Verkehr und Energie

Wiener Stadtwerke

Das Jahr 1976 war von konjunkturellen Schwankungen gekennzeichnet, die auch an der wirtschaftlichen Entwicklung der Wiener Stadtwerke als bedeutsamen Wirtschaftskörper Wiens und Gesamt-Österreichs nicht spurlos vorbeigegangen sind. Neben den Unsicherheitsfaktoren, sowohl bei den Kosten als auch bei den Erträgen, wirkte sich auch die schon bisher bestehende Problematik des Zwanges zu äußerst kostspieligen Investitionen aus. Diese müssen unabhängig von konjunkturellen Schwankungen durchgeführt werden, um das von der Bevölkerung geforderte Leistungsniveau zu halten und für die Zukunft weiter auszubauen. Es hat sich erwiesen, daß kurzfristige Konjunkturschwankungen keinesfalls als Maßstab für die Durchführung der für Wien lebensnotwendigen Investitionen sowohl auf dem Energie- als auch auf dem Verkehrssektor aufgefaßt werden dürfen: Im Laufe des Jahres 1976 wurden Verbrauchszuwächse festgestellt, als hätte es nie eine Energiekrise gegeben. Nach wie vor muß deshalb auf dem Energiesektor mit einer Verdoppelung des Strombedarfes in durchschnittlich zehn Jahren gerechnet werden.

Neben der ungenügenden Deckung der Aufwendungen durch Erträge, die sich zum Teil aus den von den Verkehrsbetrieben seit Jahrzehnten zu gewährenden und zu tragenden Sozialtarifen ergibt, sind es auch hier vor allem die Investitionsnotwendigkeiten, die eine schwere Belastung der an sich ungünstigen Finanzlage dieser Unternehmung bedeuten.

Nicht nur bei den Wiener Verkehrsbetrieben, sondern weltweit ist eine wachsende finanzielle Notlage des kommunalen Nahverkehrs festzustellen. Ein wesentlicher Grund für die daraus bei den Körperschaften und bei der Bevölkerung entstandene Unsicherheit besteht in der Tatsache, daß das von den kommunalen Versorgungsunternehmungen anzuwendende kaufmännische Rechnungswesen für die Notwendigkeiten der gewinnorientierten Privatwirtschaft entwickelt wurde, während wesentliche Bereiche der kommunalen Versorgungsunternehmungen mit ihren sozialen Zielsetzungen dadurch nicht erfaßt werden. Um diesem Mißstand abzuhelfen und um die Möglichkeit zu schaffen, den von den kommunalen Versorgungsunternehmungen gestifteten volkswirtschaftlichen und sozialen Nutzen in deren Rechnungswesen zu berücksichtigen, wurde der Gedanke der sogenannten „Sozialbilanz" geboren. Neben den schon bisher im kaufmännischen Rechnungswesen dargestellten Fakten soll damit auch die Erfassung und Bewertung des von diesen Unternehmungen gestifteten volkswirtschaftlichen Nutzens gewährleistet werden. Der Vervollständigung des Rechnungswesens öffentlicher Versorgungsunternehmungen durch solche Sozialbilanzen oder ähnliche Rechnungswerke stellen sich aber derzeit noch viele Bewertungsprobleme entgegen, die nur schrittweise gelöst werden können.

Auch im Jahre 1976 war es notwendig, die Leistungserlöse der Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke der laufenden Kostenentwicklung anzupassen. Ohne einen ausreichenden Zufluß an Eigenmitteln wäre sonst der Weg in die Verschuldung mit allen wirtschaftlichen Nachteilen zwangsläufig vorgezeichnet. Die Gaswerke mußten dementsprechend ihre Tarife ab Jänner, die Elektrizitätswerke in Form einer Akontierung ab März und die Verkehrsbetriebe ab August auf jenen Stand bringen, der es ihnen ermöglicht, ihre wirtschaftliche Existenz und Leistungskraft zu erhalten.

Da sich im Jahre 1975 die Kosten- und Ertragsstruktur in der gesamten österreichischen Elektrizitätswirtschaft rapide verschlechterte, sahen sich die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke gemeinsam mit allen anderen Landeselektrizitätsgesellschaften und der Österreichischen Verbundgesellschaft gezwungen, gegen Ende des Jahres einen Antrag auf Erhöhung ihrer Strompreise einzubringen. Ursache hiefür waren, abgesehen von allen anderen Kostensteigerungen, vor allem die eingetretenen Preissteigerungen für Heizöl und Erdgas, von denen die Wiener Elektrizitätswerke von allen österreichischen Elektrizitätswerken nachweislich am stärksten betroffen waren. Um ihre unbedingt notwendigen Investitionen durchführen zu können, haben sie am 19. Februar 1976 gemeinsam mit allen anderen antragstellenden Gesellschaften zunächst um eine allgemeine Erhöhung der Preisansätze von rund 10 Prozent ersucht. Diesem Antrag wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie stattgegeben. Der Wiener Gemeinderat hat die neuen Tarife am 26. März 1976 beschlossen. In Fortsetzung des Preisverfahrens hat die Preisbehörde nach eingehender und mehrmaliger Überprüfung der gegebenen Kosten- und Ertragssituation bei allen Antragstellern

auf Grund der betriebswirtschaftlichen Unterlagen und unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Möglichkeiten generell für ganz Österreich eine weitere Strompreiserhöhung per 1. Jänner 1977 genehmigt: Hiebei wurde bei den für die Versorgung von Tarifabnehmern mit Gemeinderatsbeschluß ab 1. März 1976 genehmigten Arbeitspreisen des Haushaltstarifs, Gewerbetarifs, Landwirtschaftstarifs und des Nachtstromtarifs eine Erhöhung um 4,3 Groschen pro Kilowattstunde für zulässig erklärt. Die Grundpreise des Gewerbetarifes wurden linear um 2 Prozent angehoben, und bei den Arbeitspreisen des Kleinstabnehmertarifs war eine Erhöhung um 10 Groschen pro Kilowattstunde und bei den Preisansätzen für Sonderabnehmer eine solche um linear 4,9 Prozent statthaft. Gleichzeitig wurden die Meßpreise für Meßeinrichtungen mit monatlich 1,5 Prozent des Wiederbeschaffungswertes festgelegt.

Bei den Gaswerken ergab sich auf dem Tarifsektor folgende Situation: Da im Verlaufe des Jahres 1975 die Gaseinstandspreise für Erdgas russischer Provenienz um 12,5 Prozent erhöht wurden, die Speicherfixkosten um mindestens 15,0 Prozent und auch die übrigen Kosten in etwa gleichem Verhältnis gestiegen waren, sahen sich die Gaswerke veranlaßt, am 13. November 1975 an die Preisbehörde einen Antrag auf Anhebung der Gaspreise zu stellen. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie setzte daraufhin mit Bescheid vom 22. Dezember 1975 ab 1. Jänner 1976 die zulässigen Arbeitspreise für Gas und die Zählergebühren um rund 7,7 Prozent höher fest. Der diesbezügliche Beschluß des Wiener Gemeinderates erfolgte am 23. Jänner 1976. Die anläßlich der Erstellung des Wirtschaftsplanes für das Jahr 1977 auf Grund der Kostenentwicklung des Jahres 1976 aufscheinende beträchtliche Verlustsituation zwang aber die Gaswerke, am 18. Oktober 1976 neuerlich einen Antrag auf Anhebung der Gastarife und Zählergebühren an das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zu stellen. Nach Durchführung des Preisprüfungsverfahrens hat das genannte Bundesministerium mit Bescheid vom 14. Dezember 1976 und mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1977 eine Tariferhöhung auf Basis einer generellen Erhöhung der Gaspreise und Zählergebühren um 6,1 Prozent als zulässig erklärt. Entsprechend den Bestimmungen des Maß- und Eichgesetzes wurde den Gaswerken gleichzeitig die Anwendung der neuen Maßeinheit Kilowattstunde genehmigt, die entsprechend einer Empfehlung des Fachverbandes der Gas- und Wärmeversorgungsunternehmungen in Österreich in der gleichen Weise wie in der Bundesrepublik Deutschland zur Tarifbildung und Verrechnung bei Abnehmern verwendet werden soll. Die höchstzulässigen Verkaufspreise für Stadtgas und Erdgas wurden mit Gemeinderatsbeschluß vom 17. Dezember 1976 ab Jänner 1977 bei Lieferung an Haushalte und Heizgaskunden mit 30,1 Groschen pro Kilowattstunde und bei Lieferung an Gewerbe und Industrie, ausgenommen Raumheizgas, mit 28,7 Groschen pro Kilowattstunde festgesetzt.

Auch bei den Verkehrsbetrieben ergab sich im Berichtsjahr ab 1. August die Notwendigkeit einer Anhebung der Tarife: Durch die seit der letzten Tarifregulierung vom 2. Jänner 1975 eingetretenen Preissteigerungen und den dadurch erhöhten Aufwand für den laufenden Betrieb sowie für die notwendigen Investitionen, weiters durch die Erhöhung der Personalausgaben für die aktiven Bediensteten, ferner durch den Zinsendienst für Anleihen und langfristige Verbindlichkeiten sowie den Finanzbedarf zur Anleihentilgung waren die Verkehrsbetriebe trotz sparsamster Betriebsführung und weitgehender Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen in derart finanzielle Schwierigkeiten geraten, daß eine Aufrechterhaltung des Betriebes im notwendigen Umfang gefährdet erschien. Nicht unerheblich hat zu dieser Entwicklung der Umstand beigetragen, daß die Verkehrsbetriebe nach wie vor auf die Tariferlöse entfallende Umsatzsteuer nicht auf die Fahrgäste überwälzen können, sondern aus eigenem tragen müssen.

Die beim Einheitstarif durchgeführte Tarifregulierung beschränkte sich nicht nur auf eine Erhöhung bestehender Tarifansätze, sondern setzte auch den anläßlich der vorangegangenen Tarifregulierung mit der Schaffung des Netzkartensystems beschrittenen Weg der Nachfragelenkung zu längerfristigen Zeitkarten fort, berücksichtigte im Kindertarif familienpolitische Ziele und brachte auch Erleichterungen für Pensionisten- und Kurzstreckenfahrscheinbenützer. So wurde bei den Monatsnetzkarten ein Bonussystem eingeführt, wodurch dem Benützer von Monatswertmarken als Stammkunden für zehn innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren gekaufte Monatswertmarken eine Monatswertmarke kostenlos überlassen wird. Im Kindertarif wurde die Neuerung eingeführt, Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr an Sonn- und Feiertagen sowie in den Schulferien kostenlos zu befördern. Schülern ab dem 15. Lebensjahr wird die Möglichkeit gegeben, ihre Schülerstreckenkarte durch Erwerb einer Zusatzwertmarke in eine Netzkarte umzuwandeln. Die für Benützer von Pensionisten- und Kurzstreckenfahrscheinen bestehenden zeitlichen Beschränkungen entfielen zur Gänze, mit der einzigen Ausnahme, daß diese Fahrscheine an Werktagen von Montag bis Freitag erst nach Ende der Frühspitze benützt werden können. Zur weiteren Förderung des Fahrschein-Vorverkaufes wurde im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme zusätzlicher Dienstleistungen, wie sie der Verkauf durch Bedienstete der Verkehrsbetriebe oder Ausgabeautomaten im Fahrzeug darstellt, der Preis von 10 S für den im allgemeinen am Wagen erhältlichen Fahrschein festgelegt. Der Regelfahrpreis für den Fahr-

schein im Vorverkauf wurde mit 7,20 S angesetzt. Ausgehend von diesem Regelfahrpreis von 7,20 S, ergaben sich die Tarifansätze für alle übrigen Fahrpreisrelationen, wobei bei einzelnen Fahrausweisen aus sozialen Erwägungen wieder Preisreduktionen vorgesehen wurden. Im innerstädtischen Autobusbetrieb sowie auf der Kahlenberg-Autobuslinie blieben die Fahrpreise unverändert.

Bei der Städtischen Bestattung ergab sich durch die Beibehaltung des 1974 genehmigten Höchsttarifes (einschließlich Umsatzsteuer) wegen der mit Wirkung vom 1. Jänner 1976 erfolgten Erhöhung der Umsatzsteuer von 16 auf 18 Prozent eine Preisminderung um 2 Prozent. Mit Beschluß des Gemeinderates vom 22. November 1976 wurde der Städtischen Bestattung per 1. Jänner 1977 eine Tarifregulierung genehmigt, welche die Umsatzsteuer von 18 Prozent im Höchsttarif berücksichtigt, so daß damit die Preisreduktion von 2 Prozent wieder aufgehoben ist.

Die Energiepolitik der Wiener Stadtwerke war auch im Jahre 1976 in erster Linie auf Versorgungssicherheit ausgerichtet. Die Stromabgabe der Elektrizitätswerke betrug rund 4.776 GWh, was einer Steigerung um 8,3 Prozent gegenüber 1975 entspricht. Die Gasabgabe der Gaswerke (auf Stadtgasbasis 4.600 kcal/m³) an Tarifabnehmer belief sich auf 1.196 Millionen Kubikmeter oder 10,5 Prozent mehr als 1975 und die Erdgasdirektabgabe an Sonderabnehmer auf 119 Millionen Kubikmeter oder 4,6 Prozent mehr. Zur Beschaffung der erforderlichen Rohenergiemengen benötigten die Wiener Stadtwerke neben den Fremdstrombezügen von 2.038 GWh 336.000 Tonnen Heizöl und 1,1 Milliarden Kubikmeter Erdgas. Die Erdgasmengen kamen zu rund 44 Prozent aus der Inlandsförderung, die verbleibenden 56 Prozent wurden auf Grund langfristiger Verträge durch Importe, zum überwiegenden Teil aus der UdSSR, gedeckt. Die Zuwachsraten in der Stromversorgung 1976 ensprechen einer Verdoppelung des Stromverbrauches in etwa zehn Jahren.

Es muß in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß aus kurzfristigen, witterungs- oder bedarfsbedingten Schwankungen vergangener Perioden keine voreiligen Schlüsse für die langfristige Planung gezogen werden können. Die langanhaltende Trockenperiode des Jahres 1976 und das damit verbundene geringe Aufkommen der hydraulischen Stromerzeugung in Österreich erforderte einen verstärkten Einsatz der inländischen Wärmekraftwerke sowie höhere Energieimporte zu gestiegenen Kosten. Durch das in den Grundlagen für ein Energiekonzept der Stadt Wien enthaltene Ausbauprogramm konnte der gestiegene Bedarf ohne Schwierigkeiten bewältigt werden, was die Richtigkeit der vorausschauenden Entscheidungen des Wiener Gemeinderates erneut bestätigt. Für die Bevorratung mit Heizöl stand Ende 1976 eine Lagerkapazität von insgesamt rund 320.000 Tonnen zur Verfügung, was einem Verbrauch der Kraftwerke von etwa 90 Tagen entspricht. Diese Bevorratungspolitik steht im Einklang mit internationalen Empfehlungen. Zum Ausgleich des saisonal unterschiedlichen Bedarfes in der Gasversorgung steht den Landesferngasgesellschaften, zu denen auch die Städtischen Gaswerke gehören, eine Gesamtspeicherkapazität von 480 Millionen Kubikmeter Erdgas zur Verfügung, auf die in Notversorgungssituationen zurückgegriffen werden kann.

Eine Leistung der Wiener Stadtwerke, deren Bedeutung für den Umweltschutz und damit für den Lebensraum der Wiener Bevölkerung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, ist der wachsende Anteil von Strom und Gas an der Deckung des Raumwärmebedarfes. Mit Ende 1976 wurden mehr als 59.000 Haushalte mit Elektro-Vollraumheizung im Versorgungsgebiet der Elektrizitätswerke mit einem Gesamtanschlußwert von fast 638 Megawatt versorgt. Mit diesen Werten liegt Wien an der Spitze der österreichischen Bundesländer und schneidet auch im Vergleich mit ausländischen Großstädten hervorragend ab. Der weitaus größere Anteil der umweltfreundlichen Bedarfsdeckung an Raumwärme entfällt jedoch auf die Gasheizung. Erdgas ist innerhalb weniger Jahre zu einer der beliebtesten Energieformen aufgerückt, da es völlig ungiftig ist, ohne Rauch, Ruß, Geruch und schädliche Abgase verbrennt und damit ausgesprochen umweltfreundliche Eigenschaften hat. Die Gaswerke versorgten Ende 1976 fast 290.000 Haushalte in ihrem Versorgungsgebiet mit Heizgas. Insgesamt wurde im Bereich der Stadt Wien durch die drei umweltfreundlichen leitungsgebundenen Energieträger — Strom, Gas und Fernwärme — nahezu die Hälfte aller Haushalte beheizt.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, daß die kommunalen Energieversorgungsunternehmen — Wiener Stadtwerke und Heizbetriebe Wien GmbH — jedes Jahr gewaltige Investitionen auf sich nehmen, um in Erfüllung behördlicher Auflagen auch eine umweltfreundliche Erzeugung und Bereitstellung dieser großen Energiemengen zu gewährleisten. Diese Tatsache findet allerdings in den Gestehungskosten der kommunalen Energieversorgungsunternehmungen ihren Niederschlag und wirkt sich auf dem Raumwärmemarkt insbesondere gegenüber den konkurrenzierenden festen und flüssigen Brennstoffen negativ aus. Deren emissionsreiche Verbrennung in den vielen Einzelfeuerungen kann kaum durch behördliche Maßnahmen beeinflußt werden. Aus Gründen der Chancengleichheit von Strom, Gas und Fernwärme mit umweltbelastenden Energieträgern muß daher die Forderung nach zielführenden Maßnahmen erhoben werden, damit insbesondere die aus der Luftverschmutzung erwachsenden Kosten den Verursachern angelastet und zum Beispiel auch bereits in den Heizkosten-

Zur Eröffnung der Fußgängerpassage Karlsplatz durch Bürgermeister Leopold Gratz führt Amtsführender Stadtrat Franz Nekula (Verkehr und Energie) neben dem Bundeskanzler die Spitzen der Regierung und der Stadtverwaltung durch die unterirdischen Baulichkeiten

U-Bahn-Bau

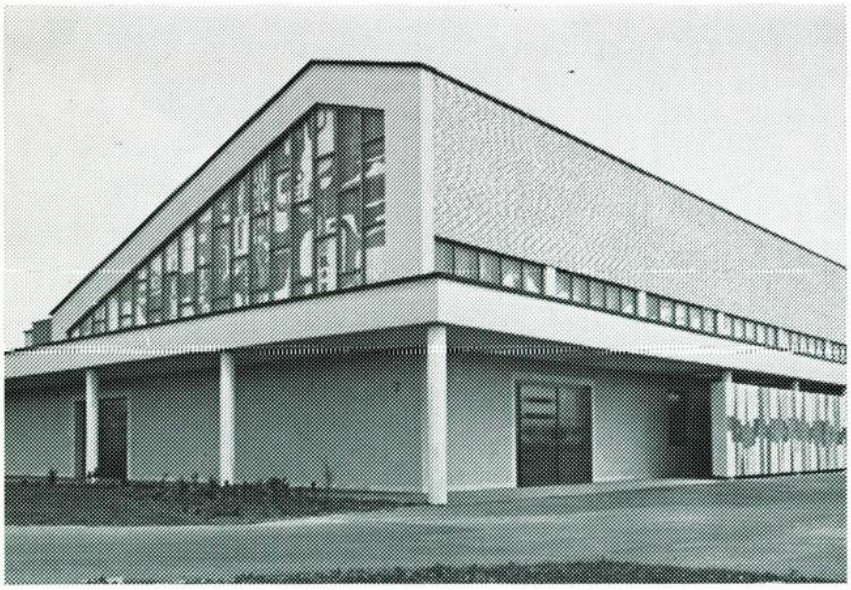
Blick in die Ladenstraße der Fußgängerpassage Karlsplatz

Die erste Teilstrecke der Wiener U-Bahn zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke konnte in Betrieb genommen werden

U-Bahn-Bau

Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung

Die neue Aufbahrungshalle auf dem Südwestfriedhof



vergleichen berücksichtigt werden. Ein erster Schritt in dieser Richtung wurde 1972 durch Modifikation der Durchführungsverordnung zum Wohnbauförderungsgesetz unternommen, so daß Förderungsmittel im Bereich der Stadt Wien grundsätzlich nur für solche Projekte vergeben werden, deren Heizung den Erfordernissen des Umweltschutzes entspricht. Das Energiewirtschaftliche Referat in der Generaldirektion der Wiener Stadtwerke hat daher 1976 über 440 Wohnbauförderungsansuchen zur Errichtung von mehr als 11.000 Wiener Wohnungen überprüft. Dabei mußte in 32 Fällen mit zusammen rund 1.200 Wohnungen Einspruch gegen umweltfeindliche Heizungen erhoben werden. Zusätzlich wurden 19 Ansuchen positiv erledigt, in denen nach einem Einspruch bei einer früheren Überprüfung die Planung auf eine umweltfreundliche Heizung geändert wurde. Seit 1972 wurden über 1.600 Ansuchen für mehr als 50.000 Wohnungen überprüft. Der AKE (Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung) hat im Jahre 1976 insgesamt 153 Empfehlungen für die Energieversorgung von Bauvorhaben, davon 128 Empfehlungen für Wohnbauprojekte mit zusammen mehr als 10.000 Wohnungen abgegeben. Der gesamte Anschlußwert dieser behandelten Geschäftsfälle betrug 220 Gcal/h. Unter diesen Geschäftsfällen befanden sich Großprojekte wie die Überbauung des Franz-Josefs-Bahnhofs-Geländes, die mit Fernwärme versorgt wird, das gaszentralbeheizte AUA-Verwaltungszentrum in Ober-Laa sowie die überwiegend durch Fernwärme zu versorgenden Bezirkshallenbäder im Rahmen des Bäderkonzeptes der Stadt Wien. Darüber hinaus wurden vom AKE auf Wunsch der Stadtbaudirektion die Möglichkeiten der Versorgung aller Krankenanstalten und Pflegeheime der Stadt Wien durch die umweltfreundlichen Energieträger Gas und Fernwärme untersucht und die hiefür erforderlichen Aufschließungskosten ermittelt.

Der drohende Zusammenbruch des Verkehrs kann sowohl in unserer Stadt wie auch in allen anderen Ballungszentren der Welt nur durch einen leistungsstarken öffentlichen Nahverkehr verhindert werden. Eine Einschränkung der notwendigen Investitionen ist somit angesichts der wachsenden qualitativen und quantitativen Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung nicht denkbar. Falls der öffentliche Nahverkehr in der Erfüllung seiner Funktionen nachließe, würde der Stand an Kraftfahrzeugen noch viel schneller steigen, als dies derzeit schon der Fall ist. Die sich daraus ergebende Umweltbelastung, die hauptsächlich in der Gefährdung der Umgebung durch die emittierten Giftstoffe des Verkehrs besteht, würde ins Uferlose wachsen. Die Entwicklung hätte auf längere Sicht katastrophale Folgen für die Gesundheit der Bevölkerung und muß unter allen Umständen unterbunden werden. Nicht unerwähnt sollen aber auch die übrigen Folgen eines sich ungehemmt entwickelnden Individualverkehrs bleiben, wie wachsende Unfallzahlen, Produktionsausfälle, vorläufig noch unbezifferbare Schäden durch Lärm, Zerstörung von Wohnraum und ganzen Stadtvierteln, Verlust von Wohnlichkeit, psychologischer Streß der Verkehrsteilnehmer und besonders die volkswirtschaftlich äußerst schädliche Energieverschwendung. Der Energieverbrauch je beförderte Person verhält sich bei Straßenbahn, Autobussen und Personenkraftwagen wie 1 : 1,6 : 5,8.

Speziell für die Wiener Verkehrsbetriebe schlägt gegenüber anderen öffentlichen Nahverkehrsunternehmungen noch ein weiterer Nachteil negativ zu Buch und wirkt sich auf das Kostengefüge ungünstig aus: Trotz des Umstandes, daß die Einwohnerzahl Wiens rückläufig ist, wächst hier die Belastung des öffentlichen Nahverkehrs, da sich durch den laufenden Ausbau neuer Wohngebiete verkehrsmäßige Verschiebungen ergeben, welche die Verkehrsbedienung immer kostenintensiver machen. Angesichts der Beförderungszahlen der Verkehrsbetriebe zeigt sich, daß diese noch immer einen dominierenden Faktor im Verkehrsgeschehen unserer Stadt darstellen: 1976 wurden rund 436 Millionen Personen befördert und hiebei rund 91 Millionen Wagenkilometer Fahrleistung bewältigt. Auch im Jahre 1976 bewiesen die Verkehrsbetriebe wieder, daß ihre Leistungsfähigkeit oft zu Unrecht bezweifelt wird: Sie konnten zum Beispiel anläßlich des Einsturzes der Reichsbrücke am 1. August durch schlagartige Verkehrsumorganisation eine fast unbeeinträchtigte Aufrechterhaltung des Berufsverkehrs gewährleisten. Bereits am 16. Oktober konnte eine Straßenbahnbehelfsbrücke in Betrieb gehen. Auch zu Allerheiligen, während der typischen Feiertage mit höchsten Frequenzzahlen, wurde im Friedhofsverkehr ein riesiges Verkehrsaufkommen reibungslos bewältigt und fast eine Million Fahrgäste befördert. Bemerkenswert ist, daß die Straßenbahn in der Lage war, auch jene vielen Autofahrer aufzunehmen, die angesichts der Verkehrslawine auf der Fahrt zu den Friedhöfen auf das eigene Auto verzichtet hatten.

Der Zwang zu unabdingbar notwendigen Investitionen, die aus Eigenmitteln nicht finanziert hätten werden können, führte auch 1976 wieder zur Notwendigkeit, bedeutende Fremdmittel aufzunehmen. Es wurde eine Investitionsanleihe der Bundeshauptstadt Wien mit einem Nominale von 1,8 Milliarden Schilling aufgelegt, deren Erlös den Wiener Stadtwerken in zwei Tranchen zu 800 Millionen und zu 1 Milliarde Schilling zufloß. Außerdem wurde den Wiener Stadtwerken ein Kredit der Postsparkasse im Betrag von 100 Millionen und ein Konsortialkredit der Zentralsparkasse von 400 Millionen Schilling gewährt. Der allgemeinen Verbesserung der Liquiditätslage diente der den Wiener Stadtwerken im Dezember zur Verfügung gestellte Betriebsmittelkredit im Betrag von 300 Millionen

Schilling, der mit je 100 Millionen Schilling auf die Elektrizitätswerke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe entfällt. Neben den genannten Fremdmitteln flossen den Wiener Stadtwerken aber auch noch Eigenmittel in Form von Kapitalaufstockungen und erfolgswirksamen Zuschüssen für die Verkehrsbetriebe im Betrag von rund 488 Millionen Schilling zu. In diesem Betrag sind auch 145 Millionen Schilling enthalten, die den Verkehrsbetrieben seitens der Hoheitsverwaltung nach dem Einsturz der Reichsbrücke zur Errichtung der Straßenbahnbehelfsbrücke zur Verfügung gestellt wurden.

Der Kapitalzufluß ermöglichte eine Reihe wesentlicher Investitionen. Bei den Elektrizitätswerken mußte neben der Erneuerung und dem Ausbau der Leitungsnetze auch die Stromerzeugungskapazität weiter angehoben werden. Die im Jahre 1975 begonnenen Arbeiten zur Errichtung einer 370-Megawatt-Blockanlage im Kraftwerk Simmering wurden fortgesetzt. Die Anlage wird 1978 den Betrieb aufnehmen. Außer Strom wird sie im Sinn einer rationellen Energienutzung auch Wärme in der Größenordnung von 240 Gcal pro Stunde erzeugen und in das Fernwärmenetz der Wiener Heizbetriebe einspeisen. Diese Blockanlage stellt einen Bestandteil des koordinierten Ausbauprogramms der österreichischen Elektrizitätswirtschaft dar. Der Ausbau des Kraftwerkes Donaustadt wurde gleichfalls weitergeführt und soll noch im Jahre 1977 vorläufig abgeschlossen werden. Auch der laufend notwendige Neubeziehungsweise Ausbau von Umspannwerken erforderte 1976 wieder beträchtliche finanzielle Mittel.

Das Ausmaß der finanziellen Belastung, welches aus Investnotwendigkeiten resultiert, wird besonders deutlich durch ein Projekt, dessen Realisierungsnotwendigkeit unausweichlich auf die Wiener Stadtwerke zukommt: Es handelt sich um die Schaffung einer 380-kV-Höchstspannungsebene für Wien, für die allein bis Ende 1979 ungefähr 2 Milliarden Schilling auf Preisbasis 1976 aufzubringen sein werden. Die Notwendigkeit einer derart hohen Spannung im Stadtbereich ergab sich aus den laufend steigenden Energiebedürfnissen der Bevölkerung. Eine ähnliche Situation ist in allen vergleichbaren Großstädten zu verzeichnen und kann ab einem gewissen Punkt nur durch erhöhte Netzspannungen wirtschaftlich bewältigt werden. Eingehende technische Untersuchungen über die Grenze der Übertragungsmöglichkeit in dem schon weitestgehend ausgebauten Wiener 110-kV-Kabelnetz führten zu der Erkenntnis, daß ein noch höher gespanntes Übertragungssystem zwischen den Erzeugungsstätten und den großen Umspannwerken erforderlich sein wird. Die Entscheidung lag zwischen 220 kV und 380 kV. Da jedoch ein 220-kV-Netz wieder nur heute schon absehbare Grenzen der Übertragungsmöglichkeit gehabt hätte, mußte die Entscheidung auf ein 380-kV-Netz fallen. Die Verbundgesellschaft errichtet ein 380-kV-Freileitungssystem über das gesamte österreichische Bundesgebiet und verbindet damit auch die großen Umspannwerke, die für die Versorgung von Wien von Bedeutung sind. Entsprechend einem Gutachten der Technischen Universität Wien als auch der eigenen Netzplanung besteht die Notwendigkeit, dieses 380-kV-System der Verbundgesellschaft mit dem Netz der Wiener Elektrizitätswerke zu verbinden, was durch ein 380-kV-Leitungssystem zwischen der Übernahmestation Umspannwerk Südost (Ober-Laa) und dem Kraftwerk Simmering erfolgt. Um aber auch die Leistung in die Schwerpunkte des Verbrauches im Westen unserer Stadt zu bringen, ist es notwendig, eine 380-kV-Verbindung vorerst von Simmering bis in das in Ottakring gelegene Umspannwerk Kendlerstraße zu führen, später wird auch das Werk Kaunitzgasse in Mariahilf an diese 380-kV-Verbindung angeschlossen werden. Die Verlegung der 380-kV-Kabel wird im Erdreich erfolgen, wobei zwischen den Einleiterkabeln Kühlrohre eingelegt werden, die vorerst noch nicht in Betrieb genommen werden müssen. In einigen Jahren wird so die Möglichkeit bestehen, die an die Kabeleinbettung abgegebene Wärme abzuführen und damit die Übertragungsleistung im 380-kV-System wesentlich zu erhöhen.

Bei den Gaswerken lag das Hauptgewicht der Investitionen auf dem Gasrohrnetz, wo ein großer Bedarf bezüglich Erneuerung und Erweiterung besteht. Besonders ungünstig wirkt sich vor allem bei den Gaswerken die Unmöglichkeit einer gleichmäßigen Auslastung der Erzeugungs- und Verteilungsanlagen aus, da die Abnehmer Zeitpunkt und Umfang ihres Verbrauches selbst bestimmen und die jahreszeitlich bedingten Abgabeschwankungen diese Situation noch verschärfen. Die Gaswerke sind deshalb gezwungen, ihre Abgabe- und Verteilungskapazität an der maximal möglichen Belastung zu orientieren. Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, daß ein verstärkter Erdgasabsatz in den Wintermonaten gegenüber den Sommermonaten im Verhältnis von derzeit 4 : 1 in Zukunft sogar noch ungünstigere Relationen ergeben wird. Die Abgabedifferenzen kommen noch deutlicher zum Ausdruck, wenn man den Unterschied zwischen maximaler und minimaler Tagesabgabe im Winter und im Sommer vergleicht, die in den letzten Jahren auf ein Verhältnis von mehr als 7 : 1 anstieg. Dazu kommt noch, daß bestehende Anlagen aus Sicherheitsgründen vielfach durch neue Anlagen ersetzt werden müssen, ohne daß derartige Investitionen eine Stärkung der Ertragskraft des Unternehmens herbeiführen. Eine sehr wesentliche Arbeit auf dem Rohrnetzsektor stellte der Weiterbau an der Aderklaa-Donaustadt-Simmering-Leitung (ADOS) dar, deren Inbetriebnahme Ende 1976 unmittelbar bevorstand. Diese Leitung ist gewissermaßen die „Erdgas-Aorta" für Wien und wird mit der Erdgasumstellung von Jahr zu Jahr wichtiger. Sie erfüllt auch wesentliche Funktionen im Zusammenhang mit der

Erdgasversorgung der Elektrizitätskraftwerke Donaustadt und Simmering. Auch für die Erdgasversorgung im Süden und Osten Wiens, wo durch neue Bauvorhaben ein zusätzlicher Erdgasbedarf entsteht, ist diese Leitung unabdingbar notwendig. Der Schwerpunkt der Investitionen bei den Verkehrsbetrieben lag im Ersatz auszuscheidender überalterter Straßenbahnwagen mit Holzaufbau aus den Jahren 1910 bis 1929. Entsprechend den Erfahrungen der letzten Jahre können die Verkehrsbetriebe jährlich 27 neue sechsachsige Gelenktriebwagen in Betrieb stellen. Auch 1976 gelang es, diese Rate zu halten. Außerdem wurden noch 19 neue Großraumbeiwagen und 24 neue U-Bahn-Doppeltriebwagen beschafft. Auf dem Autobussektor erfolgte die Anschaffung von 23 Gelenkbussen, 7 Doppeldeckern und 22 Citybussen. Wichtige Posten im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs stellen die Gleiserneuerungen dar. Die Verlängerung der Linie 25 in die Großfeldsiedlung entsprach einem dringenden Verkehrsbedürfnis im Norden Wiens und wurde im Zusammenhang mit dem Einsturz der Reichsbrücke beschleunigt abgeschlossen.

Die zentrale Materialbewirtschaftung der Wiener Stadtwerke verwaltete 1976 in ihren Haupt- und Zentrallagern Waren mit einem Inventurwert von 464 Millionen Schilling (ohne Rohstoffe). Das Gesamtvolumen der von der zentralen Einkaufsabteilung 1976 durchgeführten Bestellungen betrug 916 Millionen Schilling. Von der zentralen Kollaudierungsabteilung wurden Bauarbeiten mit einer Kostensumme von mehr als 754 Millionen Schilling überprüft.

Im Zusammenhang mit dem EDV-Projekt für die Zentralwerkstätte ergaben sich wegen der Auswirkung auf große Teilbereiche der Wiener Stadtwerke umfangreiche Koordinations- und Organisationsarbeiten. Da sich infolge der Größenordnung des Projektes die Realisierung über einige Jahre erstrecken wird, wurde zu Beginn des Jahres 1976 eine Gliederung in Projektabschnitte festgelegt. Nach Erstellung einer ausführlichen Organisationsbeschreibung wurde ein Anforderungskatalog erarbeitet, in dem die wesentlichen Vorstellungen der einzelnen Bereiche enthalten sind. Schließlich konnten im Dezember 1976 die Detailkonzepte termingerecht vorgelegt werden. Weitere organisatorische Arbeiten ergab die Vorbereitung für die Installierung eines Datenerfassungssystems in drei Lagern der Abteilung Zentrale Materialbewirtschaftung. In die Leistungen für 1976 fällt auch die Fertigstellung eines Katastrophenplanes für die Wiener Stadtwerke, der mit Verfügung der Generaldirektion Nr. 16/76 am 15. Oktober 1976 herausgegeben wurde. Im Rahmen der Vorschlagsaktion der Stadt Wien wurden im Bereich der Wiener Stadtwerke 42 Verbesserungsvorschläge eingebracht, wovon rund 20 Prozent prämiiert werden konnten.

Im Jänner 1976 wurde mit der Einführung des gezonten Ablese- und Abrechnungsverfahrens bei den Wiener Eelektrizitätswerken begonnen. Bis Ende 1976 konnten bereits 8 Bezirke umgestellt werden. Durch diese organisatorische Änderung wird eine gleichmäßige Auslastung des Personals im Innen- und Außendienst erzielt. Von der Abteilung für Innenrevision wurden 61 Berichte vorgelegt. Wertvolle Anregungen für verschiedene Verbesserungen ergaben sich vor allem aus den Organisationsprüfungen, die in fast allen Bereichen der Wiener Stadtwerke vorgenommen wurden. Im Zusammenhang mit der Leitung und Mitarbeit im Arbeitskreis „Mikrofilm für die Wiener Stadtwerke" wurden umfangreiche Vorerhebungen über einen möglichen Mikrofilmeinsatz in den Teilunternehmungen und im Zentralverwaltungsbereich durchgeführt. Der Gesamtumfang der vom Rechenzentrum zu bewältigenden Aufgaben hat im Jahre 1976 abermals beträchtlich zugenommen. Die Zahl der von verschiedenen Bereichen an das Rechenzentrum herangetragenen Anforderungen betrug insgesamt 433. Etwa ein Viertel der Anforderungen umfaßte umfangreiche Aufgaben auf dem Verwaltungs- und Organisationssektor und auch im technischen Bereich. Die zunehmenden Arbeiten machten Systemumstellungen, Hard- und Software-Erweiterungen wie auch Neuentwicklungen erforderlich, auf dem Personalsektor wurde die Schulung des Mitarbeiterstabes auf den Gebieten der Organisation, der Programmierung, der Sachbearbeitung und des technischen Bereiches intensiviert. Im Operating wurde mit 1. September 1976 ein Zweischichtbetrieb eingeführt, der sich ausgezeichnet bewährt und die früher fast unerträgliche Überstundenbelastung des Personals wesentlich vermindert hat.

Am 31. Dezember 1976 waren bei den Wiener Stadtwerken ohne Berücksichtigung der Lehrlinge insgesamt 14.611 aktive Bedienstete, darunter 1.627 Frauen, beschäftigt. Dies bedeutet gegenüber 31. Dezember 1975 eine Verringerung um 278 Bedienstete. Damit hat sich der Trend der letzten zehn Jahre — ausgenommen das Jahr 1975, in dem eine Personalvermehrung zu verzeichnen war — fortgesetzt. Hiebei ist bei den Elektrizitätswerken der Personalstand im Vergleich mit dem Vorjahr mit 4.054 Bediensteten praktisch gleichgeblieben beziehungsweise nur eine Verringerung um 6 Bedienstete eingetreten. Die Gaswerke hatten 1976 gegenüber 1975 eine Reduktion des Personalstandes um 18 auf 1.533 Bedienstete zu verzeichnen, hier kam es durch die Einstellung der Gaserzeugung im Gaswerk Simmering im Zusammenhang mit der Erdgasumstellung zu Personalverringerungen größeren Ausmaßes. Diesen Einsparungen standen allerdings notwendige Personalvermehrungen zur Erfüllung der Aufgaben, die sich aus dem Eichgesetz ergeben, gegenüber. Bei den Verkehrsbetrieben ist es nach

der Personalvermehrung im Jahre 1975 zu einem Absinken des Personalstandes um 261 auf insgesamt 8.519 Bedienstete gekommen. Die Städtische Bestattung benötigt zur Erfüllung ihrer Aufgaben seit Jahren nahezu den gleichen Personalstand. 1976 kam es zu einer geringfügigen Vermehrung um 7 auf 505 Bedienstete. Die Gesamtzahl der neu aufgenommenen Mitarbeiter betrug 658. Unter Berücksichtigung von 483 Versetzungen in den Ruhestand ergab sich für 31. Dezember 1976 eine Gesamtzahl von 16.389 Pensionsparteien, das ist gegenüber 1975 eine Verringerung um 299.

Der Sollstand für die vier Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke einschließlich der Generaldirektion und der Zentralverwaltung wurde im Wirtschaftsplan 1976 mit 15.978 festgesetzt, was gegenüber 1975, wo er 16.180 betragen hat, eine Reduktion um 202 Bedienstete bedeutete. Trotz der gestiegenen Aufgaben im Bereich der Wiener Stadtwerke konnte durch Rationalisierungsmaßnahmen diese Personalverringerung vorgesehen werden. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang der laufend vermehrte Einsatz von schaffnerlosen Zügen, von schaffnerlosen Beiwagen sowie die Einstellung der Spaltgaserzeugung im Gaswerk Simmering. Der Sollstand wurde jedoch im Laufe des Jahres 1976 nie erreicht. Der Iststand lag Ende 1976 mit 14.611 Bediensteten immer noch 8,55 Prozent unter dem Sollstand, 1975 waren es 8,00 Prozent gewesen. Wie in den vergangenen Jahren wurde im Rahmen der Personalwerbung versucht, geeignete Stelleninteressenten anzusprechen. Das Arbeitskräfteangebot war bei den Kanzleibediensteten sowie bei den Lehrlingen so, daß in diesen Bereichen alle freien Dienstposten mühelos besetzt werden konnten. Bei qualifizierten Facharbeitern sowie bei Fahrbediensteten und Hilfsarbeitern ist dies hingegen trotz gezielter Werbeaktionen, wie Inseraten in Tageszeitungen und der Affichierung von Klarsichtfolien in den Betriebsmitteln der Wiener Verkehrsbetriebe, nicht gelungen. Günstiger war die Situation bei Absolventen technischer Universitäten sowie bei Absolventen einer höheren technischen Lehranstalt. Die interessanten Aufgaben im Bereich des U-Bahn-Baues sowie des Ausbaues der Kraftwerke ergaben für Techniker offenbar den entsprechenden Anreiz, in das Unternehmen einzutreten.

Den Verkehrsbetrieben, die als geeignete Träger des Zivildienstes bescheidmäßig anerkannt sind, wurden im Februar 1976 8 Zivildienstpflichtige und im Oktober 12 Zivildienstpflichtige zur Ableistung ihres Zivildienstes zugewiesen. Diese wurden als Hilfsarbeiter zu Revisions- und Gleisbauarbeiten eingesetzt. Von geringen Ausnahmen abgesehen entspricht die Dienstleistung der bisher zugeteilten Zivildienstpflichtigen jener Dienstleistung, die eigene Bedienstete erbringen. Auf Grund der verbesserten Arbeitsmarktsituation ist 1976 das Kontingent der bei den Wiener Stadtwerken beschäftigten Gastarbeiter gleichgeblieben. Ende 1976 waren bei den Verkehrsbetrieben 101 Mitarbeiter aus Jugoslawien und 15 aus Tunesien beschäftigt.

Im Rahmen der innerbetrieblichen Schulung wurden die Bediensteten auf die in den Dienstrechtsvorschriften vorgesehenen Dienstprüfungen entsprechend vorbereitet und Vorbereitungskurse für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes, des technischen Dienstes und des Kanzleidienstes durchgeführt. Nach Besuch der Vorbereitungskurse haben 28 Mitarbeiter die Dienstprüfung für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes und 19 Mitarbeiter, 3 davon mit ausgezeichnetem Erfolg, die Dienstprüfung für Fachbeamte des technischen Dienstes bestanden. 108 Mitarbeiter legten die Dienstprüfung für Fachbeamte des Kanzleidienstes erfolgreich ab, davon 6 mit ausgezeichnetem Erfolg. Zahlreiche Mitarbeiter besuchten darüber hinaus Vorträge, Exkursionen und Seminare der Verwaltungsakademie der Stadt Wien, die entweder der beruflichen Fortbildung dienten oder Einrichtungen der Kommunalverwaltung vorstellten.

Im Zuge der Heranbildung von Nachwuchskräften wurde 1976 die Lehrlingsausbildung fortgesetzt. Insgesamt befanden sich zu Jahresbeginn 1976 bei den Wiener Stadtwerken 335 Lehrlinge in Ausbildung, von denen 208 zu Industriekaufleuten, 11 zu technischen Zeichnern, 83 zu Starkstrommonteuren, 15 zu Elektromechanikern, 17 zu Maschinenschlossern und einer zum Chemielaboranten ausgebildet wurden. Die guten Erfahrungen mit den eigenen Lehrlingen, die nach Ende ihrer Ausbildungszeit in der Regel den Wiener Stadtwerken als Mitarbeiter erhalten bleiben, waren dafür ausschlaggebend, daß im September 1976 wieder 48 kaufmännische Lehrlinge für die Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke sowie 26 Starkstrommonteurlehrlinge, 14 Elektromechaniker- und 14 Maschinenschlosserlehrlinge neu aufgenommen und in einer Lehrwerkstätte auf ihren künftigen Beruf vorbereitet wurden. Im Februar 1976 konnten in feierlicher Form 55 kaufmännische und 8 Technische-Zeichner-Lehrlinge freigesprochen werden und erhielten Erinnerungsgeschenke. Ende 1976 waren bei den Wiener Stadtwerken insgesamt 355 Lehrlinge beschäftigt. Im Rahmen eines umfangreichen Jugendbetreuungsprogramms, das die Stadt Wien alljährlich für die Lehrlinge und jugendlichen Angestellten veranstaltet, wurden Exkursionen und Vorträge angeboten, die die jungen Bediensteten mit Einrichtungen der Stadt Wien vertraut machen sollten.

Als Anerkennung für langjährige Dienstzeit haben 1976 24 Mitarbeiter für das 40jährige und

298 Mitarbeiter für das 25jährige Dienstjubiläum das vom Herrn Bürgermeister unterfertigte Diplom und als Jubiläumsgabe Remunerationen erhalten. Zwei Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke sind 1976 in Würdigung ihrer Verdienste um die Republik Österreich vom Herrn Bundespräsidenten durch Verleihung eines Ehrenzeichens ausgezeichnet worden. Darüber hinaus erhielten 5 Bedienstete beziehungsweise ehemalige Bedienstete der Wiener Stadtwerke Ehrenzeichen, durch die ihre Verdienste um das Land Wien gewürdigt wurden.

Zahlreiche Mitarbeiter beteiligten sich wieder an der Blutspendeaktion. 2.216 Bedienstete der Stadtwerke spendeten 1976 freiwillig Blut für die Blutbank des Allgemeinen Krankenhauses und für das Sanatorium Hera, das der Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien gehört.

Im Rahmen der Personalverwaltung nimmt die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes breiten Raum ein. Die Maßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, die Bediensteten vor Unfällen und gesundheitlichen Schädigungen zu schützen. Neben der ständigen Überprüfung und dem weiteren Ausbau der Sicherheitseinrichtungen im Bereich der Teilunternehmungen kommt daher vor allem der Schulung des Personals größte Bedeutung zu. Die sicherheitstechnischen Dienste der Teilunternehmungen schulen ständig die eigenen Bediensteten, wobei die Schulung im Rahmen des Brandschutzes vorrangig behandelt wird. Soweit eigene Einrichtungen nicht ausreichten, beteiligten sich Sicherheitsvertrauenspersonen und Bedienstete mit Vorgesetztenfunktion (Meister) an sicherheitstechnischen Schulungskursen des Unfallverhütungsdienstes der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt. Die gezielte Arbeit der sicherheitstechnischen Dienste wurde durch die Verteilung der Nachrichtenblätter „BS-Betriebssicherheit" und „Sichere Arbeit" unterstützt. Entsprechend den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes traten die Sicherheitsausschüsse zu den vorgeschriebenen Sitzungen zusammen. In Vollziehung der Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten wurden zahlreiche Bedienstete periodisch untersucht.

Durch Maßnahmen im Bereich des Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechtes ist es auch 1976 wieder, sowohl für die aktiven Bediensteten als auch für die Pensionsparteien, zu materiellen Verbesserungen gekommen. Darunter fiel die Bezugserhöhung ab 1. Juli, die zwischen 10,5 Prozent beim Mindestbezug und 6,5 Prozent beim Höchstbezug lag. Die Durchschnittserhöhung bei den Wiener Stadtwerken betrug auf Grund der Einreihungsstruktur etwa 9 Prozent. Bei den Überstundenentlohnungen trat dadurch automatisch eine Erhöhung ein, die sonstigen Nebengebühren wurden um 9,56 Prozent erhöht. Ab 1. Juni wurden die Ansätze der Reisezulagen in der Reisegebührenvorschrift der Stadt Wien hinaufgesetzt. Daneben gab es für die entsprechenden Bedienstetengruppen eine Verbesserung der Fahrdienstzulage für Straßenbahnfahrer im Einmannbetrieb bei Verwendung als Schaffner, die Erhöhung der Mehrfachverwendbarkeitszulage für Bedienstete mit Vollschaffnerausbildung und die Fixierung der Besoldung der U-Bahn-Fahrer auf dem Nebengebührensektor. Ab 1. Februar wurde eine Bereitschaftsdienstzulage für Bedienstete der Abteilung für elektrische Anlagen der Verkehrsbetriebe und ab 1. März wurden Zulagen zur Abgeltung von Arbeitsplatzeinflüssen in verschiedenen Abteilungen der Verkehrsbetriebe geschaffen. Ab 1. Juli erfolgte eine Änderung der Mehrfachverwendbarkeitszulage für Betriebsbeamte und Werkmeister der Verkehrsbetriebe. Außerdem gab es Höherreihungen von einzelnen Bedienstetengruppen entsprechend den an sie gestellten erhöhten Anforderungen. In verschiedenen Dienstbereichen fanden Stellenplanregulierungen statt.

Neben der Arbeit an diesen dienstrechtlichen Maßnahmen mit unmittellbaren Auswirkungen für die Bediensteten der Wiener Stadtwerke wirkte die Personalsektion der Generaldirektion am Zustandekommen zahlreicher arbeits- und sozialrechtlicher Gesetze im Zuge des Begutachtungsverfahrens mit. So wurden beispielsweise Stellungnahmen zur Novelle des Arbeitsverfassungsgesetzes, mit der für ältere Dienstnehmer ein verstärkter Kündigungsschutz geschaffen wurde, und zum Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Vereinheitlichung des Urlaubsrechtes und Einführung der Pflegefreistellung abgegeben. Ferner wurde zum Entwurf der 32. ASVG-Novelle, eines Landesgesetzes über die Anwendung von Bestimmungen des Mutterschutzgesetzes für Bedienstete der Gemeinde Wien und eines Landesgesetzes über die Fortzahlung der Dienstbezüge an Bedienstete der Gemeinde Wien während freiwilliger Waffenübungen Stellung genommen. Breiten Raum nahm im Rahmen der Personalsektion die Erstellung des Personalteiles des Wirtschaftsplanes in Form von Richtlinien und der Festsetzung der Personalstände ein, hier vor allem der Überprüfung des Personalaufwandes der Teilunternehmungen sowie der Erstellung der Unterlagen im Zusammenhang mit der Pensionslastenübernahme durch die Hoheitsverwaltung. Im Zusammenhang mit der angestrebten Verbesserung der Produktivität in der Zentralwerkstätte wurden ein Komitee sowie ein Arbeitsausschuß zum Zwecke der Steuerung des Arbeitsablaufes mittels EDV in der Zentralwerkstätte ins Leben gerufen, um eine zweckmäßige Gestaltung der Arbeitsvorbereitung zu erzielen.

Elektrizitätswerke

Die Elektrizitätswerke verzeichneten im Jahre 1976 im Vergleich zum Jahre 1975 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 7,8 Prozent von 4,962.386 auf 5,348.629 MWh; davon erzeugten die kalorischen Kraftwerke 3,223.634 und die eigenen Wasserkraftwerke 86.983 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1976 um 9,5 Prozent größer als 1975 und um 10,2 Prozent größer als im Jahre 1974. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 31. Jänner mit 1.012 MW; sie war um 18 MW höher als im Jahre 1975 und um 134 MW höher als im Jahre 1974. Den größten Tagesbedarf an elektrischer Energie wies der 17. Dezember mit 21.336 MWh auf.

Nach dem erheblichen Konjunktureinbruch des Jahres 1975 wurde für das Wirtschaftsjahr 1976 eine leichte Erholungstendenz in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwartet, die auch tatsächlich bis über die Jahresmitte hinaus einen vielversprechenden Verlauf genommen hat. Die folgende Abschwächung dieser sich in den ersten Quartalen abzeichnenden Aufschwungsphase beschäftigte nicht nur die Wirtschaftsforscher, sondern ebenso die Verantwortlichen sämtlicher Wirtschaftszweige, die in ihren Zielsetzungen und Planungen vorwiegend von zukunftsbezogenen Orientierungsgrößen abhängig sind. Die Prognose- und Planungsinstanzen sahen sich daher 1976 mehrmals veranlaßt, innerhalb ungewöhnlich kurzer Zeiträume ihre Aussagen zu revidieren. Auch die Elektrizitätsunternehmen, die die Verpflichtung haben, die Versorgungssicherheit mit elektrischer Energie zu gewährleisten und die langfristig wirksame Entscheidungen treffen müssen, sahen sich gezwungen, ihr Ausbauprogramm mehrmals umzustellen. Hiebei hat die Leitung der Wiener Elektrizitätswerke 1976 ihre enge Zusammenarbeit mit den Landeselektrizitätsgesellschaften und der Verbundgesellschaft fortgesetzt, wobei außer dem bereits genannten Themenkreis vor allem die Frage des Kernenergieeinsatzes und die Verhandlungen über die Strompreisanträge im Vordergrund standen.

Die Ausbau- und Erhaltungsarbeiten an Betriebsanlagen wurden im Dampfkraftwerk Simmering mit den Arbeiten für die Errichtung des Blockkraftwerkes 1/2 planmäßig fortgesetzt. Zum Jahresende 1976 war die Aufstellung des Kesselgerüstes beendet, die Seitenverkleidungen waren montiert und das Dach konnte geschlossen werden. Die Stillstandsheizungen waren betriebsbereit. Nach der Fertigstellung des Maschinenhauses im Rohbau und der Dachbinderverlegung wurde die Dachdeckung in Angriff genommen. Der Lasten- und Personenaufzug im Stiegenhausturm konnte seiner Bestimmung übergeben werden. Die beiden Heizölbehälter mit je 50.000 m³ Fassungsraum für die Erweiterung des Tanklagers wurden bestellt, die Montagearbeiten für die elektrischen Einrichtungen der Anfahranlage zum Jahresende abgeschlossen. Die zugehörigen beiden 32-MVA-Anfahrtransformatoren wurden aufgestellt und angeschlossen. Die Planungsarbeiten der 380-kV-Schaltanlage wurden beendet und die 380-kV-SF-6-Anlage, die Kupplungstransformatoren sowie die Kompensationsdrosselspulen bestellt. Der Horizontalfilterbrunnen konnte in Betrieb genommen und der Einbau von Zusatzeinrichtungen für die Heizölrückverpumpung vom Kraftwerk Donaustadt zum Kraftwerk Simmering zum Abschluß gebracht werden. Der Schwerpunkt der umfangreichen Revisionsarbeiten lag 1976 bei den Kesselanlagen der Blockkraftwerke, wo sich zufolge des hohen Schwefel- und Vanadiumgehaltes beim Heizöl starke Korrosionsschäden an den Luftvorwärmern und Überhitzern zeigten.

Im Dampfkraftwerk Donaustadt überschritt die Gesamterzeugung die 4-Milliarden-Kilowattstunden-Grenze; der im September 1975 in Betrieb genommene Block 2 hatte allein davon einen Anteil von über 1 Milliarde Kilowattstunden. Der vierte Heizölbehälter mit 32.600 m³ Fassungsraum wurde termingemäß Anfang April 1976 zur Befüllung freigegeben. Dadurch hat sich die Lagerkapazität für schweres Heizöl auf 130.000 m³ erhöht.

Das Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurde, den Abnahmemessungen am 28. Oktober 1976 zufolge, mit einer Nettoleistung von 100 MW betrieben. Es war dies die mit einer einwelligen Gasturbine größte bisher erzielte Leistung überhaupt. Nach Einbau zusätzlicher Zündbrenner ist damit auch das Anfahren und Zünden mit dem Ersatzbrennstoff Heizöl-Extra leicht möglich.

Im Bereich der Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen wurden im Umspann- und Unterwerk Schmelz die Elektromontagen für den zweiten Bauabschnitt termingemäß weitergeführt. Im Umspannwerk Heiligenstadt konnte die neue 110-kV-Anlage in SF-6-Bauweise einschließlich der Abspannung 110 kV auf 10 kV fertiggestellt und am 13. Dezember 1976 in Betrieb genommen werden. Im Umspannwerk Unterwerk Ottakring wurden die Bauarbeiten fortgesetzt. Im Werk Kaunitzgasse wurde mit dem Umbau auf eine 110/10-kV-Abspannung und in Kagran mit dem Neubau eines 110/20-kV-Umspannwerkes begonnen. Im Umspannwerk Kendlerstraße wurde die Planung einer 380-kV-Anlage in SF-6-Bauweise, einschließlich der Abspannung von 380 kV auf 110 kV über zwei Regelumspanner von je 300 MVA, noch 1976 abgeschlossen und die Anlage bestellt. Ferner konnten die Umspannwerke Mariahilf und Liesing von 5-kV- auf 10-kV-

Betriebsspannung umgeschaltet werden. Im Umspannwerk Nord konnte im Sommer 1976 mit der Fernwirkanlage Heiligenstadt auch der Steuerstellenrechner in Betrieb genommen werden. Zur besseren Energieversorgung der Straßenbahn wurden die zwei Doppelgleichrichterstützpunkte Großfeldsiedlung und Brünner Straße sowie der Gleichrichterstützpunkt Geiselberg fertiggestellt und ihrer Bestimmung übergeben. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der U-Bahn-Grundnetzes wurden für die Linie U 1 die Unterwerke Reumannplatz und Südtiroler Platz und für die Linie U 4 die Unterwerke Wasserleitungswiese und Hauptzollamt fertiggestellt. Im Unterwerk Schottenring waren zum Jahresende die Elektromontagen angelaufen, und die Unterwerke Nestroyplatz und Heiligenstädter Platz befanden sich im Bau.

Bei den Arbeiten an den Hoch- und Mittelspannungsnetzen wurde zwischen den Umspannwerken Nord und Heiligenstadt ein 110-kV-Polyäthylenkabel verlegt. Teile des aus den Kriegsjahren stammenden 110-kV-Kabels zwischen den Umspannwerken Leopoldstadt und Nord mußten erneuert werden. Mit den 110-kV-Kabel-Arbeiten auf der Strecke vom Kraftwerk Simmering zum Umspannwerk Kaunitzgasse und auf der Strecke vom Umspannwerk Kendlerstraße zum Umspannwerk Ottakring wurde begonnen, die Verbindung vom Umspannwerk Nord über das Umspannwerk Heiligenstadt zum Umspannwerk Michelbeuern fortgeführt. Im 20-kV-Netz waren umfangreiche Neulegungen im Gebiet der Umspannwerke Liesing und Wiener Neudorf notwendig. Ferner wurden 20-kV-Kabel-Legungen in den Gebieten Stadlau, Großenzersdorf sowie für den Flughafen und für die Industrieaufschließungen im 10. Bezirk vorgenommen. Im 10-kV-Netz waren zahlreiche Kabeltausche und Kabelneulegungen sowie großflächige Netzverbesserungen mit den Schwerpunkten im 2., 21. und 23. Bezirk sowie in den inneren Stadtbezirken durchzuführen. Im Raume Bisamberg, Hagenbrunn, Gerasdorf, Großenzersdorf, Fischamend, Biedermannsdorf, Laxenburg, Gumpoldskirchen, Traiskirchen, Breitenfurt, Gaaden, Enzesfeld und Groß-Hollenstein wurden zur besseren Stromversorgung dieser Gebiete neue Freileitungen in den 20-kV-Netzen errichtet. Die Umschaltung von 5 kV auf 10 kV im Versorgungsgebiet der Umspannwerke Liesing und Mariahilf wurde abgeschlossen, im Versorgungsbereich Weißgerber und Simmering mit den 5/10-kV-Umschaltearbeiten begonnen. Ende des Jahres 1976 standen 4.610 10-kV- und 1.173 5-kV-Netzumspanneranlagen in Betrieb.

Im Bereich des Niederspannungsnetzes standen mit Ende des Jahres 1976 5.749 km Kabel und 3.568 km Niederspannungsfreileitungen in Betrieb. Am Bahnkabelnetz wurden zur Versorgung der Straßenbahn mit Gleichstrom vorwiegend Kabelarbeiten im Zuge der Errichtung der Gleichrichterstützpunkte Großfeldsiedlung, Brünner Straße und Geiselberg durchgeführt. Das Hauptgewicht der Kabelarbeiten für die U-Bahn lag bei den Unterwerken und Trafostationen in den Haltestellen Reumannplatz, Südtiroler Platz und Keplerplatz. Der systematische Ausbau der Fernwirknetze erfolgte 1976 vor allem im Bereich von Kaiser-Ebersdorf und Moosbrunn. Umfangreiche Signalkabelverlegungen waren außerdem im Zuge der ausgebauten 110-kV-Kabel-Strecken notwendig.

Zu Jahresende standen im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke 8.516 Netzstationen mit 8.714 Netztransformatoren und einer Übertragungsleistung von 3,438.351 kVA in Betrieb. Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung wurden 3.945 Lampen und Leuchtstoffröhren neu in Betrieb genommen, insgesamt waren im Wiener Stadtgebiet einschließlich der Verkehrsleuchten 239.249 Lampen und Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 15.176 kW angeschlossen.

Auch im Jahre 1976 war der Kundendienst mit einer Fülle von technischen und kaufmännischen Problemen befaßt. Im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke betrug die Anzahl der zum Jahresende angeschlossenen Elektrizitätszähler 1,274.485, wobei sich eine Zunahme gegenüber 1975 von 10.801 Stück ergab. 15.295 Anlagen wurden im Berichtsjahr neu angeschlossen. Der Umtausch der Schaltuhren gegen Rundsteuerempfänger wurde in den Wiener Gemeindebezirken 1 bis 23 abgeschlossen, mit dem Umtausch im Bereich der Betriebsstelle Mödling begonnen. In der Abteilung des technischen Kundendienstes für Tarifabnehmer begann 1976 eine Personalschulung in kleinen Gruppen. Eine wesentliche Verbesserung des Kundendienstes brachte der Einsatz von zwei Funkwagen für den Störungsdienst der Spezialabteilung für Nachtspeicherheizung. Im Hause Mariannengasse 2 wurden Räume gemietet, die nach ihrer Adaptierung ab 1. Dezember 1976 der Montageinspektion und den Zählermonteuren zur Verfügung standen. Die Beratungsstelle in der Stiftgasse wies eine Besucherzahl von 11.781 Interessenten auf.

Im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke in Niederösterreich konnten der Ausbau und die Verstärkung des Verteilnetzes fortgesetzt werden. Besonderen Umfang erreichten die Kabelarbeiten im Zusammenhang mit dem Straßenbau. Der Ausbau des 10-kV-Netzes wurde intensiv weiterbetrieben, wobei eine große Anzahl von neuen Netzstationen errichtet werden mußte.

Der kaufmännische Bereich hatte sich im abgelaufenen Wirtschaftsjahr neben den

vielen Routinearbeiten mit zwei schwierigen Problemkreisen, einerseits mit der Entwicklung auf dem Sektor der Energiewirtschaft und anderseits mit der Strompreispolitik, auseinanderzusetzen. Die Energiewirtschaft muß in ihren langfristig wirksamen Entscheidungen nicht nur ökonomische, sondern auch andere Faktoren berücksichtigen. Während sich schon auf dem Absatzmarkt die Prognose des Stromverbrauchs, seiner strukturellen Gliederung nach Tarifgruppen sowie nach der zeitlichen Verteilung verschiedener Belastungsebenen, kurzum des gesamten Verbraucherverhaltens, äußerst schwierig gestaltet, stellen Preise und Verfügbarkeit der Primärenergieträger besondere Unsicherheitsfaktoren auf dem Beschaffungsmarkt dar. Die Bedeutung der Entwicklung auf dem durch das Angebotskartell monopolisierten Rohenergiemarkt sei durch die Tatsache unterstrichen, daß allein vom Jänner bis März 1976 in den Dampfkraftwerken der Wiener Elektrizitätswerke 156.000 t schweres Heizöl verbraucht wurden, was gegenüber dem Vergleichszeitraum in 1975 eine Steigerung von 56 Prozent bedeutet. Auch im Sommer war der Einsatz von Heizöl verhältnismäßig hoch, da einerseits die Verbundgesellschaft, bedingt durch die lange Trockenperiode, Aushilfslieferungen anforderte und anderseits von den Gaswerken nicht die für die Sommermonate üblichen Erdgasmengen bezogen werden konnten. Da der enorme Anstieg des Heizölverbrauches nicht auf die kalorischen Erzeugungseinheiten der Wiener Elektrizitätswerke beschränkt blieb, sondern ebenso auch andere Landesgesellschaften erfaßt hat, kam es zur Jahresmitte in der Versorgung mit schwerem Heizöl zu Engpässen, die erst ab September beseitigt werden konnten.

Die Preisauftriebstendenzen und die Frage der in Zukunft weiteren Verfügbarkeit konventioneller fossiler Brennstoffe lassen die Problematik des derzeit heftig umstrittenen Kernenergieeinsatzes in den Vordergrund treten. Die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke sind hievon auf Grund ihrer Beteiligung am Gemeinschaftskernkraftwerk Stein ebenso betroffen wie die meisten anderen Elektrizitätsversorgungsunternehmen, wobei sich die Fragen der Errichtung beziehungsweise der Verschiebung der Inbetriebnahmetermine zu einem meist außerhalb des energiewirtschaftlichen Bereiches gelegenen Diskussionsthema entwickelt haben.

Von den Schwierigkeiten der Versorgung mit Primärenergieträgern abgesehen, bildet die finanzielle Bedeckung der seit Jahren lebhaften Investitionstätigkeit der Wiener Elektrizitätswerke einen weiteren Schwerpunkt in der Verwaltungsarbeit und der Betriebsführung. Auf dem Investitionssektor waren 1976 die Projektierung und die teilweise bereits in Angriff genommenen Arbeiten zur Errichtung eines 380-kV-Netzes hervorzuheben; ein Investitionsvorhaben, das hinsichtlich des zu finanzierenden Volumens mit dem seit 1975 im Bau befindlichen Blockkraftwerk 1/2 in Simmering vergleichbar ist. Mit der Problematik der notwendigen Kapitalaufbringung verbindet sich die nicht minder bedeutsame Frage der Rückzahlung und damit der Amortisation des investierten Kapitals. Es ist daher verständlich, daß gerade im Wirtschaftsjahr 1976 den Strompreisverhandlungen und allen damit verbundenen kaufmännischen Aktivitäten, insbesondere der Erstellung von Berechnungsunterlagen für die Strompreisanträge, besondere Beachtung beigemessen wurde. Im Zuge der Erneuerung und Reorganisation im kaufmännischen Dienst wurde 1976 für die Stromverrechnung die Einführung des „gezonten Ablesesystems" in Angriff genommen; die Bezirke 1, 5, 7, 16, 21 und 22 wurden bereits auf diesen Arbeitsablauf umgestellt.

1976 sind bei einem Personalstand von 4.191 Bediensteten, einschließlich jener des Rechenzentrums und der Lehrlinge, 144 Dienstnehmer durch Unfälle zu Schaden gekommen. Die Zahl der Unfälle erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 51. 23 Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von der oder zur Dienststelle, 8 waren Elektrounfälle. Von den 38 schweren Unfällen ereigneten sich 31 im Betrieb, 7 schwere Unfälle waren sogenannte Wegunfälle, 2 davon mit tödlichem Ausgang. Ebenso waren bei den 8 Elektrounfällen 3 Menschenleben zu beklagen.

Da sich als häufigste Unfallursache nach wie vor „Unachtsamkeit" herausstellte, war der sicherheitstechnische Dienst der Elektrizitätswerke vor allem bemüht, durch Vorträge, Unfallverhütungsfilme und Aufklärungsschriften auf die Gefahren und deren Vermeidung hinzuweisen. Weiters wurden gemeinsam mit dem betriebsärztlichen Dienst, dem Unfallverhütungsdienst der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt und dem Arbeiter-Samariter-Bund vier Erste-Hilfe-Kurse abgehalten. Von den gemäß dem Arbeitnehmerschutzgesetz eingesetzten Sicherheitsausschüssen hielten die Ausschüsse für die Kraftwerke Simmering, Donaustadt und für den Direktionsbereich je zwei Sitzungen ab. Der Zentrale Sicherheitsausschuß der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke trat einmal zusammen. Im Jahre 1976 waren in den Anlagen der Wiener Elektrizitätswerke drei größere Einsätze der Feuerwehr erforderlich, zwei im Kraftwerk Simmering und einer im Umspannwerk Schmelz. Alle Objekte und Geräte wurden im Laufe des Jahres mehrmals, teilweise gemeinsam mit der Wiener Feuerwehr und dem Arbeitsinspektorat, auf Feuersicherheit überprüft und in Ordnung befunden.

Das chemische Laboratorium als staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle führt außer den Untersuchungen für den Bedarf der werkseigenen Anlagen auch solche für fremde Firmen gegen

Bezahlung der festgesetzten Honorarsätze durch. 1976 wurden 7.564 Analysen hergestellt. Im Rahmen der Wiener Stadtwerke wurden für die Verkehrsbetriebe alle Schmier- und Treibstoffe auf ihre Eignung geprüft. Außerdem wurden sämtliche im Werksbereich ausgeführten Konservierungs- und Anstreicherarbeiten und die zur Verwendung gelangenden Anstrichmittel überprüft, kontrolliert und beaufsichtigt. Das physikalische Laboratorium ist ebenfalls staatlich autorisierte Prüfstelle und außerdem Prüfstelle des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs. Es hat 1976 insgesamt 4.300 Betriebsmittelprüfungen für die Wiener Elektrizitätswerke und 1.287 für fremde Firmen durchgeführt. Ebenso wurden 330 Prüfungen an Verbrauchsgeräten, 190 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 820 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und von Zubehör abgewickelt und 7.702 Prüfzeichen und 2.301 Prüfzeichenbescheinigungen ausgegeben. Die Prüfungen an Elektrogeräten, Installationsmaterial, Leuchten usw. dienten weiters der Erlangung des Österreichischen Prüf- und Qualitätszeichens.

Gaswerke

Im Jahre 1976 wurden zur Erzeugung von Stadtgas 42,156.700 m³ Erdgas-Luftspaltgas, 69,853.100 m³ Aeromethan und 194,659.300 m³ Wasserdampfspaltgas hergestellt und 102,677.000 m³ Erdgas direkt beigemischt. Die gesamte Stadtgaserzeugung betrug daher im Jahre 1976 409,346.100 m³, daran waren das Werk Simmering mit 33,966.800 m³ und das Werk Leopoldau mit 375,379.300 m³ beteiligt. Berücksichtigt man die Behälterdifferenzen, dann haben die Werke insgesamt 409,424.100 m³ Stadtgas abgegeben. Diese Menge ist um 113,828.500 m³ kleiner als die entsprechende Menge des Jahres 1975. Von den beiden Werken Simmering und Leopoldau wurden für die Stadtgaserzeugung 204,193.500 gegenüber 262,711.450 Normalkubikmeter Erdgas im Jahre 1975 bezogen und eingesetzt. Der Kohlenmonoxydgehalt des Stadtgases betrug im Werk Simmering 2,1 und im Werk Leopoldau 1,3 Prozent, womit sich der Gehalt des giftigen Gases insgesamt gegenüber 1975 um 0,1 Prozent verringert hat. Verkauft wurden insgesamt 395,161.323 m³, und 1,160.777 m³ oder 0,29 Prozent der abgegebenen Stadtgasmenge wurden im Eigenbedarf verbraucht. Die nutzbar abgegebene Stadtgasmenge war somit im Jahre 1976 insgesamt um 110,186.500 m³ oder 21,75 Prozent kleiner als im Jahre 1975. Der Stadtgasmeßverlust im Ausmaß von 13,102.000 m³ der von den Werken abgegebenen Stadtgasmenge blieb unverändert auf 3,2 Prozent beschränkt.

Die Umstellung der Gasversorgung auf Erdgasversorgung bringt auf Grund der jährlichen Umstellungsleistung ein ständiges Absinken der Stadtgasabgabe, aber zugleich eine Zunahme der Erdgas-Direktabgabe an Tarifabnehmer mit sich. Rechnet man aus Gründen der Vergleichbarkeit die Abgaben auf Grund des Wärmewertes auf Stadtgas um (Basis Stadtgas 4.600 kcal/Normalkubikmeter), ergibt sich ein Anstieg der 1975 an die Tarifabnehmer abgegebenen Gasmenge um 113,919.400 m³ auf 1.195,863.400 m³ im Jahre 1976, wobei sich der Anteil der Stadtgasabgabe von 523,252.600 m³ auf 409,424.100 m³ im Jahre 1976 verringerte. Die Erdgasabgabe an die Tarifabnehmer belief sich im Jahre 1976 auf 358,133.966 Normalkubikmeter, das sind um 40,7 Prozent mehr als 1975. Die abgegebene Erdgasmenge entspricht, nach ihrem Wärmewert umgerechnet, einer Stadtgasmenge von 786,429.300 m³. Je Tarifnehmer wurde eine durchschnittliche Gasabgabe von 1.541 m³ errechnet. Die größte Tagesabgabe wurde am Donnerstag, dem 29. Jänner, mit 7,017.100 m³, die stärkste Stundenabgabe am 1. Februar zwischen 10 und 11 Uhr mit 395.000 m³ verzeichnet. Als stärkster Abgabemonat trat wie im Jahre 1975 der Dezember in Erscheinung.

Im Jahre 1976 wurden mit der Fortführung der Erdgasumstellung zusätzliche Gebiete durch die Rohrnetzberechnung erfaßt. Für den 8. und 9. Wiener Gemeindebezirk wurde die Voraussetzung für die Berechnung der Grundeinstellung getroffen. Wegen Versorgungsschwierigkeiten, die trotz der Kapazitätsausweitung durch die Erdgasumstellung im Bereich des 6. und 7. Bezirkes auftraten, wurde die Berechnung dieser Bezirke vorgezogen. In einigen Gebieten, wo Versorgungsspitzen auftraten, wie zum Beispiel in Guntramsdorf, Traiskirchen, Siedlung SAT, Donaufeld und Perchtoldsdorf, wurden die Grenzwerte für die Belastbarkeit dieser Rohrnetzsysteme mit Hilfe der EDV errechnet.

Die Umschaltung des Versorgungsnetzes der Gaswerke von Stadtgas auf Erdgas wurde während des Jahres 1976 planmäßig fortgesetzt. Am 7. Jänner wurde die Umstellung in den Haushalten des 16. Bezirkes beim Joachimsthalerplatz begonnen und am 2. April vorläufig abgeschlossen. Am 5. April wurde die Umstellung des 7. Bezirkes in Angriff genommen und in einem Zeitraum von acht Wochen abgeschlossen. Bei der Umstellung des Messepalastes mußte der planmäßige Termin kurzfristig verschoben werden, da er mit einem Messetermin zusammenfiel. In weiterer Folge wurden die Haushalte im angrenzenden 8. Bezirk vom Gürtel bis zur Lange Gasse auf Erdgas umgestellt. Am 2. Juli wurde zur Vorbereitung der Umstellung Klosterneuburgs der Mitteldruckrohrstrang V ab Heiligenstädter Brücke mit allen angeschlossenen Abnehmern, darunter sämtlichen Betrieben im 19. Bezirk, Muthgasse bis Donauwarte, mit Erdgas gefüllt. Zwischen Donauwarte und Klosterneuburg-Weidling

wurde der mittlerweile mit Niederdruck betriebene ehemalige Rohrstrang V auf Erdgas-Mitteldruck umgestellt. In sämtliche von diesem Rohrstrang abzweigende Zuleitungen mußten vorübergehend Hausdruckregler eingebaut und die mehr als 300 Geräte dieser Konsumenten an einem Tag umgestellt werden. Am 5. Juli begann mit der Umschaltung der Regleranlage Klosterneuburg auch die Umstellung in den Haushalten der Stadtgemeinde mit den angeschlossenen Randgemeinden. Am 26. Juli wurden die Umstellungsarbeiten im 16. Bezirk fortgesetzt und am 3. September beendet, wobei bereits Randgebiete des 17. Bezirkes in die Erdgasversorgung mit einbezogen wurden. In der Zeit vom 6. bis 17. September wurden die mit erhöhtem Niederdruck versorgten Regleranlagen Alszeile, Pötzleinsdorf und Glanzing, zusammen mit den von diesen Anlagen versorgten Teilen des 17., 18. und 19. Bezirkes, auf Erdgas umgestellt. Am 15. November konnten die Umstellungsarbeiten des 17. Bezirkes abgeschlossen und der 18. Bezirk begonnen werden. Bis Jahresende 1976 waren somit die Bezirke 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22 und 23 sowie sämtliche niederösterreichischen Randgemeinden zur Gänze, die Bezirke 2, 3, 7, 8 und 18 teilweise sowie ein kleiner Teil des 19. Bezirkes auf Erdgas umgestellt.

Von den im Jahre 1976 umgestellten 126.559 Haushalten mit 251.666 Geräten wurden 4.552 oder 3,6 Prozent als Sozialfälle eingestuft. Die Gerätedichte betrug in den 1976 auf Erdgas umgestellten Gebieten 1,99 pro Haushalt. Von den umgestellten Haushaltsgeräten waren 181.195 als „umbauwürdig", 70.471 als „nicht mehr umbauwürdig" gekennzeichnet worden. Die folgende Aufstellung weist im Jahresvergleich zu 1975 die Zahl der 1976 neu umgestellten Gasgeräte aus.

	1975	1976
Kochgeräte	115.304	126.103
Warmwassergeräte	77.084	83.841
Heizgeräte	35.505	41.722

Im Rahmen der Gerätetauschaktion „Erdgas für Wien" wurden im Jahre 1976 insgesamt 73.176 Gasgeräte, davon 41.326 Koch-, 25.795 Warmwasser- und 6.055 Heizgeräte, verkauft und angeschlossen.

Für die 1976 betroffenen 52 Rayons wurde in Zusammenarbeit mit der beauftragten Umstellfirma die organisatorische Vorarbeit für die Umstellung der gewerblichen und industriellen Gasanlagen geleistet, die Umstellung dieser Anlagen geleitet und gerätemäßig überprüft. Wegen der Vielfalt der Gewerbegeräte konnte im Gegensatz zu den Haushaltsgeräten der Großteil der organisatorischen Vorarbeiten nicht über die EDV abgewickelt werden. In einer beträchtlichen Anzahl von Betrieben mußte zudem auf die Abnehmer eingewirkt werden, um anläßlich des Umbaues und unter vertretbarem Aufwand eine Ausstattung mit modernen Sicherungs- und Regeleinrichtungen zu erreichen. Die Kostenbeteiligung der Gaswerke erforderte wie in den Vorjahren für jedes der umgestellten Gewerbegeräte eine genaue Kollaudierung zur Ermittlung des auf die Gaswerke entfallenden Kostenanteiles. Um spätere Reklamationen und Ersatzansprüche der Betriebe auszuschließen, wurden in größeren Anlagen Wirkungsgradüberprüfungen durchgeführt. Leistungsfeststellungen erfolgten generell bei jenen Geräten, für deren Umstellung die Gaswerke Kostenbeiträge gewährten. Die Festlegung dieses Kostenbeitrages erforderte eine Trennung zwischen umstellbedingten Arbeiten und den Aufwendungen, die der Wartung, Reinigung und technischen Verbesserung dienen. 1976 wurden 4.710 (1975 waren es 3.783) Gewerbe- und Industrieanlagen mit insgesamt 18.866 (gegenüber 1975 mit 13.824) Geräten und Feuerstellen umgestellt. Diese beträchtlichen Steigerungen im Jahresvergleich erklären sich damit, daß die umgestellten Bezirke 7 und 8 nicht nur eine besonders hohe Dichte an gewerblichen Betrieben, sondern auch eine Reihe von Großanlagen aufwiesen und daß einige Firmen und Anstalten mit einer großen Anzahl von Gasgeräten umgestellt werden mußten. Weiters mußten erhebliche Vorarbeiten für die im Jahre 1977 zur Umstellung gelangenden Großanlagen erbracht werden.

Im Zuge der Ausbau- und Erhaltungsarbeiten der Betriebsanlagen des Gaswerkes erfolgte im Werk Simmering zur Errichtung der Erdgasdruckregel- und Meßstation für die Erdgasumstellung der Bau der beiden restlichen ADOS-Regelstrecken. Die Erdgaszuleitung für die Nordleitung samt Kopfstation und Brandarmaturen wurde fertiggestellt. Für die Telemetrie der Dispositionsmeßwerte von den Turbinenanlagen in Leopoldau und Simmering wurde ein Funkmast geliefert und mit der Verlegung einer Erdgashochdruckleitung zur Gasturbine im Werk Simmering begonnen. Die MD-Verbindungsleitung NW 1000 und NW 700 von der Erdgas-Druckregelstation zum Rohrstrang III konnte fertiggestellt werden. Eine Versuchsanlage für SNG (Substitute Natural Gas) wurde aufgestellt und der Probebetrieb durchgeführt. Eine Erdgas-Druckregel- und Meßstation wurde im Werk Leopoldau errichtet und die Verlegung von zwei Strängen für die Seyringer Leitung abgeschlossen sowie in der Heizwasseranlage die Heizwassereinrichtung für die Erdgasvorwärmung montiert.

Das Hochdrucktransportleitungssystem Auersthal—Aderklaa—Breitenlee—Donaustadt—Simmering (ADOS-Leitung) mit Abzweigeleitung Breitenlee nach Leopoldau wurde fertiggestellt und mit den Bauarbeiten für die Erdgashochdruckleitung von Kledering zum Rehabilitationszentrum Oberlaa der Pensionsversicherungsanstalt sowie zum Verwaltungsgebäude der Fluggesellschaft AUA begonnen. Eine transportable Reichgasanlage für die Erzeugung von Erdgas- oder Stadtgas-Ersatzgas aus Flüssiggas bei der Behälteranlage Brigittenau konnte planmäßig fertiggestellt und betriebsbereit übergeben werden.

Vom Hauptrohrnetz für Stadtgas wurden 703 m neue Hauptrohrleitungen verlegt, davon waren 85 m Hochdruck- und Mitteldruckrohrleitungen und 618 m Niederdruckrohrleitungen. Hauptrohrverlegungen wurden unter anderem zur Verbesserung neu entstandener Wohngebiete in Klosterneuburg für die dortige Holzgasse und Langstögergasse durchgeführt. Der NW-1200-mm-Systemrohrstrang IV wurde im Zuge Lastenstraße (ab Bellariastraße)—Babenbergerstraße—Elisabethstraße—Ringstraße (bis Weiskirchnerstraße) an den Muffen, Abzweigern und Zuleitungen nach dem Thermofitverfahren von innen abgedichtet. Zu diesem Zweck mußte der Rohrstrang sektorenweise in je 200 m bis 400 m Länge außer Betrieb gesetzt werden. Die Hausanschlüsse wurden mit provisorisch verlegten Leitungen durchgeführt. Diese Arbeiten dauerten von April bis Dezember 1976. Die Dichtheit wurde durch Druckproben nachgewiesen. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen wurden ferner im Jahre 1976 5.596 m Rohrleitungen gewechselt, davon waren 204 m Hochdruck- beziehungsweise Mitteldruckrohrleitungen und 5.392 m Niederdruckrohrleitungen. In den ausgewechselten Hauptrohrleitungen waren 347 m Niederdruckrohrleitungen enthalten, die im Zuge des U-Bahn- und des Autobahnbaues umgelegt oder ausgewechselt werden mußten. 12 m Hochdruck- und 2.200 m Niederdruckrohrleitungen wurden totgelegt.

Von Stadtgas auf Erdgas wurden 33.629 m Hochdruck- und Mitteldruckrohrleitungen und 359.506 m Niederdruckrohrleitungen umgeschaltet. Die Gesamtlänge des Stadtgasrohrnetzes betrug am Jahresende 1976 nur noch 479.709 m gegenüber 874.353 m im Jahre 1975; davon entfielen 1976 57.446 m auf das Hochdruck- und Mitteldruckrohrnetz und 422.263 m auf das Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt des gesamten Stadtgashauptrohrnetzes wies 1976 einen Rückgang um 16.534 m³ auf; von den nunmehr insgesamt 51.887 m³ entfielen 17.071 m³ auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 34.816 m³ auf das Niederdruckrohrnetz.

An Erdgas-Hauptrohrleitungen wurden 7.292 m neu verlegt, davon 795 m Hochdruck- und Mitteldruckrohrleitungen und 6.497 m Niederdruckrohrleitungen. Die Verlegungen wurden unter anderem zur Versorgung der neu entstandenen Wohngebiete, 21, Rubingasse, und 23, Stieglergasse, durchgeführt. Größere Neuverlegungen erfolgten auch in den niederösterreichischen Gemeinden Wiener Neudorf (Lindenweg), Guntramsdorf (Teichgasse) und Möllersdorf (Guntramsdorfer Straße). Durch den Einsturz der Reichsbrücke wurde die Hochdruck-Rohrleitung NW 500, mit der die Werke Leopoldau und Simmering verbunden waren, unterbrochen. Nach der Errichtung der Straßenbahnersatzbrücke wurde auf dieser ein Ersatzrohrstrang gleicher Dimension verlegt, so daß diese Leitung wieder in Betrieb genommen werden konnte. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen wurden 52.104 m Erdgashauptrohrleitungen gewechselt; davon waren 6.573 m Erdgashochdruck- und -mitteldruckrohrleitungen und 45.531 m Erdgasniederdruckrohrleitungen. Außer Betrieb genommen wurden 3.009 m Erdgasniederdruckrohrleitungen und des weiteren wurden 33.629 m Hochdruck- und Mitteldruckrohrstränge und 359.506 m Niederdruckrohrstränge von Stadtgas auf Erdgas umgeschaltet. Die Gesamtlänge des Erdgashauptrohrnetzes, einschließlich 63.593 m an Erdgashochdruck-Transportleitungen, betrug gegenüber 1,911.997 m im Jahre 1975 zum Jahresende 1976 2,309.415 m; davon entfielen 2,786.350 m auf 2,789.124 m, wobei das Stadtgashauptrohrnetz um 394.644 m verkürzt und das Erdgasdruckrohrnetz. Der Rauminhalt wurde mit 103.980 m³ beziffert, davon 34.911 m³ Erdgashochdruck- und -mitteldruckrohrnetz und 69.069 m³ Erdgasniederdruckrohrnetz. Der Vergleich der Gesamtlängen der Hauptrohrleitungen im Versorgungsgebiet am Jahresende 1975 und 1976 ergab einen Zuwachs von 2,786.350 m auf 2,789.124 m, wobei das Stadtgashauptrohrnetz um 394.644 m verkürzt und das Erdgashauptrohrnetz um 397.418 m verlängert wurde.

Die Bauaufsicht überprüfte 1976 beim Stadtgashauptrohrnetz 8.221 und beim Erdgashauptrohrnetz 16.761 fremde Aufgrabungen, wobei am Stadtgashauptrohrnetz 1.165 Stellen und 2.754 Hausanschlüsse und am Erdgashauptrohrnetz 1.941 Stellen und 4.711 Hausanschlüsse freigelegt wurden. Insgesamt wurden dabei 129 Rohrbrüche behoben und 7.675 undichte Muffen sowie 1.236 sonstige Rohrschäden saniert. Dazu kamen Reparaturen an 545 privaten Zuleitungen.

Ende 1976 standen insgesamt 214 Druckregleranlagen in Betrieb, um 8 mehr als 1975. Druckreduzierstationen zwischen den Transportleitungen und den Transportanschlußleitungen waren in Süßenbrunn, Eßling und bei den Verkehrsbetrieben vorhanden. Im Hinblick auf die weitere Erdgasumstellung wurden die in Frage kommenden Regleranlagen auf ihre Eignung für den Erdgasbetrieb überprüft und, wenn nötig, durch Auswechslung von Anlageteilen hiefür ausgerüstet. Diese oft sehr

umfangreichen und technisch schwierigen Montagearbeiten konnten zur Gänze von gaswerkseigenen Kräften durchgeführt werden. 503 Druckregler wurden gereinigt, die Ausrüstung von Regleranlagen mit schreibenden Mengenmeßgeräten wurde festgesetzt, Ende 1976 waren insgesamt 112 Anlagen derart ausgerüstet. Bei den Behältern und Gasförderanlagen Baumgarten, Brigittenau und Wienerberg waren laufend Erhaltungs-, Überholungs- und Ausbauarbeiten durchzuführen. 953 Zuleitungen wurden neu hergestellt und 1.194 instand gesetzt. Vom Gashauptrohrnetz wurden 373 Zuleitungen getrennt. Anläßlich der Herstellung von neuen Straßenbelägen wurden 60 Zuleitungsuntersuchungen durchgeführt. Insgesamt bestanden am 31. Dezember 1976 95.553 Zuleitungen.

Die Zahl der Stadtgaszähler hat sich im Jahre 1976 durch 1.283 Neuaufstellungen, 5.513 Wegnahmen und 129.485 Abgänge infolge der Erdgasumstellung um insgesamt 133.715 auf 210.889 mit einer Anschlußleistung von 829.255 Kubikmeter je Stunde verringert. Gleichzeitig ist die Zahl der Erdgaszähler im Jahre 1976 durch 4.187 Neuaufstellungen, 4.711 Wegnahmen und 129.485 Zugänge durch die Erdgasumstellung um insgesamt 128.961 auf 562.986 gestiegen, die Anschlußleistung betrug am 31. Dezember 1976 2,204.097 Kubikmeter je Stunde. Der Gesamtstand, Stadtgas- und Erdgaszähler, belief sich auf 773.875 Gaszähler, davon 732.578 in Wohnungen. Die Gesamtanschlußleistung wies 3,033.352 Kubikmeter je Stunde auf. Im Jahre 1976 wurden außerdem 14 Münzgaszähler neu aufgestellt und 36 abmontiert. Am Jahresende standen in Waschküchen 6.052 Münzgaszähler, davon 3.715 in Gemeindebauten und 2.337 in Privatbauten, außerdem 225 Hochleistungsgaszähler in Benützung. In den eigenen Werkstätten wurden im Jahre 1976 62.633 Gaszähler untersucht; davon 259 wegen innerer Fehler oder gewaltsamer Beschädigung einer Generalreparatur unterzogen, 4.365 Stück mit dem Kubiziergerät justiert und 15.027 zur amtlichen Eichung vorgestellt. Außerdem wurden noch an weiteren 8.078 Gaszählern kleinere Reparaturen durchgeführt. Bei verschiedenen Gaszähler-Erzeugerfirmen wurden auf Kosten der Gaswerke 2.488 Gaszähler repariert, 970 mußten kostenlos instand gesetzt werden, da die Garantiefrist der Firmen noch nicht abgelaufen war.

An 33.340 Leitungsanlagen wurde durch technische Beamte eine Dichtheitsprüfung durchgeführt, wobei sich in 1.241 Fällen Beanstandungen ergaben. Der Hausdienst wurde 1976 für die verschiedensten Arbeiten, wie Erhebungen, Standablesungen, Wartungen, Funktionsprüfungen und Kommissionen, eingesetzt und hat zum Teil auch bei der Umstellung von Stadtgas- auf Erdgasversorgung mitgewirkt. Ende 1976 verwendeten 13.584 Gewerbe- und 6.386 Industriebetriebe Stadtgas und Erdgas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 34.988 Anlagen wurden überprüft und nach Möglichkeit instand gesetzt. Wo größere Arbeiten zur Behebung von Mängeln erforderlich waren, wurden die Inhaber aufgefordert, die Instandsetzung durch Fachfirmen durchführen zu lassen. Danach wurden die Geräte neuerlich überprüft.

Von den im Jahre 1976 erledigten 31.506 Heizgasanträgen wurden 31.333 Anträge mit einer Nennbelastung von 676.648 Mcal/h genehmigt, 173 Anträge mit einer Nennbelastung von 34.058 Mcal/h abgelehnt. Auf Grund der erteilten Genehmigungen konnten 19.110 Gasheizkessel, 11.228 Strahler und Radiatoren, 4.697 Außenwandheizöfen und 556 Speicheröfen an das Gasnetz angeschlossen werden.

Dem Gebrechenbehebungsdienst gingen 98.332 Störungsmeldungen zu. Zu den bearbeiteten 34.010 Störungen und Gebrechen kamen 5.476 Fälle, in denen Zuleitungen mit CO_2 und Vakuum zu reinigen waren; 58.846 Fälle betrafen Ein- und Abschaltungen und Untersuchungen der Anlage. Von den Störungen und Gebrechen entfielen 18.495 auf Haushalts- und Gewerbegeräte, 12.360 auf Gaszähler und Gaszählerverbindungen und 1.587 auf Zu- und Steigleitungen, der Rest auf Gebrechen unterschiedlicher Art. Der Rostanfall bei den mit Erfolg durchgeführten Vakuumreinigungen von 5.423 Zuleitungen ergab ein Gewicht von 6.174 kg.

Im Jahre 1976 wurden 46 Gas- und Abgasvergiftungen gemeldet, wobei 74 Personen verunglückten, davon 16 mit tödlichem Ausgang. Die Todesfälle betrafen 3 Selbstmorde oder Morde, 1 Unfall durch Gasausströmung und 10 Unfälle durch Abgase; die näheren Umstände blieben in 2 Fällen ungeklärt. In 58 Fällen erkrankten Personen, und zwar 3 bei Selbstmord- beziehungsweise Mordversuchen, 2 durch ausströmendes Gas und 53 durch Abgasunfälle.

Der Werbe- und Beratungsdienst war vor allem auf die Benützung von Erdgas ausgerichtet. Die Informationsstelle Mariahilfer Straße wurde von 70.500 Personen besucht, im Erdgas-Informationsbus fanden sich 40.948 interessierte Besucher ein, die zusammen 35.994 Bestellungen von Erdgasgeräten tätigten. Anläßlich der Ausstellung „senior — aktuell" vom 31. März bis 3. April 1976 in der Wiener Stadthalle war ein Beratungsdienst eingerichtet, der 141mal zu Rate gezogen wurde.

Ab 1. Oktober 1976 übernahm ein Geldinstitut die Finanzierung der Gasgemeinschaft Wien. Im Lauf des Jahres wurden 2.362 normale Käufe von Gasgeräten und 995 Installationen im Gesamtwert von 25,643.706 S finanziert. Die Badezimmeraktion erleichterte den Ankauf von 805 Gas-

geräten und 744 Installationen in Badezimmern im Kaufwert von 20,818.359 S. Insgesamt wurden also für den Erwerb von 3.167 Gasgeräten und für 1.739 Installationen Geldmittel in der Höhe von 46,462.065 S vorgestreckt.

Die „Behördlich autorisierte Versuchsanstalt für Gas und Feuerungstechnik der Wiener Stadtwerke — Gaswerke" führte 1976 an Gasgeräten für Koch- und Heizzwecke 57 Hauptprüfungen, 24 Nachprüfungen, 24 Nach- und Ergänzungsprüfungen, 28 Ergänzungsprüfungen, 1 Entwicklungsprüfung sowie 9 sonstige Prüfungen und Gutachten durch. Außerdem wurden 235 Gebläsebrenner und 10 atmosphärische Brenner überprüft und zahlreiche andere Prüfungen und Versuche, Heizwertbestimmungen und Arbeiten verschiedener Art getätigt. Die Teilnahme an Sitzungen von Normen- und Prüfungsausschüssen sowie die Mitarbeit an Tagungen der „Internationalen Gas-Union (IGU)" und die Zusammenarbeit mit dem „Institut für empirische Sozialforschung (IFES)" gehörten ebenfalls zum Aufgabenbereich der Versuchsanstalt.

Verkehrsbetriebe

Die Frequenz von Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn ist im Jahre 1976 gegenüber 1975 um 4,1 Prozent auf 357,6 Millionen Fahrgäste gesunken, die Wagennutzleistung hingegen um 1,1 Prozent auf 74,3 Millionen Kilometer gestiegen. Trotz zusätzlichem Schichtaufwand bei den Linienverlängerungen und der Intervallverbesserung konnten durch fortgesetzte Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 132 Fahrbedienstete eingespart werden. Ende 1976 wurden 13 Straßenbahnlinien ganztägig und weitere 13 Straßenbahnlinien im Abend- und Samstagverkehr beziehungsweise im Sonn- und Feiertagsverkehr nur mit Fahrer ohne weiteres Personal betrieben. Auf 27 Straßenbahnlinien wurden an Werktagen ganztägig schaffnerlose Beiwagen eingesetzt, auf weiteren 3 Linien standen sie fallweise im Einsatz.

Es mußte auch 1976 wieder eine Reihe von zusätzlichen Betriebsmaßnahmen getroffen werden. Auf der Straßenbahnlinie 49 waren ab 17. Jänner an allen Tagen Einmanngelenktriebwagen mit schaffnerlosen Beiwagen eingesetzt. Das Beschleunigungsprogramm für die Linie 38 trat am 22. April in Kraft. Auf der Strecke Heiligenstadt—Friedensbrücke wurde am 8. Mai der U-Bahn-Betrieb aufgenommen. Die Stadtbahnlinie WD wurde ab 7. Mai in WG-GW umbenannt und von der Friedensbrücke über den Gürtelbogen bis Meidling verlängert, die Linie G (G-Strich) zwischen Heiligenstadt und Währinger Straße geführt. Die Linie D war wegen Bauarbeiten in der Greinergasse vom 12. Mai bis 16. August auf einer Strecke von rund 200 m nur eingleisig befahrbar. Am 20. Mai und am 15. Juni wurde die Linie 49 jeweils zwischen 20.00 Uhr und Betriebsschluß wegen Gleisbauarbeiten zwischen Baumgarten und Hütteldorf eingestellt und ein Autobus-Ersatzverkehr eingerichtet. Auf der Straßenbahnlinie 71 waren ab 5. Juni an allen Tagen einige Einmanngelenktriebwagen mit schaffnerlosen Beiwagen eingesetzt. Wegen Bauarbeiten in der Döblinger Hauptstraße mußte vom 25. Juni bis 20. Oktober die Linie G_2 auf einer Strecke von 220 m eingleisig geführt werden. In den Stadtbahnstationen der Gürtellinie wurden am 5. Juli Notrufgeräte und Informationsanlagen, mit denen die Fahrgäste von der Leitstelle aus angesprochen werden können, in Betrieb genommen. Der Einsturz der Reichsbrücke am 1. August machte größere Änderungen in der Linienführung erforderlich. So wurden die Linien B/Bk vom Bahnhof Vorgarten über Ring oder Kai zurück zum Bahnhof, die Linie 25 von Kagran zum Schüttauplatz geführt und der Linie 26 die Fahrstrecke Stadlau bis Schüttauplatz im Außenast und Schwedenbrücke bis Elderschplatz im Innenast zugewiesen. Zur Verbesserung des Anschlusses zu den Autobussen über die Praterbrücke wurde außerdem die Linie Ak bis zur Stadlauer Brücke verlängert und die Linie J in der Zugfrequenz verstärkt.

Bei der U-Bahn konnten am 4. September nach Aufnahme des zweigleisigen Betriebes mit zwei Zügen die Weichen und Signale wieder vom Stellwerk Friedensbrücke aus gestellt werden. Die Straßenbahnlinie 25 wurde ab 18. September auf der Streckenverlängerung bis zur Endstelle Leopoldau vorerst mit M-Garnituren betrieben. Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnbrücke nächst der alten Reichsbrücke konnte ab 16. Oktober der durchgehende Verkehr der Straßenbahnlinien B/Bk, 25 und 26 wieder aufgenommen werden. Als Folge der Sperre der Floridsdorfer Brücke am 23. Dezember wurden die Straßenbahnlinien 132, 231 und 331 zwischen Friedrich Engels-Platz und Franz Jonas-Platz unterbrochen. Um der neuen Verkehrssituation Rechnung zu tragen, wurden verschiedene betriebliche Maßnahmen gesetzt, so zum Beispiel die Autobuslinien 11 A und 35 A zur Schnellbahnstation Traisengasse geführt.

Durch den Einsturz der Reichsbrücke und anläßlich der Wiener Frühjahrs- und Herbstmesse, der Wiener Festwochen, des Muttertages und des Allerseelen-, Vorweihnachts- und Silvesterverkehrs war ein vermehrter Wageneinsatz erforderlich. Ebenso mußte den Veranstaltungen im Stadion und auf den übrigen Sportplätzen, in der Wiener Stadthalle, auf dem Renn- und Trabrennplatz und in der Kurhalle Ober-Laa sowie dem Oster- und Pfingstverkehr und verschiedenen Ablenkungen bei Demon-

strationen, dem „Volksstimme"-Fest, dem Tag der offenen Tür und schließlich dem Bäder- und Ausflugsverkehr durch ein verbessertes Platz- und Frequenzangebot Rechnung getragen werden. Für den Schülerverkehr mußten die Straßenbahnlinien 10, 38 und 167 sowie die Stadtbahnlinie WG/GW verstärkt geführt werden. Die größte Fahrleistung der Straßenbahn, wenn man vom Allerheiligenverkehr absieht, mußte am Freitag, dem 30. April, mit 188.392 Wagennutzkilometern und auf der Stadtbahn am Donnerstag, dem 12. Februar, mit 68.199 Wagennutzkilometern erbracht werden.

Die üblichen periodischen Frequenzzählungen seitens des Schaffnerpersonals wurden auch 1976 durchgeführt, außerdem eine Zählung im Silvester-Nachtverkehr. Weiters erfolgten Fahrgastzählungen auf der Schnellbahn zu Verrechnungszwecken im März, Juli und Oktober.

Die Betriebsüberwachung führte im Jahre 1976 durch 125 Revisoren insgesamt 193.739 Wagenkontrollen durch, wobei neben dem Fahrpersonal 2,238.543 Fahrgäste auf Einhaltung der Fahrscheinpflicht überprüft und 33.683 meldepflichtige Vorgänge festgehalten wurden. Außerdem waren weitere 73 Kontrollore nur für die Fahrscheinüberprüfungen in den schaffnerlosen Wagen und im gesamten Stadtbahnbereich eingesetzt. Diese Kontrollore überprüften bei insgesamt 201.778 Wagenkontrollen 3,101.722 Fahrgäste und hielten 50.915 meldepflichtige Vorgänge fest. Neben dem ständigen Dienst zu den Hauptverkehrszeiten waren die Beamten der Betriebsüberwachung bei verschiedenen Sonderveranstaltungen, wie Ringablenkungen im Zusammenhang mit Demonstrationen, kirchlichen Umzügen, Sportveranstaltungen im Stadion und in der Stadthalle, tätig. Wiederum gut bewährt hat sich auch 1976 der betriebsinterne Funkwagendienst im Einsatz bei Verkehrsunfällen und Betriebsereignissen und bei der Störungsbehebung. Im Lastenverkehr wurden für die Verkehrsbetriebe selbst und für private Baufirmen insgesamt 4.360 Fahrten im Straßenbahn- und Stadtbahnbereich geleistet.

1976 konnten im Fahrdienst 125 Männer und 2 Frauen aufgenommen werden. Dem stand ein Abgang durch Kündigung, Pensionierung oder Tod von insgesamt 245 Bediensteten gegenüber. 281 Bedienstete wurden einer Grundausbildung unterzogen, davon 146 Bedienstete für den Fahrerdienst, 82 für den Schaffnerdienst und 53 Bedienstete für den Autobuslenkerdienst. Dazu erhielten 6.657 Bedienstete eine Ausbildung für Spezialtypen des Fuhrparks, als Stellwerkswärter, für den Zentralfriedhofsverkehr und als Kontrollore in Wiederholungsschulen usw., davon 2.554 als Fahrer, 2.150 als Schaffner und 1.953 als Autobuslenker. Insgesamt standen am Jahresende 1976 39 Straßenbahn- und 5 Stadtbahnlinien im Betrieb.

Die Fahrgastfrequenz im Autobusverkehr stieg 1976 gegenüber 1975 um 4,9 Prozent auf 78,5 Millionen Beförderungsfälle, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 4,7 Prozent auf 15,5 Millionen Kilometer.

Am 21. Februar wurde die Fahrstrecke der Autobuslinie 73 A ab der Kaiser-Ebersdorfer Straße über Pantucekgasse zur neuen End- und Anfangstelle und in Richtung Simmeringer Hauptstraße ab Pantucekgasse über Meidlgasse-Nemethgasse geändert. Ab 6. März wurde die Autobuslinie 48 A an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig mit Einmanngelenkbussen betrieben. Ab 17. März wurden auf der innerstädtischen Autobuslinie 2 S ganztägig City-Busse eingesetzt. Am 6. September wurde auf der Strecke Leopoldauer Platz—Groß-Jedlersdorf—Strebersdorf die Autobuslinie 32 A neu in Betrieb genommen. Der Streckenteil Leopoldauer Platz bis Ruthnergasse wurde vorerst nur zu bestimmten Tageszeiten (Schulbeginn) befahren. Ab 18. September wurde die Autobuslinie 28 A statt nach Kagran über die Eipeldauer Straße bis zur Großfeldsiedlung gekürzt geführt und gleichzeitig die Fahrstrecke der Autobusführungen sowohl über die Schererstraße als auch über die Dopschstraße in beiden Richtungen im Bereich Großfeldsiedlung geändert. Nach Fertigstellung der Verbindungsfahrbahn im Zuge der Erzherzog Karl-Straße von Vernholzgasse bis Stadlauer Straße wurde am 23. September die Linienführung der Autobuslinie 26 A in Richtung Groß-Enzersdorf ab der bisherigen Überbrückung der Erzherzog Karl-Straße über die Verbindungsfahrbahn zur Erzherzog Karl-Straße umgestellt. Zur Attraktivitätssteigerung wurde ab 18. Oktober die Linienführung der Autobuslinie 6 A in Richtung Simmeringer Hauptstraße geändert. Aus verkehrstechnischen Gründen mußte am 8. November die Fahrstrecke der Autobuslinie 160 A ab Ketzergasse, Dr. Hanswenzel-Gasse—Basler Gasse, in Richtung Liesing, Schnellbahn geändert werden, ebenso die Fahrstrecken der Autobuslinien 64 A und 66 A (hier wegen der Schülerfahrten nach Siebenhirten) ab Ketzergasse, Lemböckgasse über Ketzergasse—Dr. Hanswenzel-Gasse—Basler Gasse zur Lemböckgasse. Nach Eröffnung der Zufahrt zum Liesinger Platz im Zuge Lehmanngasse fahren seit 2. Dezember die Autobusse der Linien 60 A, 64 A, 66 A und 160 A ab Perchtoldsdorfer Straße und Liesingbachüberbrückung über die neue Zufahrt zum Liesinger Platz. Ab 10. Dezember wurde aus verkehrs- und betriebstechnischen Gründen die Linienführung der Autobuslinie 30 A, Richtung Leopoldau, S-Bahn ab Lafnitzgasse, Aistgasse über Lafnitzgasse—Möllplatz im Zuge Kainachgasse zur Thayagasse und Richtung Groß-Jedlersdorf über Thayagasse verlängert. Insgesamt wurden im Jahre 1976 aus unterschiedlichen Gründen 27 Haltestellen aufgelassen, 69 neu errichtet und 15 für ständig verlegt. Die vorübergehenden Verlegungen

wegen Bauarbeiten oder ähnlichem sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Ferner wurde ein Autobusersatzverkehr für die Straßenbahn- beziehungsweise Stadtbahnlinien 10, 18, 25, 26, 38, 49, 66, 71, 132, 331, H 2, A, WD, G geleistet, zahlreiche Sonderfahrten auf Bestellung wurden durchgeführt.

1976 wurden 36 Bedienstete in einer Autobuslenker-Fahrschule, 17 als Lastwagenlenker, 25 als Verschublenker und 1.953 in Wiederholungslehrgängen geschult. Die Ausbildung für den Erwerb des Führerscheines der Gruppe „C" wurde auch 1976 in der betriebseigenen Fahrschule abgehalten.

Am Jahresende waren insgesamt 20 im Wiener Stadtgebiet betriebene Privatautobuslinien (Einlandlinien) in die Tarifgemeinschaft mit den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetriebe einbezogen. Außerdem bestand auch 1976 für die Autobuslinie Heiligenstadt—Klosterneuburg, die von den Firmen Dr. Richard und Zuklin geführt wird, die Regelung, die es den Bewohnern des Raumes Kahlenbergerdorf und den dort ständig Beschäftigten ermöglicht, diese Linie zwischen Stadtbahn Heiligenstadt und Donauwarte (Stadtgrenze) zum Einheitstarif der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe zu benützen.

Besondere Verkehrsmaßnahmen wurden durch den Einsturz der Reichsbrücke am 1. August 1976 notwendig. Am Tag des Einsturzes selbst mußten Ersatzfahrten für die Straßenbahnlinien B, Bk, 25 und 26 geleistet werden. Ab dem 2. August wurde die Autobuslinie 22 B statt ab Kaisermühlen bis beziehungsweise ab Wehlistraße geführt, wodurch den Fahrgästen ein direkter Anschluß an die Straßenbahnlinien A und Ak möglich war. Weiters wurde eine Autobuslinie 22 A von Kaisermühlen über Kaisermühlendamm—Praterbrücke zur Wehlistraße mit Anschlußmöglichkeit zu den Straßenbahnlinien A und Ak eingerichtet. Dadurch war die Fahrzeitverlängerung Kaisermühlen—Zentrum auf nur 10 Minuten beschränkt. Gleichzeitig wurde die Autobuslinie 26 A zwischen Stadlau und Stadionbrücke und die Linie 27 A zwischen Kagran und Floridsdorf, Schnellbahn, verstärkt. Ab dem 4. August folgten die weiteren Maßnahmen: Die Autobuslinie 26 A wurde in Richtung Stadlau über Praterbrücke—Donaustadtstraße—Neuhaufenstraße geführt. Durch diese provisorische Linienänderung konnte den Verkehrsstauungen im Bereich Autobahnabfahrt Kaisermühlen ausgewichen und dadurch ebenfalls eine Verlängerung der Reisezeit hintangehalten werden. Der Betriebsbeginn der Autobuslinie 26 A Richtung Stadionbrücke wurde so vorverlegt, daß der erste Straßenbahnzug ab Wehlistraße in Richtung Zentrum erreicht werden konnte. Die Einführungs- und Schlußfahrten zwischen Garage Vorgarten und Floridsdorf wurden bis zur Fertigstellung der „Wiener Schwelle" auf der Floridsdorfer Brücke über Ausweichrouten geführt, da die Verkehrsstauungen im Bereich Floridsdorfer Brücke das planmäßige Erreichen der Anfangstellen Floridsdorf (27 A, 28 A) beziehungsweise Groß-Jedlersdorf (30 A) nicht zugelassen hätten.

Auch die Sperre der Floridsdorfer Brücke am 23. Dezember 1976 verursachte beträchtliche Umstellungen. Die Autobuslinie 11 A mußte über Engerthstraße—Traisengasse—Pasettigasse—Donaueschingenstraße—Engerthstraße (hier zur Anfahrt der Schnellbahnstation Traisengasse) umgeleitet werden. Die Autobuslinie 35 A wurde ab Adalbert Stifter-Straße über Dresdner Straße—Hellwagstraße—Pasettistraße zur Schnellbahnstation Traisengasse geführt, die Rückfahrt über Traisengasse—Dresdner Straße zur Adalbert Stifter-Straße geändert. Um auch im Silvesternachtbetrieb die Verbindung nach Floridsdorf aufrechtzuerhalten, wurde die Autobuslinie 27 A zwischen Floridsdorf, S-Bahn und Kagran zusätzlich geführt und die Linie 35 A über Marchfeldstraße—Friedrich Engels-Platz—Engerthstraße verlängert. Außerdem wurde vorgesehen, daß ab 1. Jänner 1977 die Linie 11 A wieder durchgehend über Engerthstraße und die Linie 35 A wieder über die normale Fahrstrecke zum Friedrich Engels-Platz und von dort über Engerthstraße—Donaueschingenstraße—Pasettistraße zur Schnellbahnstation Traisengasse (Rückfahrt über Traisengasse—Engerthstraße) geführt werden können.

Am Jahresende 1976 standen insgesamt 40 Autobuslinien in Betrieb. Davon wurden 5 Linien von Privatfirmen im Auftrag der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe betrieben. 36 Linien wurden ständig, 2 Linien fallweise mit Einmannbedienung geführt.

Die Abteilung für Betriebsangelegenheiten und elektrische Streckenausrüstung der U-Bahn hat 1976 weitere wesentliche Arbeiten durchgeführt. Sämtliche Anlagen für Traktionsstrom, Signal, Niederspannung, Funk, Telephon und der Umbau des Stellwerkes wurden Anfang 1976 fertiggestellt, so daß bereits im Mai der reguläre U-Bahn-Betrieb zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke aufgenommen werden konnte. Es gelang weiterhin, die Traktionsstromanlagen sowie die Kabelumlegung der Stromschienen und die Schaltanlagen in den Bauabschnitten der U 1 vom Karlsplatz bis zum Reumannplatz weitgehend in beiden Gleisen fertigzustellen. Die Niederspannungsverteilung, Beleuchtung und Notstromanlagen konnten in allen Bauabschnitten vorangetrieben, auf der U 1 fast abgeschlossen und in den Bauabschnitten der U 4 zwischen Heiligenstadt und Karlsplatz begonnen werden. Der Umbau des Stellwerkes Friedensbrücke für den U-Bahn-Teilbetrieb wurde ebenfalls abgeschlossen

und die Montage der Stellwerkseinrichtungen „Wasserleitungswiese" begonnen. Die Telephonanlagen für den Pendelbetrieb zum Tag der offenen Tür waren funktionsbereit. Auch die Montage der Telephonanlage für den Bahnhof „Wasserleitungswiese" wurde in Angriff genommen. Die Fahrscheinautomaten wurden nach einjähriger Probezeit verschiedener Musterautomaten ausgeschrieben und vergeben. Das Leitsystem konnte auf den meisten Stationen der U 1 zwischen Karlsplatz und Reumannplatz befestigt und auch bereits montiert werden. Auch in den vom U-Bahn-Bau betroffenen Stadtbahnstationen wurde ein Leitsystem ähnlich dem der U-Bahn eingerichtet. Im Betriebsbahnhof „Wasserleitungswiese" konnte die Montage der notwendigen Aufzüge, Werkstätteneinrichtungen, Konistände, Spillanlage usw. sehr weit vorangebracht und die Projektierung der Leitstelle grundsätzlich abgeschlossen werden, so daß die Details laufend mit den betroffenen Dienststellen besprochen und geklärt werden können. Für die Verlängerung der U 1 bis Kagran wurden die erforderlichen Raumprogramme erstellt und die Auswirkungen auf den Sekundärverkehr untersucht.

Der Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn unterstanden 1976 die Arbeiten auf der Linie U 4 (Stadtbahn Wiental-, Donaukanallinie). Im Zuge der Errichtung der neuen Endstelle Heiligenstadt mußte eine Reihe von ÖBB-Gleisen umgebaut werden. Ferner erfolgten der Erdaushub für das geplante Unterwerk und die Abtragung des alten Kreuzungsbauwerkes der Stadtbahn südlich der Gunoldstraße. Bis auf ein Abstellgleis für Drehgestelle und bis auf das Waschgleis konnten im Betriebsbahnhof „Wasserleitungswiese" alle Gleise fertiggestellt werden. In der Stadtbahnstation Friedensbrücke wurde mit den Bauarbeiten für die vorgesehene Anlenkung der Gürtellinie der Stadtbahn begonnen. Auf der Strecke Friedensbrücke—Heiligenstadt waren die Bauarbeiten so weit gediehen, daß am 8. Mai die 1. Etappe der Stadtbahnumstellung durchgeführt werden konnte. Im V. Bauabschnitt der U-Bahn vom Schwedenplatz bis zur Roßauer Lände wurde das U-Bahn-Bauwerk zwischen der Augartenbrücke und der Station Roßauer Lände im Rohbau fertiggestellt, das Unterwerk konnte für die Installierung der elektrotechnischen Anlagen freigegeben werden. Begonnen wurden die Arbeiten am Aufnahmegebäude Ost. Im Bereich Karlsplatz bis Schwedenplatz wurden die Gleisbauarbeiten bis auf kleine Abschnitte bei der Station Landstraße, bei der Wienflußbrücke und beim provisorischen Bahnsteig am Schwedenplatz abgeschlossen.

Die Oberbauarbeiten auf der Linie U 1, der U-Bahn vom Reumannplatz bis zum Stephansplatz, wurden praktisch abgeschlossen, und auch der Verbindungstunnel zwischen der Station Schottenring und der Station Schwedenplatz konnte mit dem U-Bahn-Oberbau ausgerüstet werden. Durch die Verlegung provisorischer Gleise in die noch unfertigen Teile des III. Bauabschnittes am Morzinplatz und am Stephansplatz konnten im September drei 6-Wagen-Züge von der Wasserleitungswiese in die U 1 eingebracht werden. Die Planungsarbeiten konzentrierten sich auf den Umbau der Stadtbahn zwischen Hütteldorf und Karlsplatz sowie auf die Station Landstraße.

Der Wagenpark der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn umfaßte zu Jahresbeginn 1976 einen Gesamtstand von 1.953 Personenfahrzeugen, die sich auf 837 Straßenbahn-Triebwagen und 760 Straßenbahn-Beiwagen, 128 Stadtbahn-Triebwagen und 200 Stadtbahn-Beiwagen sowie 28 U-Bahn-Wagen in der Form von 14 Doppeltriebwagen aufteilten. Wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit beziehungsweise Übernahme in den Stand der Hilfsfahrzeuge wurden 38 Triebwagen der Baureihe B, D 1, M, T 1, N 1 sowie 45 Beiwagen der Baureihen b, m 2, m 3, n 2 ausgeschieden. 27 Einmann-Gelenktriebwagen der Baureihe E 1, 19 Beiwagen der Type c 4 und 48 U-Bahn-Wagen (24 DW) wurden angeschafft und in den Stand der Personenfahrzeuge aufgenommen. Somit umfaßte zum Jahresende 1976 der Wagenpark 1.964 Personenfahrzeuge, und zwar 827 Straßenbahn-Triebwagen, 736 Straßenbahn-Beiwagen, 127 Stadtbahn-Triebwagen und 198 Stadtbahn-Beiwagen sowie 76 U-Bahn-Wagen (38 Doppeltriebwagen). Der Gesamtstand an sechsachsigen Gelenktriebwagen betrug 427, das sind 51,6 Prozent aller Straßenbahn-Personentriebwagen. Auf den Gesamtwagenpark bezogen, verfügt der Straßenbahnbetrieb über 1.390 Personenfahrzeuge mit Stahlaufbauten; das sind 88,9 Prozent des Gesamtstandes. Der Umbau von Trieb- und Beiwagen für den schaffnerlosen Betrieb wurde 1976 weiter fortgesetzt. Umgebaut wurden 13 E-Gelenktriebwagen für den Einmannbetrieb samt schaffnerlosen Beiwagen, 8 Stück c-Beiwagen und 18 l-Beiwagen für den schaffnerlosen Betrieb. Somit standen zum Jahresende insgesamt 659 Triebwagen und 584 Beiwagen für den schaffnerlosen Beiwagenbetrieb zur Verfügung, wobei von den Triebwagen 254 Gelenkzüge für den Einmannbetrieb verwendbar sind.

Der Wagenpark der Autobusse wurde im Jahre 1976 durch Kauf von 21 Gelenkzugautobussen der Type GU-230/54/69 A sowie 5 Doppeldeckautobussen der Type DDH-200/43/16 von der Firma Gräf und Stift vergrößert. Des weiteren wurden 2 Aufbauten von Gelenkzugautobussen sowie 2 Aufbauten von Doppeldeckautobussen der Bodengruppe 1975 angekauft. Die Gelenkzüge der Type GU-230/54/69 A bildeten die Fortsetzung der im Jahre 1975 erworbenen Fahrzeuge. Bei der Konstruktion der Doppeldeckautobusse der Type DDH-200/43/16 wurde das Prinzip des Bau-

kastensystems, ausgehend von der Konzeption der Gelenkzugautobusse, angewandt. Durch die Verwendung von möglichst einheitlichen Bauelementen wird eine beträchtliche Senkung der Betriebs- und Unterhaltskosten erwartet. Der für den Einmannbetrieb eingerichtete Doppeldeckautobus bietet vor allem dem Fahrgast Vorteile durch den geräusch- und abgasarmen Heckmotor mit reinem Flüssiggasbetrieb, durch die niedrige Fußbodenhöhe im Unterdeck und dadurch geringere Einstieghöhe und den podestfreien Fußboden im Oberdeck mit ebenem Mittelgang. Sämtliche Seitenfenster sind großflächig, wodurch eine bessere Sicht nach außen gegeben ist; die seitlichen Klappfenster zur Belüftung bilden zugleich, insbesondere für Schülerfahrten, einen verbesserten Schutz gegen Hinausstrecken der Hände. Schließlich sind die automatisch gesteuerten Zielschildbänder und die Ausstattung mit Funk- und Tonbandgeräten sowie mit Notsignaltasten zu nennen. Durch die niedrigere Gesamthöhe von 4,10 m gegenüber 4,20 m beim alten Doppeldeckautobus ergibt sich bei gleichbleibender Stehhöhe innen außerdem eine erweiterte Einsatzmöglichkeit im Straßenverkehr.

Eine wesentliche Erleichterung trat im innerstädtischen Autobusverkehr mit dem Einsatz der im Jahre 1976 (und Vorgriff auf 1977) angeschafften 22 Citybusse (S/SC 6 F 55) der Firma Steyr-Wien ein. Sie werden im Einmannbetrieb mit Fahrscheinausgabeautomaten auf den Linien 2 S und 3 S geführt. Darüber hinaus ist nach Betriebsschluß des innerstädtischen Autobusbetriebes sowie an Sonn- und Feiertagen durch die Ausrüstung mit Fahrscheinentwertern auch ein Betrieb auf Außenlinien möglich. Der Citybus bringt durch seine niedrige Einstieghöhe von 30 cm sowie durch seinen Fahrkomfort, beruhend auf Federung und Niveauregulierung, wesentliche Vorteile für den Fahrgast.

Durch den fortschreitenden Ausbau des Flüssiggasmischbetriebes sowie des reinen Flüssiggasbetriebes war es notwendig, neben den bereits vorhandenen Flüssiggastankstellen in den Garagen Vorgartenstraße, Raxstraße und Spetterbrücke eine weitere Tankstelle in der Garage Grinzing zu errichten. Bei einem Gesamtstand am 31. Dezember 1976 von 396 Autobussen waren 292 Autobusse für Flüssiggasmischbetrieb sowie 7 Autobusse für reinen Flüssiggasbetrieb ausgerüstet.

Für den Straßenbahnbetrieb wurde ein Universalrüstwagen angeschafft. Der dreiachsige Diesel-Lkw hat, den Lenker miteingerechnet, ein 9 Personen fassendes viertüriges Doppelfahrerhaus. Das Fahrzeug ist mit einem Funkgerät, mit Blau- und Gelbrundumleuchten, mit Flutlichtscheinwerfern, einem Stromerzeuger, einer hydraulischen Seilwinde und einem elektrischen Heckladelift ausgestattet. Im Aufbau sind die schweren Hilfsgeräte so verstaut, daß sie per Lift direkt aus den Etagen entladen werden können. Weiters wurden für die Abteilung für elektrische Anlagen ein Weichenturmwagen mit aufgebautem Ruthmann-Gelenksteiger und ein Scherenturmwagen angekauft.

Die Hochbauarbeiten wurden im Jahre 1976 in Zusammenarbeit mit der U-Bahn-Gruppe im U-Bahn-Betriebsbahnhof „Wasserleitungswiese" fortgesetzt. Die Abstellhalle, das Sozialgebäude, die Gleichrichterstation und das Stellwerk wurden fertiggestellt, an den Installationen und Verfliesungen in der Revisionshalle, im Betriebsgebäude und an der Estrichherstellung in den Arbeitsgruben wurde weitergearbeitet. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebsbahnhofes ist für Mai 1977 vorgesehen. Im Bahnhof Heiligenstadt wurde mit den Arbeiten für die neue Endstelle der U 4, der Errichtung eines neuen unterirdischen Unterwerkes für die Stromversorgung der U-Bahn und einer gemeinsamen Bahnhofsanlage einschließlich einer neuen Kassenhalle auf dem Vorplatz in der Boschstraße begonnen. In den Stationen Roßauer Lände und Stadtpark waren die Baumeisterarbeiten im Gange, die alten Perrondächer wurden bereits abgetragen und provisorische Kassenhütten aufgestellt. In mehreren Betriebsbahnhöfen wurden Erhaltungsarbeiten durchgeführt, in der Zentralwerkstätte wurde ein Gebäude für den Betriebsarzt und die Betriebsfeuerwehr errichtet. Im Bereich der Stadtbahn wurden die Arbeiten für die Errichtung eines zweiten Aufganges in der Stadtbahnhaltestelle Burggasse fortgesetzt und Vorbereitungsarbeiten für die Errichtung einer provisorischen Station Thaliastraße in Gang gesetzt. In der Garage Grinzing konnte die Flüssiggastankstelle fertiggestellt werden, in der Garage Spetterbrücke wurden die Adaptierungsarbeiten im Zuge der Umstellung auf Flüssiggasbetrieb durchgeführt.

Gleisbauarbeiten größeren Ausmaßes waren durch den Einsturz der Reichsbrücke erforderlich, um ehestens die Ersatzbrücke für den Straßenbahnverkehr betriebsfertig zu stellen. Der Brückenbau erfolgte in kürzester Zeit. Es wurden zwei Tragwerke nebeneinander gebaut. Der Achsabstand im Strombereich beträgt 6 m, im Bereich Mexikoplatz sowie im Inundationsgebiet erfolgte eine Dammaufschüttung. Auch um die Bauarbeiten für die U-Bahn ungehindert fortsetzen zu können, war es notwendig, diverse Gleisprovisorien zu legen. Die Gleisbauarbeiten am Karlsplatz konnten abgeschlossen werden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurde im Zusammenhang mit dem Umbau des Karlsplatzes die Doppelgleistrasse in der Wiedner Hauptstraße im Bereich zwischen Treitlstraße—Waaggasse umgelegt. In der Döblinger Hauptstraße mußten die Gleise zwischen Würthgasse und der Hofzeile erneuert werden. Im Anschluß daran erfolgte eine Gleisregulierung bis vor die Nußwaldgasse. Die im Jahre 1975 begonnene Verlängerung der Linie 25 für die Erschließung der

Wohngebiete in der Großfeldsiedlung wurde 1976 fortgesetzt. Neben einigen weiteren größeren Gleiserneuerungen und -regulierungen erfolgten an 18 Stellen im Gleisnetz kleinere Gleisbauten. Mehrere Haltestelleninseln wurden neu errichtet und bestehende verlängert. Im Bereich der Stadtbahn wurden zahlreiche größere und kleinere Erneuerungen und Regulierungen durchgeführt, bei sämtlichen Brücken und Eindeckungen der Stadtbahn wurden die vorgeschriebenen Untersuchungen sowie die notwendigen Erhaltungsarbeiten geleistet und bei 12 Brücken im Bereich der Stadtbahn die erforderlichen Hauptuntersuchungen veranlaßt.

Der Personalstand der Zentralwerkstätte betrug am 31. Dezember 1.068 Bedienstete und lag um 3 Bedienstete über dem Personalstand von 1975. Insgesamt wurden 177.491 Überstunden geleistet. 1.080 Schienenfahrzeuge (684 Triebwagen und 396 Beiwagen) sowie 2.803 Kraftfahrzeuge, davon 1.710 Autobusse, und 1.402 Drehgestelle durchliefen 1976 die Zentralwerkstätte.

Im Straßenbahn- und Stadtbahnbetrieb gab es 2.237 und im Kraftwagenbetrieb 1.193 Unfälle, davon 1.046 Unfälle im Autobuslinienverkehr. An Haftpflichtentschädigungen und -renten für Körperverletzungen sowie Entschädigungen für Sachschäden mußten insgesamt 8,8 Millionen Schilling aufgebracht werden; Schadenersatzansprüche wurden in der Höhe von 10,5 Millionen Schilling eingehoben.

Das Rolldienstpersonal umfaßte Ende 1976 3.146 Bedienstete, davon 110 Bedienstete mit kurzer Arbeitszeit.

Im Verband der im September 1974 gegründeten Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft mbH, deren Aufgabe die Bewältigung und Neugestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im ostösterreichischen Ballungsraum ist, konnte die Arbeitsgruppe der Verkehrsbetriebe erheblich zur Gewährleistung einer möglichst intensiven Arbeitsweise beitragen. Bis zum Jahresende 1976 wurde eine Reihe wesentlicher sachlicher Voraussetzungen für einen geplanten Verkehrsverbund geschaffen.

Städtische Bestattung

Im Jahre 1976 wurden der Städtischen Bestattung insgesamt 23.466 Bestattungsdurchführungen übertragen. Davon entfielen auf Feuerbestattungen 4.112 Fälle oder 17,5 Prozent. Außerdem wurden 1.922 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen und 956 Überführungen im Inland sowie nach der Bundesrepublik Deutschland, nach Italien, Jugoslawien, der Schweiz und Ungarn durchgeführt. Dazu kamen noch verschiedene andere Leistungen, so daß insgesamt 29.843 Aufträge erteilt wurden. 250 Aufträge hat das Unternehmen zu eigenen Lasten durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufgekommen wären. Der Anteil der Städtischen Bestattung an den Wiener Bestattungen lag bei 97 Prozent, den Rest besorgten Pächter von Konzessionen der Städtischen Bestattung in den an Wien angrenzenden Gemeinden beziehungsweise Erfüllungsgehilfen des Unternehmens. Mit 2.977 Fällen wurden im Monat April die meisten Aufträge übernommen, während die wenigsten der Monat August mit 2.142 Bestattungsfällen auswies.

Der Fuhrpark hatte eine Fahrleistung von rund 796.000 km zu verzeichnen, das sind um 26.000 km mehr als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 27 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.200 km der Entfernung von Wien nach Gibraltar entspricht. Das Unternehmen verfügte Ende 1976 über 20 Fourgons, 15 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie 16 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts- und Mannschaftsfahrten.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden mit 49.406 Särgen um rund 2.400 weniger als 1975 hergestellt. Ein Teil der Produktion war wie jedes Jahr für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt.

Die Anzahl der Personen, die dem Unternehmen Bestattungsaufträge bei Lebzeiten erteilten, verringerte sich gegenüber dem Jahre 1975 um 2,2 Prozent.

Auf dem Südwestfriedhof wurde am 19. Juli 1976 die neuerbaute Aufbahrungshalle mit zwei von namhaften Künstlern gestalteten Zeremonienräumen der Benützung übergeben. In jedem der beiden Räume können sowohl Trauerfeiern zu Erdbestattungen als auch Kremationsfeiern abgehalten werden. Die Kremationsfeiern enden mit dem Schließen eines Vorhanges und gleichzeitigem langsamem Verlöschen der Beleuchtung im Aufbahrungsraum; noch während der Vorhang zugeht, öffnet sich ein an der Seite des Aufbahrungsraumes befindliches Tor, durch das die Trauergäste den Aufbahrungsraum verlassen. Bei Erdbestattungen dient dieses Tor nach der Beendigung der Trauerfeier als Ausgang für den Kondukt. Im Jahre 1976 konnten die Aufbahrungsräume auf den Friedhöfen Breitenlee, Erlaa, Groß-Jedlersdorf, Heiligenstadt, Jedlesee, Kaiser-Ebersdorf, Meidling, Stadlau und Strebersdorf renoviert werden. Während der Dauer der Renovierung erfolgte die Aufbahrung der Verstorbenen, mit Ausnahme der Friedhöfe Erlaa und Jedlesee, im Friedhofsbereich in einem Glaswagen; auf dem Friedhof Erlaa wurde die Aufbahrung in der Friedhofskapelle und auf dem Friedhof Jedlesee in einem eigens dafür eingerichteten Raum gestaltet.

Da 1976 auf den meisten Wiener Friedhöfen bereits gekühlte Beisetzkammern zur Verfügung standen, erübrigte sich die Aufbahrung des Sarges in einer Glasvitrine; Anfang des Jahres konnten daher die noch auf einigen Friedhöfen, darunter auch auf dem Wiener Zentralfriedhof, vorhandenen Vitrinen entfernt werden. Gleichfalls ab Jahresbeginn 1976 wurde nur noch eine einheitliche Sargeinbettungsqualität verwendet.

Bei Begräbnissen zu Lasten der Stadt Wien wird ab 1. März 1976 ein Arrangeur auf Kosten des Unternehmens beigestellt. Damit wurden diese Begräbnisse den Bestattungsdurchführungen der einfachsten Klasse vollkommen gleichgestellt. Das Unternehmen steuert dazu auch einen Blumenstrauß bei. Seit 1. Juni 1976 werden bei Bestattungen auf den Friedhöfen Gersthof und Matzleinsdorf Bahrwagen verwendet, nachdem die bestehenden Hindernisse beseitigt werden konnten. Auf dem Wiener Zentralfriedhof werden ab 1. September 1976 bei Kondukten zu Trauerfeiern besonderer Art die Blumenspenden mit eigens dafür bestimmten Blumenwagen zur Grabstelle gebracht.

Im Hinblick auf die neuen Postgebühren werden vom 1. Jänner 1976 an bei der Abrechnung der Bestattungskosten Restbeträge bis 20 S weder eingemahnt noch rücküberwiesen und die Besteller informiert, daß diesbezügliche Guthaben innerhalb von drei Jahren bei der Hauptkasse des Unternehmens behoben werden können. Anläßlich der Aufnahme eines Todesfalles wird dem Besteller einer Bestattungsleistung eine Geschäftskarte übergeben, aus der er die Adresse der Filiale und auch deren Rufnummer entnehmen kann. Um einen engeren Kontakt mit dem Kunden zu erzielen, liegen diesen Geschäftskarten Einlageblätter bei, die den Namen jenes Mitarbeiters enthalten, der den Hinterbliebenen beraten hat. Das Unternehmen hofft, damit eine weitere Verbesserung des Kundendienstes erzielt zu haben. Dazu sollen auch die seit 18. Oktober 1976 zusätzlich auf den Friedhöfen tätigen Zeremonienleiter beitragen. Diesen Bediensteten, die mit 30 Wochenstunden angestellt sind, obliegt es, die Hinterbliebenen zu betreuen und die gesamte Bestattungsdurchführung zu überwachen. Ebenso im Interesse des Kundendienstes lag die organisatorische Änderung in der elektronischen Datenverarbeitung, durch die der Name des Bestellers auf dem für das Bestattungspersonal bestimmten Auftrag vorgeschrieben werden kann. Damit erhalten unsere auf dem Friedhof tätigen Mitarbeiter die Möglichkeit, den Besteller der Bestattungsleistungen mit seinem Namen anzusprechen.

Die Vergabe der Beerdigungsstunden für den Bereich der Betriebsstelle 11 wurde im Rahmen einer Organisationsänderung neu geregelt. Diese Änderung, die vorerst nur die Simmeringer Friedhöfe, den Friedhof Kaiser-Ebersdorf sowie die Friedhöfe in Schwechat und Mannswörth betrifft, ermöglichte es, die Stundenvergebung nicht nur einfacher, sondern auch zeitlich genauer vorzunehmen. Um auch im Falle von Katastrophen größeren Ausmaßes jederzeit einsatzbereit zu sein, wurde ein eigenes Sarglager für Katastrophenfälle angelegt. Da in verschiedenen Krankenanstalten aus personellen Gründen keine Obduktionen mehr vorgenommen werden, mußten Verstorbene in andere Anstalten zur Obduktion überführt werden.

Am 22. Dezember 1976 trug eine Gruppe des Währinger Jugendzentrums im Sozialraum der Städtischen Bestattung Weihnachtslieder vor. Wie der Leiter der Jugendgruppe erklärte, war dieses Kindersingen als Dank dafür gedacht, daß die Bediensteten auch an allen Feiertagen ihren Dienst leisten. Alle neu eingetretenen Bediensteten wurden auch 1976 ihrer Verwendung entsprechend durch einen Schulungsreferenten mit ihren Aufgaben vertraut gemacht. Für die Fachgehilfen, die Gehilfen und die Helfer der Bestattungsdurchführungen wurden Vorträge über das korrekte Benehmen auf dem Friedhof abgehalten. Ein Beamter der Magistratsabteilung für Technische Verkehrsangelegenheiten unterrichtete die mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen betrauten Bediensteten über die ab 1. Jänner 1977 wirksam werdende Novelle zur Straßenverkehrsordnung. Mit der Alpenländischen Treuhand- und Revisionsgesellschaft konnte ein Übereinkommen getroffen werden, das allen aktiven und pensionierten Bediensteten im Bedarfsfalle in steuerlicher Hinsicht eine Hilfestellung bietet.

Die Städtische Bestattung war auch im Jahre 1976 bemüht, die gemeinwirtschaftlichen und sozialen Leistungen im vollen Umfang zu erfüllen. Wie bereits eingangs erwähnt, wurden 250 Verstorbene auf Kosten des Unternehmens bestattet. Aber auch jene im Interesse der Hinterbliebenen für andere Dienststellen erbrachten Leistungen müssen in diesem Zusammenhang erwähnt werden. Wie immer war man auch 1976 bemüht, im Rahmen des Kundendienstes den Hinterbliebenen die mit der Bestattung verbundenen Wege abzunehmen und diese kostenlosen Dienstleistungen noch weiter auszubauen.

Bestattungsfeiern besonderer Art wurden für nachstehende Persönlichkeiten, in der Reihenfolge ihres zeitlichen Ablebens ausgewiesen, durchgeführt:

Hofrat Ernst August *Schneider,* ehemaliger Direktor der Wiener Staatsoper; Maria *Waldner,* Schauspielerin; Hofrat Professor Dr. Friedrich *Schreyvogel,* Schriftsteller; Architekt Hans *Sanders-Lärchenfeld,* akademischer Maler; Kriminalrevierinspektor Johann *Wagner,* Mitglied des Bundesrates, Landtagsabgeordneter a. D. und Gemeinderat a. D.; Stefanie *Koci,* Stadtratswitwe; Kommerzial-

rat Edmund *Fischl*, Ehrenpräsident der Europäischen Union der Tapezierer; Reinhard *Federmann*, Schriftsteller; Dr. Richard *Michalek*, öffentlicher Notar, Altpräsident des Delegiertentages der österreichischen Notariatskammer; Dr. Axl *Leskoschek*, akademischer Maler; em. o. Professor, Bühnenbildner, Architekt Otto *Niedermoser*, ehemaliger Leiter der Meisterklasse für Innenarchitektur, Bühnen- und Filmgestaltung; DDr. h. c. Hans *Thirring*, Universitätsprofessor i. R.; Christl *Zimmerl-Brunner*, Erste Solotänzerin der Wiener Staatsoper; Hofrat Dr. Alfred *Bohmann*, Mitbegründer der Arbeitermittelschule; Karl *Schäfer*, Weltmeister und Olympiasieger; Abgeordneter zum Nationalrat a. D. Josef *Dengler*, Ehrenobmann des ÖAAB Niederösterreich; Johann *Redl*, Präsident des Wiener Tennisverbandes; Direktor i. R. Wilhelm *Lorenz*, Ehrenmitglied des Internationalen Verbandes für Feuerbestattung; Karl *Ausch*, ehemaliger Redakteur der „Arbeiter-Zeitung", Chefredakteur des „Kleinen Blattes", Vorstandsdirektor der Girozentrale; Mitzi *Pittermann*, Präsidentengattin; Alexander *Lernet-Holenia*, Mitglied des österreichischen Kunstsenats; Margarethe *Jonas*, Bundespräsidentenwitwe; Richard Dandy *Matouschek*, akademischer Maler; Ferry *Wondra*, Schauspieler und Schriftsteller; Professor Erich *Nikowitz*, Mitglied des Theaters in der Josefstadt; Professor Ann Tizia *Leitich-Korningen*, Schriftstellerin; Heinrich *Spann*, Gendarmeriegeneral i. R.; Elisabeth *Antel* geborene Freiin von Ettinghausen; Maria *Jacobi*, Gemeinderat, Stadtrat a. D.; Rudolf Lorenz *Sigmund*, Gemeinderat, Stadtrat a. D.; Professor Bruno *Uher*, Komponist, Vorstandsmitglied der AKM; Polizeioberstleutnant Walter *Maier*, Kommandant der Verkehrsabteilung Wien; Universitätsprofessor Doktor med. Lothar *Kucsko*, Vorstandsstellvertreter des Pathologischen Institutes des Wiener Allgemeinen Krankenhauses; Dr. Franz *Gundl*, Apostolischer Protonotar, Domkustos und Vizedekan des Domkapitels; Otto *Gratzl*, Gemeinderat; Kammersänger Alfred *Jerger*; Professor Georg *Merkel*, Ehrenmitglied des Künstlerhauses und der Sezession; Professor Rudolf *Marik*, Direktor des Wiener Raimundtheaters; DDr. Franz *Ockermüller*, Generaldirektor der Österreichischen Länderbank AG; Professor Dr. med. Dr. h. c. Hugo *Glaser*, Ehrenpräsident der Österreichisch-Sowjetischen Gesellschaft; Professor Ladislaus *Stecker*, akademischer Diplombildhauer; Ehrendomherr Monsignore Josef *Göbel*, Vizekustos und Kirchenmeister zu St. Stephan, und Professor Ernst *Winkler*, Abgeordneter a. D. zum Nationalrat. In einem Ehrengrab der Stadt Wien feierlich beigesetzt wurden Paula *Molden-Preradovic* und Dr. Ernst *Molden*.

U-Bahn-Bau

Im Jahre 1976 erfolgte die Ausweitung der Rohbau- und Innenausbauarbeiten, wobei für bauliche Herstellungen 1,87 Milliarden und für den U-Bahn-Wagen-Bau 560 Millionen Schilling ausgegeben wurden.

Im Bauabschnitt I „Karlsplatz" (Paulanergasse bis Stephansplatz) wurden die Innenausbauarbeiten am U-Bahn-Knoten Karlsplatz fortgesetzt. Am 23. September konnten der über dem U-Bahn-Knoten liegende unterirdische Fußgängerbereich (Ladenstraße und Hauptpassage mit Anschluß an die Opernpassage) sowie der provisorische Zugang zur Stadtbahn über den Bahnsteig der U-Bahn-Linie 4 (U 4) in einem Ausmaß von rund 6.000 m² für die Öffentlichkeit freigegeben werden. An den Arbeiten für die Fertigstellung dieses Ausbauschwerpunktes waren insgesamt 30 Firmen beteiligt. Die Innenausbauarbeiten in allen drei Stationen wurden fortgesetzt, die Einbauten der Fahrtreppen insbesondere in den Schrägschächten begonnen. Die Rohbauarbeiten für das Lüftungsbauwerk Neuer Markt konnten Ende September 1976 termingerecht abgeschlossen werden, so daß das Bauwerk für den Betrieb der U-Bahn zur Verfügung steht. Im Rahmen der Oberflächengestaltung Karlsplatz wurde Anfang September mit der Wiederherstellung des Otto-Wagner-Pavillons begonnen.

Die Tätigkeiten des Bauloses A im Bauabschnitt II auf der Strecke Paulanergasse bis Theresianumgasse konzentrierten sich vor allem auf den Innenausbau der Station Taubstummengasse wie das Leitsystem, den Sicherheitselementen und den Sonderelementen der Wandverkleidung, auf den Gleisbau im Streckenbereich und auf die elektrische Ausrüstung der Station und der Strecke. Weiters kamen Arbeiten an der signal- und sicherungstechnischen Ausrüstung der Station und Strecke und an den Pumpenwerken in der Station zur Durchführung. Wartungs- und Servicearbeiten an den Fahrtreppen waren laufend vorzunehmen. Ferner konnte der Innenausbau der Station Taubstummengasse weitestgehend beendet werden. Der Gleisbau der Station war bereits zu Beginn des Jahres 1976 abgeschlossen worden. Die Fertigstellung der signal- und sicherungstechnischen Ausrüstung der Station und der Strecke wird noch bis zum Betriebsbeginn Anfang 1978 dauern. Mit dem Innenausbau der Station Taubstummengasse waren 25 verschiedene Professionistenfirmen beschäftigt; die zeitliche Koordinierung ihrer Arbeiten warf oftmals große Probleme auf.

Im Bauabschnitt II, Baulos B — „Südtiroler Platz und Favoritenstraße" (von Theresianumgasse bis Columbusplatz) lag nach Abschluß der Rohbauarbeiten der Schwerpunkt auf dem Innenausbau der U-Bahn-Station. Die Auskleidung des Bahnsteiggeschosses konnte in den Stations-

röhren, den Querschlägen sowie im Mittelstollen komplett fertiggestellt werden. Ebenso wurden die Gleisbauarbeiten und die Montage der elektrischen Ausrüstung in der Oströhre abgeschlossen. Zum Tag der offenen Tür erfolgten Publikumsfahrten in beiden Fahrtrichtungen. In den Passagen und Sperrenhallen konnten mit Ausnahme des Bereiches der Kolschitzkygasse die Wandverkleidungselemente aus emaillierten Blechpaneelen größtenteils montiert werden. Auch ein Großteil der Lamellendecken wurde bereits versetzt. Die Magistratsabteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau konnte die Straßenoberfläche nicht nur in der inneren Favoritenstraße, sondern auch im gesamten Bereich des Südtiroler Platzes fertigstellen und dem Verkehr übergeben. Am 18. September 1976 wurde auf Initiative der Bezirksvorstehung das neue Einkaufszentrum Wieden in der inneren Favoritenstraße feierlich eröffnet.

Im Bauabschnitt II, Baulos C, „Äußere Favoritenstraße" (Columbusplatz bis Gellertgasse) konnten die restlichen Rohbauarbeiten im Bereiche des Reumannplatzes, wie die Zu- und Abluftürme und das Expedit der Wiener Verkehrsbetriebe, bis Jahresende 1976 fertiggestellt werden. Der Innenausbau der beiden Stationen Keplerplatz und Reumannplatz wurde, ausgenommen die Plakatwände und das Leitsystem, weitestgehend beendet und mit der Montage der Aufgangsüberdachungen und Sperrenhallen zum Jahresende begonnen. Von den Wiener Verkehrsbetrieben konnten im gesamten Bauabschnittsbereich sowohl die Gleisbauarbeiten, einschließlich der Weichenanlagen, als auch die Stromschienenmontagen abgeschlossen und die ersten angelieferten U-Bahn-Zugsgarnituren im Bereich der bereits funktionsfähigen Abstell- und Wendeanlage abgestellt werden. Im März 1976 wurde die bis dahin durch die Gudrunstraße zweigeteilte Fußgeherzone Favoritenstraße durch die Freigabe der Untergehung Gudrunstraße vereinigt und kreuzungsfrei gemacht. Die bisher für Baustelleneinrichtungen benötigten Parkflächen am Reumannplatz und am Antonsplatz wurden gänzlich geräumt und teilweise wieder begrünt. Die restlichen Grünflächen sollen im Zuge der Oberflächenherstellung des Reumannplatzes hergestellt werden. Die Tiefgarage Reumannplatz, mit deren Bau im Oktober 1975 begonnen wurde, konnte im November 1976 eröffnet werden.

Die Baukoordinierung und Bauüberwachung im Bauabschnitt III (Stephansplatz über Schwedenplatz bis Nestroyplatz) erbrachte zum Jahresende weitere Fortschritte. In der tiefen Baugrube am Stephansplatz und am Stock im Eisen-Platz wurden die Rohbauarbeiten nahezu vollendet. Das U 1-Geschoß wurde völlig fertiggestellt, mit den Gleislegungsarbeiten wurde begonnen. Weiters wurden die Rohbauarbeiten im unteren Zwischengeschoß beendet. Über dem Sperrengeschoß waren noch die restlichen Deckenfelder zu schließen. Die Stiegenabgänge am Graben und in der Kärntner Straße wurden weitgehend ausgebaut. Dasselbe gilt für die innerhalb des Bauwerkes befindliche Notstiege und den Aufzugschacht. Im Bereich Graben und Singerstraße (Linie U 3) konnten die Rohbauarbeiten fast fertiggestellt, im Betriebsgeschoß beider Bauteile die Ausbauarbeiten begonnen werden. Der Weichenschacht wurde im Gleisgeschoß rohbaumäßig ebenfalls weitgehend hergestellt. Auch sämtliche bergmännischen Arbeiten in der geschlossenen Bauweise für Querschläge, Verteilertunnel und Rolltreppenschrägschacht wurden erfolgreich beendet, die genannten Bauteile fast zur Gänze auch rohbaumäßig ausgebaut.

In der Station Schwedenplatz konnten im Niveau der Linie U 1 alle drei Schiffe rohbaumäßig ausgebaut und die Querschläge zwischen Bahnsteig und Mittelschiff begonnen werden. Weiters wurde der Bau der Stiegenaufgänge vom U 1-Geschoß in das zentrale Sperrengeschoß in Angriff genommen; sämtliche Deckenhorizonte wurden definitiv hergestellt, ein Teil der Innenwannen im Sperrengeschoß war noch ausständig. Der Bereich der Linie U 4 konnte rohbaumäßig bis auf eine Deckenöffnung fertiggestellt werden, durch die ein provisorischer Stiegenabgang für die Abwicklung des U-Bahn-Betriebes während der noch laufenden Bauarbeiten im restlichen Stationsbereich errichtet wird. Die bisher für den Fahrzeugverkehr gesperrte Schwedenbrücke wurde aus verkehrstechnischen Gründen vorläufig halbseitig dem Verkehr übergeben. Die Streckentunnels im Donaukanal wurden nahezu fertiggestellt, obwohl die Bauarbeiten durch den Verkehr von Donauschiffen nach dem Einsturz der Reichsbrücke behindert waren. An der durch die Inselschüttung entstandenen Engstelle mußte eine massive Leiteinrichtung als Schutz gegen die Berührung durch schwere Lastschiffe gebaut werden. Unbeschadet der Ereignisse an der Wasseroberfläche konnte unter dem Strombett die vom Stephansplatz kommende Schildmaschine in der Oströhre in Anfahrstellung Richtung Nestroyplatz gebracht werden.

Das Unterwerk im Bereich der Station Nestroyplatz wurde rohbaumäßig beendet, und mit den Ausbauarbeiten wurde begonnen. In der Station selbst konnte die Passage Süd mit dem Zielschacht für die Schildfahrt rohbaumäßig zum größten Teil fertiggestellt werden. Die hergestellte Bodenplatte und die Innenwanne umfassen etwa vier Fünftel der Station. Mit der Errichtung des Mittelbahnsteiges wurde begonnen; im Bereich der Passage Nord wurde die gesamte oberste Decke bis auf die erforderlichen Einbringöffnungen geschlossen, ebenso die Decke unter dem U 1-Geschoß. Der Stiegen-

abgang Rotensterngasse wurde zur Gänze, der Stiegenabgang Praterstraße 52 weitgehend hergestellt.

Der Streckentunnel im 1. Bezirk für das Betriebsgleis vom Anfahrschacht Rabensteig zum Weichenschacht, samt Aufweitung und Weichennische, und für die beiden Richtungsgleise der Linie U 1 vom Weichenschacht zur Station Schwedenplatz konnten einschließlich der Querschläge vor der Station Schwedenplatz fertiggestellt werden. Für das Lüftungsbauwerk Fleischmarkt wurde der Zuluftturm und Zuluftkanal zu Ende gebaut und der Lüftungsschacht ausgehoben. Die beiden Querschläge, welche den Schacht mit den Streckenröhren verbinden, wurden aufgefahren; mit der Innenschale wurde begonnen. Für den östlichen Streckentunnel im 2. Bezirk wurden alle Vorbereitungen für den Beginn des Schildvortriebes getroffen. Neben den Injektionsarbeiten für die beiden Streckentunnels wurde hier auch die Bodenverfestigung für das Lüftungs- und Notausstiegbauwerk Ferdinandstraße abgeschlossen. Die Grundwasserabsenkung in der Station Nestroyplatz konnte in Betrieb genommen werden und ermöglichte den problemlosen Einbau der Bodenplatte.

Die Sachkredit- und Vergabegenehmigung zur Herstellung des IV. Bauabschnittes der U-Bahn-Linie 1 „Praterstern" (Rotensterngasse bis Wolfgang Schmälzl-Gasse) erfolgte am 27. Februar 1976. Auf Grund dieser Genehmigung wurde Anfang März der Auftrag für die Rohbauarbeiten an die ARGE Praterstern (Stuag-Züblin-Negrelli-Hamberger-Kunz-Pittel & Brausewetter) erteilt. Desgleichen erfolgte im März 1976 die Vergabe der Detailplanung an Prof. Dr. techn. Wycital. Mit der Prüfung und Begutachtung der Unterfangung der ÖBB-Brücke am Praterstern wurde Ende Juli Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Klement beauftragt. Dem o. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Ernst Schischka wurde noch im Juni die Überprüfung der statischen Berechnungen und der Detailplanung im Bereich der Brückenunterfangung übertragen und im November die Firma Waagner-Biró mit den Entwurfs-, Berechnungs- und Detailplanungsarbeiten für die Unterfangungskonstruktionen der ÖBB-Brücke Praterstern betraut.

Im Mai 1976 wurde mit der Gleisumlegung in der Praterstraße in Seitenlage begonnen und Anfang August erfolgte nach erteilter eisenbahnbehördlicher Genehmigung der Baubeginn der Rohbauarbeiten. Gleichzeitig konnten die Umleitungsstrecken Praterstern und Lassallestraße in Betrieb genommen sowie die Ersatzfahrbahnen für den Anrainerverkehr in der Praterstraße hergestellt werden. Nach Errichtung der Leitwände wurden bis Jahresende 680 m Schlitzwände fertiggestellt und in zwei Bereichen die Deckfelder für die zweite Umleitungsphase betoniert. Dabei mußten jedoch am Praterstern im Bereich Tegetthoffdenkmal vor Beginn der Schlitzwandherstellung zwei Kanäle, der Hauptsammel- und der Heinestraßenkanal, nach vorheriger Verlegung eines Kanalprovisoriums abgetragen werden. Die Rücklegung auf die fertige Decke wird 1977 erfolgen. Unter der ÖBB-Brücke mußte wegen der begrenzten Arbeitsraumhöhe ein Voraushub durchgeführt werden. Weiters wurden die Leitwände entlang des Fundamentes der nördlichen Pendelstützenreihe betoniert. Im Dezember wurde mit der Herstellung der Hilfspfähle für die Unterfangungskonstruktionen der ÖBB-Brücke begonnen. Die zur Beobachtung des Grundwasserspiegels erforderlichen Pegel konnten fertiggestellt werden.

Erstmals beim Wiener U-Bahn-Bau wurde im IV. Bauabschnitt von der bisher ausgeführten Abdichtung gegen Feuchtigkeit mit Isolierbahnen abgegangen. Die Sohlplatte, die Wannenwände und die Deckenplatten sollen nunmehr in Sperrbeton hergestellt werden. Diese Ausführung ergibt eine technisch und wirtschaftlich einwandfreie Lösung und ermöglicht gegenüber der herkömmlichen Abdichtung mit Isolierbahnen oder dergleichen Kosteneinsparungen.

Im Bauabschnitt VI der U-Bahn-Linie 2, das ist die Strecke von der Landesgerichtsstraße bis zum Deutschmeisterplatz, wurden 1976 Einbautenverlegungen der städtischen Wasserwerke und der Gaswerke im Plateau Rooseveltplatz-Universitätsstraße für die Herstellung des Lüftungsbauwerkes und des Notausstieges durchgeführt. Weiters wurde die Verlegung der Posttrasse, der Kabel der Elektrizitätswerke und der Magistratsabteilung für Technische Verkehrsangelegenheiten im Plateau Maria Theresien-Straße-Börsegasse abgeschlossen. Ferner erfolgten Einbautenverlegungen der beteiligten Magistratsabteilungen sowie der Elektrizitäts- und Gaswerke in der Universitätsstraße im Zusammenhang mit den Gleislegungsarbeiten der Wiener Verkehrsbetriebe. Für die Stromversorgung des Hauses Universitätsstraße 11-Landesgerichtsstraße 22 wurden Kabel der Wiener Elektrizitätswerke im Gehsteig der Landesgerichtsstraße verlegt. Von der Straßenbahnrampe Währinger Straße her erfolgte die Zuleitung eines Heizkanales in die Schottenpassage. Die Schlitzwände in der Universitätsstraße sowie alle Deckenfelder, mit Ausnahme der Baurampen in der Universitätsstraße bei der Garnisongasse und in der Maria Theresien-Straße am Deutschmeisterplatz (Baurampe I), und die Öffnungen für die Schieneneinbringung in der Universitätsstraße und Maria Theresien-Straße einschließlich Abdichtung gegen Feuchtigkeit und Aufbringen der Überschüttung konnten fertiggestellt werden. Die wiederhergestellten Keller- und Erdgeschoßräumlichkeiten des Hauses Universitätsstraße 11 wurden an den Hauseigentümer übergeben. Nach dem Abschluß der Unterfangungsarbeiten im 2. Tiefgeschoß der Votivparkgarage erfolgte gleichfalls die Übergabe der durch die Bauarbeiten benötigten 60 Abstellplätze an die Votivpark-Garagen-GmbH und mit der rohbaumäßigen Tunnelfertigstellung in der Landesgerichts-

straße die Freigabe für die Arbeiten der Wiener Verkehrsbetriebe. Die Baurampe II in der Maria Theresien-Straße bei der Wipplingerstraße konnte mit den auf der Baustelle hergestellten Fertigteilträgern geschlossen werden. Die Tunnel-Innenschale im Bereich des Hauses Universitätsstraße 11 wurde hergestellt und nach dem Tunnelaushub der Sohlbeton im gesamten Bauabschnittsbereich eingebracht. Unterfangungsarbeiten wurden am Heizkanal und am Alsbach-Entlastungskanal in der Universitätsstraße durchgeführt. Die Decken für das Passagen- und Installationsgeschoß in der Station „Schottentor" und die Innenausbauarbeiten in der Station „Schottentor", wie Aufstellen von Mauerwerk, Verputzarbeiten und Entwässerungsleitungen sowie die Ausbauarbeiten in den Tunnels selbst wurden durchgeführt, die Rohbauarbeiten für die Kreuzungsbauwerke in der Universitätsstraße abgeschlossen. Der provisorische Stiegenaufgang in der Hohenstaufengasse wurde eingehaust und nach Räumung der Firma Polland und Umbau der Heizanlage im Hause Maria Theresien-Straße 11 mit der Herstellung der definitiven Stiegenanlage begonnen, ebenso mit der Errichtung des Lüftungsbauwerkes und Notausstieges Rooseveltplatz. Die Anschlußarbeiten an den bestehenden USTRAB-Tunnel setzten mit der Herstellung einer Stützmauer und der Rammen von Spundbohlen ein.

An Verkehrsmaßnahmen ergaben sich 1976 weitere Umstellungen. In der Universitätsstraße wurde ein Straßenprovisorium durch die Verkehrsbetriebe errichtet und der Straßenbahnbetrieb für die Bauphase III im April 1976 als Ersatz für die Bauphase II aufgenommen. Ab Mitte September 1976 wurde zur Ersetzung des Straßenbahnprovisoriums mit der definitiven Gleislegung in der Universitätsstraße begonnen. Nach Einbautenverlegungen und teilweisen Straßenwiederherstellungen konnte der Straßenbahnbetrieb in der definitiven Gleislage im November 1976 aufgenommen werden. Die Pionierbrücke im Plateau Maria Theresien-Straße-Börsegasse wurde abgebaut und die Wiederherstellung der Fahrbahn durch die Magistratsabteilung für Straßenverwaltung und Straßenbau veranlaßt. Von der gleichen Stelle wurden die Straßenbauarbeiten in der Maria Theresien-Straße mit anschließender Freigabe für den Anrainerverkehr in den jeweils fertiggestellten Abschnitten durchgeführt. Gesperrt werden mußten die Ebendorferstraße im Kreuzungsbereich Universitätsstraße und zeitweilig die Reichsratsstraße im Plateau Universitätsstraße.