

Städtebauliche Studie Donaukanal Wien



A U F G A B E

Der Gegenstand der "Städtebaulichen Studie Donaukanal" ist die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für den Donaukanal, die Erarbeitung von Bebauungsvorschlägen.

Anlass für die Studie sind die für den Donaukanal projektierten Individual- und Massenverkehrslinien, die im Wiener Gesamtverkehrskonzept eine bedeutende Rolle spielen, andererseits aber tiefgreifende Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete haben werden.

Die bestehende Stadtbahntrasse soll für eine künftige U-Bahnlinie (U4) herangezogen werden. Die beiden Uferstrassen sollten mit den bestehenden Brücken als Einbahnstrassensystem ausgebaut werden: später würde diese Anlage als Begleitstrassensystem für eine niveaufreie Schnellstrasse dienen, deren Fahrbahnen an beiden Ufern auf den Vorkais und in den Böschungen errichtet werden sollten.

Allgemein sollte anhand derartig gelagerter Aufgabenstellungen darauf hingewiesen werden, dass die Möglichkeiten des zugrundeliegenden empirischen Materials ausreichen, um die Erscheinungsformen gesellschaftlicher Vorgänge, die hier scheinbar als Einzelformen (Verkehr, Wohnungsbau, Infrastruktur etc.) auftreten, hinreichend zu charakterisieren. Um aber das Wesen von wechselbezüglichen Vorgängen in allen seinen Durchdringungen erkennen zu können, gilt es, diese Phänomene aus ihren historischen Wurzeln abzuleiten und in ihrer gesellschaftlichen Bedeutung aufzuzeigen.

Die vorliegende Publikation ist eine Kurzfassung, wobei versucht wurde, die entscheidenden Planungskriterien und die daraus folgenden Konsequenzen in ihrer konkreten Relevanz für die Planung darzustellen.

E I N L E I T U N G

Der Donaukanal, ein schiffbarer Arm des regulierten Donaustromes, fließt durch das dichtbebaute Stadtgebiet Wiens. Er zweigt bei Nussdorf vom Hauptstrom ab, schliesst den 2. und 20. Bezirk als Insel ein und mündet in der Freudenau wieder in den Hauptstrom.

Im zentralen Abschnitt berührt er die Altstadt (1. Bezirk) und ihren Brückenkopf, die ehemalige Vorstadt Leopoldstadt (2. Bezirk). In den äusseren Bereichen berührt er gründerzeitlich dichtbebaute Grünflächen wie Augarten und Prater; ferner Industrie- (Erdberg, Spittelau) und Bahnhofsgelände (Franz-Josefs-Bahnhof).

Die durch den Donaukanal eingeschlossene Insel, ursprünglich Aulandschaft, wurde im nordwestlichen Abschnitt (Brigittenau) bereits gründerzeitlich verbaut, der südöstliche Abschnitt (Prater) blieb weitgehend als Grünlandschaft erhalten.

Diese Unsymmetrie, die auf die exzentrische Lage des Brückenkopfes jenseits der Donau (Floridsdorf) zurückgeht, drückt sich in der unterschiedlichen Ausprägung des Verkehrssystems entlang des Donaukanals aus: Die Stadtbahn und zukünftige U-Bahnlinie 4 läuft entlang des zentralen und des nordöstlichen Abschnittes, nicht jedoch im südöstlichen Abschnitt.

Trotz seines im ganzen vielleicht nicht sehr positiven Vorstellungsbildes stellt der Donaukanal ein bedeutendes Orientierungselement im Bewusstsein der Stadtbewohner dar.

Eine noch nicht abgeschlossene "Untersuchung zum Syndrom der Urbanität" des IFES (im Auftrag des Institutes für Stadtforschung) zeigt, dass der Donaukanal in einer Reihe wesentlicher Elemente der Orientierung in der Stadt an zweiter Stelle liegt: nach der Donau, jedoch vor der Innenstadt, dem Stephansdom (bzw. -platz) und der Ringstrasse.

Daraus kann hypothetisch abgeleitet werden, dass ein so wesentliches Orientierungselement wie der Donaukanalraum bei grosszügiger Ausstattung in der Bevölkerung wieder positiv reproduziert wird, also ein positives Vorstellungsbild mit dem des Orientierungsbildes vereint wird, was durchaus im Interesse der Wiener Bevölkerung ist.

G E S C H I C H T E

Der vorgeschichtliche Verlauf des Donaustromes ist an der Lage der Stadtterrasse ablesbar, deren Steilrand sich vom Nussberg über Heiligenstadt entlang Nussdorferstrasse, Währingerstrasse, Salzgries nach St. Marx zieht.

In historischer Zeit tritt der Strom vom Steilrand immer mehr und mehr zurück und verlegt seinen Lauf gegen das Marchfeld. Die nördlichen stadtfernen Arme führen immer mehr Wasser, während die stadtnahen zu versanden drohen.

Schon seit dem Mittelalter bemüht sich die Stadt aus verkehrstechnischen und strategischen Gründen, den Wasserreichtum des stadtnahen Armes durch Baggerungen, Treibsporne und Mündungsverlegungen zu erhalten bzw. zu vergrössern. Der Verlauf dieses Armes entspricht mehr und mehr dem des heutigen Donaukanals.

Das 19. Jahrhundert bringt grosse bauliche und planerische Impulse: Die Errichtung der Fernbahnen, den Bau der Ringstrasse und die Regulierung des Donauhauptstromes. Diese Aufgaben bleiben aber isoliert voneinander: der Donaukanal, bei dem sich die Aufgabe der Ringstrassenbebauung und die der Donauregulierung überschneiden müssten, bleibt als ungelöstes Problem zurück.

"Bis zur grossen Donauregulierung 1870 bis 1874 stets von Überschwemmungen bedroht, vermochte das Augelände (Rossau, Leopoldstadt, Brigittenau) auch nachher das im Bewusstsein der Wiener zutiefst verankerte Image eines deklassierten Stadtteiles nicht zu überwinden. Aus diesen Zusammenhängen begreift man, warum es auch die Gründerzeit unterliess, längs des neuangelegten Kais am Donaukanal eine repräsentative Front der Stadt gegen den Stromarm hin zu errichten. Zwangsläufig musste das glanzvolle Kernstück der Ringstrasse vielmehr im Westen im Anschluss an den ausgedehnten Komplex der Hofburg entstehen. Hier sollte ja auch das erwähnte Kaiserforum gleichsam die Krönung des Gesamtprojektes bilden." (E. Lichtenberger)

Seine heutige Anlage verdankt der Flussraum dem Planungszeitraum der Jahrhundertwende, in dem verkehrstechnische, architektonische und tiefbauliche Probleme bereits als Einheit gesehen wurden. Zur gleichen Zeit wurde das Wiental reguliert, die Gürtelstrasse angelegt und die Stadtbahn errichtet.

Die Regulierung der Jahrhundertwende sah vor, die Ländefunktion am Donaukanal im zentralen Bereich zu konzentrieren und schuf dafür eine relativ grosszügige Vorkaianlage. Da sich jedoch nie ein intensiver Warenumschlag entwickelte, nahm dieser Raum eine Aussenseiterrolle ein. Durch seine zentrale Lage einerseits und seine geringe Attraktivität andererseits wurde er zu einem Unterkunfts- und Erholungsort für Randschichten der Bevölkerung.

Nach dem Schwinden dieser Bevölkerungsschichten glich sich der Vorkai in seiner Funktion den Ufern der äusseren Abschnitte an. In den äusseren Abschnitten blieb nach der Regulierung eine einfache Böschung erhalten. Entsprechend der dort angrenzenden Wohnbebauung erhielt der Donaukanal den Charakter einer bescheidenen Erholungslandschaft.

Entsprechend der geschichtlichen Entwicklung des Stadtkörpers teilt sich der Donaukanal in verschiedene Abschnitte.

Die Bebauung im zentralen Bereich (etwa entlang des 1. Bezirkes) ist älter als die übrigen Abschnitte. (Verfeinerung der Abgrenzung: An der Nordseite ist die Bebauungsstruktur zwischen Gaussplatz und Franzensbrückenstrasse einheitlich barock, an der Südseite ist der Altstadtkern, der den Donaukanal nur im Bereich Schwedenbrücke und Marienbrücke berührt, von der Ringstrassenbebauung - Textilviertel, Stubenring - zu unterscheiden.)

In der Brigittenau und Rossau und in der Vorstadt Weissgerber und am Schüttel trat erst in der späteren Gründerzeit eine Wohnbebauung an die Stelle von ausgedehnten Ländeflächen. Im äusseren oberen und unteren Bereich entsprechen einander die Bahngründe an der Spittelauer Lände und die Industrie- gründe an der Erdberger Lände.

1945 stellte der Donaukanal nach dem Gürtel die zweite Verteidigungslinie der deutschen Wehrmacht gegen die vom Westen angreifende Rote Armee dar.

Obwohl Wien zur Festung erklärt worden war, blieb das Ausmass der Kampfhandlungen relativ gering, da der Verteidigungsbefehl nicht restlos ausgeführt wurde und Kontakte des österreichischen Widerstandes zur Roten Armee bestanden.

Gleichwohl waren die Kampfhandlungen am Donaukanal relativ die schwersten im dichtbebauten Stadtgebiet. Vor allem waren ein Grossteil der Uferbebauung und alle Brücken zerstört. Der ufernahe Bereich des 2. Bezirkes war schon zuvor durch Bombenangriffe stark betroffen gewesen.

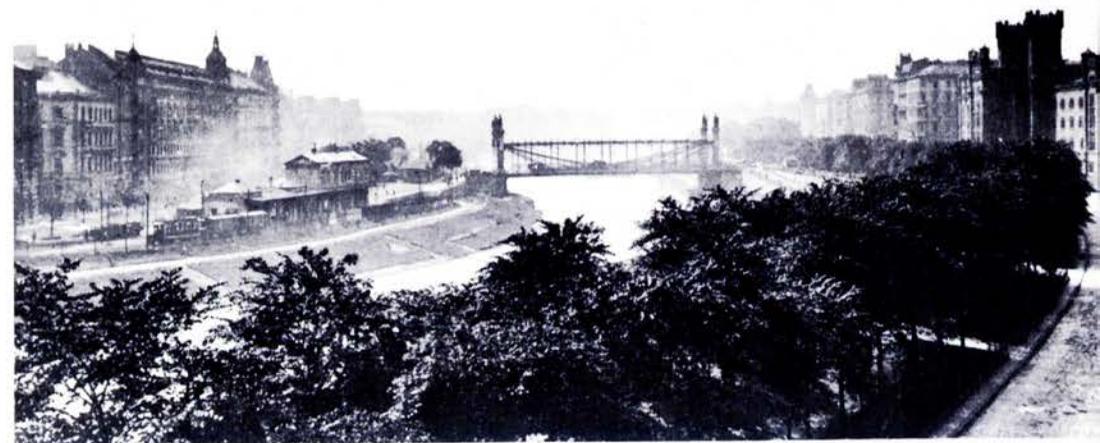
Wie in ganz Europa stand die Bautätigkeit nach 1945 unter dem Zeichen punktuellen "Wiederaufbaues", woran auch ein 1946 von der Stadt Wien veranstalteter Wettbewerb "für die städtebauliche und architektonische Neugestaltung der Ufer des Donaukanals" im grundsätzlichen nichts ändern konnte.

Bemerkenswert ist jedoch, dass ein Planerteam (Hoch, Schimka und Steineder) den Donaukanal zum Anlass nahm, Planungsprobleme der Gesamtstadt aufzurollen und einen Neubeginn der Stadtplanungsarbeit in Wien zu setzen.

Seit dem Ende der Fünfziger Jahre wurden die Donaukanalufer entlang des zentralen Abschnittes zunehmend als attraktive Standorte erkannt und für Verwaltungs- und Wohnbauten ausgenützt, jedoch ohne Vorliegen eines zusammenhängenden planerischen und architektonischen Konzepts.



SCHWEDENBRÜCKE, MARIENBRÜCKE STROMAUFWÄRTS UM 1930



ROSSAUERLÄNDE NACH 1900



BLICK ÜBER DEN DONAUKANAL ZUR " MILITÄRBROTBACKEREI ", 1898



FRANZ JOSEFS-KAI UM 1900



STROMBAD SCHWEDENBRÜCKE 1931

GEBIETSCHARAKTERISTIK – ANALYSE

STRUKTUR

ALLGEMEIN

Die Aufgabe hat - methodisch betrachtet - zwei Aspekte:

Geht man von den angrenzenden Stadtgebieten und von der existierenden Bebauung entlang des Donaukanals aus, so wird die Bearbeitung auf die verschiedenen Gegebenheiten dieser Gebiete eingehen müssen.

Betrachtet man dagegen den Einschnitt des Donaukanals selbst, so stellt er in Längsrichtung eine durchgehende Einheit dar, wobei sich lediglich der zentrale Bereich von den äusseren Bereichen unterscheidet (Vorkais einerseits, Böschungen andererseits).

Unter Einbeziehung der Möglichkeit, im engeren Planungsgebiet auch Neubauten vorzusehen, stellt sich die Planungsaufgabe als eine Kombination von Stadterneuerung und innerer Stadterweiterung dar.

Die städtebaulichen Möglichkeiten (Unmöglichkeiten) innerhalb des Planungsprozesses liegen vor allem in der realistischen Einschätzung des Donaukanalbereiches in seiner Gesamtheit für Wien. Abgesehen davon, dass der Donaukanalraum im wesentlichen (auch heute noch) einen wichtigen Naherholungsbereich darstellt, ist es unumgänglich, die konkreten Planungsmassnahmen (-interessen) in ihren konkreten Auswirkungen für die "Betroffenen" zu analysieren.

Es ist daher vielmehr notwendig, die ökonomischen Voraussetzungen (sozio-ökonomisch) zu betrachten, die offensichtlich die künftige Nutzung, den Nutzungscharakter, bestimmen. Der Donaukanal bietet im wesentlichen als Radialdurchmesser im Stadtgerüge eine günstige Aufschliessung, die die wirtschaftliche Situation dieser Region weitgehend bestimmt.

Dies bedeutet, dass von der Interessenslage her jene Bevölkerungsgruppen, die ökonomisch stark genug sind, eine Investitionspolitik verfolgen werden, die, falls keine tauglichen kommunalpolitischen Entscheide (Gesetze, Verordnungen) vorliegen, zweifellos weite Teile der dort heute ansässigen Bevölkerung (Lohnabhängige d. Unter- Mittelschicht) "verdrängen" würde.

BEVÖLKERUNG

EINWOHNER - ARBEITSPLÄTZE

Es zeigt sich eine starke Arbeitsplatzkonzentration im 1. Bezirk; einzelne Arbeitsplatzanhäufungen im 3. und 9. Bezirk und die relativ gleichmässige Arbeitsplatzverteilung im 2. und 20. Bezirk.

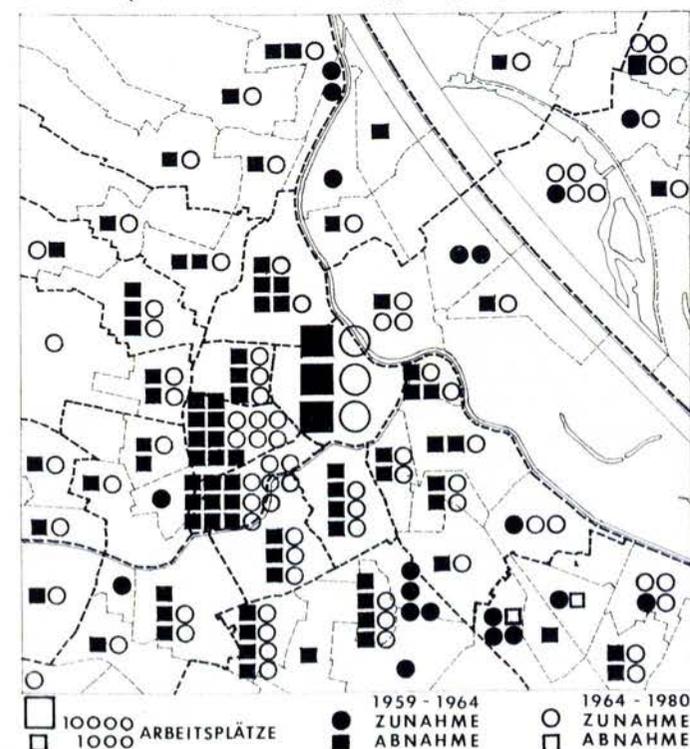
Neubauten, wie etwa das IBM-Gebäude, sind noch nicht enthalten; einzelne Häufungen im 2., 3. und 9. Bezirk gehen auf die Meldung anderswo beschäftigter Arbeitskräfte zurück. (Dies trifft auch auf einen Teil der Arbeitsplätze im 1. Bezirk zu.)

Die Arbeitsplätze in öffentlichen Dienststellen sind nicht enthalten.

Die Wohnbevölkerung zeigt einzelne Konzentrationen im 2., 3. und 9. Bezirk und eine besonders auffällige im 20. Bezirk nördlich des Augartens.

Ergebnis

Die City, die hinsichtlich Beschaffung von Arbeitsplätzen überbeansprucht ist, zeigt Tendenzen, in verkehrsmässig gleichwertige Randbereiche der Anliegerbezirke auszuweichen. Diesem Trend darf bevölkerungspolitisch nicht das vorhandene Wohnvolumen (Wohnbevölkerung) "geopfert" werden.



ARBEITSPLÄTZE ZU-ABNAHME 1963 - 69

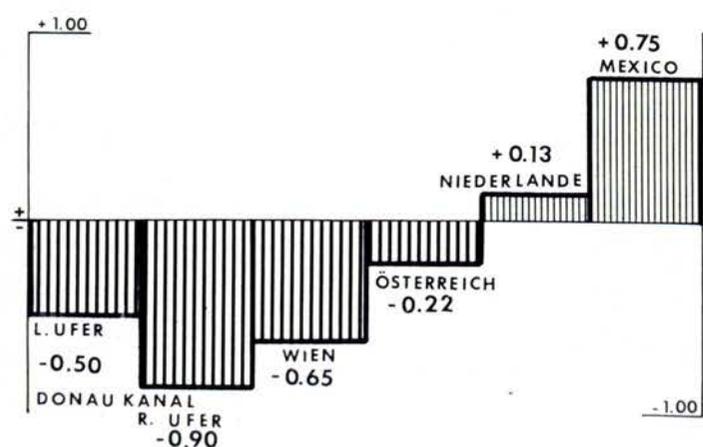
ALTERSAUFBAU

Innerhalb des Planungsgebietes ist die Bevölkerung des 2. Bezirks, des Gebietes um die Wallensteinstrasse und des äusseren Teiles des 3. Bezirkes jünger als der Wiener Durchschnitt, die übrige älter.

Der jüngere Altersaufbau des 2. Bezirks hängt mit der Vertreibung der dort stark vertretenen jüdischen Bevölkerung und der Übernahme der betreffenden Wohnungen durch jüngere Bevölkerungsschichten während des 2. Weltkrieges zusammen. (Es ist aber möglich, dass im nächsten Jahrzehnt durch Auszug der Kinder wieder eine Überalterung eintritt. Die Auswertung der Volkszählung 1971 liegt noch nicht vor.)

Die aufbaumässig älteste Bevölkerung des Planungsgebietes findet sich im inneren Abschnitt des 3. Bezirkes (Weissgerber), welche der Bevölkerung ausserhalb des westlichen Gürtels entspricht. Im dicht bebauten Teil des 20. Bezirkes dürfte die Bevölkerung durchschnittlich noch älter geworden sein, bedingt durch die Neubautätigkeit, sich der Altersaufbau wesentlich verbessert haben.

ALTERSAUFBAU 61



E r g e b n i s

Der ungünstige Altersaufbau im gesamten Planungsgebiet (mit Ausnahme des 20. Bezirkes), der im Vergleich zu Gesamt-Wien und zu Österreich ein extrem ungünstiges Bild zeigt, ist gekoppelt mit einer gleichzeitigen Bevölkerungsabwanderung.

Diese Tendenzen sind nun durch eine umfangreiche Sozialpolitik zu korrigieren, die mittel - langfristig eine Infrastrukturinvestition ermöglicht, die soziologisch eine Attraktivierung (für die Gesamtheit der Betroffenen) darstellt.

BEVÖLKERUNGSDYNAMIK

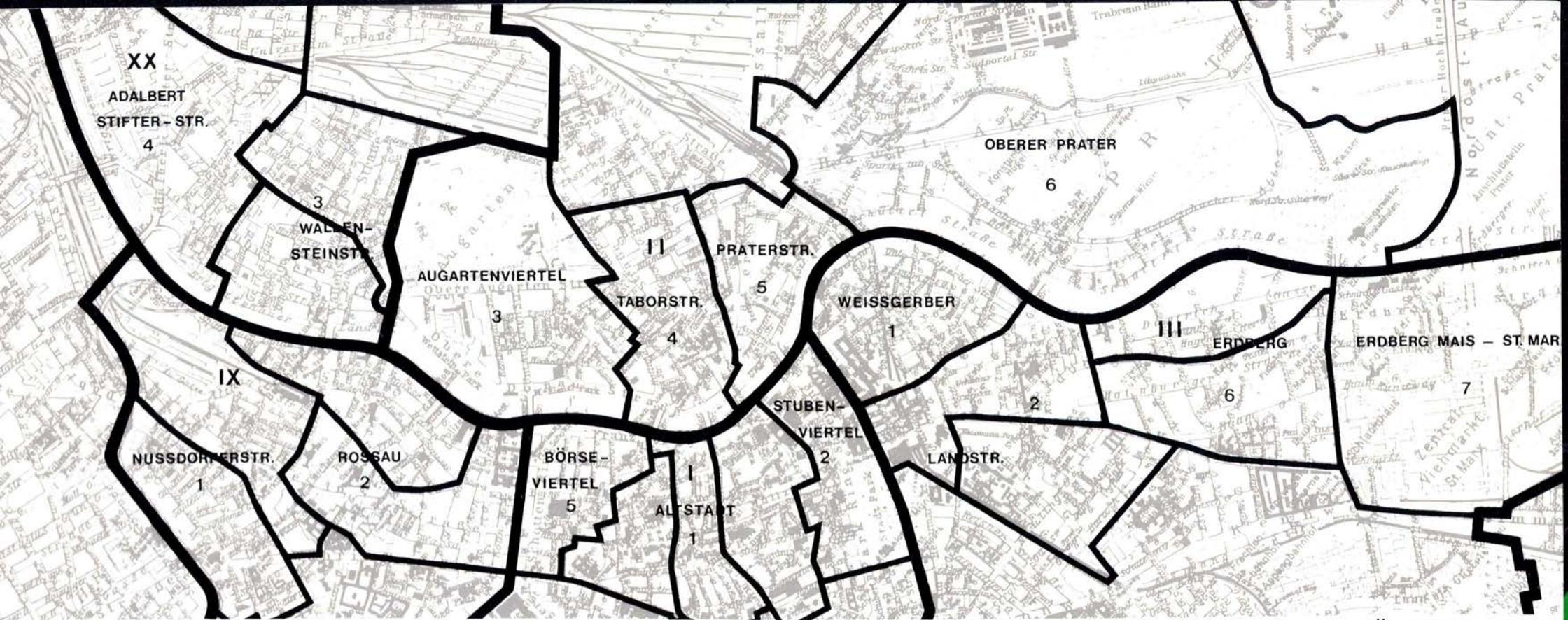
Zunächst zeichnet sich im dicht bebauten Gebiet eine generelle Bevölkerungsabnahme ab; jedoch werden einzelne Punkte grösserer Neubauten sichtbar. Bemerkenswert ist, dass die Bevölkerungsabnahme nicht notwendigerweise mit einer Abnahme der Haushaltszahl verbunden ist. Die regste Neubesiedlung durch Wohnbautätigkeit innerhalb des Planungsgebietes findet im 20. Bezirk statt.

E r g e b n i s

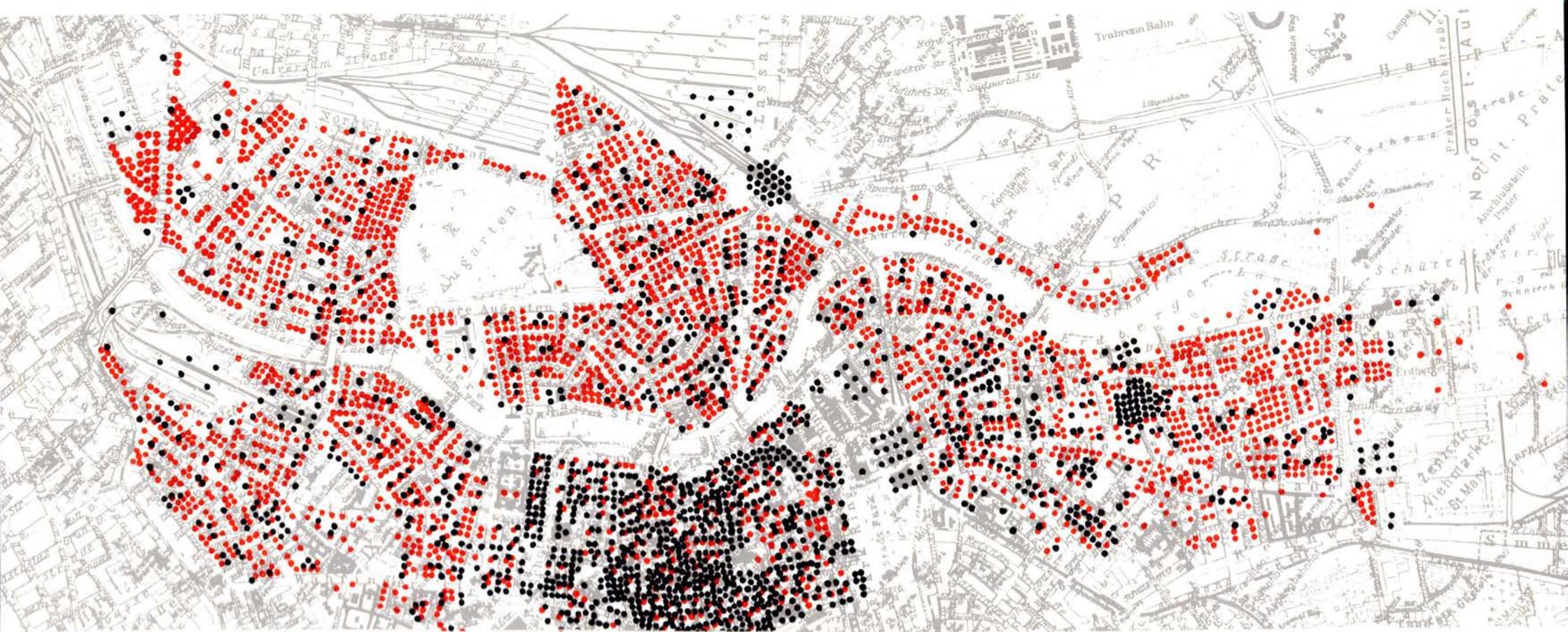
Die Einwohnerdichten liegen wesentlich unter den international angestrebten Werten. Die Bevölkerungsdichte ist mit Ausnahme des 20. Bezirkes stagnierend bis fallend.

SCHICHTUNG

Das Planungsgebiet ist gekennzeichnet durch die Gegensätzlichkeit der Ober- und Mittelschichtanteile. Im einzelnen kann gesagt werden, dass der gesamte 20. Bezirk einen unterdurchschnittlich hohen Anteil an Ober- oder oberer Mittelschicht aufweist (unter 6%), ebenso die nördlichen Teile des 2. Bezirkes und die südlich-südwestlichen Teile des 3. Bezirkes. Hohe Anteile an Ober- und oberer Mittelschicht sind in den zentrumsnahen Bereichen des 9. und wesentlich abgemindert des 2. und 3. Bezirkes vorzufinden. Die höchsten Teile an Ober- und Mittelschicht finden wir im direkten Citygebiet. In den Gebieten mit höherer sozialräumlicher Konzentration der Ober- und Mittelschicht zeigt sich ein dementsprechend hoher Segregationsindex.



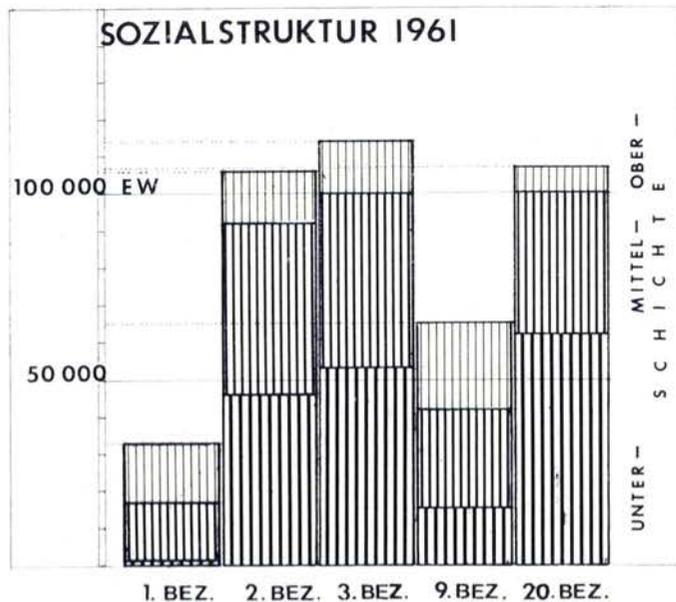
ZÄHLBEZIRKE
M 1:25000



• 100 ARBEITSPLÄTZE 1964

• 100 EINWOHNER 1967

PUNKTEKARTE EW/APL
M 1:25000



Ergebnis

Bei der Untersuchung der schichtenspezifischen Aspekte muss von der Voraussetzung ausgegangen werden, dass es sich hierbei um Aggregatkorrelationen handelt. Prinzipiell kann festgestellt werden, dass Änderungen in der Flächennutzung zugunsten besserer Kapitalverwertung zulasten der Unterschichtsbewölkerung, der ökonomisch Schwächeren durchgeführt werden. Einen speziellen Aspekt bildet die Bevölkerungsgruppe der Gastarbeiter (offiziell 300.000 zur Zeit in Österreich tätig), die soziologisch als Randgruppe (nationale, kulturelle Vorurteile) und ökonomisch als Reservearmee (in Krisensituationen jederzeit kündbar) bezeichnet werden könnte. Die Gastarbeiter haben im Wesentlichen die Bereiche der unteren Dienstleistungen und Berufsgruppen im Bau- und Baunebengewerbe übernommen. Dadurch wurde Teilen der Unterschichtsbewölkerung, die vormals diese Berufsgruppen gebildet haben, ein sozialer Aufstieg zuteil.

Insgesamt wohnen im Planungsgebiet ungefähr eine Viertelmillion Menschen, die existentiell von kommunalpolitischen Entscheidungen der Stadtentwicklung für den Donaukanalbereich betroffen sind.

KRIMINALITÄT

Einbruchsdiebstähle:

Bezogen auf die Anzahl pro Einwohner hat der 9. Bezirk die geringste Häufigkeit, der 20., 2. und 1. Bezirk weisen einen etwas günstigeren Index auf als der 3. Bezirk. Bezogen auf die Fläche stellen 9. und 3. Bezirk Höchstwerte dar, der 20. und 1. Bezirk bewegen sich im mittleren Durchschnitt, die geringste Häufigkeit weist der 2. Bezirk auf.

Körperliche Beschädigungsdelikte:

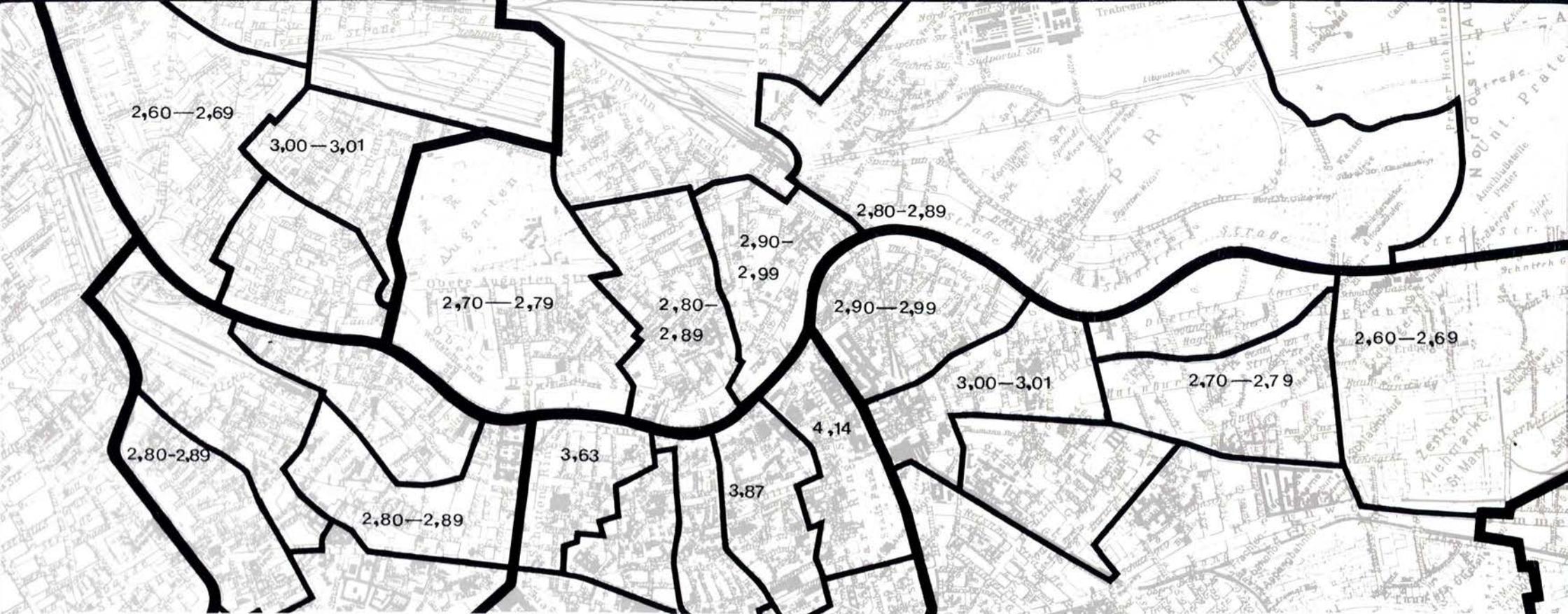
Bezogen auf die Anzahl pro Einwohner bilden 20., 2. und 1. Bezirk den oberen Durchschnitt, der 9. und 3. Bezirk den unteren Durchschnitt. Bezogen auf die Fläche sind der 20., 9., 1. und 3. Bezirk im oberen Durchschnitt, der 2. Bezirk im unteren Durchschnitt.

Ergebnis

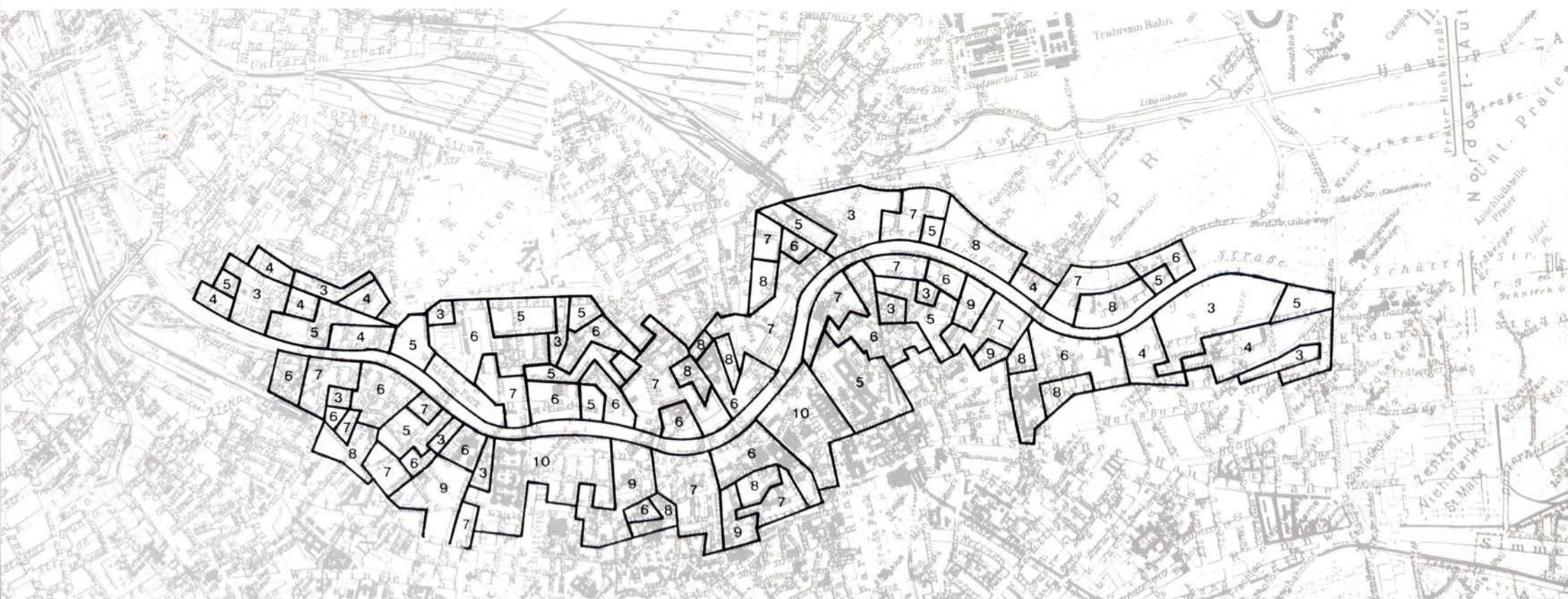
In diesem Zusammenhang scheint es auch wichtig darauf hinzuweisen, dass die "soziale Kontrolle" gegenüber den Unterschichten wesentlich grösser ist als vergleichsweise gegenüber der Mittel-Oberschicht und in der Rechtsprechung die Unterschichten meist benachteiligt werden (Klassenspezifisch der Justiz).

Die Häufigkeit der Delikte bezogen auf Fläche und Einwohner bietet nur eine eindimensionale Vergleichsmöglichkeit; um eine effiziente Aussage bilden zu können, müssen diese Faktoren mit den milieubedingten Handlungen, die aus klassenspezifischen Aspekten gesetzt werden, überlagert werden.

GEBIETSCHARAKTER	1. BEZIRK			2. BEZIRK				3. BEZIRK				9. BEZIRK		20. BEZIRK	
ZÄHLBEZIRK	1	2	5	3	4	5	6	1	2	6	7	1	2	3	4
HA BRUTTO	86,0	40,0	31,0	123,0	53,0	48,0	365,0	55,0	95,0	104,0	155,0	101,0	99,0	94,0	116,0
HA NETTO		26,0	26,0	63,1	50,5	43,0	95,0	51,7	91,0		75,6	69,0	92,9	85,7	102,5
EW 61	17594	3059	3910	17381	20839	12306	8749	16125	23857	30127	6184	26923	27420	30339	9247
EW/HA BRUTTO	204,5	117,5	150	275	41,2	285	260	316	262	290	81,6	390	272	390	90,7
EW/HA NETTO		76,5	126,1	146	400,7	261,8	93,4			289,7	37,3	266,5	276,9	322,7	79,7
HAUSHALTE	7310	1266	1506	6805	7964	4759	3459	6763	9835	13460	2521	12112	12112	13367	3654
Ø HAUSHALTSGR.	2,40	2,48	2,60	2,54	2,62	2,60	2,52	2,38	2,42	2,24	2,42	2,22	2,26	2,44	2,53
1 PERS. HAUSH. %	30,2	27,3	20,2	21,9	21,1	22,0	23,8	25,8	25,6	29,5			24,0	28,3	23,8
WOHNUNGSANZAHL	7105	1224	1417	6617	7673	4468	3429	6610	9605	1353	2533	11841	10512	13948	3303
WG - GFD	0,70	0,50	0,58	0,61	0,90	0,74	0,63	0,87	0,37	0,21	0,14	0,95	0,79	0,69	0,13
Ø WOHNUNGSGR. M ²	85,2	109,0	106,4	58,3	65,7	71,6	63,2	66,9	80,2	45,2	42,9	55,5	74,5	42,1	41,5
WFL/ EW M ²	34,4	44,1	38,4	22,2	24,3	26,0	24,7	27,4	32,4	20,1	17,6	24,7	28,4	18,2	16,9
WG VOR 1918 %	72,1	74,4	85,1	83,9	85,1	83,1	55,9	90,8	86,4	66,7	63,5	89,1	90,0	87,4	56,9
OHNE WASSER %	10,8	4,7	2,5	20,4	26,5	24,9	13,0	27,7	19,1	39,0	46,5	30,6	17,6	53,0	18,0
OHNE WC %	19,0	8,0	4,5	42,3	37,9	37,9	21,8	38,4	27,6	48,8	56,8	40,0	28,0	70,5	54,9
EW 71	14190	2199	3067	15659	18309	11476	7321	13616	20527	26638	5871	23092	23445	26090	16206
EW/HA	165	84,5	118	248	363	268	218	266	225	256	74	333,3	252	305	158,5
HAUSHALTE	6436	1019	1353	7296	8209	5178	3583	6361	9524	13006	2565	11410	10361	13585	6272
Ø HAUSHALTSGRÖSSE	2,20	2,20	2,20	2,14	2,23	2,21	2,04	2,14	2,16	2,04	2,29	2,10	2,26	1,93	2,59
APL 59	60780	13364	18305	4824	7869	5232	1289	9133	15540	13413	3850	9845	13394	7528	1816
APL 59/EW 61	3,45	4,36	4,68	0,27	0,37	0,42	0,14	0,56	0,65	0,44	0,62	0,36	0,48	0,24	0,19
APL/HA	706	514	704	76,5	156	112,2	13,4	177	171	128	51,0	144,5	135,0	80,2	15,65
APL.HANDEL/HA	174,6	70,40	122	6,73	43,4	23,9	0,9	17,1	47,1	12,09	3,72	23,08	27,99	22,47	2,54
APL 64	49425	8373	15486	3645	8907	4953	1244	6126	15388	11648	4584	8603	11650	6592	2749
APL/HA	574	322	596	57,7	176	115	12,9	118	167	111	50,8	124,5	118	70	23,7



MIETZINS
M 1:25000



DURCHSCHNITTLICHE WOHNUNGSGRÖSSEN
(WAHLSPRENGEL)

3 30-40 m²
4 40-50 m²

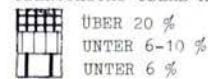
5 50-60 m²
6 60-70 m²
7 70-80 m²

8 80-90 m²
9 90-100 m²
10 ü. 100 m²

WOHNUNGSGRÖSSE
M 1:25000



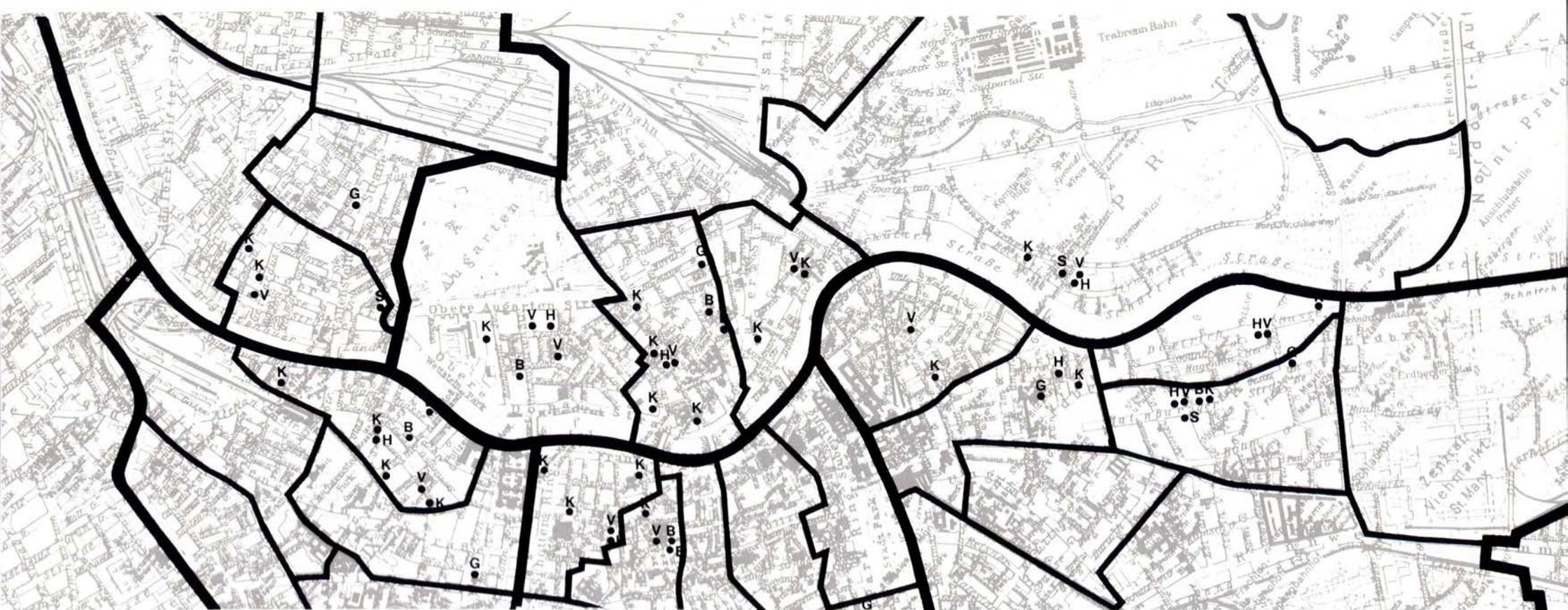
OBERSCHICHT OBERE MITTELSCHICHT



1880
649

EINBRUCHSDIEBSTÄHLE 71
KÖRPERL. BESCHÄDIGUNG 71

SOZIALE SCHICHTUNG
KRIMINALITÄT
M 1:25000



K KINDERGÄRTEN
V VOLKSSCHULEN
H HAUPTSCHULEN

G GYMNASIEN
B BERUGSSCHULEN
S SONDRERSCHULEN

SCHULEN-KINDERGÄRTEN
M 1:25000

W I R T S C H A F T

HANDEL

Die grösste "Zentralität" (Intensität des Einzelhandels) findet sich innerhalb des Planungsgebietes erwartungsgemäss in der Altstadt und - wenig schwächer - in der Ringstrassenzone.

(Es gibt aber in Wien höhere Konzentrationen des Einzelhandels, wie dies etwa für die innere Mariahilferstrasse berechnet wurde.)

Die nächstniedrige Stufe an Einzelhandelskonzentrationen findet sich gegenüber der Altstadt im Zählbezirk um die Taborstrasse. (Die ähnlich hohe Konzentration in einem Teil des 3. Bezirkes erklärt sich durch die Landstrasser Hauptstrasse, ist also für das Planungsgebiet DONAUKANAL nicht relevant.)

Die Geschäftsfrentenentwicklung im weiteren Planungsgebiet steht in engem Zusammenhang mit den Donaukanalbrücken. Es lassen sich zwei grundsätzliche Typen der Ausbildung feststellen:

Fortsetzung eines Geschäftsstrassenzuges über den Donaukanal hinweg ohne wesentliche Unterbrechung, geringe Ausstrahlung entlang der Ufer. Beispiele: Bereich Friedensbrücke, Bereich Franzensbrücke. Geschäftsstrassenzüge mit geringem oder gestörtem Zusammenhang über den Donaukanal; Ausstrahlung entlang der Ufer, die teils durch Stagnation, teils durch Neuentwicklung gekennzeichnet sind.

Beispiele: Bereich Schwedenplatz, Bereich Augartenbrücke, Bereich Salztorbrücke, Bereich Aspernbrücke, Bereich Rotundenbrücke.

Der Untersuchung über Kaufkraftströme der Wiener Geschäftsstrassen kann entnommen werden, dass die wichtigste Quell-Zielbeziehung bezogen auf das Planungsgebiet eine Ausrichtung auf die City ist, deren Einflussgebiet sich im wesentlichen auf sich selbst und Teile des 8. und 9. Bezirkes beschränkt. In der zweitwichtigsten Quell-Zielbeziehung zeigt sich eine konzentrische Ausrichtung auf die City von Gesamtwien mit Ausnahme der nordöstlich der Donau gelegenen Bezirke. Deutliche Beeinflussungen zeigen die Bezirkszentren.

E r g e b n i s

Deutlich ablesbar ist der geringe Anteil von Grosswarenhäusern und Grossbetrieben des Einzelhandels in der City. Hingegen ist eine Konzentration des gestreuten Einzelhandelssortiments zu beobachten (Kärntner Strasse, Kohlmarkt, Graben). Auf die Wiener City entfallen 10 % des Einzelhandelsumsatzes von Wien. Die Einkäufe werden je zu einem Viertel mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehrsmittel erledigt. Der Fussgängeranteil beträgt heute bereits mehr als 50 %; seine Bedeutung wird künftig in den Agglomerationsbereichen steigen. Dies ist auch der wesentlichste Grund warum die Wirtschaft (Handel) an der "Installierung" von Fussgängerzonen so interessiert ist.

MIETEN

Die Mietpreisentwicklung steht in einem indirektem Verhältnis zur Wohnungsqualität und der Lage (City). Auffällig sind die relativ hohen Mieten im Zählbezirk um die Wallensteinstrasse, wobei sich allerdings einige Neubauten auswirken dürften, und die relativ niedrigen Mieten im Gebiet des Augartens. Die Preisbildung auf dem Wohnungsmarkt wird im wesentlichen durch die ungesetzlichen Ablösen und die freie Mietvereinbarung bestimmt.

E r g e b n i s

Die tatsächlichen Mietzinse liegen in einer Höhe von 20,- bis über 40,- pro m² im Citybereich und in den Randbereichen der übrigen Bezirke zwischen 10,- und 30,- pro m². Grundsätzlich werden seitens der Hauseigentümer freie Mietvereinbarungen angestrebt, wobei dann zwischen hoher Ablöse mit "relativ" angepassten Mietzinsen oder ablösefreien, wesentlich überhöhten Mieten "gewählt" werden kann. Die bedauerlichen Spekulationen um die Gastarbeiterbevölkerung drücken sich hier in Form des Mietwuchers substantiell aus. Es konnten im Planungsgebiet zahlreiche gründerzeitliche Wohnungen (30 bis 40 m²) erhoben werden, die an 6 bis 8 Personen zu Monatsmieten bis zu S 3.000,- vermietet wurden.

I N F R A S T R U K T U R

Zur Begrifflichkeit der Infrastruktur sei methodisch festgehalten, dass hier jene Teilgebiete zusammengefasst wurden, die nicht als eigene Planungskategorien dargestellt sind. Prinzipiell ist hier anzumerken, dass den sämtlichen Infrastrukturauffassungen (-theorien) eine Unterscheidung von "allgemeinen Produktionsbedingungen" mit ihren Besonderheiten im Reproduktionsbereich gegenübergestellt werden sollte, was hier im Rahmen dieser Studie zu weit führen würde.

Prinzipiell zeichnen sich seit Ende des 19. Jhdt. die Bestrebungen ab, die Infrastruktur von der privatwirtschaftlichen Verwaltbarkeit in die öffentliche Hand überzuleiten. Diese Tatsache dürfte aus der geringeren Möglichkeit der Kapitalverwertung im Bereiche der gemeinnützigen Infrastruktur gegeben sein, wobei die steigende Technologie (Automatisation) diesen Trend relativieren könnte.

E r g e b n i s

Langfristig ist eine Infrastrukturpolitik nur glaubwürdig, die von der Voraussetzung ausgeht, dass jene Teile einer Stadt, die im wesentlichen den Reproduktionsbereich einer Stadt darstellen, so ausgestattet werden, dass diese nicht dem Zwange der Profitmaximierung unterliegen. Damit ist gemeint, dass jene Versorgungseinrichtungen, die vornehmlich der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zugutekommen, nicht nach privatwirtschaftlichen "Rentabilitätsgrundsätzen" gehandhabt werden können.

KINDERGÄRTEN

Der 20. Bezirk und die Bereiche Gaussplatz sind unterversorgt. Der 2. Bezirk ist im zentralen Abschnitt gut versorgt, im südöstlichen Teil unterversorgt. Der 9. Bezirk ist unterversorgt. Der 1. Bezirk ist in den Bereichen Morzinplatz-Urania unterversorgt. Der 3. Bezirk ist im Bereich Dampfschiffstrasse-Weissgerberlande unterversorgt.

VOLKSSCHULEN

Der 2. und 20. Bezirk sind im Bereiche der Bezirksgrenzen, der 9. Bezirk ist im gesamten Pla-

nungsgebiet und der 3. Bezirk im Bereich Weissgerberlande unterversorgt.

HAUPTSCHULEN

Der 3., 9. und 20. Bezirk ist im gesamten Planungsgebiet, der 2. Bezirk ist im zentralen Abschnitt und im Bereich der unteren Donaustrasse unterversorgt.

GYMNASIEN

Der 20. Bezirk ist im gesamten Planungsgebiet unterversorgt, ebenso der 9. Bezirk.

BERUFSSCHULEN, SONDERSCHULEN

Es können keine exakten Aussagen gemacht werden, da die dazugehörigen Bedarfsanalysen fehlen. (Von der Sozialstruktur wäre intensivierter Ausbau von fortbildenden Berufsschulen notwendig.)

E r g e b n i s

KINDERGÄRTEN

Der Mangel an Kindergärten könnte durch Errichtung von Kinderläden etc. relativ wirtschaftlich in der bestehenden Bebauung behoben werden (Erd- bzw. Dachgeschossnutzung). Kindergärten mit konstanten räumlichen Erfordernissen sollten im Zuge von Sanierungsmassnahmen so angeordnet sein, dass deren Funktionieren durch gemeinschaftliche Arbeit (Hausbewohner, Blockbewohner) gewährleistet ist.

SCHULEN

Der Ausbau der Pflichtschulen (Einheitsschulen) sollte in den "bevölkerungsstarken" Bezirken forsiert werden, wobei die Ausstattung mit höheren berufsbildenden Schulen besonders wichtig in den Bezirken mit hohem Unterschichtbevölkerungsanteil ist (heute unterversorgt).

Die Errichtung von einzelnen Hochschulinstituten, Fakultäten in den Randbezirken scheint zum Zwecke einer umfassenden Sozialpolitik (Bildungspolitik) notwendig, was auch günstige Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben sollte.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Als technische Infrastruktur wird hier im Prinzip die Versorgung mit Wasser, Strom, Fernwärme, Kanalisation und Gas erfasst und bewertet. Die durch Baubestand und Nutzung im hauptsächlich charakterisierten Teilgebiete und deren mögliche zukünftige bauliche Verwertbarkeit wurden nach den künftigen Bedarfsprognosen technischer Versorgung untersucht.

Die Versorgung mit trinkbarem Wasser erscheint heute als ausreichend. Im gesamten Planungsgebiet treten beim vorhandenen Leitungsnetz keine druckarmen Gebiete auf. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass zumindest künftige Gebiete, die als Betriebsbaugebiete genutzt werden, aus ökonomischen Gründen und im Hinblick auf die zukünftige Gesamtentwicklung Wiens und dessen Frischwasserbedarf, mit einer gesonderten Aufschliessung für Gebrauchswasser versehen werden sollten.

STROM

Generell ist die Möglichkeit von Neuanschlüssen im dichtverbauten Gebiet entlang des Donaukanals problematisch, besonders im 1., 3. und 9. Bezirk; im 2. und 20. Bezirk ist sie mit Ausnahmen (z.B. Wallensteinstrasse) etwas besser. Heute gibt es jedoch noch keine ausgesprochenen Sperrgebiete.

Die Verbrauchsspitze ist generell um 0.30 Uhr bereits höher als die Tagesspitze, sodass neue Nachtstromanschlüsse heute nicht mehr angebracht sind. Bei umfangreichen Neubauten sind grundsätzlich neue Versorgungsleitungen herzustellen, wobei dies bei Planungen einprojektiert werden muss.

FERNWÄRME

Der 9. und 1. Bezirk, der stadtnahe Teil des 3. Bezirks bis zur Aspernbrücke sowie der stadtauswärtige Teil des 20. Bezirks ausserhalb der Friedensbrücke können bereits heute in die Versorgung mit Fernwärme einbezogen werden. Bei einem kleinen Teil des 3. Bezirkes ausserhalb der Aspernbrücke kann eine solche Versorgung zu gegebenem Zeitpunkt in Betracht gezogen werden. Der 2. Bezirk im Bereich der Taborstrasse, Donaukanal, Praterstern kann in fernerer Zukunft im Rahmen des Energiekonzeptes für Fernwärmeversorgung in Betracht gezogen werden. Für alle weiteren Teile

des 20., 2. und 3. Bezirkes, soweit diese das Planungsgebiet betreffen, ist heute eine Versorgung mit Fernwärme nicht vorgesehen und wird auch in Zukunft nicht möglich sein.

KANAL

Die Entsorgung des gesamten Planungsgebietes erscheint heute und auch in Zukunft als ausreichend. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass einige Teile des Rohrnetzes im 9., fast des gesamten 1. Bezirks, einige Teile des 3. Bezirks - insbesondere zwischen Stadion- und Rotundenbrücke - sowie die Uferzonen des 2. und 20. Bezirks in Ziegelmauerwerk bzw. Romanzement bestehen. Es ist zu erwarten, dass diese im 19. Jahrhundert errichteten Kanalanalgen innerhalb der nächsten Zeit baufällig werden und neu errichtet werden müssen.

GAS

Die Versorgung des Planungsgebietes mit Gas ist heute genügend und erscheint auch in Zukunft als gesichert. Durch die derzeitige Umstellung der Gasversorgung vom bisherigen Stadtgas auf Erdgas mit höherer Kalorienzahl wird in Zukunft eine höhere Ausnützbarkeit der bestehenden Leitungsquerschnitte ermöglicht; sie erfolgt im 9. Bezirk 1975/77, im 1. Bezirk 1977, im 3. Bezirk 1976/77, im 20. Bezirk 1978, im 2. Bezirk 1977/78.

Die technische Versorgung des Planungsgebietes gilt heute also als ausreichend. Insbesondere in erhaltenswerter Bausubstanz besteht keine Notwendigkeit, die untersuchten hauptsächlich Ver- und Entsorgungssysteme durch Neuanlagen (bei Fortführung der üblichen Wartungsarbeiten) zu ersetzen. Ob jedoch im Bereich umfangreicher Neubauten die bestehende technische Infrastruktur ausreichen wird, ist punktuell nachzuweisen.

B O D E N

Aufgrund geschätzter Angaben der MA 7 sind Richtwerte der Grundstückspreise entlang des Donaukanals zwischen 1000 - 6000 S/m² gegeben. Im Hinblick auf die nur individuelle Bewertung von Liegenschaften handelt es sich besonders im zentralen Abschnitt eher um untere Grenzwerte. Vor allem aber kommen die Relationen der Gebiete zum Ausdruck.

Der Kaufpreis eines Grundstückes stellt nicht eine materielle Entschädigung des erworbenen Stückes Erde dar, sondern stellt den Preis der Bodenrente an sich dar, die als Zins auf ein imaginäres Kapital aufzufassen ist. Der Zinssatz lässt sich nach den üblichen Verzinsungen der Kapitalverwertung berechnen.

Die Bodenpreisentwicklung im Planungsgebiet wird durch die geplanten infrastrukturellen Massnahmen (bessere Ausstattung, günstige Versorgung) eben durch jene bessere Kapitalverwertungsmöglichkeit stark nach oben angeglich werden. Die Kommunalverwaltung und die politischen Instanzen, die durch die Investitionspolitik der "öffentlichen Hand" weitgehend jene Strukturverbesserungen herbeiführen, sollten in Form von Gesetzesvorlagen ein Regulativ schaffen, das den Planungsgewinn, von dem ansonsten vorzugsweise die privaten Grundeigentümer und die Privatwirtschaft profitieren, der Bevölkerung in Form von sozialem Wohnhausbau, Althausanierung etc. "rückerstattet". Die Entstehungs- und Zirkulationsgesetze zeigen, dass das Grundeigentum an sich in der Lage ist, Bodenrente zu erzeugen, nämlich aus der Monopolstellung des Grundeigentums. Damit setzt sich der Kreislauf der Kapitalverwertung und Kapitalakkumulation selbständig fort.

E r g e b n i s

Im Sinne einer sozialistischen Politik sind am Problem der Bodenfrage folgende grundsätzliche Forderungen aufzustellen:

- 1.) Öffentlichmachung des Bodenmarktes, Preisstopp
- 2.) Berufsverbot für Makler
- 3.) Schaffung einer kommunalen Bodeninstanz (Bodenmarktamt)
- 4.) Schaffung von gesetzlichen Massnahmen, die die Kompetenzen der Kommunalverwaltung erweitern (Vorkaufsrecht, Erleichterung bei Enteignungsverfahren, etc.).

B A U B E S T A N D

WOHNUNGSQUALITÄT

Die höchste durchschnittliche Wohnungsgrösse findet sich in den Zonen der Ringstrassenverbauung, obwohl dort der Anteil der Althäuser relativ hoch ist. In den äusseren Abschnitten entsprechen einander die dünnbesiedelten Gebiete im 20. Bezirk und im 3. Bezirk (Schlachthausgasse). Trotz des relativ niedrigen Anteiles an Altwohnungen ist die durchschnittliche Wohnungsgrösse sehr gering. Die Änderungen 1961 bis 1971 dürften in diesem Gebiet am grössten sein. Als am schlechtesten zu bewerten ist der dichtbesiedelte Zählbezirk westlich des Augartens (um die Wallensteinstrasse).

E r g e b n i s

Allgemein kann eine Korrelation zwischen Wohnungsqualität und sozialräumlicher Gliederung festgestellt werden. Dies bedeutet, dass Wohnungsqualität und -zustand prinzipiell den Bevölkerungsgruppen adäquat sind, die dort geschichtlich vertreten waren und heute sind.

Der Trend, der für GesamtWien gültig ist, bestätigt sich auch hier im Planungsgebiet, dass Mietobjekte spekulativ zu Höchstpreisen an Gastarbeiter vermietet werden. Die Hauseigentümer erwarten und fördern die Verschlechterung der Bausubstanz, um eine Abbruchgenehmigung zu erlangen.

Die unmittelbar von den planerischen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Donaukanal betroffenen und an den Donaukanal grenzenden Wohnungen beträgt ca. 4000 mit rund 8200 Wohnräumen. Bemerkenswert ist die Abnahme der Hausausstattung und der Wohnungsqualität in der zweiten und dritten Blockreihe des Planungsgebietes.

WOHNUNGSGRÖSSE

Historisch gesehen kann man anhand der Wohnungsgrößen und der Aufschliessung eine Trennung zwischen Bürger- und Arbeiterhäusern ablesen. Die Wohnungsgrösse ist also historisch gesehen eng mit der Wohnungsqualität verbunden. Vor allem bedarf der gründerzeitliche Baubestand (Arbeiterwohnhaus) einer baulichen Veränderung zu günstigeren Wohnungsgrößen, um damit die Benachteiligung, die vom Produktionsbereich in den Reproduktionsbereich übertragen wurde, formal zu egalisieren.

FLÄCHENWIDMUNG

Eine generalisierte Darstellung der geltenden Flächenwidmung (1:25000, Stand 1971) zeigt, dass der Planungsbereich wie das übrige dichtbebaute Gebiet Wiens überwiegend als "Gemischtes Baugebiet" gewidmet ist.

Neben öffentlichen Bauplätzen treten einige Wohngebiete hervor: Die Neubaugebiete der nördlichen Brigittenau, ein Streifen entlang des Praters und die Erneuerungsgebiete im 2. (Hollandstrasse), 3. (Erdberg, Fiakerplatz) und 9. Bezirk (Lichtental).

Als Grünflächen sind neben Prater und Augarten einzelne Abschnitte des Donaukanals ausgewiesen.

Als grosse Einzelflächen treten neben dem Industriegebiet Erdbergerlände die Hauptzollamtgründe beim Praterknoten für öffentliche Zwecke und das Gelände des Franz-Josefs-Bahnhofs hervor.

BEBAUUNGSPLAN

Der Bebauungsplan soll zukünftige bauliche Veränderungen über einen gewissen Zeitraum hinaus fixieren. Um diesem Ziel gerecht zu werden, erlangt er durch Gemeinderatsbeschluss Gesetzeskraft; er liegt in der zuständigen MA 21 im Rathaus, und zwar in Form eines Überdrucks auf die Stadtkarte 1:2000 auf. Die Erstellung eines Änderungsvorschlages zum Bebauungsplan erfolgt in diesem Masstab und hat ausschliesslich mittels der gesetzlich fixierten und in Form eines Legendenblattes aufliegenden Symbole zu erfolgen (siehe Massnahmenplan, Plangrundlage).

VERKEHR

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Bereits im Jahre 1815 wurde eine Pferdestellwagenlinie eingerichtet. Diesem Linien-Nahverkehrsmittel folgte im Jahre 1837 die erste Dampfeisenbahn. Ab dem Jahre 1883 fuhr die Dampftramway die Strecke Hietzing - Perchtoldsdorf. Die Wiener Stadtbahn verkehrte mit dampfbetriebenen Einheiten auf den Strecken der Verbindungsbahn, Vorortelinie, Wientallinie, Gürtellinie, Donauufer- und Donauländebahn, sowie später der Donaukanallinie. Im Jahre 1925 wurde das Gesamtnetz elektrifiziert in Betrieb genommen.

U-BAHN

Nach einem Gemeinderatsbeschluss vom Jahre 1968 soll der U-Bahn-Ausbau beginnend mit einem U-Bahn-Grundnetz seine letzte Ausbaustufe im Netzentwurf M finden. Der Netzentwurf M stellt eine mögliche Lösung des beschlossenen U-Bahn-Grundnetzes und des bestehenden S-Bahn-Netzes dar. Für das Planungsgebiet sind folgende U-Bahn-Linien von Bedeutung: U1, U2, U3, U4, U6.

Die Attraktivität soll laut Prognose für den innerstädtischen Bereich bei 85 % zu 15 % Individualverkehrsmittel liegen.

Durch den U-Bahn-Ausbau im Planungsgebiet wird der Donaukanalbereich zu einer der bedeutendsten städtischen Regionen innerhalb Wiens.

Im Verlaufe des U-Bahn-Ausbaues bleiben die Stationen Friedensbrücke und Rossauerlände erhalten, hingegen werden die Stationen Ringturm und Schwedenplatz neu geplant. Diese beiden Stationen werden die urbansten Punkte des Planungsgebietes sowie zwei der frequentiertesten "Umsteigstellen" für GesamtWien darstellen. Aus dieser Tatsache ergibt sich die Notwendigkeit, an diesen Punkten mit einem leistungsfähigen kreuzungsfreien Fussgängersystem anzubinden.

Die Relationen innerhalb des öffentlichen Verkehrs hinsichtlich Erreichbarkeit, Versorgung siehe Seite 25, 27, 29.