicht, diese Verdachtsmomente zu notieren. Es muß jedoch in jedem einzelnen Fall sorgfältig untersucht werden, ob die verdächtigen Bauvorgänge im betreffenden Akt gedeckt sind, oder nicht. Diese zeitraubenden Überprüfungen müssen von den Beamten neben ihrer laufenden Arbeit durchgeführt werden, weshalb ein Sonderentgelt dafür durchaus gerechtfertigt erscheint.

GR. Dr. Bauer habe als Debattenredner das Recht gehabt, seine diesbezüglichen Bedenken anzumelden, der für die Geschäftsgruppe verantwortliche Stadtrat aber müsse sich in diesem Fall auch gegen seinen Parteifreund schützend vor die Beamten stellen, deren Recht sonst nicht wirksam vertreten werde.

Als erster Debattenredner ergriff GR. Lauscher das Wort, um zur Parkraumfrage Stellung zu nehmen. Seit mehr als einem Jahr liege die Parkraumstudie von Professor Dr. Dorfwirth für die Bezirke 1 bis 9 und 20 vor, doch es sei herzlich wenig geschehen. Einige "Blaue Zonen" wurden markiert - das sei alles.

Das 1962 novellierte Garagengesetz hinkt weit hinter den tatsächlichen Gegebenheiten nach. Es schreibe beispielsweise bei Geschäftshäusern für je 300 Quadratmeter genutzter Fläche einen Abstellplatz vor; bei Gaststätten muß pro 20 Besucherplätzen ein Auto-Abstellplatz vorhanden sein, bei Kinos für je 15, bei Sportplätzen für je 20 Plätze. Das sei selbstverständlich viel zu wenig.

Werden die gesetzlich vorgeschriebenen Abstellplätze nicht angelegt, müsse pro Platz 20.000 Schilling "Ablöse" bezahlt werden - während die Kosten für die Errichtung eines Parkplatzes bei 40.000 Schilling liegen.

Eine Novellierung des Garagengesetzes sei zwar wiederholt angekündigt, aber noch immer nicht durchgeführt worden. Dafür konnte man im Amtsblatt vom 7. Juni nachlesen, wie das Dienstabzeichen der sogenannten Straßenaufsicht aussehen werde. Dieses Abzeichen wurde für jenen Personenkreis - bestehend aus Pensionisten, Hausfrauen etc. - geschaffen, denen man die Kontrolle der Kurzparkzonen anvertrauen will.

Die Unbekümmertheit der Behörde prangert er am Beispiel der Zollamtsgründe im 3. Bezirk an, die mit Ämtern vollgestopft werden sollen aber nur einzelne Plätze für die Autos leitender Beamter vorsehen. Für das zu erwartende gewaltige Kundenaufkommen sei nicht vorgesorgt.

Der Redner wiederholt den bekannten Vorschlag der KP-Fraktion, die Stadtbahn bei der Stadthalle und beim Westbahnhof zu überdecken und dadurch Parkplatz zu schaffen. Aber "nicht einmal ein Wettbewerb wurde ausgeschrieben! Bisher wurde nur fortgewurschtelt, alles bleibt hinter der Entwicklung zurück, und Vorsorge wird überhaupt nicht getroffen."

Dann greift der Redner die Fälle der Abbruchobjekte auf und bezeichnet es als ein unmoralisches Gesetz, daß wohl die Haus- und Grundeigentümer einen höherwertigen Besitz erhielten, die delogierten Mieter jedoch die von der Gemeinde aus Steuermitteln zu bauenden Wohnungen ab 1. Jänner teuer kaufen müssen. Er stellt den Antrag, den Besitzern von Abbruchbauten Abgaben aufzuerlegen, damit an dem "Geschäft wenigstens auch der Steuersäckel partizipiert".

Auch die Räumung wilder Siedlungen heißt GR. Lauscher nicht bedingungslos willkommen. Die Maßnahme selbst verurteilt er nicht, wohl aber die Durchführung, da alle über einen Leisten geschoren werden. Ob jemand aus Wohnungsnot wild gesiedelt habe oder aus einem Zweithausbedürfnis heraus, werde nicht geprüft.

Zur Bauordnung befürchtet der Redner, daß hier eine notwendige Neufassung noch in weiter Ferne sei. Gerade der § 71 (Baugenehmigung auf Widerruf) werde wohl so novelliert werden, daß alles Stückwerk bleibe und neuerlich den Spekulanten Tür und Tor geöffnet seien. "Hier werden keine Provisorien geschaffen, wie sie das Gesetz vorsieht, sondern Grundsteine zu Slums gelegt. Wegen Sünden der Großen sollen nicht die Kleinen zum Handkuß kommen".

Namens seiner Fraktion verweigert GR. Lauscher dem Vorschlag die Zustimmung.

Gemeinderat Dr. Schmidt (FPÖ):

Zur öffentlichen Beleuchtung gebe es kaum etwas zu sagen, sie entspreche im großen und ganzen den Erfordernissen einer Großstadt westlicher Prägung. Ebenso gebe es an der Tätigkeit der Baupolizei nichts anzusetzen. Bedauerlich sei nur, daß gegen den dort herrschenden Personalmangel auch im jetzt vorgelegten Dienstopostenplan nichts unternommen worden sei.

Auch an der Friedhofsverwaltung könne keine Kritik geübt werden, vielleicht mit Ausnahme der Kriegsgräberanlage auf dem Zentralfriedhof, die durch zwei windschiefe Planken und ein verwehrtes Rondeau verunziert werde. Ob der an sich wünschenswerte Austausch des großen Holzkreuzes, das dort als Mahnmahl stehe, gegen ein steinernes Denkmal ein großer Gewinn für die Anlage wäre, sei bei den Erfahrungen, die man mit den modernen Bildhauern mache, eher zu bezweifeln.

Zu den technischen Verkehrsangelegenheiten führte der Redner verschiedene neuralgische Verkehrspunkte an, die besser geregelt werden sollten. Auch die Grüne Welle habe noch ihre Tücken, und die leidige Sache des Widerspruchs zwischen Rechtsvorrang und tatsächlichem Verkehrsablauf harre auch noch immer einer Lösung. Gut gelöst sei hingegen das Verkehrsproblem auf dem Schwarzenbergplatz

Der Redner urgierte ferner den blinklichtgesicherten Schutzweg an der Kreuzung Billrothstraße - Grinzinger Allee, der vor allem für die Kinder des dortigen Gymnasiums wichtig ist und schon vor Jahresfrist beschlossen wurde.

Die FPÖ wird den Ansätzen der Geschäftsgruppe VII zustimmen.

GR.Dr. Winter (ÖVP) unterstrich die Leistungen der Magistratsabteilung für öffentliche Beleuchtung, durch die Wien eine Stadt des Lichtes geworden ist. Hervorgehoben wurden in diesem Zusammenhang drei Aktionen, und zwar der systematische Ersatz der bisherigen Glühlampen durch Leuchtstoffröhren, die Verbesserung der Hauptstraßen-Beleuchtung und die Neu- und Umbauten. Das Fünfjahresprogramm zur Ausgestaltung der Hauptstraßenbeleuchtung muß infolge der eingetretenen Kostenerhöhungen auf 6 1/2 Jahre erstreckt werden.

Die Abteilung verwaltet 180 öffentliche Uhren, von denen 120 zentral gesteuert sind. Unter den übrigen sind einige Kirchturmuhren ältester Bauart, die bald durch moderne ersetzt werden sollten. Die Abteilung ist auch für die Beleuchtung von Verkehrszeichen, die Anstrahlung von Baudenkmalern und als Behörde für zahlreiche Überwachungen zuständig.

Keine Lösung wurde noch für eine Anpassung der Leuchten an historische Altstadtteile oder Ortskerne gefunden.

Der Redner ging sodann auf die Aufgaben der städtischen Friedhofsverwaltung ein. Auf diesem Gebiet hat die Rationalisierung ihre Grenzen in der Pietät und der Tradition. Sie muß auch auf wirtschaftliche Interessen einiger Gewerbebranche Rücksicht nehmen.

Für städtische Friedhöfe sind Ausgaben von 105,5 Millionen Schilling vorgesehen, womit erstmals die 100 Millionen-Grenze überschritten wurde. Auf der Kostenseite wirken sich die Ausgaben der Flächenerweiterung, sowie der Neu- und Umbauten, die Verdoppelung der Wassergebühren, aber auch die steigenden Ansprüche der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Grabstätten aus.

Zur Flächenplanung: Wien verwaltet derzeit 46 Friedhöfe und Urnenhaine mit einer Gesamtfläche von rund 500 Hektar. Davon werden neun in Eigenregie und 37 durch Kontrahenten betreut.

Für eine Reihe von Friedhöfen sind Bestattungen bis 1975 vorgesehen, wobei die endgültige Entscheidung über ihre Auflassung erst 1985 fallen soll.

Investitionen: Es hat sich gezeigt, daß die Lösung des Raumproblems nicht durch eine Zunahme der Kremationen zu erwarten ist. Auch die geänderte Haltung der katholischen Kirche zur Feuerbestattung hat nur zu einer geringfügigen Zunahme der Kremationen geführt. Erfreulich ist, daß der Friedhof in Neustift am Walde durch eine Autobuslinie verkehrsmäßig besser erschlossen werden soll. Bei verschiedenen Friedhöfen müßten mehr Parkplätze angelegt werden.

Gemäß einer Anregung des Kontrollamtes verwendet die Friedhofsverwaltung seit längerem allfällige Überschüsse zur besseren Ausgestaltung der Friedhöfe. Am Zentralfriedhof wurde der Umbau der Zeremonienhalle II abgeschlossen. Eine zweite Zeremonienhalle in Neustift am Walde wird 1968 mit einem Kostenaufwand von 6,8 Millionen Schilling errichtet werden.

Im Voranschlag wird auf dem Friedhofssektor das Gewicht mehr auf die Instandhaltung der Wege und Verkehrsflächen und auf die Renovierung bestehender Gebäude gelegt. Die Ansätze steigen von zehn Millionen auf 15,4 Millionen. Besonders erwähnenswert sei die Errichtung einer würdigen Begräbnisstätte für jene Menschen, die ihre Körper der medizinischen Forschung gewidmet haben.

Die Gestaltung der Friedhöfe sei nicht nur ein ästhetisches Problem, es komme ihr auch dadurch Bedeutung zu, daß die Friedhöfe eine Ergänzung unserer Gartenanlagen darstellen. Man wird daher auch dafür sorgen, daß ihre Versteinerung nicht zu sehr fortschreitet. Der Redner ersucht um die Aufstellung von Sitzbänken vor allem auf größeren Friedhöfen. Da das Bild der Friedhöfe im wesentlichen auch von ihrer Reinhaltung abhängt, wurden neue Abfallbehälter aus Holz entwickelt, die in großer Zahl aufgestellt werden sollen.

GR. Neusser (ÖVP) beschäftigt sich in seinen Ausführungen vorerst mit den Magistratsabteilungen 46 und 70, die beide mit der Lösung von Verkehrsproblemen beschäftigt sind. Die noch immer steigende Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge spiegelt sich in der steigenden Zahl der aktenmäßig zu behandelnden allgemeinen und grundsätzlichen Verkehrsangelegenheiten. Eine der wichtigsten Agenden war die eisenbahnrechtliche Bearbeitung des Wiener U-Bahn-Projektes.

Er verweist auf ein interessantes Detail im Bericht der Magistratsabteilung 70: In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden aus den Verkehrsstrafen der Polizei insgesamt 26,3 Millionen Schilling an das Land Wien zur Straßenerhaltung abgeführt. Ein beachtlicher, wenn auch unfreiwilliger Beitrag der Verkehrssünder zu unserem Straßenbauprogramm.

Wien verfügt derzeit über 325 Verkehrslichtsignalanlagen mit 17 Fernsehbeobachtungsstellen und 156 Blinkanlagen. Die Zunahme des Verkehrs und der Verkehrsdichte verlangen jedoch - um den Verkehr überhaupt noch aufrecht erhalten zu können - immer mehr Signalanlagen.

Der Redner regt an, die Signalanlage bei der Ungarbrücke - sie hat in die Grünphase für die abbiegende Zweierlinie eine Wartezeit eingebaut, die auch dann besteht, wenn kein Zug kommt - so zu ändern, daß sie durch eine Zugbeeinflussung auf das tatsächlich notwendige Ausmaß beschränkt wird. Bei den Lichtkreuzungen Stephansplatz - Brandstätte und Rotenturmstraße - Lugeck sollte eine eigene Fußgängerphase, wie am Stephansplatz, geschaffen werden. Vielleicht könnte man auch bei einigen anderen der 325 bestehenden Anlagen Maßnahmen treffen - wenn es vielleicht auch nur um Sekunden geht - die zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen würden.

Verbesserungen konnten rings um die Schottenkreuzung durch den Anschluß an den Verkehrscomputer erzielt werden. Der Redner bezeichnet es als besonders erfreulich, daß ein österreichischer verstaatlichter Betrieb, die Wiener Schwachstromwerke, eine Magnetsonde entwickelt hat, die zur Zeit das Beste auf dem europäischen Markt, vielleicht sogar auf dem Weltmarkt ist. Durch ihre geringe Größe kann sie leicht eingebaut werden.

Durch den genauen Abstimmungsbereich kann sie überdies ohne Störung neben anderen metallischen Einbauten verwendet werden. Sie ist den gebräuchlichen Induktionsschleifen und pneumatischen Gummischwellen weit überlegen. Derselbe Betrieb entwickelte die sogenannte Vidio-Kreuzschiene, ein Gerät, das es ermöglicht, jede beliebige Fernsehkamera, die wir an Kreuzungen eingebaut haben, auf jeden beliebigen Schirm in der Verkehrsleitzentrale zu schalten. Derzeit haben wir eine Kamera in Bau, die auf 10 Kilometer Reichweite erweitert wird und auf dem Wienerberg aufgestellt werden soll.

Noch einmal auf die bereits erwähnten 325 Verkehrsampeln zurückkommend, sagte GR. Neusser, daß für diese Signalanlagen im kommenden Jahr 19 Millionen ausgegeben würden. Es müßten noch mehr Ampeln angeschafft werden, wodurch ein Problem entstünde, das von Jahr zu Jahr brennender werde. Die Erhaltung und Wartung dieser Anlagen bringe eine progressive Kostensteigerung - leider steigen aber die Mittel nicht im selben Ausmaß.

Seit Jahren könnten die periodischen Anstreicherarbeiten an den Trafo-Säulen der Verkehrssignale nicht mehr durchgeführt werden, und zwei dieser Säulen sollen bereits, vom Rost zernagt, umgefallen sein. Es ergäbe sich der groteske Fall, daß durch die Kürzung keine Mittel für die Erhaltung der Verkehrsleitzentrale vorhanden seien, so daß keine Ersatzröhren für die Fernsehkameras angeschafft werden könnten.

Aber mit Ampeln und Schildern könne man keinen Millimeter mehr Verkehrsraum schaffen. Es fehle in Wien an aufnahmefähigen Umfahungsstraßen und an leistungsfähigen Radialstraßen sowie an einem Netz verkehrsgerechter Straßen erster Ordnung. Es scheint, daß es kein weitblickendes Verkehrskonzept gebe und daß auch die notwendigen Koordinierungsmaßnahmen für den Verkehr fehlten.

Dann kam GR. Neusser auf einen Antrag, betreffend die Schaffung eines Verkehrsbeirates, zu sprechen, der am 15. Dezember 1966 von der ÖVP eingebracht worden war. Dieser Antrag sei bis heute nicht beantwortet worden.

Abschließend erklärte der Redner, daß seine Fraktion für die Ansätze der Gruppe VII stimmen werde.

./.

Als nächster Debattenredner sprach GR. Binder (SPÖ), der sich einleitend mit Problemen der Forstverwaltung befaßte. Er regte an, vielleicht gemeinsam mit den Wasserwerken einen Plan zur Renovierung der Personalhäuser in den Wiener Quellschutzgebieten auszuarbeiten, da viele dieser Häuser schon dringend reparaturbedürftig seien.

Eine weitere Anregung GR. Binders betraf die Aufforstung des Wienerberges. Sie müsse möglichst bald erfolgen, damit am Wienerberg durch Erosion nicht ebensolche Schäden entstünden, die heute die Aufforstung des Laaer-Berges erschweren.

"Es ist unser Wille, daß die grünen Inseln erhalten bleiben". Die Steinmetze müßten sich eben so umstellen wie ehemals die Pflasterer. Man wolle ein Gewerbe nicht ausrotten, könne aber einer Gruppe zuliebe nicht der Allgemeinheit Grünland wegnehmen.

Dann kommt der Redner auf die Gräbergraber zu sprechen und ihre unbedankte, bei jeder Witterung geleistete Arbeit. Wenn hier Anwürfe gegen den Zulagenkatalog gemacht werden, so sei dies unangebracht. Er könne sich nicht vorstellen, daß im Zeichen der Vollbeschäftigung jemand diese Arbeit akzeptiere, wenn er nicht Idealist sei.

Zum Kapitel Beleuchtung stellt er eine eindeutige Anerkennung vor allem durch die Fremden, die Wien besuchen, fest. Das im nächsten Jahr mehr als 30 Millionen Schilling hierfür aufgewendet werde, sei ohnehin nur der Selbstkostenpreis.

1953 gab es in Wien 26.000 PKWs und 36.700 Motorräder, heute sind es 330.000 PKWs und keine Motorräder. Mit diesem Vergleich nimmt er den "Frügelknaben aller Unzufriedenen" die Magistratsabteilung 46, in Schutz und bittet um Anerkennung der Leistungen, die diesen Zuwachs doch immer noch bewältigen. Aber "Wir sind nicht willens, die Stadt dem Verkehr zu opfern". Man steht vor einer rationell nicht zu begreifenden Situation, in der Gefühle und Prestige dominieren. Im Gegensatz zu anderen technischen Errungenschaften, wie zum Beispiel dem Telefon, könne man sich mit den Verkehrsmitteln gegenseitig umbringen beziehungsweise großen Schaden anrichten.

Namens der Sozialisten stimmt der Redner für die Annahme des Kapitels VII. Beifall aller Fraktionen.

Schlußwort

In seinem Schlußwort kommt Berichterstatter Vizebürgermeister Dr. Drimmel noch einmal auf das Hauptanliegen seiner Geschäftsgruppe zu sprechen. "Trotz Verampelung, Vertafelung und Verkabelung, die man mir vorwirft, bleibt es dabei, daß die Sicherheit uns vor Schönheit zu gehen hat." Erweist auch die Anschuldigung zurück, daß die Arbeit der Verwaltung so sei, daß es erst Tote geben müsse, ehe die Gehirne in Tätigkeit treten. Alles will aus verschiedenen Gesichtspunkten her gesehen werden. Ein ganzes Jahr über kommen konkurrierende Ampelansuchen. Eine objektive Problembearbeitung soll durch Dringlichkeitsermittlung auf der Basis von Hochschulgutachten erfolgen.

Zur Parkraumfrage verweist er auf die Beschäftigung mit der Dorfwirth-Studie und darauf, daß bereits eine Unterkommission für die Probleme der Blauen Zonen gebildet sei. Auch eine Parkgaragenplanung sei vorhanden. Zu ihrer Realisierung wäre jedoch eine Erleichterung im Grundstückserwerb und eine Verbilligung bei der Geldbeschaffung notwendig. Beides sei Sache der Gemeinde.

Mit großer Eindringlichkeit nahm Dr. Drimmel zu dem Problemkreis der wilden Siedlung Breitenlee Stellung: Die angebliche Grausamkeit der Stadtverwaltung sehe in Wirklichkeit so aus, daß nur drei Familien keine andere Unterkunft gehabt hätten. Für diese Familien wurde seitens der Bezirksvorstehung Wohnraum beigelegt. Grundsätzlich aber könne es nicht angehen, daß die Mehrheit der Bauwerber sich an die Vorschriften halte und alle Beschwernisse des Verkehrs mit der Behörde auf sich nehme, eine andere - ganz kleine - Gruppe jedoch baue, wie sie wolle, im Vertrauen darauf, man werde kleine Leute schon nicht vertreiben. "Wenn der Wiener Gemeinderat das zuläßt, dann demoralisiert er die Stadt!" erklärte Dr. Drimmel.

Daß die Baupolizei mit Brachialgewalt zur Durchsetzung ihrer Anordnungen einsetze, sei völlig ausgeschlossen. Er könne diesen Vorwurf an die Baupolizei nicht zulassen.

Ebenso eingehend ging der Redner auf die Kritik des freiheitlichen Gemeinderates Dr. Schmidt hinsichtlich der Kriegsgräberanlage auf dem Zentralfriedhof ein. Die Bundesregierung verhandle mit der Bundesrepublik Deutschland wegen der Exhumierung derjenigen Gefallenen, die ihre Heimstatt in Deutschland hätten. Solange diese Verhandlungen nicht abgeschlossen seien, sei es nicht sinnvoll, etwas zu unternehmen.

Zum ersten Mal in der bisher viertägigen Budgetdebatte herrschte im Gemeinderatssaal Totenstille, als der Vizebürgermeister zu der beabsichtigten Exhumierung deutscher Soldaten eine Stellungnahme abgab.

"Meiner Meinung nach soll man die Toten ruhen lassen", sagte Drimmel. "Wer einmal über das Gräberfeld von Verdun gegangen ist und die Szenen gesehen hat, die sich dort abspielen, der weiß, daß solche Totenfelder auch Felder der Begegnung sind. Wir alle, die wir im Feld waren", erklärte Drimmel unter zustimmendem Nicken aus den Bänken aller Fraktionen, "haben manchmal darüber nachgedacht, wo vielleicht einmal unsere letzte Ruhestätte sein wird, wenn wir unsere Kameraden beerdigt haben." Aber das, sagte Drimmel weiter, sei eine Sache der Pietät und er wolle sich einem gerechten Wunsch nicht widersetzen. Die Amerikaner zum Beispiel hätten alle ihre Gefallenen - von den verschiedensten Kriegsschauplätzen - in die Vereinigten Staaten heimgeführt.

Das Anatomische Institut hat in Zusammenarbeit mit der städtischen Friedhofsverwaltung am Zentralfriedhof eine Gedenkstätte für jene Personen eingerichtet, die sich der Anatomie und damit der Arztausbildung zur Verfügung gestellt haben. Die Gedenkstätte wurde im Rahmen einer kleinen Feier ihrer Bestimmung übergeben. Daraufhin meldeten sich rund 500 Personen, die nach ihrem Ableben ebenfalls der medizinischen Forschung dienen wollen, und zwar keineswegs aus materiellen Motiven, sondern weil sie darin etwas Sinnvolles sehen.

Was die Beleuchtungskörper in historischer Umgebung betrifft, so ist es sehr die Frage, ob die historisierende Art oder die technisch klarste Lösung vorzuziehen ist. Die technisch einwandfreie Lösung muß mit der historischen Umgebung keineswegs kontrastieren. Eine Ideallösung wurde aber dafür noch nicht gefunden.

Wegen der geplanten Friedhofsauffassungen haben sich schon viele Deputationen im Rathaus eingefunden, denen immer wieder gesagt wurde, daß es noch für mindestens eine Generation beim gegenwärtigen Zustand bleibt. Eine Vorverlegung der endgültigen Entscheidung wurde noch nicht überlegt, könnte jedoch weitere Beunruhigung hervorrufen. Die Angelegenheit wird überprüft werden.

Die Kremation wurde nicht forciert und darf auch nicht forciert werden. Die geänderte kirchliche Einstellung bietet jedoch neue Chancen. Die kirchliche Archäologie hat ergeben, daß die Urchristen nicht nur die Erdbestattung, sondern auch die Verbrennung kannten. Das Wichtigste ist jedoch, daß das Problem jetzt entideologisiert und der freien Gewissensentscheidung des Einzelnen anheimgestellt wurde.

Die Ansätze der Geschäftsgruppe VII wurden mit den Stimmen der SPÖ, OVP und FPÖ genehmigt.

Der Vorsitzende, GR. Planek, unterbricht die Sitzung. Die Beratungen werden morgen, Freitag, den 15. Dezember, 9 Uhr mit der Behandlung der Geschäftsgruppe VIII (öffentliche Einrichtungen) fortgesetzt. Referent ist Stadtrat Hubert Pfösch, SPÖ.

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -