

# 100 + 1 Jahre MA 28

Die Entwicklung des Straßenbaus in Wien  
Geschichte, Gegenwart & Ausblick



# Daten, Zahlen, Fakten

## Verkehr

Längste Straße Wiens: **Höhenstraße** mit  
**14,8 km**

Kürzeste Straße Wiens: **Tethysgasse** mit  
**11 m**

Anzahl der Straßen:  
**6.916**

Gesamtlänge der Straßen Wiens:  
**2.788 km**

Länge der Wiener Radverkehrsanlagen:  
**1.468 km**

Anzahl der Ampelanlagen:  
**1.300**

Anzahl der Gleisanlagen:  
**506 km**

Anzahl der Brücken:  
**1.700**

## FußgängerInnenzonen

Anzahl: **105**      Länge: **23.899 m**

## Begegnungszonen

Anzahl: **16**      Länge: **4.941 m**

Quellen:  
Leistungsbericht 2020 der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau  
Stadt Wien (2020): URL: [wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/](https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/)  
Stadt Wien (2020): URL: [wien.gv.at/verkehr/strassen/fakten.html](https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/fakten.html)

# Vorwort



## GESTALTEN DER INFRASTRUKTUR ZUM WOHLERGANG DER WIENERINNEN UND WIENER

Die Straße ist auch Lebensraum – dieser Gedanke findet sich immer wieder in der vorliegenden Publikation. Wie sehr diese Überzeugung in Wien bereits Gelegenheit zur Umsetzung fand, lässt sich anhand vieler Beispiele erkennen:

Ob Stephansplatz oder Kärntner Straße, ob Mariahilfer Straße, Otto-Bauer-Gasse oder Linke Wienzeile: Der Straßenraum unserer Stadt verändert sich zusehends. Nicht nur, weil sich die Anforderungen an die Städte in Anbetracht der Klimakrise ändern, sondern auch weil der öffentliche Raum als kostbares Gut neu aufgeteilt und genutzt werden soll. Viele der oben genannten Beispiele prägen das Wiener Stadtbild, sind mittlerweile so selbstverständlich, dass sich viele Wienerinnen und Wiener gar nicht mehr erinnern können, dass es jemals anders war. An „einen Verkehr wie auf der Kärntner Straße“ erinnern sich heute nur noch die ältesten StadtbewohnerInnen.

Die Millionenstadt Wien hat mittlerweile einen Grünflächenanteil von über 50 Prozent, ist seit zehn Jahren die lebenswerteste Stadt der Welt und seit 2020 auch die weltweit Grünste Stadt („Greenest City“).

Dass wir diese Orte in Wien so vorfinden, wie wir sie kennen, haben wir auch der MA 28 zu verdanken. Mit ihr hatte ich bereits in meiner bisherigen Funktion als Umweltstadträtin immer wieder zu tun, und ich schätze die Kompetenz und das Engagement der MitarbeiterInnen sehr. Ich freue mich darauf, dass wir Wien gemeinsam noch lebenswerter für die Zukunft gestalten werden.

Als Abteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau ist die MA 28 eine von rund 60 Magistratsabteilungen der Stadt Wien. Sie vertritt die Stadt Wien als Grundeigentümerin und koordiniert die Bauvorhaben im öffentlichen Straßenraum. So administrativ sich dieser Satz liest, beschreibt er tatsächlich das umfassende Handeln und Wirken der MA 28 für unseren Alltag. Denn bei ihr laufen die Fäden sämtlicher Straßen, Straßenbaustellen und Aufgrabungen zusammen – etwa für Telekommunikation, Fernwärme, Wasser, Kanal, Strom oder Gas. Wie keine zweite Dienststelle gestaltet sie damit das öffentliche Straßenbild: Sei es durch den Neubau oder die Umgestaltung von Straßen, Gassen oder Plätzen, die Errichtung von Radwegen und Radabstellanlagen, das Anbringen von Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen.

Dass eine Magistratsabteilung, die derart wesentlich für die Infrastruktur der Stadt Wien verantwortlich war und ist, über eine lange Historie verfügt, liegt auf der Hand. Am 31. Mai 2021 feierte sie ihr 101-jähriges Bestehen. Ich bin stolz darauf, mit diesem Buch die Geschichte der MA 28 – von ihren frühen Anfängen im kaiserlichen Wien über die Gründung der „ersten MA 28“ im Jahr 1920 bis hin zu bedeutenden Projekten der vergangenen Jahre – vorstellen zu dürfen. Diese Festschrift möchte dabei auch Wissenswertes und etwas weniger bekannte Geschichten und „G'schichtln“ über die „28er“ erzählen.

Das vorliegende Buch hält frühere sowie aktuelle Erfolge fest und gibt uns Grund zur Freude und zum Feiern. Die Herausforderungen der Zukunft dürfen wir dabei jedoch nicht außer Acht lassen: Eine wachsende Stadt wie Wien kann sich nicht auf der Infrastruktur des vorherigen

Jahrhunderts ausruhen. Sie muss die historischen Strukturen erhalten und sich zugleich weiterentwickeln, um die heutigen, sich wandelnden Anforderungen und Bedürfnisse der Wienerinnen und Wiener zu berücksichtigen. Die MA 28 leistet hier großartige Arbeit – zum Beispiel durch die Schaffung kühler Oasen inmitten in der historischen Bestandsstadt. Weniger Asphalt und Beton, dafür mehr Bäume und Grünflächen sind in Zeiten zunehmender Hitzesommer wichtige Ziele für die Klimamusterstadt Wien, an denen wir in den kommenden Jahren gemeinsam weiterarbeiten werden.

Danke dem ganzen Team der MA 28 für seinen unermüdeten Einsatz!



**Mag.<sup>a</sup> Ulli Sima**

Amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität



### **HERVORRAGENDE DIENSTLEISTERIN IM STRASSENBAU**

Drei Themen, die in den vergangenen Jahrzehnten die MA 28 maßgeblich verändert haben, möchte ich gerne hervorheben:

Mit der Dezentralisierung bekam die Abteilung zusätzlich zur Stadtregierung 23 Bauherren – die Bezirke, die seit Ende der 1980er Jahre Aufträge verteilen. Das brachte eine Steigerung der Komplexität mit sich. Am Beispiel Radwegpolitik: Aufgrund der vielfältigen Vorstellungen der einzelnen Bezirke wurde das Hauptradverkehrsnetz letztlich rezentralisiert, damit ein sinnvolles und zusammenhängendes Netz entsteht.

Komplexer wurde auch die Gestaltung von Straßen – wie die der Rotenturmstraße: Nachdem sich Hauseigentümer an der Gestaltung der Straße wirtschaftlich beteiligten, veränderte auch das die Rolle der MA 28 hin zur Beteiligung. Die Abteilung muss nicht nur öffentliche Interessen, sondern auch privatwirtschaftliche unter einen Hut bringen.

Bei den Ansprüchen an den öffentlichen Raum herrschte lange das Primat des Autos: Zuerst wurden Fahr- und Parkstreifen geplant. Erst dann kam der Rest. Wenn noch Platz blieb, wurde eine Baumreihe gepflanzt. Inzwischen sind die Ansprüche an den öffentlichen Raum ungemein vielseitig, auch unterirdisch. Waren es einst nur Wasser, Kanal, Strom und Gas, so berücksichtigt die MA 28 die Wünsche diverser Kabelbetreiber, die Fernwärme und Fernkälte sowie komplexe Be- und Entwässerungssysteme.

BürgerInnenbeteiligungsverfahren erfordern laufend eine neue Art der Kommunikation auf allen Kanälen. Die MA 28

hat daher unter anderem die Organisation mit einer Stabstelle Öffentlichkeitsarbeit professionell ergänzt. Heute wird jede Baustelle öffentlich angekündigt und kommunikativ betreut.

Die MA 28 hat sich im Laufe ihrer Geschichte als hervorragende Dienstleisterin im Straßenbau positioniert.

  
**DI in Brigitte Jilka**  
Stadtbaudirektorin



## **KONSTRUKTIVES MITEINANDER FÜR EIN NOCH LEBENSWERTERES WIEN**

Die MA 28 hat im Laufe ihrer ersten 100 Jahre eine bedeutende Entwicklung erfahren: Ging es früher fast ausschließlich darum, Straßen zu bauen, um von A nach B zu kommen, haben sich nun die Anforderungen sowohl in der Abteilung als auch in unserer Stadt gewandelt. Heute muss beim Straßenbau viel mehr beachtet und in die Planung miteinbezogen werden: Denn der Straßenraum ist ein wichtiges Maß dafür, ob eine Stadt als lebenswert und nachhaltig empfunden wird. Dabei spielen der Transport von Personen, Waren und Gütern, die Ver- und Entsorgungsaktivitäten gerade in Bezug auf Einbauten sowie Klimaüberlegungen, wie etwa Flächen in der Stadt zu entsiegeln, maßgebliche Rollen. All diese Maßnahmen sind langfristig und in enger Zusammenarbeit mit anderen Fachdienststellen zu behandeln. Das ist unerlässlich, denn die MA 28 ist bei der Wiederinstandsetzung von Aufgrabungen für fast alle Betriebe, Unternehmungen und Dienststellen der Stadt Wien zuständig. Wir setzen auch stark auf Forschung, um Neues zu lernen und dieses an die Unternehmen weiterzugeben.

Wien hat viel vor. Unsere Stadt soll Digitalisierungshauptstadt Europas werden. Auch unsere Dienststelle ist gefordert, damit Wien die dafür notwendige Infrastruktur bereitstellen kann. Die Digitalisierungshauptstadt muss beim Arbeiten der Zukunft auch neue Konzepte leben. Wie das dislozierte Arbeiten, das wir als eine der ersten Dienststellen schon vor Corona praktiziert haben.

Die MA 28 ist heute eine ausgezeichnete Abteilung mit großer Fachexpertise, die mit den ihr zur Verfügung

stehenden Ressourcen flexibel auf die Vorgaben der Stadt und der Politik reagieren kann. Unseren Beitrag sehen wir im Wesentlichen darin, dass der Erfolg der MA 28 von außen entsprechend wahrgenommen und geschätzt wird. Ich bin stolz auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich mit ihren Aufgaben und unserer Abteilung in hohem Maß identifizieren. Der Zusammenhalt wird aber auch durch die bei uns gelebte offene Kommunikationskultur gestärkt. So schaffen wir ein konstruktives Miteinander und beschreiten einen soliden Weg – für eine noch lebenswertere Stadt.

**DI Thomas Keller**  
Abteilungsleiter

# Inhalt

Die Geschichte der Abteilung	12
100 + 1 Jahre Magistratsabteilung 28	14
Die Kunst der Zusammenarbeit <i>Porträt DI Thomas Keller</i>	16
2020 – das Coronajahr	18



Operngasse 1955



Höhenstraße 1935

## Die Geschichte des Wiener Straßenbaus

Der Weg ist das Ziel	24
Bau und Erhalt des Wiener Straßennetzes	28
„Mein Name ist ...“	31
„Recycling-Baustoffe sind die Zukunft“ <i>Porträt DI Wolfgang Ablinger</i>	32
Swarovski-Perlen für die Straße	34
Bodenmarkierungen anno dazumal	35
<b>Ein steiniger Weg</b>	
Im ehemaligen Steinbruch der Stadt	38
Baumanager mit Herz und Verstand <i>Porträt DI Dr. Peter Lux</i>	40
Zwangsarbeit, Ausbeutung und Vernichtung im Steinbruch 1938 bis 1945	42
Makadam-Straßen: Mehr als nur Schotter	46



MA 28

Votivkirche 1960

## Die Großprojekte

Panoramastraße durch den Wienerwald	50
Der Graben	54
Die Kärntner Straße	56
Neugestaltung von Kärntner Straße und Graben 2009	58
Die Mariahilfer Straße	60
Der Stephansplatz	64
„Mutige Lösungen sind gefragt“ <i>Porträt DI<sup>in</sup> Elisabeth Alexander</i>	66
Die Ringpassagen und die Unterführung Keplerplatz	68
Der Bauskandal	72

## Der Wiener Stadtverkehr

Fiaker, Tramway, U-Bahn	76
Wien und das Fahrrad – eine widersprüchliche Beziehung	81

## Die Zukunft des Wiener Straßenbaus

Überlebenskünstler Straßenbaum	86
Straßenbau – quo vadis?	88
„Stadt muss sich neu erfinden“ <i>Porträt DI Thomas Madreiter</i>	92
Straße als Ort der Begegnung	94

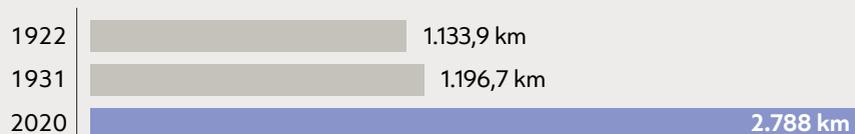
# Die Geschichte der Abteilung

Wir schreiben das Jahr 1920. Unter Bürgermeister Jakob Reumann wird die Geschäftseinteilung des Magistrats der Stadt Wien verändert. Die neue Struktur umfasst sieben (Geschäfts-)Gruppen und 54 Magistratsabteilungen. Eine davon ist die Magistratsabteilung 28 (MA 28).

1920 wird die MA 28 das erste Mal namentlich erwähnt und mit einem Teil der heutigen Aufgaben betraut. Entstanden ist die Abteilung aus dem Stadtbauamt. Sie folgte den alten Magistratischen Bauamtsabteilungen VIIIa (Straßenneubau) und VIIIb (Straßenerhaltung). Diese Wurzeln reichen weit ins frühe 19. Jahrhundert zurück. Das städtische Bauamt verdankte seine Entstehung der kaiserlichen EntschlieÙung vom 3. Jänner 1835 und zählte anfangs 18 technische

Beamte. Die zunehmende Bedeutung Wiens als staatliches Zentrum der Verwaltung und der Industrie sowie das rasante Wachstum öffentlicher Einrichtungen führten dazu, dass sich das Amt innerhalb kürzester Zeit immens weiterentwickelte. Bereits 14 Jahre später, am 8. November 1849, wurde das bisherige „Unterkammeramt“ in „Städtisches Bauamt“ umbenannt und der Personalstand auf 26 technische Beamte angehoben.

## Straßenlänge



Quellen: Verwaltungsbericht Stadt Wien, 1923–1928; Verwaltungsbericht Stadt Wien, 1929–1931; Leistungsbericht 2020 der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau

Im Jahr 1872 fand neuerlich eine fachliche Reorganisation des Stadtbauamts statt, welcher das Prinzip der Dezentralisierung zugrunde gelegt wurde. Die Anzahl der technischen Beamten wurde auf 67 aufgestockt. Als am 23. Jänner 1883 eine weitere Neuorganisation durchgeführt wurde, gliederte sich das Stadtbauamt in eine Bauamtsdirektion und vier Fachabteilungen:

- I. Abteilung für Hochbau
- II. Abteilung für Straßen-, Brücken- und Kanalbau
- III. Abteilung für Wasserbau, Wasserversorgung und Beleuchtung
- IV. Abteilung für allgemeine Bauangelegenheiten, Baupolizei und Handhabung der Bauordnung (1883–1918)

Das Stadtbauamt zählte damals bereits 86 Beamte, denen 45 Aufseher, Maschinisten, Heizer und andere Hilfsorgane unterstellt waren.

In den folgenden Jahren wurden nach und nach die Vororte mit der Gemeinde Wien vereinigt. So wuchs der Bedarf an Personal und die Einteilung der Geschäfte wurde präzisiert und erweitert. Mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 29. und 30. November 1892 wurde die Systematisierung der Beamtenstellen nach dem genehmigten Rangklassenschema durchgeführt. Das Bauamt zählte nach den vorstehenden Gemeinderatsbeschlüssen, welche mit 1. Jänner 1893 in Kraft traten, einen Baudirektor, zehn

## Personal Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Quellen: 100 Jahre Wiener Stadtbauamt, 1835–1935; MA 28

Bauräte, 30 Oberingenieure, 30 Ingenieure, 30 Ingenieur-Adjunkten I. Kat. sowie 40 Ingenieur-Adjunkten II. Kat. und 18 Baupraktikanten, welchen wiederum 159 Beamte und 140 Hilfsbeamte zugeteilt waren.

Die ältesten, heute verfügbaren Aufzeichnungen nennen einen Personalstand von 95 Personen für die Straßenbauabteilung im Jahr 1935. Heute arbeiten 326 Personen in der MA 28.

## Investitionen

1930  
**16.538.129** Schilling

2020  
**140** Millionen Euro

Quellen: Verwaltungsbericht Stadt Wien, 1929–1931; Leistungsbericht 2020 der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau

# 100 + 1 Jahre Magistratsabteilung 28

## 1920

Die Geschäftseinteilung vom 31. Mai 1920 transformierte das Stadtbauamt zur Magistratsabteilung 28 – Straßenneubau und Magistratsabteilung 29 – Straßenerhaltung. Die Stadtbauamtsdirektion blieb diesen Magistratsabteilungen übergeordnet. Am 10. November 1920 wurden der Stadtbauverwaltung auch die Aufgaben des Landesbaudirektors übertragen, denn Wien war von diesem Tage an – gemäß der Bundesverfassung – auch Bundesland. Damals neu war die heute noch bestehende Gliederung des Magistrats in Geschäftsgruppen und Magistratsabteilungen. Der Magistrat wurde in sieben Geschäftsgruppen eingeteilt, denen nicht BerufsbeamtInnen, sondern gewählte Politikerinnen und Politiker als „amtsführende

Stadträtinnen und Stadträte“ vorstanden. Hauptsitz: Neues Rathaus;  
1. Abteilungsleiter:  
Ing. Leopold Kosetschek,  
Senatsrat

## 1921

Zusammenlegung von MA 28 und MA 29 zur neuen MA 28 – Straßenwesen

## 1927

2. Abteilungsleiter:  
Ing. Josef Hein, Senatsrat

## 1934

Umbenennung der MA 28 in MA 25 – Straßenbau

## 1939

Aufteilung der MA 25 in zwei Abteilungen, angesiedelt in Hauptabteilung IV. Bauwesen

- Abteilung IV/20 (Straßenneubauten)
- Abteilung IV/21 (Straßenerhaltung)

## 1941

Umbenennung der Abteilung IV/20 in G 26 (Entwurf und Bau von Straßen), angesiedelt in Hauptabteilung G. Bauwesen

Umbenennung der Abteilung IV/21 in G 27 (Erhalt von Straßen), angesiedelt in Hauptabteilung G. Bauwesen

## 1942

Übersiedlung der Abteilung nach 8., Friedrich-Schmidt-Platz 5

## 1945

Übergang der Abteilungen G 26 und G 27 in die neue MA IV/15, angesiedelt in Verwaltungsgruppe IV. Stadtbauamt

## 1946

MA IV/15 wird wieder zur MA 28 – Straßenbau, ange-

siedelt in Geschäftsgruppe VI. Bauangelegenheiten

Übersiedlung der Abteilung nach 8., Schlesinger Platz 2

## 1948

3. Abteilungsleiter:  
DI Ferdinand Hosnedl,  
Senatsrat

## 1949

4. Abteilungsleiter:  
DI Rudolf Ernst, Senatsrat

## 1951

Übersiedlung der MA 28 nach 5., Vogelsangasse 36 (Standort des heutigen Wirtschaftsmuseums)

## 1955

MA 28 wird zur Bundesstraßenbehörde

## 1958

5. Abteilungsleiter:  
DI Franz Urban,  
Oberstadtbaurat

## 1961

Übersiedlung der MA 28 nach 17., Lienfeldergasse 96 (heutiger Standort)

## 1962

6. Abteilungsleiter:  
DI Friedrich Grassinger,  
Senatsrat

## 1969

Neuer Sachtitel für MA 28: Straßenverwaltung und Straßenbau (bis heute unverändert)

## 1972

Neue Aufgaben für die MA 28 durch das Bundesstraßengesetz

## 1975

7. Abteilungsleiter:  
DI Dr. Josef Jeschke,  
Senatsrat

## 1986

8. Abteilungsleiter:  
DI Gerhard Mager,  
Oberstadtbaurat

## 1989

9. Abteilungsleiter:  
DI Heinz Körber, Senatsrat

## 1997

Der Betrieb zur Erhaltung des hochrangigen Bundesstraßennetzes (ERHOB) wird als Betrieb gewerblicher Art (BgA) der MA 28 gegründet. Aufgaben: Abwicklung der Planung, Neu- und Umbau und die Instandsetzung der damaligen Bundesstraßen A (Autobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B

## 1998

Beinahe die gesamte Bauindustrie wurde aufgrund des Bauskandals (siehe Seiten 72–73) über Wochen wegen des Verdachts auf Preisabsprachen von der Teilnahme an Ausschreibungen der Stadt Wien ausgeschlossen.

## 1999

10. Abteilungsleiter:  
DI Dr. Herwig Klinke, Hofrat

## 2001

Hauptprozess des Bauskandals startet

## 2002

Verurteilungen im Bauskandal

## 2006

11. Abteilungsleiter:  
DI Bernhard Engleder

Auflösung der ERHOB und Übergabe aller Aufgaben, betreffend Autobahnen und Schnellstraßen, an die ASFINAG

## 2008

Erweiterung der Agenden (Errichten von Verkehrszeichen, Anbringen von Bodenmarkierungen, übernommen von MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)

## 2011

Gründung der Radfahragentur  
Wien GmbH als Tochter der MA 28

## 2012

Erweiterung der Agenden der  
Radfahragentur Wien GmbH,  
Umbenennung in Mobilitäts-  
agentur Wien GmbH, weiterhin  
Tochter der MA 28

## 2015

Die MA 28 erhält neuerlich einen  
Betrieb gewerblicher Art, der für  
die wienweite Instandsetzung von  
Künetten zuständig ist – schlicht  
„BgA“ genannt.  
Neue Aufgabe: Angelegenheiten  
der Errichtung und Erhaltung von  
Fahrrad- und Scooter-Abstellan-  
lagen im öffentlichen Gut

## 2018

12. Abteilungsleiter:  
DI Thomas Keller, Senatsrat

Gemeinderatsbeschluss zur Ver-  
tragsverlängerung der Mobilitäts-  
agentur Wien GmbH bis 2022

## 2020

Coronazäsur  
100 Jahre MA 28

## 2021

100 + 1 Jubiläumsfeier der MA 28

### Quellen:

Czeike, Felix und Csendes, Peter: Die Geschichte der Magistratsabteilungen  
der Stadt Wien 1902-1970. Band 1, Wien, Verlag Jugend & Volk, 1971  
Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: [www.geschichtewiki.wien.gv.at/Magistratsabteilung\\_28\\_-\\_Stra%C3%9Fenverwaltung\\_und\\_Stra%C3%9Fenbau](http://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Magistratsabteilung_28_-_Stra%C3%9Fenverwaltung_und_Stra%C3%9Fenbau)  
Handbücher der Stadt Wien  
MOBAG

### Porträt Abteilungsleiter DI Thomas Keller



## Die Kunst der Zusammen- arbeit

Thomas Keller wirkt nun dort, wo er vor Jahren seine Laufbahn bei der Stadt Wien begonnen hat – in seiner Stammdienststelle MA 28. Schon lange reifte in ihm die Entscheidung, „eine Abteilung an vorderster Front maßgeblich mitzugestalten“, sagt er, „eine Abteilung, zu der ich einen direkten Bezug habe, eine Abteilung, in die ich sowohl Fachwissen als auch hohes Führungsinteresse einfließen lassen kann.“ In der MA 28 sieht sich Thomas Keller als führende und verbindende Hand, „als Taktgeber und Menschenfreund, um sie zusammenzuhalten und der Abteilung eine Richtung zu geben, damit die rund 320 Beschäftigten gerade in volatilen Zeiten den sprichwörtlichen roten Faden in der Hand behalten“.

Seine Entscheidung, sich für die Leitung der Abteilung zu bewerben, hatte „viel mit Idealismus“ zu tun und der Frage, „wie sich Stadt entwickelt“. Faszinierend fand Keller die Tatsache, dass er als Teil eines Gesamtorganismus dazu beitragen kann, Stadt weiterzuentwickeln und Nachhaltigkeit einzubringen. Die „Straßen und Plätze transformieren sich weg vom reinen Transportzweck hin zu städtischen Lebensräumen. Diese qualitative Richtungsänderung stellt größere Anforderungen an die Straße und an die MA 28“.

Für die kommenden Jahre hat sich der Wiener vier Ziele gesetzt: „Die Priorisierung von Tätigkeiten, um die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen bestmöglich einzusetzen“ oder eine „verbesserte interne Kommunikation, um schneller und flexibler auf Druck von außen reagieren zu können“, sagt Keller. Nicht zuletzt sind ihm die Überarbeitung der Personalstruktur beziehungsweise des Dienstpostenplans sowie die „noch stärkere Positionierung der MA 28 als attraktive Arbeitgeberin“ wichtig.

### Zur Person

DI Thomas Keller studierte an der Technischen Universität Wien Raumplanung und Raumordnung mit Schwerpunkt Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätsmanagement. 2000 trat er in den Dienst der Stadt Wien ein. Im Zuge seiner Laufbahn war er in der MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) und MA 29 (Brückenbau und Grundbau) tätig, arbeitete als Pressesprecher für den damaligen amtsführenden Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr Rudolf Schicker (SPÖ), wirkte viele Jahre in der Stadtbauverwaltung und übernahm die Funktion des Garagenkoordinators der Stadt Wien. Seit 2018 ist Keller Leiter der MA 28.

# 2020 – das Coronajahr

Seit Anfang 2020 hält Corona die Welt in Atem. Von ersten Krankheitsfällen in China zur globalen Herausforderung: Weltweit haben sich Millionen Menschen mit dem Coronavirus Sars-CoV-2 infiziert. Auch Österreich und Wien blieben nicht verschont. Auswirkungen hatte die Coronakrise auch auf die MA 28: 20 Großbaustellen wurden eingestellt, Homeoffice wurde eingeführt.

Seit dem Ausbruch des Coronavirus bestimmt die Pandemie das Leben auch in Wien: Aufgrund des geringen Kenntnisstands über das Virus, die rasche Verbreitung und die Angst vor einer Überlastung des Gesundheitssystems wurden harte Maßnahmen notwendig. Nachdem weltweit immer striktere Maßnahmen verhängt wurden, trat auch in Österreich am 16. März 2020 mit dem ersten Lockdown eine absolute Ausnahmesituation in Kraft. Dieser sorgte für weitgehende Ausgangsbeschränkungen und die Schließung großer Bereiche der Gastronomie und des Handels. Das Leben kam in zahlreichen Bereichen weitgehend zum Erliegen – viele Menschen wurden in Kurzarbeit oder ins Homeoffice geschickt, FreundInnen und Familien mussten sich räumlich trennen, Veranstaltungen und Reisen wurden abgesagt.

## AUSNAHMESITUATION LOCKDOWN

Durch das Coronavirus haben sich auch die Arbeitsbedingungen der MitarbeiterInnen der MA 28 schlagartig verändert: Im März 2020 ist es innerhalb kürzester Zeit gelungen, das Arbeiten im Homeoffice einwandfrei umzusetzen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben gerade in Zeiten, in denen Abstandhalten großgeschrieben wurde, gezeigt, dass es umso wichtiger war, zusammenzuhalten und füreinander da zu sein. Die Belegschaft hatte in dieser schwierigen Situation großes Verständnis für die Maßnahmen gegen die Ausbreitung von Covid-19 und hat trotz aller Widrigkeiten weiterhin die Arbeit verrichtet – wenn auch die meisten von ihnen völlig anders als bisher. Viele mussten „quasi nebenbei“ noch kleine oder schulpflichtige Kinder betreuen, für ältere Menschen, seien es die eigenen Eltern oder liebe NachbarInnen im Haus, Besorgungen tätigen.



## DER BAUSTOPP

Ein allgemeiner Baustopp konnte in Österreich durch die Einigung der Sozialpartner mit der Regierung zwar verhindert werden, dennoch kamen im Zuge des Lockdowns Mitte März zahlreiche Baustellen vorerst zum Erliegen.

„Aufgrund der Covid-19-Beschränkungen mussten am 16. März 2020 sämtliche Baustellen eingestellt und abgesichert werden. Nach den Osterferien wurden wieder die ersten Baustellen schrittweise in Betrieb genommen, etwa die Neubaugasse oder der Reumannplatz. Die Basis für die Kooperation mit unseren AuftraggeberInnen ist die sogenannte, Hand-

lungsanleitung der Bau-Sozialpartner für den Umgang mit Baustellen, die Verhaltensregeln und Schutzmaßnahmen zur Eindämmung von Covid-19 beinhaltet. Die Herausforderung war, die Rahmenbedingungen zu schaffen, die es braucht, um die empfohlenen Schutzmaßnahmen auf Baustellen einhalten zu können“, sagt Thomas Keller, Dienststellenleiter der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau.

Von der Baueinstellung waren rund 20 größere Bauvorhaben der MA 28 (Neugestaltung, Sanierung, Umbau) betroffen. Darüber hinaus betreibt die MA 28 eine sehr hohe Anzahl an kleineren Bauvorhaben und Kleinstbaustellen,

ebenso werden laufend Bodenmarkierungsarbeiten und Verkehrszeichenaufstellungen ausgeführt. Auch diese Arbeiten wurden temporär eingestellt und mit Ende der Osterferien wieder sukzessive hochgefahren.

In Anbetracht der erforderlichen Schutzmaßnahmen und Sicherheitsabstände wurden die Arbeiten bei Straßenbaustellen der MA 28 mit 13. April 2020 in sehr eingeschränkter Form begonnen. Ab 20. April 2020 wurde auf rund 35 bis 40 Baustellen der MA 28 wieder gearbeitet. Dies umfasste sowohl größere Objekte als auch Kleinbaustellen. Aufgrund der Beschränkungen konnte ein Vollbetrieb bei rund zehn Baustellen stattfinden. Dies hat vor allem jene Objekte betroffen, wo aufgrund der Platzverhältnisse die Arbeitsbedingungen günstiger gestaltet werden konnten – etwa bei Bauvorhaben in Stadterweiterungsgebieten.

Über den Sommer hat die MA 28 gezeigt, dass ihre Baustellen selbst einer Pandemie trotzen. Den Baustellensommer 2020, der im Wesentlichen ohne Behinderungen stattfand, konnte die MA 28 erfolgreich beenden, und die unzähligen Bauvorhaben wurden im veranschlagten Zeit- und Kostenrahmen abgeschlossen. Auch im zweiten Lockdown im November 2020 hat die MA 28 Durchhaltevermögen bewiesen.

### DIE ZWEITE WELLE

„Wenn auch nach dem Sommer langsam eine deutlich merkbare Coronamüdigkeit bei der einen oder dem anderen festzustellen war, mussten wir während der

sogenannten ‚zweiten Welle‘ nochmals Durchhaltevermögen zeigen und konsequent sein, um die Ausbreitung des Virus einzudämmen“, sagt Keller. Mit dem dislozierten Arbeiten hat die MA 28 ein mächtiges Instrument zur Verfügung, das weiterhin intensiv genutzt wurde. Aber gerade, weil die MitarbeiterInnen der MA 28 zur kritischen Infrastruktur zählen und zahlreiche Präsenztätigkeiten wie Inspektion des Straßenzustands, Kontrolle von Baustellen oder Medientermine mit Politikerinnen und Politikern wahrnehmen mussten, konnten nicht alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überwiegend im Homeoffice arbeiten.



Der Kampf gegen die Coronapandemie hat die Welt vor gewaltige Aufgaben gestellt und machte den Ausnahme- zum Normalzustand. Ausgangsbeschränkungen, Grenzkontrollen und Aufrechterhaltung der kritischen Infrastruktur: Weltweit kämpfen die verschiedenen Staaten auch weiterhin mit zahlreichen Maßnahmen gegen eine weitere Ausbreitung des Virus und die Folgen der Krise.

### MA-28-BEFragung ZUM STRASSENRAUM IN WIEN: EINE GUTE ZUKUNFT FÜR WIENS STRASSEN

Das Institute for Social Research and Consulting (SORA) hat im März 2020 im Auftrag der MA 28 eine Befragung unter 608 WienerInnen ab 15 Jahren zum Straßenraum in der Stadt durchgeführt. Die Ziele der für Wien repräsentativen Studie waren:

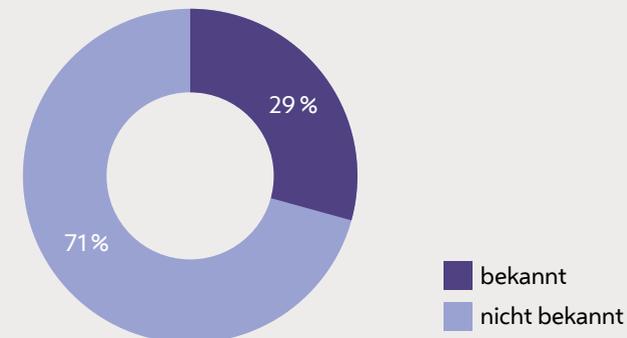
- Erhebung der Bewertung der Straßen Wiens und des Straßenraums sowie der Bewertung von Teilaspekten der Straßen wie etwa Sicherheitsgefühl oder Radwege
- Erhebung der Erwartungen der Bevölkerung an die Zukunft der Straßen (Verkehrsberuhigungen, Umgestaltungen)
- Analyse des Zusammenhangs zwischen Straßenraumgestaltung und Lebensqualität der Bevölkerung
- Analyse des Zusammenhangs zwischen Umgestaltungsmaßnahmen und einem positiven Blick in die Zukunft des Straßenraums
- Erhebung des Wissens über die Zuständigkeit der MA 28 in der Wiener Bevölkerung

### MEHR ALS EIN VIERTEL WEISS, WAS DIE MA 28 MACHT

Besonders positiv ist, dass 29 Prozent der WienerInnen ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten wissen, dass die MA 28 für die Verwaltung und den Bau der Wiener Straßen verantwortlich ist.

Um sicherzustellen, dass die Befragten die Zuständigkeit ohne Unterstützung richtig nennen, wurde diese Frage nur telefonisch gestellt.

### Wissen über die Zuständigkeit der MA 28



Quelle:  
MA 28 – Befragung Straßenraum, Institute for Social Research and Consulting (SORA), März 2020

# Die Geschichte des Wiener Straßenbaus



# Der Weg ist das Ziel

Von der unbefestigten Straße des Mittelalters zur modernen Begegnungszone – der Wegebau ist ein steter Begleiter der Stadtentwicklung.



„Die Straßenpflasterer“ von Josef Lanzedelli um 1820

Wien im Jahr 1679. In der Stadt tobte die Pest, und weil es stockfinster war, hielten herumziehende Pestknechte den Lieben Augustin, der auf offener Straße seinen komatösen Rausch ausschließte, für eine Pestleiche, packten ihn auf ihren Karren und warfen ihn in eine Pestgrube vor der Stadt. Dass die Geschichte gut ausging, weiß in Wien jedes Kind. Die Legende vom Lieben Augustin ist nicht zuletzt eine

Erzählung über die Zustände auf den Straßen Wiens im 17. Jahrhundert: Verkehrswege waren größtenteils unbefestigt und unbeleuchtet, Schmutz und Unrat prägten das Straßenbild. Das präzise Straßennetz des römischen Militärlagers Vindobona lag verschüttet darunter. Erst Jahrhunderte später sollten bei Ausgrabungen auch antike Straßenpflasterungen wiederentdeckt werden.

Bis ins ausgehende 17. Jahrhundert zeigen Darstellungen von Wiener Straßen kaum Pflasterungen, lediglich in speziellen Bereichen, wie etwa in Innenhöfen, wurde Rundsotterpflaster verlegt. Pflasterungen wichtiger öffentlicher Plätze sind ab 1725 überliefert.

Im 18. Jahrhundert häuften sich die Klagen über unhaltbare Wiener Straßenverhältnisse. Ungepflasterte oder nur unregelmäßig gepflasterte Verkehrswege waren staubig und wurden beim geringsten Regen morastig.

## DAS „ELENDE WIENER PFLASTER“

Ein wichtiger Wegbereiter für ein gutes Pflaster ist Graf Kaunitz, Berater Kaiserin Maria Theresias. Aus Paris, wo er eine Zeit lang Gesandter war, brachte er Pflasterer nach Wien, um das „elende Wiener Pflaster“ zu verbessern. Waren die richtigen Steine gefunden, hielt die neuartige Pflasterung wesentlich länger ohne Reparaturen durch.

1778 wurde mit der systematischen Pflasterung Wiens – also der heutigen Innenstadt – begonnen. Um 1813 wurden auch die Hauptstraßen außerhalb der Stadtmauern gepflastert. Zu den ersten zählten die Mariahilfer Straße, der Rennweg, die Landstraßer Hauptstraße und die Taborstraße. Die Wiener Vorstädte mussten hingegen noch lange mit unbefestigten Straßen auskommen. Um 1900 war etwa die Hälfte des Wiener Stadtgebiets durch Schotter- oder Makadamstraßen verbunden.



Rennweg 1950

Das erste Wiener Pflaster bestand aus Sievinger Sandstein, unter den späteren Ausführungsmethoden in Granit galt als bald die Wiener Methode des Kopfsteinpflasters als tonangebend. Ab 1826 wurde der „Wiener Würfel“ mit sieben Alt-Wiener-Zoll Seitenlänge (siehe „Gut zu wissen“) zum klassischen Straßenbelag. Dieses Pflaster machte Wien in Europa berühmt.

## „GUT ZU WISSEN“: Der Wiener Würfel

Als „Wiener Würfel“ bezeichnet man den für Wien typischen Pflasterstein aus Granit mit einer Kantenlänge von sieben Alt-Wiener-Zoll, das sind rund 18,5 cm.

Weitere klassische Wiener Maße sind: Halbgut, 12“-Platte und 18“-Platte.



Die „Geritzten“, Wiens historischer Pflasterbelag, Himmelmutterweg im 17. Bezirk

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann der Siegeszug des Asphalts in Europas Städten, so auch in Wien. Die Vorteile lagen auf der Hand: Geringer Rollwiderstand, günstige Dauerhaftigkeit, leichte Reinigung. Ökologische Gegenargumente, wie etwa die Totalversiegelung der Oberflächen, waren damals noch kein Thema.

Der Wechsel auf Wiens Straßen vollzog sich freilich nicht über Nacht. Um 1900 zeigen alte Straßenansichten der Außenbezirke, etwa aus Ober St. Veit in Hietzing, gepflasterte Gehsteige und Tramway-Gleisanlagen neben unbefestigten Straßenflächen. Besonders steile Straßenabschnitte wurden mit Wiener Pferdepfaster, auch „Geritzte“ genannt, ausgestattet. Diese Pflastersteine haben quer zur Fahrtrichtung eine Ritzung, um den Pferden besseren Halt zu geben. Bis heute sind in Wien einzelne Straßenabschnitte mit Pferdepfaster erhalten, zum Beispiel im 1. Bezirk die Postgasse vom Schwedenplatz kommend, am Wolfrathplatz im 13. Bezirk, der Himmelmutterweg und die untere Oberwiedensstraße im 17. Bezirk oder im 19. Bezirk die Freihofgasse.

Die Pflasterung erleichterte nicht zuletzt die Straßenreinigung. Einmal täglich wurden die Straßen der Stadt von Wasserwägen mit Tank „aufgespritzt“ – laut Statistik (aus 1914) mit mehr als zwei Millionen Hektoliter Wasser pro Tag. Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten immer mehr gepflasterte Straßenflächen der Asphaltierung weichen. Letztere entsprach dem Zeitgeist des modernen Wegebbaus und dem Wandel der Straße vom Lebens- zum Verkehrsraum. Im Straßenbau manifestieren sich gesellschaftliche Veränderungen und Wertewandel. So war die Mariahilfer Straße vor dem Bau der U-Bahn Mitte der 1990er Jahre von eher schmalen Gehsteigen und breiter Fahrbahn für die zunehmende Motorisierung geprägt. Mit dem U-Bahn-Bau wurde die Fahrbahn zugunsten der Gehsteige schmaler. Der große Wurf gelang mit der Neugestaltung der Mariahilfer Straße in den Jahren 2014/15 zur FußgängerInnenzone und Wiens erster Begegnungszone mit neuer Aufenthaltsqualität. Auch das gute, alte Straßenpflaster feiert seine Rückkehr – allerdings mit Sand- statt Zementfugen sowie in helleren Ausführungen gegen Überhitzung.



Porzellangasse/Berggasse 1954



Ringturmkreuzung 1957

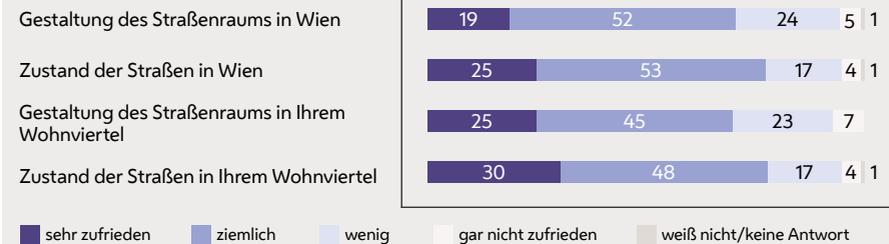
Die Auswirkungen des Klimawandels sind aktuell die Herausforderung des städtischen Straßenbaus. Es gilt, für Schatten sowie

Abkühlung zu sorgen. Die Neugestaltung der Zieglergasse oder der Neubaugasse gibt die Richtung für die Zukunft vor.

### GUTE BEWERTUNG FÜR WIENER STRASSEN

Aus der SORA-Befragung der MA 28 geht hervor, dass unter den Befragten eine sehr hohe Zufriedenheit mit den Wiener Straßen herrscht: Mehr als drei Viertel geben positive Bewertungen für den Zustand der Straßen ab, mehr als zwei Drittel bewerten die Gestaltung als positiv.

#### Zufriedenheit mit der Gestaltung des Straßenraums und Zustand der Wiener Straßen



Geringfügige Abweichungen von Sollwerten (z.B. 99 % oder 101 % statt 100 %) sind auf Rundungseffekte zurückzuführen.

**Quelle:**  
MA 28 – Befragung Straßenraum, Institute for Social Research and Consulting (SORA), März 2020

**Quellen:**  
Czeike, Felix und Csendes, Peter: Die Geschichte der Magistratsabteilungen der Stadt Wien 1902-1970. Band 1, Wien, Verlag Jugend & Volk, 1971  
Chaloupek, Günther (Hrsg.): Wien, Wirtschaftsgeschichte: 1740-1938, Wien (u.a.), Verlag Jugend & Volk, 1991  
Zobel, Ernst: Vom Zeiserwagen zur U-Bahn: Verkehrs- u. Transportwesen in Wien, Wien, Dynamis Werbe- u. Verl.-Ges., 1973  
Seemann, Helfried und Lunzer, Christian (Hrsg.): Stadtverkehr Wien 1870-1950, Wien, ALBUM Verlag für Photographie, 2012

# Bau und Erhalt des Wiener Straßennetzes

Der am längsten dienende Abteilungsleiter, Senatsrat Ing. Josef Hein, berichtete 1935 in der Festschrift anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamts über die Straßenzustände nach dem Ersten Weltkrieg.

Nach Kriegsende waren die Straßen in Wien in einem unerträglichen Zustand. Und die Stadtverwaltung sah sich außerstande, sofort an eine Verbesserung der Straßen zu schreiten. Ing. Josef Hein erklärte, warum: „Einerseits fehlten (nach dem 1. Weltkrieg – *Anmerkung der Redaktion*) die finanziellen Mittel dazu, andererseits waren die Baustoffe und Arbeitskräfte nach Friedensschluss noch längere Zeit hindurch nicht zu haben.“ Weitere Gründe dafür waren seiner Meinung nach auch „die fortschreitende Geldentwertung, die steigenden Löhne und Materialpreise, die größere Aufwendungen als unerschwinglich erscheinen ließen“.

Erst nach 1922 trat einigermaßen Erleichterung ein: „Die Bauunternehmer konnten nach und nach ihre Arbeiten aufnehmen, Straßenbaumaterialien wurden wieder marktgängig, aber insbesondere die Stadtverwaltung war durch Besserung

ihrer Finanzlage wieder imstande, für Straßenzwecke größere, wenn auch noch immer nicht ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen“, so Hein.

Während der Kriegszeit wurden die Fahrbahnen durch eisenbereifte Lastkraftwagen stark zerstört. „Zunächst wurden umfangreiche Ausbesserungen an Schlaglöchern und schadhafte Stellen vorgenommen“, erklärte der Senatsrat: „Aber schon bald mussten ganze Flächen ausgetauscht werden, und es wurden jene Verbesserungen angewendet, die sich auf Grund der sich entwickelnden Straßenbautechnik herausgebildet hatten.“

## ASPHALT-, HOLZ-, BETON- UND STEINPFLASTERUNGEN

Laut Hein waren es „nicht zuletzt die neuen Methoden der Asphaltbautechnik, die halfen, die Straßen mit dem zunehmenden Kraftwagenverkehr wieder ihrem Bestimmungszweck zurückzugeben“.



Mit Walzen wurde die Höhenstraße bearbeitet.

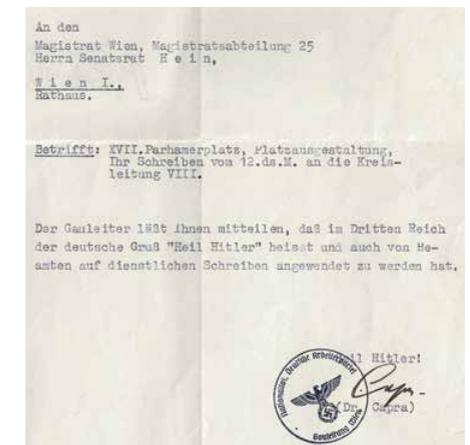
Über die Ausführung von Asphalt-, Holz-, Beton- und Steinpflasterungen, wie sie vor dem Weltkrieg bereits ausgeführt worden waren, berichtete er Folgendes: „Das Steinpflaster wurde mit Rücksicht auf die hohen Kosten nur dort verwendet, wo der Verkehr oder die Steigungsverhältnisse es erforderten. Dabei wurde das Steinpflaster bei einem Neubau oder vollständigem Umbau im Gegensatz zur früheren Sandbettung auf Betonunterlage als Unterbau verlegt oder mindestens eine makadamisierte Unterlage hergestellt.“

Der Fugenverguss wurde sowohl mit Heiß- als auch mit Kaltasphalt durchgeführt, um ein fugenloses Pflaster zu bekommen. Kleinsteinpflaster wurde auf einer Betonunterlage verlegt, die Fugen wurden mit Kaltasphalt vergossen. „Die Fehler der Vorkriegszeit, wo man Material aus verschiedenen Brüchen sowie Altmaterial verwendet hat“, wurden nach dem Krieg vermieden, wie Hein schilderte: Es müsse in ein und derselben Straße gut spaltbares, ebenflächiges Steinmaterial aus demselben Bruch Verwendung finden. Laut Hein hat sich Holzpflaster gegenüber den anderen geräuschvermindernden Belagsarten verhältnismäßig gut bewährt,

„obwohl es bei dessen Herstellung, wenn nicht gut ausgetrocknetes und entsprechend imprägniertes Holz zur Verwendung gelangte, zu Blasenbildungen und damit zu Verkehrsstörungen“ kam.

Zudem kamen laut Hein vor allem in Straßen mit mittlerem Verkehr folgende neuzeitliche Straßenbaumethoden zum Einsatz:

- Steinschlagbeton
- Asphaltbeton (Topeka)
- Sandasphalt
- Makadamisierung unter Verwendung von Teer und Bitumen als Bindemittel (Tränk- oder Penetrationsverfahren, Teerbeton)
- Oberflächenbefestigungen mit Teer oder Bitumen im heißen Zustand oder kalten Zustand (Kaltasphalt)



Mitteilung des Gauleiters an Senatsrat Ing. Josef Hein

Auch die Betonstraße hat sich in den städtischen Straßenbau eingefügt. Es waren (Ende der 1920er Jahre) bereits 82.400 Quadratmeter Betondecken verlegt.

Hein erzählte, dass all diese Verfahren des neuzeitlichen Straßenbaus gut angenommen wurden. Aufgrund fehlender Erfahrungen und um Misserfolge zu vermeiden, waren im ersten Schritt probeweise Ausführungen notwendig. Erst dann konnten die richtigen Mischungsverhältnisse, die zu verwendenden Gesteinsgattungen, die Einflüsse der Witterungs- und Temperaturverhältnisse und die Abnutzung durch den Verkehr definiert werden.

Die Schaffung von Laboratorien bei Firmen, einer Versuchsanstalt beziehungsweise einer Arbeitsgemeinschaft an der Technischen Hochschule halfen mit, rasch die neuzeitlichen Straßenbaumethoden in Wien zu verankern.

### VERBESSERUNG DER GEHSTEIGE

„Neben all diesen Arbeiten, die die Bahnen betreffen, war aber auch das Bestreben vorhanden, die Gehsteige zu verbessern“, betonte Hein: „Insbesondere in den inneren Bezirken, welche aus der früheren Bauzeit Granitgehsteige aufweisen, sollten asphaltierte Gehsteige hergestellt werden.“ Der ehemalige Abteilungsleiter der MA 28 merkte weiter an, dass „der Erfolg leider kein wesentlicher war: obwohl diese Art der Gehsteigerstellungen seit 1895 zugelassen war, sind mit Ende 1933 erst 1.303.500 Quadratmeter Gussasphaltgehsteige hergestellt gewesen“. Zum Vergleich gab es damals 2.220.000 Quadratmeter Granitpflastergehsteige.

Auch die makadamisierten Gehsteige in Parkanlagen und Alleen wurden mit Oberflächenteerungen versehen und mit Heiß- oder Kaltasphaltierungen insbesondere durch Tränkungen behandelt, sodass den FußgängerInnen im Laufe der Jahre mehrheitlich staubfreie Wege zur Verfügung standen. Wesentliche Verbesserungen wurden auch an öffentlichen Stiegen, an Stütz- und Futtermauern und Abfriedungen vorgenommen.

Ein weiterer Fortschritt lag in der Kundmachung für Aufgrabungen in den Straßen. Durch diese sei laut Hein „eine strenge Kontrolle aller Aufgrabungen und der Wiederinstandsetzungen der Straßendecke erzielt worden, so dass die Schwierigkeiten, mit denen die Straßenverwaltung in dieser Hinsicht zu kämpfen hatte, auf eine annehmbare Stufe gestellt wurden“.

### GROSSPROJEKTE

Durch den Beschluss der Wiener Bürgerschaft vom 17. Mai 1934 wurden der Straßenverwaltung neue Geldmittel zur Verfügung gestellt, so dass neben den großen Projekten der Wiener Höhenstraße und einer zu schaffenden Wientalautostraße auch das Straßennetz Wiens weiterhin verbessert und neuzeitlich ausgestaltet werden konnte. „Dadurch ist ein erfolgreicher Schritt in das zweite Jahrhundert der städtischen Straßenverwaltung durch das Stadtbauamt geschehen“, betonte Hein abschließend in seiner Festschrift.

Quelle:  
Festschrift 100 Jahre Stadtbauamt, Wien, Deutscher Verlag für Jugend & Volk, 1935

## „Mein Name ist ...“

Wiens Straßennamen und ihre Bedeutung: Wiener Straßennamen lassen sich bis ins 13. Jahrhundert zurückverfolgen.

Linke Wienzeile, Höhenstraße oder Lugeck – all diese Straßennamen beschreiben den Charakter der Stadt, dienen der Orientierung im Straßennetz, erzählen Geschichten oder ehren bedeutende Persönlichkeiten. Mehr als 300 Straßennamen zeugen vom kulturellen Leben der Stadt – die Falcostiege in Margareten ist eine davon. Auch an Österreichs erfolgreichste Kinderbuchautorin, Christine Nöstlinger, wird mit der Christine-Nöstlinger-Gasse gedacht. Ein bedeutsames Zeichen – vor allem, weil bei Frauen als Patinnen für Straßennamen derzeit noch großer Aufholbedarf besteht. Nur zwölf Prozent beträgt der Anteil der Benennung nach Frauen momentan.

Im Straßennetz der Stadt werden auch die Namen von Personen verewigt, die sich in Wissenschaft, Architektur, Medizin, Technik oder Politik verdient gemacht haben. Die Bäckerstraße, die Goldschmiedgasse oder die Wollzeile weisen auf die bedeutende Gruppe der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner mittelalterlicher Städte hin – die Handwerkerinnen und Handwerker.

Es gibt aber auch Straßennamen, die von Kriegen erzählen, die die Wienerinnen



MA 28/Christine Fürthner

### „GUT ZU WISSEN“:

#### Die Seestadt Aspern ist weiblich

Nur zwölf Prozent der Wiener Straßen sind nach Frauen benannt. Ganz anders sieht es in der Seestadt Aspern in der Donaustadt aus: Dort tragen alle Straßen den Namen von Frauen, und das soll künftig auch so bleiben. Einzige Ausnahme ist der Nelson-Mandela-Platz im Bereich Aspern Nord.

und Wiener durchleben mussten. Von den 4.300 personenbezogenen Wiener Straßennamen wurden 170 als problematisch eingestuft. Viele davon betreffen namensgebende Persönlichkeiten mit Nähe zum Antisemitismus oder NS-Regime. Aus diesem Grund wurden Verkehrsflächen rück- oder umbenannt. Seit 1993 werden Erläuterungstafeln für Verkehrsflächen angebracht, etwa beim Dr.-Karl-Lueger-Platz.

#### „GUT ZU WISSEN“:

##### Wiens längster Straßename mit Zungenbrecher-Garantie

Achtung, nicht verhaspeln! Ring, Graben oder Gürtel – nicht alle Straßennamen in Wien sind so kurz und einprägsam. Es gibt auch Straßennamen, die vor allem Touristinnen und Touristen zur Verzweiflung treiben. Ein Traum für jeden Bindestrich-Aficionado ist die Aristides-de-Sousa-Mendes-Promenade, benannt nach dem portugiesischen Diplomaten, der während der NS-Zeit Transitvisa ausstellte und so vielen Wienerinnen und Wienern das Leben rettete.



MA 28/Jasmin Bichler

#### Quellen:

Autengruber, Peter: Lexikon der Wiener Straßennamen, Wien, Pichler Verlag, 2014 | ViaVienne, Ausgabe 3/2018 (Martin Wytek) Presse-Service der Stadt Wien (2019). URL: [www.wien.gv.at/presse/2019/07/23/wenns-am-strassenschild-knapp-wird-das-sind-dielangsten-strassennamen-wiens?utm\\_source=dlvr.it&utm\\_medium=twitter](http://www.wien.gv.at/presse/2019/07/23/wenns-am-strassenschild-knapp-wird-das-sind-dielangsten-strassennamen-wiens?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter)

Porträt Bereichsleiter  
Bau- und Erhaltungsmanagement  
**DI Wolfgang Ablinger**



## „Recycling-Baustoffe sind die Zukunft“

Für Wolfgang Ablinger sind die Worte „ressourcenschonend“ und „nachhaltig“ nicht nur Schlagworte. Der Bereichsleiter „Bau- und Erhaltungsmanagement“ der MA 28 lebt sie: „Mein Steckenpferd sind die unterschiedlichen Natursteinmaterialien, die im Straßenbau zum Einsatz kommen. Dabei lege ich großen Wert auf die Verwendung heimischer Baustoffe.“ In Wien wird im Vergleich zu vielen anderen Bundesländern nur heimisches Material für Randsteine und Granitsteinpflasterungen verwendet. Denn Abbau und Transport bei Materialien, die etwa aus China kommen, sind laut Ablinger ökologisch sehr zweifelhaft.

Der gebürtige Oberösterreicher ist neugierig und stets auf der Suche nach innovativen, umweltschonenden Ver-

besserungen: Aus diesem Grund setzt er verstärkt auf Recycling-Baustoffe. Heute wird zum Beispiel beim Ausbausphal bei Asphalttragschichten ein zumindest 20-prozentiger Recyclinganteil vertraglich vorgegeben. In den kommenden Jahren soll sich dieser noch weiter erhöhen. In weiterer Folge soll auch der Einsatz von Recyclingmaterial bei den ungebundenen Tragschichten forciert werden.

#### „RENAISSANCE DER PFLASTERSTEINE“

Durch die aktuelle Klimadiskussion muss auch die Oberflächengestaltung mit Asphalt überdacht werden. „Das könnte ein Revival des Pflastermaterials im Straßenbau bedeuten“, sagt Ablinger: „Denn heller Granit ist besser als schwarzer Asphalt. Er wärmt sich nicht so stark auf und das Wasser kann leichter versickern.“

Dabei können allerdings die alten Steinformate wie der 16,6 Kilogramm schwere Wiener Würfel in begehbaren Bereichen nicht mehr verwendet werden. Zum Einsatz kommen hier moderne, ebene Pflastersteine mit einer geringen Fugenbreite – im Sinne der Barrierefreiheit.

#### ZIELE FÜR DEN BIG PLAYER MA 28

Ablingers vordringlichstes Ziel für seine Abteilung ist es, dass möglichst rasch, spätestens jedoch bis 2021, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vollflächig Rahmenverträge für alle Straßenbaugeswerke zur Verfügung stehen. „Diese Rahmenverträge sind der Schlüssel für den Erfolg der MA 28, da hierdurch eine rasche, unbürokratische Abwicklung von Bauvorhaben ermöglicht wird“, sagt Ablinger.

Durch derartige Verträge können sowohl die Anforderungen, die sich aus der Wegehalterhaltung ergeben, als auch teilweise kurzfristige, politische Wünsche zur Umgestaltung effizient und mit geringem Verwaltungsaufwand umgesetzt werden. Ablinger will hierbei weg von selbst gestrickten, hin zu modernen Leistungsbeschreibungen, die stets auf dem neuesten Stand der Technik sind und auf standardisierten Leistungsbeschreibungen basieren, die in ganz Österreich in Anwendung sind. Alleine durch diese Rahmenverträge werden in Wien rund 20 bis 25 Unternehmen mit einem Bauvolumen von bis zu 50 Millionen Euro jährlich beschäftigt.

#### Zur Person

DI Wolfgang Ablinger, Jahrgang 1971, wurde in Ried im Innkreis geboren. Er studierte Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU). 2000 kam er zum Magistrat der Stadt Wien. Zwei Jahre lang war er bei der MA 37 – Baupolizei. Seit 2002 ist er in der MA 28. 2004 wurde er zum Leiter einer Baugruppe der MA 28 bestellt. Seit Anfang 2018 ist er als Abteilungsleiter-Stellvertreter der MA 28 tätig. 2018 wurde Ablinger Bereichsleiter „Bau- und Erhaltungsmanagement“ der MA 28.

# Swarovski-Perlen für die Straße



PI/D/Christoph Jobst

Auf den Markierungen werden Glasperlen verstreut.

Ob Sperrlinie, Parkplatzbegrenzungen oder Zebrastreifen: Bodenmarkierungen sind von unseren Straßen nicht mehr wegzudenken. Für die Straßenmarkierungen wird Hightech-Material verwendet: Sie bestehen aus Acrylbindemittel, da es beständiger als Farbe ist und besser haftet. Die „Lebensdauer“ einer Bodenmarkierung schwankt zwischen zwei und zehn Jahren – abhängig von der Beanspruchung durch den Straßen-

verkehr. Für den Wow-Effekt bei Wiens Bodenmarkierungen sorgen Swarovski-Glasperlen. Sie reflektieren das Licht und machen die Farbe rutschfest.

## HALTBARKEIT UND ERNEUERUNG

Wie lange Bodenmarkierungen auf der Straße halten, ist von Faktoren wie etwa der Beschaffenheit des Untergrunds, der Temperatur oder der Verkehrsdichte abhängig: Der Untergrund muss beim

Aufbringen der Farbe trocken und ausreichend rau sein. Ein weiterer wesentlicher Faktor für die Beständigkeit der Markierungen ist sowohl die Temperatur der Luft als auch jene der Fahrbahn bei der Aufbringung: Sie sollte zwischen fünf und 45 Grad Celsius liegen. Daher können Bodenmarkierungen in den heißen Sommermonaten nur in den Nachtstun-

den aufgebracht werden. Markierungen müssen erneuert werden, wenn es zu einer starken Abnutzung der Straße kommt. Mängel können aber auch durch die Verschmutzung im „normalen“ Straßenverkehr entstehen oder durch Schneeräumung. Dabei werden die Glasperlen beschädigt und Bodenmarkierungen sind in der Nacht nicht mehr ausreichend sichtbar.

## Bodenmarkierungen anno dazumal

Im Jahr 1926 wurden auf den Fahrbahnen der Kreuzungen des Rings mit der Kärntner Straße und der Wollzeile weiße Farbstreifen zur Kennzeichnung der Schutzwege für Fußgängerinnen und Fußgänger gezogen. Da sich diese weißen Farbstreifen sehr gut bewährten, wurden im Jahr 1928 weitere 16 besonders wichtige Kreuzungen damit versehen und bei Bedarf erneuert.



Karl Karoly

Währinger Gürtel 1926

Quellen: ViaVienne, Ausgaben 2/2017 und 1/2016 (Martin Wytek) | Verwaltungsbericht Stadt Wien, 1923–1928

# Ein steiniger Weg



# Im ehemaligen Steinbruch der Stadt

Viele der Granitsteine, die in Wiens Straßen als Kopfsteinpflaster oder als Randsteine verlegt sind, kommen aus dem Waldviertel. Ganz konkret aus dem Hartberger Steinbruch bei Schrems.

Dieser ist nicht irgendein Steinbruch. Er war zwischenzeitlich auch einmal der Steinbruch der Stadt Wien. Hier wird seit 1924 der so genannte „Hartberger“ abgebaut. Der graue, beziehungsweise gelbgraue Stein wird aufgrund seiner besonderen Härte sehr gerne im urbanen Außenbereich eingesetzt, inzwischen vor allem in FußgängerInnenzonen. Jüngere Anwendungsbeispiele sind in Wien die Mariahilfer Straße, der Stephansplatz, die Rotenturmstraße oder aktuell die Neubaugasse.

## GROSSE BANDBREITE AN NATURSTEINEN

Während Granit, Gneis oder Mergel für die meisten Laien einfach nur Steine sind, liegen für Fachleute des Straßenbaus Welten zwischen den hunderten verschiedenen Natursteinen. Die einen sind vergleichsweise weich, lassen sich einfach bearbeiten, brechen bei Frost und eignen sich leidlich für den Straßenbau. Denn hier

braucht es harte, wasserabweisende und frostsichere Steine – also die harten Granite. Sie stehen symbolisch und auch sprichwörtlich für Widerstandsfähigkeit. Diese massigen und relativ grobkristallinen magmatischen Tiefengesteine werden im Straßenbau geschätzt. Sie sind reich an Quarz und Feldspat und enthalten dunkle Minerale wie etwa Glimmer. Darüber hinaus werden Granite wie der „Hartberger“ wegen ihrer hohen Widerstandskraft, Härte und Wetterfestigkeit

### „GUT ZU WISSEN“:

#### Zitate über Granit

„Auf Granit beißen“

„Feldspat, Quarz und Glimmer, die drei vergess' ich nimmer.“

„Es gibt Worte, die nicht veralten und aus dem Geschwafel herausragen wie Granit aus dem Sand.“

(György Konrad, 1933)

geschätzt. Auch angesichts ihrer guten Schleif- und Polierbarkeit haben sie eine große wirtschaftliche Bedeutung im Bauwesen.

### EUROPÄISCHE PRÜFUNGSNORMEN

Steine, die im öffentlichen Raum eingesetzt werden, müssen auch nach den europäischen Prüfungsnormen bestehen. Das heißt: Um sicherzustellen, dass sie sich für den Einbau in Straßen eignen, muss geprüft werden, wie sehr sie Wasser aufnehmen, wie druckfest sie sind, wie groß die Biegefestigkeit oder der Abrieb sind, wie frost- oder salzbeständig sie sind und welche Dichten sie aufweisen.

Die Prüfungen sind intensiv: Beim Biegezug wird beispielsweise der Stein eingespannt und so lange gebogen, bis er bricht. Bricht er zu früh, ist er ungeeignet. Diese Prüfung findet alle zwei Jahre statt. Bei der Druckfestigkeit belasten etwa die Fachleute der Technischen Universität Wien die Steine so lange, bis sie zerstört sind. Bei der Überprüfung der Frostbeständigkeit werden die Granite 56 Mal eingefroren und wieder aufgetaut. Durch diesen Vorgang kann es sein, dass ein Stein offenerporiger wird – dadurch mehr Wasser aufnimmt und in der Folge frostanfälliger wird. Grundsätzlich gilt: Je tiefer im Steinbruch, desto besser wird die Qualität.

„Unser Hartberger Granit übererfüllt die Anforderungen“, sagt Rudolf Kammerer, Eigentümer des Hartberger Steinbruchs. „Auch beim Frost sind wir top. Das lassen wir auch alle zehn Jahre prüfen.“



### „GUT ZU WISSEN“:

#### 96 Jahre Hartberger Granit

- 1924 Gemeinde Schrems beginnt mit dem Abbau von Hartberger Granit
- 1928 Lieferverzögerungen, Auftragsstornierungen und wirtschaftliche Probleme
- 1929 Verpachtung des Steinbruchs
- 1931 Betrieb des Steinbruchs durch die Bau und Terrain AG
- 1948 Die Vereinigte Wiener Baustoff- und Betonsteinwerke AG, ein Tochterunternehmen der Stadt Wien, erwirbt den Steinbruch
- 1951 Herstellung von Kleinststeinen – Belegschaft wächst auf 114 Arbeiter
- 1960 Das Werk erzeugt Kanal- und Wasserbausteine für Bachbettpflasterungen. Effizienzsteigerungen reduzieren den MitarbeiterInnenstand auf 45.
- 1995 Verkauf des Steinbruchs an den Steinmetzmeister Widy
- 1999 Verkauf des Steinbruchs an die Poschacher Natursteinwerke
- 2011 Erwerb des Steinbruchs durch die Familie Kammerer

## „GUT ZU WISSEN“: Geschichte des Steinbruchs Kammerer

- 2011 übernahm die Familie den Steinbruch vom oberösterreichischen Vorbesitzer.
- Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung beschäftigt der Steinbruchbetrieb heute 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon zwei Lehrlinge.
- Pro Jahr werden derzeit rund 70.000 m<sup>3</sup> Granit abgebaut (rund 30 % Rohblöcke; rund 30 % Pflaster, Mauerstein; rund 30 % Schotter)
- Zu 99 % wird Stein aus Österreich verarbeitet.

## CO<sub>2</sub> WIRD ZUNEHMEND EIN THEMA

Immer wichtiger wird im Straßenbau auch das Thema CO<sub>2</sub>. Aufgrund der überschaubaren Transportwege haben Granite aus Österreich und aus Europa hier einen klaren Startvorteil. Sie sind zwar etwas teurer als aus Asien importierte Steine, aber dafür gibt es mit ihnen aufgrund der strengen österreichischen Prüfbescheinigungen keine Probleme.

Wäre der Stephansplatz mit Granit aus Fernost gepflastert worden, hätte lediglich der Transport eine CO<sub>2</sub>-Emission von mehr als 1.000 Tonnen verursacht. Die Umweltbelastung durch die Produktion in den Herkunftsländern ist hier nicht berücksichtigt. Auch im Vergleich zu Beton punktet der Naturstein Granit: „Die Produktion von den 4.100 Tonnen Granitplatten im Waldviertel mit den Transporten nach Wien verursacht rund 80 Tonnen Treibhausgas“, sagt Kammerer.

Porträt Gruppenleiter MD-BD – Kompetenzzentrum technische Infrastruktur, bauliche Sicherheit im öffentlichen Raum  
**DI Dr. Peter Lux**



## Baumanager mit Herz und Verstand

Peter Lux ist Gruppenleiter des „Kompetenzzentrums technische Infrastruktur, bauliche Sicherheit im öffentlichen Raum“ der Stadtbaudirektion. Er ist ein Baumanager mit Herz und Verstand. Mit Herz, weil er über die soziale Kompetenz und das erforderliche Gespür verfügt, um auch sensible Themen umzusetzen: So machte sich der gelernte Tiefbauingenieur auf die Suche nach Pflastersteinen, die mit Gewissheit nicht mit Schweiß und Blut aus Zwangsarbeit in Konzentrationslagern befleckt waren. Mit seiner kreativen Ader fand er die „sauberen Steine“ in Wiens ältesten Gassen – er ließ sie ausgraben und rund um das „Mahnmal für die österreichischen

jüdischen Opfer der Schoah“ am Judenplatz neu verlegen. Es ging aber nicht nur um alte Steine, sondern um alte Wiener Formate, die sich harmonisch in das Ensemble des Platzes, den Fassaden aus dem 17. Jahrhundert, fügen – eine Arbeit, die sich sehen lassen kann. Dem Alumni Club der Technischen Universität Wien verriet er, dass es in der Baupraxis darum geht, „Dinge nicht nur nach dem Lehrbuch abzuhandeln“, es müsse vielmehr „aus einem reichen Erfahrungsschatz geschöpft werden“. <sup>1</sup> Das beweist der passionierte Diplomingenieur, wenn er im Interesse der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger sagt: „Man kann vieles auslagern, man braucht aber das Know-how.“ Er hat unter anderem einen Betrieb gewerblicher Art (BgA) für die MA 28 ins Leben gerufen und damit ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal der MA 28 als städtische Baudienststelle geschaffen. Der BgA beschäftigt sich stadtweit mit der koordinierten und zentralen Instandsetzung von Künetten, wovon die Stadt Wien und letztlich die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler profitieren.

Das zeigt: Peter Lux sieht gesellschaftliche Veränderung passieren und stellt die entsprechenden Weichen, damit Infrastruktur und Gestaltung des Straßenraums auch attraktive Realität werden: „Öffentlicher Raum ist“, wie er sagt, „geeignet, gesellschaftlichen Veränderungen den entsprechenden Raum zu geben, um sich zu entfalten.“ Ein Beispiel für diesen Wertewandel und diese Haltung ist die 2014/15 neu gestaltete Mariahilfer Straße – mit ihrer FußgängerInnenzone und den diese einfassenden Begegnungs-

zonen für die neue Aufenthaltsqualität in Wiens wichtiger Einkaufsstraße. Für die nächsten 100 Jahre wünscht sich Peter Lux, „dass die MA 28 den gesellschaftlichen Veränderungen bestmöglich begegnet, rechtzeitig neue Bedürfnisse erkennt und entsprechend richtig agiert – und das mit Top-Engagement“.

### Zur Person

DI Dr. Peter Lux, Jahrgang 1962, schloss sein Diplomstudium im Studienzweig Konstruktiver Ingenieurbau 1988 an der Technischen Universität Wien ab. Bis 1992 war er als Universitätsassistent an der Fakultät für Bauingenieurwesen tätig. Zeitgleich schloss er das Doktoratsstudium an der Fakultät für Bauingenieurwesen ab. Danach trat er als Beamter des höheren technischen Diensts in den Dienst der Stadt Wien – zunächst als Bauinspizient, anschließend war er Baugruppenleiter und 2004 wurde ihm die Leitung des Bereichs „Bau- und Erhaltungsmanagement“ der MA 28 übertragen. 2010 wurde er zum Projektkoordinator „Niveaufreimachung Landstraßer Gürtel“. 2013 übernahm er die Projektkoordination für die „Neuorganisation von Künetten-Instandsetzungen“. 2014 wurde ihm das Projekt „Mariahilfer Straße NEU“ übertragen. Seit 2014 ist Peter Lux Gruppenleiter des „Kompetenzzentrums technische Infrastruktur, bauliche Sicherheit im öffentlichen Raum“ der Stadtbaudirektion.

<sup>1</sup> <https://www.tuwalumni.at/2017/09/dipl-ing-dr-peter-lux/>

# Zwangsarbeit, Ausbeutung und Vernichtung im Steinbruch 1938 bis 1945



Bombenschäden im Heinrichshof (heute Opernringhof) im Jahr 1952

Die Geschichte der Zwangsarbeit in den Steinbrüchen des Konzentrationslagers Mauthausen in den Jahren 1938 bis 1945 ist auch mit dem Wiener Straßenbau verwoben. Mauthausen war das größte KZ auf österreichischem Gebiet und wurde 1938 errichtet. Die Voraussetzungen dafür wurden nicht zuletzt durch die (Ver-)Pachtung von Steinbrüchen, die sich im Besitz der Stadt Wien befanden, geschaffen. Im Wiener Rathaus hatte damals

der von der NSDAP eingesetzte Bürgermeister Hermann Neubacher das Sagen.

Um die Zusammenhänge zu verstehen, ein kurzer Rückblick in die Geschichte des Wiener Straßenbaus: Der zunehmende Bedarf der Stadt Wien an Granit für die Straßenpflasterung veranlasste ab 1873 den Kauf mehrerer Steinbrüche bei Mauthausen. Der sogenannte „Windeggbruch“ und der „Wiener Graben“ wurden



Hietzinger Hauptstraße 1938

damals angekauft und 1922 der „Bettelberg“ erworben. Im gleichen Jahr wurde der „Windeggbruch“ stillgelegt, 1932 auch der „Wiener Graben“. Der „Bettelberg“, der wegen seines blauen Granits für den Wiener Bedarf besonders wichtig war, blieb in Betrieb.

Dass die Steinbrüche bei Mauthausen für das NS-Regime von Bedeutung waren, zeigte sich unmittelbar nach dem Anschluss Österreichs an das nationalsozialistische Deutsche Reich im März 1938. Heinrich Himmler höchstpersönlich, SS-Reichsführer und Gestapo-Chef, inspizierte in Begleitung von Oswald Pohl, Chef des SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamts (SS-WVHA), die Steinbrüche, um sie auf ihre Tauglichkeit als Konzentrationslager zu prüfen.

Bereits am 8. April 1938 sprachen Beauftragte der SS im Wiener Rathaus mit dem „ultimativen Ansinnen“ vor, die Steinbrüche zu kaufen oder zu pachten. Um eine wirtschaftlich-rechtliche Form zu finden, wurden im April 1938 die Deutschen Erd- und Steinwerke GmbH (DEST) gegründet.

Der Wiener Bürgermeister Hermann Neubacher war aus wirtschaftlichen Gründen nur zu einem Pachtvertrag unter Ausklammerung des „Bettelbergs“ bereit, der von der Wiener Siedlungsgesellschaft m.b.H. (Gesiba) betrieben wurde. Die stillgelegten Steinbrüche wurden mit Übereinkommen vom 3. und 13. Juni 1938 an die von der SS gegründete DEST verpachtet. Der Plan zur Errichtung des Konzentrationslagers wurde nicht verheimlicht, sondern

vertraglich festgehalten. Die Stadt Wien als Verpächterin sicherte sich zudem künftige kostengünstige Lieferungen ihres Steinbedarfs im Pachtvertrag ab. Ab 1940 erhöhte die SS den Druck auf Neubacher, und die Steinbrüche wurden schließlich mit Ausnahme des Bettelbergs an die DEST verkauft.

### KONZENTRATIONS- UND VERNICHTUNGSLAGER

Am 8. August 1938 überstellte die SS die ersten Gefangenen aus dem KZ Dachau nach Mauthausen. Die in dieser Anfangsphase fast ausschließlich deutschen und österreichischen Häftlinge, allesamt Männer, mussten ihr eigenes Lager errichten und den Steinbruchbetrieb aufbauen. Ab Dezember 1939 ließ die SS

ein zweites Konzentrationslager, das Zweiglager Gusen, wenige Kilometer von Mauthausen entfernt, errichten. Mit Mauthausener Granit wurden die Reichsbauinspektion in Berlin beliefert, der Stadionbau in Nürnberg sowie Bauwerke für die Reichsautobahnen. In den Steinbrüchen wurde zudem Schotter produziert, der bei Bahn-, Straßen- und Kraftwerksbauten Verwendung fand.

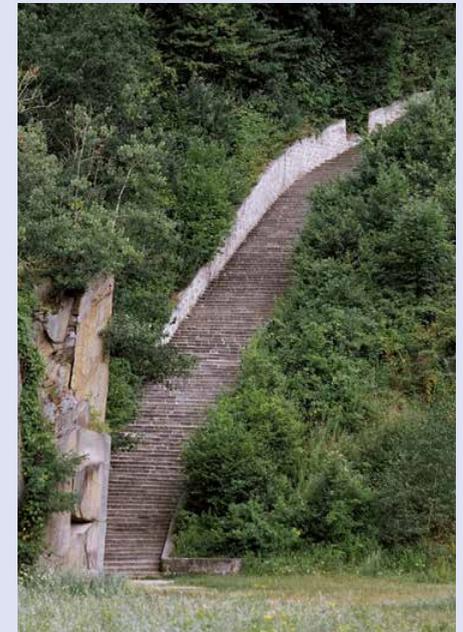
Nach Kriegsbeginn wurden Menschen aus ganz Europa in das KZ Mauthausen verschleppt, das nach und nach zu einem System von zusammenhängenden Lagern anwuchs. Mauthausen und Gusen waren in dieser Phase die Konzentrationslager mit den härtesten Haftbedingungen und der höchsten Todesrate. Häftlinge, die in

der Lagerhierarchie tief unten standen, erkrankten oder als „unnützlich“ eingestuft wurden, hatten keine Chance zu überleben. Ab 1941 errichtete die SS in Mauthausen eine Gaskammer zur systematischen Ermordung.

Zwischen 1938 und 1945 waren rund 200.000 Menschen aus mehr als 40 Nationen im Konzentrationslager Mauthausen, im Zweiglager Gusen oder in einem der Außenlager inhaftiert. Mindestens 100.000 Menschen kamen ums Leben.

### STEINBRUCH UND TODESSTIEGE

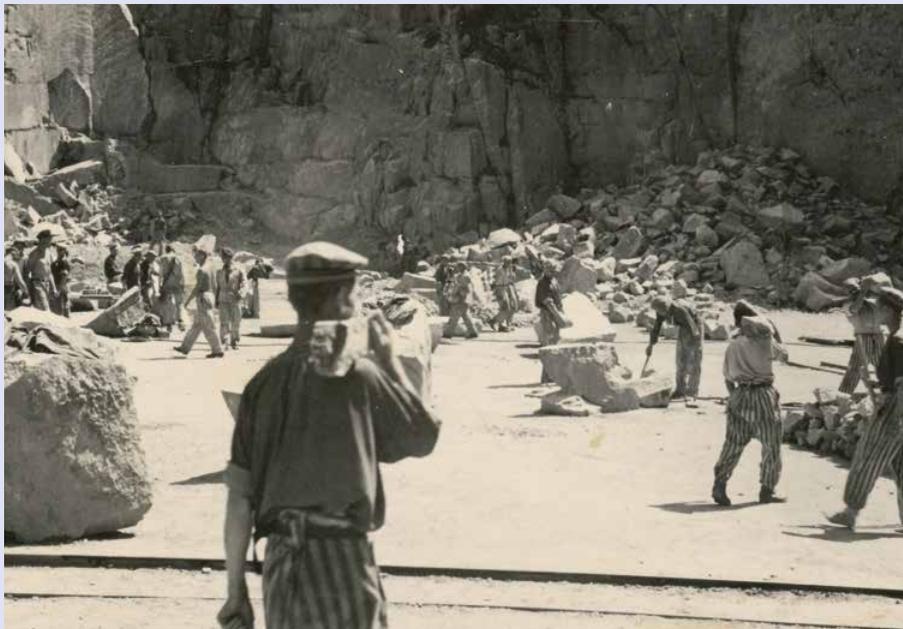
Die Häftlinge, die im Steinbruch Zwangsarbeit verrichteten, wurden bis zur tödlichen Erschöpfung geschunden. Gearbeitet wurde unter widrigsten Umständen, ohne entsprechendes Schuhwerk, ohne ausreichende Nahrung bis zu 14 Stunden am Tag. Besonders berüchtigt war die Strafkompagnie des Steinbruchs. Die Häftlinge mussten in Fünferreihen 50 Kilogramm schwere Granitsteine über die 186 Stufen der sogenannte „Todesstiege“ hinauftragen. Oben angelangt, stießen SS-Wachen Häftlinge zurück. Herabfallende Granitsteine verletzten oder erschlugen die Nachkommenden. Kein einziger Häftling hat die Zuweisung in die Strafkompagnie überlebt.



Die Todesstiege in Mauthausen

### BEFREIUNG UND GEDENKSTÄTTE

Mauthausen wurde am 5. Mai 1945 von Soldaten der US-Armee befreit. Im April 1947 wurde das Gelände im Namen des sowjetischen Hochkommissars Wladimir W. Kurassow als „deutsches Eigentum“ an die Republik Österreich mit dem Wunsch übergeben, dort eine Gedenkstätte einzurichten. Am 15. März 1949 wurde das Gelände per Ministerratsbeschluss zum öffentlichen Denkmal erklärt.



Zwangsarbeit im Steinbruch des KZ Mauthausen

#### Quellen:

Holzinger, Gregor (Hrsg.): Das Konzentrationslager Mauthausen; 1938-45: Katalog zur Ausstellung in der Gedenkstätte Mauthausen, Wien, New Acad. Press, 2013  
LeChêne, Evelyn: Mauthausen: The history of a death camp, Methuen, London, 1971  
Maršálek, Hans und Hacker, Kurt (Hrsg.: Österr. Lagergemeinschaft Mauthausen): Kurzgeschichte der Konzentrationslager Mauthausen und seiner drei größten Nebenlager Gusen, Ebensee, Melk. Wien, 1970  
<https://www.mkoe.at/sites/default/files/files/angebote-projekte/Programmuebersicht-Befreiungsfeiern-2015-Steinbruch-und-Zwangsarbeit.pdf>  
<https://www.mauthausen-memorial.org/de/Gusen/Das-Konzentrationslager/Zwangsarbeit/Die-Zwangsarbeit-in-den-Steinbruechen>  
Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: [geschichtewiki.wien.gv.at/Steinbr%C3%BChe\\_Mauthausen](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Steinbr%C3%BChe_Mauthausen)  
<https://www.doew.at/suche?query=steinbruch&newsearch=10>

# Makadam-Straßen: Mehr als nur Schotter

Noch Ende des 18. Jahrhunderts waren die Straßen außerhalb und innerhalb Wiens im Allgemeinen ungepflastert. Eine Verbesserung der Sand- und Schotterstraßen in den Vororten war die sogenannte Makadam-Straße.



Arbeiter beim Aufbringen einer Straßendecke

Der schottische Erfinder John Loudon McAdam entwickelte 1815 einen revolutionären und kostengünstigen Straßenaufbau, um die Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit der Straßen zu verbessern. Dieser diente der Befestigung der Straßendecke und wird heute noch als „Makadam“ bezeichnet. Diese Methode war sehr arbeitsintensiv, erzielte aber einen festen und selbstentwässernden

Straßenbelag. Erstmals wurde die Geschwindigkeit der königlichen Postkutschen nicht mehr durch den Zustand der Straße bestimmt, sondern durch das Leistungsvermögen der Pferde.

## DREI SCHICHTEN SCHOTTER

Bei der speziellen Bauweise von Makadam-Straßen bildeten drei Schichten mit jeweils unterschiedlich großen, gebrochenen und



Einfahrtstraße 1955

gut verdichteten Gesteinskörnungen den Straßenoberbau. Der Aufbau bestand aus drei Lagen Schotter von unterschiedlicher Körnung, die auf einer gewölbten Grundfläche mit seitlichen Gräben zur Entwässerung aufgebracht wurden. Die unteren beiden Lagen bestanden aus Schotter, darauf wurde eine Lage Splitt aufgebracht.

## MAKADAM VERSUS MOTORISIERUNG

In einem Beschluss der „Permanent International Association of Road Congresses“ (PIARC) von 1910 hieß es, „Makadam, der nach den Methoden von

Trésaguet und McAdam hergestellt wird, verursacht Staub und Schlamm, erfordert teure Wartung und ist in Großstädten nur für wenig befahrene Straßen geeignet“. Mit dem Aufkommen der Automobile verschwanden also die Makadam-Straßen, da der Unterdruck der schnellfahrenden Fahrzeuge den Staub und feine Sandpartikel aus der Oberfläche saugte. Schon bald wurden die Gesteinskörnungen mit Teer oder (seltener) mit Bitumen gebunden. Letztlich konnte aber auch diese Weiterentwicklung nicht verhindern, dass die Makadam-Bauweise etwa durch Asphaltstraßen abgelöst wurde.

### Quellen:

Lay, Maxwell G.: Die Geschichte der Straße: vom Trampelpfad zur Autobahn, aus dem Engl. von Thomas Pampuch und Timothy Slater, Frankfurt/Main, New York, Campus Verlag, 1994  
Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: geschichtewiki.wien.gv.at/Stra%C3%9Fenfplasterung  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fen\\_in\\_Wien](https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fen_in_Wien)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Makadam>  
<https://www.baustoffwissen.de/baustoffe/baustoffknowhow/garten-landschaftsbau-tiefbau/strassenbau-geschichte-trampelpfad-asphaltdecke/>

# Die Großprojekte



Opernring 1950

# Panoramastraße durch den Wienerwald

Die Höhenstraße war einst als attraktivstes Naherholungsgebiet und Ausflugsziel der Wiener konzipiert. Bereits am 16. Oktober 1935 wurde das erste Teilstück eröffnet. Heute will die weitgehend gepflasterte Panoramastraße gut erhalten bleiben.

Die Wiener Höhenstraße ist 86 Jahre alt. Mit einer Länge von 14,8 Kilometern ist sie nicht nur Wiens längste Verkehrsfläche und verbindet Neuwaldegg mit Döbling, sondern zählt auch zu jenen Verkehrsflächen, die aufgrund zahlreicher Schlaglöcher und Aufwölbungen dringend saniert werden müssen.

Alte Fotos zeigen den einstigen Glanz der Panoramastraße durch Wiens Wald- und Wiesengürtel. Als die Blütezeit der Höhenstraße als Ausflugsziel in den 1970er Jahren vorbei war, blieb sie eine wichtige Verkehrsverbindung. Auch heute lohnt es sich noch, anzuhalten und innezuhalten, um die Aussicht über Wien und den Wienerwald zu genießen. Die charakteristischen Kleinsteinpflasterungen und die Begrenzungssteine der Höhenstraße faszinieren nach wie vor mit ihrem nostalgischen Charme. Die Finanzierung einer zumindest teilweise originalgetreuen

Sanierung ist allerdings eine Herausforderung.

Die Idee zum Bau einer Höhenstraße geht bereits auf die Pläne zur Stadterweiterung 1892 zurück, um der Bevölkerung ein Erholungsgebiet mit frischer Luft zur Verfügung zu stellen. Um 1900 war Wien eine der am stärksten wachsenden Städte Europas. 1910 lebten hier mehr als zwei Millionen Menschen.

## ARBEITSPROGRAMM

Beschlossen wurde der Bau der Höhenstraße schließlich 1905 vom Wiener Gemeinderat, die galoppierende Inflation verhinderte allerdings den geplanten Bau. Der Spatenstich erfolgte schließlich am 18. Mai 1934 als Arbeitsbeschaffungsprogramm in der Zeit des Austrofaschismus. Die Aufträge wurden an 74 Baufirmen vergeben, die rund 600 Arbeiter beschäftigten. Außerdem waren rund 100 Tage-

löhner gegen Verpflegung, 50 Groschen und fünf Zigaretten pro Tag im Einsatz. Die Wienerinnen und Wiener waren von der neu errichteten Höhenstraße begeistert. Am Wochenende der Eröffnung des ersten Teilstücks kamen rund 100.000 Besucherinnen und Besucher pro Tag. Über viele Jahrzehnte blieb die Höhenstraße ein beliebtes Ausflugsziel, wo die Erholungssuchenden gerne wanderten und einkehrten. Das Hameau war ein beliebtes innerstädtisches Skigebiet. Die 1960er Jahre waren das letzte Jahrzehnt, wo der BesucherInnenandrang auf der Höhenstraße an Wochenenden mitunter so stark war, dass es dort oben keinen freien Parkplatz mehr gab.

## „GUT ZU WISSEN“:

### Parkplatzwächter

Als die Höhenstraße noch ein stark frequentiertes und beliebtes Ausflugsziel war, ernannte sich ein ehemaliger Verkehrspolizist, der in seinem Ruhestand nicht ruhen wollte, zum Parkplatzwart am Parkplatz Häuserl am Stoan.



Bau der Höhenstraße um 1936: Zur Arbeit wurden zunächst Männer des Arbeitsdiensts eingesetzt, die Arbeiten kamen aber erst in Schwung, als der Arbeitsdienst von qualifizierten Firmen abgelöst wurde. 74 Firmen mit 600 Mitarbeitern waren am Bau beteiligt.

## AKTUELLE ENTWICKLUNGEN ZUR UNTERSCHUTZSTELLUNG DER HÖHENSTRASSE

2006 hat das Verfahren zur Unterschutzstellung der Höhenstraße begonnen. Dazu hat das Bundesdenkmalamt (BDA) am 6. März 2015 einen Bescheid erlassen, mit dem der Abschnitt zwischen der Zwei-Gehängten-Brücke im 17. Bezirk und der Landesgrenze zu Niederösterreich unter Denkmalschutz gestellt werden sollte.

Die Stadt Wien hat jedoch einen Instanzenzug gegen eine Unterschutzstellung beschritten. Der Grund: Die vom Bundesdenkmalamt geplante umfangreiche Unterschutzstellung wäre für die Stadt Wien unzumutbar gewesen, was die Haftung und die finanzielle Mehrbelastung betreffen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit dem Beschluss vom 24. Mai 2016 der Beschwerde stattgegeben und den Bescheid des Bundesdenkmalamts aufgehoben.

## DENKMALPFLEGEPLAN ALS KOMPROMISSLÖSUNG

In mehreren Gesprächen zwischen Stadt Wien und BDA wurde in weiterer Folge eine Kompromisslösung diskutiert, die in Teilbereichen der Höhenstraße eine Abänderung der Bauart (von Pflasterbauweise in Asphaltbauweise) zulassen soll. Gemeinsam mit dem renommierten Denkmalpflegeexperten Architekt Univ.-Prof. DI Dr. Manfred Wehdorn, von der Stadt Wien als Sachverständiger beauftragt, wurde ein Denkmalpflegeplan ausgearbeitet. Dieser wurde mit dem Bundesdenkmalamt abgestimmt.

Durch diesen Plan konnte der finanzielle Aufwand für die Stadt Wien um rund acht Millionen Euro verringert werden. In diesem Denkmalpflegeplan sind Streckenabschnitte definiert, wo einerseits eine Abänderung der Bauart (Asphaltierung) und andererseits eine Beibehaltung der Bauart (Granitkleinsteinpflaster) erfolgen können. Dabei wurden denkmalpflegerische Gesichtspunkte berücksichtigt.

Am 1. April 2019 hat das Bundesdenkmalamt einen Bescheid zur Teilunterschutzstellung der Höhenstraße erlassen, gegen welchen von Seiten der Stadt Wien keine Rechtsmittel ergriffen wurden. Der Bescheid ist demnach rechtskräftig.

## UNTER DENKMALSCHUTZ

Die MA 28 ist mit Umfang und Inhalt des Bescheids grundsätzlich zufrieden, denn Kritikpunkte der MA 28 wurden entschärft und der konsensual erstellte Denkmalpflegeplan wurde als Basis für jedes weitere Handeln im Bescheid entsprechend berücksichtigt, wodurch der finanzielle Aufwand für die Stadt Wien um rund acht Millionen Euro reduziert werden konnte. Konkret ist nun der Abschnitt zwischen der Zwei-Gehängten-Brücke und Parkplatz Leopoldsberg unter Denkmalschutz gestellt. Aufgrund des Verhandlungserfolgs der Stadt Wien sieht die aktuelle Situation wie folgt aus:

- Auf 53 Prozent der Länge darf eine Asphaltierung erfolgen.
- 47 Prozent der Granitkleinsteinpflasterung müssen erhalten bleiben.

Mit diesem Ergebnis wird einerseits dem Denkmalschutz, andererseits auch einem

verantwortungsvollen und sparsamen Einsatz von Steuermitteln Rechnung getragen.

## SANIERUNG DER HÖHENSTRASSE

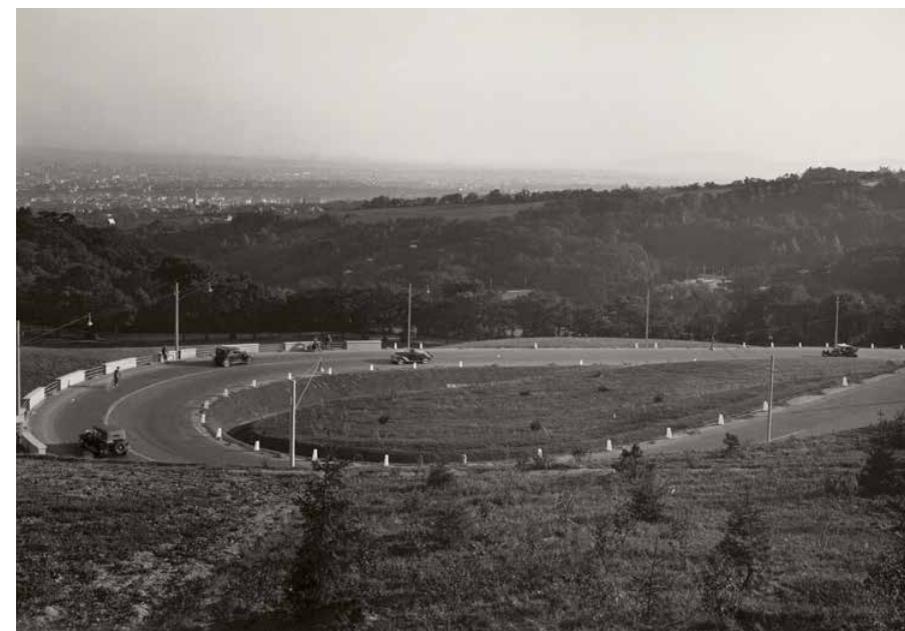
Eine Generalsanierung der Höhenstraße würde aus heutiger Sicht rund 33 Millionen Euro kosten. Derzeit laufen stadtinterne Gespräche zur Finanzierung der notwendigen Sanierung der Höhenstraße. Erst nach Klärung der Finanzierung kann seitens der Stadt Wien ein Zeitplan zur Sanierung der Höhenstraße vorgestellt werden.

## „GUT ZU WISSEN“:

### Denkmalschutz

Denkmäler, die sich im öffentlichen Eigentum (Bund, Land, Kirchen etc.) befinden, stehen gemäß § 2 DMSG kraft gesetzlicher Vermutung unter Denkmalschutz. Bei unbeweglichen Denkmalen endete dieser „vermutete“ Denkmalschutz mit 31. Dezember 2009.

Quelle: <https://bda.gv.at/denkmalverzeichnis/>



Auf der Höhenstraße galt vor 1938 der Linksverkehr.

### Quellen:

Sowa, Johannes: 80 Jahre Wiener Höhenstraße, Erfurt, Sutton-Verlag, 2014

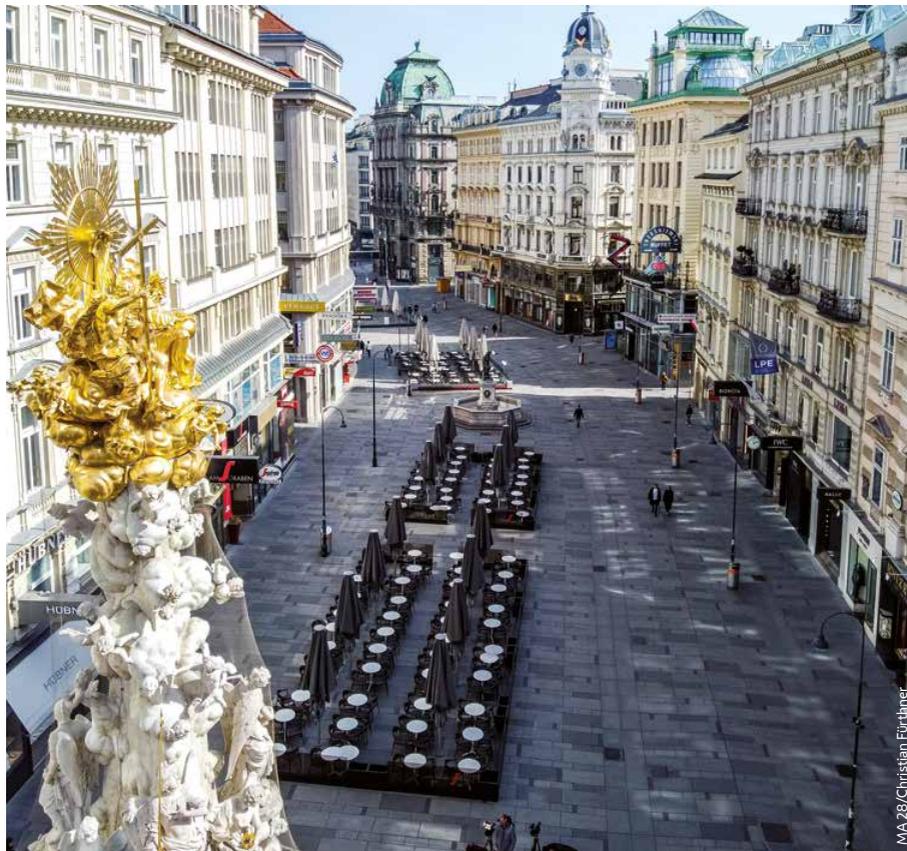
ViaVienne, Ausgabe 2/2019

Nowotny, Peter: Die Wiener Höhenstraße. Vollendete Pflasterhandwerkskunst aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts, Seminarunterlage der IG Natursteinbeläge/Pflasterungen D/Ö/CH, 2005

MA 28

# Der Graben

Während der Graben in der Römerzeit noch als Schutz für die Stadtmauern diente, befindet sich dort heute eine der bekanntesten Einkaufsstraßen Wiens.



Der Graben mit der 21 Meter hohen Pestsäule

Im Herzen der Wiener Innenstadt befindet sich der Graben. Die Straße erstreckt sich vom Stock-im-Eisen-Platz bis zur Querachse Kohlmarkt – Tuchlauben. Gemeinsam mit der Kärntner Straße und dem Kohlmarkt bildet der Graben eine U-Form.

## ÜBER DIE JAHRE

Ursprünglich als Graben des römischen Militärlagers Vindobona angelegt, wurde der buchstäbliche Graben Ende des 12. Jahrhunderts im Zuge der Babenbergerischen Stadterweiterung zugeschüttet, planiert und erster Straßenzug der Stadterweiterungszone. Finanziert wurde das Vorhaben der Babenberger durch das Lösegeld, das man für den gefangenen englischen König Richard Löwenherz erhielt. 1294 wurde der Graben erstmals urkundlich als Verkehrsfläche erwähnt und entwickelte sich in Folge zu einem wichtigen Marktplatz.

Zum Ende des Mittelalters entstanden vornehmere Bürgerhäuser und die heute noch bestehenden Grabenbrunnen. 1693 wurde anlässlich einer anhaltenden Pestepidemie die Pestsäule errichtet. Die Statue, die zunächst aus Holz bestand, wurde schließlich 1694 aus Marmor neu errichtet. Sie ist 21 Meter hoch und prägt den Graben bis heute.

## Quellen:

Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: [geschichtewiki.wien.gv.at/Graben](https://geschichtewiki.wien.gv.at/Graben)  
<https://grabenwien.at/de/contentarea/geschichte/>  
<https://www.derstandard.at/story/2759555/wiens-erste-fussgaengerzone-entstand-1974-durch-einen-trick>  
MA 28



2009 erfolgte der Startschuss für die Neugestaltung des Grabens.

Mit sehr prächtigen Geschäften war der Graben Anfang des 20. Jahrhunderts nicht nur ein Ort für Einkaufsbummel und Kaffeepausen, sondern eine stark frequentierte Verkehrsfläche. Autos verdrängten in den 1910er und 1920er Jahren die Pferdefuhrwerke.

1971 war auf dem Graben Schluss mit Autoverkehr: Versuchsweise wurde die Einkaufsstraße in der Vorweihnachtszeit mit dem sogenannten „Weihnachtskorso“ zur ersten FußgängerInnenzone der Stadt. Im Mai 1973 starteten die Bauarbeiten in offener Bauweise für Wiens erste FußgängerInnenzone. Bei der Fertigstellung 1974 waren die Niveauunterschiede zwischen den früheren Gehsteigen und Fahrbahnen beseitigt. Zuletzt 2009 wurde die FußgängerInnenzone Graben von der MA 28 neu gestaltet.

# Die Kärntner Straße

Bereits 1257 wird die Kärntner Straße als Verbindung zwischen Zentrum und Stadtmauer urkundlich erwähnt. Heute ist die Flaniermeile gleichermaßen Treffpunkt für Einkaufsfreudige und Schaulustige.



Die Kärntner Straße, Ecke Walfischgasse 1955



Stock-im-Eisen-Platz mit Blick auf die Kärntner Straße 1955

In der Römerzeit noch als „Strata Carinthianorum“ bekannt, verband die Prachtstraße das Stadtzentrum mit dem Kärntnertor der Stadtmauer. Im Laufe der Jahrhunderte wurde sie sogar zur Venediger Straße, weil man sie gedanklich bis nach Venedig weiterspinnen konnte. Die heutige FußgängerInnenzone wurde vielfach umgebaut und erneuert. Besonders prägend war das 19. Jahrhundert: 1873, im Jahr der Weltausstellung, wurde die Kärntner Straße bis zum Karlsplatz verlängert. Im Stadtkern war sie lange ein enger Schlurf mit schönen Häusern. Viele Jahrhunderte lang war die Kärntner Straße nicht breiter als maximal neun Meter. Erst in der Barockzeit wurde die Hauptachse Wiens auf bis zu 17 Meter verbreitert.

Ab den 1910er Jahren verdrängten die Autos Pferdefuhrwerke und benötigten wie auch am Graben mehr Platz. Im Zweiten Weltkrieg wurden Teile der Kärntner Straße durch Bombenangriffe zerstört. Die Folge waren zahlreiche



In der Kärntner Straße wurden 2009 neue Bäume gepflanzt, um die sich großzügig dimensionierte Sitzdecks aus Holz schmiegen.

Um- und Neubauten nach Kriegsende. 1973 wurden Autos weitgehend aus der Kärntner Straße verbannt: Sie wurde nach Plänen der Architekten Wilhelm Holzbauer und Wolfgang Windbrechtinger zur Fuß-

gängerInnenzone. Genauso wie der Graben wurde sie 2009 von der MA 28 umgestaltet und ist nicht nur beim Brettspiel „DKT“ eine der wichtigsten Einkaufsstraßen Österreichs.

#### Quellen:

Philipp, Norbert: Die Adern Wiens. Den Wiener Straßen auf der Spur, Wien, Braumüller, 2019  
Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: [geschichtewiki.wien.gv.at/K%C3%A4rntner\\_Stra%C3%9F](https://www.wien.gv.at/K/C3%A4rntner_Stra%C3%9F)  
Stadt Wien (2021): Wien Geschichte Wiki. URL: [geschichtewiki.wien.gv.at/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen](https://www.wien.gv.at/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen)

# Neugestaltung von Kärntner Straße und Graben 2009

Neun Monate wurde – damals 2009 – mitten in der Inneren Stadt intensiv gebaut. Zählt man die Vorarbeiten dazu, so liefen die Bautätigkeiten in der Inneren Stadt bereits seit dem 8. Juli 2008.

Unmittelbar nach der Fußball-Europameisterschaft 2008 fiel der Startschuss für die ersten Arbeiten: die Sanierung der gesamten Gas- und Stromleitungen. Von Februar bis 13. November 2009 wurden

die eigentlichen Straßenbauarbeiten, koordiniert durch die MA 28, durchgeführt. Rudolf Schicker (SPÖ), damals zuständiger Verkehrsstadtrat, freute sich anlässlich der offiziellen Eröffnungsfeier



Eine neue Identität für die Wiener City: ein robuster, aber subtiler und eleganter Hintergrund für das Wohnzimmer der Stadt



Neugestaltung des Grabens mit 14 cm dicken Pflasterplatten in verschiedenen Grautönen

am 13. November 2009: „Nun, mit Ende der Bautätigkeit, treten die positiven Ergebnisse deutlich in den Vordergrund: eine attraktive und komfortable Pflasterfläche, neu geordnete Schanigärten und eine neue Möblierung. Der kommenden Adventzeit steht somit in dem erneuerten, angenehmen City-Ambiente nichts mehr im Wege.“

Die Planung zur 18,6 Millionen Euro schweren Neugestaltung erfolgte durch Architekt Clemens Kirsch, dessen Projekt 2007 in einem europaweit ausgeschriebenen Wettbewerb prämiert wurde.

## TONNEN VON GRANIT FÜR DIE WIENER INNENSTADT

Im Zuge der Neugestaltung wurden gewaltige Mengen an Material verlegt. So setzen sich beispielsweise die etwa

51.500 Stück beziehungsweise 9.000 Tonnen Pflasterplatten aus vier verschiedenen Granitsorten zusammen, die in unterschiedlichen Formaten auf einer Fläche von mehr als 20.000 Quadratmetern verlegt wurden. Berücksichtigt man neben der Masse der Granite auch das eingebaute Material, so beträgt die Gesamtmasse des eingebauten Materials rund 21.000 Tonnen. Zum ersten Mal wurde ein Bauvorhaben dieser Größenordnung mit einer Konstruktion aus Granitplatten auf einer Unterlage aus Pflasterdrainbeton hergestellt. Diese innovative Bauweise hat national sowie international besonderes Interesse geweckt.

Die Umsetzung dieses Bauvorhabens war für die damalige Arbeitsgemeinschaft (ARGE) und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MA 28 eine Besonderheit. Es arbeiteten bis zu acht Pflasterermandschaften. Zu Spitzenzeiten waren 50 Personen vor Ort, weitere 50 waren mit der Herstellung der Granitplatten beschäftigt und rund 30 Personen kümmerten sich um die Organisation und Planung. Somit arbeiteten insgesamt rund 130 Personen für dieses Bauvorhaben. Über Monate hinweg musste ein Rhythmus eingehalten werden, der das Unternehmen bezüglich Bauabwicklung und Logistik vor eine große Aufgabe stellte.

Quelle: MA 28

# Die Mariahilfer Straße

Die „Mahü“ trennt seit 1850 den 6. und 7. Bezirk, verbindet die Innere Stadt mit dem Außenbezirk Penzing und ist 3,7 Kilometer lang. Sie ist eine der bedeutendsten Geschäftsstraßen Wiens.



Mariahilfer Straße in den 1950er Jahren

800 v. Chr. verlief dort, wo sich die heutige Mariahilfer Straße befindet, ein Weg. Die Römer machten eine Straße daraus. Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit bildete dieser Straßenzug die Verbindung von der Stadt nach Österreich ob der Enns. Ab 1683 wurde sie Poststraße genannt.

Zwischen Mariahilfer Straße und Wienfluss gab es im Mittelalter und bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts aufgrund des fruchtbaren Lehmbodens ausgedehnte Weinkulturen. Vor der Stadtmauer Wiens befand sich seit dem Mittelalter (etwa am Beginn der heutigen Mariahilfer Straße)



Mariahilfer Straße Mitte 1960er Jahre

eine lockere Ansiedlung. Im 17. Jahrhundert entwickelte sich die dörfliche Siedlung an der Mariahilfer Straße zu einem Zentrum von Handwerkern und Gewerbetreibenden, die durch die rege Bautätigkeit im 18. Jahrhundert weiter angezogen wurden. Anfang des 19. Jahrhunderts erhielt die Mariahilfer Straße als erste Vorstadtstraße eine öffentliche Beleuchtung, 1826 wurde sie gepflastert.

Handwerksbetriebe und Gewerbetreibende wurden im 19. Jahrhundert durch die beginnende Industrialisierung stark zurückgedrängt; an ihre Stelle traten Handelsgeschäfte, aus denen sich Kaufhäuser entwickelten. Die Fertigstellung des Westbahnhofs 1859 erhöhte die Bedeutung der Mariahilfer Straße. Ab 1869 verkehrte auf der Mariahilfer Straße die schienengebundene Pferdetrampway.

Ab 1897 gab es auf der Mariahilfer Straße eine unterirdische Stromführung, um das Straßenbild nicht zu beeinträchtigen, ab 1915 eine Oberleitung. Als nach 1848 durch die Industrie das Handwerk immer weiter zurückging, entwickelte sich die Mariahilfer Straße zur führenden Geschäftsstraße Wiens.

Im Zuge des Baus der U3 kam es zu einer Neugestaltung der Mariahilfer Straße, die am 27. November 1993 weitgehend abgeschlossen wurde.

## DIE NEUGESTALTUNG DER MARIAHILFER STRASSE 2014/15

Am 19. Mai 2014 erfolgte der Startschuss zur Neugestaltung der Mariahilfer Straße im 6. und 7. Bezirk. Nach witterungsbedingter Winterpause und insgesamt elf Baumonate später wurde unter regem



Mariahilfer Straße: Maximaler Platz zum Zufußgehen, Radfahren und für Erholungszone

Medieninteresse am 31. Juli 2015 der symbolische Schlussstein gesetzt. Neben einer FußgängerInnenzone im Zentrum der Mariahilfer Straße wurden Wiens erste Begegnungszonen, jeweils bei den Entrées zur „Mahü“ auf Höhe der Kaiserstraße im Westen und des Museumsquartiers im Osten, umgesetzt. Maria Vassilakou (Grüne), damals zuständige Verkehrstadträtin und Vizebürgermeisterin, sagte anlässlich der Schlusssteinlegung: „Die neu gestaltete Mariahilfer Straße bedeutet mehr Platz zum Flanieren, Einkaufen und für den Aufenthalt im Freien.“ Weiter: „Die ‚Mahü‘ ist ein Gewinn für Wien und zeigt, dass es sich lohnt,



Neue Pflasterung für die Mariahilfer Straße



Insgesamt wurden von der MA 28 knapp 349.000 Granit- und Betonpflasterplatten verlegt.

standhaft zu bleiben.“ Damit spielte Vassilakou auf die damals heftigen Widerstände von Politik und Wirtschaft gegen die Neugestaltung der Einkaufsstraße an.

### PLATZ ZUM FLANIEREN, RADFAHREN UND ERHOLEN

Die Architektinnen von „orso.pitro“ haben gemeinsam mit der Landschaftsplanerin Ricky Rijkenberg vom „Bureau B+B“ in den Niederlanden den internationalen Wettbewerb für die Gestaltung der neuen Mariahilfer Straße gewonnen. Das Ziel: Maximalen Platz zum Zufußgehen, Radfahren und für Erholungszone sowie eine neue – diese Ziele unterstützende – Verkehrsorganisation zu schaffen. Bei einer neuen Verkehrsorganisation kann es nie nur um einzelne Veränderungen gehen, sondern eine komplette Neustrukturierung der Straße war nötig. Die bestehende Struktur mit den Bäumen auf beiden Seiten und den Beleuchtungsmasten bildete eine „starke Achse“ und war ausgerichtet auf den Straßenverkehr. Nun galt es, die Straße zu öffnen, Plätze zu schaffen, Barrieren aufzubrechen. Die früheren Parkplätze sollten nicht einfach

neu genutzt werden, sondern die Straße sollte offener erscheinen, aber auch ein einheitliches Bild abgeben. Räume wurden beispielsweise dadurch gewonnen, indem die neue Pflasterung der FußgängerInnen- und Begegnungszone in Seitengassen ausgedehnt wurde.

Anlässlich der Neugestaltung der Mariahilfer Straße wurden insgesamt 432 Meter FußgängerInnenzone, 1.198 Meter Begegnungszonen und 87 (unterschiedliche) Sitzgelegenheiten, vier Wassertische, 27 Baumgärten, sechs Lounges und Public WLAN realisiert, 116 Lampen modernisiert sowie 108 Meter Taxizonen in sechs Abschnitten, 246 Meter Ladezonen in 13 Abschnitten, 54 Meter Behindertenzone in acht Abschnitten sowie 480

Meter Haltebereich in 19 Abschnitten markiert. Weiters wurden im Projektgebiet 232 Radbügel geschaffen, was Platz für insgesamt 464 Fahrräder ergibt.

Insgesamt wurden von der MA 28 348.915 Granit- und Betonpflasterplatten verlegt und 38.770 Quadratmeter FußgängerInnen- und Begegnungszonen neu gestaltet. Zu Spitzenzeiten waren bis zu 100 Bauarbeiter gleichzeitig im Einsatz.

#### Quellen:

Philipp, Norbert: Die Adern Wiens. Den Wiener Straßen auf der Spur, Wien, Braumüller, 2019  
 Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: geschichtewiki.wien.gv.at/Mariahilfer\_Stra%C3%9Ffe  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Mariahilfer\\_Stra%C3%9Ffe](https://de.wikipedia.org/wiki/Mariahilfer_Stra%C3%9Ffe)  
 Mariahilfer Straße neu! Der Prozess zur Umgestaltung und Neuorganisation. MA 18, 2015  
 Via Vienne, Ausgabe 1/2014  
 MA 28



Das harmonische Zusammenspiel aller VerkehrsteilnehmerInnen ist gelungen.

# Der Stephansplatz

Als zentraler Knotenpunkt der U-Bahn und FußgängerInnenzone stellt der Stephansplatz heute das unbestrittene Zentrum der österreichischen Hauptstadt dar.

Vom 1. bis zum 3. Jahrhundert befand sich innerhalb der Grenzen des 1. Bezirks das römische Legionslager Vindobona. Im 9. und 10. Jahrhundert wurde an jener Stelle eine Kirche errichtet, sozusagen das Vorgängermodell des heutigen Stephansdoms. Rundherum wurde ein Friedhof angelegt. Die älteste Nennung als Stephansplatz findet sich bereits 1385. Bevor Franz II. 1792 in Wien einzog, beschlossen Magistrat und Rat der Stadt Wien, das Friedhofareal einer baulichen

Umgestaltung zu unterziehen. Seit dieser Zeit führt dieser Platz den Namen Stephansplatz. Der Stephansplatz ist (entgegen der in Wien üblichen Art der Nummerierung von Plätzen) gegen den Uhrzeigersinn nummeriert. Bis zum Bau der U-Bahn in den 1970er Jahren konnte der Stephansplatz von Autos befahren werden. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten erfolgte 1977/1978 die Ausgestaltung zur FußgängerInnenzone.



Stephansplatz mit Blick auf die Rotenturmstraße 1955



Bei der Neugestaltung des Stephansplatzes wurde auf eine hochwertige Natursteinoberfläche gesetzt.

## DIE NEUGESTALTUNG DES STEPHANSPLATZES 2017

Die Oberfläche des Stephansplatzes wurde zwischen 13. März und 10. November 2017 von der MA 28 neu gestaltet. Der Baubereich des 11,5 Millionen Euro schweren Projekts umfasste den kompletten Stephansplatz inklusive der angrenzenden Einmündungen der Rotenturmstraße, der Brandstätte und der Schulerstraße sowie die komplette Churhausgasse.

Die Straßenoberfläche des Stephansplatzes wurde dem Siegerkonzept von Architekt Clemens Kirsch entsprechend ausgeführt und fügt sich nun nahtlos in das Gesamtbild der im Jahr 2009 errichteten FußgängerInnenzone im

Bereich Kärntner Straße, Stock-im-Eisen-Platz und Graben ein. Maria Vassilakou (Grüne), damals zuständige Verkehrsstadträtin und Vizebürgermeisterin, zur Neugestaltung: „Der Stephansplatz mit dem Stephansdom ist das Zentrum der Stadt und Anziehungspunkt für tausende Touristinnen und Touristen. Das Projekt ist sehr gelungen. Der Stephansplatz ist wieder in einem Zustand, der dem Platz angemessen ist.“

### „GUT ZU WISSEN“:

#### Lange geplante Neugestaltung

Der Stephansplatz war Bestandteil eines im Jahr 2007 durchgeführten EU-weiten Gestaltungswettbewerbs zur Neugestaltung der FußgängerInnenzone im Bereich Kärntner Straße, Stock-im-Eisen-Platz und Graben. Als Sieger dieses Wettbewerbs, der von den Magistratsabteilungen 19 und 28 durchgeführt wurde, ist der Architekt Clemens Kirsch hervorgegangen, der mit den weiteren Planungen beauftragt wurde. Aufgrund der geplanten, aber dann nicht umgesetzten Verlegung der Dombauhütte wurde die Neugestaltung des Stephansplatzes im Jahre 2009 zurückgestellt. Zuletzt wurde der Stephansplatz vor mehr als 30 Jahren mit dem U-Bahn-Bau neu errichtet. Aufgrund des Alters und des Lieferverkehrs sind erhebliche Zeitschäden entstanden. Daher war eine Sanierung notwendig geworden.

## „GUT ZU WISSEN“: Zahlen und Fakten zur Neugestaltung

**36.400 Granitplatten und -steine  
(10.700 Quadratmeter, 14 cm stark)  
für die Pflasterung der Oberfläche**

Der Granit, der bei der Pflasterung des Stephansplatzes zum Einsatz kam, stammte größtenteils aus dem Waldviertel – wie auch schon bei den Projekten auf der Ottakringer beziehungsweise Mariahilfer Straße. Lediglich zwei Spezialsorten wurden aus Schweden und Italien angeliefert.

**1.500 Tonnen Asphaltbeton zur  
Abdichtung der Katakomben und  
der Virgilkapelle (6.000 Quadrat-  
meter, 10 cm stark)**

Zur Erhaltung der denkmalgeschützten Katakomben wurde neben der Abdichtung eine einzigartige Straßenentwässerungskonstruktion eingesetzt – dafür wurde die TU Wien von der MA 28 mit einem Gutachten beauftragt.

**5.500 Tonnen Pflasterdrainbeton  
(10.700 Quadratmeter, 20 bis 25 cm  
stark) als wasserdurchlässige Schicht**

Durch die Verwendung von Pflasterdrainbeton kann Wasser leichter in den Boden einsickern, was die Eisbildung direkt unter der Pflasterung verhindert – so werden Schäden an der Oberfläche vermieden.

### Quellen:

Stadt Wien (2019): Wien Geschichte Wiki. URL: geschichtewiki.wien.gv.at/Stephansplatz  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Stephansplatz\\_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Stephansplatz_(Wien))  
ViaVienne, Ausgaben 2/2017 und 3/2018

Porträt Bereichsleiterin  
Straßenverwaltung und Straßenbau –  
Projektentwicklung und -management  
DI<sup>m</sup> **Elisabeth Alexander**



## „Mutige Lösungen sind gefragt“

Schon zu Beginn der mittlerweile mehr als 30-jährigen Berufslaufbahn von Elisabeth Alexander beim Magistrat der Stadt Wien war es ihr großer Traum, die Innenstadt, insbesondere die historischen Plätze Wiens verkehrsfrei beziehungsweise frei von parkenden Autos zu machen. Obwohl diesbezüglich schon einiges erreicht wurde, ist das Ziel der gebürtigen Wienerin nach mehr Grün und mehr Platz für FußgängerInnen nach wie vor groß. „Dazu bedarf es mutiger Lösungen“, wie sie sagt. Wiens Straßen haben mittlerweile eine Länge von 2.788 Kilometern. Und es werden laufend mehr: Allein seit 2014 ist das Straßennetz der Bundeshauptstadt um 24 Kilometer gewachsen.

„Straßen unterliegen einem ständigen Wandel.“ Elisabeth Alexander beeinflusst die künftige Funktionalität der Straße mit. So gehören heute Radfahrende zum Straßenbild einer modernen Stadt. Die Straßenplanerin ist aktuell bestrebt, das „Radwegenetz auszubauen, zu ergänzen und Lücken zu schließen“. Deshalb ist „die Umsetzung der Radwege am Getreidemarkt und entlang der Linken Wienzeile im Bereich des Naschmarkts“ ihrer Meinung nach ein „Meilenstein für den Radverkehr“.

Zu ihren bevorzugten Projekten gehören innovative Vorhaben wie die Begegnungszonen in der Mariahilfer Straße, der Schleifmühlbrücke, der Herrengasse oder der Rotenturmstraße.

Als Hauptkriterien für die Umwandlung von Normalstraßen in eine Begegnungszone nennt sie „die Eignung der Straße, eine gewisse FußgängerInnenfrequenz und etliche Querungen“. Der Verlust von Parkmöglichkeiten werde ihrer Meinung nach durch einen Zugewinn an Grünelementen und Sitzmöglichkeiten in konsumfreien Zonen wettgemacht.

### GEMEINSAM LÖSUNGEN FINDEN

Elisabeth Alexander ist davon überzeugt, dass sich das Stadtbild in den kommenden Jahren weiter verändern wird. Dazu tragen Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum bei: Begegnungs- und FußgängerInnenzonen, Baumpflanzungen als Maßnahme gegen die Auswirkungen

des Klimawandels oder der Ausbau und die Verbesserung des Bestands des Hauptradverkehrsnetzes. Dabei sei es laut Elisabeth Alexander wichtig, „gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Aufgaben zu haben und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten“. In der MA 28 funktioniert dieses Zusammenspiel ihrer Bewertung nach sehr gut.

### Zur Person

DI<sup>m</sup> Elisabeth Alexander, geb. Holzinger, studierte am Institut für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU). Ihre 1989 eingereichte Diplomarbeit thematisierte „Einsatzgrenzen und Ausbildung von Zusatzfahrstreifen (Kriechspuren)“. Alexander startete ihre Karriere 1989 beim Magistrat der Stadt Wien. Seit 2000 leitet sie den Bereich „Projektentwicklung und -management“ der MA 28. Damit ist sie für alle Straßenplanungen in Wien zuständig – mit Ausnahme jener für Autobahnen und Schnellstraßen, diese obliegen der ASFINAG.

# Die Ringpassagen und die Unterführung Keplerplatz



Bau der Opernpassage 1955

Die sogenannten Ringpassagen umfassen die Passagen 1., Opernpassage, 1., Verkehrsbauwerk Schottentor, 1., Babenberger Passage, 1., Bellariapassage und 1., Albertinapassage. Diese Passagen wurden in den Jahren 1955 bis 1964 errichtet. Die FußgängerInnenunterführung 10., Keplerplatz wurde im Zuge

der Errichtung der U1 gebaut und ist seit 1978 in Betrieb. Diese FußgängerInnenunterführungen werden auch heute noch von der MA 28 verwaltet, was vielen Wienerinnen und Wienern nicht bewusst ist, sehen sie doch, angesichts von U-Bahn und Bim, die Wiener Linien als vermeintliche Eigentümer.



Opernpassage 1957

## 1., OPERNPASSAGE

Mit der baulichen Errichtung der von Adolf Hoch entworfenen Opernpassage wurde im Jahr 1955 begonnen, die endgültige Fertigstellung erfolgte 1957. Seit 2008 steht sie unter dezidiertem Denkmalschutz. Zwischen Juni 2010 und September 2013 wurden von MA 28 und Wiener Linien die Opern- und Karlsplatzpassage saniert bzw. neu gestaltet. Die im Eigentum der MA 28 stehende Opernpassage wurde dabei getreu des originalen Erscheinungsbilds der 1950er Jahre saniert. Die für Besucherinnen und Besucher gut sichtbaren Säulen waren ursprünglich mit Linoleum verkleidet – heute widerspricht das dem Brandschutz, daher wurden sie mittels Glas und Fotofolie nachgebildet. Die Kärntnerortpassage wurde von fünf auf acht Meter verbreitert, die bestehende Ladenzeile wurde geräumt und durch eine Kunstinstallation ersetzt. Durch ein neues Lichtkonzept und andere bauliche

Maßnahmen wurde das subjektive Sicherheitsgefühl erhöht. Die Kosten betragen rund 21 Millionen Euro.

### „GUT ZU WISSEN“: Das fehlende „e“

Seit dem Jahr 2010 war ein Zugang als „Opernpassag“ ohne „e“ am Wortende beschriftet. Dieser Umstand führte immer wieder zu telefonischen und schriftlichen Anfragen bei der MA 28 und 2013 auch zu teils heiteren Anfragen von Medien. Letztere glaubten nicht so recht an eine bewusste Falschschreibung, die vom Pressesprecher der MA 28 mit künstlerischer Freiheit begründet wurde. Der Schriftzug solle eine Laufschrift symbolisieren. Jedenfalls hat die MA 28 noch im selben Jahr die Beschriftung auf „Opernpassage“ geändert.



**„GUT ZU WISSEN“:  
Das „Jonas-Reindl“**

Wegen der ovalen Form, die von oben gesehen zusammen mit der Straßenbahnrampe zur Währinger Straße an einen kleinen Topf (Wienerisch: „Reindl“) erinnert sowie in Würdigung des damaligen Bürgermeisters Franz Jonas wird dieses Verkehrsbauwerk bis heute von vielen Wienerinnen und Wienern Jonas-Reindl genannt.

**1., SCHOTTENTORPASSAGE**

Die von Kurt Schlauss entworfene Schottentorpassage wurde in den Jahren 1959 bis 1961 im Zuge des Straßenbahnnetzausbaus errichtet und am 29. April bzw. 16. September 1961 eröffnet. Der Kreuzungsumbau der „Schottenkreuzung“ wurde zeitgleich mit der Errichtung der Babenberger Passage und Bellariapassage am 15. Februar 1960 begonnen.

**1., BABENBERGER PASSAGE,  
BELLARIAPASSAGE**

Nach der Errichtung und Inbetriebnahme der Opernpassage, die als erste der Ringpassagen errichtet wurde, sind aufgrund der positiven Inanspruchnahme dieser Passage durch die Fußgängerinnen und Fußgänger weitere Passagen entlang der Ringstraße errichtet worden. Am 15. Februar 1960 wurde zeitgleich mit dem Kreuzungsumbau der „Schottenkreuzung“ auch mit dem Bau der Bellariapassage und Babenberger Passage, die von Adolf Hoch entworfen wurden, begonnen. Diese wurden am 14. Juli 1961 von Bürgermeister Franz Jonas eröffnet.

**VOM VERKEHRSBAUWERK  
ZUR DISKOTHEK**

Während die Bellariapassage, die sich unter dem Kreuzungsplateau Bellariastraße/Dr. Karl-Renner-Ring/Burgring befindet, im Zuge der Ausweitung des U-Bahn-Netzes an die U-Bahn-Stationen angeschlossen wurde und diese seit damals von den Wiener Linien verwaltet und erhalten wird, wurde die Babenberger Passage, die sich unter dem Kreuzungsplateau Babenbergerstraße/Burgring befindet, nicht an ein Verkehrsbauwerk der Wiener Linien angeschlossen. Dazu kam, dass mit dem weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes, insbesondere durch die Inbetriebnahme der U3, die Straßenbahnlinien 52 und 58 stadteinwärts nur noch bis zur Station Westbahnhof geführt wurden und die Straßenbahnlinie 57 aufgelassen wurde. Diese Straßenbahnlinien (Linie 52, 57 und 58) brachten seinerzeit noch eine hohe FußgängerInnenfrequenz – befanden sich ihre Endstellen doch im unmittelbaren Umfeld der Babenberger Passage. Dadurch nahm die Bedeutung der Babenberger Passage deutlich ab.

In weiterer Folge wurde diese Passage von Fußgängerinnen und Fußgängern nicht mehr ausreichend frequentiert. Darüber hinaus entsprach es nicht mehr dem Zeitgeist, die Passantinnen und Passanten unter die Erde zu verbannen. Anstelle der Passage wurden oberirdische Querungsmöglichkeiten und im Zuge der Schließung der Babenberger Passage – nach Möglichkeit – auch auf Straßenniveau errichtet. Die unterirdische Passage wird seit 2002 von der MA 28 vermietet. Seit 2003 befindet sich in der ehemaligen Babenberger Passage eine bei den Wienerinnen und Wienern beliebte Diskothek.

Die Babenberger Passage war bis zuletzt mit insgesamt 21 Vitrinen, einer öffentlichen WC-Anlage, vier Telefonzellen und Nebenräumen ausgestattet. Die Passage war über 4 Zugänge vom Straßenniveau erreichbar. Jeder Zugang war mit einer Einhausung versehen und verfügte über eine Treppenanlage sowie je eine aufwärtsführende Fahrtreppe. Die öffentliche Verkehrsfläche für Fußgängerinnen und Fußgänger wies eine Fläche von rund 600 Quadratmetern auf, die Gesamtfläche der Babenberger Passage beträgt circa 1.000 Quadratmeter.

**1., ALBERTINAPASSAGE**

Die Albertinapassage, die ebenfalls von Adolf Hoch entworfen wurde, ist als letzte der insgesamt fünf Ringpassagen am 30. Juli 1964 eröffnet worden. Ausschlaggebend für den Bau dieser Passage waren die damaligen Verkehrsströme von rund 6.000 Fußgängerinnen und Fußgängern, die das Kreuzungsplateau Opernring/Operngasse täglich passierten.

Da die Albertinapassage, so wie auch die Babenberger Passage, nicht an die U-Bahn-Stationen angeschlossen wurde, verlor auch sie in weiterer Folge an Bedeutung. Daher wurde diese Passage im Dezember 2009 für den öffentlichen FußgängerInnenverkehr geschlossen und vermietet. Bis Sommer 2019 beheimatete die ehemalige Albertinapassage ein Restaurant, seit Winter 2019 ist dort eine Diskothek untergebracht.

Die Albertinapassage selbst wies bis zuletzt als öffentliche FußgängerInnenpassage insgesamt zehn Lokale, eine öffentliche WC-Anlage und zwei Telefonzellen auf. Darüber hinaus war die Passage über vier Zugänge vom Straßenniveau erreichbar. Neben der öffentlichen Verkehrsfläche, die ein Ausmaß von rund 600 Quadratmetern aufwies, waren auch umfangreiche Neben- und Betriebsräume vorhanden. Die Gesamtfläche der Albertinapassage beträgt rund 2.000 Quadratmeter.

**10., FUSSGÄNGERINNEN-  
UNTERFÜHRUNG KEPLERPLATZ**

Die FußgängerInnenunterführung Keplerplatz wurde im Zuge der Errichtung des ersten Abschnitts der U1 errichtet, der am 25. Februar 1978 eröffnet wurde. Seitdem ermöglicht sie die Querung der Gudrunstraße. 2005 wurde auf Fahrbahniveau eine neue ampelgeregelt Querungsmöglichkeit geschaffen, wodurch zu vermuten ist, dass die Attraktivität der FußgängerInnenunterführung abnehmen wird.

**Quellen:**  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Schottentor>  
MA 28

# Der Bauskandal

Beim so genannten Bauskandal, bei dem sich die Gerichte ab Ende der 1990er Jahre mit den Vergaben der MA 28 beschäftigten, hatte die Staatsanwaltschaft seit 1996 Beweise in 1.800 Aktenordnern für Betrug und Verstöße gegen das Kartellgesetz gesammelt und sicher gestellt, die in einer mehr als 30 Seiten dicken Anklage zusammengefasst waren.<sup>1</sup> 1998 war im Zuge der Erhebungen beinahe die gesamte Baubranche über Wochen wegen des Verdachts von Preisabsprachen von der Teilnahme an Ausschreibungen der Stadt Wien ausgeschlossen.

In den Folgejahren starteten zahlreiche Prozesse. Ein Vorwurf an die zum Teil sehr hochrangigen Manager namhafter Bauunternehmen lautete: Betrug und Verstöße gegen das Kartellgesetz nach § 129 Abs. 1.<sup>2</sup> Konkret warf die Staatsanwaltschaft den Beschuldigten vor, dass sie die Stadt Wien durch Preisabsprachen und manipulierte Rechnungen in der Größenordnung von jedenfalls 3,9 Millionen Schilling (283.000 Euro) geschädigt hätten. Ein weiteres Gutachten sprach von einem Schaden in der Größenordnung von mehreren 100 Millionen Schilling. In einem ersten Urteil war die Baugesellschaft Teerag Asdag im November 2000 wegen des Verstoßes gegen das Kartellgesetz zu einer Strafe von 500.000 Schilling verurteilt worden. „Strafrechtlich wurde nichts schlagend: Es konnte kein

Täter ausgeforscht werden, der wegen Betrugs hätte verurteilt werden können“, berichtete „Der Standard“ damals.<sup>3</sup> Der Hauptprozess startete im Jänner 2001, in dem 13 Manager angeklagt waren und bei dem der Staatsanwalt drakonische Strafen forderte, „weil die Manager für Scheinangebote bei Ausschreibungen im Straßenbau verantwortlich gewesen“ seien. Am 5. Dezember 2002 wurden neun von ihnen vom Obersten Gerichtshof „für das Bilden eines Kartells“ schuldig gesprochen.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> [https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/oesterreich/345100\\_Anklage-Absprachen-bei-MA-28-Runde.html](https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/oesterreich/345100_Anklage-Absprachen-bei-MA-28-Runde.html)

<sup>2</sup> Pilz, Peter: Das Kartell, Wien, Czernin Verlag, 1999

<sup>3</sup> <https://www.derstandard.at/story/389423/baukartell-skandal-erstes-urteil-in-wien>

<sup>4</sup> [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT\\_20021205\\_OGH0002\\_01200S00107\\_0100000\\_000/JJT\\_20021205\\_OGH0002\\_01200S00107\\_0100000\\_000.html](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20021205_OGH0002_01200S00107_0100000_000/JJT_20021205_OGH0002_01200S00107_0100000_000.html): Für Vergehen nach § 129 Abs 1 KartG schuldig erkannt, weil sie in den Jahren 1991 bis Ende 1997 in Wien als Organe bzw. als ausdrücklich oder stillschweigend Bevollmächtigte eines Kartells oder eines Kartellmitglieds mit dem Vorsatz, die Preise der Kartelleistungen zu steigern, jedenfalls aber ihr Sinken zu verhindern, sohin den Preiswettbewerb zu beschränken, indem sie sich untereinander einigten, wer die von der Magistratsabteilung 28 (MA 28) ausgeschriebenen Bauvorhaben als Auftragnehmer erhalten (gesetzte Firma), wer höhere Scheinangebote (Schutzangebote) abgeben oder von einer Anbotstellung absehen bzw. in welcher Höhe der Zweit-Billigstbieter des Kartells bei den einzelnen Bauvorhaben ein Anbot abgeben sollte, und in der Folge absprachegemäß verhielten, wobei den beteiligten Firmen im Laufe der Zeit bei verschiedenen Aufträgen quotenmäßig reihum der Vorrang eingeräumt wurde, ein Absprachekartell gemäß § 10 Abs 2 KartG wiederholt in volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigter Weise (§ 23 Z 3 KartG) benützten.



## REAKTION DER POLITIK

In der Folge des Bauskandals bekam die MA 28 im Jahr 1999 mit DI Dr. Herwig Klinke einen neuen Abteilungsleiter. Eines seiner großen Ziele war unter anderem „die Neuordnung von Vergaben, um künftige Preisabsprachen bei Ausschreibungen und Unregelmäßigkeiten bei Abrechnungen“ zu verhindern. Ab sofort wurde nach Vorliegen des Schlussrechnungsbetrags und noch vor Anerkennung beziehungsweise Anweisung der Schlussrechnung eine Umreihungsanalyse mit den Konkurrenzangeboten und den anerkannten Massen durchgeführt. Sollten gravierende Umreihungen festgestellt werden, seien nochmals die den Reihungssturz auslösenden Positionen hinsichtlich Festlegung neuer Einheitspreise zu überprüfen. Zeitgleich wurde auf Anordnung des Rathauses in jeder Dienststelle des Magistrats eine Vergabekommission eingerichtet, die bei der Abnahme eines Bauprojekts feststellte, in welchem Umfang die Ausschreibung erfüllt wurde. Seither stellt die Vergabekommission bei der Abnahme eines Bauprojekts fest, in

welchem Umfang die Ausschreibung erfüllt wurde und welche Arbeiten zum Beispiel aus gutem Grund nicht umgesetzt wurden.

Die Umstellung auf das neue System wurde rasch eingeleitet, dauerte in der Praxis jedoch etwa ein Jahr, „bis alle Vergaben der MA 28 nach den neuen Kriterien umgesetzt wurden“, erinnert sich Klinke. Auf ihn, der die MA 28 bis 2006 leitete, gingen auch andere Innovationen zurück: Er ließ die Fahrbahn bei Bushaltestellen betonieren, um Spurrinnen zu vermeiden, und sorgte in einer Epoche, in der Parkplätze noch wichtiger als Bäume waren, für zahlreiche Straßenbaumpflanzungen.



MA 28/Christian Fürhner (2)

# Der Wiener Stadtverkehr



# Fiaker, Tramway, U-Bahn

Wiener Stadtverkehr im Wandel der Zeit: Mit der Motorisierung veränderte sich die Straße vom Lebens- zum Verkehrsraum. Schrittweise erobern die Menschen sie zurück.



MA 28/Christian Fürthner

Das Wiener U-Bahn-Netz geht zum Teil aus Strecken der Wiener Elektrischen Stadtbahn hervor, die wiederum auf der Dampfstadtbahn von 1898 basierte.

Klick-klack, klick-klack. So klingt Wien. Jeder kennt den Hall der Hufe auf Straßenpflaster. Die Wiener Fiaker sind ein Überbleibsel aus einer Zeit, wo den städtischen Verkehr neben den Fußgängerinnen und Fußgängern nur noch das Pferd dominierte.

Im Wien des Mittelalters gab es kein geordnetes Verkehrswesen. Es blieb jedem selbst überlassen, wie er weiterkam. Wer begütert war, konnte Sänfenträger mieten, die ihn bei Regen trockenen Fußes ans Ziel beförderten.



Währinger Straße Mitte 1930er Jahre

## VERKEHRSTATISTIK ANNO 1792

Noch im ausgehenden 18. Jahrhundert prägte ein Bedarfsverkehr das Straßenbild – Hof und Adel ausgenommen. So lebten 1792 rund 9.500 Zugpferde und Reittiere in Wien, 3.000 Herrschaftswägen wurden gezählt, regelmäßig kutschierten 648 Fiaker ihre Fahrgäste durch die Stadt und 300 Kutschen verbanden die Wiener Innenstadt mit den Vorstädten. Betuchte Privatleute ließen sich in 400 Chaisen, also Sänften, herumtragen. Eine Frühform des öffentlichen Verkehrs war der Zeiserlwagen, der ab Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem sonntags die Wienerinnen und Wiener in die Vororte transportierte, wo Speis' und Trank

günstiger waren. So fuhr man zu zehnt oder zwölft auf dem ungepolsterten Leiterwagen, der von Pferden gezogen wurde, nach Sievering oder Grinzing. Erst mit der Schleifung der alten Stadtmauer und dem Bau der Ringstraße zwischen 1857 und 1865 waren Hindernisse einer modernen städtischen Verkehrsentwicklung gefallen und die erste öffentliche Pferdebahnlinie ging in Betrieb. Die Straßen wurden breiter, um Fuhrwerk und Straßenbahn Platz zu bieten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts veränderte sich die Stadt rasant, die Bevölkerung stieg stark an. Ab 1883 kamen zu den Pferde- auch Dampftramway-Strecken dazu und ab 1897 eröffnete die Wiener



Ringstraße 1950

Tramway-Gesellschaft auf der Strecke Vorgartenstraße – Praterstern – Wallgasse die erste „Elektrische“. Eine Zeit lang existierten die drei Technologien nebeneinander, bis sich die elektrische Straßenbahn schließlich durchsetzte.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eroberte das Automobil den Straßenraum. So auch in Wien, selbst wenn auf deutlich niedrigerem Niveau als etwa in Paris.

1924 kamen auf einen Pkw 329 Wienerinnen und Wiener.

Gegen Kriegsende und in der Nachkriegszeit war das Leben vieler Menschen von Flucht, Trennung, Sich-wieder-Finden und der Notwendigkeit, umzuziehen, geprägt. Es herrschte hohe Mobilität, und zugleich war diese extrem eingeschränkt. Motorisierter Individualverkehr existierte nicht, Züge fuhren selten und wenn, waren sie völlig überfüllt. Das Streckennetz der

**„GUT ZU WISSEN“:  
Nazis beschleunigten Umstellung auf Rechtsverkehr**

Die europaweite Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr verlief in Österreich schleppend. Grund dafür waren vor allem die hohen Kosten. Bundeskanzler Kurt Schuschnigg hatte deshalb die Änderung erst für den Herbst 1939 geplant. Durch den Anschluss an Nazi-Deutschland wurde der Seitenwechsel beschleunigt. In der Nacht vom 18. auf den 19. September 1938 wurde der Straßenbahn- und Individualverkehr in Wien von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt. Dazu mussten sämtliche Straßenbahn-Haltestellen auf die andere Straßenseite verlegt, Gleis- und Signalanlagen umgebaut werden.



Ringstraße, späte 1960er Jahre

Wiener Straßenbahn war in einem katastrophalen Zustand. Überall fehlte Treibstoff, der Strom fiel regelmäßig aus. Weite Strecken wurden per pedes oder auf dem Fahrrad zurückgelegt.

In den 1950er Jahren wurde dem Individualverkehr endgültig Vorrang geboten. Die Straßen wurden breiter, Parkplätze mehr, für Fußgängerinnen und Fußgänger wurden unterirdische Passagen gebaut. Der Lebensraum Straße veränderte sich zum Verkehrsraum. Eine Entwicklung, die sich seit der Eröffnung der Kärntner Straße als erste Wiener FußgängerInnenzone im Jahr 1973 langsam umdreht. Mittlerweile zählt Wien mehr als 100 FußgängerInnenzonen – und es werden stetig mehr. Mit dem U-Bahn-Ausbau verlagert sich ein Gutteil des Stadtverkehrs unter die Oberfläche und die Menschen erobern die Straße zurück.

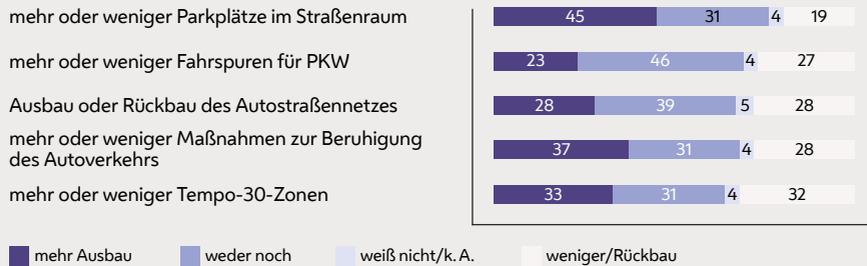
**„GUT ZU WISSEN“:  
Gegenverkehr am Ring**  
Heute befahren nur noch die Straßenbahnen die Ringstraße in beide Richtungen. Fotos aus den späten 1960er Jahren zeigen, dass damals auf der Wiener Prachtstraße noch Gegenverkehr herrschte. 1972 wurde der Ring für den Individualverkehr zur Einbahn.

**Quellen:**  
Zobel, Ernst: Vom Zeiserlswagen zur U-Bahn: Verkehrs- und Transportwesen in Wien, Wien, Dynamis Werbe- u. Verl.-Ges., 1973  
Kreuzer, Bernd: Lernen aus der Geschichte. Analyse ausgewählter Probleme der Verkehrsgeschichte Österreichs im 20. Jahrhundert und Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik von heute, Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2005 (Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd. 141)  
Hachleitner, Bernhard; Marschik, Matthias; Müllner, Rudolf und Zappe, Michael (Hrsg.): Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien, Wien, Metroverlag, 2013  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener\\_Ringstra%C3%9F#media/Datei:Wien-wvb-sl-ak-m-566894.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Ringstra%C3%9F#media/Datei:Wien-wvb-sl-ak-m-566894.jpg)<https://www.google.at>  
Stadt Wien (2021): Wien Geschichte Wiki. URL: [geschichtewiki.wien.gv.at/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen)

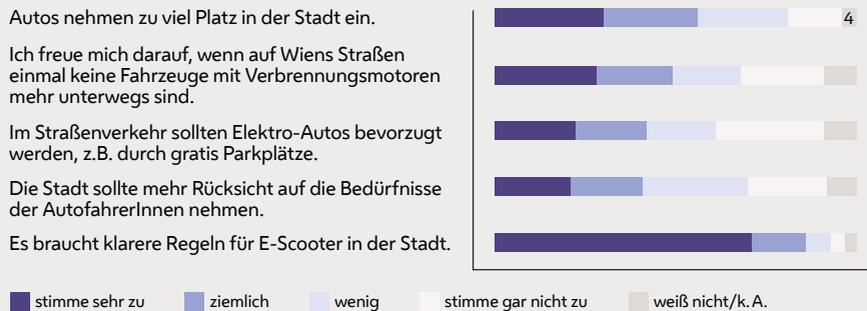
## MEHR ODER WENIGER PLATZ FÜRS AUTO?

Laut den Ergebnissen der SORA-Befragung ist die Wiener Bevölkerung gespalten: Etwa ein Drittel spricht sich für Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt aus, ein Drittel ist dagegen und ein Drittel unentschieden. 45 Prozent sind allerdings für mehr Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und 37 Prozent fordern allgemein mehr Verkehrsberuhigung. Wenig Verständnis hat die Bevölkerung für weitere Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr bevorzugen. So sehen nur rund vier von zehn WienerInnen Handlungsbedarf für die Bedürfnisse der AutolenkerInnen. Die Bevorzugung von E-Autos im Straßenverkehr fällt ebenfalls durch (42 Prozent). Am vehementesten werden klare Regelungen für E-Scooter gefordert: 86 Prozent der WienerInnen ist das ein Anliegen.

### Gegensätzliche Maßnahmen rund um den Verkehr



### Aussagen zu den Straßen der Zukunft



Geringfügige Abweichungen von Sollwerten (z.B. 99 % oder 101 % statt 100 %) sind auf Rundungseffekte zurückzuführen.

Quelle:  
MA 28 – Befragung Straßenraum, Institute for Social Research and Consulting (SORA), März 2020

# Wien und das Fahrrad – eine widersprüchliche Beziehung

BERNHARD HACHLEITNER



Radfahrende Frauen – wie die sozialdemokratische Nationalratsabgeordnete Anna Boschek – setzten um 1900 ein Zeichen der Emanzipation.

„Wenn physische Mobilität eine wesentliche Bedingung der Freiheit ist, dann war das Fahrrad vermutlich der großartigste Apparat, der seit Gutenberg erfunden wurde, um etwas zu erreichen, was Marx als die volle Verwirklichung des Menschseins bezeichnet hat, und es war der einzige ohne offensichtliche Nachteile“, schreibt der in Wien aufgewachsene Historiker Eric Hobsbawn. Es wäre allerdings nicht Wien, hätte die Obrigkeit dieser Freiheit nicht Grenzen gesetzt: Bis 1897 musste zum Befahren öffentlicher Straßen eine Fahrprüfung abgelegt werden und das Velociped mit einer Nummerntafel versehen sein. Im gleichen Jahr war in der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ zu lesen: „Was bisher von Errichtung von Radfahrwegen verlautete, ist mit der Ausnahme des durch das k.k. Prater-

inspectorat hergestellten Wege nächst dem Lusthaus nichts anderes als Radfahrbanquett oder Radfahrstieg.“ Und der Verband der Fahrradfabrikanten und Händler kritisierte die drakonischen Strafen, „ein Herr Rudolf John büßte zu schnelles Fahren mit einer Woche Arrest“. Das alles hielt die Wienerinnen und Wiener nicht davon ab, sich aufs Rad zu schwingen. Kurz vor der Jahrhundertwende erfasste ein regelrechtes Fahrradfieber die Stadt. Schriftsteller wie Arthur Schnitzler und Felix Salten oder der Begründer des Zionismus Theodor Herzl zählten zu den prominenten Radfahrern. Noch waren Fahrräder für die Arbeiterschaft kaum erschwinglich. Frauen standen vor einem grundsätzlichen Problem: Lange Röcke waren keine ideale Kleidung zum Radfahren. Hosen galten für Frauen als unschicklich. Um dieses Problem zu lösen, wurde sogar ein eigenes Kleidungsstück entwickelt, der „Bloomer“, ein Hosenrock. Das Fahrrad trug dazu bei, überkommene Geschlechterrollen aufzubrechen. „Das Bicycle hat zur Emanzipation der Frauen aus den höheren Gesellschaftsschichten mehr beigetragen als alle Bestrebungen der Frauenbewegung zusammen“, formulierte es die Frauenrechtlerin Rosa Mayereder.



Kopfsteinpflaster und Straßenbahnschienen erschwerten den Radverkehr im Wien der Zwischenkriegszeit.

Die erste große Fahrradbegeisterung des Bürgertums flaute nach 1900 rasch ab. Durch Massenproduktion wurden die Räder billiger. Das machte sie auch für Teile der Arbeiterschaft erschwinglich und von einem bürgerlichen Sportgerät zu einem Massenverkehrsmittel. In Wien hatte es allerdings nie die Bedeutung wie etwa in manchen deutschen Großstädten. Das hängt mit der Dichte der Stadt zusammen, in der viele Ziele fußläufig erreichbar sind. Aber auch die „schlechte ökonomische Lage und damit die geringe Kaufkraft der Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit“, so der Historiker Sándor Békési, spielten eine Rolle. Außerdem stand die Sozialdemokratie dem Fahrrad ambivalent gegenüber: Einerseits gilt der Arbeiter-Radfahrbund Österreich (ARBÖ) als eine der Säulen der

Bewegung und die Arbeiter-Radfahrer fehlten bei keinem der großen Aufmärsche – andererseits wurde der Radverkehr kaum gefördert. Ab Mitte der 1920er Jahre wuchs die Zahl der Radelnden trotzdem deutlich. Wurden am Karlsplatz im Jahr 1925 an einem Tag nur 315 Fahrräder gezählt, waren es 1934 immerhin 3.485. Ab Mitte der 1930er Jahre wurden auch wieder Radwege gebaut. Im Austrofaschismus finanziert durch eine Radverkehrsabgabe und im Nationalsozialismus unter neuen Vorzeichen: Nicht mehr der Nutzen für die Radfahrenden stand im Mittelpunkt, es ging darum, die Straßen für den motorisierten Verkehr frei zu machen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam das Fahrrad in den Ruf eines „Arme-Leute-



Die Bevorzugung des Autos bei der Aufteilung des Straßenraums war in den späten 1970er Jahren einer der Auslöser für die ersten Fahrraddemos.

Fahrzeugs“, es schien ein Relikt einer alten Zeit – Massenmotorisierung war angesagt. Ein Wahlplakat aus dem Jahr bringt das unverblümt zum Ausdruck: Ein lächelndes junges Paar auf einem Motorroller überholt einen alten Mann, mühsam auf einem Hochrad strampelnd. Darüber ist zu lesen: „Geh mit der Zeit – Komm zur SPÖ“. In den Stadtplanungskonzepten von Karl Brunner (1952) und Roland Rainer (1962) kommt das Fahrrad nur als Fußnote vor.

Das änderte sich in den späten 1970er Jahren, als im Zuge der entstehenden Umweltbewegung Radfahren wieder zum Thema wurde. Fast gleichzeitig wurde mit der Verbreitung des Mountainbikes Radfahren als Sport wieder „cool“. Wien erkannte vorerst nur einen Teil der Verände-

rung: „Das Fahrrad wird zwar in naher Zukunft aller Voraussicht nach keine große Rolle im Berufsverkehr spielen, dafür aber an Bedeutung für die Freizeitgestaltung gewinnen“, war im Wiener Verkehrskonzept von 1980 zu lesen. „Deshalb sollen Radwegnetze vor allem in Erholungsgebieten und am Stadtrand geschaffen werden.“ Seither hat sich einiges verändert und das Fahrrad ist auch in Wien in der Mitte der Stadt angekommen – wenn auch bisweilen immer noch über Dinge diskutiert wird, die eigentlich schon 1897 klar waren: „Ein Radfahrweg muss mindestens eine Breite von zwei Metern haben, damit sich begegnende Radreiter ohne allzu große Schwierigkeiten und ohne Hemmung ihrer Geschwindigkeit auszuweichen in der Lage sind.“

# Die Zukunft des Wiener Straßenbaus



Masterpieces by Klimt & Schiele  
KLIMT & SCHIELET

# Überlebenskünstler Straßenbaum

In Wien gibt es rund 100.000 Straßenbäume. Ohne sie ist eine lebenswerte Stadt nicht denkbar. Denn Straßenbäume filtern Schadstoffe, verschönern Asphaltflächen, sind Lebensraum für zahlreiche Tierarten und senken die Temperatur durch Verdunstung und Schattenbildung.

Der Klimawandel zwingt uns zum Umdenken. Die Stadt als Habitat des Autos ist nicht mehr tragbar. Der positive Einfluss der Bäume auf das lokale Klima ist vor allem für innerstädtische Bezirke mit wenigen Grünflächen von unschätzbarem Wert. Aufgrund von versiegelten Oberflächen sind dicht bebaute Stadtgebiete wie etwa in Neubau Hitzespeicher, die auch in der Nacht kaum abkühlen.

In Wien gibt es daher rund 100.000 Straßenbäume. Die häufigsten Baumarten unter ihnen sind Ahorn und Linde.

## KLIMA VERSUS AUSSEHEN

Ein ausgewachsener Stadtbaum spendet bis zu 150 Quadratmeter Schatten, kühlt seine Umgebung im Sommer um bis zu drei Grad ab und verdunstet gut 400 Liter Wasser pro Tag. An einem Sommertag nimmt er rund 18 Kilo CO<sub>2</sub> auf und pro-

duziert 13 Kilo Sauerstoff. Darüber hinaus dämpft er nicht nur Lärm und Wind, sondern bindet auch bis zu einer Tonne Staub pro Jahr. Die Aufgabe des Stadtbaums hat sich in den vergangenen Jahren gewandelt: Wurde er früher wegen seines Gestaltungswerts geschätzt, spielt heute seine klimawirksame Funktion die größte Rolle.

## EXTREME BEDINGUNGEN

Bäume im Straßenraum haben mit einem Mix an unwirtschaftlichen Stressfaktoren zu kämpfen: Allen voran wenig Platz, Streusalz, Staub sowie Trockenheit und Hundeurin. Auch die vom Autoverkehr verursachten Erschütterungen gefährden das Überleben der Bäume. Das schlägt sich auf die Altersverteilung der Straßenbäume nieder. Kaum ein Baum erreicht sein in freier Natur mögliches Maximalalter. Die meisten Straßenbäume werden höchstens 50 Jahre alt.

## BÄUME DER ZUKUNFT

Die fortschreitende Klimaerwärmung mit zunehmender Hitze und Trockenheit hat auch Einfluss auf die gepflanzten Baumarten. Künftig werden sich wärmeliebende Arten im warmen und trockenen Stadtklima bewähren: Dazu gehören der Südliche Zürgelbaum, die Platane und der Japanische Schnurbaum, aber auch die Blumenesche, der Lederhülsenbaum sowie die Baumhasel oder die Ulme. Letztere wurden 2019 etwa in der Zieglergasse neu gepflanzt. Die Ulme ist ein Hoffnungsträger, denn sie kommt an Extremstandorten gut zurecht.

## SCHUTZ DER EINBAUTEN

Ein neuer Baum kostet rund 30.000 Euro. Der Baum selbst kann, je nach Art und Größe, zwischen 300 und 1.000 Euro kosten. Die tatsächlichen Preistreiber sind allerdings Leitungen und Rohre, die unter der Straßenoberfläche liegen. Diese Einbauten (Wasser, Kanal, Strom, Gas etc.) dürfen nicht von den Baumwurzeln beschädigt werden. An dieser Stelle kommt die MA 28 ins Spiel, denn sie prüft alle Straßenbauvorhaben in Wien in Bezug auf ihre Vereinbarkeit mit (unterirdischen) Leitungen und übernimmt die Koordination der beteiligten Dienststellen wie etwa die Abteilungen Verkehrsorganisation und

### Quellen:

ViaVienne, Ausgabe 2/2018

Kos, Bettina: Untersuchung zu Baumsubstraten und Straßenbäumen mittels ausgewählter geotechnischer und vegetationstechnischer Methoden im Rahmen des „SAVE“-Projekts der Stadt Wien (Masterarbeit), Wien, 2017

Stadt Wien (2019): URL: [wien.gv.at/mariahilf/umwelt/geld-fuer-baeume.html](http://wien.gv.at/mariahilf/umwelt/geld-fuer-baeume.html)

Stadt Wien (2019): URL: [wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/aufgaben.html](http://wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/aufgaben.html)

Stadt Wien (2019): URL: [wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/behoerdencheck.pdf](http://wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/behoerdencheck.pdf)



Straßenbäume auf der Hernalser Hauptstraße

technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46), Wien leuchtet (MA 33) oder Wiener Kanalisation sowie externe Unternehmen. Wenn erforderlich, lädt die MA 28 alle für Einbauten oder unterirdische Leitungen zuständigen Betriebe und Dienststellen zu einer Einbautenbesprechung ein, um zu klären, ob das Vorhaben mit den unterirdischen Einbauten verträglich ist.

## „GUT ZU WISSEN“:

### Bäume haben Nummern

In Wien stehen rund 8,5 Millionen Bäume. Pro Person sind das also rund 4,54 Bäume. Um welche Bäume es sich genau handelt, steht im Baumkataster der Stadt Wien. Dabei erfährt man unter anderem die genaue Gattung sowie das Jahr, in dem der Baum gepflanzt wurde.

# Straßenbau – quo vadis?

Heiße Sommertage, hervorgerufen durch den Klimawandel, belasten Mensch und Tier. Es braucht neue städtebauliche Maßnahmen, um urbane Hitzeinseln in dichtbebautem Stadtgebiet herunter zu kühlen. Best-Practice-Beispiele sind die „Kühle Meile“ Zieglergasse, Wiens erste klimaangepasste Straße, die Neubaugasse und die Thaliastraße.



In der Zieglergasse, Wiens erster klimaangepasster Straße, sorgen begrünte Pergolen für Abkühlung.

Um eine bessere Lebensqualität in Wien zu erreichen, wurde der Urban Heat Island-Strategieplan Wien (UHI STRAT Wien) erstellt. Dessen vorgeschlagene Maßnahmen dienen vor allem der Steigerung der Aufenthaltsqualität im Freien und beinhalten unter anderem die Anlage von Straßenbegleitgrün, die Bereitstellung von Trinkwasser und Wasserinstallationen sowie die aktive und passive Kühlung von Gebäuden. Auch die ausreichende Beschattung von Freiflächen und Sitzgelegenheiten sowie die Kühlung öffentlicher Verkehrsmittel und der damit verbundenen Verkehrsanlagen können zu Wohlbefinden an Hitzetagen beitragen.

## „KÜHLE MEILE“ ZIEGLERGASSE

Im August 2019 gab die MA 28 mit dem symbolischen Spatenstich den Startschuss für die sogenannte „Kühle Meile“. Entlang einer Strecke von gut einem Kilometer



Der helle Granit reflektiert die Sonne, und das Regenwasser kann im entsiegelten Boden der neugestalteten Neubaugasse zwischen den Pflastersteinen versickern.

sorgen 24 neue Bäume für Beschattung. Wasserentnahmestellen bieten Erfrischung für Menschen und Tiere. Mit Kühlbögen werden bestimmte Straßenabschnitte effektiv um mehrere Grad gekühlt. Im Zentrum der Neugestaltung des Straßenraums stehen eine helle Pflasterung, natürliche Beschattung und kühlendes Nass. Insgesamt sorgen nun vier Kühlbögen, fünf Pergolen mit Sitzelementen, 32 Einzelsessel, fünf Hydrantenaufsätze und 24 Bäume für eine hohe Aufenthaltsqualität und kühlere Temperaturen.

## BEGEGNUNGSZONE NEUBAUGASSE

Am 3. September 2020 wurde die „Kühle Begegnungszone Neubaugasse“ eröffnet. Die Begegnungszone erstreckt sich zwischen Mariahilfer Straße und Burggasse auf einer Länge von 800 Metern, sie verläuft durchgängig auf einem Niveau und barrierefrei mit hellem Waldviertler Granit neu gepflastert. 29 Bäume, zahlreiche Rankgerüste mit Kletterpflanzen, sieben Trinkbrunnen, zwei Wasserspiele und 36 Nebelstelen und Grünbeete wurden errichtet. Die Neubaugasse liegt in einem der heißesten Gebiete Wiens.

Mit der Neugestaltung wurde sie abgekühlt und an die im Zuge der globalen Klimaerwärmung unvermeidbare Temperatursteigerung angepasst – mit Bäumen, Sprühnebel und fast 100 konsumfreien Sitzgelegenheiten zum Verweilen und Plaudern.

Bäume gepflanzt sowie an die 140 Sitzmöbel, ein Dutzend Trinkbrunnen, 23 Nebelstelen und drei Wasserspiele installiert. Die starre Trennung von Fahrbahn und Gehbereich wird durch eine niveaugleiche Ausgestaltung der Thaliastraße aufgebrochen. Künftig wird ein nur



Die Wendgasse wird als erweiterter Platzbereich der Thaliastraße gestaltet. Sitzmöglichkeiten unter schattenspendenden Bäumen und ein groß angelegtes Wasserspiel sorgen dabei für Erholung und Abkühlung.

### THALIASTRASSE DER ZUKUNFT

Die Thaliastraße ist eine beliebte, aber dicht verbaute Einkaufsstraße im Herzen von Ottakring. Bis Ende 2024 wird sie komplett umgestaltet, mit mehr Grün, mehr Platz und mehr Sicherheit. Das Projekt teilt sich in einen Kernbereich, den Abschnitt Thaliastraße von Hippgasse bis Kirchstetterngasse, sowie die daran angrenzenden Bereiche bis zum Lerchenfelder Gürtel beziehungsweise zur Panikengasse/Feßtgasse. Entlang des gesamten Straßenzugs und den angrenzenden Seitengassen werden rund 90

mehr drei Zentimeter hoher Randstein die Fahrbahn vom Gehweg beziehungsweise Parkstreifen trennen. Die Gehsteigbreite wird auf etwa sechs Meter erhöht. Im Kernbereich werden die Gussasphalt-Gehsteige und die asphaltierten Parkspuren entfernt und durch Gehsteige mit heller Betonsteinpflasterung ersetzt. In den Quergassen der Thaliastraße, in denen noch kein Radfahren gegen die Einbahn umgesetzt ist, wird Radfahren gegen die Einbahn ermöglicht. Die Umgestaltungsarbeiten gliedern sich in vier Bauphasen.

#### Quellen:

Stadt Wien (2019): URL: [wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhf-strategieplan.pdf](https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhf-strategieplan.pdf)  
 Stadt Wien (2019): URL: [wien.gv.at/bezirke/neubau/umwelt/kuehlemeile.html](https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/umwelt/kuehlemeile.html)  
 Stadt Wien (2020): URL: [wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/foerderungen.html#fuenf](https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/foerderungen.html#fuenf)  
[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20210324\\_OTS0144/simaprokop-praesentieren-verkehrsberuhigte-thaliastrasse-ein-klima-boulevard-fuer-den-16-bezirk](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210324_OTS0144/simaprokop-praesentieren-verkehrsberuhigte-thaliastrasse-ein-klima-boulevard-fuer-den-16-bezirk)  
[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20191211\\_OTS0111/planungenabgeschlossen-neugestaltung-neubaugasse-zur-begegnungszone-kuehlemeile-neubaugasse-startet-ab-jaenner-2020](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191211_OTS0111/planungenabgeschlossen-neugestaltung-neubaugasse-zur-begegnungszone-kuehlemeile-neubaugasse-startet-ab-jaenner-2020) | ViaVienne, Ausgabe 2/2019

### POSITIVER BLICK IN DIE ZUKUNFT

Der Ausblick in die Zukunft von Wiens Straßen ist für die meisten BewohnerInnen positiv. Während bei der Gestaltung des Straßenraums 6 von 10 WienerInnen der Überzeugung sind, dass die zukünftige Entwicklung in die richtige Richtung geht, sind es laut SORA-Befragung beim Zustand der Straßen sogar 7 von 10 BewohnerInnen.

#### Bewertung der zukünftigen Entwicklung der Straßen und des Straßenraums



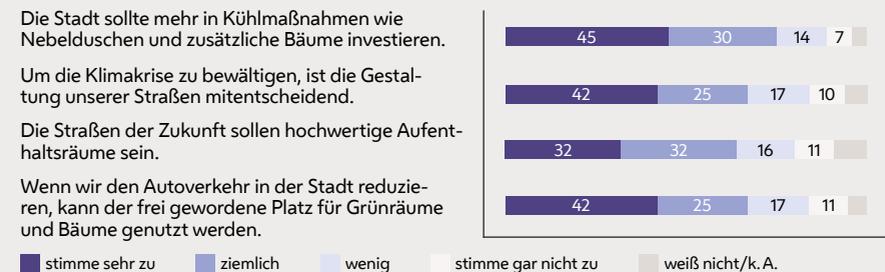
### MASSNAHMEN GEGEN KLIMAKRISE

Starke Zustimmung erfahren Kühlmaßnahmen wie Nebelduschen oder zusätzliche Bäume und Grünflächen in der Stadt. 75 Prozent wünschen sich künftig mehr davon. 67 Prozent sehen die Straßengestaltung der Zukunft als wichtiges Element für die Bewältigung der Klimakrise.

### STRASSEN ALS ZUKÜNFTIGE RÄUME DER ENTFALTUNG

Das Bewusstsein in der Bevölkerung steigt, dass der Straßenraum ein wichtiger Teil der Lebensqualität vor der eigenen Haustür ist. 67 Prozent sehen Straßen als hochwertige Aufenthaltsräume der Zukunft und ebenfalls 67 Prozent finden, dass der durch Autoverkehr besetzte Raum zukünftig für Grünräume und Bäume genutzt werden kann.

#### Aussagen zu den Straßen der Zukunft



Quelle: MA 28 – Befragung Straßenraum, Institute for Social Research and Consulting (SORA), März 2020



## „Stadt muss sich neu erfinden“

Wiens Planungsdirektor DI Thomas Madreiter polarisiert mit Aussagen wie „Stadt muss sich neu erfinden“, „Stadt endet nicht an der Stadtgrenze“ oder auch „Die meisten Wienerinnen und Wiener brauchen kein Privatauto“. Das erklärt sich aus der persönlichen Entwicklung des aus Radstadt in Salzburg stammenden Madreiters. Der Mann vom Land hat sich, wie er selbst sagt, im Laufe der Jahre zu einem „fast manischen Stadtliebhaber“ entwickelt. Es geht ihm darum, robuste und tragfähige Strukturen zu schaffen. Schließlich hätten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt den Anspruch, „dass die Stadt funktioniert“, wie er sagt. Daher folgt er seinem Credo der „serviceorientierten Stadtplanung“. Er will Dinge in Bewegung bringen, Komplexität reduzieren – und das ist auch seine Brücke zur MA 28. Die Wienerinnen und Wiener seien gewohnt, dass Dinge wie der Straßenbau,

die einfach aussehen, einwandfrei funktionieren – daher sei die Verwaltung gefordert, das zu leisten.

### ATEMBERAUBENDES WACHSTUM

Als jungem Mitarbeiter bei der Stadt war ihm und seinem Team rasch nach dem Fall des Eisernen Vorhangs die Tragweite dieses historischen Ereignisses für das Wiener Stadtwachstum klar: „Es hat gedauert, bis man uns geglaubt hat, dass die Stadt wächst und dass wir Wien auf Wachstumskurs umpolen müssen.“ In den etwas mehr als 30 Jahren seit der Wende 1989 ist die Bundeshauptstadt Wien um 400.000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Das ist knapp mehr als Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, heute Einwohnerinnen und Einwohner zählt. Die Frage, die sich der Planungsdirektor bei dem Wachstum gestellt hat: Wie wollen

wir wachsen? Müssen wir die Schulen, die Parks, die Straßen einfach nur nach oben skalieren? Oder wollen wir zukünftig in einer „coolen, lebenswerten Stadt wohnen?“ Daraus haben seine Kolleginnen, Kollegen und er schließlich die „Smart City Wien“ entwickelt – als qualitätssicherndes Programm.

Das Ergebnis könne sich sehen lassen, wie Madreiter formuliert: „Wien hat sich heute in einem hochkompetitiven globalen System etabliert“ und wurde mittlerweile vielfach dafür ausgezeichnet. Als lebenswerteste Stadt der Welt, als Siegerin im Smart City Ranking, als Stadtmarke und so weiter. „Doch was heute gilt, kann in fünf Jahren wieder überholt sein. Wir müssen uns ständig dem Reality-Check stellen“, erklärt der Planungsdirektor, „daher müssen wir uns in Frage stellen und auch schauen, wie geht es weiter.“ Durch kritische Stimulierung will er dafür sorgen, auf der Höhe der Zeit zu bleiben. Selbstkritisch fügt er hinzu: „Ich bin oft lästig, ich hinterfrage, ob es richtig läuft – nicht als Gscheitl von außen, sondern gemeinsam mit den anderen.“ Eine neue Herausforderung der Stadt betreffe auch die MA 28: Wie gehen wir mit den Auswirkungen des Klimawandels um? Welche Möglichkeiten haben wir? Die Stadt von morgen braucht, wie Madreiter sagt, „Reibung und Konflikt. Wie gute Architektur, die immer Architektinnen und Architekten sowie Bauherrinnen und Bauherren mit Ecken und Kanten bedarf.“ In diesem Spannungsfeld arbeitet Wiens Planungsdirektor am liebsten – um die Stadt weiterzubringen.

### Zur Person

DI Thomas Madreiter, Jahrgang 1967, wurde in Radstadt geboren. Er studierte an der Technischen Universität Wien Raumplanung und Raumordnung. Danach war er Assistent am Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik.

1995 kam er zum Magistrat der Stadt Wien, wo er zunächst Planungsreferent in der Flächenwidmungsabteilung, der MA 21, war.

2001 bis 2005 war er Referent für Finanz-, Wirtschafts- und Technologiepolitik im Büro der Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke.

2005 übernahm er die Leitung der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Seit 2010 koordiniert er die Rahmenstrategie Smart City Wien – im Auftrag des Bürgermeisters.

2012 leitete er den Aufbau der MA 20 (Energieplanung).

2013 wurde er Planungsdirektor und Gruppenleiter des „Kompetenzzentrums übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation, Gender Planning“ der Stadtbaudirektion.

Seit 2019 ist er Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

# Straße als Ort der Begegnung

Von Straßenkunst, Zirkusakrobatik oder Streetart-Workshops über Urban Food und Live-Musik bis hin zu Streetsport gibt es auf Wiens Straßen viel zu erleben und zu entdecken. Ein Beispiel dafür war das Streetlife Festival der Mobilitätsagentur Wien, einer Tochter der MA 28.



Beim Streetlife Festival verwandelten sich die Babenberger Straße und die Mariahilfer Straße in das größte Wohnzimmer der Stadt.



Ein Highlight des Streetlife Festivals war die Pflasterstraße der MA 28.

In den Jahren 2014 bis 2019 verwandelte sich die Babenbergerstraße zwischen Ring und dem Platz der Menschenrechte beim Museumsquartier für ein Wochenende im September in Wiens größtes Wohnzimmer. Das Streetlife Festival setzte ein starkes Zeichen für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums durch die Menschen.

## LIEBESERKLÄRUNG AN DIE STADT

Beim Streetlife Festival hatten die Wienerinnen und Wiener nicht nur Gelegenheit, in der Stadt zu feiern, sie konnten die Stadt selbst feiern. Nicht umsonst wurde Wien 2019 zum zehnten Mal in Folge zur lebenswertesten Stadt der Welt erklärt. Denn unter anderem punktet Wien mit einem abwechslungsreichen Kultur- und Freizeitangebot – das sich oftmals im Freien auf öffentlichen Plätzen abspielt. In Zeiten des Klimawandels ist es wichtig, dass der öffentliche Raum den Menschen zurückgegeben wird.

Das Streetlife Festival hat über viele Jahre hinweg gezeigt, wie das geht und was alles möglich ist, wenn sich die Menschen den öffentlichen Raum zurückerobern.

## STRASSE ALS LEBENSRAUM

Christkindlmärkte, Grätzl- oder Straßenfeste in Wien zeigen, was öffentlicher Raum alles sein kann: Nicht nur Platz für Mobilität und Verkehr, sondern auch ein Bereich für Kommunikation und Begegnung. Straße ist mehr als Verkehrsraum, Straße ist Lebensraum.



Die Kinder pflasterten eifrig, und dank der Unterstützung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entstanden ansehnliche Kunstwerke.

Quelle:

<https://www.mobilitaetsagentur.at/presse/streetlife-festival-voller-erfolg/>

## Impressum

### Herausgeber und Medieninhaber:

Straßenverwaltung und Straßenbau der Stadt Wien  
(MA 28)  
Lienfeldergasse 96  
1170 Wien  
Telefon: +43 1 4000-49600  
E-Mail: post@ma28.wien.gv.at

### Für den Inhalt verantwortlich:

Straßenverwaltung und Straßenbau der Stadt Wien  
(MA 28)

### Redaktionsteam:

Jasmin Bichler, Alexander Foggensteiner,  
Matthias Holzmüller, Laura Olivieri,  
Ruth Reitmeier-Keenan

### Lektorat:

Nina Wildzeisz-Rezner

### Grafische Gestaltung & Informationsgrafiken:

stadt wien Marketing gmbh

### Druck:

Print Alliance HAV Produktions GmbH

### Offenlegung nach § 25 MedG Abs. 4:

„Blattlinie“:

Der Jahrhundertbericht „100+1 Jahre MA 28“ ist eine einmalige Publikation der MA 28 für alle Wienerinnen und Wiener sowie für all jene, die mehr über die Geschichte der MA 28 und damit der österreichischen Bundeshauptstadt erfahren möchten.

### Zitiervorschlag:

Jahrhundertbericht der MA 28 (2021)

### Rechtlicher Hinweis:

Die enthaltenenen Daten, Tabellen, Grafiken, Bilder etc. sind urheberrechtlich geschützt.  
Haftungsausschluss: Wir übernehmen keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität des Inhalts. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Gedruckt in Österreich auf ökologischem Druckpapier nach den Kriterien von ÖkoKauf Wien.  
PEFC zertifiziert.

Diese Broschüre steht im Webshop der Stadt Wien zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Wien, im Juni 2021