

F 57291

15.-31. Dez. 1965

# Rathaus-Korrespondenz

Sch. 1



HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Mittwoch, 15. Dezember 1965

Blatt 3547

Wien war schon zweimal "olympiareif"

=====

Bürgermeister Marek an Bundeskanzler Dr. Klaus und Vizekanzler  
Dr. Pittermann

15. Dezember (RK) Aus den Meldungen mehrerer Nachrichtenagenturen geht hervor, daß sich die Bundesregierung gestern über die finanzielle Beteiligung an den Olympischen Sommerspielen 1972 in Wien nicht einigen konnte. Der Finanzminister hat Wien überhaupt die "Olympiareife" abgesprochen. Nun hat sich Wien bekanntlich schon zweimal um die Austragung der Olympischen Spiele beworben, und zwar für die Jahre 1964 und 1968. Beide Male war die Bundesregierung der Ansicht, daß Wien durchaus in der Lage wäre, die Spiele durchzuführen. In der Zwischenzeit haben sich, wie wohl anerkannt werden muß, die Verhältnisse eher zum Besseren gewendet. Umso unverständlicher ist es daher, wenn nun in der Frage der Abhaltung der Olympischen Spiele solche Schwierigkeiten auftauchen.

Bürgermeister Bruno Marek hat deshalb heute an Bundeskanzler Dr. Klaus und Vizekanzler Dr. Pittermann Schreiben gerichtet, in denen er, unbeschadet eines späteren Übereinkommens über die finanzielle Regelung, um die prinzipielle Zustimmung der Bundesregierung für die Bewerbung Wiens ersucht. Die beiden gleichlautenden Briefe haben folgenden Wortlaut:

./.



"Wie mir bekannt wurde, konnte sich die österreichische Bundesregierung in ihrer heutigen Sitzung über die finanzielle Beteiligung an den Olympischen Sommerspielen 1972 nicht einigen. Als Bürgermeister der Bundeshauptstadt Wien bedaure ich dies zutiefst.

Im Hinblick auf den uns gestellten Termin für die Einreichung der Bewerbung muß ich unter Berücksichtigung dieses Umstandes Sie, sehr geehrter Herr Bundeskanzler und die österreichische Bundesregierung ersuchen, mir einen gleichlautenden Brief zu übermitteln, wie er der Stadt Wien vom Herrn Bundeskanzler Dr. Gorbach am 29.5.1963 als Unterlage für die Bewerbung 1968 zur Verfügung gestellt wurde. Ich darf wohl die Erwartung aussprechen, daß die österreichische Bundesregierung die Bewerbung der Stadt Wien um die Olympischen Sommerspiele 1972 in der Form eines Billigungsbriefes zum Ausdruck bringen wird.

Mit meinem Ersuchen verbinde ich die feste Überzeugung, daß eine Bundesregierung zu einem späteren Zeitpunkt sicher bereit sein wird, mit der Stadt Wien ein finanzielles Übereinkommen zu treffen, womit die Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 gewährleistet wird.

Wenn die Bewerbung Wiens rechtzeitig bis 31.12.1965 beim I.O.C. einlangen soll, muß ich Sie bitten, unter Berücksichtigung der noch notwendigen Beschlußfassung durch das Ö.O.C., mir das erbetene Schreiben bis spätestens 17.12.1965 zu übermitteln."



Die Budgetberatungen im Wiener Rathaus:Bauangelegenheiten

=====

15. Dezember (RK) Am heutigen sechsten Tag der Budgetberatungen im Wiener Rathaus wurde die Verwaltungsgruppe VI (Bauangelegenheiten) behandelt. Stadtrat Heller (SPÖ) führte in seinem Referat aus:

"Das Jahr 1965 war, wie Ihnen allen bekannt ist, durch monatelanges Schlechtwetter gekennzeichnet und auch die mit Beginn des Jahres erfolgten Lohn- und Gehaltserhöhungen, deren Berechtigung keineswegs in Frage gestellt werden soll, haben den bereits vorher bis in Detail festgelegten Ablauf der diesjährigen Bauarbeiten ein wenig ins Wanken gebracht. Dennoch ist es ~~uns~~ gelungen, die für diesen Zeitraum vorgesehenen Arbeiten im wesentlichen termingerecht durchzuführen.

Aus der Arbeit der Stadtplanung

Sowohl Art als auch Umfang der Bauten, die wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu bewältigen haben werden, können nur mit denen der großen Stadterweiterung im vorigen Jahrhundert verglichen werden. In ihrer Art deshalb, weil auch wir unter anderem die planlichen und baulichen Voraussetzungen für die Erneuerung Wiens, für den endgültigen Ausbau zweier kompletter Verkehrssysteme für den öffentlichen - und den Individualverkehr, für den Bau einer vierten Strombrücke, für den ~~verbesserten~~ Hochwasserschutz und nicht zuletzt für die Errichtung gewaltiger Wohnviertel im Norden, Osten und Süden der Stadt schaffen müssen.

./.



Auf Grund der Volkszählung aus dem Jahr 1961 wurden Bevölkerungspognošen ausgearbeitet. Diesen zufolge hat sich zwar die biologische Struktur der Wiener Bevölkerung seit der Volkszählung aus dem Jahr 1951 beträchtlich verbessert, dennoch ist Wien weiterhin auf Zuwanderung angewiesen. Eine Untersuchung der Wanderungsbewegung innerhalb Österreichs lehrt uns, daß generell betrachtet, mit einer genügend großen Zuwanderung gerechnet werden kann, daß aber die traditionellen Zuwanderungsgebiete, wie beispielsweise das nördliche Niederösterreich, bald erschöpft sein werden. Wien wird sich daher besonders anstrengen müssen, um Zuwanderer auch aus anderen Teilen Österreichs anzuziehen.

Eine weitere Arbeit, die im Verlauf dieses Jahres abgeschlossen wurde, ist die an den sogenannten 'Flächenbilanzen'. Wir können jetzt mit genügender Genauigkeit sagen, welche Bebauungsmöglichkeiten in den einzelnen Teilen der Stadt vorhanden sind. Auf Grund dieser und einer Reihe anderer Unterlagen haben wir einige 'Stadtmodelle' entworfen. Unter dieser Arbeitsbezeichnung haben wir die beiden wichtigen Punkte unseres städtebaulichen Konzepts, die Auflockerung der zu dicht bebauten Stadtgebiete und die Verdichtung der zu locker bebauten Gebiete am Stadtrand erstmals konkret in Zahlen dargestellt. Es handelt sich dabei um die schematische Darstellung von Möglichkeiten einer besseren Verteilung der Wohn- und Arbeitsstätten innerhalb unseres Stadtgebietes. Diese scheinbar nur theoretischen Überlegungen, wie das Wien des Jahres 2.000 aussehen könnte, sind von höchst aktueller Bedeutung. Wir stehen heute vor der Entscheidung über eine Reihe gewaltiger Investitionen, zu deren Verwirklichung Jahre, wenn nicht Jahrzehnte benötigt werden.

Die Entwicklungsmöglichkeiten, die durch die 'Stadtmodelle' angedeutet werden, müssen natürlich noch in allen Konsequenzen durchgedacht werden, bevor wir entsprechend dem städtebaulichen Grundkonzept ein konkretes Ziel für die anzustrebende Stadtentwicklung festlegen können. Eine grundlegende Frage, die wir noch vor dieser Entscheidung klären müssen, ist die nach der Bebauungsdichte in Wohngebieten.



In den bereits dicht bebauten Gebieten stehen wir vor der Alternative, ob wir eine Verbesserung der Lebensverhältnisse jetzt in Angriff nehmen wollen, oder diese Aufgabe auf die nächste und übernächste Generation abschieben dürfen. In diesen Gebieten besteht heute ein krasses Mißverhältnis zwischen einer zu dichten Bebauung einerseits und unzureichenden Grünflächen, öffentlichen Bauplätzen und Verkehrsflächen andererseits. Wir können zu einer schrittweisen Verbesserung kommen, wenn wir in diesen Teilen der Stadt bei allen Neubauten weniger dicht bauen, als dies in der Gründerzeit der Fall war und außerdem überall dort, wo es möglich ist, zu Lasten alter und nicht erhaltenswerter Bauten neue Grünflächen, neue öffentliche Einrichtungen und mehr Verkehrsflächen schaffen.

Vor einer ebenso weitreichenden Entscheidung stehen wir hinsichtlich der Form der neuen Wohnbauten in den Randgebieten der Stadt. Würde die Wohnbautätigkeit im Verlauf der nächsten Generation ausschließlich in Form von mehrgeschoßigen Wohnhäusern vor sich gehen, würden dafür rund 15 Quadratkilometer neuen Baulandes benötigt werden. Eine Bebauung ausschließlich mit Einfamilienhäusern, und das bei sehr dichter und sparsamer Bebauung, würde rund 45 Quadratkilometer Bauland in Anspruch nehmen. Das sind zwar rein theoretische Werte, sie zeigen aber die Auswirkungen der Entscheidungen, die wir zu treffen haben.

#### Wiens neue 'Satelliten-Städte'

Die Gemeinderätliche Stadtplanungskommission, deren Mitgliedern und Mitarbeitern ich bei dieser Gelegenheit herzlichst danken möchte, hat im Frühjahr dieses Jahres auf Grund von Modellentwürfen den Umbau der Großfeldsiedlung beschlossen. Dieses Bauvorhaben ist deshalb besonders bemerkenswert, weil es nicht nur das bisher größte auf dem Gebiet des sozialen Wohnungsbaues ist - es werden mehr als 5.000 Wohnungen mit allen öffentlichen Einrichtungen wie Einkaufszentren, Schulen, Kinder-



gärten usw. entstehen, also eine komplette kleine Stadt - sondern weil zur Verwirklichung dieses Planes auch bestehende Siedlungshäuser abgetragen werden müssen. Es handelt sich also auch dabei um eine echte Maßnahme der Stadterneuerung. Das zweitgrößte Bauvorhaben, dessen Planung jetzt abgeschlossen ist, ist die Per Albin Hansson-Siedlung-Ost, wo auf dem Südhang des Laaser Berges rund 4.000 Wohnungen errichtet werden sollen.

Die ganze Tendenz im sozialen Wohnungsbau zielt auf die Schaffung großer zusammenhängender Wohneinheiten.

Wir beabsichtigen ferner, im kommenden Jahr einen internationalen Wettbewerb für die Bebauung des am Südrand Wiens liegenden Gebietes zwischen Inzersdorf, Südbahn, Vösendorf und Pottendorfer Linie auszuschreiben. Hier soll auf freiem Felde ein völlig neuer Stadtteil entstehen. Zum erstenmal greift damit die Planung über die Stadtgrenzen hinaus; die notwendigen Kontakte mit der Gemeinde Vösendorf sind bereits aufgenommen.

Die Stadtverwaltung hat vor allem im Gebiet ehemaliger Randgemeinden, zum Teil auch innerhalb des alten Stadtgebietes, das schwierige Erbe wilder Siedlungen zu bewältigen, die vielfach in Notzeiten entstanden sind, und heute eine schwere Belastung darstellen. Nach Beratungen in der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission hat die Magistratsdirektion eine Weisung über die zukünftige Behandlung unbefugter Bauführungen erlassen, durch welche sichergestellt wird, daß bei individueller Prüfung jedes Falles nach einheitlichen Gesichtspunkten vorgegangen wird. Es wird aber an einigen Stellen auch zum Abbruch wilder Siedlungen kommen müssen. Das trifft vor allem auf unbefugte Bauten im Wald- und Wiesengürtel zu, um dessen Erhaltung wir ständig bemüht sein müssen.

Im Jänner dieses Jahres hat der Gemeinderat auf Vorschlag der Planungskommission den landschaftlich reizvollen Wiener Teil des Bisamberges zum Wald- und Wiesengürtel erklärt. Hoffentlich gelingt es, das angrenzende niederösterreichische Gebiet ebenfalls vor spekulativer Verbauung zu schützen.



Ein weiterer Antrag auf eine beträchtliche Ausdehnung des Wald- und Wiesengürtels, und zwar vom Wolfersberg und Schottenhof stadtauswärts ist derzeit in Ausarbeitung. Im kommenden Jahr werden weitere derartige Anträge für den Südrand der Stadt und das Gebiet jenseits der Donau folgen. Es wird ferner an einem Programm gearbeitet, den Prater auszugestalten und der Öffentlichkeit im weitestmöglichen Ausmaß zugänglich zu machen.

Die Gemeinderätliche Planungskommission hat sich auch mit dem Problem der Grünflächenversorgung im dicht bebauten Gebiet befaßt und auf Grund von Entwürfen des Stadtbauamtes eine Entscheidung über die Schaffung neuer Grünflächen in diesen Bereichen gefaßt. Die entsprechenden Anträge, die zum Großteil städtischen Grundbesitz betreffen, werden im kommenden Jahr zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

Für die Neubebauung der Pruhwirt-Gründe neben der Karlskirche wurde beschlossen, einen städtebaulichen Wettbewerb auszuschreiben, der nächstes Jahr durchgeführt werden wird.

Nachdem im Vorjahr ein erfolgreicher städtebaulicher Wettbewerb für die Anlage des Zentrums Kagran abgehalten worden ist, wurde heuer ein Projekt für ein Bezirkszentrum in Hernals fertiggestellt, das in Kürze der Planungskommission zur Begutachtung vorgelegt wird.

Wesentliche Arbeiten wurden im vergangenen Jahr auch auf dem Gebiete der Verkehrsplanung geleistet. Zugleich mit der Ausarbeitung der 'Stadtmodelle' wurden die Gesetzmäßigkeiten der Berufspendelwanderung zwischen Wohn- und Arbeitsstätten untersucht.

#### Der Generalverkehrsplan für Wien

Ich habe bereits anlässlich der vorjährigen Budgetdebatte über unsere Arbeiten an einem Generalverkehrsplan für den öffentlichen Verkehr berichtet. Die sehr schwierigen und zeitraubenden Arbeiten, die das Stadtbauamt gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben und freischaffenden Fachleuten durchgeführt hat, sind



so weit, daß die Auswahl eines Betriebssystems möglich ist und daß die bereits vorliegenden Entwürfe für das gesamte Netz entsprechend den Ergebnissen der Prognose über die Berufspendelwanderung bewertet und beurteilt werden können. Darüber hinaus wurden alle jene Untersuchungen und Projektierungen durchgeführt, die zur Sanierung des zentralen Stadtbereiches notwendig sind. Darauf möchte ich etwas näher eingehen:

Die Kerngebiete unserer Städte haben im Verlauf der zurückliegenden Jahrzehnte eine grundlegende Veränderung ihrer Struktur erfahren.

Früher war die City ein dicht besiedeltes Wohngebiet, auch Sitz der Behörden, der unmittelbar der Versorgung dienenden Geschäfte, der Handwerksbetriebe sowie der kulturellen Einrichtungen; das hat sich durch das Eindringen von Wirtschaftsunternehmen, vor allem des tertiären Sektors, grundlegend geändert. Diese Veränderung wird in den hohen Beschäftigtenziffern der zentralen Gebiete offensichtlich. Die Folge sind starke Berufsverkehrsströme, die täglich zweimal, auf nur wenige Stunden zusammengedrängt, zwischen den Wohn- und Arbeitsplätzen zirkulieren und sich zwangsläufig zu den innerstädtischen Gebieten hin immer mehr verdichten. Durch die fortschreitende Individualisierung des Verkehrs, die einen wesentlich höheren Bedarf an Verkehrsflächen zur Folge hat, wird die Situation im Kernraum unserer Stadt immer schwieriger. Eine restlose Befriedigung dieser Bedürfnisse gerade in diesen Gebieten ist wegen der beschränkten Möglichkeiten, die Verkehrsflächen auf Kosten der baulichen und historischen Substanz auszuweiten, nicht vertretbar.

Lassen Sie mich dies mit ein paar Zahlen unterstreichen. Die Motorisierungsprognose von 1959 hat für das Jahr 1965 einen Bestand von rund 240.000 Kraftfahrzeugen angenommen. Diese Zahl wurde jedoch schon 1962, also drei Jahre früher überschritten.

1964 schätzte man den Kraftfahrzeugbestand für 1980 auf 530.000 Kraftfahrzeuge, das heißt rund doppelt so viele wie derzeit. Weitere Untersuchungen haben ergeben, daß in den Bezirken



1 bis 9 und dem 20. Bezirk derzeit rund 90.000 Stellplätze vorhanden sind. Unter Berücksichtigung der derzeit in diesem Gebiet wohnenden 621.000 Personen werden also um 1980 im gleichen Gebiet bei Nacht 120.000 Abstellplätze fehlen. Das heißt, daß unter der Annahme, daß für einen Abstellplatz rund 25 Quadratmeter erforderlich sind, eine Fläche von rund drei Quadratkilometer für neue Abstellplätze nötig wäre. Zum Vergleich: die Fläche des 1. Bezirkes beträgt 2,88 Quadratkilometer; der Flächenbedarf ist also größer als der gesamte 1. Bezirk!

Noch krasser ist die Situation bei Betrachtung der für den Tag notwendigen Abstellplätze. Hier würde das Defizit mehr als die Fläche des 5., 6., 7. und 8. Bezirkes zusammengenommen betragen.

Nicht einmal die Verdoppelung des derzeitigen Straßenraumes innerhalb des Bereiches Gürtel - Donaukanal würde ausreichen, um den Ansturm der Kraftfahrzeuge auch nur einigermaßen bewältigen zu können.

Die Forderung, daß der Besitz eines Autos allgemein möglich ist, kann nur dann erfüllt werden, wenn ebenso allgemein auf eine unbeschränkte ~~Verwendung~~ des Automobils verzichtet wird. Es muß uns allen klar sein, daß unseren Städten ihr Gesicht und ihre Eigenart nur dann bewahrt werden kann, wenn auf diese unbeschränkte Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges vor allem in den innerstädtischen Bereichen verzichtet wird.

Es muß der Bevölkerung eine attraktive und leistungsfähige Alternative zum Kraftfahrzeug geboten werden. Die Verkehrsplanung hat daher ihre Untersuchungen vor allen Dingen darauf abgestimmt, welches Transportsystem den Wünschen und Bedürfnissen der Stadtbevölkerung am besten entsprechen könnte. Ebenso wurden die Arbeiten darauf ausgerichtet, klarzustellen, welche Art von öffentlichen Verkehr in der Lage sein wird, die großen Mengen des Berufspendelverkehrs zu transportieren. Weiters mußten bei den Überlegungen die günstige Errichtbarkeit der Haltestellen, möglichst kurze Zugfolgezeiten, hohe Reisegeschwindigkeit und womöglich Tarifeinheit einkalkuliert werden.



Es konnte eine exakte Berechnungsmöglichkeit gefunden werden, die die Voraussetzungen dafür schafft, die Notwendigkeiten richtig einschätzen zu können. Als Bewertungsgrundlagen wurde die Zahl der Umsteigefälle für die Gesamtheit der Benützer ebenso wie die Summe der Reisezeiten, die Gesamtbaukosten, die Betriebskosten und der Personalbedarf eingeführt.

All diese Überlegungen führten zu einem Betriebssystem hoher Leistungsfähigkeit, zu einem Stadtbahn-Schnellbahn-System. Dies bedeutet jedoch nicht, daß in allen Bereichen sofort der Endzustand angestrebt werden muß. Es wird vielmehr angestrebt, die Investitionen vorerst auf die zentralen Bereiche der Stadt zu konzentrieren. Die Folge ist, daß bis zur Fertigstellung einer betriebsfähigen Stadtbahnstrecke einzelne Trassen auch im ~~Ustra-~~Ustra-Betrieb bedient werden können. Auf der Basis dieser Berechnungen und Überlegungen, die in absehbarer Zeit Grundlage entscheidender Beschlüsse der zuständigen Organe sein werden, sind die weiteren Arbeiten an einem Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr möglich gemacht worden.

Neben diesen Arbeiten grundsätzlicher Natur wurden und werden die Projektierungsarbeiten an dem zum Teil bereits fertiggestellten und zum Teil im Bau befindlichen Straßennetz I. Ordnung fortgesetzt. Mit Rücksicht auf den Ausbau des Autobahnnetzes in Österreich erscheinen die bevorstehenden Arbeiten sowie die weiteren Projektierungen von hoher Dringlichkeit. Um eine neuerliche Benachteiligung des Bundeslandes Wien bei der Festlegung des Bundesstraßennetzes zu verhindern, müssen sowohl die noch nicht befriedigten Wünsche über die Aufnahme weiterer Straßen in das Bundesstraßenverzeichnis neuerlich vorgebracht werden, als auch das Reihungsprogramm des Bundesministeriums über den Ausbau der Autobahnen genauestens überprüft werden.

#### Gesetzliche Grundlagen fürs Baugeschehen

Der Österreichische Städtebund hat vor Jahren den Entwurf eines Luftreinhaltegesetzes ausgearbeitet und in Anlehnung an ausländische Vorbilder Vorschriften vorgesehen, die derartige Gefährdungen der Bevölkerung hintanhaltend sollen. ./.



Wir sind in der Sache bisher leider nicht viel weiter gekommen. Es wäre jedoch im elementaren Interesse der Volksgesundheit, wenn hier zielführende legislative Schritte unternommen werden könnten.

Auch die Bekämpfung aller Lärmquellen, die bisher nur lückenhaft in verschiedenen Gesetzen mehr oder minder unzureichend verankert ist, sollte womöglich in einem zusammengefaßten Gesetz geregelt werden.

Ich habe im Vorjahr erwähnt, daß wir uns bei zwei großen Bauvorhaben der Netzplantechnik bedienen, die es zum Unterschied von den althergebrachten Planungsmethoden möglich macht, bei der Baudurchführung sämtlicher inneren Zusammenhänge der einzelnen Arbeitsvorgänge zu durchschauen. Trotzdem die beiden Baustellen Grundwasserwerk Lobau und Brücke über die Südbahn im Zuge der Wienerbergstraße und Ruckergasse unter dem heurigen Katastrophenwetter schwer zu leiden hatten, hat sich der Einsatz der Netzplantechnik so gut bewährt, daß sie im kommenden Jahr im vermehrten Umfang auf städtischen Baustellen eingesetzt werden wird.

Überhaupt wird es der Einsatz von elektronischen Datenverarbeitungsanlagen in Zukunft auch möglich machen, auf der Fasis eines einheitlichen Leistungsverzeichnisses die Ausschreibungs- und Abrechnungsmodalitäten zu vereinfachen, sodaß die Techniker des Bauamtes in vermehrtem Umfang ihre eigentlichen Aufgaben, nämlich Planung, Koordinierung und Bauaufsicht erfüllen können.

Unsere Bemühungen zur möglichst kontinuierlichen Beschäftigung der Arbeitskräfte des Bau- und Baunebengewerbes wurden im Jahre 1965 fortgesetzt.

Das Stadtbauamt läßt nichts unversucht, um die Personalknappheit im Bau- und Baunebengewerbe, aber auch die ständigen Preiserhöhungen abzufangen. Der von der Österreichischen Bauinnung errechnete Baukostenindex ist von Dezember 1964 bis November 1965 um rund zehn Prozent gestiegen!

#### Baulandbeschaffung und Bauordnungsnovelle

Schwere Sorgen bereitet uns die Baulandbeschaffung und Baulandbereitstellung.



Ich habe immer wieder an dieser Stelle berichten müssen, daß die Entwicklung unserer Stadt durch egoistische Einzelinteressen nur zu oft auf das Schwerste gefährdet wird, und ich muß hier wieder den dringenden Appell an Sie alle richten, an Sie alle, meine Damen und Herren, zu einer vernünftigen Bodenordnung beizutragen. Ich glaube sagen zu dürfen, daß die Stadt stets mit gutem Beispiel vorangeht. In jedem Einzelfall, bei der Absiedlung etwa von Gewerbetreibenden, versuchen wir den Betroffenen Beihilfen in einer Höhe zu gewähren, die es ermöglicht, an anderer Stelle und meist unter besseren Verhältnissen eine neue Existenzgrundlage aufbauen zu können. Einschränkungen des Eigentumsrechtes oder dessen Aufgabe haben wir immer angemessen entschädigt. Ich muß Ihnen aber auch sagen, daß wir nicht auf die Dauer zusehen können, wie aus falsch verstandenen Eigentumsbegriffen der Umbau unserer Stadt verhindert wird. An Beispielen dafür besteht leider kein Mangel.

Eines der bedeutendsten legislativen Vorhaben der Stadt ist die große Bauordnungsnovelle. Sie ist deswegen von so erheblicher Bedeutung für die Öffentlichkeit, da ja die Bestimmungen der Bauordnung tief in das Baugeschehen der Stadt eingreifen und ihr Bild und ihre Struktur auf lange Sicht mitbestimmen. Nachdem das Stadtbauamt einen Referentenentwurf für diese Novelle nach sorgfältiger Koordinierung aller Anregungen und Interessen der einzelnen technischen Dienststellen mit den Erfahrungen der Baubehörde fertiggestellt und vorgelegt hatte, finden seit anfangs Mai 1965 Besprechungen über die endgültige Redigierung des Entwurfes unter Leitung der Magistratsdirektion und unter Mitwirkung aller maßgebenden Fachdienststellen statt. Sie gehen zügig voran und haben bisher befriedigende Resultate gezeigt.

### 3,2 Milliarden für Bauaufgaben

Lassen Sie mich nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, von den konkreten Bauaufgaben des nächsten Jahres sprechen.

./.



Sowohl die Einnahmen, als auch die Ausgaben meiner Geschäftsgruppe sind in Voranschlag für das Jahr 1966 beträchtlich erhöht worden. Während die Einnahmen von 182,372.200 Schilling auf 243,300.200 Schilling stiegen, das sind 33,4 Prozent, erhöhen sich die Ausgaben von 1.598,991.600 Schilling um 91,276.700 Schilling auf 1.690,268.300 Schilling, das sind 5,71 Prozent. Die an sich erfreuliche Steigerung bei den Einnahmen ist allerdings auf die Tatsache zurückzuführen, daß der Bund im nächsten Jahr Straßenschulden aus dem Jahre 1964 in der Höhe von 59,5 Millionen Schilling begleichen wird.

Wie in den vergangenen Jahren wird das Stadtbauamt auch im Jahre 1966 für andere Verwaltungsgruppen Bauvorhaben mit einem Gesamtaufwand von 620 Millionen Schilling durchführen. Insgesamt sieht der Voranschlag für die Beschäftigung im Bau- und Baunebengewerbe einen Betrag von rund 3.222 Millionen Schilling vor.

#### Vorrang für den Wohnungsbau

Auch heuer werden die größten Beträge für den kommunalen Wohnungsbau aufgewendet. 988 Millionen Schilling sind für ihn vorgesehen. Im Jahre 1965 haben wir rund 5.000 Wohnungen fertiggestellt. Von den am Jahresende 1965 im Bau befindlichen mehr als 8.000 Wohnungen werden im nächsten Jahr mehr als 5.000 Wohnungen fertiggestellt werden. Der Baubeginn von etwa 5.000 Wohnungen, teils in herkömmlicher, teils in Fertigteilbauweise, ist für das nächste Jahr vorgesehen.

Die Erfahrungen dieses Jahres haben uns gezeigt, daß durch Rationalisierungsmaßnahmen und durch geeignete Baulenkungsmaßnahmen etwaige Kostensteigerungen doch teilweise aufgefangen werden können. So stiegen die Kosten bei Baumeisteranboten von August 1964 bis August 1965 nur um 5,1 Prozent. Da auch die Kosten der Professionistenarbeiten und die Materialpreise gestiegen sind, erhöhten sich die Gesamtbaukosten in städtischen Wohnungsbau um rund 8,3 Prozent.

Als besonders erfreulich möchte ich die Zustimmung des Finanzreferenten Vizebürgermeister Slavik zu den vom Stadtbauamt vorgeschlagenen Baustufen bezeichnen.



Wir werden ungeachtet der einzelnen Bauraten, die vom Wetter und Baufortschritt abhängig sind, in der ersten Baustufe bis April mit dem Bau von 1.200 Wohnungen, in der zweiten Baustufe von Mai bis August mit dem Bau von 1.000 Wohnungen und in der dritten Baustufe von September bis November mit dem Bau von 1.400 Wohnungen beginnen. Dazu kommen noch rund 1.500 Wohnungen, die durch unsere Montagebaugesellschaft geliefert werden sollen. In unserem Wohnbauprogramm ist auch der Bau von rund 700 Fertigteilwohnungen durch neue Montagebaufirmen eingeplant.

Mehr als bisher sollen im Jahre 1966 auch Wohnbauförderungsmittel für den kommunalen Wohnungsbau verwendet werden.

Für Wiederaufbauten sind im Budget 46 Millionen Schilling vorgesehen, die natürlich nur ausgegeben werden können, wenn die notwendigen Darlehensbewilligungen durch den Wohnhauswiederaufbaufonds erfolgen.

Für Vorbereitungsarbeiten für die künftigen Wohnbauprogramme sind 15,5 Millionen Schilling und für Fertigstellungs- und Ergänzungsarbeiten 11,52 Millionen Schilling im Budget eingesetzt. Von diesen Beträgen werden 7 Millionen Schilling für nachträgliche Aufzugseinbauten Verwendung finden. 7 Millionen Schilling werden für Demolierungen, vor allem in Assanierungsgebieten gebraucht.

Vizebürgermeister Slavik hat bereits darauf hingewiesen, daß im kommenden Jahr neben dem kommunalen Wohnungsbau der Bau von weiteren 6.300 Wohnungen durch Förderungsmaßnahmen der Stadt bewerkstelligt werden soll, sodaß die direkte und indirekte Wohnbauleistung der Stadt im Jahre 1966 zirka 11.300 Wohnungen betragen wird. Nachdem der monatliche Mietzins bei unseren städtischen Wohnhausanlagen einen Prozentsatz der baulichen Investitionskosten beträgt, ist es unsere große Sorge, diese Kosten möglichst niedrig zu halten.

Wir betrachten es als ausgesprochen erfreulich, daß die zunehmende Verwendung von Fertigteilen auch in die konservative Bauweise Einzug hält. In Zukunft werden auch bei der konservativen Bauweise in unserem kommunalen Wohnungsbau Fertigteil-Deckenplatten, Fertigteil-Stiegenhausclemente und Fertigteil-Hauptgesimse Verwendung finden. Die Verwendung dieser Fertigteile hat ihre Vorteile vor allem in der Verkürzung der Bauzeit und zum



Teil auch in der Vereinfachung verschiedener Arbeitsgänge. Auch die Verwendung von Fertigeinbaufenstern und seit einiger Zeit sogar von Plastikfenstern sind wertvolle Teile unseres Rationalisierungsprogrammes.

Überhaupt möchte ich mit ein wenig Stolz auf die Forschungsarbeit unseres Stadtbauamtes hinweisen, auf die Entwicklung neuer Baustoffe unter weitestgehender Verwendung von Stoffen, die bisher als Abfallprodukte galten, sowie auf die ständige Verbesserung der Ausstattung unserer Wohnungen, ihrer Grundrisse und vieles andere.

Es ist auch interessant festzustellen, daß die zahlreichen Angriffe und Mißtrauenskundgebungen, die noch bis vor kurzer Zeit gegen unsere Montagebauten, insbesondere in Bezug auf Qualität und Preis und auf die Leistungsfähigkeit der Firma vorgebracht wurden, vollkommen verstummt sind und nun der Befürchtung gewichen sind, die Montagebau Wien könnte zu viele Wohnungen herstellen. Wenn in Zukunft durch weitere Firmen und Firmengruppen die Vorfertigung von Bauelementen aufgenommen werden wird, werden sie die Anfangsschwierigkeiten nicht mehr in dem Maß wie wir zu überwinden haben.

Für die Planung unserer Hochbauten wurden 1965 218 Planungsaufträge an freischaffende Architekten vergeben, nebst 143 Aufträgen an Künstler zur Ausgestaltung von städtischen Wohn- und Nutzbauten.

#### Fast 40 Millionen für Planungsarbeiten

Für die Arbeiten der Stadt- und Landesplanung stehen auf Rubrik 611 5,250.000 Schilling zur Verfügung. Schon Vizebürgermeister Slavik hat darauf hingewiesen, daß dies nur ein Teil des Betrages ist, der im Jahr 1966 tatsächlich für Planungszwecke aufgewendet werden soll. Abgesehen davon, daß ich anlässlich der Budgetvorberatungen vom Finanzreferenten die Zusage erhalten habe, daß etwa anfallende Planungsarbeiten auch während des Jahres durch Zusatzkredite finanziert werden würden, ergibt das genaue Studium des Voranschlages, daß neben dem bereits erwähnten Betrag allein im Rahmen der Hoheitsverwaltung im Budget für das Jahr 1966 Planungskosten in Höhe von 15,4 Millionen Schilling vorgesehen sind.



Dabei handelt es sich um Kosten für grundsätzliche Planungen und auch um Kosten für Detailplanungen, die deshalb nicht gesondert ausgewiesen als Planungskosten aufscheinen, weil sie vielfach in den Baukosten enthalten sind. 1,2 Millionen Schilling sollen an verschiedene Planungsinstitute für Arbeiten ausbezahlt werden. Wenn Sie nun noch die Planungskosten der Stadtwerke in der Höhe von 3,8 Millionen Schilling und die Kosten der ausschließlich mit Fragen der Grundsatzplanung befaßten Bediensteten hinzurechnen, kommen Sie auf Planungskosten von 39,7, also fast 40 Millionen Schilling.

Große Erfolge konnten wir beim Neubau des Allgemeinen Krankenhauses verzeichnen. Wenn man bedenkt, daß die drei Objekte des Wohnbezirkes, dessen Dachgleiche im Oktober 1965 erreicht wurde, insgesamt 700 Wohneinheiten für Schwestern und Ärzte, die Schwesternschule mit ihrem Internat und gedeckte Autoabstellplätze für 140 Kraftfahrzeuge enthalten, so kann mit Recht behauptet werden, daß die kurze Bauzeit seit Mitte 1964 tatsächlich eine beachtliche Leistung darstellt.

Vielleicht noch bedeutungsvoller als die Erreichung der Hauptgleiche des Wohnbezirkes ist der am 23. Juni vom Spitzenausschuß gefaßte Beschluß, den Neubau des Kernkomplexes nicht wie ursprünglich vorgesehen in zwei Baustufen, sondern in einem Zuge durchzuführen. Diese Entscheidung, die einem Antrag der Baudienststellen des Bundes und der Stadt entspricht, bringt Einsparungen in der beachtlichen Höhe von etwa 600 Millionen Schilling und Vorteile für die Patienten, die Ärzte, das Pflegepersonal und die Forschung.

Auch über die Planung des zentralen Großmarktes und des neuen Schlachthofes möchte ich heute wieder kurz berichten. Wie Sie wissen, wurde im vergangenen Jahr ein Wiener Planungsbüro beauftragt, ein Raum- und Funktionsprogramm und ein Grundsatzkonzept auszuarbeiten. Eine Vorstudie darüber wurde gegen Ende des Jahres 1964 den zuständigen Abteilungen zur Stellungnahme übergeben. Die genauen Untersuchungen, auch einer sogenannten zweiten Variante, die Verkehrsanalysen und die Ergebnisse von Probebohrungen haben gezeigt, daß in St. Marx wohl eine technisch und auch betrieblich einwandfreie Anlage ge-



schaffen werden kann, daß aber die Investitionskosten unverhältnismäßig hoch wären. Es wurden daher andere Grundstücke auf ihre Eignung für die Errichtung des Zentralgroßmarktes untersucht und wir haben nach einigen Aussprachen vor kurzem jene Untersuchungsergebnisse erhalten, die uns die Möglichkeit geben werden, hinsichtlich der neuen Anlagen eine Entscheidung zu treffen, die sowohl technisch und betrieblich als auch wirtschaftlich günstig ist. Die für diese Entscheidung erforderlichen letzten Überprüfungen sind noch nicht abgeschlossen. Es kann jedoch, wie ich glaube, schon jetzt gesagt werden, daß der Schlachthof in St. Marx verbleiben, der Markt aber auf einem anderen Grundstück im Süden der Stadt errichtet werden wird. Wir schätzen, daß wir durch die Trennung der beiden Anlagen nahezu 400 Millionen Schilling an Investitionskosten einsparen können.

Den Berichten der anderen Geschäftsgruppen können Sie entnehmen, in welchem großem Ausmaß wir wieder Sportanlagen, Kindergärten, Schulen, Spitäler, Märkte, Feuerwachen und viele andere Objekte bauen oder erhalten werden.

#### Verkehrsprobleme

Der Voranschlag für das kommende Jahr sieht erstmals bedeutende Einnahmen auf der Rubrik 621 in der Höhe von 65 Millionen Schilling vor. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß in diesem Betrag Straßenbauschulden des Bundes aus dem Jahr 1964 in der Höhe von 59,5 Millionen Schilling enthalten sind.

Für die Erhaltung der baulichen Anlagen sind wieder 45 Millionen Schilling vorgesehen. Die Wetterverhältnisse dieses Jahres und die leider schon im Vorjahr von mir erwähnte gegen unseren Willen durch Bundesvorschriften zugelassenen erhöhten Achsdrücke für Schwerlastfahrzeuge haben neuerlich schwere Deckenschäden an unseren Straßen verursacht. Natürlich haben zu diesen Schäden auch die vielen Umleitungen beigetragen, die im Gefolge von Bauführungen in einzelnen Teilen unserer Stadt notwendig waren.

Im Straßenbaubudget sind einschließlich der Mittel für die Erhaltung der baulichen Anlagen 219 Millionen Schilling vorge-



sehen. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung von rund 28 Millionen Schilling. Das ist gewiß kein überwältigender Betrag. Ich bitte Sie aber zu bedenken, daß auch auf vielen anderen Rubriken des Voranschlages Mittel für die Straßen- und Verkehrsbauten enthalten sind. Wir haben uns der Mühe unterzogen und aus den Voranschlägen der einzelnen Abteilungen jene Beträge herausgezogen, die ausschließlich für Verkehrsbauten aufgewendet werden. Diese Beträge ergeben eine Summe von 473,425.000 Schilling, wobei allein auf dem Brückenbausektor 153,8 Millionen Schilling aufgewendet werden.

Zu diesem Betrag sind aber noch jene Mittel hinzuzuzählen, die der Bund im Jahre 1966 für den Autobahn- und Bundesstraßenbau in Wien aufwenden wird. Wir haben bereits vor vielen Monaten dem zuständigen Ministerium unsere Wünsche bekanntgegeben. Sie betragen beim Autobahnbau 228,6 Millionen Schilling und beim Bundesstraßenbau 75,1 Millionen Schilling, zusammen also 303,7 Millionen Schilling. Wenn der Bund in der Lage ist, im kommenden Jahr diese Beträge für den Autobahn- und Bundesstraßenbau in Wien aufzuwenden, was wir aus den Ihnen allen bekannten Gründen bis heute leider noch nicht wissen, würden im Jahr 1966 für Verkehrsbauten in Wien 777,1 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Wenn Sie jetzt eine Kopfquotenberechnung anstellen würden, würden die Dinge wesentlich anders aussehen, als das in manchen Publikationen bisher der Fall war.

#### Autobahn- und Bundesstraßenbau in Wien

Ich kann Ihnen über den Autobahn- und Bundesstraßenbau im Jahr 1966 leider noch keine endgültigen Mitteilungen machen. Wir glauben aber doch, daß wir im Jahr 1966 auch auf diesem Sektor ein beträchtliches Stück weiterkommen werden. Mein besonderer Wunsch wäre, daß die notwendigen Mittel für den Beginn des Baues der vierten Donaubrücke zur Verfügung gestellt werden. Wir haben in unseren Wünschen an den Bund dafür den Betrag von zehn Millionen Schilling eingesetzt.

Zwischen meiner vorjährigen Budgetrede und dem heutigen Tag liegt ein Ereignis von besonderer Bedeutung für die Realisierung unserer Pläne für den Ausbau des Straßennetzes in unserer



Stadt, nämlich die feierliche Verkehrsübergabe der Nordeinfahrt über die neue Donaubrücke am 19. Dezember 1964. Es ist dies das erste Stück des Autobahnnetzes in Wien, das in Betrieb genommen werden konnte. Gestatten Sie mir, rückblickend auf diesen Straßenbau einen Hinweis auf die Schwierigkeiten, die wir gerade beim Bau der sogenannten Donaukanalbegleitstraße zu überwinden hatten. Die vollkommen unverständliche Haltung eines Liegenschaftsmiteigentümers hatte zur Folge, daß ein Teilstück der Autobahn am rechten Ufer des Donaukanals erst etwa ein halbes Jahr nach der Freigabe des Verkehrs auf der Nordeinfahrt fertiggestellt werden konnte.

Aus dem Umstand, daß ein Liegenschaftsmiteigentümer auf Grund eines Enteignungsverfahrens nach einem richterlichen Erkenntnis eine wesentlich geringere Entschädigung erhielt, als ihm durch die Stadt im Verhandlungswege bereits angeboten worden war, erhoffen wir uns einen heilsamen Einfluß auf ähnlich gelagerte Fälle, in denen es uns trotz wirklich entgegenkommender Verhandlungen nicht mehr vertretbar erscheint, überspitzte Forderungen von Liegenschaftseigentümern zu erfüllen.

Die Bauarbeiten an der Autobahn-West beim Auhof sowie an den stadtsseitigen Anschlüssen zu den beiden Wientalbegleitstraßen gehen zügig weiter. Auch die Arbeiten an der Einführung der Autobahn-Süd zum Knoten Inzersdorf bzw. zur Triester Straße und in Richtung vierter Donaubrücke gehen ihrer Vollendung entgegen. Auch hier hoffe ich auf genügend Verständnis der Bundesdienststellen, damit wir den Autobahnbau in Richtung vierte Strombrücke vorantreiben können.

Im Bereich 'Wien-Süd-Anschlußstelle Favoriten' ist der Beginn der Bauarbeiten allerdings noch von der Erteilung einer eisenbahnbehördlichen Genehmigung abhängig, die hoffentlich ehestens zu erreichen sein wird. In dem Verbindungsstück 'Inzersdorf-Altmanndorfer Straße' stoßen die Grundeinlösungen auf große Schwierigkeiten, so daß für 1966 kaum mit der Einleitung von Baumaßnahmen gerechnet werden kann.



Im Abschnitt 'Anschlußstelle Favoriten-Landstraße' sollen die Grundfreimachungen in verstärktem Maß durchgeführt werden. Auch an der Nordautobahn sind im Zusammenhang mit dem Anschluß der Bundesstraße 225 nach Klosterneuburg Arbeiten vorgesehen.

Am Bundesstraßennetz sind außerdem noch folgende Arbeiten geplant: Auf der Bundesstraße 1 wird zunächst der sechsspurige Ausbau der rechten Wientalbegleitstraße zwischen dem Knoten Auhof und dem Nikolaiberg abgeschlossen und der Ausbau vom Knoten Auhof bis zum Karl Seitz-Platz in Weidlingau in Angriff genommen werden. Auch der Neubau der linken Wientalbegleitstraße zwischen St. Veit-Brücke und Nikolaiberg soll weitergeführt werden. Im Abschnitt Hütteldorfer Brücke bis Hirschgraben wird diese Straße zwischen Wienfluß und Westbahn als Hangbrücke geführt und dann über eine Spannbetonbrücke das rechte Wienfluß-Ufer erreichen. Mit dem Bau dieser beiden Brückenbauwerke wurde im Herbst dieses Jahres begonnen. Auf der rechten Wienflußbegleitstraße auf dem Hietzinger Kai zwischen Braunschweiggasse und Mantlergasse wird die Erneuerung der Fahrbahndecke abgeschlossen werden.

#### Benachteiligung Wiens durch den Bund

So sehr wir die lang erwartete Tätigkeit des Bundes auf den Wiener Straßen begrüßen, müssen wir doch mit aller Deutlichkeit sagen, daß das jahrelange Unrecht noch nicht zur Gänze beseitigt ist.

Vielleicht darf ich ein besonders krasses Beispiel, das um weitere vermehrt werden könnte, erwähnen. Es handelt sich um die schienengleiche Kreuzung der Simmeringer Hauptstraße mit der Donauländebahn an der Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich. Die Stadtgrenze verläuft inmitten der Bahntrasse. Und nun hören und staunen Sie: Bis zur niederösterreichischen Landesgrenze, also auf niederösterreichischem Gebiet, ist diese Straße Bundesstraße.



Von dort an ist sie, obwohl die Bedeutung der Straße gegen die Stadt zu eher noch zunimmt, nur mehr Gemeindestraße. Wenn an dieser bedeutenden Kreuzung die schon dringend notwendige Unterfahung gebaut werden würde, würde für die Kosten auf niederösterreichischem Gebiet der Bund, für die Kosten auf Wiener Gebiet aber der Wiener Steuerzahler aufzukommen haben.

Es ist klar, daß diese rechtliche Konstruktion ~~unhalt-~~bar ist, da ja niemand behaupten kann, daß die Bedeutung dieser Straße für den Durchzugsverkehr innerhalb der Eisenbahnkreuzung endet. Wie bereits gesagt, nimmt die Bedeutung der Straße in Richtung zum Stadtzentrum noch erheblich zu. Alle diese Argumente hat die Stadt Wien in Schreiben an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau vom Februar 1960 und Mai 1962 ausführlich dargelegt. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Herstellung der Unterfahung hat der Herr Bürgermeister am 19. Oktober 1965 den Herrn Bundesminister neuerlich ersucht, die Übernahme des auf Wiener Gebiet liegenden Teiles dieses Straßenzuges in die Wege zu leiten, zumindest aber den Bau des Kreuzungsbauwerkes auf Kosten des Bundes durchzuführen. Hoffentlich kann ich dem Gemeinderat bald über einen Erfolg der Initiative des Herrn Bürgermeisters berichten.

#### Städtischer Straßenbau 1966

Doch nun zu den städtischen Straßenbauten. Für 1966 ist die Fertigstellung der Lastenstraße, von der Universitätsstraße bis zur Secession vorgesehen. Im Anschluß daran wird eine Änderung der Gleisanlagen der Wiener Verkehrsbetriebe auf dem Karlsplatz vorgenommen. Auch die Fahrbahnen werden in diesem Bereich in einem begrenzten Umfang als sogenanntes 'Langzeitprovisorium' umgestaltet werden, weil der endgültige Ausbau erst gemeinsam mit der geplanten Nord-Süd-Verbindung der Stadtbahn erfolgen kann.

An größeren Bauvorhaben sind außerdem vorgesehen:

./.



Der straßenmäßige Ausbau im Bereich des Matzleinsdorfer Platzes, insbesondere der Quellenstraße; die Fertigstellung der Adalbert Stifter-Straße von der Klosterneuburger Straße bis zum Friedrich Engels-Platz und der Lorenz Müller-Gasse und Dresdner Straße von der Brigittenauer Lände bis zum Hochstädtplatz. Außerdem soll die Erzherzog-Karl-Straße weiter ausgebaut werden. Dazu kommen der Ausbau der Linken Wienzeile von der Hofmühlgasse bis zum Margaretengürtel und die Fahrbahnverbreiterung des Inneren Gürtels von der Kandlgasse bis zur Kinderspitalgasse.

Darf ich nun noch einige Straßenbauvorhaben aufzählen, ohne sie im Detail zu erläutern:

Geplant ist unter anderem der weitere Ausbau der Taborstraße, der Linzer Straße, der Sandleitengasse, der Brünner Straße, der Breitenleer Straße, der Neustiftgasse, der Wilhelminenstraße, der Jägerstraße und der Ketzergasse. Die Kreuzung Praterstraße - Rotensterngasse soll durch einen Umbau der Haltestelleninseln und durch Schaffung eines geregelten Fußgängerüberganges entschärft werden. Auch die Südportalstraße, die Ober-Iaer Straße, die Baumeistergasse und die Sieveringer Straße werden ausgebaut werden, wobei es sich bei der Sieveringer Straße um die Herstellung eines Promenadeweges und kleinerer Fahrbahnregulierungen handelt. Für die Regenerierung alter Asphaltbeläge sollen 3 Millionen Schilling aufgewendet werden.

Große Straßenbauarbeiten werden im Zusammenhang mit Wohnhausanlagen durchzuführen sein. Im Zuge des Ausbaues der Siedlungsstraßen sollen 1966 zirka 60.000 m<sup>2</sup> neue Tragschichten hergestellt und rund 300.000 m<sup>2</sup> Oberflächenbehandlungen aufgebracht werden.

Für Grundfreimachungen ist ein Betrag von 4 Millionen für Detailprojektierungen ein solcher von 2 Millionen Schilling vorgesehen. Den Wiener Verkehrsbetrieben wird im Zusammenhang mit Verkehrsbauten ein Betrag von 32,1 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt.



Die im Gang befindlichen und in Angriff zu nehmenden Straßen- und Verkehrsbauwerke stellen durchwegs Bestandteile unseres Verkehrskonzeptes dar, das bezüglich des Individualverkehrs seit längerer Zeit festliegt, in Plänen vorhanden ist und oftmals publiziert wurde und bezüglich des öffentlichen Verkehrs, wie bereits gesagt, einen Stand erreicht hat, bei dem klar erkennbar ist, daß die in Ausführung begriffenen Teilstrecken, Verkehrsknoten und Brücken unbestrittene Bestandteile des Erdzustandes darstellen.

Alle Arbeiten auf dem Sektor des Verkehrsbaues stehen im Zeichen erhöhter Sicherheit und Annehmlichkeit für den schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich den Fußgeher. Durch die zusätzliche Schaffung gesicherter Quermöglichkeiten und die verstärkte Anwendung signalgesteuerter Niveauübergänge wird der berechtigten Forderung der Majorität der Straßenbenützer Rechnung getragen.

#### Brücken- und Wasserbau

Auch für den Brücken- und Wasserbau stehen im nächsten Jahr große Beträge zur Verfügung. Dabei gebe ich zu bedenken, daß im Jahr 1965 die Finanzierung großer Brückenbauvorhaben ausgelaufen ist. Für den Brücken- und Wasserbau sind insgesamt 204,9 Millionen Schilling vorgesehen. Mit diesem Betrag werden wir unter anderem die unterirdischen Bauwerke in der Lastenstraße fertigstellen und die Rauten am Gürtel und Matzleinsdorfer Platz fortsetzen. Allein für diese beiden Bauvorhaben sind im Voranschlag 135 Millionen Schilling eingesetzt. Fertiggestellt wird auch die Wienerbergbrücke über die Südbahn und den Wienfluß in Verlängerung des Margaretengürtels. Für die Herstellung eines weiteren Personentunnels am Praterstern ist ein Betrag von zwei Millionen Schilling bereitgestellt.

Unsere Brückenbauabteilung ist auch in unmittelbarer Bundesverwaltung am Bau von Brücken im Zuge von Autobahnen oder Bundesstraßen tätig.

./.



Im kommenden Jahr soll am rechten Brückenkopf der Nordbrücke eine Brücke nächst dem Handelskai über zwei Bahngleise und eine Straße gebaut werden. Für die 4. Donaubrücke werden, vorausgesetzt, daß der Bund die dazu notwendigen Mittel zur Verfügung stellt, die Bauarbeiten in Form eines Ideenwettbewerbes ausgeschrieben werden. Mit Beginn der Bauarbeiten selbst ist voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 1966 zu rechnen.

Der wichtige Umbau der Nußdorfer Schleuse ist soweit fortgeschritten, daß noch im heurigen Winter mit einem provisorischen Betrieb gerechnet werden kann. Der Umbau soll nächstes Jahr abgeschlossen werden. Dieses Mehrzweckbauwerk sichert bei Niederwasser und Eisgang den Eintritt einer Mindestwassermenge in den Donaukanal, die sowohl zur Erhaltung der Uferschutzbauten als auch für Kühlzwecke des E-Werkes unbedingt nötig ist. Es ist außerdem eine leistungsfähige teilautomatische Schiffahrtsschleuse mit modernsten Einrichtungen und gleichzeitig das erste Bauwerk im Zusammenhang mit dem verbesserten Hochwasserschutz für Wien.

#### Hochwasserschutz

Das Jahr 1965 war für Österreich ein ausgesprochenes Katastrophenjahr. Auch Wien ist davon nicht verschont geblieben, obwohl wir im Verhältnis zu anderen Bundesländern noch glimpflich davongekommen sind. Das lang anhaltende Hochwasser der Donau im Frühjahr, im Sommer und im Herbst dieses Jahres hat uns wieder mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, daß wir uns mit dem für Wien bestehenden Hochwasserschutz nicht zufriedengeben können. Obwohl das heurige Hochwasser mengenmäßig als bescheiden anzusehen war - es hat nicht die Höhe des Hochwassers vom Juli 1954 erreicht - ist es in unserer Stadt zu bedeutenden Schäden gekommen.



Ich habe im Vorjahr sehr ausführlich über den Stand der Projektierungsarbeiten an einem verbesserten Hochwasserschutz für Wien berichtet und darf neuerdings darauf hinweisen, daß im Abschlußbericht des Studienkomitees im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein einhellig die von unseren Fachleuten für notwendig angesehene höchste Hochwassermenge von  $14.000 \text{ m}^3/\text{sec.}$  anerkannt und ausdrücklich festgestellt wurde, daß aus einer Vielzahl von Projekten nur mehr drei, darunter das Projekt des Wiener Stadtbauamtes, zur Diskussion stehen. Das Studienkomitee hat außerdem darauf hingewiesen, daß das Projekt der Stadt Wien jenes ist, das in der generellen Planung am weitesten durchgearbeitet und durch die bekannten Modellversuche auch wissenschaftlich untermauert ist.

Die zuständigen Bundesdienststellen haben zu unserem großen Bedauern trotz oftmaligen Drängens bis heute zu den vorliegenden Projekten keine Stellungnahme bezogen oder eine Entscheidung getroffen. Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 30. Juli dieses Jahres mit einem Antrag des Stadtbauamtes auf Verbesserung des Schutzes von Wien gegen Hochwässer der Donau befaßt und den Magistrat beauftragt, mit dem für die Durchführung von Regulierungsarbeiten an der Donau zuständigen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau unverzüglich Verhandlungen wegen der Realisierung der Arbeiten für den verbesserten Hochwasserschutz aufzunehmen.

Die zuständige Magistratsabteilung hat dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau mit Schreiben vom 11. August 1965 einen diesbezüglichen Antrag zugeleitet. Der Herr Bürgermeister hat den Herrn Bundesminister mit Schreiben vom 2. September 1965 auf diesen Antrag aufmerksam gemacht und ihn um seine Unterstützung zur ehesten Inangriffnahme der für den Schutz von Gut und Leben der Wiener Bevölkerung unbedingt notwendigen Maßnahmen gebeten.



Zu unserem großen Bedauern hat der Herr Bundesminister in einer Anfragebeantwortung im Nationalrat und in einem Schreiben an den Herrn Bürgermeister vom 13. Oktober dieses Jahres, allerdings ohne Angabe von konkreten Rechtsgrundlagen, die Meinung vertreten, der Bund wäre nur für die Mittel- und Niederwasserregulierung zuständig. Dieser Auffassung ist der Herr Bürgermeister mit Schreiben vom 26. November dieses Jahres unter genauer Darlegung der Rechtslage entgegengetreten. Wir werden die weiteren Verhandlungen mit dem Bund zur Lösung dieser für Wien so wichtigen Frage mit aller Energie betreiben.

Auf dem Sektor des Verkehrswasserbaues werden im wesentlichen bereits begonnene Arbeiten in den Häfen Albern, Freudenu und Lobau durchgeführt werden. Die Abwasserkläranlage soll fertiggestellt werden, damit die Tankerreinigungsanlage noch im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden kann. Als neues Bauvorhaben ist der Ausbau eines weiteren Abschnittes der Kaianlage im Hafen Freudenu vorgesehen.

#### Schwefelquelle Ober-Laa

Nicht unerwähnt möchte ich die Probebohrungen zur Erschließung der Schwefelquelle in Ober-Laa lassen, die im März des heurigen Jahres begonnen wurden. Bereits am 1. September dieses Jahres wurde in einer Tiefe von 375 Meter das Vorhandensein von Schwefelwasser mit hoher Temperatur festgestellt, das damals mit großem Druck aus dem Bohrgestänge schoß. Inzwischen wurde die Bohrung auf 419 Meter Tiefe fortgesetzt; damit wurden weitere Zonen für die Gewinnung des Schwefelwassers erschlossen.

Die Qualität des Wassers ist außerordentlich gut. Die Quelle kann nach den einschlägigen Vorschriften als Mineral-, Thermal-, Bitter- und Kochsalzquelle bezeichnet werden. Sie ist wegen ihres hohen Gehaltes an freiem Schwefelwasserstoff eine für Heilzwecke bemerkenswerte Therme mit einer außerordentlich hohen Temperatur von 49 Grad Celsius. Momentan sind Verrohrungsarbeiten im Gange und ich hoffe, daß wir in Kürze auch schon endgültig über die Ergiebigkeit der Quelle Auskunft geben können.

Im Budget für den Brücken- und Wasserbau ist ferner für Vorarbeiten zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes ein Betrag von zwei Millionen Schilling enthalten.



### Fernheizung für ganz Wien

Ich habe noch über die Arbeit unserer Heizungsabteilung zu berichten, die eine bemerkenswerte Entwicklung genommen hat. Die überaus große Wirtschaftlichkeit von Fernheizanlagen und die guten Erfahrungen, die wir damit in Kagran machen konnten, haben es mit sich gebracht, daß die Arbeit dieser Abteilung einen immer größeren Umfang annimmt.

Das Fernheizwerk an der Spittelauer Lände, welches das Allgemeine Krankenhaus mit Wärme versorgen wird, ist in der Projektierung soweit fortgeschritten, daß im Frühjahr nächsten Jahres mit dem Bau selbst begonnen werden könnte. Inzwischen wurde auch das Konzept einer Wärmeversorgung für ganz Wien ausgearbeitet, das im Endausbau vier Heizwerke rechts und zwei Heizwerke links der Donau vorsehen würde. Mit diesem Versorgungsnetz, das, wie gesagt, erst im Konzept vorliegt, könnte das ganze dicht bebaute Gebiet von Wien mit Wärme versorgt werden. Ein solches Netz könnte allerdings, wie ich glaube, nicht im Rahmen der Hoheitsverwaltung betrieben werden.

1966 wird in Kagran die gesamte Wohnhausanlage Eipeldauer Straße an das dritte Fernheizwerk angeschlossen werden. Bei verschiedenen Wohnhausanlagen im 15. und 21. Bezirk wird mit dem Bau einer Wärmeversorgung begonnen und die Arbeiten an den Heizleitungen der städtischen Wohnhausanlage Krottenbachstraße werden fortgesetzt.

Für die bauliche Erhaltung städtischer Objekte werden im nächsten Jahr mehr als 400 Millionen Schilling ausgegeben werden.

### Neues Grün für Wien

Das Stadtgartenamt wird im nächsten Jahr bei Einnahmen von 11,2 Millionen Schilling rund 120,7 Millionen Schilling ausgeben. Allein für die Erhaltung der baulichen Anlagen sind 11,4 Millionen Schilling vorgesehen. Die Ausgabenansätze sind vor allem deshalb gegenüber dem Vorjahr geringer geworden, weil im Vorjahr noch hohe Beträge für den Donaupark im Budget enthalten waren.

Mit den zur Verfügung stehenden Beträgen wird die Umgestaltung einer großen Zahl von Gartenanlagen fortgesetzt werden. Einige davon sind: der gesamte Lastenstraßenzug vom Friedrich



Schmidt-Platz bis zur SeCession; die Sanierung des Heustadlwassers; die Umgestaltung und Erweiterung des Schweizer Gartens; die gärtnerische Ausgestaltung der Donaukanalufer im 3., 9., 19. und 20. Bezirk; der weitere Ausbau des Volksparkes am Laaer Berg; die Grünanlagen am Eisenstadtplatz, am Königlberg, in der Cossmannngasse zwischen Breitner Hof und Westbahn, im Pötzleinsdorfer Schloßpark, am Friedrich Engels-Platz, am Bruckhaufen, an der oberen Alten Donau und im Denglerpark in Floridsdorf.

Selbstverständlich sind für das nächste Jahr auch weitere Baumpflanzungen und der Neubau von Ballspiel- und Kinderspielplätzen in Gartenanlagen und Wohnhausgärten vorgesehen. Es ist auch an eine Vermehrung der Blumenschalen im dicht bebauten Stadtgebiet gedacht. Der Betrag für den Wettbewerb 'Wien im Blumenschmuck' wurde um 10.000 Schilling auf 90.000 Schilling erhöht.

Auch auf dem Gelände des Donauparkes sind wieder kleinere gärtnerische Herstellungen vorgesehen. Die angeblichen 'Giftgasvorkommen' im Donaupark sind im übrigen weit harmloser als sie der Bevölkerung dargestellt wurden. Es wird aber auch in Zukunft immer wieder möglich sein, daß in der bis zu 15 Meter hohen Müllschüttung, besonders bei starker Durchfeuchtung, Gase entstehen, die sich einen Weg an die Oberfläche suchen, wie mir von unseren Fachleuten versichert wird, bringen diese Gasaustritte keine wirklichen Gefahren mit sich.

'Das Betreten der Baustelle ist erwünscht!'

Wir haben, wie in den vergangenen Jahren, auch im Jahr 1965 wieder versucht, die Wiener Bevölkerung über unsere Absichten, Pläne und Projekte zu informieren. Von den Ingenieuren des Stadtbauamtes und auch von einigen Lehrerinnen und Lehrern, die sich dem Stadtbauamt in uneigennütziger Weise zur Verfügung gestellt haben, wurden mehr als 48.000 Wiener und Besucher unserer Stadt durch Wien geführt.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch von unseren Plänen Mitteilung machen, in Zukunft noch einem größeren Teil der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, verschiedene städtische Großbauvorhaben bereits während des Baues kennenzulernen. Unter dem



Motto 'Das Betreten der Baustelle ist erwünscht' werden wir im nächsten Jahr, natürlich unter entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen, die Baustelle Lastenstraße zu bestimmten Zeiten der Bevölkerung zugänglich machen.

Im Vorjahr habe ich an dieser Stelle die Versicherung abgegeben, daß sich im Wesen unserer Fachzeitschrift 'der aufbau' durch personelle Veränderungen in der Redaktion nichts ändern würde. Der 'aufbau' ist nach wie vor ein Organ für echte Diskussion und hat nichts, aber schon gar nichts mit einer sogenannten amtlichen, womöglich zensurierten Schrift, wie das seinerzeit behauptet wurde, zu tun. Darüber hinaus kann ich mit Freude berichten, daß es durch Maßnahmen der Schriftleitung gelungen ist, die Zeitschrift durch eine erhebliche Auflagen-erhöhung auf eine wesentlich breitere Basis zu stellen und auch die wirtschaftliche Situation - die Zeitschrift muß sich entgegen oft geäußelter anderer Meinungen selbst erhalten - wesentlich verbessert werden konnte.

Im Jahr 1965 wurden zahlreiche Ausstellungen veranstaltet. Eine von ihnen, nämlich die Ausstellung 'Stadterneuerung', ist jetzt in der Volkshalle zu sehen. Unsere Ausstellung 'Wien - Stadt der Arbeit, Stadt der Kunst' haben wir in Holland gezeigt. Im kommenden Jahr soll sie im Frühjahr in Budapest und im Herbst in Hamburg, Nürnberg und Braunschweig gezeigt werden. Im Zusammenhang mit den Wiener Festwochen wurde gemeinsam mit dem Österreichischen Bauzentrum eine Ausstellung über unsere Bauarbeiten seit dem Jahr 1945 veranstaltet. Außerdem beteiligten wir uns an der Ausstellung 'Industrielle Formgebung', die im Rahmen einer internationalen Tagung gezeigt wurde.

#### Wien im Urteil des Auslandes

Wir Wiener wissen, was in den letzten 20 Jahren in dieser Stadt geleistet wurde. Vielleicht ist es aber für uns alle nicht uninteressant zu hören, wie Besucher aus dem Ausland über unsere Arbeit urteilen.



Ich habe allerdings nicht die Absicht, Herrn Brinkley oder den 'Spiegel' zu zitieren, sondern ich will aus der Vielzahl der Meinungen ausländischer Experten einige zu Gehör bringen:

Der ordentliche Professor und Ordinarius für Städtebau, städtischen Straßen- und Tiefbau an der Technischen Hochschule Braunschweig, Dipl.Ing. Habekost schreibt zum Beispiel: '... Unsere Reise hat uns eine Vielzahl von Planungen und Ausführungen auf den verschiedensten Gebieten des Bauingenieurwesens geboten. Im Städtebau beziehungsweise im großstädtischen Verkehrswesen stellte Wien für uns aber einen besonderen Höhepunkt dar ....'

Die Professoren Schlums und Böhringer von der Technischen Hochschule Stuttgart schreiben: '.... Wir sind uns mit unseren Studenten einig, daß die städtebaulichen, verkehrsplanerischen und kulturellen Eindrücke, die wir von Wien gewonnen haben, der Höhepunkt unserer Reise waren ...'

Die Vertreter des Zentralschweizerischen Technikums aus Luzern geben ihre Eindrücke von einem Studienaufenthalt in unserer Stadt folgendermaßen wieder: ".....Ihre baulichen Leistungen, auch der neuesten Zeit sind erstaunlich, und wir alle waren überrascht, in welcher kurzen Zeit sie mit Kriegsschäden und Sanierungen fertig geworden sind und mit welchem Einsatz sie den Wohnungsbau fördern ....'

Ein Besuch der Vertreter der Parking Authority of Toronto hat zu folgenden Zeilen Anlaß gegeben: ' .... Ich danke ihnen sehr dafür, daß sie **uns** ihre sehr interessanten Entwicklungsarbeiten gezeigt **haben**. Wir **waren** sehr beeindruckt und hoffen, einige der Ideen hier **in Toronto** verwenden zu können ....'

Der Chef des Planungsamtes aus Utrecht in Holland schreibt uns unter anderem: '.... Das von ihnen Gezeigte hat uns neue Anregungen für den Abschluß unserer Pläne in Utrecht geliefert ...'

Auch diese Urteile seitens anerkannter Fachleute bestätigen uns, wie ich glaube, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Auf dem richtigen Weg zu dem Ziel, unsere herrliche Stadt den Erfordernissen der Zeit anzupassen und dabei doch ihr uns allen lieb gewordenen Antlitz und ihre Atmosphäre zu erhalten."



Vierzigjährige Dienstjubiläen im Wiener Rathaus  
=====

15. Dezember (RK) Insgesamt 200 Jahre im Dienste der Gemeinde Wien stehen jene fünf Männer, die Bürgermeister Bruno Marek zu einer intimen Feier ihres 40jährigen Dienstjubiläums heute in sein Arbeitszimmer eingeladen hatte. In seiner Vertretung begrüßte Vizebürgermeister Felix Slavik im Beisein von Stadtrat Dr. Maria Schaumayer und Magistratsdirektor Dr. Ertl die Jubilare recht herzlich, dankte ihnen für ihre jahrzehntelange Tätigkeit im Dienste der Allgemeinheit und sprach ihnen die besten Wünsche für ihren weiteren Lebensweg aus.

Die Liste der Jubilare reichte vom Amtsgehilfen bis zum Universitäts-Professor und Primararzt an der Poliklinik. Dieser, Univ.-Prof. Dr. Paul Deuticke, sprach auch die Dankesworte im Namen der Geehrten. Es waren dies Oberamtsrat Johann Weber von der Finanzverwaltung, Verwaltungsoberkommissär Franz Pialek von den E-Werken, Verwaltungsoberkommissär Karl Springer von den Verkehrsbetrieben und Amtsgehilfe Eduard Fuchs vom Zentralexpedit.

- - -



Richtigstellung zur Abstimmung über Geschäftsgruppe V  
=====

15. Dezember (RK) Auf Blatt 3525 hat die "Rathaus-Korrespondenz" gestern berichtet, daß Gemeinderat Maller (KLS) im Namen seiner Fraktion erklärt habe, die Zustimmung für das Kapitel Gesundheitswesen nicht geben zu können. Richtig ist aber, daß Gemeinderat Maller angekündigt hat, daß die KLS-Fraktion den Ansätzen der Geschäftsgruppe V zustimmen werde, was bei der Abstimmung auch der Fall war.

- - -

Buchpreise für viertelmillionste Teilnehmer an "Die Jugend  
=====der Bundesländer lernt die Bundeshauptstadt kennen"  
=====

15. Dezember (RK) Heute nachmittag begrüßte der Leiter des Kulturamtes der Stadt Wien, Senatsrat Dr. Gapp im Restaurant der Wiener Stadthalle eine Mädchenklasse der Hauptschule Trofaiach. Ein ähnlicher Empfang findet morgen vormittag in der Stadthalle für eine weitere Klasse der Hauptschule Trofaiach statt. Den jungen Teilnehmerinnen wurden wertvolle Buchgeschenke überreicht.

Diese Aktion ist darin begründet, daß sich unter den insgesamt 58 Mädchen die 250.000. Teilnehmerin der Aktion "Die Jugend der Bundesländer lernt die Bundeshauptstadt kennen" befindet. Die beiden Mädchenklassen sind im Rahmen dieser Wienferien vom 12. bis 17. Dezember in Wien und besuchen hier Sehenswürdigkeiten. In die Stadthalle werden sie vom Rathausplatz von städtischen Autobussen gebracht.

- - -



Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten  
=====

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

Gemüse: Inländischer Chinakohl 3.50 bis 5 S je Kilo, inländische Karotten 3 bis 7 S je Kilo, inländisches Weißkraut 2.50 bis 5 S je Kilo.

Obst: Bananen sind schon ab 6 S je Kilo erhältlich und kosten bis 12 S je Kilo, Orangen sind schon ab 4.50 S je Kilo erhältlich und kosten bis 10 S je Kilo.

- - -



Wiener Festwochen 1966 - "Österreichische Festwochen"  
=====

15. Dezember (RK) Im "Presseclub Concordia" gab heute Festwochenintendant Ulrich Baumgartner eine Vorschau auf das Programm der Wiener Festwochen 1966, die vom 21. Mai bis 19. Juni stattfinden werden. Waren die Jubiläumsfestwochen des zu Ende gehenden Jahres sozusagen Alliierten-Festwochen, so werden die Wiener Festwochen 1966 im allgemeinen ein österreichische Programm aufweisen. Der Vorprospekt nennt kurz zusammengefaßt die Glanzlichter dieses Jahres: das Internationale Musikfest der Gesellschaft der Musikfreunde mit acht Orchestern, klassische und moderne Aufführungen der Wiener Bühnen, Ausstellungen und volkstümliche Darbietungen, ein glanzvolles Repertoire der Wiener Operntheater (allerdings bedauerlicherweise ohne Premieren) und nicht zuletzt mehrere Uraufführungen im Theater an der Wien.

Insgesamt bieten die Festwochen 1966 mehr als 1.000 Veranstaltungen.

Von den Uraufführungen im Theater an der Wien wurde in der Pressekonferenz besonders ein nahezu 300 Jahre lang verschollenes Schauspiel von Calderón "Die Welt ist Trug" genannt. Weitere Uraufführungen: eine Oper von Josef Matthias Hauer "Die schwarze Spinne", die Operette "Die Prinzessin von Trapezunt" von Offenbach, mit der Textfassung von Karl Kraus. Eine Uraufführung bringt auch das Landestheater Linz mit der Opera buffa von Alfred Uhl, Buch von Theo Lingen "Der mysteriöse Herr X.". Ferner gibt es im Theater an der Wien drei Ballettabende des Württembergischen Staatstheaters Stuttgart.

Acht Abende sind einem Nachtstudio im Theater an der Wien gewidmet, das jeweils um 23 Uhr beginnen wird. Dabei sollen historische und zeitgenössische Avantgarde mit Jazz, Rezitation, Lied und Ballett zu Wort kommen. Das Burgtheater bringt eine Neuinszenierung von "Der Bauer als Millionär", das Akademietheater als Neuinszenierung von Nestroy "Nur keck".

Das Theater in der Josefstadt bietet zu den Festwochen einen österreichischen Einkaterabend, das Volkstheater eine Neuinszenierung von Schnitzlers "Komödie der Verführung", das Raimundtheater "Der letzte Walzer" von Oscar Straus, die Kammerspiele gleich zwei Neuinszenierungen "Die Fiaktermilli" und



"Der Gardeoffizier", das Kleine Theater im Konzerthaus bringt einen österreichischen Einakterabend.

Auch das Pawlatschentheater wird zum Programm der Festwochen 1966 gehören, obwohl man mit dem Wetter sehr schlechte Erfahrungen gemacht hat. Diesmal wird man deshalb ein ständiges Ausweichquartier vorsehen. Das Stück heißt "Pigmalion oder die Musen bei der Prüfung" von Franz X. Gewey.

Von den Ausstellungen sind vor allem zu nennen: die Toulouse Lautrec-Ausstellung in der Secession und die Ausstellung "Gesellschaftskritische Graphik" im Künstlerhaus.

Das Europa-Gespräch vom 14. und 18. Juni steht in Fortsetzung der heuer begonnenen Ost-West-Kontakte unter dem Titel "Der Einzelne und die Gemeinschaft in Ost und West".

Nicht vergessen werden darf natürlich der Concordia-Ball am 3. Juni im Wiener Rathaus, das gesellschaftliche Ereignis der Festwochen. Erfreulicher Kommentar von Concordia-Präsident Dr. Kalmar: gleiche Eintrittspreise wie im Vorjahr.

Die "Last" des Musikprogramms trägt bei den Festwochen des nächsten Jahres ausschließlich die Gesellschaft der Musikfreunde. Das Programm ist in lockerer Form einer Ausstellungsreihe "Handschriften der Meister" angepaßt, die berühmte Werke der Tonkunst im Autograph zeigt. Neben den Wiener Philharmonikern und den Wiener Symphonikern sowie dem Tonkünstlerorchester werden im Großen Musikvereinssaal zu hören sein: die Berliner Staatskapelle, die Münchener Bach-Orchester, das Israelische Philharmonische Orchester, die Ungarische National-Philharmonie und das Orchester der Beethoven-Halle in Bonn. Ferner gibt es eine Reihe von Solistenabenden im Großen Musikvereinssaal.



(Fortsetzung des Sitzungsberichtes:)

Die Debatte über Bauangelegenheiten  
=====

Der erste Redner ist Dkfm. Hintschig (SPÖ). Er weist auf die große Bedeutung des Baugeverkes hin, die sich in den Zahlen des Budgets ausdrückt. Für 1966 sind mehr als 3,2 Milliarden Schilling, also ein Drittel der gesamten Ausgabensumme, für das Bau- und Baunebengewerbe vorgesehen. Wie damit die Vollbeschäftigung unserer Bevölkerung beeinflusst wird - und dieser großen Aufgabe ist sich die Gemeinde Wien voll bewußt -, zeigt die Tatsache, daß in ganz Österreich mehr als 200.000 Personen direkt, und rund eine halbe Million, das sind 60 Prozent aller Berufstätigen, indirekt in der Bauwirtschaft tätig sind. In den vergangenen zehn Jahren, also von 1955 bis 1965, waren in den Vorentscheidungen insgesamt mehr als 21,12 Milliarden Schilling für die Bauwirtschaft vorgesehen.

Durch verschiedene Maßnahmen wäre eine bessere, ausgeglichene, über das ganze Jahr aufgeteilte Kapazitätsauslastung im Baugewerbe durchaus zu erreichen. Damit könnte auch das Problem der Winterarbeitslosigkeit weitgehend gebessert werden. Welche Anstrengungen Wien auf diesem Gebiet unternimmt, zeigt die Tatsache, daß die Arbeitslosenrate in Wien im Jänner auf 4,1 Prozent gesunken ist, während sie in anderen Bundesländern bis zu 50 Prozent beträgt. In Bundesdurchschnitt erreicht die Arbeitslosenrate im Jänner etwa 24 Prozent.

Auf diesem Gebiet wäre die Koordinierung der zeitlichen Vergabe der Bauaufträge von größter Bedeutung. Eine diesbezügliche SPÖ-Anfrage im Nationalrat auf Grund von Vorschlägen des Wirtschaftsbeirates wurde jedoch vom Bundeskanzler nur sehr oberflächlich und keineswegs befriedigend beantwortet. Da in Wien die Bauaufträge nicht nach politischen Gesichtspunkten, sondern ausschließlich nach wirtschaftlichen Grundsätzen vergeben werden, partizipieren auch die umliegenden Bundesländer daran. In Niederösterreich zum Beispiel ist das nicht so, denn dort werden die Aufträge nur an der ÖVP nahestehende Firmen vergeben.

An erster Stelle nicht nur im SPÖ-Programm, sondern auch in der Praxis steht der Bau von Wohnungen. Der angekündigte Bau von



11.300 Wohnungen zeigt, daß die SPÖ in der Wiener Gemeindeverwaltung stärker als je davor geht, den Wünschen der Bevölkerung zu entsprechen. Es ist keine Frage, daß, wie es immer wieder gefordert wird, weitaus mehr Wohnungen gebaut werden müßten. Dazu müßten aber zunächst auch die Voraussetzungen geschaffen werden: erstens müßte der sozialistischen Forderung nach Erhöhung der vom Bund geförderten Wohnungen von 40.000 auf 50.000 jährlich entsprochen werden; und zweitens dürfte die Bundesregelung über den Wohnungsneubau von der ÖVP nicht mit einer allgemeinen Erhöhung der Mietzinse junktimiert werden. (Zahlreiche zustimmende Zwischenrufe seitens der SPÖ, lebhafter Widerspruch von der ÖVP.)

Auch das Argument des mangelnden Arbeitskräftepotentials wird durch die Tatsachen widerlegt. Ferner ist der Bund nicht bereit, die so außerordentlich wichtige Bauforschung in ausreichender Weise zu unterstützen. Als gutes Beispiel für die Bauforschung nennt der Debattenredner das Institut für Bauforschung, das sich vor allem mit Untersuchungen über rationalleres Bauen und die Senkung der Baukosten beschäftigt.

Dem Fertigteilbau kommt immer größere Bedeutung zu. Dabei ist es egal, nach welchem System und von welcher Firma Fertigteilbauten durchgeführt werden. Wie der Berichterstatter bereits angekündigt hat, werden von der Gemeinde Wien im kommenden Jahr außer der bestehenden Montagebaufabrik auch andere Firmen herangezogen werden.

Ferner muß betont werden, daß nicht mehr Wohnungen gebaut werden können, wenn nicht der dazu benötigte Grund zu tragbaren Preisen zur Verfügung gestellt wird. Das heißt, ohne das seit Jahren von den Sozialisten geforderte Bodenbeschaffungs- und Assanierungsgesetz wird ein weiteres Bauen unmöglich sein.

Im folgenden macht der Redner auf einzelne Ansätze im Voranschlag aufmerksam. So stellt er unter anderem fest, daß für den Ausbau von Heizwerken und Fernleitungen 24,8 Millionen Schilling vorgesehen sind, das ist eine Steigerung um 113 Prozent.

Für die öffentliche Beleuchtung stiegen die Ansätze von 19,8 auf 25,2 Millionen Schilling, also um rund 27 Prozent. Die Ausgaben für die Schlachthöfe stiegen um 64 Prozent.



Für den Bau und die Modernisierung der Pflichtschulen wurden die Ausgaben auf 92,8 Millionen Schilling erhöht. Für den Bau von Krankenhäusern werden mehr als 220 Millionen Schilling, für den Sport um rund 30 Prozent mehr als im Vorjahr ausgegeben. Die Ansätze für die Denkmalpflege und die Museen wurden sogar um 220 Prozent auf 2,5 Millionen Schilling erhöht.

Sodann beschäftigt sich GR. Dkfm. Hintschig mit der Erhaltung des Stadtbildes. Wie Untersuchungen ergeben haben, wird es nur durch eine Ableitung des Verkehrs um das Zentrum herum möglich sein, den kommerziellen, kulturellen und baulichen Charakter der Inneren Stadt und ihre Funktion als City zu erhalten. Die Stadt Wien hat die feste Absicht, die Stadt nicht dem Verkehr zu opfern, sondern den Verkehr der Stadt anzupassen.

Aber auch eine Reihe von alten Stadtteilen und Ortskernen außerhalb der City muß erhalten bleiben. Dazu mußten in erster Linie die Bebauungspläne dem historischen Bestand angepaßt werden. Für die Innere Stadt wurde diese Anpassung der Bebauungspläne bereits abgeschlossen. In diesem Zusammenhang weist der Redner darauf hin, daß im Jahr 1965 zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes vom Gemeinderat zahlreiche Anträge angenommen wurden, so zum Beispiel für die Ortskerne Ober-Sievering und Strebersdorf, für Gebiete im 3., 7. und 1. Bezirk und für die Hänge des Bisamberges.

Die Anpassung der Bebauungspläne an den historischen Bestand kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Der Magistrat kann die Gestaltung eines Gebäudes nicht bis in alle Einzelheiten vorschreiben. Hier muß ein Appell an den Geschmack und die Kultur der Bauherrn und der Architekten gerichtet werden. Manches Haus wird gebaut, ohne zu beachten, wie die Althäuser daneben aussehen. An allen erdenklichen Stellen werden auch Hochhäuser errichtet, die nicht in die Umgebung passen.

Eine wesentliche Möglichkeit, die Verhältnisse in unseren dichtverbauten Stadtteilen zu verbessern und auch das Stadtbild zu verschönern, liegt in der Anlage eines Netzes von öffentlichen Grünflächen. Die hiefür ausgeworfenen 120 Millionen Schilling zeigen, daß sich die Gemeindeverwaltung der Größe dieser Aufgabe bewußt ist.



Es ist aber enttäuschend, wenn manchmal selbst Gemeinderäte eine ungerechte Kritik üben, denn es wird doch niemand der Meinung sein, daß auch nur ein Baum mutwillig gefällt wird. Im abgelaufenen Jahr wurden allein vom Stadtgartenamt 9.200 Laub- und Nadelbäume, 96.000 Sträucher und über 600.000 Pflanzen gesetzt, wozu noch 190.000 Bäume kommen, die das Stadtforstamt 1965 gepflanzt hat. Demgegenüber wurden insgesamt in Wien in diesem Jahr 824 Bäume gefällt. Diese Zahlen sprechen für sich. Es gibt aber auch andere Zahlen: Allein an Parkeinrichtungen wurden von der Bevölkerung mutwillig Werte von über 550.000 Schilling beschädigt oder entwendet. Die Schäden an Pflanzen und Grünflächen selbst lassen sich nicht genau beziffern. Ich möchte daher, ruft der Redner aus, an die Bevölkerung den Appell richten, auf ihre Grünflächen, auf die grünen Lungen unserer Stadt selbst zu achten und mitzuhelfen, daß sie nicht von anderen beschädigt werden. (Allgemeiner Beifall.)

#### Stellungnahmen zur Olympiabewerbung Wiens

Der Redner befaßt sich dann mit der Bewerbung der Stadt Wien um die Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 und wirft folgende Fragen auf: Wann wurde die Bundesregierung von der Absicht der Stadt Wien über die Bewerbung zur Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 in Kenntnis gesetzt? Ist die Bundesregierung von unserer Stadtverwaltung über die voraussichtlichen Kosten informiert worden, sodaß es möglich gewesen wäre, sich über die Teilung der Kosten zu verständigen? Welche Schritte wurden unternommen und welche Vorschläge gemacht, um die Bewerbung Wiens möglich zu machen?

Die Wiener Sozialisten sind für die verstärkte Fortsetzung des Baues und der Förderung von Wohnungen, für den Neubau von Schulen und Spitälern, für die notwendige Trink- und Nutzwasserversorgung, für moderne Lösungen der Verkehrsprobleme, für die Sicherung des Arbeitsplatzes und die Vollbeschäftigung - wir sind gegen Budgetkrachs und Provisorien, gegen Preisexzesse und Kartelle, Ungerechtigkeit, Mißwirtschaft und Korruption.



Die Ansätze des VI. Hauptstückes zeigen uns, daß wir auf dem richtigen Weg sind, um unsere Stadt weiter auszubauen und Wien und seiner Bevölkerung eine bessere Zukunft zu schaffen. Aus diesem Grunde gibt die SPÖ-Fraktion gerne ihre Zustimmung.

Hierauf nimmt Stadtrat Mandl (SPÖ) zur Frage der Bewerbung der Stadt Wien um die Sommerolympiade 1972 Stellung. Ich hätte mich, sagt er, auch ohne die Anfrage des Herrn GR. Hintschig zu Wort gemeldet, weil ich mich verpflichtet fühle, auf eine Mitteilung im heutigen "Volksblatt" zu antworten, die die Überschrift trägt: Keine Olympischen Spiele in Wien. - Das "Volksblatt" hat also schon entschieden! - "Dem Ministerrat lag keine Kostenaufstellung der Gemeinde vor ...." Das ist ein derart schwerwiegender Vorwurf, daß ich ihn nicht auf mir sitzen lassen konnte.

Stadtrat Mandl rekapituliert sodann den Ablauf der Ereignisse um die Bewerbung Wiens: Am 12. Oktober 1965 hat Vizebürgermeister Dr. Drimmel, der Präsident des Olympischen Komitees, Bürgermeister Marek mitgeteilt, daß das Exekutivkomitee des Olympischen Komitees beschlossen hätte, die Bewerbung der Olympischen Sommerspiele 1972 auszuschreiben und den Endtermin für diese Bewerbung mit 31.12.1965 festgelegt hat. Es stand also schon von vornherein nur eine verhältnismäßig kurze Zeit für diese Bewerbung zur Verfügung. Dieser Brief des Präsidenten des Olympischen Komitees vom 12. Oktober 1965 ist aber erst am 16. Oktober im Bürgermeisterbüro eingelangt. In einem zweiten Brief vom 22. Oktober 1965 wurde dann das Datum 31. Dezember 1965 als der Endtermin für die Bewerbung mitgeteilt. Schon am 19. Oktober, also drei Tage nach Einlangen des ersten Briefes, hat der Bürgermeister an den Bundeskanzler ein Bewerbungsschreiben der Stadt Wien gerichtet, mit der Bitte, die Olympischen Spiele zu genehmigen und sie auch finanziell zu unterstützen. Es lag der Vorschlag der Stadt Wien vor, diese finanzielle Unterstützung im Ausmaß 50 zu 50 zu geben. Der Bundeskanzler hat postwendend dem Bürgermeister geantwortet, daß er dieses Ansuchen an seinen zuständigen Ressortminister - das können nur Unterrichts- und Finanzministerium sein - übergeben und um Stellungnahme ersucht hätte.



Das war also am 19. Oktober. Am 11. Dezember ging durch die Presse die Meldung, daß sich der Bund mit einem Drittel an den Kosten beteiligen würde und Wien zwei Drittel der Kosten zu tragen hätte. Gleichzeitig ist bei der Budgetdebatte am 11. Dezember eine einstimmige Stellungnahme aller Parteien des Wiener Gemeinderates erfolgt, daß Wien nicht schlechter behandelt werden sollte als Innsbruck. Für die ÖVP hat GR. Bittner diese Erklärung sehr eindeutig abgegeben.

Daraufhin schrieb der Bürgermeister - also noch vor der Sitzung des Ministerrates - in der Sorge um eine Entscheidung des Ministerrates, die uns eine Bewerbung unmöglich machen könnte, an den Bundeskanzler einen Brief, in dem er ihn über die einstimmige Stellungnahme aller Parteien informierte und ersucht, doch zu einer Lösung zu kommen, die der Stadt Wien eine Bewerbung um die Olympiade ermöglicht.

Am 14. Dezember kam es zu der Sitzung der Bundesregierung, in der eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Es soll dabei - dem Vernehmen nach, denn wir haben bisher noch keine Verständigung des Bundeskanzlers über das Ergebnis dieser Sitzung der Bundesregierung bekommen - eine Beschlußfassung nicht möglich gewesen sein, wie der Finanzminister erklärt habe, er könne überhaupt keine Meinung abgeben, da von Wien keine Unterlagen vorliegen. Die Information des "Volksblatt" scheint also vom Bundesminister für Finanzen gegeben worden zu sein.

Ich bin heute in der Lage, setzt Stadtrat Mandl fort, den offiziellen Bericht des Bundesministeriums für Unterricht an das Bundeskanzleramt, betreffend die Bewerbung der Stadt Wien um die Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 vorzulegen. Der Bericht ist außerordentlich exakt und genau gearbeitet. Es heißt darin unter anderem: Über die Sportstelle der Stadt Wien konnten erst kürzlich die Berechnungen der Stadtbauamtsdirektion in Erfahrung gebracht werden. Demnach ist - laut der vom Stadtrat verlesenen Detailaufstellung - für die notwendigen olympischen Sportbauten der Betrag von 659,201.000 S erforderlich. Dazu konnte ich in Erfahrung bringen, sagt Stadtrat Mandl, daß sich der Herr Bundeskanzler sehr wunderte, daß man diese Berechnungen sogar auf eintausend Schilling genau angestellt



hat. Wir haben dann auf Grund unserer Berechnungen die Gesamtkosten - ohne Straßenbauten - mit drei Milliarden Schilling angegeben. Genauere Unterlagen kann man nicht mehr vorlegen, und diese Unterlagen sind vorgelegt worden. Sie sind im Bericht des Herrn Bundesministers für Unterricht enthalten und stammen vom 22. November 1965! Ich bin nur ein kleiner Kommunalpolitiker und über die Kommunikationen in hohen Ministerien nicht informiert. Aber wenn mir jemand erzählt, daß der Bundesminister für Finanzen von diesem Bericht keine Kenntnis hatte, dann glauben ich das einfach nicht. Ein solcher Bericht ist gleichzeitig an die Bundesanstalt für Leibesübungen gegangen. Sie hat ihn bekommen - und der Herr Finanzminister nicht? Ich würde dem Herrn Finanzminister empfehlen, seinen Verbindungsapparat mit dem Bundeskanzleramt besser auszubauen. Ich würde ihm aber ebenso empfehlen, in Hinkunft zu unterlassen, Behauptungen aufzustellen und an die Presse hinauszuposaunen, bevor man sich von ihrer Richtigkeit überzeugt hat.

Man tut jetzt im allgemeinen so, als ob die Bewerbung Wiens um die Olympischen Spiele etwas ganz Neues wäre und ebenso der Wunsch auf eine Kostenbeteiligung durch den Bund. Bei den seinerzeitigen Bewerbungen Wiens im Jahr 1958 und 1963 haben es die Bundesstellen wenigstens der Mühe wert gefunden, mit Wien diesbezügliche Verhandlungen zu führen. Wien hat bereits damals eine Beteiligung von 50 zu 50 durch den Bund angesprochen. Damals hat man wenigstens mit der Stadt Wien geredet und sie zu Verhandlungen eingeladen. Warum sind wir diesmal nicht zu Besprechungen eingeladen worden? Es war ausreichend Zeit dazu vorhanden! Diesmal wurde nicht einmal ein Bericht der gestrigen Ministerratssitzung an den Herrn Bürgermeister gesandt. Bürgermeister Marek hat nun gestern abend an den Bundeskanzler ein Schreiben gerichtet, in dem er, unbeschadet eines späteren Übereinkommens in finanziellen Fragen, um die prinzipielle Zustimmung der Bundesregierung für die Bewerbung Wiens ersucht.



Das erbetene Antwortschreiben müßte bis spätestens 17. Dezember übermittelt worden sein. Der Bürgermeister legte das seinerzeitige Antwortschreiben von Bundeskanzler Dr. Gorbach aus Anlaß der Bewerbung der Stadt Wien um die Olympischen Sommerspiele 1968 bei. Der Bürgermeister hat mit seinem Schreiben nichts anderes verlangt, als einen ähnlichen Brief von Bundeskanzler Dr. Klaus.

Stadtrat Mandl stellt fest, daß er der glücklichste Mensch wäre, wenn die Olympischen Sommerspiele 1972 in unserer Stadt abgehalten werden könnten. Wir haben diesmal die Chance dazu und man soll von Seiten der Regierung und verschiedener anderer Stellen doch nicht ununterbrochen dagegen intrigieren. Wenn man dagegen ist, soll man das wenigstens offen sagen.

Stadtrat Mandl erklärt, noch feststellen zu müssen, daß er, entgegen den Meldungen im "Volksblatt", auf den Finanzminister böse zu sein, weil man Wien genauso behandelt wie Innsbruck, höchstens beleidigt sein könnte, weil man Wien schlechter behandeln will, als Innsbruck.

Abschließend stellt Stadtrat Mandl den Antrag, der Wiener Gemeinderat möge die Bestrebungen der Stadt Wien um Zuerkennung der Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 unterstreichen, indem er dem Inhalt des Schreibens des Herrn Bürgermeisters an den Herrn Bundeskanzler vom 14. Dezember beipflichtet. Damit erklären wir uns solidarisch mit dem Wunsch des Bürgermeisters, die Olympischen Sommerspiele 1972 nach Wien zu bekommen. Es ist zu hoffen, daß die Bundesregierung dem Verlangen entsprechen wird.

GR. Fittner (ÖVP) stellt fest, daß Stadtrat Mandl mit sehr bewegten Worten, aus denen man schließen konnte, wie sehr ihm dieses Problem am Herzen liegt, über die Bewerbung Wiens um die olympischen Spiele gesprochen hat. Für seine Person und auch für seine Fraktion kann er nur feststellen, daß er bereits in seinen Ausführungen während der Kulturdebatte darauf hingewiesen hat, daß sie diese Bewerbung unterstützen.

./.



Leider hat die Mehrheitspartei den anderen Fraktionen diese Unterstützung nicht leicht gemacht, weil man erst aus der Presse erfahren mußte, in welcher Weise die Vorbereitungen getroffen werden sollen. Die Vorbesprechungen konnten doch schließlich nicht erst jetzt geführt worden sein, da man schon immer auf Jahre voraus weiß, daß und ungefähr wann die nächsten Olympischen Spiele stattfinden werden. Außerdem hat das Olympische Komitee ein Aviso an die Stadt Wien gegeben. Aus den bisherigen Erfahrungen - Wien hat sich schließlich schon zweimal vergeblich beworben - mußte man doch wissen, daß man im internen Dienstverkehr mit der Bundesregierung eine Sache nie zeitig genug beginnen könnte. Sicherlich ist es so, daß der heurige Oktober, also die Zeit der Budgetkrise, gerade besonders ungünstig war. Wie man jedoch inoffiziell erfahren hat, gehen die verschiedenen Auffassungen innerhalb der Bundesregierung dahin, daß man eine Beteiligung des Bundes auf der Basis 40 : 30 : 30 - Bund, Land und Gemeinde - vorschlägt, mit der Begrenzung auf 500 Millionen Schilling. Ein solches Angebot dürfte die Stadt Wien überhaupt nicht annehmen, da bei einer Höchstgrenze von 500 Millionen Wien dann nicht nur die restlichen 60 Prozent bezahlen müßte, sondern für die gesamten Kosten außerhalb des Sportstättenbaues aufkommen müßte. Genau das war der Sinn seiner Ausführungen von Samstag, stellt GR. Bittner fest. Wie uns das Beispiel Innsbruck zeigte, ging es ja nicht nur um den Bau von Sportstätten, sondern in großem Maß auch um Straßen, Brückenbauten, Telephonbauten und ähnliches. Es müßte daher auch für Wien verlangt werden, daß eine Kostenbeteiligung des Bundes auch für diese Bauten gilt.

Wien hat jetzt eine einmalige Chance in seiner Bewerbung um die Olympischen Spiele; denn es ist nicht so, daß Wien, wenn nicht 1972, dann 1976 drankäme. Man geht bei der Vergebung der Olympiade nämlich regional vor und Europa hat 1976 keine Chance. Die Nichteinigung in der Regierung bedeutet auch keine endgültige Ablehnung des Planes. Wir sind unbeschadet aller Diskussionen nach wie vor dafür und werden dem Antrag, alles zu unternehmen, um eine entsprechende Kostenbeteiligung des Bundes zu erreichen, natürlich zustimmen.



Es herrscht zurzeit freilich ein politisches Klima, das einen Tiefschlag gegen den olympischen Geist darstellt. An alle ist daher der Appell zu richten, aus der Sache keine parteipolitische Frage zu machen. An alle Österreicher muß appelliert werden, jetzt dieselbe Solidarität zu beweisen, wie anlässlich der Winterolympiade in Innsbruck und der Bundeshauptstadt die gleichen Bedingungen einzuräumen wie Innsbruck. Das ganze österreichische Volk muß sich in dieser Sache mit Wien solidarisch erklären.

GR. Lauscher (KLS) betonte, daß Stadtrat Mandl die Dinge in seiner Anfragebeantwortung vom Standpunkt der Jugend aus betrachtet und die Bedeutung der Olympiade für die Zukunftsentwicklung unseres Landes richtig gesehen hat. Es handle sich dabei um keine Parteiangelegenheit, sondern um ein nationales Anliegen, um die Entwicklung unseres Nationalbewußtseins und um die Mission Wiens in der Welt. Das gegenwärtige, beschämende Schauspiel um die Olympiade-Kostenbeteiligung sei der Höhepunkt kleinlicher und parteiegoistischer Intrigen gegen Wien. Dies gelte von der fälschlichen Behauptung des Finanzministers, daß Wien keine detaillierte Kostenaufstellung übermittelt hätte ebenso, wie für die Verdächtigung im "Volksblatt", Wien wolle die Olympiade 1972 dazu benützen, um sich finanziell zu sanieren und bisher Vernachlässigtes nachzuholen. Dies sei eine unqualifizierbare Unterstellung. Im Gemeinderat führe die ÖVP einen Eiertanz auf, sodaß man die Frage aufwerfen müsse, ob es zwei verschiedene ÖVP gäbe, eine in Wien und eine auf Bundesebene, die voneinander nicht wissen, was sie tun (Heftige Zwischenrufe). Es erhebe sich auch die Frage, was Vizebürgermeister Dr. Drimmel als Präsident des Olympischen Komitees zu der Sache zu sagen habe. Nicht das "Klima", sei ein Tiefschlag gegen die Bewerbung Wiens, sondern vielmehr die Haltung der ÖVP!

GR. Schmidt (FPÖ) bezeichnete die Auseinandersetzung um die Kostenbeteiligung als einen der Versager der Koalition und bemängelte, daß die Stadt Wien nicht vorausgesehen habe, daß sich die Bundesregierung über diese Frage in der kurzen Zeit nicht werde einigen können. Die FPÖ unterstütze jedoch die Bewerbung Wiens um die Olympiade und den vorliegenden Antrag.



In seiner abschließenden Stellungnahme zu der Anfragebeantwortung wandte sich Stadtrat Mandl gegen die Bemerkungen der Gemeinderäte Bittner und Dr. Schmidt, daß man die Kostenberechnungen schon längst hätte anstellen können. Wer mit der Sachlage auch nur einigermaßen vertraut ist, der weiß, daß man die Kosten von Olympischen Spielen unmöglich schon Jahre voraus auch nur abschätzen kann. Auch Vizebürgermeister Dr. Drimmel kann dafür als Zeuge aufgerufen werden. Jede Olympiade baut nämlich auf der anderen auf, jede erhält ein anderes Gesicht, jedesmal kommen neue Bewerbe dazu und der Gesamtcharakter der Veranstaltung wandelt sich von Mal zu Mal, was natürlich für die entstehenden Kosten von eminenter Bedeutung ist.

Man hat bereits gesagt, wenn die Entwicklung der Olympischen Spiele ins Gigantische so weitergeht, wird überhaupt kein kleines Land mehr in der Lage sein, sie durchzuführen. Es wurde auch schon dafür plädiert, dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten und die Olympischen Spiele auf ihre ursprünglichen Dimensionen zurückzuführen.

GR. Ing. Lust (ÖVP) kam in seinem Debattenbeitrag wieder auf den Bauetat der Stadt Wien zurück und griff dabei das Montagebauverfahren heraus.

Mit der Einführung der Fertigteilbauweise hat die Stadt Wien der Bauwirtschaft einen Impuls gegeben, und zwar zu einer Zeit, als es der Privatwirtschaft nicht möglich war, auf diesem neuen Weg voranzugehen. Seither haben sich auf dem Lohnsektor im Baugewerbe Änderungen ergeben, die echte Vorteile für maschinenintensive Baumethoden bringen. Die Initiative Wiens in der Fertigteilbauweise ist daher zu begrüßen. Nicht aber ist einzusehen, warum es zu keinem Übereinkommen mit großen leistungsfähigen Privatunternehmen über die Zusammenarbeit in der Montagebauweise gekommen ist.

Die privaten Firmen, die nach verschiedenen, international bewährten Fertigteilbauverfahren arbeiten, sind in Zusammenarbeit mit der Montagebaufabrik in der Lage, ein Drittel des gesamten Wohnbauvolumens in Wien zu verwirklichen. Um mindestens 2.000 Wohnungen mehr könnten damit pro Jahr fertiggestellt werden. Dadurch wäre es möglich, einen bedeutenden Teil des Wohnbaumankos abzudecken.



Für die künftige Wohnbautätigkeit bedarf es aber in erster Linie eines großen Gesamtkonzepts, vor allem für die Verkehrsaufschließung. Erst dann kann das große Bauprogramm sinnvoll abgewickelt werden. Unsere gemeinsame Pflicht ist es, eine gemeinsame Plattform für die sachliche Arbeit zu finden.

GR. Pelzelmayr (ÖVP) erklärt anschließend: Im Voranschlag für 1965 wurde versprochen, daß die Gemeinde Wien heuer 5.000 Wohnungen bauen würde. Bis zum heutigen Tag wurde vom Gemeinderat jedoch nur der Bau von insgesamt 2.870 Wohnungen beschlossen, davon 1.598 in herkömmlicher Bauweise und 1.272 im Montagebauverfahren 1.776 Wohnungen wurden öffentlich ausgeschrieben. Nach Quartalen gegliedert wurden beschlossen: von Jänner bis März 193, von April bis Juni 1.402, von Juli bis September 1.099 und von Oktober bis Jahresende 246 Wohnungen. Daraus ersieht man, daß fast die Hälfte aller vom Gemeinderat beschlossenen Wohnungen zu spät vergeben wurden, nämlich in einer Zeit, in der längst gebaut werden sollte. Darüber hinaus zeigt diese Zusammenstellung aber deutlich, daß heuer von 5.000 begonnenen Wohnungen keine Rede sein kann.

Dazu kommt, daß drei vom Gemeinderat im Juni und September beschlossene Bauvorhaben (17, Hernalser Hauptstraße 100, 22, Konstanziagasse und 15, Ibsenstraße-Gablenzgasse) mit insgesamt 352 Wohnungen noch nicht einmal begonnen wurden. (Zwischenruf von Berichterstatter Stadtrat Heller: Daran wird schon la g gebaut!)

Die späte Vergabe der Wohnbauteile führt zu Auftragszusammenballungen und monatenlangen Stilliegezeiten im Winter. 1963 wurden 3.614 Wohnungen fertiggestellt, 1964 waren es 5.063, und 1965 sind es 4.100.

Die Schlußfolgerungen aus all dem sind: 1. sollte man im Wohnungsbau nicht mehr versprechen als man halten kann, 2. müßte ein langfristiges Wohnbauprogramm erstellt werden, wobei eine Koordinierung zwischen Gemeinde und Bauwirtschaft erfolgen sollte, 3. sollte die Planung der Vorhaben rechtzeitig erfolgen und 4. schließlich müßten die Aufträge möglichst gleichmäßig über das ganze Jahr verteilt werden, damit eine kontinuierliche Bautätigkeit möglich wird.



GR. Lauscher (KLS) hofft, mit seinem Beitrag Mängel auf dem Bausektor zu beseitigen und unser Bauen, vor allem den Wohnungsbau, zu verbessern. Es gehe darum, billiger, schneller, besser und mehr zu bauen. Seine Partei habe schon vor Jahren konstruktive Vorschläge unterbreitet. Leider ist seither nichts geschehen. Uns geht es heute darum, daß auf Wiener Boden in Rahmen der Kompetenzen der Stadtverwaltung alles getan wird, um die Wohnungsnot zu lindern.

Konkret verweist der Redner darauf, daß seit 20 Jahren im Wohnungsbau nach den gleichen "bewährten" Typen, wie es heißt, gearbeitet wird. Mit der Montagebauweise haben wir zwar einen guten Anfang gemacht. Man sollte aber nicht nur das System Camus anwenden. Es gibt auch andere bewährte Systeme. Der Redner regt in diesem Zusammenhang an, Versuchsbaustellen einzurichten. Auch beim Schulbau aus Fertigteilen ist man nicht den rationellsten Weg gegangen. Hier sollte man durch sorgfältige Grundlagenforschung zu besseren Lösungen kommen.

Überhaupt sei nach Ansicht der Fachleute der Wohnungsbau in Wien nach internationalem Standard weit zurück. Die Vorbereitungen sind oft unzulänglich, und deshalb findet man auch nicht immer die architektonisch beste Lösung. Bemängelt muß auch werden, daß Stadtplanungsfragen eigentlich unter Ausschaltung der Öffentlichkeit behandelt werden.

Aufmerksame Beobachter haben den Eindruck, daß vom Städtebaulichen Grundkonzept Professor Rainers immer mehr abgegangen wird. Wie ist es möglich, daß in eindeutigen Widerspruch zu dem einstimmig beschlossenen Grundkonzept die Baubewilligungen für Bürokomplexe für Autohändler erteilt werden oder daß riesige Bank- und Versicherungskonzerne in der Innenstadt ihre Bürozentralen aufbauen? Die Halbheiten und Inkonsistenzen in der Stadtplanung und der Durchführung des Städtebaulichen Grundkonzepts müßten ein Ende finden.

Die Bebauungs- und Strukturpläne werden zu schematisch aufgestellt. Es wird zuviel reglementiert, man läßt den Architekten fast keine eigene Initiative.



Die künstlerischen und menschlichen Aspekte der Planung finden zuwenig Berücksichtigung. Es sollten Wettbewerbe für Bebauungsvorschläge ausgeschrieben und dann tatsächlich auch nach den angenommenen Entwürfen gebaut werden. Es wäre auch zweckmäßig, Struktur- und Bebauungspläne der Gemeinde zumindest zur öffentlichen Diskussion zu stellen und auf Fachkritik zu reagieren.

Die Wohnungen in der Vorgartenstraße sind ein großer Fortschritt. Aber in diesen Wohnblöcken scheint es an gewissen menschlichen Voraussetzungen zu mangeln. Diese Art der Verbauung scheint nicht die Zusammengehörigkeit der Menschen, das Entstehen einer Wohn- und Siedlungsgemeinschaft mit der dazugehörigen Atmosphäre zu begünstigen, sondern eher die Isolierung der Familien und Menschen.

Seit der Enquete vor zehn Jahren und dem Grundkonzept vor fünf Jahren ist der Öffentlichkeit kein wirklicher Verkehrsplan zugänglich gemacht worden. Zum ersten Mal hat heute der Gemeinderat etwas über jenes Konzept gehört, das der Herr Baustadtrat Generalverkehrsplan nennt. Von einem wirklichen Generalverkehrsplan kann man allerdings nicht reden. Da müßte auch die Planung für den Individualverkehr, für den Massenverkehr zweiter Ordnung und für die Zubringerlinien einbezogen sein. Immerhin aber ist es zu begrüßen, daß jetzt ein Konzept für den Bau eines Stadt-Schnellbahn- und Unterbahnnetzes zur Diskussion gestellt wird. Die zuständigen Stellen der Gemeindeverwaltung haben sich aber wirklich Zeit gelassen, die von der Straßenverkehrs-enquete vor zehn Jahren gegebenen Anregungen aufzugreifen. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß hier lange Zeit ein falsches Konzept vorgeherrscht hat. Es ist schon seit Jahren klar, daß die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel mit zunehmender Modernisierung nicht geringer wird. In dicht verbauten Gebiet stellt die Trennung des Massenverkehrs vom Individualverkehr für beide Verkehrspartner eine weit größere Erleichterung dar, als es durch den Straßenbau jemals erreicht werden könnte. Leider ist aber viel Zeit verloren gegangen. Es gab auch manche Fehlplanungen und Fehlinvestitionen, wie etwa am Matzleinsdorfer Platz und am Praterstern. Wir vermissen in dem Konzept die Vorortelinie. ./.



Der Redner bringt einen Antrag ein, demzufolge bei der Ausarbeitung eines Planes für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel darauf zu achten ist, daß auch die Vorortelinie mit einbezogen wird. Bei den Planungen sollten alle Varianten geprüft und Experten herangezogen werden.

Der Redner setzt sich weiter für die Schaffung eines absoluten Hochwasserschutzes und den Ausbau der Fernheizanlagen ein und gibt den Ansätzen der Geschäftsgruppe seine Zustimmung.

GR. Dr. Schmidt (FPÖ) erklärt, daß er bereits in der Generaldebatte auf das anteilmäßige Sinken der Bauansätze, gemessen am Gesamtbudget, hingewiesen hat. Beim Wohnungsbau sind die veranschlagten Beträge zwar höher als im Vorjahr, steigen jedoch prozentuell nicht in selbem Ausmaß wie das Gesamtbudget. Wenn man noch die im Jahr 1966 zu erwartenden Lohn- und Materialpreiserhöhungen berücksichtigt, kommt man zu dem Schluß, daß auch 1966 im Bauwesen trotz der veranschlagten Milliardenbeträge, mit keinem größeren Fortschritt zu rechnen ist. Man muß also leider feststellen, daß das Bauen in unserer Stadt nicht mehr "groß" geschrieben wird, wenn auch die "Baubremse" nicht überall gleichmäßig gezogen wurde. Wir werden auch im kommenden Jahr, obwohl wir einen Teil der Wohnungen in Montagebauweise errichten, nicht mehr als 5.000 Wohnungen bauen. Man hat heute von GR. Dkfm. Hintschig gehört, daß die Baukapazität noch lange nicht erschöpft ist. Warum wird also nicht mehr gebaut? Es wird immer wieder die Forderung nach einem Bodenbeschaffungsgesetz erhoben. Der Redner stellt fest, daß das Fehlen verschiedener Gesetze keine Ausrede für eine Einschränkung der Baukapazität sein dürfte. Erstens verfügt die Stadt Wien noch über ausreichend Grundstücke und überdies stehen ihr verschiedene gesetzliche Bestimmungen zur Verfügung, die die wirksame Handhabe bieten, für wichtige Bauvorhaben die nötigen Gründe zu beschaffen.

Als betrüblich bezeichnet es der Redner, daß es bisher nicht möglich war, die durchschnittliche Wohnungsgröße der Gemeindewohnungen zu erhöhen, ja daß vielmehr die Wohnungen immer kleiner gebaut werden.



Nach dem Kontrollamtsbericht für 1964 betrug damals die durchschnittliche Wohnungsgröße in der traditionellen Bauweise 61.79 Quadratmeter. Sie ist inzwischen auf 60.20 Quadratmeter zurückgegangen. Sicherlich ist die Verringerung der Wohnungsgröße auch ein Weg, die Baukosten niedriger zu halten. Heute wäre in weiten Kreisen der Bevölkerung die Bereitschaft vorhanden, für moderne und schöne Wohnungen einen höheren Zins zu bezahlen. Außerdem ist das eine Erziehungssache. Finanziell schwächer gestellte Familien müßten dann jedoch durch die Gewährung einer Mietzinsbeihilfe unterstützt werden. Leider sind auch die Grundrisse der in der herkömmlichen Bauweise errichteten Gemeindewohnungen allzusehr mit der Tradition verhaftet. Man soll in der Tradition nicht steckenbleiben und moderne Lösungen anstreben. Im einzelnen tritt der Redner unter anderem dafür ein, daß alle Räume einer Wohnung vom Vorzimmer aus zu erreichen sind, daß jede Wohnung einen Abstellraum hat und eine familiengerechte Größe aufweist. Man müßte den planenden Architekten die Möglichkeit geben, neue und fortschrittliche Ideen zu verwirklichen.

Daß Fortschritte auch im kommunalen Wohnungsbau möglich sind, beweisen die in der Fertigteilbauweise errichteten Wohnungen. Man dürfte jedoch auch hier nicht dazu übergehen, die durchschnittliche Wohnungsgröße zu verringern, wie es leider jetzt der Fall ist. Heute sind auch private Baufirmen in der Lage, Fertigteilwohnungen in der gleichen Qualität herzustellen. Man sollte auch sie beschäftigen, denn durch eine Erweiterung der Fertigteilbauweise könnte die Leistung verstärkt und die Kosten gesenkt werden.

Beim Straßenbau ist für 1966 eine bessere Dotierung im Vergleich zu 1964, doch waren gerade damals die Ansätze für den Straßenbau empfindlich gekürzt worden. Im einzelnen ist leider nicht angeführt, welche Straßenbauten geplant sind. Vielleicht könnte künftig dem Gemeinderat eine derartige Aufstellung vorgelegt werden. Im Gegensatz zur Vorsorge für den Massenverkehr, werden die Probleme des Individualverkehr nach einem Konzept gelöst.



GR. Dr. Schmidt bezweifelt es, daß das geplante Wiener Schnellstraßennetz bei seiner Fertigstellung 1975, 1980 oder 1990 den immer höher steigenden Anforderungen des Verkehrs genügen wird. Für das Jahr 1975 rechnet man mit 550.000 Kraftfahrzeugen in Wien (derzeit 266.000), für das Jahr 2000 erwartet man gar 700.000. Es ist also zu befürchten, daß der Straßenbau von der Verkehrsentwicklung überholt wird. Das einzig mögliche, was wir hier tun können - und das hat auch Stadtrat Heller heute erstmalig gesagt -, ist der Versuch, durch attraktive Massenverkehrsmittel den Kraftfahrer dazubringen, vom Auto eben auf diese Verkehrsmittel umzusteigen.

Im Zusammenhang mit den Donaukanalbegleitstraßen kritisiert der Redner, daß die Auffahrt von der Schnellstraße in Richtung Floridsdorf bei der Döblinger Brücke noch immer gesperrt ist. Anschließend stellt der Redner die Frage, ob bereits für eine Verlängerung der Donaukanalbegleitstraßen in Richtung Stadionbrücke Vorsorge getroffen wird. Es sei eine Tatsache, daß die neue Nord-Einfahrt mit ihren Brücken und Schnellstraßen von den Wiener Kraftfahrern noch nicht so ausgenützt wird, wie man es sich erhofft hat. Gegenwärtig werden nur 19 Prozent des Verkehrs über die Donau von der Nordbrücke aufgenommen. Sie ist damit die am schwächsten befahrene Donaubrücke. Die am stärksten befahrene ist die Reichsbrücke mit fast 50 Prozent.

Die notwendige Entlastung soll die vierte Donaubrücke bringen. Ihr Bau wurde bereits 1964 für heuer angekündigt, für 1970 ist die Fertigstellung geplant. Im Budget für 1966 findet sich darüber jedoch kein Hinweis, Stadtrat Heller hat zwar die Zahl von zehn Millionen genannt, sie ist aber im Budget nirgends zu finden.

Im 22. Bezirk entstehen ganze Stadtteile, aber für die notwendigen Verkehrsverbindungen wird nicht gesorgt.

Der Brücken- und Wasserbau ist das Stiefkind des Budgets 1966. Dafür werden um 22 Millionen weniger ausgegeben als bisher.

Für die Unterfahmung der Lastenstraße sind 55 Millionen, für die Gürtelunterfahmung 80 Millionen vorgesehen, insgesamt also 135 Millionen Schilling.



Man sollte jedoch nicht so tun, als ob man mit diesen 135 Millionen Schilling bereits die U-Bahn bauen würde. Was tut man wirklich? Man verlegt die Straßenbahn an zwei Stellen unserer Stadt unter die Erde. Das sind zwei Detailprojekte, von denen man hofft, daß sie sich in ein künftiges U-Bahnnetz einfügen werden. Ob diese unterirdischen Trassen aber auch für einen U-Bahnbetrieb zu verwenden sind, wird von Fachleuten bezweifelt. Für den U-Bahnbetrieb sind ganz andere Voraussetzungen notwendig als für den Betrieb einer Unterpflasterstraßenbahn. Es besteht hier die Gefahr, daß viele Millionen verplant und verbaut werden. Jedenfalls wird hier ohne ein Gesamtkonzept für den Wiener Massenverkehr gebaut.

Sodann kommt GR. Dr. Schmidt auf den Abbruch der Florianikirche zu sprechen und stellt fest, daß ein Teil der Bezirksbevölkerung vor allem deshalb gegen diesen Abbruch war, weil diese Leute die Kirche als ein Wahrzeichen ihres Bezirkes betrachtet haben. Sie waren von dem gesunden Empfinden geleitet, daß nicht alles dem Verkehr geopfert werden darf. Es stimmt aber, daß die Erhaltung dieser Kirche, die keinen großen kulturhistorischen Wert hatte, sehr viel Geld gekostet hätte. Sie war jedenfalls durch ihren Standort mitten in der Straße eine städtebauliche Kuriosität. In diesem Zusammenhang wurde bereits vor dem Abbruch der Florianikirche die Frage aufgeworfen, ob man an ihrer Stelle nicht einen Ersatz errichten könnte, etwa einen Glockenturm. Davon wird jedoch jetzt nichts mehr gesprochen. Der Redner stellt den Antrag, zur Erinnerung an die Florianikirche an ihrer Stelle ein neues Wahrzeichen zu errichten, um das Stadtbild zu erhalten.

Über den Hochwasserschutz ist wenig im Budget zu lesen. Wie sieht es zumindest mit der Erhöhung der rechten Donauuferkante aus? Was geschieht, wenn der Bund nicht zu den Kosten beitragen will?

Zum Donaupark meint der Redner, daß dieses Gelände anscheinend den Besuchern nicht die Erholung bietet, die sie sich erwartet haben. Dieser neue Park ist nämlich nicht besonders gut besucht. Der Donaupark sollte auch zum Ausruhen und nicht nur zum Spazierengehen eingerichtet sein.



Abschließend erteilt der Redner im Namen seiner Fraktion die Zustimmung zu Baubudget.

GR. Dr. Macher (ÖVP) untersucht die Frage, ob die Ansätze für die Verkehrswege im Baubudget genügend seien. Er rechnet auf Grund von unbestrittenen Zahlenangaben vor, daß für Verkehrsbauten die doppelte Summe ausgegeben werden müßte, um das Verkehrsproblem bis 1980, den geschätzten Zeitpunkt der Vollmotorisierung, lösen zu können. Die vom Bund getragenen Verkehrsbauten können dabei außer Betracht bleiben, weil es sich um Autobahnen und Schnellstraßen handelt, die das innerstädtische Verkehrsproblem nicht lösen.

Es wurde auch außer Streit gestellt, daß wir keinen Generalverkehrsplan haben. Nun hat der Vorsitzende des Bauausschusses GR. Flanek gesagt, der ruhende Verkehr dürfe nicht Aufgabe der Gemeinde sein. Hier liegt ein Denkfehler vor. Es ist richtig, daß die Privatinitiative bei diesem Problem mitzuwirken hat und sie will auch seit Jahren mitwirken. Als Grundlage für eine Kalkulation, die ein ordentlicher Kaufmann anstellen muß, ist aber der Generalverkehrsplan notwendig.

Es genügt nicht, zu wissen, wie hoch der Umsatz an einem bestimmten Standort heute ist, man muß ungefähr die Entwicklung kennen, man muß wissen, ob der Umsatz in zehn Jahren auch so hoch ist, denn die Investitionsrate ist so hoch, daß die Rückzahlung zehn Jahre dauert.

Der Generalverkehrsplan muß trotz aller Hindernisse aufgestellt werden. Daß er heuer noch nicht besteht, bedeutet die Versäumnis eines weiteren Jahres. Aber er ist in einem Jahr noch genauso aktuell. Die Bedeutung ergibt sich schon daraus, daß bereits 1959 der Wertverlust an Arbeitsstunden durch Verkehrsstauungen mit 172 Millionen Schilling ermittelt worden ist. Nur durch langfristige Zukunftsinvestitionen können diese Wertverluste wettgemacht werden. Diese Arbeitsverluste sind unproduktive Kosten, sie vermindern die wertschöpfende Kraft der Betriebe, und das drückt sich wieder in einem verminderten Gewerbesteueraufkommen aus. Das ist die Tragik des wirtschaftlichen Mechanismus: Man will sich etwas ersparen durch geringere Investitionen, verliert aber auf der anderen Seite durch dieses zögernde Verhalten.



Es ist eine Tatsache, daß in einer Großstadt zirka 10 Prozent des Stadthaushaltes für den Straßenbau und für Massenverkehrsmittel notwendig sind. Diese Tatsache ist sicher nicht erfreulich, aber wie die Realität des Lebens nicht zu beseitigen. Es können Städte - und das zeigt die Geschichte - an Bedeutung verlieren, wenn sie von den Verkehrswegen abkommen. Denn die wirtschaftliche Entwicklung wartet nicht zu. Wollen wir den Wettbewerb mit anderen österreichischen Städten, aber auch in Mitteleuropa bestehen, so müssen wir dem Verkehrsproblem besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Wir müssen damit rechnen, daß sich auch die Produktionsfähigkeit der Oststaaten in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren auswirken wird. Im Fremdenverkehr gibt es bereits erste Ansätze. Wenn wir es im Rahmen des Generalverkehrsplans zu einer weitschauenden Planung bringen, dann werden auch die Unternehmer des Tiefbaugewerbes den Mut haben, Investitionen zu tätigen, was eine ganz andere rationelle Gestaltung des Straßenbaues ermöglichen wird.

Auf dem Karlsplatz entsteht das Problem der Flaschenhalse. Sie sind technisch unvermeidbar, es erhebt sich nur die Frage, wie schnell man sie beseitigen kann. Man sollte hier entsprechende Projekte einsammeln. Vor 100 Jahren wurde die Stadterweiterung mit den Worten des absoluten Kaisers eingeleitet: Es ist mein Wille. Heute ist es wichtig, sich die Zustimmung derjenigen, die hier wohnen, im vorhinein zu sichern.

Meine Fraktion wird den Ansätzen dieser Gruppe die Zustimmung erteilen - denn es ist ja weniger als das, was wir als erforderlich betrachten -, wir hätten einem größeren Ausbau gern die Zustimmung erteilt.

GR. Helene Potetz (SPÖ) nimmt zur Frage der familiengerechten Wohnungen Stellung. Nicht immer muß die Quadratmeterzahl entscheidend sein. Die beste Raumeinteilung ist die beste Lösung. Wien ist eine traditionsbewußte Stadt. Viele unserer Traditionen sind schön - nicht alle. Dazu gehören vor allem unsere Wohnungen aus der Jahrhundertwende. Zwei Drittel dieser Wohnungen sind sogenannte "Bassenwohnungen", die über fast keinen Komfort verfügen. Das letzte Drittel umfaßt die Gemeindefamilienwohnungen der Ersten und Zweiten Republik und Großwohnungen.



Diese Großwohnungen entsprechen in ihrer Höhe, in der Beheizung und in vielen anderen Dingen gleichfalls vielfach nicht mehr den heutigen Erfordernissen. Die Gemeinde Wien hat in der Ersten Republik mit ihren Wohnhausbauten eine Tat gesetzt, die von Wien aus in die ganze Welt gegangen ist. Nach 1945 hat sie den sozialen Wohnhausbau immer weiterentwickelt, sodaß heute jede Wohnung auch über ein Badezimmer oder eine Badnische verfügt, über eine Abwasch, Bodenbelag und ähnliches.

Bei einer Befragung haben sich 62 Prozent der Befragten, meistens junge Arbeiter, für eine Wohnungsgröße, zwischen 50 und 70 Quadratmeter ausgesprochen; 22 Prozent, die Angestellte waren, für eine Größe von mehr als 70 Quadratmeter. Ein Beweis, daß mit einem gewissen sozialen Aufstieg auch die Ansprüche steigen.

In Kürze wird das Stadtbauamt im 14. Bezirk einen Versuch unternehmen, und zwar soll in einer Wohnhausanlage ein Block versuchsweise mit sogenannten Saalwohnungen ausgestattet werden. Die Wohnung besteht aus einem einzigen Saal und die Zwischenwände sollen durch Holzeinbaukasten hergestellt werden, auf Kosten der Mieter und nach ihren Wünschen. Es ist dies ein interessantes Experiment nach skandinavischem Vorbild.

Aus der erwähnten Befragung ergab sich unter anderem auch, daß 52 Prozent der Befragten bereit wären, für eine Wohnung einen Baukostenzuschuß von 20.000 bis 40.000 Schilling zu leisten. Der Rest hat von einem Beitrag von 40.000 bis höchstens 60.000 Schilling gesprochen. Wir alle wissen, wie schwer sich junge Menschen einen solchen Betrag ersparen können. Sie müssen nicht nur selber durch viele Jahre auf alles verzichten, oftmals muß die ganze Familie bei der Aufbringung mithelfen. Heute ist die Errichtung von Wohnungen kein technisches Problem, aber immer noch ein finanzielles. Wir werden so lange für unsere Wohnungen keine Europa-Preise bezahlen können, solange wir noch keine Europa-Löhne haben.

Die Verantwortlichen in diesem Staat müssen daher auch in Zukunft alles tun, um dieses Problem einer möglichst gerechten Lösung zuzuführen.



GR. Dr. Glatzl (ÖVP) regt an, über den großen Dingen und über den langfristigen Planungen nicht auf die kleinen Dinge in unserer Stadt zu vergessen. Das Bild einer Stadt wird nicht nur von ihrer Architektur und ihren Schnellstraßen bestimmt, sondern auch von diesen kleinen Dingen. Wir werden in einiger Zeit, würden wir nur Häuser und Straßen betrachten, nicht mehr sagen können, in welcher Stadt wir uns befinden. Oftmals geben erst kleine Dinge einer Stadt ihr Gepräge und ihre Atmosphäre. Der Redner verweist in diesem Zusammenhang auf einige Veranstaltungen, bzw. Ausstellungen, die von den sogenannten Designern abgehalten wurden. Bei einer internationalen Ausstellung dieser Art wurde eine Gartenleuchte des Stadtgartenamtes und ein Kinderspielplatz aus Wien als beispielhaft bezeichnet. Diese Designer, man könnte auch sagen, Formgeber, müßte man viel mehr zu Rate ziehen.

Der Redner verweist sodann auf ein Beispiel für viele, die so störend wirken, auf Kleinigkeiten vor dem Burgtheater. Wenn man über den Ring zum Rathaus kommt, sieht man vor dem Burgtheater auf wenigen Quadratmetern Boden die verschiedensten störenden Dinge. Zuerst einmal eine Bronzelampe aus der Bauzeit des Burgtheaters, daneben zwei Haltestellentafeln, von denen jede anders ist. Dann finden wir einen häßlichen Lampenmast von ganz unterschiedlicher Höhe zu den gegenüberliegenden. Außerdem ist noch eine verzinkte Eisenblechverkehrsampel montiert. Warum kann man hier nicht eine gewisse Koordinierung herbeiführen und auch Zweckgegenstände schöner gestalten? Ähnliche Beispiele könnte man noch viele anführen.

Wir müßten daher dafür sorgen, daß unsere Designer auf ihrem Fachgebiet in Wien die selben Chancen bekommen müßten, wie die Modeschule in ihrem Bereich. Ein schöneres Bild unserer Stadt auch in kleinen Dingen, wäre nicht nur im Interesse der Bewohner dieser Stadt, sondern auch im Interesse der vielen Fremden, die uns besuchen, und hier eine Wiener Atmosphäre finden wollen.

Hierauf spricht GR. Hofstetter (SPÖ): Die Auffahrt von der Donaukanal-Begleitstraße zur Heiligenstädter-Brücke ist deshalb noch nicht freigegeben, weil die Brigittenauer Lände zuerst zur Einbahn erklärt werden muß.



Dafür ist wiederum die Fertigstellung des Verkehrssystems Lorenz Müller-Gasse erforderlich. Es ist also keineswegs so, daß hier etwas versäumt wurde, wie es in allzu leichtfertigen Kritiken heißt.

Die Pläne für die zukünftige Entwicklung Wiens, die gewaltige Umwälzungen mit sich bringen, werden vor allem die Jugend begeistern. Die Projekte darf man als faszinierend bezeichnen, die Kosten allerdings sind besorgniserregend.

Die großen Verkehrsprobleme sind auf verschiedene Arten lösbar: Einmal durch den Bau von Straßen, Brücken und dergleichen, zum anderen aber durch städtebauliche Maßnahmen. Dazu gehören eine zweckmäßige Anordnung der Verkehrserreger und eine Herabminderung des Berufsverkehrs durch eine optimale Zuordnung von Wohn- und Betriebsstätten. Zur Bewältigung des Verkehrsproblems müssen beide Wege beschritten werden.

Immer wieder hört man vor allem von seiten der ÖVP die Frage, warum es in Wien keinen Generalverkehrsplan gibt. Doch in der Diskussion über das städtebauliche Grundkonzept am 30. 11. 1961 haben der damalige GR. Dr. Prutscher und GR. Hahn ausdrücklich von einem Generalverkehrsplan als vorhanden gesprochen. Heute sind die Verkehrsprobleme viel detaillierter. Vielleicht haben deshalb manche das Gefühl, es sei kein Generalkonzept vorhanden. Es ist jedoch zu verwundern, daß die ÖVP diese Meinung vertritt, die es doch besser wissen müßte. Wenn BR. Macher sagte, einen Generalverkehrsplan könnte man abschreiben, so ist zu fragen, warum er einen solchen dann nicht abgeschrieben und vorgelegt hat. Man soll über diese Dinge nicht so leichtfertig sprechen. Die von GR. Macher genannten Zahlen konnten in der kurzen Zeit nicht überprüft werden. Wahrscheinlich hat er aber bei diesen Zahlen den Fernverkehr und den innerstädtischen Verkehr verquickt.

Es gehört zu unseren Grundsätzen, dem öffentlichen Verkehr den Vorrang einzuräumen. Es steht in keinem Widerspruch dazu, daß wir zunächst mit der Verwirklichung des Straßenkonzeptes begonnen haben.



Die Pläne für das Straßennetz erster Ordnung entstanden zu einer Zeit, als auf Bundesebene das Autobahnnetz diskutiert wurde und man die Autobahnen um Wien herum führen wollte. Wenn Finanzminister Dr. Schmitz gesagt hat, Wien sei verkehrstechnisch nicht olympiareif, kann man dazu fragen, ob er statt der Autobahn Olympiaringe um Wien herumbauen wollte.

Eingehende Überlegungen werden zum Problem des ruhenden Verkehrs angestellt. Auch in den Außenbezirken wird man sich nicht mehr lange den Luxus leisten können, in erster Ebene zu parken. Es erhebt sich die Frage, wer die benötigten Parkgaragen errichten wird. Hier gehen die Ansichten der Fraktionen auseinander. Eine Möglichkeit bestünde darin, die Bewilligung für neu zu errichtende Tankstellen vom gleichzeitigen Bau einer Parkgarage abhängig zu machen. Durch die Kombination mit einer Tankstelle könnten dann auch die Parkgebühren erträglich gehalten werden.

GR. Dr. Bauer hat in der Generaldebatte gesagt, daß nur in Wien eine Verkehrsmisere herrsche. Das ist nicht richtig. Auch andere Städte kämpfen mit diesen Problemen. In Tokio zum Beispiel werden seit Jahren nur Kraftfahrzeuge zugelassen, wenn der Nachweis erbracht wird, daß dafür ein Abstellplatz auf privatem Grund vorhanden ist. In Paris erwägt man dasselbe. Überhaupt wird man in Zukunft in die Betriebskosten eines Kraftfahrzeuges auch die Kosten für den Abstellplatz einkalkulieren müssen. Unzweckmäßig ist der Berufsverkehr mit eigenem Kraftfahrzeug. Das Kraftfahrzeugsteuerpauschale verlockt dazu, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. In Schweden wird dieses Pauschale nur dann gewährt, wenn kein öffentliches Verkehrsmittel vorhanden ist.

Eine zweite Ebene ist für den innerstädtischen Verkehr absolut notwendig. Darunter ist nicht nur eine U-Bahn zu verstehen. Vielmehr sehen wir die Lösung in einer Stadtschnellbahn, die je nach Bedarf über oder unter der ersten Ebene verkehrt. Für ein solches System gibt es mehrere Vorschläge. Das 'Volksblatt' hat am 2. Dezember das Konzept des Betriebswirtschaftlichen Institutes der Technischen Hochschule Wien veröffentlicht. In diesem Konzept stimmte vieles nicht.



Es fehlten wichtige Linien, die erst nachträglich eingeführt wurden, ohne daß man auch die Kosten entsprechend korrigiert hätte. So kam man zu den niedrigen Ansätzen von sechs Milliarden. Außerdem sieht der Plan keine anderen Verkehrsmittel von den westlichen Bezirken zur Stadtmitte vor, als die Straßenbahn und rechnet mit einer Aufrechterhaltung des Autobusverkehrs im ersten Bezirk, der in absehbarer Zeit nicht mehr möglich sein wird. Bei diesem Konzept handelt es sich also um ~~dissertations~~ähnliche theoretische Arbeiten und nicht um Projekte erfahrener Fachleute. Die Vorschläge des Wiener Stadtbauamtes dagegen werden äußerst sorgfältig und nach umfassender Grundlagenforschung erstellt. Wenn das Konzept fertig vorliegt, werden wir darüber weiter diskutieren.

Das Verkehrsnetz der Zukunft muß schrittweise realisiert und der Bevölkerung dadurch verständlich gemacht werden, daß jedes Teilstück in sich abgeschlossen ist. So wird die "Ustraba" wesentliche momentane Vorteile bringen, während daneben der herkömmliche Straßenbahnverkehr weitergehen kann. In einigen Jahren kann man dann auf Bahnbetrieb übergehen. Die Verkehrsplanung muß sich auch auf die Außenbezirke und den Großraum Wien erstrecken, der einen regen Berufsverkehr erbringt. 60 Prozent der Frequenz auf den Wiener Bahnhöfen wird durch den Nahverkehr hervorgerufen. Wichtig ist auch der Ausbau der Schnellbahn, wozu jedoch eine gerechte Kostenbeteiligung des Bundes erforderlich ist.

GR. Dipl.-Ing. Dr. Strobl (OVP) fordert, die Wohnungsgrößen und Wohnungstypen der Gemeindebauten den heutigen Erfordernissen anzupassen. Im vergangenen Jahr betrug die Durchschnittsgröße der Wohnungen in Vorarlberg 95 Quadratmeter, in Wien hingegen nur 63 Quadratmeter. Damit liegt Wien an letzter Stelle in Österreich und weit unter dem Gesamtdurchschnitt der Wohnungsgrößen in Österreich, der 72 Quadratmeter beträgt.

Der Redner stellt sodann den Antrag, beim kommunalen Wohnbauprogramm in Hinkunft den Anteil an familiengerechteren Wohnungen zu vergrößern. Und zwar wird vorgeschlagen, die Wohngrößenverteilung folgendermaßen festzusetzen: Type A (Einzelraum) mit sieben Prozent, Type B (Zweizimmerwohnung) mit 35 Prozent, Type C (Zweieinhalbzimmerwohnung) mit 45 Prozent, Type D (Zweizimmer-Zweikabinettwohnung) mit zehn Prozent und Type E (Sondergröße) mit drei Prozent. ./.



Im folgenden verlangt der Redner, daß bei der Planung und beim Bau städtebaulicher Zentren, wie sie im Städtebaulichen Grundkonzept vorgesehen sind, Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft getroffen werden müßte, ebenso Vorsorge für den Ausbau des Massen- und Individualverkehrs usw. Auch die im Grundkonzept vorgesehene Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und mit Niederösterreich müßte dabei beachtet werden.

Die ÖVP-Fraktion wird den Ansätzen zustimmen.

GR. Laß (SPÖ) geht auf einige Behauptungen und Kritiken verschiedener Debattenredner ein und meint, daß die Kritiken durch die Leistungen der Gemeindeverwaltung widerlegt werden.

Zur Frage des Fertigteilbaues stellt er fest, daß die Konkurrenz im Montagebauwesen erst im Werden begriffen ist. Die privaten Fertigteilbaufirmen sind nicht privat, sondern gehören den Großbanken. Die Konkurrenz auf diesem Gebiet ist durchaus notwendig, die Gemeinde Wien hat dabei bereits ihren Betrag geleistet.

Der Redner widerlegt sodann die Behauptung, der Bund habe seine finanziellen Verpflichtungen gegenüber Wien erfüllt: Wien verliert allein beim Bundeswohn- und Siedlungsfonds drei Prozent, beim Wohnhauswiederaufbaufonds zwei Prozent, und beim Finanzausgleich ist Wien um rund 1,3 Milliarden Schilling benachteiligt.

Bei der Beschäftigtenzahl während der Wintermonate steht Wien an der Spitze aller Bundesländer. Von 100 Bauarbeitern sind in Wien 90 den ganzen Winter über beschäftigt, in Vorarlberg 86, in Salzburg 78, in Oberösterreich 61, in Niederösterreich 60 usw.

Keine moderne Großstadt kann selbst in zwei oder drei Generationen so viele Wohnungen bauen, daß der Wohnungsbedarf ausreichend gedeckt ist. Dies ist also auch in Wien innerhalb von 20 Jahren nach einem so großen Krieg nicht möglich gewesen.

Auch die Behauptungen über die Mietentwicklung sind weit von der Wirklichkeit entfernt. Mit dem Schlagwort vom "Stadtkapitalismus" wird die Bevölkerung bewußt irregeführt. In Wien war die Entwicklung der Mietzuse in den vergangenen Jahren weitaus günstiger als woanders.



In Wien nämlich stiegen die Mieten von 183.15 auf 227.70 Schilling, in Bregenz hingegen von 116.37 auf 452.99 und in Innsbruck von 305.58 auf 492.01 Schilling (Zwischenruf von GR. Leinkauf, ÖVP: "Was geht uns Bregenz an?").

Er hoffe, daß der Weg, der sich in der Vergangenheit absolut bewährt hat, auch in der Zukunft fortgesetzt wird, und daß alle Kräfte eingesetzt werden, um die vielfältigen Probleme zu lösen. Im übrigen gebe seine Fraktion gerne die Zustimmung zu den Ansätzen dieser Geschäftsgruppe.

Im Schlußwort erklärt Stadtrat Heller eingangs, man möge ihn nicht mißverstehen, wenn er bedauere, daß heute bei den Beratungen nochmals eine "Olympia-Debatte" stattgefunden hat: Erstens weil daraus zu erschen war, daß die Bewerbung Wiens noch nicht gesichert ist. Zweitens weil die Gruppe VI dadurch in der Debatte etwas zu kurz gekommen ist. Aber er nehme diese Benachteiligung gerne hin, wenn die Bewerbung um die Olympischen Spiele doch noch vom Erfolg gekrönt wird. Stadtrat Heller begrüßte die Einmütigkeit, die heute in der Frage "Olympia" in diesem Haus geherrscht hat und er ersuchte, dem Antrag von Stadtrat Mandl einhellig zuzustimmen.

Hierauf beschäftigt sich der Referent mit den Beiträgen zum Kapitel Bauwesen. Zunächst zum Wohnungsbau: Er betont, daß nur in einem einzigen Fall, nämlich in der Konstanziagasse nicht mit dem Bau begonnen werden konnte, weil die Baufirma trotz wiederholten Urganzen nicht angefangen hat. Wir müssen nun leider die Arbeiten nocheinmal ausschreiben.

Was das Wohnbauprogramm jetzt betrifft, so haben wir in der Gemeinderats-Funktionsperiode bis 1964 45.000 Wohnungen versprochen und 48.000 tatsächlich gebaut oder deren Bau gefördert. Wir haben auch für diese Periode wieder 45.000 Wohnungen versprochen, und man darf sicher sein, wir werden am Ende dieser Periode wieder sagen können, wir haben auch dieses langfristige Wohnbauprogramm restlos erfüllt.

Wenn allerdings verlangt wird, daß wir mit der Bauwirtschaft darüber sprechen, so ist zunächst dazu zu sagen, daß die Bauwirtschaft unser Programm kennt, weil im Gemeinderat darüber gesprochen und darüber publiziert wird.



Wir haben allerdings leider die Erfahrung gemacht, daß es manchmal zu Absprachen über die Preise kommt.

Für die Großfeldsiedlung sind schon im Entwurf Betriebsbaugebiete und Grünflächen vorgesehen.

Private Montagebaufirmen: Wir haben erst seit Oktober zwei Angebote erhalten, und zwar auf 300 und 400 Wohnungen pro Jahr. Die Preise entsprechen aber noch lange nicht dem, was unsere Montagebaugesellschaft leistet.

Wir werden in Zukunft auch andere Baustoffe als Schwebeton verwenden können. Er hoffe daß die Forschungstätigkeit des Stadtbauamtes in Kürze Früchte tragen wird.

Es wurde auch wieder gesagt, wir müßten mehr für den Wohnungsbau tun. Dazu müsse er ebenfalls neuerlich feststellen, daß die Baulandbeschaffung, die Beschaffung von baureifen Gebieten, Engpässe verursacht. Die Aufschließung jener Gebiete, die die Stadt Wien gekauft hat, wird uns noch große Sorgen bereiten und uns noch viel Geld kosten.

Die Forderung nach einheitlichen Wohnbaufondsbestimmungen wird seit vielen Jahren auf Bundesebene von den Sozialisten immer wieder erhoben. Er wäre glücklich wenn es endlich für alle Wiener gleiche Startbedingungen beim Wohnungsbau gäbe.

Wir haben auch versucht, die Montagebautätigkeit auf Schulen und Kindergärten auszudehnen, wir haben uns auch mit Projekten von Fertigteilschulen aus Met. 11 auseinandergesetzt, doch sind diese Bauten derzeit in der konservativen Bauweise noch immer am billigsten.

Zu dem Vorhalt, daß für den Hochwasserschutz zuwenig getan werde, erklärt der Stadtrat, daß nach der rechtlich untermauerten Ansicht für die Verwirklichung des totalen Hochwasserschutzes nicht die Stadt oder das Land, sondern der Bund verantwortlich ist.

Die Frage, offene Bauweise oder Randverbauung mit Innenhöfen, ist eine Geschmackssache. Hier steht Meinung gegen Meinung. Wir bauen in geschlossener und in offener Bauweise je nachdem, wie wir es im gegebenen Fall für richtig halten.



Zu der Kritik über die Wohnungsgrößen führt Stadtrat Heller aus: Wir müssen unsere Wohnungsgrößen im wesentlichen auf die Größe unserer Familien ausrichten. Bedauerlicherweise haben wir eben sehr viele Klein- und Kleinstfamilien. (GR. Leinkauf: Da wir kleine Wohnungen haben, haben wir kleine Familien!) Dieses Argument, daß große Familien nur in großen Wohnungen zustande kommen, lasse ich nicht gelten, die Tatsachen beweisen das Gegenteil. Gerade in Kleinstwohnungen haben wir am meisten Kinder. Wir müssen unsere Wohnungen auf diese Kleinstfamilien abstellen. Daher bauen wir nicht so große Wohnungen wie in anderen Bundesländern. Bei einem Vergleich mit anderen Bundesländern darf man auch nicht vergessen, daß dort auch der Fremdenverkehr berücksichtigt wird. Auch müssen wir die wirtschaftlichen Möglichkeiten unserer Wiener Bevölkerung in Betracht ziehen. Die sogenannten familiengerechten Wohnungen können sich leider jene Familien, für die wir sie bauen sollten, derzeit noch nicht leisten. Wir würden sehr gern, wenn alle anderen Voraussetzungen zutreffen, größere Wohnungen bauen.

Der Vorwurf, daß wir reglementieren und die Architekten bei uns keine Freiheit haben, stimmt nur zu einem geringen Teil. Es ist richtig, daß wir Richtlinien für die Planung von Wohnungen erarbeitet haben; diese stammen übrigens nicht von einem verknöcherten Beamten, sondern wurden auf Grund von Wettbewerben ausgearbeitet. Wir sind sehr froh, wenn Architekten uns mit wirklich neuen Ideen kommen. Leider aber sind unsere diesbezüglichen Erfahrungen nicht sehr gut. Man kann auch nach den Richtlinien sehr schöne, zweckmäßige und preiswerte Wohnungen bauen. Wir sind niemandem böse, der uns neue Vorschläge macht, nur müssen sie durchführbar sein und preislich annähernd auf jener Linie wie die, die wir uns derzeit sowohl investitionsmäßig als auch mietzinsmäßig leisten können. Selbstverständlich werden zu den Stadtplanungsarbeiten Fachleute und wissenschaftliche Institutionen herangezogen.

Fragen der Architektur und des Designs sind etwas sehr Subjektives, das ist eine Geschmackssache. Das trifft auf dem Bausektor ebenso zu wie hinsichtlich der Beschilderung.



Dazu kommt noch eines: Wenn die Rechtsprechung bei jedem kleinsten Unfall die zuständige Behörde verantwortlich macht, weil an der Stelle kein groß beleuchtetes Schild gestanden ist, dann ist es verständlich, daß die Beamten, denen die Amtshaftung droht, womöglich an jeder Ecke drei, vier Schilder aufstellen wollen.

Unsere Fernheizanlagen versorgen derzeit 7.256 Wohnungen, vier Schulen, sieben Kindergärten, 55 Geschäftslokale und 28 sonstige Lokale für öffentliche Einrichtungen. In diesen drei Fernheizwerken werden derzeit 85 Giga-Kalorien erzeugt. Die Leistung des immer wieder zitierten Klagenfurter Werkes liegt derzeit bei 60 Giga-Kalorien und auch keines der andern österreichischen Werke hat derzeit eine größere Kapazität als Wien. Es ist zu hoffen, daß der weitere Ausbau unseres Fernheiznetzes keine Zukunftsmusik ist.

Zum Generalverkehrsplan: Es wurde schon wiederholt darauf hingewiesen, daß **wir für den Individualverkehr einen Generalverkehrsplan besitzen**, den wir in vielen Teilen schon in die Tat umgesetzt haben. Ausdrücklich gesagt wurde heute auch bereits, daß wir für den öffentlichen Verkehr einen Generalverkehrsplan gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben und allen sonstigen maßgeblichen Stellen entwickeln. Einen Generalverkehrsplan anderer Städte auf Wien zu übertragen, wäre einfach, aber kaum zweckmäßig. Von den 109 Empfehlungen der Internationalen Verkehrsenquete des Jahres 1955 haben wir 101 bereits in die Tat umgesetzt, nur acht warten noch auf ihre Erledigung. Dabei handelt es sich vielfach um Empfehlungen rechtlicher Natur, für die wir nicht allein zuständig sind.

Zum Matzleinsdorfer Platz: Der Stadtrat ist der Meinung, daß der seinerzeitige Umbau des Matzleinsdorfer Platzes im Jahr 1951 keine Fehlplanung war. Es wurde damals der Durchlaß für den Individualverkehr gebaut und der Untergrund für weitere Bauvorhaben freigemacht. Hätten wir damals mehr gebaut, was ja nur auf Grund ganz anderer Voraussetzungen hätte erfolgen können, hätten wir heute bedeutend größere Schwierigkeiten und weitaus höhere Mittel für die Anpassung an die derzeitigen Verhältnisse aufzuwenden.



Mehr Mittel für den Straßenbau: Sicherlich wären alle dafür, man darf aber nicht vergessen, daß man auch hier die Baukapazität berücksichtigen muß und ferner die Tatsache, daß alle Bauvorhaben unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden müssen. Zu den bereits jetzt notwendigen Behinderungen kämen noch weitere, so daß wahrscheinlich der Verkehr zum Erliegen kommen müßte. Natürlich wäre auch der Bau der Erzherzog Karl-Straße im 22. Bezirk in einem Zug angenehmer gewesen, auf Teilen dieser Straße standen jedoch noch Häuser und es mußten langwierige Erwerbsverhandlungen geführt werden. Außerdem müßten wir die höheren Beträge für den Straßenbau anderswo wegnehmen. Welche Leistungen sollten wir also nicht mehr erbringen, um mehr Mittel für den Straßenbau zur Verfügung zu haben.

Zur Autobahneinführung nach Wien: Wir haben seinerzeit bereits nachgewiesen, daß nur ein geringer Prozentsatz des Verkehrs um die Stadt herumgeht, also die Stadt nicht direkt zum Ziel hat. Wir können den Bau des Autobahn- und Expresstraßennetzes sehr wohl zu jenen Investitionen zählen, die zur Lösung des Gesamtproblem des Verkehr in unserer Stadt beitragen.

Es wurde auch wieder über die Florianikirche gesprochen und ein Antrag eingebracht, an ihrem alten Standplatz ein neues Wahrzeichen anzubringen, das an die abgetragene Kirche erinnert. Der Herr Bürgermeister hat bereits seinerzeit die Anregung gegeben, daß wir einen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausschreiben sollen, der sich mit der Errichtung eines solchen Wahrzeichens beschäftigen soll. Da kaum jemand an seinen Worten zweifeln wird und dieser Wettbewerb überdies Anfang des nächsten Jahres abgehalten werden soll, empfiehlt der Stadtrat den Antrag abzulehnen.

Mit dem Institut für Betriebstechnik der Technischen Hochschule für Wien ist man bereits in Verbindung getreten. Am 21. Dezember findet eine nochmalige Aussprache statt. Man kann jedoch heute schon sagen, daß der zitierte Plan äußerst problematisch ist und wir damit nicht sehr viel werden anfangen können.



Über die Frage des Einbaues der Vorortelinie in unsere Verkehrslinien hat man sich bereits den Kopf zerbrochen. Die Verkehrsbetriebe haben nach eingehenden Untersuchungen festgestellt, daß die Eingliederung nicht zweckmäßig wäre. Man wird sich aber weiterhin mit dieser Frage beschäftigen. Der Redner ersucht daher, den diesbezüglichen Antrag von Gemeinderat Lauscher dem Gemeinderatsausschuß VI zuzuweisen.

Zur Fragen der vierten Donaubrücke: Wir haben nie an eine Vorfinanzierung dieser Brücke gedacht. Sie liegt im Zuge einer Autobahn und ist in das Bundesstraßen-Verzeichnis aufgenommen und der Bau ist daher zur Gänze vom Bund zu finanzieren.

Zur Frage des Hochwasserschutzes für Wien ist zu sagen, daß am 11. August das Projekt des Wiener Stadtbauamtes für den Hochwasserschutz des rechten Donauufers dem zuständigen Ministerium mit der Bitte eingereicht wurde, die notwendigen Arbeiten sobald als möglich zu beginnen. Bedauerlicherweise stellte sich das Ministerium auf den Standpunkt, es sei nur für das Mittel- und Niederwasser, nicht aber für das Hochwasser der Donau zuständig. In diese Frage hat sich jetzt Bürgermeister Marek eingeschaltet und wir hoffen, die Verhandlungen doch zu einem positiven Ergebnis führen zu können.

Ich habe Ihnen die erfreuliche Mitteilung zu machen, daß die Schwefelquelle in Ober-Laa heute um 14.15 Uhr ihre Ergiebigkeit unter Beweis zu stellen begann. Obwohl es nicht für heute "bestellt" war, ergab sich eine Quellschüttung von 35-40 Sekundenlitern, die sich vielleicht noch erhöht, sobald alle unterirdischen Gesteinsritzen, die durch die Schwerspatlösung verklebt wurden, durch Säuren ausgewaschen sind.

Ich danke für die objektive Beurteilung der Arbeit meiner Geschäftsgruppe und versichere, daß wir alle Anregungen zur Kenntnis nehmen und gewissenhaft prüfen werden. Unterstützen Sie uns wie bisher bei der Erfüllung unseres großen Programms!

Damit ist die Debatte über das Bauwesen beendet.

Bei der Abstimmung werden die Ansätze des sechsten Hauptstückes einstimmig angenommen. Der Antrag von Stadtrat Mandl (Bewerbung Wiens um die Olympischen Spiele 1972) wird ebenfalls einstimmig angenommen. Der Antrag der FPÖ (Wahrzeichen anstelle



der Florianikirche) fand bei SPÖ, ÖVP und KLS keine Unterstützung. Die Anträge der ÖVP (Wohngrößenverteilung im kommunalen Wohnbau) und der KLS (Berücksichtigung der Vorortelinie) wurden einstimmig der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.

Der Vorsitzende, GR. Planek unterbricht die Sitzung. Die Beratungen werden morgen, Donnerstag, den 16. Dezember, um 9 Uhr mit der Behandlung der Geschäftsgruppe VII (Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten) fortgesetzt. Referent ist Vizebürgermeister Dr. Drimmel (ÖVP).

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -