

Straße, Verkehr und Energie

Straßenverwaltung und Straßenbau

Im Jahre 1979 wurden 2.618 km an öffentlichen Straßen verwaltet und erhalten, von denen 140 km Bundesstraßen und 21 km Autobahnen waren. Im Gemeindestraßennetz wurden 562.000 m² Fahrbahnen instand gesetzt und 302.000 m² Fahrbahnen neu hergestellt oder erneuert. Bei einer mittleren Breite von 8,5 m ergibt dies 66 km an instand gesetzten beziehungsweise 36 km an neu hergestellten oder erneuerten Fahrbahnen. An Autoabstellflächen wurden 23.000 m² instand gesetzt und 38.000 m² neu hergestellt. Auf Gehsteigen wurden 83.000 m² instand gesetzt und 50.000 m² erneuert oder neu hergestellt. Bei einer mittleren Breite von 3,00 m ergibt das eine Strecke von 28,0 km instand gesetzt und 16,0 km neu hergestellter oder erneuerter Gehsteige.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen waren an gemeindeeigenen Geräten 24 Straßenwalzen, 2 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 1 Pneu-Walze, 9 Straßenreparaturfahrzeuge und 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) eingesetzt, die insgesamt 6.219 Arbeitsschichten leisteten. Die Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken, wobei eine Strecke von 40.954 km zurückgelegt wurde. Für die Neuherstellung oder Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden an öffentliche Dienststellen sowie an private Bauwerber 16.096 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 98 Fällen waren in verkehrsreichen Straßen an Stelle von Aufgrabungen 17 Bohrungen und 81 Minierungen durchzuführen.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden wieder die beiden Funkwagen eingesetzt. 1.275 Inspektionen mußten vorgenommen werden, hiebei wurden 25.508 km zurückgelegt. Bei 15 Prozent aller Inspektionen wurden Mängel festgestellt und deren unverzügliche Behebung veranlaßt. Da die Beanstandungen in allen Fällen zum Erfolg geführt haben, ist beabsichtigt, auch in Zukunft diese Kontrollfahrten fortzusetzen, um eine möglichst klaglose Abwicklung der Aufgrabungsarbeiten im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen.

Gemeinsam mit der Magistratsabteilung 39 wurden wieder Betonprüfungen sowie laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Bei den insgesamt 731 Versuchen wurden an 305 Stellen positive Ergebnisse erzielt; die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten waren ordnungsgemäß durchgeführt worden. Bei den übrigen 426 Stichproben, bei 58 Prozent, wurde mangelhafte Verdichtung festgestellt. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, durch Nachverdichtungen den Mangel zu beheben. In drei Fällen mußte gegen Firmen, die dem Auftrag nicht ordnungsgemäß nachgekommen sind, ein Strafverfahren eingeleitet werden. Ferner wurde die Ausrüstung der Autobahnmeisterei Inzersdorf durch Ankauf eines Lastkraftwagens der Type ÖAF 19.240, eines Aufsatzstreuers der Type EHD 5/1 und eines Schneepfluges der Type STS 340 weiter ergänzt. Der Funkverkehr konnte durch Ankauf von 11 weiteren Geräten auf alle Fahrzeuge ausgedehnt werden.

In den Hauptverkehrsstraßen diverser Bezirke wurde eine Reihe von Straßenbauarbeiten durchgeführt. So wurde im 2. Bezirk in der Unteren Augartenstraße von der Oberen Donaustraße bis zur Oberen Augartenstraße der endgültige Belag aufgebracht. Im 10. Bezirk wurden in der Davidgasse von der Laxenburger Straße bis zum Reumannplatz die Straßenbauarbeiten beendet, ebenso die Arbeiten am Projekt „Neilreich“, umfassend die Neilreichgasse, die Sahulkastraße, die Kornauthgasse und die Vivaldigasse, fortgesetzt und abgeschlossen. Im 12. Bezirk konnten die Arbeiten am Projekt „Schöpf“ mit den Straßenzügen Am Schöpfwerk, An den Eisteichen und in der Zanaschkagasse weitergeführt, im Zuge des Umbaus der Philadelphiabrücke die Arbeiten in der Eichenstraße von der Philadelphiabrücke bis zur Steinackergasse, in der Edelsinnstraße von der Meidlinger Hauptstraße bis zur Ruckergasse, in der Breitenfurter Straße vom Schedifkaplatz bis zur Wienerbergstraße, in der Ruckergasse von der Edelsinnstraße bis zur Hohenbergstraße und in der Wienerbergstraße von der Wittmayergasse bis zur Breitenfurter Straße zu Ende gebracht werden. Im 14. Bezirk wurden die Arbeiten in der Hauptstraße zwischen der August Ritt-Brücke und der Mauerbachstraße nach Entschärfung der alten Kurve beendet, die in der Mauerbachstraße von der Hauptstraße bis zur Bahnunterführung und von der Cottagegasse bis O.Nr. 47 (Jägerwirt) gleichfalls abgeschlossen. Im 20. Bezirk erfolgte der Ausbau der Wexstraße von der Burghardtstraße bis zur Jägerstraße. Im 21. Bezirk wurde der Umbau der Floridsdorfer Hauptstraße vom Hubertusdamm bis zur Jedleseer Straße abgeschlossen. Im 22. Bezirk erfolgte im Zuge des Projekts „Aderklaa“ mit der Aufbringung der Beläge die Fertigstellung der Straßenbauarbeiten in der Aderklaaer Straße von der Eipeldauer Straße bis zur Melangasse, in der Eipeldauer Straße von der Melangasse bis zum Leopoldauer Platz, in der Novigasse von der Aderklaaer Straße bis zum Leopoldauer Platz, in der Melangasse von der Aderklaaer Straße bis zur Eipeldauer Straße und am Rennbahnweg von der Panethgasse bis zur Aderklaaer Straße. Weiters wurde in der Sebdalgasse von der Wagramer Straße bis zur Aderklaaer Straße und im Zuge des Projekts Sozialmedizinisches Zentrum Ost in der Wulzendorfstraße von der Ehrenpreisgasse bis zum Kapellenweg und von der Langobardenstraße bis zur Wulzendorfstraße der Belag endgültig aufgebracht. In der Raffineriestraße vom Biberhaufenweg bis zur Finsterbuschstraße und in der Finsterbuschstraße wurden die schadhafte Betonfelder instand ge-

setzt. Im 23. Bezirk konnte der Ausbau der Unterführung der Südbahn im Zuge der Endresstraße im Zusammenhang mit dem Umbau und der Verlegung der Schnellbahnstation Atzgersdorf-Mauer abgeschlossen werden. In der Endresstraße wurde von der Südbahn bis zur Rudolf Zeller-Gasse der endgültige Belag aufgebracht.

Im 2. Bezirk wurde mit dem Ausbau eines eigenen Gleiskörpers in der Oberen Augartenstraße zwischen der Rembrandtstraße und der Unteren Augartenstraße begonnen. Die Straßenbauarbeiten werden jedoch erst nach Fertigstellung der Gleisanlagen und Einbauten 1980 durchgeführt werden. Im 3. Bezirk wurde mit dem Ausbau der Marxergasse von der Invalidenstraße bis zur Rasumofskygasse begonnen. Im 6. Bezirk konnte der Neubau der Capistranstiege von der Windmühlgasse bis zur Fillgradergasse durchgeführt werden. Die Instandsetzung der angrenzenden Verkehrsflächen wird voraussichtlich bis April 1980 abgeschlossen sein. Im 10. Bezirk erfolgte in der Triester Straße vom Matzleinsdorfer Platz bis zur Raxstraße die Belagerneuerung auf beiden Richtungsfahrbahnen. Im 23. Bezirk wurden in der Laxenburger Straße die östliche Richtungsfahrbahn von der Heizwerkstraße bis zur Zufahrt „Metzger“ und die westliche Richtungsfahrbahn von der Draschestraße bis zur Zufahrt „Metzger“ erneuert; der endgültige Belag wurde in beiden Richtungsfahrbahnen aufgebracht.

In den Straßen örtlicher Bedeutung wurden im 3. Bezirk in der Beatrixgasse von der Linken Bahngasse bis zur Ungargasse, im 13. Bezirk in der Felixgasse von der Dostalergasse bis zur Napoleonwaldgasse und in der Nothartgasse von der Tolstojgasse bis zur Ratmannsdorfgasse, im 14. Bezirk in der Nestroygasse und in der Josef Prokop-Straße von der Mauerbachstraße bis zur Nestroygasse, im 17. Bezirk in der Promenadegasse von O.Nr. 55–57, im 22. Bezirk in der Meißaugasse von der Wagrainer Straße bis zur Komzaggasse, in der Kliviengasse von O.Nr. 80 beziehungsweise 75 bis zur Seidelbastgasse sowie am Löblweg von der Narangasse bis zur Steigentschgasse und im 23. Bezirk in der Kinskygasse von der Purkytgasse bis zur Goldhammergasse sowie in der Ober-Laaer Straße von der Laxenburger Straße bis zur Grenze des 10. Bezirkes Arbeiten durchgeführt. In zahlreichen Straßen der äußeren Bezirke wurden wieder Oberflächenbehandlungen im Gesamtausmaß von rund 300.000 m² vorgenommen.

Im Zuge der Regenerierung alter Asphaltbeläge wurden im 1. Bezirk die Walfischgasse von O.Nr. 2–12, im 2. Bezirk die Praterstraße gegenüber 1–7, im 6. Bezirk die Gumpendorfer Straße von der Lehárgasse bis zur Webgasse, im 9. Bezirk die Liechtensteinstraße von der Kolingasse bis zur Berggasse, im 15. Bezirk die Mariahilfer Straße vom Gürtel bis zur Rustengasse und im 19. Bezirk die Heiligenstädter Straße von O.Nr. 22–60 mit neuen Belägen versehen.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen konnten im 2. Bezirk die Erlafstraße von O.Nr. 2–8, die Wehlstraße vom Mexikoplatz bis zur Wachaustraße, im 3. Bezirk die Erdbergstraße bei O.Nr. 34 (Fahrbahnverbreiterung) und die Strohgasse von der Reisnerstraße bis zur Salesianergasse, im 10. Bezirk die Neilreichgasse von der Sahulkastraße bis zur Sibeliusstraße und von der Sahulkastraße bis zum Frödenplatz sowie die Vivaldigasse und die Kornauthgasse zur Gänze ausgebaut werden. Im 11. Bezirk wurden in der Hasenleitengasse Betonfelder neu hergestellt. Im 14. Bezirk waren die Rottstraße von der Linzer Straße bis zur Felbigergasse und die verlängerte Isbarygasse, im 15. Bezirk die Fünfhausgasse von O.Nr. 20–22 und die Storchengasse von O.Nr. 18–20, im 16. Bezirk die Ameisbachzeile von O.Nr. 105–135 und die Arnettgasse von O.Nr. 101–105, im 18. Bezirk die Scheibenbergstraße 59–71 sowie der Fahrbahnbelag von der Dürwaringbrücke bis O.Nr. 51 als auch von der Eckpergasse bis zur Hockegasse herzustellen. Im 20. Bezirk waren von Ausbauarbeiten betroffen die Robert Blum-Gasse von der Leystraße bis zur Wehlstraße, im 21. Bezirk die Freytaggasse von der Schloßhofer Straße bis zur Patriziggasse und im Zuge des Projekts „Marco Polo-Platz“ die Straßenzüge Großbauerstraße von der Brünner Straße bis zur Ruthnergasse, die Loschmidtgasse von der Berzeliusstraße bis zur Schwangasse, die Penkgasse von der Giseviusgasse bis zur Ruthnergasse und die Skrapupstraße von der Gerasdorfer Straße bis zur Loschmidtgasse. Im 22. Bezirk waren es der Rennbahnweg von der Wagrainer Straße bis zur Markomannenstraße und die Polgarstraße von der Rugierstraße bis zur Voigtländergasse, im 23. Bezirk die Canavesegasse von der Endresstraße bis zur Knotenbachgasse, die Mehlführergasse von der Keltengasse bis zur Wagenmanngasse und die Keltengasse von der Dirmhirngasse bis zur Mehlführergasse.

Bei privaten Wohnhausanlagen wurden die im Jahre 1978 begonnenen Straßenbauarbeiten fortgesetzt oder beendet sowie neue Bauarbeiten in Angriff genommen, und zwar im 3. Bezirk in der Invalidenstraße von der Landstraßer Hauptstraße bis zur Marxergasse, in der Marxergasse von der Rasumofskygasse bis zur Seidlgasse, im 5. Bezirk in der Rechten Wienzeile von O.Nr. 115–123 und in der Oberen Amtshausgasse von O.Nr. 1–13, im 9. Bezirk in der Canisiusgasse von O.Nr. 11–17 sowie in der Mariannengasse bei O.Nr. 24 und in der Viriotgasse von O.Nr. 1–9, im 11. Bezirk in der Molitorgasse von O.Nr. 5–11, im 14. Bezirk in der Rosentalgasse von der Freyenthurmstraße bis zur Wahlberggasse und in der Utendorfgasse von der Linzer Straße bis zur Lindheimgasse, im 15. Bezirk in der Clementinengasse von der Mariahilfer Straße bis zur Fünfhausgasse, im 16. Bezirk in der Arnettgasse von O.Nr. 22–46, in der Gansterergasse von O.Nr. 10–18 und in der Wichtelgasse von O.Nr. 30–36 sowie am Gutraterplatz, in der Demuthgasse von der Ameisbachzeile bis zur Michalekgasse, in der Zöchbauerstraße und in der Zwinzstraße, im 17. Bezirk in der Händelgasse von Antonigasse bis zur Schumanngasse, im 18. Bezirk auf der Pötzleinsdorfer Höhe, im 19. Bezirk am Beethovengang von O.Nr. 2–44,

in der Frimmelgasse von O.Nr. 10 bis Beethovengang sowie in der Reimersgasse von O.Nr. 14—16 und auf der Hohen Warte von O.Nr. 62—64 sowie im 22. Bezirk in der Wulzendorfstraße von O.Nr. 76 bis zur Seidelbastgasse und in der Gasse 16 südlich Rennbahnweg.

Nach der Winterperiode 1978/79 waren wieder Frostschäden zu beheben. So wurden unter anderem die Fahrbahnen der Böcklinstraße und der Stuwertstraße im 2. Bezirk, der Zaunergasse im 3. Bezirk, des Einsiedlerplatzes, der Kohlgasse, der Siebenbrunnenfeldgasse, Spengergasse, Wimmergasse und der Embelgasse im 5. Bezirk, der Capistrangasse, Kaunitzgasse und der Mollardgasse im 6. Bezirk, der Feldgasse im 8. Bezirk, der Hahngasse, Hörlgasse, Währinger Straße, Fürstengasse, Nußdorfer Straße, D'Orsay-Gasse, Pramergergasse, Schubertgasse, Sobieskigasse und der Höfergasse im 9. Bezirk, der Hinteren Liesingbachstraße, der Liesingbachstraße, des Salvatorianerplatzes und der Unter-Laaer Straße im 10. Bezirk, der Braunhubergasse, Ehamgasse und der Kaiser-Ebersdorfer Straße im 11. Bezirk, der Bonygasse, Hohenbergstraße, Koppreitergasse, Pachmüllergasse, Sechtergasse und der Singriergasse im 12. Bezirk, der Biraghigasse, Firmiangasse und der Hietzinger Hauptstraße im 13. Bezirk, der Ameisbachzeile und der Waidhausenstraße im 14. Bezirk, der Hütteldorfer Straße, Huglgasse, Johnstraße, Oeverseestraße und der Zollernspurgasse im 15. Bezirk, der Friedmanngasse, Hasnerstraße, Panikengasse, Payergasse, Schellhammergasse, Liebhartgasse, Wurlitzergasse und des Yppenplatzes im 16. Bezirk, der Bergsteiggasse, Ranftlgasse und der Steinergergasse im 17. Bezirk, der Anastasius Grün-Gasse, Edelhofgasse, Hasenauerstraße und der Sternwartestraße im 18. Bezirk, der Celtesgasse, Eroicgasse, Krottenbachstraße, Chimanistraße, des Dennweges, der Gymnasiumstraße, Halteraugasse, Heiligenstädter Straße, Kaasgrabengasse, Philippovichgasse und der Probusgasse im 19. Bezirk, der Leystraße im 20. Bezirk, der Egon Friedell-Gasse, Jedleseeer Straße, Siemensstraße und der Josef Flandorfer-Straße im 21. Bezirk, der Straßenzüge Am Badfeld, An der Au, Feldgasse, Haselbrunnerstraße, Linke Wasserzeile, Pantlitschkogasse, Randgasse, Rechte Wasserzeile, Reiberberggasse, Wiesmühlgasse, Dreiständegasse, Kalksbürger Straße, Lainergasse, Paminagasse, Pflaumengasse, Reiberberggasse, Schreckgasse, Sperkergergasse und der Stieglergasse im 23. Bezirk teilweise oder vollkommen erneuert und frostsicher ausgebaut.

Die Straßebauten in Siedlungen wurden fortgesetzt, unter anderem im 10. Bezirk die Ranzonigasse, im 11. Bezirk der Straßenzug Neu-Albern (Alberner Hafenzufahrtsstraße), die Ohliggasse und die Höftgasse, im 13. Bezirk die Otto Weininger-Gasse, im 14. Bezirk die Lebereckstraße, der Jupiterweg, die Robert Fuchs-Gasse und der Grenzweg, im 21. Bezirk die Josef Flandorfer-Straße, im 22. Bezirk die Pawlikgasse, der Edelweißweg, die Lannerstraße, der Milanweg, der Naufahrtweg, die Pfirsichgasse, die Reinholdgasse, die Rosthorngasse, Thujagasse, der Ulanenweg, Zwerchackerweg, Zypressenweg sowie der Angoraweg, die Glockenblumengasse und die Orchisgasse. Insgesamt wurden 60.000 m² Siedlungsstraßen hergestellt und dabei ebenfalls zahlreiche Frostschäden behoben.

Die Erhaltung der Fußgängerpassagen konnte fortgesetzt werden, wobei in der Babenbergerpassage zwei Fahrtreppen neu installiert wurden.

Im 10. Bezirk waren in der Per Albin Hansson-Siedlung, in der Siedlung Blumental und im Zuge der Salinergasse Lärmschutzwälle entlang der Autobahn zu errichten. Im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau wurde im 1. Bezirk der letzte Teilabschnitt der Universitätsstraße endgültig wieder hergestellt, ebenso konnten die Arbeiten am Franz Josefs-Kai von der Schwedenbrücke bis zur Dominikanerbastei weitgehend abgeschlossen werden. Der Schwedenplatz wurde von der Rotenturmstraße bis zur Postgasse endgültig fertiggestellt. Weiters konnten im 2. Bezirk in der Praterstraße zwischen Aspernbrückengasse und Praterstern die Instandsetzungsarbeiten der Fahrbahn nach den Aufgrabungen durch den U-Bahn-Bau beendet werden, wodurch eine teilweise Verkehrsfreigabe ermöglicht wurde. Der endgültige Ausbau wird erst nach Fertigstellung der U-Bahn-Linie 1 bis zum Praterstern und mit dem Wegfall der Straßenbahntrasse voraussichtlich erst 1981 möglich sein. Am Praterstern konnte der äußere Kreisverkehr wieder instand gesetzt und dem Verkehr übergeben werden. Die Neugestaltung des Kreisinneren wird 1980 erfolgen.

Im Zuge der Aufschließung von Betriebsbaugebieten wurden wieder umfangreiche Straßebauten durchgeführt. Im 3. Bezirk, im Betriebsbaugebiet „Erdberger Mais“, wurden die Bauarbeiten am Franzosengraben fortgesetzt und Ende 1979 abgeschlossen. In der Guglgasse werden die Arbeiten 1980 fortgeführt. Im 10. Bezirk, im Betriebsbaugebiet „Triester Straße West“, befindet sich der Altmannsdorfer Weg in Bau. Im 11. Bezirk wurden in der Alberner Hafenzufahrtstraße die Aufschließungsarbeiten, der Ausbau des Umkehrplatzes und die Zufahrt zur Firma Metex zur Gänze abgeschlossen. Der Ausbau der Simmeringer Lände konnte gleichfalls beendet werden. Im 12. Bezirk wurden die Straßen An den Eisteichen, die gewidmete Verkehrsfläche von der Gasse 1 bis Gasse 3, die Zanaschkagasse von An den Eisteichen bis zur Lichtensterngasse und die gewidmete Verkehrsfläche Nr. 09881 von Am Schöpfwerk bis zur Zanaschkagasse endgültig fertiggestellt. Der Straßenzug Am Schöpfwerk von der Gutheil-Schoder-Gasse bis zur Nauheimergasse ist in Bau und wird 1980 fertiggestellt werden. Im 22. Bezirk, im Betriebsbaugebiet „Trabrennverein“, wurde der Iberiusweg vom Rennbahnweg bis zum Rautenweg fertiggestellt. Im „Areal Aspern“ waren im Zuge der Errichtung eines Motorenwerkes drei Baustraßen anzulegen. Im 23. Bezirk, im Betriebsbaugebiet „Gelbe Haide“, sind die Anton Baumgartner-Straße und die Gutheil-Schoder-Gasse in Bau. Im Betriebsbaugebiet „Draschegründe Ost“ wurde die La-

xenburger Straße von der Draschestraße bis zur Heizwerkstraße ausgebaut; die Kolbegasse, der Trappweg, die gewidmete Verkehrsfläche Nr. 5957 und die gewidmete Verkehrsfläche Nr. 5961 befinden sich noch in Bau. Im Betriebsbaugebiet „Draschegründe West“ wurde die Sternegasse ausgebaut. Im 19. Bezirk konnte nach dem erfolgten Bau des Hohe-Warte-Bades die Pernergasse weitergeführt und beendet werden.

Im Zuge der Ausgestaltung von Fußgängerzonen wurden im 1. Bezirk am Stock im Eisen-Platz die Arbeiten fortgesetzt und endgültig zu Ende geführt; auch Teile des Stephansplatzes, des Grabens, der Naglergasse, der Walfischgasse, des Hafnersteiges und der Griechengasse wurden fertiggestellt. Im 7. Bezirk konnten die Ausgestaltungsarbeiten in der Schrankgasse von der Burggasse bis zur Stiftgasse und in der Spittelberggasse von der Burggasse bis zur Siebensterngasse durchgeführt werden. Im 15. Bezirk wurde in der Schwendengasse im Bereich des Schwendermarktes ein für Fußgänger bevorzugtes Areal angelegt.

Unter den Arbeiten auf Bundesstraßen ist die im Zuge der Wiener Straße B 2 auf der Nikolaibrücke die bei vollständiger Sperrung vorgenommene Erneuerung der Isolierung, des Belages und eines Tragwerksteiles zu nennen. Ferner wurde der Neubau der Hütteldorfer Brücke durch die Magistratsabteilung 29 in Angriff genommen, war die Umleitungsstrecke Alte Wientalstraße—Auhofstraße neu anzulegen, wurde am Heumarkt von der Ungarbrücke bis zur Marokkanergasse die Stützmauer neu errichtet und eine Verbreiterung vorgenommen sowie im 12. Bezirk auf der Schönbrunner Straße von der Lobkowitzbrücke bis zur Längenfeldgasse der Belag erneuert. Im Zuge der Donaustraße B 3 waren auf der Prager Straße von der Rudolf Virchow-Gasse bis zur Rußbergstraße teilweise die Konstruktion sowie der Belag zu erneuern. Der Bereich Donaufelder Straße—Patrizigasse wurde von der Josef Baumann-Gasse bis zur Freytaggasse voll ausgebaut. Nach der Fertigstellung der Gleisbauarbeiten durch die Verkehrsbetriebe konnte mit den Entwässerungsarbeiten begonnen werden. Der Vollausbau der Erzherzog Karl-Straße von der Zschokkegasse bis zur Konstanziagasse wurde im November 1979 in Angriff genommen. Im Zuge der Angerer Straße B 8 waren im Bereich der Reichsbrücke Baumaßnahmen im Zusammenhang mit den Brückenköpfen, vor allem Fußgängerbauwerke, vorzunehmen. Ferner wurde die Wagramer Straße von der Steigenteschgasse bis zum St. Wendelin-Platz umgebaut und verbreitert. Auf der Budapester Straße B 10 konnte bei der Anschlußstelle Nordbrücke der Verkehr noch nicht aufgenommen werden, da ein Rechtsfall nicht erledigt ist. Im Zuge der Breitenfurter Straße B 12 konnte der Verkehrsknoten Philadelphiastraße—Eichenstraße fertiggestellt, auf der Eichenstraße der Belag vom Gürtel bis zur Längenfeldgasse erneuert werden. Die im Zuge der Laaber Straße B 13 gelegene Breitenfurter Straße wurde von der Willergasse bis zur Markgasse voll ausgebaut. Auf der Klosterneuburger Straße B 14 konnten bei der ÖBB-Schleife die Restarbeiten an den Dämmen und Gleisanlagen zum Abschluß gebracht werden. Mit dem Bau der Hochstraße Objekt 1958 wurde in Nußdorf begonnen. Im Zuge der Wiener Gürtelstraße B 221 waren umfangreiche Betonfeldererneuerungen in den Bezirken 5 bis 9, 12, 15, 16, 18, 19 vorzunehmen. Ferner wurde die Landstraßer Gürtelbrücke durch die Magistratsabteilung 29 fertiggestellt, auf dem Landstraßer Gürtel die Belagsarbeiten abgeschlossen und die Kreuzung Ghegagasse umgebaut. Auf der Gürtelbrücke über die Heiligenstädter Straße und die Franz Josefs-Bahn waren Gehwege anzulegen, Entwässerungsarbeiten durchzuführen und der Korrosionsschutz anzubringen. Im 3. Bezirk wurde der Umbau der Schlachthausgasse vom Ludwig Koeffler-Platz bis zur Viehmarktstraße nach der Gleisregulierung fertiggestellt, die Landstraßer Hauptstraße von der Viehmarktstraße bis zum Landstraßer Gürtel durch einen Umbau unter die Bahnbrücke abgesenkt. Die im Zuge der Flötzersteigstraße B 223 gelegene Spetterbrücke wurde instand gesetzt, für die Flötzersteighochstraße sind die Vorarbeiten mit der Detailprojektierung und den Bodenuntersuchungen im Gange. Die Bauarbeiten an den beiden Brückenköpfen der Floridsdorfer Brücke, die im Zuge der Floridsdorfer Hauptstraße B 226 gelegen ist, wurden fertiggestellt. Als Ersatz für die Marchfelder Schnellstraße B 301 wurde die Eßlinger Hauptstraße von der Lannesstraße bis zur Schafflerhofstraße voll ausgebaut, als Ersatz für die Donaukanal-Schnellstraße B 302 die Roßauer Lände von der Grünentorgasse bis zur Friedensbrücke und der Bereich Franz Josefs-Kai—Roßauer Lände von der Postgasse bis zur Grünentorgasse. Die Verkehrsübergabe erfolgte im November 1979. Auf der Donaukanal-Schnellstraße S 2 waren Betonfeldinstandsetzungen auf beiden Richtungsfahrbahnen im 19. und 20. Bezirk durchzuführen, ferner wurden an der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn durchgehend Leitschienen angebracht, mußte auf der Nordbrücke die zweite Richtungsfahrbahn instand gesetzt und der Korrosionsschutz aufgebracht werden. Schließlich wurde mit dem Brückenneubau über die Prager Straße, der Floridsdorfer Hochstraße sowie an der Anschlußstelle B 3 mit den Vorarbeiten für den Anschluß an die B 7 begonnen.

Die Arbeiten zum Ausbau der Bundesstraßen A — Autobahnen in Wien haben sich, nachdem im Jahre 1978 die Südost-Tangente fertiggestellt wurde, schwerpunktmäßig verlagert. So wurden im Jahre 1979 vor allem funktionsmäßig an die Südost-Tangente anschließende Baumaßnahmen vorbereitet, begonnen oder weitergeführt, vor allem im Donaubereich an der A 22 Donauuferautobahn und A 20 Wiener Gürtelautobahn, ferner in Simmering an der A 4 Ostautobahn sowie in Favoriten an der A 3 Südost-Autobahn. Des Weiteren wurde im Westen von Wien in Penzing mit Arbeiten zur Errichtung der ersten Autobahnraststätte in Wien, der Autobahnraststätte Auhof, begonnen. Einige größere Regenerierungsmaßnahmen im Zuge der bestehenden Autobahnen in Wien wurden gleichfalls durchgeführt. Entlang der Autobahnen waren auch Lärmschutzeinrichtungen zu errichten.

Im Zuge des Ausbaues der *Autobahnen* wurden an der A 3 im Autobahnknoten Arsenal die Arbeiten an der Stützmauer für die Straße „An der Ostbahn“ und der Fußgängersteg, an der A 20 im Autobahnknoten Prater die Arbeiten zur Belagsaufbringung sowie die für die Rampenfahrbahn, die die Erdberger Lände mit der A 20 Richtung Süd verbindet, ferner eine Lärmschutzwand im Erdberger Mais sowie die Belagsregenerierung auf der 4. Donaubrücke fertiggestellt. Im Zuge der A 23 wurde in 10, Absberggasse 55, eine Lärmschutzverkleidung, in 23, Kirchenplatz—Hochwassergasse, eine Lärmschutzwand sowie im Anschluß Altmannsdorf eine Linksabbiegespur von der A 23 zur Altmannsdorfer Straße (B 224) hergestellt. Fortgeführt wurden an der A 1 zur inneren Verkehrsaufschließung der Autobahnraststelle Auhof die Arbeiten an der Befestigung des Stationsareals, mit dem Ausbau des Direktanschlusses der A 1 zur B 1 Wientalstraße zur äußeren Verkehrsaufschließung der Raststätte konnte begonnen werden. Ferner wurden an der A 3 im Autobahnknoten Arsenal die Errichtung einer Stützmauer für die Fahrbahn 400, an der A 4 die Unterführungen Haidestraße, Wildpretstraße und Haidequerstraße sowie die Hochstraße Kaiser-Ebersdorf in Angriff genommen. Im Zuge der A 20 konnte im Autobahnknoten Landstraße mit dem definitiven Ausbau der Verkehrsflächen im Arsenal zufolge der Grundeinlösung, ferner in 11, Geiereckstraße, mit dem Bau von Lärmschutzfenstern sowie mit Bauarbeiten an der Briggittener Brücke begonnen werden. Im Zuge der A 22 wurden im Bauabschnitt Nord (Landesgrenze Wien/Niederösterreich—Foridsdorfer Brücke) Erd- und Straßenbauarbeiten sowie Brückenobjekte im Zuge der Donauuferautobahn in Angriff genommen. Im Zuge der A 23 begann man mit der Errichtung eines Lärmschutzdammes an der Per Albin Hansson-Siedlung Nord sowie mit der Brückenlager- und Dilatationssanierung am Objekt ES 11—14.

Brückenbau

Unter den *Erhaltungsarbeiten* im Brückenbau ist die Instandsetzung der Gehwegkonstruktionen auf der Kleinen Marxerbrücke abgeschlossen worden, der Korrosionsschutz bei dem gesamten Tragwerk wird 1980 fertiggestellt. Abgeschlossen werden konnten die Korrosionsschutzarbeiten am Tragwerk der Kleinen Ungarbrücke bis auf die Geländer, die Belags- und Isolierungsarbeiten im Fahrbahn- und Gehwegbereich der Marienbrücke, die Korrosionsschutzarbeiten an der Franzensbrücke, Aspernbrücke und an der Rotundenbrücke über den Donaukanal sowie die Belags- und Isolierungsarbeiten am Rampensteg über die Franz Josefs-Bahn und U-Bahn. Mit den Restaurierungsarbeiten (Zierglieder, Verkleidungen, Korrosionsschutz und Gehwege) an der Hohen Brücke über den Tiefen Graben hat die Magistratsabteilung 26 begonnen. Die Fertigstellung dieser Arbeiten ist für 1982 vorgesehen. Auf der Wienerbergbrücke über die Südbahn wurden die Gehwege sowie die Fahrbahn mit Belägen und Isolierung instand gesetzt, ebenso die Fahrbahn auf der Augartenbrücke über den Donaukanal.

Die Arbeiten an der August Ritt-Brücke im Zuge der Hadersdorfer Hauptstraße konnten 1979 abgeschlossen werden. Mit dem Neubau der Jakob Sommerbauer-Brücke im Zuge der gleichnamigen Gasse wurde begonnen, ebenso mit den Arbeiten am Neubau der Brücke im Zuge der Sonnberggasse; die Fertigstellung beider Bauwerke ist für das Frühjahr 1980 vorgesehen. Die Bauarbeiten für den Neubau der Fußgängerunterführung am Friedrich Engels-Platz wurden abgeschlossen. Von den im Zusammenhang mit der Schwechat-Regulierung neu zu errichtenden zwei Brücken wurde ein Objekt 1979 fertiggestellt. Mit dem Bau des zweiten Objekts wurde begonnen, dessen Fertigstellung für 1980 vorgesehen ist. Die Verbreiterung der Nauheimerbrücke im Zuge der Gutheil-Schoder-Gasse durch Errichtung einer zweiten Straßenbrücke und eines Fußgängersteiges wurde 1979 in Angriff genommen und vollendet.

Im Rahmen von *Bundesaubauvorhaben* konnte auf der Spetterbrücke über die Vorortelinie die Instandsetzung der Fahrbahn und der Gehwege durch Beläge und Isolierung abgeschlossen werden; auf der Gürtelbrücke im Zuge der B 221 — Wiener Gürtelstraße waren es die Gehwege und der Mittelstreifen im ÖBB-Bereich, die Entwässerungsleitungen und der Tragwerkskorrosionsschutz, auf der Nordbrücke die stromabwärtige Fahrbahn, der Gehweg und die Dilatationen; die Korrosionsschutzarbeiten auf der Nordbrücke werden 1980 beendet. Fertiggestellt wurde weiters, auf der Praterbrücke die Instandsetzung des Fahrbahnbelages und einer Dilatation, auf der Brücke im Zuge der A 1 — Westautobahn über die B 1 (EW 32) die der Dilatationen und des Mittelstreifens, bei der Betriebsumkehrschleife über die A 1 — Westautobahn (EW 29) die des Belages, der Isolierung und des Entwässerungssystems und schließlich an der Nikolaibrücke im Zuge der B 1 — Wiener Straße die Tragwerksauswechslung im Bereich der Bergmillergasse sowie die Instandsetzung des Fahrbahnbelages, der Isolierung und der Dilatationen.

Die Arbeiten für den Neubau der Floridsdorfer Brücke wurden 1979 abgeschlossen, die für den Neubau der Reichsbrücke fortgesetzt und werden nach vorheriger Verkehrsfreigabe 1980 im Frühjahr 1981 beendet sein. Fortgesetzt wurden die Arbeiten an der Unterführung der Wildpretstraße und der Haidestraße im Zuge der A 4; sie werden im Frühjahr 1980 abgeschlossen werden. Mit den Arbeiten an der Unterführung der 10. Haidequerstraße sowie an der Hochstraße Kaiser-Ebersdorf im Zuge der A 4 wurde 1979 begonnen, beide Bauwerke sollen 1981 fertiggestellt sein. Die Arbeiten an zwei Brückenbaulosen der A 22 wurden gleichfalls 1979 begonnen;

dazu gehören Fußgängerstege und Brücken über die A 22 (EN 1, EN 2, EN 3) sowie zwei Grünbrücken im Zuge der A 22 (EN 12 und EN 13). Die Arbeiten für die Hochstraße Floridsdorf im Zuge der S 2 wurden 1979 fertiggestellt, mit denen für das Rampenbauwerk Mexikoplatz (Fußgängerunterführung) wurde begonnen. Die Fertigstellung wird 1980 erfolgen.

Aus der Vielzahl der städtischen Bauvorhaben, die 1979 *grundbautechnisch* beraten oder bei denen die Gründungsarbeiten überwacht wurden, seien folgende Projekte hervorgehoben:

Im Zuge der für den verbesserten Hochwasserschutz Wien notwendigen Unterfangungsarbeiten erfolgte die grundbautechnische Betreuung der Baustellen „Ostbahnbrücke“ und „Praterbrücke“. Die auftretenden Probleme bei der Herstellung der Baugrubenumschließungen, der Bohrpfähle und der Injektionsarbeiten konnten einwandfrei gelöst werden. Die für den Neubau der Reichsbrücke erforderlichen Gründungsarbeiten, bei denen teilweise Sondervorschläge der Unterabteilung Grundbau angewandt wurden, konnten planmäßig abgeschlossen werden. Für den Abtrag der alten Floridsdorfer Brücke wurde an der Erarbeitung der technischen Konzepte und an der Baudurchführung mitgearbeitet. Der Abtrag der Pfeiler im Bereich der „Neuen Donau“ bis zur Gerinnesohle wurde problemlos und termingerecht abgeschlossen. Für den Umbau der August Ritt-Brücke war eine Erweiterung der alten Brückenwiderlager erforderlich. Dies brachte interessante grundbautechnische Fragen mit sich, da einerseits die alten flachgegründeten Widerlager bestehen bleiben sollten, andererseits zeigten aber die Baugrundaufschlüsse weichplastische Bodenschichten bis in große Tiefen. Da das neue Tragwerk als verformungsempfindlich galt, bei gleicher Gründungsart des neuen Widerlagers eine größere Differenzsetzung zum alten, konsolidierten aber unvermeidlich schien, wurden die neuen Widerlager auf tieferreichende Schlitzwandscheiben gestellt. Zur Verteilung der Sohlspannungen wurde das alte Widerlager mit dem neuen durch Stützriegel biegesteif verbunden. Die bis jetzt vorliegenden Ergebnisse der Setzungsmessungen zeigen einen Erfolg dieser Gründungsmaßnahme.

Zur kanalmäßigen Erschließung des Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrums Wien (IAKW) errichtet die Magistratsabteilung 30 den Wagramer Sammler parallel zur Wagramer Straße. Speziell die Schwierigkeiten mit kreuzenden Einbauten und mit den provisorischen Fahrbahnen zur Straßenbehelfsbrücke haben die Magistratsabteilung 30 bewogen, ein rund 70 m langes Teilstück des Kanals als Minierung ausführen zu lassen. Die Erfahrungen, die man mit Grundwasser und Tunnelbauten beim U-Bahn-Bau gemacht hat, konnten für eine wirtschaftliche Lösung dieser Minierung eingesetzt werden. Mit Hilfe eines Kalottenschildes hat die ausführende Spezialfirma die Ziegel- und Mülldeponien des Plateaus Schütttau durchörtert, wobei besonders auf eine tiefliegende Sammeltrasse des Fernmeldebauamtes Rücksicht genommen werden mußte. Sowohl Grundwasserhaltung als auch Tunnelvortrieb liefen überaus zufriedenstellend ab, wobei die ausgeführte Arbeitsweise für ähnliche Minierungen im innerstädtischen Bereich weiterverfolgt werden sollte.

Durch die schlechten Boden- und die beengten Platzverhältnisse bei der Errichtung der städtischen Wohnhausanlage in 3, Löwengasse 5, ergab sich die Gelegenheit, die sogenannten Kleinbohr- und Verpreßpfähle anzuwenden, die in den letzten Jahren stark im Kommen sind. Auf Grund von Ergebnissen, die bei einer erfolgten Ausschreibung gewonnen wurden, kam das System des „GEWI-PFAHLES“ zur Ausführung. Die Herstellung des Pfahles erfolgt derart, daß vorerst ein verrohrtes Bohrloch mit einem Durchmesser von 125 mm ausgeführt wird. Nach Verfüllen des Bohrhohlraumes mit Zementsuspension wird der Gewistahl (Gewindestahl St III U, \varnothing 50 mm) als tragendes Element des Pfahles eingebaut und die Verrohrung bei gleichzeitigem Einsatz von Druckluft gezogen. Durch die Verwendung von Druckluft kommt es zu einem Eindringen der Zementsuspension in den umgebenden Boden, wodurch die Mantelreibung der Pfähle und damit deren äußere Tragfähigkeit wesentlich erhöht wird. Zwei auf der Baustelle durchgeführte Pfahlprobelastungen bestätigten die angenommene zulässige Pfahlkraft von 0,4 MN (40 Tonnen); die sich dabei ergebenden Setzungen bewegten sich im Millimeterbereich. Die Abwicklung der Gründungsarbeiten erfolgte ohne nennenswerte Schwierigkeiten.

Die grundbautechnische Beratungstätigkeit beim U-Bahn-Bau erstreckte sich auf die Baulose X (Mexikoplatz), XI (Kaisermühlen) und XII (Kagran) der U-Bahn-Linie U 1 sowie auf die Baulose des Umbauabschnittes Meidling bis Hütteldorf der bestehenden Stadtbahn. Für die Ausschreibung des Bauabschnittes 7 c (Julius Raab-Platz) wurden die Planunterlagen und die grundbautechnischen Positionen gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben erarbeitet.

An technischen Besonderheiten sind die betonitgestützten und nur teilverrohrten Pfähle für den Parkdeckbereich des Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrums Wien in der Wagramer Straße zu erwähnen. Diese Pfähle werden gleichzeitig zur Ableitung der U-Bahn-Tragwerke herangezogen und binden etwa 10 Meter in die feinsandigen und tonig-schluffigen Schichten des tertiären Untergrundes ein. In diesen feinkörnigen Sedimenten bewirkt die Betonitsuspension in gleicher Weise wie bei den Schlitzwänden die Stützwirkung des erbohrten Hohlraumes. Die Pfähle wurden einer Schlagseismikprüfung unterzogen und zeigten auch über die unverrohrte Strecke keinerlei Einschnürungen oder Betonfestigkeitsunterschiede. Erwähnenswert ist ferner die Baudurchführung der Fundierung der Brücke über die Alte Donau im Zuge der U-Bahn-Linie U 1 nach Kagran. Von einer hohlraumreichen Hilfsschüttung ist die Herstellung von Pfahlrosten rund 4 m unter dem Wasserspiegel der Alten Donau notwendig. Zu diesem Zweck wurden mittels Rütteldruckverfahren und entspre-

chend abgestuften Zugabematerials geringwasserdurchlässige Wannan geschaffen, die bei geringer Wasserhaltung die Herstellung der Pfahlroste im Trockenen ermöglichte. Diese bei uns erstmals durchgeführte Bauhilfsmaßnahme ist zwar im Detail noch verbesserungsfähig, hat sich aber im großen und ganzen bewährt.

Für eine große Anzahl von Hoch- und Tiefbauvorhaben der Stadt Wien wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Hervorzuheben sind die Probebohrungen für die Brücke über den Wienfluß und die Österreichischen Bundesbahnen im Zuge der geplanten Flötzersteig-Hochstraße sowie die Untersuchungen für das Betriebsbauebiet Aspern. Bei allen Baugrunduntersuchungen wurde auf eine einheitliche, normgemäße und geologisch einwandfreie Bodenbeschreibung größter Wert gelegt.

Im Rahmen der Bundesförderung von Projekten bezüglich Rohstoffforschung durch die Bundesministerien für Wissenschaft und Forschung sowie für Handel, Gewerbe und Industrie wurde das Projekt „Hydrogeologische und geologische Erforschung und Untersuchung des Untergrundes von Wien“ mit den Teilgebieten Geologische Karte, Bodengasmessungen, Aufarbeitung des Präzisionsnivelements, Hydrochemische Untersuchungen, EDV-Aufbereitung von Geo-Daten und Geologische Proben betrieben und betreut.

Der Baugrundkataster wurde durch viele neue Baugrundaufschlüsse erweitert.

Öffentliche Beleuchtung, Elektrizitätswesen und brennbare Gase

Auf dem Gebiet der öffentlichen Beleuchtung wurden im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten im Jahre 1979 rund 7.500 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren 126.438 Leuchten mit insgesamt 215.134 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 13.835 kW, der Stromverbrauch 56.519.641 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten werden einige hervorgehoben: Da in der Schönbrunner Allee beiderseits der Fahrbahn Gehalleen und Nebenfahrbahnen angeordnet sind, verursachte der Umbau der öffentlichen Beleuchtung hohe Kosten. Die neue öffentliche Beleuchtung wurde in drei Reihen ausgeführt, wobei in den Gehalleen konische Lichtständer mit Kugelleuchten, für die Fahrbahn runde Lichtständer mit Leuchtstoffleuchten zur Aufstellung gelangten. Durch den Ausbau der Bundesstraße am Franz Josefs-Kai wurde es notwendig, die Gehalleen und verkehrssamen Zonen mit einer den architektonischen Gesichtspunkten angepaßten Beleuchtung zu versehen. Ein Großteil der Flächen wurde mit konischen Lichtständern und Kugelleuchten ausgestattet. Im Zuge der Revitalisierung konnte am Spittelberg eine historische Beleuchtung errichtet werden. Dabei wurden Altstadtleuchten auf Wandarmen verwendet, wobei durch den Einsatz von Natriumhochdrucklampen 70 W eine glühlampenähnliche Beleuchtung möglich ist.

186 öffentliche Uhren wurden betreut, und zwar 74 Würfel-, 9 Springzifferuhren, 72 Uhren auf Kirchen, 18 auf Amtshäusern und Schulen sowie 13 auf sonstigen Objekten. Davon werden 140 auf dem Funkweg ferngesteuert. 73 Uhren erhalten das Steuersignal vom Uhrenfunksender von der Abteilung, Frequenz 445,2 MHz, 67 Uhren werden über den Zeitzeichensender DCF 77 der deutschen Bundespost, Frequenz 77,5 kHz, synchronisiert. An größeren Arbeiten wären der Umbau der Turmuhr der Kirche am Mexikoplatz und der der Karlskirche nach Übernahme durch die Stadt Wien im Dezember 1979 sowie die Wiedererrichtung der Würfeluhren Schottenring und Schwedenplatz zu nennen.

Unter den im Jahre 1979 im licht- und elektrotechnischen Versuchsbereich durchgeführten Untersuchungen, Messungen und lichttechnischen Projektierungsarbeiten ist vor allem die Kugelleuchte „Reichsbrücke“ zu nennen. Das zur Ausführung gelangende Projekt „Johann Nestroy“ sieht für die Beleuchtung der Fahrbahnen spezielle Kugelleuchten vor. Nach erfolgter Ausschreibung kamen drei Hersteller in die engere Wahl und wurden eingeladen, Muster dieser Leuchte zur Beurteilung durch die Abteilung vorzulegen. Von den Mustern wurde jeweils die Lichtstärkeverteilung aufgenommen und anschließend aus den so ermittelten Daten für zwei typische Querschnitte des Projekts die Leuchtdichteverteilung errechnet. Es zeigte sich, daß alle Musterleuchten die geforderten Werte erbringen. Die anschließende Bewertung der technischen Ausführung der Leuchten erfolgte durch Prüfung auf Erfüllung der Ausschreibungsbedingungen sowie durch Prüfung auf Zweckmäßigkeit, Betriebssicherheit und Wartungsfreundlichkeit. Auf Grund dieses Vorganges konnte die für das Projekt optimale Leuchte ausgewählt werden.

Mit Hilfe der Rechenanlage der Abteilung wurde wieder eine Reihe von Beleuchtungsprojekten erstellt, wobei jeweils unter mehreren Varianten die wirtschaftlichste und lichttechnisch günstigste zu ermitteln war. Ferner waren Berechnungen für die Tunnelbeleuchtung der A 22 – Donauuferautobahn, für die Gutheil-Schoder-Gasse im 23. Bezirk und die Julius Ficker-Straße im 21. Bezirk zu erstellen.

Unter den die Anstrahlung von Baudenkmalern, Brücken und Brunnen betreffenden Arbeiten war die Anstrahlung des Burgtheaters wegen ihres Umfanges zu nennen. Andere Anstrahlungsanlagen wurden in wesentlichen Teilen erneuert und umgebaut.

Auf dem Gebiet des Elektrizitätswesens und der brennbaren Gase mußten ständig Sachverständige zu den Augenschein- und Büroverhandlungen der Baupolizei, der Sanitäts- und Gewerbebehörde sowie auch der Eisenbahnbehörde entsendet werden. Die Zahl der Erledigungen stieg gegenüber 1978

um rund 18 Prozent. Um den größeren Arbeitsanfall bewältigen zu können, mußte der Personalstand der behördlichen Gruppe von 7 auf 8 Beamte erhöht werden.

Von den bearbeiteten Projekten erscheinen folgende wegen ihres Umfanges oder wegen besonderer technischer Schwierigkeiten erwähnenswert: Im Altbau des Allgemeinen Krankenhauses waren für die Umbauten Errichtungs- und Betriebsbewilligungen zu erteilen, außerdem in verstärktem Maße neue Röntgendiagnose- und Röntgentherapieeinrichtungen zu überprüfen. Im gesamten Neubaubereich des Allgemeinen Krankenhauses mußten baubehördliche sowie sanitätsrechtliche Errichtungs- und Betriebsbewilligungen erteilt, außerdem die Notstromversorgung und Röntgenanlagen kontrolliert werden. Für die Zu- und Umbauten im Rudolfinerhaus erfolgten gleichfalls Errichtungs- und Betriebsbewilligungen. Bezüglich Franz Josefs-Bahnhof waren es baubehördliche Teilbewilligungen für die Bahnhofsanlagen, die Creditanstalt-Bankverein und die Hochschulinstitute, für das Döblinger Bezirkshallenbad die Betriebsbewilligung nach dem Bäderhygienegesetz. Zugenommen hat die Anzahl der Genehmigungen von Diskotheken und sonstigen Betrieben mit größerer Publikumsansammlung. In den Fußgänger- beziehungsweise verkehrsarmen Zonen, insbesondere in der Innenstadt, finden zahlreiche Kulturveranstaltungen statt, für die zum Teil umfangreiche Elektroanlagen für Scheinwerferanlagen, Musikdarbietungen, Projektionen usw. in den Genehmigungsverfahren zu beurteilen waren. Dasselbe gilt für die in historisch und kulturell bedeutenden Gebäuden stattfindenden Theater- und konzertantennische Aufführungen, deren Zahl im Rahmen diverser Festtage und Festwochen ständig zunimmt. Zahlreiche Genehmigungsverfahren waren im Kongreßzentrum Hofburg für Ausstellungen, international bedeutende Kongresse und Fachtagungen durchzuführen. Stark gestiegen ist die Zahl der Erhebungen elektro- beziehungsweise gastechnischer Mängel auf Grund privater Anzeigen in der Folge erweiterter Bürgerinformations- und Bürgerserviceeinrichtungen. Im Betriebsansiedlungsgebiet Wien-Liesing mußten Errichtungs- und Betriebsbewilligungen für die Neugründung von Gewerbebetrieben in Erlaa (Eitnergasse), im Wiener Flur (Akaziengasse, Hetmanekgasse), in Blumental (Großmarktstraße) und auf den Draschegründen Ost-West erteilt werden; im Wohnpark Alt Erlaa waren es die Betriebsbewilligung für den Block B, die Bewilligungen der Sauna und Schwimmbadanlagen in Block A und B nach dem Bäderhygienegesetz, ferner baubehördliche Bewilligungen für den Block C sowie Teilbewilligungen im Kaufpark nach der Gewerbeordnung. Betriebsbewilligungen nach der Wiener Bauordnung und der Gewerbeordnung erfolgten für die wiedererrichteten Montagehallen der Firma Gräf und Stift in 23, Carlsberggasse, für das Kaufhaus Gerngross in 7, Mariahilfer Straße, sowie für die Tankstelle und das Motel in der Autobahnstation Auhof. Für die Errichtung eines Großbauwerkes der Firma Philips in der Gutheil-Schoder-Straße wurden Genehmigungen einer eigenen Transformatoren- und Gasdruckreglerstation in energierechtlicher Hinsicht durchgeführt, außerdem haben Bau- und Gewerbebewilligungen für die Errichtung der Produktionshallen stattgefunden. Baubewilligungsverfahren und Betriebsbewilligung nach dem Bäderhygienegesetz waren für das Bezirkshallenbad Hietzing, das Höpflerbad und das Bundesbad Schönbrunn vorzunehmen, Betriebsbewilligungen für die Pensionistenheime 13, Rosenhügelstraße, und 23, Gatterederstraße. Für das Bundestaubstummensinstitut im 13. Bezirk erfolgte die Errichtungsbewilligung für den gesamten Neubaubereich, eine Baubewilligung für das Notstromaggregat sowie baubehördliche und sanitätsrechtliche Bewilligungen im allgemeinen. Sachverständige für Elektrizitätswesen haben an Verkehrsangelegenheiten der Magistratsabteilung 70 in bezug auf die Straßenbahnlinie 64 im Bereich der Bezirke 12 und 23 teilgenommen. In den Stationen Stephansplatz, Karlsplatz und Nestroyplatz der U-Bahn wurden die Gleichrichterstationen sowie die Stromversorgung der Streckenabschnitte geprüft. Für die UNO-City waren energierechtliche Verhandlungen und ein Genehmigungsverfahren nach dem Veranstaltungsstättengesetz durchzuführen, im Sozialmedizinischen Zentrum Ost die Hochspannungsschalt-Verteileranlage zu kontrollieren, außerdem an energierechtlichen und sanitätsbehördlichen Verhandlungen teilzunehmen. Ferner wurden die sicherheitstechnischen Einrichtungen für die Gasleitungen und den Energiekollektor der Floridsdorfer Brücke begutachtet, zu eisenbahnrechtlichen Verhandlungen Vertreter entsendet. Schließlich sind noch die Teilnahme an den Bauverhandlungen für die Reichsbrücke, die Kontrolle der sicherheitstechnischen Einrichtungen in der Höheren Technischen Lehranstalt im 20. Bezirk, die Prüfung der Hochspannungs-, Röntgen- und Gaswarnanlagen im Krankenhaus Rudolfstiftung und die Erteilung der Betriebsbewilligung für den Neubau dieser Anstalt sowie die Teilnahme an der Bauverhandlung des DDSG-Zentrums zu nennen.

U-Bahn-Bau

Auf dem Bauabschnitt I der U 1, U 2 und U 4 (Paulanergasse—Stephansplatz) wurden im Bereich der U 2-Station die Wandverkleidungsarbeiten bis auf einige Sonderelemente für die Trockenlöschwasserleitungsauslässe zu Ende geführt. Im Bereich der U 4-Station konnte der Innenausbau, ausgenommen jene Arbeiten, die erst nach der Umstellung von Stadtbahn auf U 4 (Verlängerung der U 4 bis Meidling) durchgeführt werden können, fertiggestellt werden. Die Montage der Stromschienen sowie die komplette Verkabelung der Traktionsstromanlage im U 2-Tunnelabschnitt des I. Bauabschnittes wurden abgeschlossen, die signal- und fernmeldetechnischen Einrichtungen der Stellwerke für die Wendeanlage U 2 sowie für die Wendeanlage U 4

konnten einschließlich der Verkabelung fertiggestellt werden. Die Elektromontagen in der Leitstelle der Relais- und Fernmelderäume für die Fernsteuerung der Traktionsstrom- und der Niederspannungsanlagen im U-Bahn-Grundnetz wurden weitergeführt. Ebenso wurde bereits an den Erweiterungen dieser Anlage für die U 1-Verlängerung gearbeitet. Auf dem signaltechnischen Sektor konnte der Aufbau der Fernsteuerung für alle derzeit in Betrieb befindlichen Stellwerke durchgeführt werden. Mit den Montagearbeiten an den Trockenlöschwasserleitungen für das gesamte Verkehrsbauwerk wurde begonnen; diese konnten im Bereich der U 2-Station sowie im U 2-Streckentunnel einschließlich der Abstellanlage beendet werden. Weiters wurden alle Fahrttreppen des Verkehrsbauwerkes umgebaut und mit den von der Eisenbahnbehörde geforderten Nothaltegriffen ausgerüstet. Im Passagengeschoß wurde eine Fernsehüberwachungsanlage, die die Kontrolle und Überwachung des gesamten Passagenbereiches vom Polizeiwachzimmer in der Passage ermöglicht, installiert. Die Arbeiten zur Wiedererichtung der beiden Otto Wagner-Pavillons auf dem Karlsplatz wurden mit der Fertigstellung der Kunstspenglerarbeiten abgeschlossen. Das Geschäftslokal, ein Sommercafé, im östlichen Otto Wagner-Pavillon konnte dem Mieter übergeben und im Sommer 1979 von diesem eröffnet werden.

Im Bauabschnitt II, Baulos A der U 1 (Paulanergasse—Theresianumgasse), sind alle Arbeiten im wesentlichen abgeschlossen. Die anfallenden Kosten ergaben sich durch Restzahlungen auf Grund der Schlußrechnungen.

Im Bauabschnitt II, Baulos B der U 1 (Theresianumgasse—Columbusplatz), konnten 1979 die Endabrechnungen der Zivilingenieur-Leistungen (Detailplanung) sowie restliche Regieleistungen (teilweise Haftungsarbeiten) abgeschlossen werden. Weiters wurden die Schlußfeststellungen einzelner Rohbau- beziehungsweise Innenausbauarbeiten durchgeführt. Für den nun vorhandenen Servitutsvertrag, betreffend das Lüftungsbauwerk im Haus Favoritenstraße 50, wurde die restliche Entschädigung an den Eigentümer bezahlt. Die Wiederinstandsetzung der Beleuchtung auf der Favoritenstraße im Bereich Columbusplatz bis Sonnwendgasse konnte fortgesetzt werden. Restliche Arbeiten wurden auf Grund von Vorschreibungen der Amtssachverständigen durchgeführt und umfaßten unter anderem den Einbau der Fahrttreppen-Nothaltegriffe sowie E-Installationsarbeiten und deren Abrechnung, ferner Restarbeiten beziehungsweise Endabrechnung der Verkehrsbetriebe für die elektrische Streckenausrüstung. Weiters kam es zum Abschluß der Straßenbauarbeiten im Bereich des Columbusplatzes, wobei im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept des 10. Bezirkes Änderungen vorzunehmen waren.

Im Bauabschnitt II, Baulos C der U 1 (Columbusplatz—Gellertgasse), wurden im Bauabschnitt II/C Fertigstellungs- und Änderungsarbeiten im Bereich der Station Reumannplatz durchgeführt. So mußten die Nothaltegriffe für die Fahrttreppen neuerrichtet werden. Ferner wurde die Brandmeldeanlage fertiggestellt und die Trockenlöschleitung während der betriebslosen Zeit montiert.

Am Bauabschnitt III der U 1, U 3 und U 4 (Stephansplatz—Schwedenplatz—Nestroyplatz) wurden die Stationen Stephansplatz, Schwedenplatz, Nestroyplatz endgültig fertiggestellt. Die vollständige Freigabe der Passage Stephansplatz erfolgte am 10. April. Am 24. November wurde der U-Bahn-Betrieb von der Station Stephansplatz bis zur Station Nestroyplatz verlängert. Die feierliche Eröffnung wurde von Herrn Bürgermeister Leopold Gratz in Anwesenheit des Stadtrates der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie sowie der Bezirksvorsteher Bednar und Heinz vorgenommen.

Die Rohbauarbeiten zur Herstellung des IV. Bauabschnittes der U-Bahn-Linie 1 (Rotensterngasse—Praterstern—Wolfgang Schmälzl-Gasse) konnten im April 1979 abgeschlossen werden. Die Übernahme des Bauwerkes erfolgte am 11. Juni. Der Tunnel im Bereich der Praterstraße einschließlich des Notausstieges wurde installations- und ausbaumäßig fertiggestellt und am 14. November den Verkehrsbetrieben übergeben. Seit der Betriebsaufnahme der U-Bahn-Linie 1 bis Nestroyplatz am 24. November ist dieser Tunnelabschnitt als provisorische Wende- und Abstellanlage in Funktion. Im Stationsbereich sind die Innenausbauarbeiten im Gange. Der Gleisbau ist nahezu fertiggestellt. In den Passagen ist die Unterkonstruktion für die Wandpaneele montiert. Die Montage der Unterkonstruktion der Bahnsteigdecke konnte bis Jahresende fertiggestellt werden. Von Oktober bis Dezember erfolgte der Fahrtreppeneinbau. Die Montage der Elektro-, Pumpen- und Sanitärinstallationen, der heizungs- und lüftungstechnischen Anlagen sowie der Ausbau von Betriebs- und Sanitärräumen sind voll angelaufen. In der Wende- und Abstellanlage Lassallestraße sind die Gleisbau- und Installationsarbeiten im Gange. Im August wurde mit der Neuherstellung der Betondecke auf der Hauptfahrbahn Praterstern begonnen. Die Kreisfahrbahn einschließlich der Einmündung wurde fertiggestellt und im Dezember dem Verkehr übergeben. Im Zuge der Oberflächengestaltung Praterstern mußte zur Anspeisung der Feuerlöschhydranten sowie der Spritzhydranten eine Rohrstranglegung erfolgen. Seitens der Verkehrsbetriebe wurde mit dem Bau der Gleisschleife unter der ÖBB-Brücke begonnen. Bis Jahresende konnten rund 120 Doppelgleisener gebaut werden. Die Planungsarbeiten für den Neubau der Polizeistation Praterstern sind voll angelaufen. Im Frühjahr 1979 wurden nach der Fertigstellung des Lüftungsbauwerkes Lassallestraße die 1978 vom Bundesheer eingebauten Pionierbrücken demontiert. Die Baustelle Praterstern wurde anlässlich des „Tages der offenen Tür“ am 22. September der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Zuge baulicher Vorarbeiten wurde die definitive Que-

rung Lassallestraße (Kabeltrasse) nach Abschluß der Rohbauarbeiten hergestellt, es konnten die Straßenbahnhilfsbrücken in der Lassallestraße ausgebaut und Beleuchtungsprovisorien hergestellt werden.

Im Bauabschnitt VI der U 2 (Landesgerichtsstraße—Deuschmeisterplatz) wurde im rohbaumäßig fertiggestellten Bauwerk vor allem der Innenausbau weitergeführt. Die Verkehrsbetriebe haben die Stromschienenmontage sowie die Elektroinstallation im Tunnel und Stationsbereich fortgesetzt. Ebenso wurde an den Zugsicherungsanlagen, an den fernmeldetechnischen Anlagen und an der Stationsausrüstung (Feuerlöcher, Schlüsselsystem, Beschriftungen usw.) gearbeitet. In der Station Schottentor und in der bestehenden Schottenpassage wurde 1979 die Elektro- und Sanitärinstallation weiter ausgebaut. Bei den Fahrtruppenanlagen erfolgte die Endmontage. Außerdem wurde die Heizungs- und Lüftungsanlage der Station Schottentor fertiggestellt; die Arbeiten für die Klimatisierung der Stationsüberwachung wurden abgeschlossen. Im Bereich der Einbringöffnung vor der Universität konnten der Straßen- und Gehsteigbereich sowie die Grünanlage wiederhergestellt werden. Gleichzeitig wurde die Ergänzung der öffentlichen Beleuchtung in diesem Bereich abgeschlossen. In der Station Schottentor wurde der wesentliche Teil der Innenausbauarbeiten, wie Steinmetz-, Gewächsschlosser-, Asphaltierungs- und Leitsystemarbeiten, Stiegenüberdachungen, Glaserarbeiten usw., fortgeführt und zum Teil bereits abgeschlossen. Im Anschlußbereich zur bestehenden Schottenpassage wurden die abgehängten Decken sowie die neue Beleuchtung montiert.

Im Bauabschnitt X der U 1-Verlängerung Kagran (Lassallestraße—Mexikoplatz) mußten verschiedene Vorarbeiten geleistet werden: so erfolgte die Fertigstellung der im Jahre 1978 begonnenen restlichen Phasen der provisorischen Gleisumlegungen an der Oberfläche (Seitenlage), dem Baufortschritt angepaßt, Mitte Februar 1979. Die Arbeiten des Kabelbauamtes, die gemeinsam mit den ÖBB durchgeführt werden, konnten ab Lassallestraße 42 bis zum Abschluß Widerlager Reichsbrücke termingerecht beendet werden. Alle restlichen Einbautenumlegungen wurden 1979 zur Gänze abgeschlossen, ausgenommen die Umliegung des 300-mm-Hauptrohrstranges der Gaswerke im Bereich Lassallestraße 26—36; diese kann erst Anfang 1980 nach Entfernung des derzeitigen Gleisprovisoriums durchgeführt werden. Die restlichen Kabelverlege- und Einzieharbeiten der Elektrizitätswerke in Fortsetzung der Unterdükerung des zukünftigen U-Bahn-Tunnels sowie die Abspießungen aufgelassener Objekte im Bereich des Kohlenbahnhofes wurden abgeschlossen. Weiters konnte die Ausführung von Änderungen an der öffentlichen Beleuchtung im Zusammenhang mit den Gleisprovisorien der Verkehrsbetriebe termingerecht durchgeführt werden. Die Verkehrslichtsignalanlage am Mexikoplatz wurde infolge der Fahrbahnrücklegung Engerthstraße—Ersatzbrückenauffahrt umgebaut, außerdem waren zusätzliche Bodenmarkierungen anzubringen. Die definitive Wiederinstandsetzung der Ofnergasse, zum Teil auch der Radingergasse, wurde im Einvernehmen mit der Bezirksvorstehung bis Anfang 1980 zurückgestellt. Im Zuge von Ausbauarbeiten konnte die Herstellung der Schlitzwände im Frühjahr 1979 abgeschlossen werden. Die Ende 1978 begonnenen Gleisumlegungen der Verkehrsbetriebe (Seitenlage) wurden in Abhängigkeit von den Tiefbauarbeiten erst Mitte Februar 1979 fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten, die die Tunneldecken samt Aushub, Bodenplatten sowie Teilbereiche der Stiegenaufgänge betrafen, wurden 1979 größtenteils vollendet. Anfang 1980 erfolgen dann die Versetzung der restlichen Kabelkanäle, der Brüstungsfertigteile bei den Stiegenaufgängen sowie die restlichen Isolierungsarbeiten. Mit dem Bau des Lüftungsbauwerkes „Radingergasse“, dessen 1. Teilabschnitt im öffentlichen Gut liegt, konnte begonnen werden. Durch das nicht rechtzeitige Erlangen des Servitutes (ÖBB) kann der restliche Abschnitt erst 1980 hergestellt werden, da eine Neuausschreibung erforderlich ist. Die Umbauarbeiten (Baumeisterarbeiten) im Haus Lassallestraße 19, dem zukünftigen Unterwerk, wurden 1979 einschließlich der neuen Außenfassade zur Gänze abgeschlossen. Weiters wurden im gesamten Unterwerk die dazugehörigen Innenausbauarbeiten unter anderem Sanitärinstallationen sowie der beginnende Stationsausbau „Vorgartenstraße“ durch teilweisen Einbau der Lüftungskanäle sowie Mauerungs- und Verputzarbeiten durchgeführt. Die im Jahre 1979 begonnene Errichtung des ÖBB-Ersatzgebäudes wird Anfang 1980 abgeschlossen. Ende November 1979 konnte mit den unterirdischen Gleisbauarbeiten im Stationsbereich begonnen werden. Die Rücklegung der in Seitenlage vorhandenen Gleise, die sich an der Oberfläche befinden, in die ursprüngliche Mittellage, beginnend im Bereich Vorgartenstraße, wurde ab Anfang Dezember 1979 durchgeführt und wird komplett bis Harkortstraße Anfang März 1980 fertiggestellt sein. Erst dann kann die Abteilung mit dem definitiven Ausbau der Lassallestraße beziehungsweise mit der provisorischen Wiederinstandsetzung der Vorgartenstraße beginnen.

Im Bauabschnitt XI der U 1-Verlängerung Kagran (Hubertusdamm—Arbeiterstrandbadstraße) wurden auf Grund des Baumschutzgesetzes Baumersatzpflanzungen vorgenommen. Außerdem wurden Einbautenumlegungen für Gas, Wasser, Kanal und E-Kabel bei der Tragwerksquerung Arbeiterstrandbadstraße sowie im ÖBB-Sportgelände durchgeführt; ferner konnten der Wasseranschluß für die Station Kaisermühlen sowie der Anschluß der Bauprovisorien im Zuge der Tragwerksherstellung im Plateau Schüttau errichtet werden. Im XI. Bauabschnitt wurde am 26. Februar mit den Rohbauarbeiten begonnen. Mit der Baustelleneinrichtung wurden Rodungsarbeiten im Clemens Krauss-Park, im Einschnittbereich und entlang der Kratochwilstraße durchgeführt, die Gründungsarbeiten durch Bohrpfähle \varnothing 150 und \varnothing 90 im Stationsbereich Kaisermühlen sowie im Streckenbereich für alle Tragwerke 1—13 fertiggestellt, ferner die Pfahlroste sowie die

Tragwerksstützen für den gesamten Stations- und Streckenbereich hergestellt. Anschließend wurden die beiden Hohlkastentragwerke des Stationsbahnsteiges und die Streckentragwerke 2 und 1 errichtet. Nach Übernahme der Parkebene — 1 B von der Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien-AG wurde das Streckentragwerk 4 bis zum 2. Bauabschnitt noch 1979 fertiggestellt. In der Station Kaisermühlen wurde mit den Aushubarbeiten für das Stationsgebäude begonnen, konnten außerdem die Pfahlroste und die Bodenplatte im Kabelkeller hergestellt werden. Weiters wurden 7 Dauerüberwachungsmeßstellen in die Tragwerke eingebaut und 5 Tiefenpegel mit Bohrungen von rund 45 cm Tiefe ausgeführt. Im Bereich des Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrums Wien (IAKW) wurde im Zuge der Parkdecksherstellungen von der Baufirma IAKW die für die U-Bahn-Tragwerke 4 und 5 erforderlichen verstärkten Deckenbereiche Ebene — 1 A und 1 B sowie Stützenroste und Stützen bis Lagerunterkante fertiggestellt.

Am 26. Jänner 1979 wurde die öffentliche Anbotsverhandlung über die Rohbauarbeiten des Bauabschnittes XII der U 1, Verlängerung Kagran (Arbeiterstrandbadstraße—Zentrum Kagran), abgehalten. Nach eingehenden Prüfungen der Angebote wurde die Vergabe der Arbeiten an den Bestbieter durch den Wiener Gemeinderat am 21. Mai 1979 genehmigt. Bei der am 30. Mai abgehaltenen eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung konnte wegen des Einwandes eines Grundeigentümers, dessen Grundstück in der U-Bahn-Trasse liegt, die Baugenehmigung nicht erteilt werden. Nach Vorlage der geforderten Gutachten sowie einer vertraglichen Regelung zwischen der Stadt Wien und jenem Grundeigentümer wurde die Baugenehmigung Ende Juli 1979 erteilt und am 2. August mit den Rohbauarbeiten begonnen. Bis Ende 1979 konnten die Bohrpfahlarbeiten zu 95 Prozent abgeschlossen und die Herstellung der Pfahlroste und Tragwerkssäulen zu rund 60 Prozent fertiggestellt werden. Die Tragwerke 11 und 12 wurden vollständig und das Tragwerk 10 (Station „Zentrum Kagran“) zu 40 Prozent rohbaumäßig fertiggestellt. Die provisorische Dammschüttung in der Alten Donau sowie die Rütteldruckverdichtung für die Herstellung der Pfahlrostgruben wurden abgeschlossen.

Im Bauabschnitt XIII der U 1, Verlängerung Kagran (Abstell- und Wendeanlage), wurde 1979 die Ausschreibungsplanung durch den betreffenden Architekten abgeschlossen und die Ausschreibung durch die Magistratsabteilung 54 gedruckt. Weiters war das Baubüro der Abteilung für die Abstell- und Wendeanlage zu errichten.

Für die Linie U 3 wurden Vorarbeiten geleistet, so die Hauszustandsfeststellungen im Trassenbereich Innere Stadt (Bellaria—Stephansplatz—Landstraße und Julius Raab-Platz—Landstraße) nahezu abgeschlossen; jene im Trassenbereich Landstraße (Obere Viaduktgasse—Wassergasse) konnten zu rund 70 Prozent zu Ende geführt werden. Die bodenphysikalischen Grundwasseruntersuchungen in den beiden Streckenabschnitten sowie für die orientierenden Baugrunduntersuchungen im Trassenbereich Westbahnhof—Kardinal Rauscher-Platz und Wassergasse—Erdberg wurden fertiggestellt, für den Bereich Landstraßer Hauptstraße Geometerpläne im Maßstab 1 : 200 angefertigt. Ebenso konnte die Untersuchung eines neuen U-Bahn-Stationsteiles in geschlossener Bauweise abgeschlossen werden.

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Die MD-Verwaltungsorganisation wurde im Juli 1978 beauftragt, eine Organisationsüberprüfung im Bereich der Magistratsabteilung 46 vorzunehmen. Durch eine Verbesserung der Organisationsstruktur dieser Abteilung soll eine größere Effizienz herbeigeführt werden. Die Organisationsuntersuchung wurde in vier Phasen, nämlich durch die Erfassung des Ist-Zustandes, die Analyse des Ist-Zustandes, die Erarbeitung des Soll-Zustandes und durch die Einführung des Soll-Zustandes, durchgeführt. Die Phasen 1 bis 3 wurden bis Mai 1979 zum Abschluß gebracht, mit der Realisierung des Soll-Zustandes, die in manchen Bereichen kurzfristig nicht möglich ist, wurde im September 1979 begonnen.

Die neue Aufbauorganisation ging vom Prinzip der Regionalisierung der behördlichen Funktionen aus, da hiedurch das Nahverhältnis der Behörde zum Bürger besser gewahrt wird. Die ehemaligen Gruppen II und III der Abteilung wurden daher zu einer neuen Gruppe II — „Straßenverkehrsbehörde“ mit den drei Gebietsbehördenreferaten „Ost“, „West“ und „Süd“ zusammengefaßt, wobei von denselben Sachbearbeitern definitive, wiederkehrende und provisorische Verkehrsmaßnahmen bearbeitet und erledigt werden. Dadurch wird eine bessere Organisation des Gesamtverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der regionalen Gebiete garantiert. Das bei einer Dezentralisierung regelmäßig auftretende Problem den Gesamtüberblick zu verlieren, wurde dadurch gelöst, daß man neben den fünf Gruppen der Abteilung einen Stab mit einem Referat für Verkehrssicherheit und Verkehrsstatistik und einer Verkehrspermanenz- und Informationsstelle eingerichtet hat. Der Stab hat die Aufgabe, die gesamte Verkehrsorganisation wahrzunehmen. Der Leiter der Stabstelle wurde mit einem fachlichen Weisungsrecht gegenüber den anderen Gruppen ausgestattet, so daß die Wahrung des Gesamtüberblickes sichergestellt ist. Gänzlich neue Wege wurden durch die Einrichtung der Verkehrspermanenz- und Informationsstelle in der Stabstelle beschritten. Das dafür notwendige Personal wird im Wechseldienst von den regionalen Gebietsbehördenreferaten beigestellt. Die vorerst von 7 bis 17 Uhr besetzte Verkehrspermanenzstelle trägt wesentlich zur Aufrechterhaltung und Sicherung des Verkehrs in dieser Zeit bei. Durch die Übernahme der Be-

willigungen der Arbeiten auf oder neben der Straße, für die kein Ortsaugenschein notwendig ist, kann in Zukunft das rechtlich bedenkliche Verfahren der sogenannten „Rosa-Scheine“ eliminiert werden.

Die Referate der Gruppe I — Verkehrsorganisation und Planung, die Baugruppe und die Landesfahrzeugprüfstelle blieben organisatorisch im wesentlichen unverändert, nur wurde die Detailprojektierung der Verkehrslichtsignalanlagen von der Behörde auf die Baugruppe übertragen. Durch die eingeführten Änderungen der Aufbauorganisation sowie durch gezielte ablauforganisatorische Maßnahmen, wie weitgehende Delegation von Entscheidungen geminderter Bedeutung, ist auch das Ziel der Soll-Vorstellung der MD-Verwaltungsorganisation erreicht worden, nämlich den Abteilungsleiter von Routinearbeiten freizuhalten und ihm dadurch die Wahrnehmung der Leistungs- und Lenkungsfunction in verstärktem Maße zu ermöglichen.

Die **Straßenverkehrsbehörde für Verkehrsorganisation und Verkehrsregelung** (Gruppe I) war mit der verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen- und Brückenbaues, der Verkehrsbetriebe sowie von Garagenprojekten befaßt, insbesondere im Hinblick auf die verkehrsmäßige Anbindung an das umliegende Straßennetz; ferner mit zahlreichen Planungen, die mit Entwürfen, Berechnungen und zeichnerischen Darstellungen, mit Verkehrszählungen und Diagrammstellung für Lichtsignalanlagen auf Bundesstraßen verbunden waren. Weiters mußten Verkehrslichtsignalanlagen überprüft, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen festgelegt sowie sonstige Verkehrsmaßnahmen getroffen werden. 40 Projekte für Verkehrslichtsignale auf Schutzwegen, davon zwei zur „Schulwegsicherung“, wurden ausgearbeitet, Pläne für 58 Bodenmarkierungen, Signale und Phasenverteilungen in bestehenden Anlagen geändert oder neu gezeichnet. 75 Schutzwege mußten mit Verkehrszeichen für den allgemeinen öffentlichen Bedarf sowie für die Aktion „Schulwegsicherung“ mit der Zusatztafel beziehungsweise Fahrbahnmarkierung „Schulweg“ ausgestattet, 6 Gelbblinkanlagen mit 4 Schutzwegen errichtet werden. Für Maßnahmen der Schulwegsicherung waren Detailverhandlungen zu leiten. Ferner wurden Gestaltungsvorschläge für Randsteinkorrekturen oder für besondere Formen von Verkehrsinseln im Kreuzungsbereich von unregelmäßig oder lichtsinalgeregelten Kreuzungen durch Bauabänderungspläne für die Magistratsabteilung 28 erarbeitet, um die Verkehrsführung oder Verkehrsqualität schon bestehender Bauausführungen zu verbessern. An der Inbetriebnahme von Verkehrslichtsignalanlagen oder sonstiger Verkehrsbauwerke wurde als Vertreter der Straßenverkehrsbehörde teilgenommen, ebenso wie an periodischen Bezirksvorsteheritzungen, die sich mit verschiedenen Verkehrsangelegenheiten des betreffenden Bezirkes befaßten. Öffentlichkeitsarbeit war durch zahlreiche Aussprachen mit interessierten Bezirksbürgern sowie Obmännern von Siedlervereinen zu leisten, wobei über geplante oder bereits ausgeführte Verkehrsmaßnahmen Auskunft gegeben wurde.

Die 2.541 Fälle allgemeiner verkehrsbehördlicher Angelegenheiten betrafen Ladezonen und fallweise Halteverbote, Parkplatzreservierungen für Veranstaltungen und CD-Zonen, Standplätze für Taxis und Stadtrundfahrten, Fiaker-Einbahnen, Fahr- und Abbiegeverbote sowie Halteverbote; weiters Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, für Fahrbeschränkungen (Halteverbote in Spitzenzeiten), Fußgängerzonen und verkehrsarme Zonen, Kurzparkzonen sowie besondere Parkordnungen wie Schrägparkzonen, auch solche mit teilweiser Benützung von Gehsteiflächen und Invalidenzonen; ferner wurden Ausnahmegenehmigungen vom Parkverbot auf Schienenstraßen erteilt, Vorrangstraßen festgelegt, Maßnahmen für den Allerheiligen- und Weihnachtsverkehr getroffen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßenzügen erhöht und Bodenmarkierungen festgelegt. Außerdem waren verkehrstechnische Gutachten zur Anlegung von Kraftfahrlinienrouten sowie zur Festlegung von Haltestellen und Straßenbahnhaltestellen zu verfassen. An zwei Beschleunigungsprogrammen für die Linien 52 und 58 der Wiener Verkehrsbetriebe wurde weitergearbeitet, die Verkehrsorganisation für die Maria Theresien-Ausstellung im Schloß Schönbrunn 1980 mußte geplant werden. Sachverständige waren zu den Besprechungen über die Fußgängerzonen beziehungsweise verkehrsarmen Zonen im 12. und 2. Bezirk zu entsenden, für deren zeitgerechte Realisierung mußte außerdem gesorgt werden. Weiters war die Verkehrsbehörde mit Sonderspuren für Omnibusse und Taxis sowie mit der Überleitung von U-Bahn-Verkehrsmaßnahmen in verkehrsbehördliche Maßnahmen für ein Langzeitprovisorium oder für ein Definitivum auf Grund des Baufortschrittes im Bereich von U-Bahn-Baustellen befaßt. Die Mitarbeit an der stufenweisen Verwirklichung der Verkehrsorganisation Innere Stadt (Innenring) schloß Untersuchungen über die innerstädtischen „Bus“-Linienführungen und sonstige flankierende Maßnahmen, wie Fiaker-Standplätze, ein. Die Verkehrsorganisation großräumiger Gebiete, wie Textilviertel, „Gersthofener Platz“, Lainzer Platzl, Prinz Eugen-Straße, Franz Josefs-Kai, Franz Josefs-Bahnhof, Floridsdorf, samt allen flankierenden Maßnahmen, die aus besonderen Gestaltungsproblemen von seiten der Magistratsabteilung 19 resultieren, wurde geplant. An verschiedenen Bürobearbeitungen betreffend Industrieaufschließungsgebiete wurde teilgenommen, Gutachten über Änderungen von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen sowie über die Erschließung von Grünflächen und Baumpflanzungen waren zu verfassen. An der Erstellung eines Radwegkonzeptes samt flankierenden Maßnahmen auf bestehenden Kreuzungsknoten konnte unter Bedachtnahme rechtlicher Auswirkungen mitgearbeitet werden.

Zahlreiche Ermittlungsverfahren gemäß § 96 (1) Straßenverkehrsordnung (StVO) dienten der Unfallverhütung. Hierzu wurden Kollisionsdiagramme und Unfallstatistiken ausgewertet, die Unfallursachen untersucht und die Akten des Unfallkommandos ausgewertet. An den Projektvorhaben von Donaubrücken und Donaukanal-

brücken wurde gleichfalls mitgearbeitet. Nach Überprüfung verschiedener Brücken durch die Magistratsabteilung 29 wurden behördliche Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem mußte die Planung des zentralen Wegweiser- und Orientierungssystems auf Autobahnen (einschließlich Autobahnraststätten) sowie auf Bundes- und Gemeindestraßen samt Erstellung der Kostenermittlung weitergeführt werden. Umfangreiche Sachverständigengutachten waren durch Anfragen der Magistratsabteilung 70, der Polizeikommissariate und Gerichte zu erstellen. Bei eisenbahnrechtlichen Ermittlungsverfahren der Magistratsabteilung 64, die die neue Streckenführung beziehungsweise Elektrifizierung von Bahnlinien, U-Bahn-Linien, aber auch Industriegleisanschlüsse betrafen, wurde mitgewirkt. Ferner mußten Aufträge des Bürgermeisters, des Leiters des Büros für Sofortmaßnahmen im Rahmen der Magistratsdirektion oder gegebenenfalls auch solche, die auf Grund von Bürgerinitiativen auftraten, behandelt werden. Von Seiten der Straßenverkehrsbehörde wurde schließlich an periodisch wiederkehrenden Sitzungen teilgenommen, so im Verkehrsbeirat und dessen Unterausschüssen, an den Grundsatzbesprechungen über großräumige Verkehrsangelegenheiten der Geschäftsgruppe Stadtplanung, an den Leiterkoordinationsbesprechungen der Magistratsabteilungen 46 und 70 und der Bundespolizeidirektion-Verkehrsamt sowie an den Koordinationsbesprechungen der Magistratsabteilungen 18, 28 und 46. Auch bei den Besprechungen beim Bundesministerium für Bauten und Technik, gegebenenfalls auch beim Bundesministerium für Verkehr, die großräumige Autobahnprojekte im Wiener Raum betrafen, war die Straßenverkehrsbehörde vertreten. Außerdem wurde an der Ausarbeitung der generellen Verkehrskonzeption, Teil A und B, mitgewirkt sowie an den periodischen Sitzungen der Arbeitsgruppe „Einheitliche Angaben von Zielpunkten an Wegweisern und Vorwegweisern, an Bundes- und Landesstraßen“ teilgenommen.

Die mit 10. September 1979 neu eingerichtete Gruppe I gliedert sich in das Referat „Verkehrsorganisation“ und das Referat „Planung“. Das Referat *V e r k e h r s o r g a n i s a t i o n* war mit der Ausarbeitung von Verkehrsorganisationsplänen für Bezirke und Bezirksteile befaßt, wobei diese auf dem bestehenden Straßennetz sowie auf der generellen Verkehrsplanung aufbauen, ebenso wie mit der Ausarbeitung von Plänen für die Führung des Individual- und öffentlichen Verkehrs. Ferner war bei der Festlegung beziehungsweise Änderung von Buslinien mitzuwirken, das Straßennetz unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der übergeordneten Verkehrsorganisation nach Verkehrsfreigabe einzelner U-Bahn-Teilabschnitte bezirksweise zu überarbeiten oder das neue Sekundärnetz für den öffentlichen Verkehr einzuführen, wobei mit geänderten Verkehrsverhältnissen gerechnet werden mußte. In diese Arbeitsgebiete fielen die Verkehrsorganisation für den 15. Bezirk, für die Großfeldsiedlung im 21. Bezirk, das Stuwerviertel im 2. Bezirk, die Schwarzenhaide-Siedlung im 23. Bezirk und für den Morzinplatz im 1. Bezirk, ferner die Verkehrsbelastung des Franz Josefs-Kais, die Autobuslinienführung 2 S zum Elderschplatz im 2. Bezirk, die Gleisseitenlage in der Jörgerstraße und in der Per Albin Hansson-Straße sowie die graphische Auswertung der für den Flötzersteig erstellten Prognose. Ferner war das „bevorzugte Straßennetz“ zu bearbeiten und evident zu halten, mußten Planungen zur kurzfristigen Bewältigung des ruhenden Verkehrs erstellt werden, wurde bei der Erstellung von Beschleunigungsprogrammen für den öffentlichen Verkehr, bei der Planung von Fußgängerzonen beziehungsweise von verkehrsberuhigten Zonen, zum Beispiel in den Assanierungsgebieten 16, Wichtelgasse, und 6, Gumpendorf-Bereich Mittelgasse, sowie in 21, Oswald Redlich-Straße, 15, Clementingasse, und 7, Sankt Ulrichs-Platz, weiters an verkehrstechnischen Belangen bei der Stadterneuerung sowie bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten der Stadtplanung mitgewirkt. Für Gutachten zu Gerichtsanfragen und in Verwaltungsstrafverfahren in verkehrstechnischen Angelegenheiten mußten 127 Fälle, für die Begutachtung von Entwürfen zum Flächenwidmungs- und Bauungsplan 20 Fälle behandelt werden. Außerdem mußten Gutachten zur Verkehrsaufschließung von Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen verfaßt und die verkehrstechnische Begutachtung von Projekten gewerblich genutzter Großgaragen vorgenommen werden. Schließlich wurden im Rahmen der Referatstätigkeit Aufträge an Zivilingenieure vergeben und betreut, so zum Beispiel die Verkehrsorganisation für den 4. und 9. Bezirk und die Garage Heldenplatz.

Das Referat *P l a n u n g* hatte auf dem Gebiet der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrslichtsignalanlagen einschließlich der dafür notwendigen Verkehrserhebungen, 20 Fälle, auf dem der verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues, einschließlich der Ausarbeitung von Vorschlägen für Bauabänderungspläne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verkehrsführung oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs, 83 Fälle zu behandeln; in bezug auf Projekte für Wegweiser, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf Bundesstraßen A und S sowie auf die Durchführung des Ermittlungsverfahrens und die Einreichung zur Genehmigung durch das zuständige Bundesministerium fielen 5 Fälle an. Im Zuge der Mitarbeit an der generellen Projektierung und Festlegung von Langzeitprovisorien bei Verkehrslichtsignalanlagen (gegebenenfalls auch für eine oder mehrere Baustufen), wobei später für den Endausbau bereits ein Definitivum festliegt, wurden 4 Fälle behandelt. Außerdem waren Amtssachverständige in Angelegenheit niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen beizustellen sowie Aufträge an Zivilingenieure zu vergeben und zu betreuen. Die Detailprojektierung von Verkehrslichtsignalanlagen wurde an die neue Gruppe III, allgemeine verkehrsbehördliche Angelegenheiten an die neue Gruppe II und die Unfallanalysen nach § 96/1 Straßenverkehrsordnung (StVO) an das Referat Verkehrssicherheit und Verkehrsstatistik übertragen.

Neu übernommen wurden die Ausarbeitung und Evidenzhaltung von Prioritätenreihungen im Rahmen des

Aufgabengebietes der Gruppe, die bezirkweise Überarbeitung des Straßennetzes unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der übergeordneten Verkehrsorganisation nach Verkehrs freigabe einzelner U-Bahn-Teilabschnitte beziehungsweise die Einführung des neuen Sekundärnetzes für den öffentlichen Verkehr, wobei mit geänderten Verkehrsverhältnissen gerechnet werden muß, wie zum Beispiel im Bereich Praterstern im 2. Bezirk. Die Bearbeitung und Evidenzhaltung des bevorzugten Straßennetzes, Gutachten zur Verkehrsaufschließung von Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen, wie zum Beispiel im Fall des Großmarktes Aspern in der Hirschtstetter Straße, weiters die verkehrstechnische Begutachtung von Projekten gewerblich genutzter Großgaragen, wie zum Beispiel auf dem Hamerlingplatz im 8. Bezirk, die Erstellung und Evidenzführung einer Verkehrslichtsignalanlage-Dringlichkeitsreihung, ferner Planungen zur kurzfristigen Bewältigung des ruhenden Verkehrs, zum Beispiel Busabstellplätze am Heldenplatz, und schließlich die Beistellung von Amtssachverständigen in Angelegenheiten niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen wurden gleichfalls dem Referat Planung übertragen.

Mit der Neuorganisation der Abteilung wurden alle straßenbehördlichen Verwaltungstätigkeiten in der neu geschaffenen Gruppe II — **Straßenverkehrsbehörde** zusammengefaßt, die arbeitsorganisatorisch in drei Gebietsbehördenreferate Ost, West und Süd gegliedert ist. Die Tätigkeiten der bisherigen Gruppe III — Straßenverkehrsbehörde für Arbeiten auf oder neben der Straße, einschließlich Eisenbahn- und U-Bahn-Angelegenheiten, wurden mit diesem Tag und in die neue Gruppe II — Straßenverkehrsbehörde integriert, weitergeführt; bisher aufgeteilt geführte verkehrsbehördliche Agenden wurden übernommen. Diese Umgruppierung erforderte auch personelle Umschichtungen und entsprechend dem neuen Dienstpostenplan der Abteilung eine geringfügige Personalvermehrung in der neuen Gruppe II. Im Rahmen dieser Konzentration war es auch möglich, eine „Verkehrspermanenzstelle“ zur Bearbeitung dringlicher und unaufschiebbarer Verkehrsvorkerungen einzurichten, die sich bestens bewährte.

Im Jahre 1979 wurden in rund 4.000 Fällen Bewilligungen gemäß § 90 StVO für Arbeiten auf oder neben der Straße erteilt. Die hierfür erforderlichen Verkehrsmaßnahmen wurden bescheidmäßig festgelegt und unter Mitwirkung der zuständigen Stellen, einschließlich der Interessenvertretungen, kurzfristig und positiv zu Ende geführt. Dies betraf unter anderem umfangreichere Maßnahmen zur Verkehrslenkung im Zusammenhang mit größeren Straßen- beziehungsweise Gleis-, Neu- und Umbauten, Brückenbauarbeiten sowie umfangreichere Bauvorhaben an unterirdischen Leitungsnetzen aller Art. Erwähnenswert sind weiters die notwendigen Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten in der Landstraßer Hauptstraße zwischen Schlachthausgasse und Gürtel einschließlich der Tieferlegung im Bahnbrückenbereich, die Umbauarbeiten im Unterführungsbereich der Mauerbachstraße, die Bauarbeiten in den U-Bahn-Baustellenbereichen Franz Josefs-Kai, Aspernplatz, Praterstern, Lassallestraße, Kaisermühlen — Kagran, einschließlich der Brückenneubaubereiche der Reichsbrücke an beiden Stromufern, ferner die Vorarbeiten am rechten Brückenkopf der Brigittener Brücke, das Kreuzungsbauwerk Donauländebahn — Badner Bahn — Am Schöpfwerk, die umfangreichen Sanierungsarbeiten auf der Nikolai-Handbrücke im Zuge der Westausfahrt (Bundesstraße B 1), Straßen- und Brückenbauten im Bereich der Heiligenstädter und Prager Straße, verschiedene Gleis-, Neu- und Umbauten der Verkehrsbetriebe, wie zum Beispiel in der Donauefelder Straße, Fertigstellungsarbeiten an der 380 KV-Kabeltrasse Ottakring — Erdberg für das Kabelfernsehtz sowie die Behebung der großen Zahl von Gasrohrgebrechen, die zumeist umfangreichere Neurohrlegungen zur Folge hatten.

Die zahlreichen, durch den fortschreitenden U-Bahn-Bau und die Errichtung von Fußgängerzonen bedingten Neugestaltungen von Verkehrsflächen machten eine Reihe von verkehrsbehördlichen Verfahren erforderlich, bei denen vorübergehende und schließlich permanente Verkehrsmaßnahmen festgelegt wurden. Bei rund 5.000 kurzfristigen Bauvorhaben auf Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung konnten den ausführenden Stellen, zum Beispiel bei örtlich auftretenden Gebrechen am Kabelnetz der E-Werke dem Kabelbauamt, bei Signalleitungen und dem Rohrnetz der Kanalisation den Gas-, und Wasserwerken, ferner bei Fernwärmeleitungen sowie für den Straßen- und Gleisbau bei örtlichen Straßeninstandsetzungen, die diesbezüglich erforderlichen Bewilligungen gemäß § 90 StVO mittels der hierfür geschaffenen Drucksorte im kurzen Wege erteilt werden.

An über 1.000 Amtshandlungen der Baupolizei und des Marktamtes, betreffend die Erteilung von Gebrauchserlaubnissen auf öffentlichem Gut für Lagerungen aller Art, für die Aufstellung von Straßenverkaufsständen, Kiosken, Zeitungsständern und Lautsprechern sowie für Reklame und Werbungen aller Art, wurden die erforderlichen Verkehrsgutachten abgegeben. Im Rahmen eisenbahnbehördlicher Bau- und Betriebsbewilligungsverfahren für Eisenbahnanlagen, Neu- und Umbauten von Gleisanlagen für Bahn, Straßenbahn und U-Bahn sowie für Sicherungseinrichtungen in Kreuzungsbereichen wurde mitgewirkt und zahlreiche Gutachten erstellt. Die notwendige Verbesserung von Sicherungsmaßnahmen steht im Zusammenhang mit der Verkehrszunahme auf Straße und Schiene, mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten und den personaleinsparenden Rationalisierungsmaßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen. An den jährlichen Revisionen der Donauparkbahn und Liliputbahn als eisenbahnähnliche Betriebsanlagen sowie an der Doppelsessel-Lifanlage im Donaupark wurde teilgenommen. Für Verkehrsunfälle und Verkehrsvergehen im Zusammenhang mit permanenten und vorübergehenden Verkehrseinrichtungen wurden laufend Gutachten erstellt und diesbezügliche Gerichts- und Polizeifragen sowie Strafakte der Magistratsabteilung 70 erledigt.

Mit Stichtag 10. September 1979 wurden im Rahmen der Neuorganisation der Abteilung verschiedene Agenten der Straßenverkehrsbehörde der neuen Gruppe II — „Straßenverkehrsbehörde“ übertragen. Zu den umfangreicheren Tätigkeiten zählte die laufende Ausarbeitung verkehrsregelnder Verordnungen und von sonstigen, meist permanenten Verkehrsmaßnahmen im Zusammenwirken mit der neuen Gruppe I — „Verkehrsorganisation und Planung“. Diese umfassen unter anderem die Kennzeichnung von Vorrangstraßen, flankierende Maßnahmen bei Beschleunigungsprogrammen und für Fußgängerzonen, zusätzliche Verkehrsmaßnahmen bei der Errichtung oder Änderung von Verkehrslichtsignalanlagen, ferner die Festlegung von Eisenbahnkennzeichnungen sowie die Durchführung der verkehrsbehördlichen Verfahren für Fahr- und Abbiegeverbote, für Park- und Halteverbote sowie von Ladezonen und fallweisen Halteverboten, für die Errichtung von Standplätzen für Taxis und Stadtrundfahrten sowie für Parkplatzreservierungen, für Veranstaltungen und CD-Zonen. Weitere wichtige Aufgaben waren die Bearbeitung von Aufträgen des Bürgermeisters, der Wünsche von Bezirksvorstehern, der Anträge des Büros für Sofortmaßnahmen, von Vorschlägen der Bürgerinitiativen und des Bürgerservices sowie die notwendigen Behördenverfahren für Anträge der Polizei im engen Zusammenwirken mit den Bezirksvorstehern und zuständigen Interessenvertretungen. Ständig wurden periodische Überprüfungen der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs in Entsprechung § 96 (2) StVO durchgeführt. Besonderes Augenmerk wurde der Sicherung von Schutzwegen und Schulwegen gewidmet, einschließlich der flankierenden Maßnahmen. Ein weiteres Schwergewicht der straßenverkehrsbehördlichen Tätigkeit lag bei der Erledigung der großen Zahl von Fällen betreffend Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, für Fahrbeschränkungen (Halteverbote in Spitzenzeiten), für Fußgängerzonen und verkehrsarme Zonen, ferner Ausnahmen vom Parkverbot in Schienenstraßen, für Kurzparkzonen, zur Festlegung besonderer Parkordnungen (Schrägparkzonen mit teilweiser Benützung von Gehsteigflächen), von Invalidenzonen und Ausnahmen von Verkehrsgeboten und Verboten sowie für Ladetätigkeiten. Im Rahmen des U-Bahn-Baus wurden die Verfahren der Überleitung vorübergehender Verkehrsmaßnahmen in solche als „Langzeitprovisorium“ für Zwischenlösungen oder in definitive Maßnahmen für den Endausbau bei wiederhergestellten Straßenoberflächen durchgeführt. In Angelegenheiten von Haltestellenanordnungen des Linienverkehrs nach dem Kraftfahrlineiengesetz wurde ständig mitgewirkt und hiebei auch erforderliche flankierende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen festgelegt. Ferner wurden vorübergehende Sonderregelungen bei Großveranstaltungen getroffen, wie für Messen, Kongresse, Staatsempfänge sowie für den Allerheiligen- und Weihnachtsverkehr. Für untergeordnete Straßenprojekte, örtliche Gleis- und Haltestellenumlegungen sowie in Fragen von Baumpflanzungen wie auch bei der Entfernung solcher wurden wiederholt verkehrstechnische Begutachtungen durchgeführt. An Besprechungen über die Verkehrsorganisationen einzelner Bezirke sowie an Verhandlungen betreffend die Verkehrserschließung neuer Industriegebiete wurde teilgenommen und die anschließenden Ermittlungsverfahren zur Erlassung der diesbezüglichen Verordnungen und sonstiger Verkehrslenkungsmaßnahmen durchgeführt.

Die Tätigkeit der Gruppe III — **Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen** — umfaßt alle für die Vergabe von Leistungen notwendigen Verwaltungsarbeiten, wie unter anderen Aufstellungen und Ausführung der Voranschläge, Ausschreibung und Einholung von Anboten, Bauüberwachung, Kollaudierung, Rechnungsprüfung, Führung der Sach- und Referatskredite, Abrechnung, Karteiführung und Lagerhaltung, schließlich die Projektierung und behördliche Überprüfung von provisorischen Verkehrslichtsignalanlagen. Im einzelnen betrug die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel 50,340.000 S für Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 68,835.000 S für Errichtung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 36,640.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 5,530.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A und 11,640.000 S für Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau.

Das Referat „Detailplanung und Neubau von Verkehrslichtsignalanlagen“ war mit der Neuerrichtung von 34 automatischen zum Großteil koordinierten Verkehrslichtsignalanlagen befaßt. Darunter befanden sich die Signalgruppen Mariahilfer Straße im Zusammenhang mit dem Beschleunigungsprogramm der Straßenbahnlinien 52 und 58 sowie Franz Josefs-Kai anlässlich der Verkehrsaufnahme auf der B 302. Weiters waren Verkehrslichtsignalanlagen mittels Funkuhren über Sender DCF 77 zu koordinieren. Dieses System wurde erstmals für Europa in einem praktischen Versuch in Wien eingeführt und ist insbesondere für periphere Koordinierungen (nicht für zentrale Regelungen) eine kostensparende, verkehrsgerechte Koordinierungsmöglichkeit. Durch den Einsatz dieser Funkuhren war die reibungslose Abwicklung der Umleitung Nikolai-Brücke und der wahlweisen Sperre der Auhofstraße in der Nacht sowie der Umleitung Dominikanerbastei möglich. Erstmals wurden die Ausschreibung und Durchrechnung eines Angebotes mittels EDV vorgenommen, außerdem konnte mit der Ausarbeitung eines standarchivierten Leistungsverzeichnisses für Verkehrslichtsignalarbeiten begonnen werden. Der 1978 begonnene Weg, vollelektronische Steuergeräte mit digitaler Leitgebung, vollelektronische Steuergeräte mit Mikroprozessoren für vollverkehrsabhängige Steuerungen sowie neue Übertragungseinrichtungen in Form von Frequenzmultiplex, Tonfrequenz mit Dreitoncode und Gleichstromdigitalimpulsen sowie FS-Übertragungseinrichtungen in Form von HF und IFE-Übertragungstechnik einzusetzen, wurde konsequent fortgeführt. Für die Signalgruppe „Ringturm“ wurde das in Floridsdorf erstmals eingesetzte

Steuerungssystem verfeinert und Ende 1979 in Betrieb genommen. Außerdem wurden 307 Verkehrslichtsignalanlagen wesentlich umgebaut oder entsprechend der geänderten Verkehrslage umprogrammiert. Im Zusammenhang mit §-90-Maßnahmen waren 39 zum Teil hochkomplizierte provisorische Verkehrslichtsignalanlagen projektiert, kommissioniert, in Betrieb genommen und laufend den geänderten Umleitungsverhältnissen angepaßt worden.

Von der Detailprojektierung wurden die in der Behördengruppe begonnenen Projekte fertiggestellt, neu begonnen die Projekte in 23, Sterngasse—Gasse 5963—Autobahn-Auf-Abfahrt, in 23, Gutheil-Schoder-Gasse—Anton Baumgartner-Straße, in 10, Triester Straße—Zufahrt Am Schöpfwerk, und in 2, Hollandstraße—Obere Donaustraße—Salztorbrücke. Mit der Neuübernahme der Detailprojektierung wurden in internationaler Anpassung neue Zeichensymbole für Signalpläne und Phasenverteilungen festgelegt, die wesentlich weniger Zeitaufwand bei der Anfertigung der Zeichenarbeiten erfordern. Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der Abteilung wurden im September 1979 die Detailprojektierung „Verkehrslichtsignalanlagen“ und ein Zeichenbüro im Referat 1 von der ehemaligen Behördengruppe zusätzlich übernommen.

Das Referat „Betrieb und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen und Verkehrsleitzentrale“ war damit befaßt, die Möglichkeiten zur Schaffung des erforderlichen Raumes für die Erweiterung der Verkehrsleitzentrale zu erheben und vorzubereiten, außerdem an Vorbesprechungen teilzunehmen, die die Frage des Raumbedarfes für den Fall einer generellen Übersiedlung der Verkehrsleitzentrale klärten. Mehr als 500 gerichtliche Anfragen im Straf- wie im Zivilverfahren waren zu beantworten, ferner entsprechende Planunterlagen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen beizustellen, außerdem etwa 35 Anfragen zu beantworten und mehr als 50 Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren zu verfassen. An den in Betrieb stehenden 737 Verkehrslichtsignalanlagen und 113 Blinkanlagen wurde die Durchführung der erforderlichen Erhaltungsarbeiten, die Wartung der Steuergeräte, die Instandsetzungsarbeiten von Schäden sowie der ordnungsgemäße Betrieb ständig überwacht und überprüft. Besonders zu erwähnen sind eine turnusmäßige zweimalige Wartung der Schaltgeräte, eine turnusmäßige zweimalige Reinigung der Signaleiter mit generellem zweimaligem Lampentausch, die Behebung von etwa 1.863 Störungen an den Steuergeräten sowie die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen, weiters die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 31 Fernsehbeobachtungsstellen sowie an allen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale und der Datenverarbeitungsanlage; dazu kamen die laufenden verkehrstechnischen Funktionskontrollen an den in Betrieb stehenden genannten Einrichtungen sowie Überprüfungen des Erhaltungszustandes gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken—Elektrizitätswerken, der Austausch von etwa 10 Steuergeräten, die auf Grund des Alters den technischen und den Sicherheitsanforderungen nicht mehr gerecht werden, wie zum Beispiel in der Wattgasse, Heiligenstädter Straße; ferner die Behebung von Gewitterschäden an Steuergeräten wie an Übertragungsleitungen und die damit verbundenen Erneuerungen, der Abschluß des auf Grund eines Kontrollamtsberichtes durchgeführten Langzeitversuches zur Verbesserung der Lebensdauer von Glühlampen für Straßenbahnsignalgeber, wobei sowohl ein Großversuch mit neuen Glühlampen als auch ein unter Mitwirkung der Abteilung entwickelter neuer Straßenbahnsignalgeber sehr gute Ergebnisse zeitigten; schließlich die Anschaffung eines dritten Radar-Geschwindigkeitsmeßgerätes für die Bundespolizeidirektion Wien, das auch Messungen entgegen der Fahrtrichtung ermöglicht, und die Überwachung und technische Prüfung des Einsatzes der zwei in Betrieb stehenden Überwachungsgeräte für Rotlichtüberfahrungen.

Zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder -maßnahmen wurden vom Referat „Straßenverkehrszeichen, Wegweiser“ 2.447 Straßenverkehrszeichen und 1.500 Eisenständer aufgestellt. Auf der A 20 waren 10 Wegweiserbrücken und 24 Überkopfwegweiser, 2 Vorwegweiser, 59 beleuchtete Wegweiser (2.000 mm) und 25 beleuchtete Wegweiser (2.800 mm) sowie 23 beleuchtete Verkehrszeichen zu errichten. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel nach Unfällen, nach Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 3.907 Straßenverkehrszeichen, 2.352 Zusatztafeln, 1.948 Eisenständer und 186 Kettenständer erneuert werden. 1979 waren insgesamt 54.581 Verkehrszeichen in Email- und Scotchlite-Ausführung, 1.968 beleuchtete Verkehrszeichen und 508 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreiben. 164 beleuchtete Verkehrszeichen und 23 Verkehrsleuchtsäulen wurden neu aufgestellt, 57 beleuchtete Verkehrszeichen und 6 Verkehrsleuchtsäulen entfernt. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen mußten außerdem 221 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt werden.

Auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, wurden vom Referat „Bodenmarkierungen“ für die neu verordneten Maßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Schulwegprogramm und mit neu errichteten Verkehrslichtsignalanlagen, und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 78.300 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand- und Begrenzungslinien angebracht. 32.000 m² Flächenmarkierungen bezogen sich auf Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, Richtungspfeile und sonstige Markierungen. Im Bereich der Umleitungsstrecken für die U-Bahn-Bauabschnitte wurden zur Kennzeichnung der neuen und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 7.300 m Strich- und 800 m² Flächenmarkierungen verfertigt. Auf den Bundesstraßen B und S im Bereich des Landes Wien wurden 126.200 m Strich- und 7.920 m² Flächenmarkie-

rungen sowie auf den Autobahnen 23.200 m Strich- und 4.100 m² Flächenmarkierungen angebracht. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 235.000 m und das der Flächenmarkierungen 45.920 m², davon waren 63.930 m und 4.960 m² Kurzzeitmarkierungen. Der hohe Anteil der Flächenmarkierung ergab sich aus der Kennzeichnung der Autobahnen mit Pfeilsymbolen, um eventuelle „Geisterfahrer“ auf ihr Fehlverhalten aufmerksam zu machen.

Die Gruppe IV befaßt sich mit **Sondertransporten und Kfz-Werkstätten** sowie **Kraftfahrrechtlichen Angelegenheiten**, ist ferner die **Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung** und die **Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschul- und Fahrlehrer** und hat außerdem **Gutachten in Bau-, Gewerbe- und Luftfahrtangelegenheiten** zu erstellen. Im Jahre 1979 ergaben sich nicht nur durch die Neuorganisation der Abteilung wesentliche Änderungen, sondern vor allem auch durch die Übernahme kraftfahrrechtlicher Angelegenheiten von der Magistratsabteilung 70. Diese umfassen die Ermächtigung und Revision von Gewerbetreibenden und von Vereinen bezüglich der wiederkehrenden Überprüfung beziehungsweise Begutachtung von Kraftfahrzeugen sowie die Erteilung der Genehmigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn. Abgegeben wurde im Rahmen der Neuorganisation ein Teil der Kompetenz hinsichtlich Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrsordnung. Die zum Stichtag der Umstellungen begonnenen Ermittlungsverfahren wurden beziehungsweise werden noch in der Gruppe zu einem Abschluß gebracht. Gerade durch die Übernahme dieser Agenden von der Magistratsabteilung 70 ist es nunmehr möglich, eine entsprechend effiziente Überwachung der Kfz-Werkstätten durchzuführen. In einem Referat sind nun vereint die Gutachtertätigkeit beim Bau- sowie beim Betriebsanlagengenehmigungsverfahren einer Kfz-Werkstätte, die Führung von Fachgesprächen mit Bewerbern um Nachsicht von der Meisterprüfung des Kraftfahrzeugmechanikerhandwerkes, die Ermächtigung von Gewerbetreibenden und Vereinen gemäß § 57 a KFG zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen sowie periodische Revisionen bei den ermächtigten Gewerbetreibenden und Vereinen. Damit ist gewährleistet, daß dieselben generellen Richtlinien bereits bei der Planung von Werkstätten angewendet werden. Jeder Gewerbetreibende, der die Einrichtung einer eigenen Werkstätte zur Reparatur von Kraftfahrzeugen plant, kann bereits im Planungsstadium im Rahmen der Sprechstunden des Referates die technischen sowie gesetzlichen Richtlinien besprechen. Laufend werden diesbezüglich Kontakte gehalten mit dem Bundesministerium für Verkehr, der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge, der Kammer und den Kraftfahrervereinigungen.

Immer wieder erscheinen in der Presse Artikel, in denen darüber Klage geführt wird, daß die Vergabe der Begutachtungsplakette durch die Werkstätten teilweise sehr großzügig gehandhabt wird. Gerade dies macht eine intensive Überwachung der Werkstätten notwendig. Bei den durchgeführten Revisionen zeigte sich, daß nahezu jeder Gewerbebetrieb Anlaß zu Beanstandungen gibt. Dies ist in den meisten Fällen darauf zurückzuführen, daß sich die Betroffenen über die Verantwortung, die sie mit der Begutachtungstätigkeit übernehmen, nicht voll im klaren sind. So mußten in dem kurzen Zeitraum seit Übernahme der Agenden durch die Abteilung bereits drei Entziehungen ausgesprochen werden. Weiters hat sich herausgestellt, daß der Zeitaufwand für diese Tätigkeit doch wesentlich größer ist, als ursprünglich angenommen wurde. Der Geschäftsleitung des Betriebes wird die Möglichkeit gegeben, zu den Beanstandungen Stellung zu nehmen und Vorschläge zur Abhilfe zu unterbreiten. Dies erfolgt schriftlich oder in Form eines Gespräches in den Amtsräumen der Abteilung. Eine weitere Revision des Betriebes in einem Zeitraum von 3 bis 6 Monaten zur Kontrolle der von der Geschäftsleitung vorgeschlagenen Maßnahmen hat sich als günstig erwiesen, wobei diese zweite Revision erfahrungsgemäß wesentlich weniger Zeit in Anspruch nimmt. Neu ermächtigt wurden 40 Gewerbetreibende. Für die Revision von Gewerbetreibenden, die eine Ermächtigung zur wiederkehrenden Überprüfung (§ 57 [4] KFG) besitzen, gilt grundsätzlich dasselbe wie für die Kfz-Werkstätten. Gerade hier wird besonderer Wert auf eine enge Zusammenarbeit mit der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge gelegt, um einheitliche Richtlinien für alle Überprüfungen auszuarbeiten.

In der Zeit, seit die Agende „Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn“ übernommen wurde, waren 40 Ermittlungsverfahren durchzuführen. Positive Bescheide konnten in 38 Fällen ausgestellt werden. 2 Anträge mußten abgewiesen werden. Je dichter der Verkehr in unseren Straßen wird, umso mehr versuchen öffentliche und private Stellen, die für sie nötigen Fahrten mit als Einsatzfahrzeug im Sinne der StVO deklarierten Fahrzeugen durchführen zu können. Vor allem die Ansuchen privater Stellen zum Führen eines Blaulichtes sind stark im Ansteigen. Um nun eine Inflation von Blaulichtern hintanzuhalten, ist das Anlegen eines besonders strengen Maßstabes nötig. Zu viele Genehmigungen würden die Bedeutung stark herabsetzen.

In der Gruppe verblieben ist eine Reihe von Ausnahmen und Genehmigungen nach der StVO, soweit es sich um Angelegenheiten handelt, die das gesamte Gebiet von Wien betreffen, sich also nicht regional einteilen lassen. So wurden im Jahre 1979 42 sportliche Veranstaltungen gemäß § 64 StVO behandelt. Bei einem Großteil dieser Veranstaltungen waren kurzfristige Verkehrsbeschränkungen nach § 43 StVO notwendig. Genehmigungen zum Filmen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden in 120 Fällen erteilt, die sich auf 268 Örtlichkeiten erstreckten. Entsprechende Erhebungen hiezu wurden durchgeführt. Gemäß § 29 b StVO können dauernd stark gehbehinderte Personen über Antrag einen Behindertenausweis erlangen. Dieser Ausweis gibt den genannten

Personen die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge an den im § 29 b StVO aufgezählten Orten abzustellen, an denen dies sonst nicht möglich wäre. So konnten 130 derartige Ansuchen positiv erledigt werden.

Die übrigen Ausnahmen beziehungsweise Genehmigungen nach der StVO wurden auf Grund der Neuorganisation an die Gruppe II abgegeben. Anträge, die vor dem Stichtag eingelangt sind, wurden beziehungsweise werden weiter behandelt bis zur Enderledigung, um für den Antragsteller einen reibungslosen Verlauf zu gewährleisten. So wurden in 986 Fällen kurzfristige Halteverbotszonen zur Abwicklung von Ladetätigkeiten (§ 44 StVO) bewilligt. In 19 Fällen waren Ausnahmen von Halteverboten beziehungsweise Gehsteigbefahrungen für Ladetätigkeiten nach § 62 StVO nötig. In 126 Fällen wurden Ausnahmen von Fahrverboten nach § 45 StVO erteilt, in 58 Fällen die von der winterlichen Gehsteigbetreuungspflicht nach § 93 StVO.

80 Begutachtungen wurden an Fahrschulfahrzeugen gemäß § 112 (4) KFG durchgeführt. Weiters waren Ermittlungsverfahren bezüglich Ermächtigung zur besonderen Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern nach § 40 GGSt einzuleiten. Zum Jahresende war jedoch noch kein positiver schriftlicher Bescheid erteilt. Der Stand der technischen Sachverständigen für die Lenkerprüfung betrug mit 31. Dezember 1979 67 Sachverständige, für die Fahrlehrer- beziehungsweise Fahrerschullehrerprüfung 6 Sachverständige.

Je dichter der Verkehr wird, umso dringender wird das Problem, den ruhenden Verkehr von der öffentlichen Verkehrsfläche wegzubringen sowie Lösungen für Ladetätigkeiten im Zusammenhang mit Betriebsanlagen zu finden. Im Rahmen von 383 Ortsverhandlungen über Bau- beziehungsweise Betriebsanlagengenehmigungen waren Gutachten verkehrstechnischer Art abzugeben. Diese Gutachtertätigkeit erfolgt sowohl für Verfahren in erster als auch für Berufungsverfahren in zweiter Instanz. Zur Abkürzung dieser Verfahren wurden allein während der Amtssprechstunden rund 600 Bau- und Betriebsanlagenprojekte mit den Planverfassern beziehungsweise den Konsenswerbern vom Verkehrsstandpunkt durchbesprochen und verschiedene Lösungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Wiener Garagengesetz diskutiert. In vielen Fällen konnte eine Lösung im kurzen Wege gefunden und die Pläne signiert werden. Überdies wurde an den Wirtschaftlichkeitsbesprechungen der Magistratsabteilung 19 bezüglich Wohnbauvorhaben der Stadt Wien teilgenommen. Für das Büro des Bürgermeisters, für den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Stadtplanung beziehungsweise der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie, für die Magistratsdirektion sowie die Magistratsabteilung 53 wurden Vorlageberichte bearbeitet. Die beiden luftfahrttechnischen Amtssachverständigen waren mit 5 Fällen befaßt.

Zur Genehmigung von Transporten mit Übermaßen und -gewichten wurden 1.310 Anträge bearbeitet. Hiezu gehören auch eingeschränkte Zulassungen von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Autokränen, Straßenbaumaschinen usw. sowie nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger. Hiefür sind Routenerhebungen sowie Ermittlungsverfahren über den Erhaltungszustand der Straßen und deren Einbauten nötig, ist außerdem die fahrtechnische Eignung der vorgeschlagenen Route zu überprüfen, insbesondere im Hinblick auf Kurvenradien. Besonderes Augenmerk wird dabei auch auf eventuell zu benutzende Brücken und Eindeckungen gelegt. Vorübergehende Verkehrsmaßnahmen, wie Halteverbote an Engstellen oder in Abbiegebereichen usw., wurden im unbedingt nötigen Ausmaß verfügt, um derartige Transporte sicher abwickeln zu können. Gerade auf diesem Gebiet müssen auch laufend Kontakte mit den zuständigen Fachabteilungen sämtlicher österreichischer Bundesländer gepflegt werden, um Transporte, die über den Bereich von Wien hinausgehen, entsprechend koordinieren zu können.

In der Gruppe V — Landesfahrzeugprüfstelle wurden 15.048 Fälle behandelt. Sie betrafen Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie technische Änderungen an 9.460 Personenkraftwagen beziehungsweise Kombinationskraftwagen, 2.931 Lastkraftwagen, Spezialkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen und Feuerwehrfahrzeugen, ferner an 938 Motorrädern, 1.530 Anhängern, 62 Omnibussen, 62 Tankkraftwagen, 62 Tankanhängern sowie 1.009 sonstige kraftfahrtechnische Begutachtungsfälle. Bei insgesamt rund 20 Prozent dieser Fälle waren auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstbegutachtung zusätzliche Nachprüfungen notwendig. Komplizierte Genehmigungsfälle waren die von Personenkraftwagen mit wahlweisem Flüssiggasbetrieb, von Lastkraftwagen und Anhängern für die Beförderung von flüssigen Gasen und anderen gefährlichen Stoffen, ferner von Omnibussen neuester Bauart, selbstfahrenden Straßenbaumaschinen, Schaufelbaggern, Betonpumpen, Saug- und Kehrgeräten und Müllsammelfahrzeugen sowie von Tiefladern für den Transport besonders schwerer und unteilbarer Güter. In vielen Fällen waren Ausnahme genehmigungen nach Ermächtigung durch das Bundesministerium für Verkehr zu erteilen. Mehr als 100 Autokräne waren nach Ansicht der Kraftfahrbehörde neu zu genehmigen.

50 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern wurden festgelegt und eingeschlagen, 107 Duplikate von Einzelgenehmigungen angefertigt und für die Magistratsabteilung 70 196 technische Kraftfahr- und Kraftfahrzeuggutachten im Verwaltungsstrafverfahren in Berufungsfällen abgegeben. 4 Sachverständige für die Einzelprüfung von Fahrzeugen wurden im Hinblick auf § 125 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) eingeschult und hierfür Eignungsgutachten erstellt. 42 Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr mußten im Rahmen der Fahrzeugtypenprüfungen durch Sachverständige gemäß § 124 Kraftfahrzeuggesetz abgegeben werden. Ferner waren 52 ADR-Bescheinigungen nach dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen auszustellen. Zum Kraftfahrbeirat anlässlich bevorstehender Gesetzesnovellierung wurden

Teilnehmer entsendet, 7 Stellungnahmen anlässlich von Novellierungsvorschlägen zum europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße abgegeben. Schließlich waren für die technischen Bediensteten 4 Vorträge anlässlich von Fachdienstreisen sowie 2 Vorträge anlässlich der Vorbereitung für die Dienstprüfung über das Thema Kraftfahrwesen zu halten, außerdem 8 Koordinierungsbesprechungen für die § 125-KFG-Sachverständigen zu leiten.

Zusätzlich waren in 888 Fällen Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung von in Wien zugelassenen schweren und hohen Fahrzeugen mit Höhen über 3,4 m für die Zulassungsbehörde, Bundespolizeidirektion Wien-Verkehrsamt, abzugeben. Bei mehr als 50 Prozent dieser Begutachtungsfälle, bei 437 Fahrzeugen, mußten Nachprüfungen nach Mängelfeststellungen durchgeführt werden. Zur besseren Fahrzeugbegutachtung wurde in der Landesfahrzeugprüfstelle ein Lagerspielanzeigergerät neu eingebaut. Es wurden Anstrengungen unternommen, daß ein derartiges Gerät auch in dem im Mietobjekt der Firma Auto-Magneto-Service untergebrachten Teil der Landesfahrzeugprüfstelle eingebaut wird.

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden 1979 Einnahmen durch Verwaltungsabgaben gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1968 in der Höhe von 4.883.434 S erzielt. Durch Bundesstempel kamen 1.724.300 S herein. Schließlich wurden 5 Gastsachverständige der Landesfahrzeugprüfstelle im Auftrage der Magistratsdirektion durch einen ständigen Sachverständigen ersetzt.

Stadtreinigung und Fuhrpark

Die Gesamtzahl der Beschäftigten einschließlich der jugoslawischen Gastarbeiter betrug am 31. Dezember 1979, den Personenkraftwagenbetrieb ausgenommen, 2.588. Um den Arbeitsanfall der Abteilung bewältigen zu können, war es wieder notwendig, Gastarbeiter einzusetzen. Zum Jahresende waren insgesamt 408 Gastarbeiter beschäftigt, die hauptsächlich aus Jugoslawien kamen. Davon wurden 222 als vertragsmäßige Arbeiter des Fuhrwerkbetriebes, und zwar 188 bei der Straßenreinigung, 19 beim Fuhrpark, 7 in der Hauptwerkstätte, 8 in der Müllverbrennung, sowie 186 als Saisonbedienstete verwendet.

An rechtlichen Angelegenheiten mußten vor allem die Vertretung der Stadt Wien in versicherungsrechtlichen Belangen sowie die Entfernung unzulässig abgestellter Fahrzeuge wahrgenommen werden. Die Kraftfahrzeuge der Stadtverwaltung waren im Jahre 1979 an 944 Schadensfällen beteiligt. An Schadenersatzforderungen wurden von den Haltern der gegnerischen Fahrzeuge oder von deren Haftpflichtversicherung 1.026.595 S hereingebracht, für die Beschädigung an Betriebsmitteln, wie unter anderem an Müllgefäßen, Sanddächern und Papierkörben, durch dritte Personen 73.210 S einbringlich gemacht.

Durch die Abschleppgruppe mußten 7.588 kennzeichenlose Kraftfahrzeuge gemäß § 89 a der Straßenverkehrsordnung von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt werden. Davon wurden 3.185 Abschleppungen auf Grund von Verzichtserklärungen vorgenommen. Ferner mußten 9.058 verkehrsbehindernd abgestellte Kraftfahrzeuge kostenpflichtig von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt werden.

Was die Straßenpflege betrifft, so erforderte die ständig steigende Verkehrsdichte und Verparkung eine weitere Intensivierung der händischen Reinigung. Gleichzeitig wurde durch Kehr- und Hochdruckwaschmaschinen eine wesentliche Steigerung im maschinellen Einsatz erzielt. Für die händische Reinigung standen im Durchschnitt 833 ständige Bedienstete der Straßenpflege zur Verfügung, während die zwei- bis dreimal wöchentlich aufgenommenen Tagelöhner beziehungsweise Schneearbeiter zusätzlich 438.160 Arbeitsstunden leisteten. Die maschinelle Reinigung wurde von 21 Kehrmaschinen durchgeführt, von denen nachts 4 auf 16 abwechselnd zu befahrenden Planrouten, die übrigen im Tageinsatz Verwendung fanden. Von den 21 Kehrmaschinen wurden bei 4.417 Einsätzen 190.341 km Straßen gereinigt. Das Waschen der Fahrbahnflächen besorgten 27 Hochdruckwaschmaschinen, die bei 4.813 Einsätzen 256.969 km Straßen gewaschen haben. Von diesen Fahrzeugen waren 7 auf 16 Planrouten im kontinuierlichen Nacheinsatz, zusätzlich wurden noch 15 Kleinwaschfahrzeuge für die Straßenwaschung verwendet. Der Austausch der alten, rund 20 l fassenden Papierkörbe gegen 50-l-Plastikgefäße wurde fortgesetzt. Die Bezirke 4, 6, 7, 8, 9 und 17 wurden gänzlich mit den neuen Papierkörben ausgestattet; insgesamt konnten bereits 4.674 montiert werden. Der Bereitschaftsdienst der Straßenpflege hatte im Jahre 1979 14.819 Einsätze, wie Abschränkungen und Beleuchtungen, zu verzeichnen. Für den Winterdienst 1978/79 waren 130 betriebseigene Fahrzeuge sowie 145 Lastkraftwagen von privaten Fuhrwerksunternehmen bereitgestellt. Auf planmäßigen Routen waren 166 Fahrzeuge mit Schneepflug und Streueinrichtung eingeteilt, die übrigen wurden dem örtlichen Bedarf entsprechend eingesetzt. Für die Bestreuung waren 44.956 t Streuresel und 10.052 t Aufbaumittel erforderlich. Sechs Salzsilos ermöglichen eine raschere Beladung der Streufahrzeuge. Die Gesamtschneehöhe betrug im Winter 1978/79 91 cm und erforderte eine Schneebefuhr im Ausmaß von 80.037 m³. Auf Grund von Anforderungen seitens der Magistratsabteilungen 28, 30, 31, der Elektrizitäts- und Gaswerke sowie anderer Abteilungen und von Privatpersonen mußte der „Bereitschaftsdienst für notstandspolizeiliche Maßnahmen“ 14.819 Ausfahrten machen, bei denen unter anderem Abschränkungen und Beleuchtungen vorzunehmen waren.

Der Müllanfall ist gegenüber 1978 gewichtsmäßig um 2 Prozent auf 498.000 t, volumsmäßig um 5,1

Prozent auf rund 4,830.000 m³ gestiegen, was einem mittleren Raumgewicht von 0,097 t/m³ entspricht. Der eingesammelte Müll wurde zu 62,3 Prozent (1978: 58 Prozent) in den beiden Müllverbrennungsanlagen Flötzersteig und Spittelau verbrannt; 3,8 Prozent wurden in der Biomüll-Anlage zu Kompost verarbeitet, der Rest von 33,9 Prozent auf den Ableerplätzen geordnet gelagert. Trotz der Zunahme des Müllanfalles blieb die Anzahl der Sammelstrecken mit 167 konstant, da durch den Einsatz kombinierter Schüttsysteme für 120-l- und 240-l-Gefäße (Anteil im Dezember 1979: 10,5 Prozent) und durch verstärkte Verwendung der 1,1-m³-Großbehälter (Anteil im Dezember 1979: 70,1 Prozent) eine weitere Rationalisierung erreicht wurde, gleichzeitig aber die Zahl des Ladepersonals von 502 auf 482 reduziert werden konnte. Auf die 110-l- und 120-l-Gefäße entfielen 39,9 Prozent der Entleerungen, auf die 240-l-Gefäße 21,6, auf die 1,1-m³-Großcontainer 19,6, auf die 50-l-Gefäße 16,5 und auf die 12-m³- beziehungsweise 16-m³-Behälter 0,2 Prozent. Das entleerte Gefäßvolumen betrug 5,284.752 m³, was eine Steigerung von 5,2 Prozent gegenüber 1978 bedeutet. Die angefallene Gesamtmüllmenge und deren Abtransport verteilte sich zu 70,1 Prozent auf 770-l-Gefäße und 1,1-m³-Großcontainer in 93 Müllwagen, zu 10,5 Prozent auf 120-l- und 240-l-Gefäße in 20 Müllwagen und zu 9,5 Prozent auf 110-l-Gefäße in 34 Müllwagen. Der Rest wurde von 24-l- und 50-l-Gefäßen mit 20 Müllwagen bewältigt. Auf den in Betrieb stehenden Ableerplätzen mußten rund 456.000 t Müll, Schutt, Aushubmaterial und Schlacken der Müllverbrennungsanlagen deponiert werden. Bei gleichbleibendem Mengenanfall reichen die zur Zeit in Betrieb stehenden Deponien noch rund 2½ Jahre aus. In der städtischen Müllgefäße-Reparaturwerkstätte und Kübelwäscherei wurden insgesamt rund 67.000 Müllgefäße gewaschen und überholt sowie alle laufend anfallenden Reparaturen an Geräten durchgeführt. Die Reinigung der 110-l-Ringtonnen erfolgt auf einer maschinellen Waschanlage, sämtliche andere Gefäßtypen müssen händisch gereinigt werden. Durch den ständigen Zuwachs an 1,1-m³-Groß- und 220-l-Plastikgefäßen ist ein Einsatz maschineller Waschanlagen auch bei diesen Gefäßtypen ab 1980 geplant.

Bei der seit 14. November 1977 laufenden Aktion „E i n s a m m l u n g v o n A l t g l a s“ wurden insgesamt 7.800 t, 1979 rund 3.900 t, Altglas eingesammelt und der Glasindustrie zur Wiederverwertung zur Verfügung gestellt. Die Umstellung vom kostenintensiven Sammelsystem nach dem Wechselbehältersystem auf das bewährte Umleersystem konnte abgeschlossen werden.

Gegenüber 1978 blieb der Fahrzeugstand im F u h r p a r k ungefähr gleich. In erster Linie wurden alte, reparaturunwürdige Fahrzeuge und Geräte gegen neue, leistungsfähigere ausgetauscht und der Kehrmaschinenstand, einschließlich Vorbaubesen, um zwei erhöht. Der Fahrzeugstand umfaßte mit Ende 1979 im Unternehmerbereich 203 Müllwagen, davon 3 dreiachsige Fahrzeuge, 4 dreiachsige Multilifttransporter, einen zweiachsigen Multilifttransporter mit Waschaufbau, 6 Planier- und Ladegeräte, 4 Gabelstapler, einen Kranrüstwagen, 5 Lastkraftwagen (Kübeltauschwagen und Regie), 3 Toilettenanhänger, 2 Toilettencontainer, je einen Tieflader und Glasmüllwagen sowie 215 Multiliftcontainer einschließlich 3 Preßcontainer. Im Hoheitsbereich waren es 48 Lastkraftwagen und 18 Unimogs mit Pfluganbauvorrichtungen, 21 Kehrmaschinen, 2 Unimog-Vorbaubesen, 1 Unimog-Aufbaukehrmaschine, 17 Waschmaschinen sowie 10 Waschaufbauten, die im Sommer auf Winterdienst-Lastkraftwagen montiert werden; ferner 4 Lastkraftwagen zur Fahrzeugabschleppung, 7 Schlammsaugewagen, davon 2 explosionsgeschützt, 15 Radlager und Stapler, 3 Omnibusse für den Transport körperbehinderter Kinder; 1 Unimog für Schneeräumung, 63 Fahrzeuge für die Straßenpflege (Multi, Multicar), 245 Streuanhänger, 294 Schneepflüge, 1 Schneefräse und 5 Einachsanhänger. Zu diesen Fahrzeugen und Geräten kamen noch die diversen Klein-Lastkraftwagen, Klein-Busse, Anbaugeräte, Fiskal-Lastkraftwagen sowie die Personen- und Kombinationskraftwagen. Von den Fahrzeugen des Unternehmerbereiches wurden im Jahre 1979 3,662.444 km, von denen des Hoheitsbereiches 2,443.539 km sowie von denen des Dienstkraftwagenbetriebes 1,105.079 km zurückgelegt. Von allen Fahrzeugen wurden 2, 680.495 l Dieselkraftstoff, 520.075 l Vergaserreibstoffe (Super und Normal), 64.850 l Motoröle, 11.850 l Getriebeöle, 2.900 kg Abschmierfette und 17.950 l Hydrauliköle verbraucht. Mit den Waschmaschinen wurden 4.813 Einsätze gefahren, dabei 256.969 km zurückgelegt und 202.203,9 m³ Wasser verbraucht. Von den Kehrmaschinen wurden bei 4.417 Einsätzen 190.341 km zurückgelegt.

Gemeinsam mit der Aufbaufirma wurde eine neue Straßenwaschmaschine entwickelt, bei der man auf den Aggregatmotor verzichtet hat, da der Antrieb der Wasserpumpe hydrostatisch erfolgt. Bei den Müllwagen wurde die neue Baureihe 205 eingeführt, bei der der Trommelantrieb nicht mehr rein mechanisch, sondern hydrostatisch erfolgt. Ein Versuchsmüllwagen mit einem ZF-Vollautomatgetriebe und integriertem Retarder wurde von der Fahrzeugfirma zu Versuchszwecken zur Verfügung gestellt. Die Zahl der in Fahrzeugen eingebauten Funkgeräte wurde von 126 im Jahre 1978 auf 153 im Jahre 1979 erhöht. Die Funkzentrale der Müllabfuhr wurde auf das Fünffachfolgetonprinzip umgebaut, so daß anstatt 12 nunmehr 99 mobile Funkstationen angeschlossen werden können. Für Fremdbestellungen wurden 48.127 Bestellungen mit einer Auftragssumme von insgesamt 27,972.375 S durchgeführt. Durch die Abteilung wurden im gesamten Magistrat insgesamt 223 Fahrzeuge und Geräte, wie unter anderem Schneepflug, Streuer und Mulden, skartiert und an Private, Firmen sowie an die VOEST verkauft. Dabei konnte ein Erlös von 1,380.826,90 S ohne Mehrwertsteuer erzielt werden. 1979 kam es zu insgesamt 1.595 Sondereinsätzen, was gegenüber 1978 eine Steigerung um 48 Prozent bedeutet. Die Einsatz-

gründe waren unter anderem die Beseitigung von Straßenverunreinigungen, Brandresten und von Schmieraktionen, der Transport von Trinkwasser und der Abtransport von Öl beziehungsweise ölgetränktem Erdreich und von anderen gefährlichen Stoffen.

In der Hauptwerkstätte wurden 1.550 Reparaturen an abteilungseigenen und 388 an abteilungsfremden Fahrzeugen, 900 Stückreparaturen, 487 Reparaturen an Pflügen und Pflügenbauten sowie 448 an Streuern durchgeführt.

In Wien standen 163 öffentliche Bedürfnisanstalten, 32 Pissoirs und 11 Trocken-WC-Anlagen der Öffentlichkeit zur Verfügung. 1979 wurden in 5, Bacherplatz, 6, Mollardgasse—Hofmühlgasse, 12, Wilhelmstraße gegenüber Nr. 66, 13, Roter Berg, 14, Dehne-Park, 15, Auf der Schmelz, und im Zuge der Errichtung der U-Bahn in 1, Schwedenplatz, und 2, Nestroyplatz, sowie an öffentlichen Badeteichen im 22. Bezirk zwei Trocken-WC fertiggestellt. Die drei fahrbaren Toiletteanlagen sind an insgesamt 144 Tagen eingesetzt gewesen, die sechs transportablen WC-Anlagen verzeichneten insgesamt 586 Einsätze auf diversen Lagerwiesen.

An größeren baulichen Herstellungen, die 1979 durchgeführt wurden, sind in der Müllverbrennungsanlage I der Umbau der Notausstiege des Heizkanales, die Abdeckung des Kühlturmes mit einem Schutzgitter, in der Garage 5 die Vergrößerung der Einfahrtstore, der Umbau der Tankstellenüberdachung, die Errichtung einer Waschstraße, in der Garage 20 die Fertigstellung des Umbaus der Zentralheizungsanlage, in der Hauptwerkstätte die Erneuerung von einigen Blitzschutzanlagen, die Errichtung eines Stützpunktes für die Straßenpflege 23, Blumental, die Sanierung der Straßenpflegedepots 2, Dresdner Straße 119, 3, Barthgasse 13, 9, Badgasse 13, sowie die Ausgestaltung in 7 Unterkünften der Straßenpflege zu erwähnen. Weiters wurden Erhaltungsarbeiten in den Objekten für die Straßenpflege, den städtischen Fuhrpark, in der Hauptwerkstätte, in der Müllverbrennungsanlage I beziehungsweise in den öffentlichen Bedürfnisanstalten in Wien vorgenommen.

In der Müllverbrennungsanlage am Flötzersteig wurden 122.700 t Haus- und privater Gewerbemüll verbrannt. Weiters wurden 267.000 t Dampf erzeugt, 2.300 t Eisenschrott und 53.100 t Schlacke abgeführt sowie 1.264.500 kWh Strom an das öffentliche Stromnetz geliefert. Die Verdampfungsziffer betrug im Jahresmittel 2,17 und ist damit gegenüber 1978 leicht gestiegen.

Mit Beendigung der Organisations- und Programmierarbeiten sind die Nebengebührenanforderungen der Schema-I/III-Bediensteten und der Saisonarbeiter der Straßenreinigung ab Juli 1979, die der Abschleppgruppe ab 1. Jänner 1980 auf Automatische Datenverarbeitung (ADV) übernommen worden. Für den Einsatz der ADV im Bereich des Personalwesens wurden in Zusammenarbeit mit der Magistratsdirektion-Automatische Datenverarbeitung entsprechende Vorarbeiten im Bereich der Systemplanung und Detailorganisation geleistet. Die Einführung der Voranschlags- und Rechnungsabschlußverordnung ab Jänner 1980 erforderte neben der laufenden Betreuung umfangreiche Organisations- und Programmänderungen in der Materialwirtschaft, Auftragsabrechnung und Fakturierung.

Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Wie in den vergangenen Jahren brachte der Magistratsabteilung 70 ihre Tätigkeit als Berufungsbehörde den größten Arbeitsaufwand mit 10.159 Fällen, wobei 59 Gegenschritten an den Verfassungsgerichtshof beziehungsweise Verwaltungsgerichtshof zu erstatten waren. Von der Bundespolizeidirektion Wien wurden wegen Übertretungen von Straßenverkehrsvorschriften 133 Millionen Schilling an Strafgeldern eingehoben und an das Land Wien für Zwecke der Straßenerhaltung abgeführt.

Die überproportionale und kontinuierliche Steigerung des Aktenanfalles an Berufungen, und zwar von rund 6.000 Berufungen im Jahre 1974 auf über 10.000 im Jahre 1979, führte insofern zu einer Umstrukturierung der Abteilung, als nunmehr gewisse einfachere Berufungsakten von Beamten des Verwaltungsdienstes der Gruppe B erledigt werden. Die fachliche Einschulung und Beaufsichtigung dieser neu zugeteilten Bediensteten obliegt den Juristen und ist gerade in schwierigen Fällen sehr zeitaufwendig. Außerdem waren in diesem Zusammenhang auch viele organisatorische Maßnahmen notwendig.

In Führerscheineangelegenheiten ist durch die 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977, mit 21. Dezember 1977 eine Änderung des Instanzenzuges dahin gehend eingetreten, daß eine Berufung an das Bundesministerium für Verkehr nur mehr dann zulässig ist, wenn die Lenkerberechtigung länger als auf 5 Jahre entzogen wird. Bei allen anderen Entziehungs- und Abweisungsfällen endet der Instanzenzug beim Landeshauptmann. Bemerkenswert wird, daß gerade bei Führerscheineangelegenheiten eine rasche Erledigung im Interesse der Betroffenen und aus verkehrserzieherischen Gründen vordringlich ist. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber sogar die Verpflichtung statuiert, daß über Berufungen innerhalb von drei Monaten zu entscheiden ist.

Im Interesse der Bevölkerung wurden im Kraftfahrverkehr mehrere Linienführungen verbessert, wodurch eine Vielzahl von Haltestellenkommissionierungen erforderlich war. Diese betrafen vor allem die Autobuslinien 16 A von Am Schöpfwerk zur Breitenfurter Straße, 10 A zum Elderschplatz sowie die innerstädtische Autobuslinie 2 S und die Linie 60 A über Rodaun zurück nach Liesing.

In Straßenbahnangelegenheiten wurden viele Straßenbahnbauwerke, unter anderem die

Schnell-Straßenbahnlinie 64 auf eigener Hochstrecke nach Alt Erlaa sowie weitere neue Wartehäuschen bei Straßenbahnhaltestellen, genehmigt, womit eine umfangreiche kommissionelle Tätigkeit verbunden war. Die Teilnahme an Verkehrsverhandlungen der Magistratsabteilung 46 ergab gleichfalls eine große Arbeitsbelastung.

Für die Revision von Gewerbetreibenden und Vereinen, die zur Abgabe von Gutachten, betreffend die wiederkehrende Überprüfung gemäß § 57 Abs. 4 KFG 1967, beziehungsweise zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57 a KFG 1967 ermächtigt sind, wurde auf Grund der Änderung der Geschäftseinteilung mit 27. Februar 1979 die Magistratsabteilung 46 zuständig.

Auf **l e g i s t i s c h e m** Gebiet mußten im Rahmen von Begutachtungsverfahren zur 5. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz und zur 10. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung Stellungnahmen ausgearbeitet sowie zu mehreren grundsätzlichen Verkehrsproblemen Rechtsgutachten erstellt werden.

Wiener Stadtwerke

Das abgelaufene Jahr stand im Zeichen wachsender weltwirtschaftlicher Labilität. Noch immer war aber die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs bei weitem günstiger als in vielen anderen Ländern, was vor allem aus der Vollbeschäftigung und der vergleichsweise niedrigen Inflationsrate in unserem Land abgelesen werden kann. Trotz dieses Umstandes darf nicht übersehen werden, daß weltweite Entwicklungen auch die österreichische Wirtschaft von Jahr zu Jahr mehr beeinflussen. So sind vor allem Auswirkungen der globalen Energiesituation zu erwarten. War man vor wenigen Jahren noch der Ansicht, daß sich aus der Energiefrage wohl ein Preis-, aber kein Mengenproblem ergeben werde, so ist dies jetzt zu revidieren, da in Zukunft auch mit sehr ernststen Mengenproblemen zu rechnen ist. Gemessen an der weltweiten Entwicklung, war die Situation beim Ölpreis in den letzten Jahren vor 1979 in Österreich eher ruhig, was sich auch auf das gesamte Preisniveau günstig ausgewirkt hat. Es darf aber nicht übersehen werden, daß auch die Dollarschwäche wesentlich dazu beigetragen hat. Die Geschehnisse im Iran Ende 1978 und während des Jahres 1979 haben aber wieder eine starke Aufwärtstendenz der Ölpreise und in deren Folge der gesamten Rohenergiepreise ausgelöst. Aus dieser weltweiten Entwicklung auf dem Energiesektor resultierte aber während des Jahres 1979 ein negativer Einfluß auf die Kostenentwicklung auch bei den Wiener Stadtwerken. Die energieversorgenden Unternehmungen der Wiener Stadtwerke sind extrem rohstoffabhängig, ein Großteil ihres Kostengefüges wird durch das Niveau der Rohstoffpreise bestimmt. Dies führt zwangsläufig dazu, daß sich gerade bei diesen Unternehmungen Preisentwicklungen auf die bezogene Rohenergie besonders schwerwiegend auswirken müssen.

Neben diesen, durch die allgemeine Entwicklung bedingten Einflüssen brachte das Jahr 1979 spezielle, für die Gestion der Wiener Stadtwerke bedeutsame Neuerungen. In der Folge der Gemeinderatswahlen 1978 wurden die Geschäftsgruppen des Magistrates der Stadt Wien neu gegliedert. In einer neu formierten Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie wurden alle städtischen Dienststellen, die sich primär mit der Bewältigung des Verkehrs in der Stadt zu befassen haben, vereinigt. Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben wurden auch noch die gesamten Wiener Stadtwerke dieser Geschäftsgruppe eingegliedert.

Ein weiteres, markantes Ereignis auf dem Sektor des Verkehrs stellte der Abschluß des sogenannten „Staatsvertrages“, einer Vereinbarung zwischen Bund und Land Wien gemäß Art. 15 a der Bundesverfassung vom 30. April 1979, dar. Der Vertrag umfaßt unter anderem auch die Realisierung eines Schienenverbundprojekts, bestehend aus zwei weiteren U-Bahn-Linien (U 3 — Ost-West-Durchmesser und U 6 — Nord-Süd-Tangente von Heiligenstadt über Philadelphiabrücke nach Siebenhirten) und zwei weiteren Schnellbahnlinien (Vorortlinie sowie Flughafen-Schnellbahn) mit der Möglichkeit einer Erweiterung in das Umland. Bezüglich der Finanzierung dieses Schienenverbundprojekts wurde festgelegt, daß die Investitionskosten der U-Bahn-Strecken vom Bund und vom Land Wien zu je 50 Prozent bestritten, bei den beiden Schnellbahnlinien im Verhältnis 80 (Bund) zu 20 (Land Wien) geteilt werden.

Für die Wiener Stadtwerke brachte das Jahr 1979 weiters eine grundlegende **N e u o r d n u n g i h r e r F i n a n z i e r u n g**, im besonderen jener der Verkehrsbetriebe. Im Verband der Wiener Stadtwerke waren die Verkehrsbetriebe seit Jahrzehnten jene Teilunternehmung, die wie alle vergleichbaren Nahverkehrsunternehmungen aus verkehrs- und sozialpolitischen Erwägungen nicht kostendeckend geführt werden können. Diese Situation brachte nach und nach eine extreme Verschuldung der Wiener Stadtwerke als Gesamtunternehmung mit sich. In Erkenntnis der Tatsache, daß alle in den letzten Jahren durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen zwar beachtliche Verbesserungen, zum Beispiel durch enorme Personaleinsparungen, erbracht haben, letztlich aber ein ständiges, immer stärkeres wirtschaftliches Absinken der **V e r k e h r s b e t r i e b e** nicht verhindern konnten, wurden im Herbst 1978 Verhandlungen über eine größere wirtschaftliche Hilfestellung der Hoheitsverwaltung gegenüber den Verkehrsbetrieben eingeleitet. Diese führten 1979 zu einem für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Wiener Stadtwerke überaus bedeutsamen Ergebnis: Die Neuregelung wurde am 19. November vom Wiener Gemeinderat beschlossen und hat vor allem eine Lösung für die Verschuldung und Kapitalüberfremdung der Verkehrsbetriebe zum Ziel. Im einzelnen ist vorgesehen, daß die Hoheitsverwaltung den Zinsendienst für die bis Ende 1978 aufgelaufenen Schulden der Verkehrsbetriebe, außerdem den jährlichen

finanziellen Abgang der Verkehrsbetriebe übernimmt, so daß neue Schulden nicht mehr entstehen können; den Wiener Stadtwerken obliegt es hingegen, die Tilgung der bis Ende 1978 aufgelaufenen Schulden der Verkehrsbetriebe selbst zu finanzieren. Die Entschuldung der Verkehrsbetriebe ist ein historischer Beschluß im Rahmen der Wiener Verkehrspolitik: Damit wird eindeutig klargestellt, daß der öffentliche Verkehr eine Dienstleistung ist, die nicht nur über Tarife finanzierbar ist, sondern für die jedermann über den allgemeinen Steuertopf einen Beitrag zu leisten hat. Mit der Sanierung der Verkehrsbetriebe wurde ab Jahresbeginn 1980 gleichzeitig eine Neuregelung der Tarife vorgenommen, die zu einer Erhöhung der Fahrpreise um durchschnittlich 18 Prozent führte. Die vergleichsweise stärkste Tarifierhebung von 10 auf 12 Schilling erfolgte beim Schaffnerfahrtschein. Dadurch soll der Fahrgast zum Kauf der wesentlich günstigeren Vorverkaufsfahrtscheine beziehungsweise zur Anschaffung der seinem Bedarf entsprechenden Netzkarte (für 5, 6 oder 7 Tage oder Monatsnetzkarte) bewogen werden. Dies entspricht auch dem Trend der Wiener Verkehrsbetriebe immer mehr schaffnerlose Zugsgarnituren und Beiwagen einzusetzen, einem wichtigen Element der Rationalisierung.

Bezüglich der Tarifsituation bei den **Gaswerken** wurde, resultierend aus den vertraglichen Anpassungen des Einstandspreises für Erdgas sowie den steigenden Aufwendungen für die Erhaltung des Straßenrohrnetzes, mit 1. Jänner 1979 eine Erhöhung der Abgabepreise um rund 7,1 Prozent notwendig. Die Einnahmen aus diesen Tarifen haben aber nicht ausgereicht, um die Kostenentwicklung des Jahres 1979 voll zu decken. Wenn man die ursprünglich für 1980 zu erwartende Bezugsverteuerung beim Gas aus der UdSSR, den Rückgang des billigeren Inlandgases und seine Ersetzung durch zusätzliches Gas aus der UdSSR sowie den Bezug von ebenfalls sehr teurem, zusätzlichem Gas aus der Nordsee in Erwägung zieht, hätte sich zunächst für 1980 bereits eine Erhöhung des Einkaufspreises um 23,3 Prozent gegenüber 1979 ergeben. Im November 1979 gab die UdSSR jedoch plötzlich neue Preisvorstellungen bekannt, wobei eine Anpassung an die internationale Ölpreisentwicklung verlangt wurde. Nach schwierigen Verhandlungen kam es Mitte Dezember zwischen der russischen Sojuszgasexport und der ÖMV-AG zu einer Übereinkunft, wonach mit Wirkung vom 1. Jänner 1980 in Anpassung an die internationale Ölpreisentwicklung eine zusätzliche, beträchtliche Preiserhöhung in Kauf genommen werden mußte. Diese Preiserhöhung wurde auch von der Preiskommission in ihrer Sitzung vom 21. Dezember anerkannt und damit preisrechtlich wirksam. Diese Entwicklung allein hätte bewirkt, daß der Erdgaseinstandspreis der Gaswerke im Jahre 1980 um 36,7 Prozent über dem Preis für 1979 gelegen wäre. Für die Gaswerke würde dies eine Kostensteigerung beim Erdgas von etwa 390 Millionen Schilling bedeutet haben, abgesehen von noch weiteren Erhöhungen im Laufe des Jahres 1980. Infolge eines Antrages der Gaswerke auf Erhöhung ihrer Gastarife, der in Berücksichtigung dieser Entwicklungen letztlich auf 27,35 Prozent lautete, hat das Amt der Wiener Landesregierung nach Anhörung der in der Preiskommission vertretenen Interessenvertretungen auf Grund zusätzlicher, volkswirtschaftlicher Überlegungen schließlich ab 1. Februar 1980 eine Tarifierhöhung um rund 19,6 Prozent bewilligt.

Eine ähnliche Situation ergab sich auch bei den **Elektrizitätswerken**: Da die Elektrizitätswerke den von ihnen selbst erzeugten Strom fast zur Gänze in Dampfkraftwerken herstellen, sind sie der Entwicklung der Bezugspreise für Heizöl und Erdgas besonders stark unterworfen. Beim Erdgas waren es die schon erwähnten plus 36,7 Prozent, beim Heizöl innerhalb des Jahres 1979 plus 26 Prozent. Die Wiener Elektrizitätswerke haben aber im Vergleich zu anderen Elektrizitätswerken noch mit einem weiteren, äußerst schwer ins Gewicht fallenden Nachteil zu kämpfen: Die Energieversorgung von Ballungsräumen ist wesentlich teurer als jene des flachen Landes. Vor allem auf dem Sektor der Fortleitung und der Verteilung der Energie ergeben sich insbesondere durch die notwendige Verkabelung kostspielige Investitionen, deren Finanzierung unumgänglich notwendig ist. So fallen zum Beispiel in Wien nach wie vor zwei Drittel der Gesamtinvestition auf den Netzbereich. Da die letzte, den Elektrizitätswerken ab 1. April 1979 zuerkannte Tarifierhöhung von 4,4 Prozent keineswegs kostendeckend war, darüber hinaus zwischen der Preisbehörde und der Elektrizitätswirtschaft ein bis zum Ende des Jahres 1979 geltendes Stillhalteabkommen vereinbart war, so daß die ungünstige Erlössituation trotz laufend wachsender Kosten bis zu diesem Zeitpunkt prolongiert wurde, ergaben sich im Jahre 1979 schwerwiegende finanzielle Engpässe, die dazu führten, daß Arbeiten auf dem Leitungsnetzsektor zeitweise reduziert werden mußten. Nach den von der Preisbehörde selbst aufgestellten Grundsätzen und in Berücksichtigung der zusätzlichen Erdgaspreiserhöhung vom 1. Jänner 1980 wäre eine wesentlich höhere Tarifierhebung gerechtfertigt gewesen. Aus volkswirtschaftlichen Gründen wurde die Strompreiserhöhung aber gesamtösterreichisch mit 14,9 Prozent limitiert und in diesem Ausmaß sowohl für die Wiener Elektrizitätswerke als auch für die Verbundgesellschaft mit Wirkung vom 1. Jänner 1980 festgesetzt. Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 1. Februar 1980 wurden die Tarifierhebungen der Elektrizitätswerke und der Gaswerke im erwähnten Ausmaß genehmigt.

Die Leistungen der Wiener Stadtwerke: Die Elektrizitätswerke verzeichneten im Vergleich zum Jahre 1978 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 1,5 Prozent, das heißt von 5.750.212 MWh auf 5.838.810 MWh; davon erzeugten die eigenen Kraftwerke 3.466.085 MWh, 2.372.725 MWh wurden aus dem österreichischen Verbundnetz bezogen. Die höchste Belastungsspitze war am 20. Jänner mit 1.110 MW zu verzeichnen und lag um 40 MW höher als 1978. Der gegenüber 1978 eher geringfügige Anstieg des Strombedarfes ist im wesentlichen auf die außergewöhnlich warme Witterung in den letzten

beiden Monaten des Jahres 1979 zurückzuführen. Der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie ergab sich am 9. Jänner mit 23.999 MWh. Es sind dies die größten Werte seit Bestehen des Unternehmens.

Die Bewältigung der angeführten Anforderungen hat einmal mehr gezeigt, daß die bisherigen finanziellen Anstrengungen zum Ausbau der Kraftwerke völlig richtig waren. So waren auch die Wiener Elektrizitätswerke, als infolge des Zwentendorf-Votums das koordinierte Ausbauprogramm der gesamten österreichischen Elektrizitätswirtschaft praktisch neu erstellt werden mußte, nicht gezwungen, ihre Planungen wesentlich zu ändern. Im Dampfkraftwerk Simmering wurden die Anlagen im Blockkraftwerk 1/2 soweit fertiggestellt, daß mit der Aufnahme der Wärmeabgabe (Probetrieb) an die Heizbetriebe Wien-GmbH im Dezember begonnen werden konnte. Auf dem Sektor des Kabel- und Leitungsnetzes ist vor allem der Abschluß der Verlegungs- und Montagearbeiten auf der 380-kV-Kabelstrecke Kraftwerk Simmering—Umspannwerk Kendlerstraße hervorzuheben. Der Bau dieser Höchstspannungsleitung war notwendig geworden, um den Westen Wiens zu versorgen, in dem es keinen geeigneten Standort für ein Kraftwerk gibt. Die Inbetriebnahme dieses neuen Kabelsystems erfolgte am 30. November beziehungsweise 23. Dezember. Auf dem gesamten Sektor der Drehstrom-, Bahn- und Fernwirknetze sowie im Kraftwerksbereich kamen 1979 insgesamt rund 660 km Hoch- und Niederspannungskabel zur Verlegung. Die Anzahl der im Versorgungsgebiet der Elektrizitätswerke angeschlossenen Zähler nahm um 7.000 Stück zu und erreichte damit einen Gesamtstand von rund 1,294.675 Stück.

Für die **G a s w e r k e** war das Jahr 1979 in ihrer Geschichte von besonderer Bedeutung: Nach Abschluß der Erdgasumstellung am 22. September 1978 ist das Jahr 1979 das erste mit ausschließlicher Erdgasabgabe gewesen. Rund 631 Millionen m³ Erdgas wurden an Tarifabnehmer abgegeben, was gegenüber 1978 einer Steigerung von etwa 2,5 Prozent entspricht. Die maximale Tagesabgabe an Tarifabnehmer betrug am 8. Jänner 4,2 Millionen m³. Sonderabnehmer wurden mit rund 138 Millionen m³ beliefert.

Ein Schwerpunkt der Ausgaben liegt nach wie vor beim Straßenrohrnetz. An der Erfüllung des Fünfjahresprogramms, wonach die noch vorhandenen Stemmuffen mit Manschetten und Quellmitteln abgedichtet oder im Wege der Rohrwechslung saniert werden, wurde in diesem ersten Jahr dieses Fünfjahresprogramms intensiv gearbeitet. So konnten 14 km Leitungen neu verlegt, 82 km gewechselt und 55 km saniert werden. An Neuherstellungen sind vor allem die zwei Leitungen DN 700 mit je 550 m Länge, die im Zuge der neuen Floridsdorfer Brücke verlegt wurden, zu erwähnen. Mit dem Bau von zwei Kugelgasbehältern und dem Ausbau zweier Erdgasgroßregelstationen wurde begonnen. In den Abteilungen für Gaseinrichtungen in Haushalt, Gewerbe und Industrie machte sich das starke lokale Ansteigen der Zahl von Zuleitungsreparaturen im Zusammenhang mit der Rohrnetzsanierung erheblich bemerkbar. Im Jahre 1979 konnte wieder eine Anzahl neuer Großanlagen in Betrieb genommen werden, wie zum Beispiel in der Hauptfeuerwache III im 3. Bezirk, bei der Erweiterung des Kurbades Oberlaa im 10. Bezirk, im Pensionistenheim Alszeile im 17. Bezirk, im Park- und Shoppingcenter Meidling im 12. Bezirk und bei den restlichen Heizzentralen im Block B des Wohnparks Alt Erlaa im 23. Bezirk. Ebenso wurden einige Großanlagen von Öl- auf Erdgasfeuerung umgestellt. Die Planung weiterer Großanlagen wurde begonnen oder weitergeführt, so zum Beispiel für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses Wien, ASKÖ-Sportanlage Schmelz im 15. Bezirk und für die Großwohnanlage NÖ, Purkersdorf, Linzer Straße. Die Zahl der eingelangten Heizgasanträge stieg gegenüber 1978 um 1,29 Prozent auf 27.690.

Die Erdgasaufbringung hat sich im Laufe der letzten zwölf Jahre von der reinen Inlandgasversorgung zunehmend auf den Einsatz von Importerdgas der Österreichischen Mineralölverwaltung verlagert. Derzeit beträgt der Inlandgasanteil etwa ein Viertel gegenüber drei Vierteln Importgas, letzteres kommt vorwiegend aus der UdSSR. Bedingt durch dieses Strukturentwicklung haben die Gaswerke mit anderen Landesfern gasgesellschaften (LFG) in der Austria Ferngas-GmbH (AFG) einen Speicherpool geschaffen, der die Untertage-speicher der ÖMV-AG und der Rohöl-Aufsuchungs-GmbH (RAG) mit einem derzeitigen Speichervolumen von 780 Millionen m³ umfaßt. In Krisenfällen bilden diese Speicher einen Teil des österreichischen Notversorgungsplanes, der jährlich zwischen der ÖMV-AG und den LFG neu erstellt wird. Je nach Umfang eines etwaigen Importausfalles wird ein Fünfstufenplan wirksam, wobei für jede LFG eine maximale Stundenbezugsmenge vorgegeben wird. Daher haben die einzelnen LFG in ihren Versorgungsbereichen die Aufgabe, abschaltbare Industriebetriebe, Gewerbe, Kraftwerke usw. so zu steuern, daß die Versorgung der Tarifkunden (Haushalte) aufrechterhalten werden kann. Andererseits werden von der ÖMV-AG und der RAG alle Förderreserven und Speicher mobilisiert und der Eigenverbrauch in der Raffinerie und den Feldbetrieben auf ein Minimum reduziert.

Um den Ausfall der ab 1981 vorgesehenen Iran-Gaslieferungen (letztlich 426 Millionen m³/Jahr für die Wiener Stadtwerke) und das rückläufige Inlandaufkommen (1984 stehen nicht ganz 50 Prozent der Inlandmengen des Jahres 1980 zur Verfügung) zu überbrücken, wurde gegen Ende 1979 von den Wiener Stadtwerken ein mittelfristiges **G a s v e r s o r g u n g s k o n z e p t** für die Jahre 1980 bis 1984 erstellt. Bei diesem Konzept wurde von folgendem ausgegangen: Das Inlandgas sinkt von 317 Millionen m³/Jahr im Jahre 1980 auf 130 Millionen m³/Jahr im Jahre 1984 ab. Die vertraglichen UdSSR-Gasmengen bleiben mit insgesamt 806 Millionen m³/Jahr für die Wiener Stadtwerke gleich; laut ÖMV-AG kann mit etwa 45 Millionen m³/Jahr UdSSR-Gas zusätzlich gerechnet werden. In den Jahren 1980 und 1981 stehen jeweils 100 Millionen m³/Jahr Gas von der Nordsee zur Verfügung. Angenommen wird weiters, daß Gas von Algerien ab 1. Oktober 1984 zur Lieferung kommen wird

und nach einer Anlaufphase ab 1. Oktober 1985 von den Wiener Stadtwerken 450 Millionen m³/Jahr bezogen werden können. Die Gesamtaufbringung für die Wiener Stadtwerke würde demnach in den Jahren 1980 und 1981 gegenüber 1979 ansteigen, um dann jedoch in den Jahren 1982 bis 1984 beträchtlich abzufallen. Es wird daher notwendig sein, den jährlichen Erdgaseinsatz der Wiener Stadtwerke für den Zeitraum 1980 bis 1984 gleichmäßig etwa auf dem bisherigen Niveau der Vorjahre zu halten. Aus diesen Gründen wird es erforderlich sein, 1980 und 1981 Gas im großen Umfang zu speichern, damit dieses 1982 bis 1984 zusätzlich zu den vertraglichen Liefermengen dieser Jahre zur Verfügung steht.

Auf dem Sektor der **Energiekoordination** wurden 1979 vom Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) insgesamt 203 Empfehlungen, davon 106 für Wohnbauvorhaben mit zusammen über 8.500 Wohnungen, abgegeben. Der Anschlußwert aller Empfehlungen beträgt fast 300 MW. Als Großbauvorhaben sind unter anderem das Motorenwerk von General Motors in Aspern, der Industriepark Nord und die Betriebsbaugebiete Rothneusiedl und Hämmerlegasse zu erwähnen. Insgesamt wurden von 1972 bis Ende 1979 989 Empfehlungen für die Energieversorgung von Bauvorhaben mit einem Gesamtanschlußwert von etwa 1.780 MW abgegeben. Weiters wurde die Energieversorgung von 58 Unternehmen im Rahmen der Wiener Strukturverbesserungsaktion überprüft, um sicherzustellen, daß die auf diese Weise geförderten Bauvorhaben den energiepolitischen Intentionen der Stadt Wien entsprechen. Der Anschlußwert dieser geförderten Bauvorhaben beträgt 30 MW. Im gleichen Zeitraum wurden vom Energiewirtschaftlichen Referat in der Generaldirektion rund 270 Ansuchen auf Wohnbauförderung zur Errichtung von 7.200 Wohnungen im Hinblick auf die im Wohnbauförderungsgesetz festgelegten Erfordernisse des Umweltschutzes an die vorgesehene Heizung überprüft. Dabei mußte in 16 Fällen mit zusammen rund 1.600 Wohnungen Einspruch erhoben werden.

Im Jahre 1979 ergaben sich bei den **Verkehrsbetrieben** rund 435 Millionen Beförderungsfälle, dies bedeutet gegenüber 1978 eine Steigerung um rund 0,9 Prozent. Hierzu war eine Fahrleistung von rund 92 Millionen Wagenkilometern notwendig. Um das Beförderungsangebot aufrechterhalten und weitere Rationalisierungen durchführen zu können, mußten rund 900 Millionen Schilling für Investitionen ausgegeben werden.

Als wesentliche Neuerungen bei den Verkehrsbetrieben sind anzuführen: Auf der Linie U 1 wurden zwischen den Stationen Nestroyplatz und Praterstern die Arbeiten so weit abgeschlossen, daß am 24. November der U-Bahn-Betrieb bis zur Station Nestroyplatz mit Wendebetrieb zwischen Nestroyplatz und Praterstern aufgenommen werden konnte. Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes bis Schleife Rößlergasse konnte am 27. September der Betrieb auf der Linie 64, die vom Westbahnhof über die Philadelphiaabrücke nach Alt Erlaa fährt, aufgenommen werden. Der zweigleisige Ausbau des Straßenzuges Schloßhofer Straße—Donaufelder Straße im 21. Bezirk wurde gleichfalls fertiggestellt. Trotz der 1979 durchgeführten Intervallverdichtung konnten durch Fortführen der Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 149 Fahrbedienstete eingespart werden. Per Ende 1979 fuhren von insgesamt 38 Straßenbahnlinien 19 ganztägig und weitere 13 im Abend-, Samstag- beziehungsweise Sonn- und Feiertagsverkehr mit Einmannbetrieb. Auf 30 Straßenbahnlinien wurden an Werktagen ganztägig schaffnerlose Beiwagen eingesetzt, auf weiteren 2 Linien kamen diese fallweise zum Einsatz. Von den 39 Autobuslinien verkehrten 36 dauernd und 3 fallweise im Einmannbetrieb.

Folgende Arbeiten wurden im Jahre 1979 für den weiteren U-Bahn-Bau auf den Linien U 1, U 2, U 3 und U 4 durchgeführt: Ende November konnte mit dem Gleisbaulos Lassallestraße begonnen werden. Im Februar wurden die Adaptierungsarbeiten für den U-Bahn-Betrieb auf der USTRAB-Linie 2 im Bereich der Stationen Mariahilfer Straße, Volkstheater, Lerchenfelder Straße und Rathaus in Angriff genommen. Für den Verbindungstunnel U 4—U 3 wurde im Dezember im Bereich des Julius Raab-Platzes mit den Tiefbauarbeiten begonnen. Im Mai konnte im Bereich der vorläufigen Endstelle Meidling mit Gleisbauarbeiten begonnen werden, im September mit den Arbeiten im Gleisbaulos Braunschweigasse bis Schönbrunn. Die Gleisbauarbeiten zwischen der Stadtbahnstation Meidling und der Stadtbahnstation Margaretengürtel wurden im Oktober abgeschlossen. Auf der Strecke Hütteldorf—Ober St. Veit wurden die U-Bahn-Gleisanlagen, mit Ausnahme des Bereiches der Brücken über den Wienfluß und die Hadikgasse, weitgehend fertiggestellt und mit den Rohbauarbeiten zur Neuherstellung der Stationsgebäude Braunschweigasse und Unter St. Veit begonnen. Auf dem Stadtbahnsektor wurden die Bauarbeiten für die Errichtung des Unterwerkes Goldschlagstraße und für die Errichtung der Gleichrichterstützpunkte der Stadtbahn-Gürtellinie abgeschlossen. An der Errichtung der künftigen Stadtbahnstation Thaliastraße wird noch gearbeitet. Mit der Fertigstellung ist Ende 1980 zu rechnen. Der Fahrzeugausstoß der Zentralwerkstätte betrug 3.485 Einheiten (Schiene und Straße). Etwa 1.240 Drehgestelle wurden instand gesetzt.

Der **Bestattung** wurden 1979 21.966 Bestattungsdurchführungen übertragen, wobei der auf die Kremation entfallende Anteil 18,2 Prozent oder 3.986 Fälle betrug. Außerdem wurde das Unternehmen mit der Durchführung von 1.916 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie mit 881 Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Dazu kamen noch verschiedene andere Leistungen, so daß der Städtischen Bestattung insgesamt 29.519 (1978: 30.128) Aufträge erteilt wurden. Der Fuhrpark hatte eine Fahrleistung von rund 799.000 km zu verzeichnen, was eine tägliche Fahrleistung von ungefähr 3.200 km bedeutet. Im Sargerzeu-

gungsbetrieb wurden 48.484 Särgе hergestellt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt.

Die dargestellten Fakten haben gezeigt, daß die Wiener Stadtwerke auch im Jahre 1979 mit der Notwendigkeit wichtiger und unaufschiebbarer Investitionen konfrontiert waren, die ohne die Aufnahme bedeutender Fremdmittel nicht finanzierbar gewesen wären. Die Bundeshauptstadt Wien legte in Entsprechung des Wirtschaftsplanes 1979 eine Investitionsanleihe mit einem Nominale von 2,4 Milliarden Schilling auf, deren Erlöse den ursprünglichen Planungen entsprechend den Wiener Stadtwerken in zwei Tranchen zufließ. Zusätzliche 250 Millionen Schilling wurden den Verkehrsbetrieben im Rahmen des Wirtschaftsplanes in Form eines Bankkredites zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde den Elektrizitätswerken zur Finanzierung des Baues der 380-kV-Leitung ein Konsortialkredit von 160 Millionen Schilling gewährt, außerdem der Bau des Blockkraftwerkes 1/2 in Simmering zum Teil mit Lieferantenkrediten im Betrag von 92,1 Millionen Schilling finanziert. Außer den ursprünglich für 1979 geplanten Fremdkapitalaufnahmen wurde den Gaswerken noch ein Kredit von 115 Millionen Schilling zugestanden, der im wesentlichen zur Aufstockung einiger Investitionen beim Straßenrohrnetz diente. Da die Verkehrsbetriebe entsprechend dem erwähnten Sanierungsbeschluß bereits per 1979 kein Fremdkapital mehr aufzunehmen hatten, mußte die ursprünglich für 1979 festgelegte Fremdkapitalaufteilung neu vorgenommen werden. Gleichzeitig flossen die für die Verkehrsbetriebe bereits festgelegten Kapitalaufstockungen in die neue Regelung des Defizitausgleiches der Verkehrsbetriebe durch die Hoheitsverwaltung per 1979 ein. Dieser Geldzufluß für die notwendigen Investitionen bewirkt bei gleichzeitiger Abdeckung des finanziellen Restmankos außerdem eine sehr wesentliche Verbesserung der finanziellen Situation, nicht nur der Verkehrsbetriebe, sondern auch der Wiener Stadtwerke als Gesamtunternehmung.

Das Gesamtvolumen der von der zentralen Einkaufsabteilung im Jahre 1979 durchgeführten Bestellungen betrug 1.175 Millionen Schilling und war damit um etwa 12 Prozent höher als 1978. Bestellungen im Zuge von Investitionen und Bauvorhaben, die die einzelnen Teilunternehmungen im eigenen Wirkungsbereich tätigten, sind in diesem Betrag nicht enthalten. Von der zentralen Kollaudierungsabteilung wurden Bauarbeiten mit einer Kostensumme von 785 Millionen Schilling überprüft. Im Zuge der körperlichen Stichtagsinventuren wurden von der zentralen Materialbewirtschaftung 82.513 Warenposten aufgenommen. Der Inventurwert der Vorräte, ohne Halbfabrikate und Emballagen, in den Haupt- und Zentrallagern betrug 690 Millionen Schilling.

Im Bereich der Organisation, Revision und Datenverarbeitung war eine Reihe von Maßnahmen vorzunehmen. Für das Rechenzentrum der Wiener Stadtwerke stand das Jahr 1979 im Zeichen des Umzuges in das Haus Mariannengasse 19. Alle damit zusammenhängenden Überlegungen waren von dem Gedanken getragen, einen reibungslosen Übergang sicherzustellen und damit den störungsfreien Betrieb auch während der Umzugsphase zu gewährleisten. Daher wurden umfangreiche Planungsarbeiten durchgeführt, wobei in erster Linie die hardwaremäßigen Voraussetzungen geklärt und die hierfür erforderlichen Vertragsgrundlagen geschaffen werden mußten. Ein Hauptanliegen dieser Bemühungen war es, den Zeitraum des unvermeidlichen Parallelbetriebes möglichst kurz zu halten und die damit verbundenen Kosten zu minimieren. Gegen Ende 1979 trat die Übersiedlung in die Realisierungsphase. Noch im Dezember wurden die Zentraleinheit IBM 3032 sowie zwei Platteneinheiten IBM 3350 installiert und konnte mit dem Probebetrieb begonnen werden. Im Zusammenhang mit der Erstellung des Wirtschaftsplanes 1980 ergaben sich bezüglich der für das Rechenzentrum der Wiener Stadtwerke benötigten Hard- und Software umfangreiche Untersuchungen nach wirtschaftlichen und organisatorischen Gesichtspunkten. Durch das Anlegen strengster Maßstäbe gelang es, auf dem EDV-Sektor den Ansatz 1980 kostenmäßig unter dem Niveau des Jahres 1979 zu halten. Auf dem Gebiet der mittleren Datentechnik konnten die organisatorischen Arbeiten für die Ersatzbeschaffung von Geräten für den Bereich der Finanzbuchhaltung abgeschlossen werden. Als Ergebnis kann eine größere Effizienz des EDV-Betriebes erwartet werden. Ähnliche Überlegungen konnten auch im Bereich der Bestattung realisiert werden. Durch die organisatorische Befassung mit der vorhandenen EDV-Lösung in der Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik der Gaswerke war es möglich, auf Grund der Neuentwicklungen auf dem Hardwaresektor eine kostengünstigere Konfiguration zu installieren. Dieses Vorhaben wurde gemeinsam mit dem Rechenzentrum der Wiener Stadtwerke realisiert. Die umfangreichen Arbeiten am Projekt WEMASS wurden weitergeführt, wobei die aktuellen, praxisbezogenen Erkenntnisse des Projektteams ausgewertet und in den weiteren Projektverlauf einbezogen wurden. Von der EDV-Kommission wurden insgesamt 34 EDV-Projekte behandelt. Auf dem Gebiet des Kopierwesens konnten die Verhandlungen, die eine Reduzierung der Kopierkosten zum Ziele hatten, erfolgreich abgeschlossen werden. Im Rahmen der Vorschlagsaktion der Stadt Wien wurden im Bereich der Wiener Stadtwerke 46 Verbesserungsvorschläge eingebracht. Vom Ausschuß für das Vorschlagswesen konnten 5 Verbesserungsvorschläge mit einer Gesamtsumme von 15.000 S prämiert werden. Die Mitarbeit beim Überörtlichen Betriebsvergleich stand im Zeichen der 1979 erfolgten Umstellung des ÜBV-Vergleichsmaterials auf EDV-mäßige Verarbeitung. Von der Abteilung für Innenrevision wurden 69 Berichte vorgelegt. Anregungen für Kosteneinsparungen und sonstige Verbesserungen ergaben sich vor allem aus den insgesamt 59 Organisationsprüfungen, die in verschiedenen Bereichen der Wiener Stadtwerke vorgenommen wurden.

Zum Stichtag 31. Dezember 1979 waren bei den Wiener Stadtwerken ohne Berücksichtigung der Lehrlinge insgesamt 14.935 aktive Bedienstete beschäftigt, was, verglichen mit 1978, eine Steigerung um 28 Bedienstete bedeutet. Bei den einzelnen Teilunternehmungen ergaben sich nur geringfügige Veränderungen: Die Elektrizitätswerke beschäftigten um einen Bediensteten weniger als 1978. Dies war trotz Personalvermehrungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau beziehungsweise U-Bahn-Betrieb durch Einsparungen in anderen Bereichen, insbesondere bei der öffentlichen Beleuchtung, möglich. Die Gaswerke mußten ihren Personalstand gegenüber 1978 um 13 Bedienstete aufstocken, um den Erfordernissen im Zusammenhang mit der notwendigen Rohrnetzsanierung Rechnung zu tragen. Die Verkehrsbetriebe haben ihren Personalstand um 18 Bedienstete erhöht. Diese Aufstockung ist vor allem auf den U-Bahn-Betrieb sowie auf Verbesserungen im Liniennetz zurückzuführen. Die Städtische Bestattung beschäftigte um zwei Bedienstete weniger als 1978. Insgesamt wurden 1.150 Mitarbeiter neu aufgenommen. Diesen Neuaufnahmen standen 540 Versetzungen in den Ruhestand und 582 Auflösungen des Dienstverhältnisses durch Kündigungen, Dienstentsagungen, Tod usw. gegenüber. Am 31. Dezember 1979 betrug die Gesamtzahl der Pensionsparteien 15.557 und lag damit um 174 niedriger als 1978.

Im Wirtschaftsplan 1979 wurde für die vier Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke einschließlich der Generaldirektion und der Zentralverwaltung der Sollstand mit 15.761 Bediensteten festgesetzt, der damit um 297 niedriger lag als 1978. Diese Reduktion des Sollstandes war trotz neuer Aufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau, dem U-Bahn-Betrieb und der Rohrnetzsanierung der Gaswerke, durch Rationalisierungsmaßnahmen in anderen Bereichen, wie durch Fortsetzung der Umstellung auf schaffnerlosen Betrieb, durch Einsparungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Spaltgaszerzeugung sowie durch Beendigung der Erdgasumstellung, möglich. Der im Wirtschaftsplan vorgesehene Sollstand wurde im Laufe des Jahres 1979 nicht erreicht. Am 31. Dezember 1979 betrug der Unterstand 826 Bedienstete oder 5,3 Prozent. Wenn man bedenkt, daß der Unterstand 1978 noch 7,2 Prozent und 1977 7,4 Prozent betragen hat, so kann festgestellt werden, daß eine wesentliche Verbesserung in der Personalsituation eingetreten ist. In zahlreichen Bereichen konnten vorhandene Personalunterstände zur Gänze beseitigt werden. Ende 1979 gab es freie Dienstposten für Diplomingenieure der Fachrichtung Energietechnik, für Absolventen der Handelsakademie sowie für Absolventen höherer technischer Lehranstalten der Fachrichtung Tiefbau, weiters für Installateure, Elektriker, Schaffner und Hilfskräfte. Bei den Lehrlingen gab es wie bereits in den Vorjahren wesentlich mehr Bewerbungen, als Ausbildungsplätze zur Verfügung standen. Gezielte Werbemaßnahmen ermöglichten es, zahlreiche offene Dienstposten zu besetzen. Insbesondere für Absolventen technischer Universitäten sowie Absolventen höherer technischer Lehranstalten waren Zeitungsinserate geeignete Werbemaßnahmen. Zu gelegentlichen Engpässen ist es nur bei manuellen Arbeitskräften gekommen.

Der Heranbildung von Nachwuchskräften wurde wieder größtes Augenmerk geschenkt. In der Lehrlingsausbildung standen Ausbildungsplätze in den Berufen Industriekaufmann, Starkstrommonteur, Elektromechaniker, Maschinenschlosser und technischer Zeichner zur Verfügung. Insgesamt befanden sich zu Jahresbeginn bei den Wiener Stadtwerken 344 Lehrlinge in Ausbildung, davon wurden 122 zu Industriekaufleuten, 107 zu Starkstrommonteuren, 56 zu Elektromechanikern und 57 zu Maschinenschlossern ausgebildet. Außerdem gab es 2 technische Zeichnerlehrlinge. Die guten Erfahrungen mit den eigenen Lehrlingen, die meist nach Ende ihrer Lehrzeit als Mitarbeiter den Wiener Stadtwerken erhalten bleiben, waren dafür ausschlaggebend, daß im September wieder 34 kaufmännische Lehrlinge und 6 technische Zeichnerlehrlinge für die Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke aufgenommen wurden; weiters erfolgte die Aufnahme von 27 Starkstrommonteurlehrlingen, 14 Elektromechanikerlehrlingen und 11 Maschinenschlosserlehrlingen, die in einer Lehrwerkstätte auf ihren künftigen Beruf vorbereitet werden. 1979 beendeten 47 kaufmännische Lehrlinge, 27 Starkstrommonteur-, 13 Elektromechaniker- und 16 Maschinenschlosserlehrlinge ihre Lehrzeit. Ende 1979 waren bei den Wiener Stadtwerken insgesamt 325 Lehrlinge beschäftigt. In einem umfangreichen Jugendbetreuungsprogramm, das die Stadt Wien alljährlich für die Lehrlinge und jugendlichen Angestellten durchführt, wurden Exkursionen und Vorträge veranstaltet, die die jungen Bediensteten mit den Einrichtungen der Stadt Wien vertraut machten.

Im Jahre 1979 wurden den Verkehrsbetrieben, die als Träger des Zivildienstes bescheidmäßig anerkannt sind, insgesamt 16 Zivildienstpflichtige zugewiesen und diese zu Revisions- und Gleisbauarbeiten herangezogen.

Ende 1979 waren bei den Verkehrsbetrieben insgesamt 113 Gastarbeiter beschäftigt, wovon 98 aus Jugoslawien und 15 aus Tunesien kamen.

Im Rahmen der innerbetrieblichen Schulung wurden wie bereits in den vergangenen Jahren den Ausbildungsvorschriften entsprechend zahlreiche Vorbereitungskurse für die Dienstprüfungen organisiert und durchgeführt. Nach Besuch dieser Vorbereitungskurse haben 23 Mitarbeiter die Dienstprüfung für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes bestanden, davon einer mit ausgezeichnetem Erfolg. Von 12 Fachbeamten des technischen Dienstes, die ihre Dienstprüfung erfolgreich ablegten, konnte die Prüfungskommission bei zwei Kandidaten einen ausgezeichneten Erfolg feststellen. 98 Mitarbeiter bestanden die Dienstprüfung für Fachbe-

amte des Kanzleidiens, davon 8 mit ausgezeichnetem Erfolg. Zahlreiche Bedienstete der Wiener Stadtwerke machten von dem Veranstaltungsprogramm der Verwaltungsakademie der Stadt Wien Gebrauch und besuchten die von dieser Institution organisierten Vorträge, Kurse und Seminare.

Als **Anerkennung** für langjährige Dienstzeit haben 103 Mitarbeiter für das 40jährige und 326 für das 25jährige Dienstjubiläum das vom Bürgermeister unterfertigte Diplom und als Jubiläumsgabe Remunerationen erhalten. Außerdem wurden an 4 Bedienstete der Wiener Stadtwerke auf Grund von Beschlüssen der Wiener Landesregierung Ehrenzeichen verliehen, durch die ihre Verdienste um das Land Wien gewürdigt wurden.

1.597 Mitarbeiter der Stadtwerke spendeten freiwillig Blut für die Blutbank des Allgemeinen Krankenhauses und für das Sanatorium Hera, das der Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien gehört.

Auch 1979 war es wieder möglich, sowohl für die aktiven Bediensteten als auch für die Pensionsparteien durch Maßnahmen im Bereich des **Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechtes** zahlreiche materielle Verbesserungen zu verwirklichen. Darunter fiel die 16. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 und die analoge Änderung der Vertragsbedienstetenordnung, wodurch es zu einer Erhöhung der Schemazüge und Nebengebühren um 4,2 Prozent sowie der niedrigsten Stufe der allgemeinen Dienstzulage um zusätzliche 100 S kam. Gleichzeitig wurden auch die Bestimmungen über die Haushaltszulage in der Weise geändert, daß ab 1. Jänner 1979 männliche und weibliche Bedienstete hinsichtlich der Gebührlichkeit gleich behandelt werden. Gleichfalls ab 1. Jänner kam es zur Verbesserung der besoldungsrechtlichen Stellung für Bedienstete der Verwendungsgruppe C. Die 3. Novelle zum Unfallfürsorgegesetz 1967, die ab 1. Jänner 1979 in Kraft ist, wurde durch eine Änderung des Scheidungsrechtes verursacht. Die 5. Novelle zur Dienstordnung 1966, mit Wirksamkeit 1. Juli 1979, enthält insbesondere eine Neuformulierung der Dienstpflichten, Regelungen betreffend die Abordnung von Beamten, eine Regelung betreffend die Dienstfreistellung zur Festigung und Besserung der Dienstfähigkeit sowie Änderungen betreffend Dienst- und Werkwohnungen, den Abfertigungsanspruch von weiblichen Beamten und den Urlaubsanspruch von Beamten, die den Präsenz- oder Zivildienst leisten. Durch die Vertragsbedienstetenordnung 1979 wurde entsprechend einer Novelle des Bundesverfassungsgesetzes eine gesetzliche Regelung des Dienstrechtes der Vertragsbediensteten der Gemeinde Wien, das bisher durch Gemeinderatsbeschluß geregelt wurde, herbeigeführt. Diese formelle Änderung wurde zum Anlaß genommen, mit 1. Juli 1979 zahlreiche Textanpassungen und auch inhaltliche Neuregelungen vorzunehmen.

Darüber hinaus kam es bei den Teilunternehmungen zu weiteren Verbesserungen, wie ab 1. Jänner 1979 durch die Ausdehnung der bestehenden Zulage für Werkmeister der Straßenbahnwagenrevisionswerkstätten ohne durchgehenden Rüstwagendienst auch auf Werkmeister der U-Bahn-Wagen-Revisionswerkstätten ohne durchgehenden Rüstwagendienst und ab 1. Mai durch die Neuregelung der Ergiebigkeitsprämie für Bedienstete der Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe und durch Einbeziehung der Bediensteten der Wagen- und Garagenrevisionswerkstätten in die Zuerkennung der Ergiebigkeitsprämie. Ab 1. Juni erfolgte eine Höherreihung von Monteuren im Gebrechenbehebungsdienst der Gaswerke, wurde eine Zulage für Lenker von Dieselfahrzeugen im U-Bahn-Bereich sowie eine Zulage für den Lenker eines Sonderkraftfahrzeuges der Garage Vorganen geschaffen und die Revisionsdienstzulage für Verschubfahrer des Bahnhofes Wasserleitungswiese neu geregelt; ab 1. November wurde die Schneedienstentlohnung für Bedienstete der Verkehrsbetriebe durch Einbeziehung des Schneedienstbereitschaft leistenden Betriebsbeamten der Signalwerkstätte der Abteilung für Wagenrevisionswerkstätten und Wagenverteilung in die bestehende Regelung geändert. Außerdem waren in mehreren Dienstbereichen Stellenplanregulierungen vorzunehmen.

Die Sektion für Personalangelegenheiten wirkte durch Abgabe von Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren am Zustandekommen zahlreicher **arbeits- und sozialrechtlicher Gesetze** mit. So wurden beispielsweise Stellungnahmen abgegeben zum Entwurf einer 5. Novelle zur Dienstordnung 1966, einer 17. Novelle zur Besoldungsordnung 1967, der Vertragsbedienstetenordnung 1979 und einer 1. Novelle zu diesem Gesetz, einer 3. Novelle zum Unfallfürsorgegesetz 1967 und einer Novelle zum Arbeitsmarktförderungsgesetz und Arbeitslosenversicherungsgesetz; ferner zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Änderung des Invalideneinstellungsgesetzes, einer 8. Novelle zum Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, einer Arbeiterkammergesetznovelle sowie einer Änderung der Arbeiterkammerwahlordnung, einer 34. Novelle zum ASVG sowie zum Entwurf betreffend die Änderung mehrerer Ausbildungsvorschriften für Lehrberufe.

Im Laufe des Jahres 1979 waren im Hinblick auf das ab 1. Jänner 1980 etappenweise in Kraft tretende **Datenschutzgesetz** zahlreiche vorbereitende Maßnahmen zur Durchführung dieses Gesetzes zu treffen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Informationen der betroffenen Dienststellen der Zentralverwaltung beziehungsweise der Teilunternehmungen, die Durchführung einer umfangreichen Erhebung der im Bereich der Wiener Stadtwerke durchgeführten Datenverarbeitungen sowie die Mitwirkung an einer Regelung über die Zuständigkeiten hinsichtlich der Vollziehung des Datenschutzgesetzes im Bereich der Stadt Wien zu erwähnen.

Auf dem Gebiet der **Public Relations** wurden vom PR-Referat fünf Nummern der Kundenzeitschrift „24 Stunden für Wien“ mit je 900.000 Stück herausgegeben. Weiters erfolgte die Neuauflage des Informationszahlentafelers mit 1.500 Exemplaren sowie die des neugestalteten Liniennetzplanes der Wiener Verkehrsbetriebe mit 4.000 Stück. Beim „Tag der offenen Tür“, aber auch bei verschiedenen anderen Veranstaltungen

gen wurde eine Tonbildschau zum Thema „Gas-Sicherheit“ und eine weitere über den öffentlichen Verkehr mit dem Titel „Miteinander nicht gegeneinander“ gezeigt. Schließlich kam es im Rahmen der Aktionen „24 Stunden“ auch noch zu einer Reihe von „Publikumsspielen“, in deren Rahmen Fahrpläne, Haltestellenanschlüsse und anderes Werbematerial ausgesandt wurden. Beim „Tag der offenen Tür der Elektrizitätswerke“, den die Elektrizitätswirtschaft erstmals am 14. Oktober 1979 veranstaltete, wurden im Rahmen eines Ratespiels ebenfalls zahlreiche Preise verteilt. Die Verbandsarbeit (Verband der E-Werke, Gas- und Wasserversorgerverband, Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe) diente zur Koordinierung von Vorgangsweisen bei gemeinsamen Aktionen.

Elektrizitätswerke

Die Elektrizitätswerke verzeichneten für das Jahr 1979 im Vergleich zum Jahre 1978 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 1,5 Prozent, das heißt von 5.750.212 auf 5.838.810 MWh; davon erzeugten die kalorischen Kraftwerke 3.374.573 MWh und die eigenen Wasserkraftwerke 91.512 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1979 um 2,7 Prozent geringer als 1978 und um 0,1 Prozent größer als im Jahre 1977. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 20. Jänner mit 1.110 MW; sie war um 40 MW höher als im Jahre 1978 und um 48 MW höher als im Jahre 1977. Den größten Tagesbedarf an elektrischer Energie wies der 9. Jänner mit 23.999 MWh auf.

Während die konjunkturelle Entwicklung des Wirtschaftsjahres 1979 durch eine allgemeine Erholungs- und Stabilisierungsphase gekennzeichnet war, kam es, wie es sich bereits in den Vorjahren abzeichnete, auf den Energiemärkten zur weiteren Verschärfung. Da auf Grund längerfristiger Energieprognosen, insbesondere bei den konventionellen Primärenergieträgern, eine Fortsetzung der Verknappungs- und Preisauftriebstendenz zu erwarten ist, diskutierte man im wesentlichen über die Heranziehung alternativer Energieträger sowie über eine effizientere Nutzung der Energie auf Verbraucherebene. Im Bereich der Energieaufbringung selbst konnten jedoch für die absehbare Zukunft keine wesentlichen Alternativmöglichkeiten in einem für das Versorgungsunternehmen erforderlichen Umfang ermittelt werden. International wird die Ansicht vertreten, daß bis zur Entwicklung erneuerbarer Energiesysteme Kohle und Kernenergie verstärkt zur Bedarfsdeckung herangezogen werden müssen. Dieser Anpassungsvorgang wird jedoch insofern erschwert, als die alternativen Energiesysteme erhebliche Investitionen beziehungsweise längere Entwicklungszeiten und in manchen Fällen zusätzliche Umweltbelastungen mit sich bringen.

Die von diesem internationalen Strukturwandlungsprozeß nicht unberührte Energiewirtschaft Österreichs ist zudem im besonderen dadurch gekennzeichnet, daß die Importabhängigkeit angesichts einer ungebrochenen Steigerung des Energiebedarfs bei rückläufiger Entwicklung der heimischen Förderung weiterhin zunimmt und darüber hinaus die Verwendung der Kernenergie für die Stromerzeugung als Übergangslösung nicht realisiert werden kann. Angesichts dieser energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestehen für die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke kaum Möglichkeiten, die Abhängigkeit ihrer Stromerzeugung vom Heizöl abzubauen. Einem möglichst optimalen wirtschaftlichen Einsatz der Primärenergie dient in diesem Zusammenhang ein Stromaustauschvertrag, der zusätzlich zu dem bestehenden Stromlieferungsvertrag mit der Verbundgesellschaft abgeschlossen wurde. Auf Grund dieses Zusatzvertrages wird nach Möglichkeit von den Wiener Elektrizitätswerken Sommer-Strom aus den Wasserkraftwerken der Verbundgesellschaft gegen Winter-Strom aus den eigenen thermischen Kraftwerken abgetauscht.

Die enge Zusammenarbeit der Wiener Elektrizitätswerke mit der übrigen österreichischen Elektrizitätswirtschaft wurde 1979 auch sonst erfolgreich fortgesetzt. Hier standen vor allem die Probleme im Zusammenhang mit der Nichtinbetriebnahme des Kernkraftwerkes Zwentendorf im Vordergrund. So mußte das 1977 beschlossene koordinierte Kraftwerksausbauprogramm überarbeitet werden. Kaum acht Monate nach der Volksabstimmung vom 5. November 1978 hat die österreichische Elektrizitätswirtschaft ihr Kraftwerksausbauprogramm bereits den Gegebenheiten, die durch das Verbot der Nutzung der Kernspaltung für die Stromerzeugung entstanden sind, angepaßt und im Juni 1979 die neuen Vereinbarungen geschlossen.

Der Anteil der Energieerzeugung mit Wärmekraft in den eigenen Anlagen ist gegenüber 1978 leicht gesunken, der mit Wasserkraft leicht gestiegen, ebenso wie der Energiebezug. Die Monate des größten Energiebedarfes waren der Jänner, November und Dezember, die der eigenen Erzeugung der Jänner, Februar und März. Nähere Angaben über die Stromerzeugung, die Energieabgabe nach Verbrauchergruppen sowie die zeitliche Verteilung sind dem Kapitel 9 „Energiewirtschaft“ des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien zu entnehmen.

Im Zuge von Ausbau- und Erhaltungsarbeiten an Betriebsanlagen wurde im Dampfkraftwerk Simmering beim Blockkraftwerk 1/2 die Dampfturbinenanlage am 20. Februar nach Beendigung des Probebetriebes übernommen. Im Sommer erfolgte die erste Revision des gesamten Blockes, anschließend daran fanden umfangreiche Abnahmemessungen statt. Die Anlagen für die Wärmeabgabe aus dem Blockkraftwerk 1/2 im EW-Bereich wurden fertiggestellt, so daß nach Durchführung des Anschlusses der Fernheizleitung und der Druckprobe zum Jahresende die Inbetriebnahme und Aufnahme der Wärmelieferung an die Heizbetriebe

Wien-GmbH erfolgen konnten. In der 380-kV-Schaltanlage erfolgte im Frühjahr 1979 die Inbetriebnahme des 3. Kuppeltransformators. Anschließend wurden die beiden 380-kV-Drosselspulen 150 MVar aufgestellt, angeschlossen und bespannt. Am 18. November konnte das erste 380-kV-Kabelsystem hochgefahren werden. In der 110-kV-Schaltanlage wurde der Umbau der Schaltfelder für eine Abschaltleistung auf 7,5 GVA fortgesetzt und soll Mitte 1980 abgeschlossen werden. Weiters konnten die in der 110-kV-SF₆-Schaltanlage zusätzlich ausgebauten Kabel- und Umspannerabzweige in Betrieb genommen werden. Die Umstellung der Verteilspannung von 5 kV auf 10 kV in der Gruppe „A“ wurde 1979 abgeschlossen und in der Gruppe „0“ begonnen. Dem Revisionsprogramm entsprechend wurden die erforderlichen Arbeiten an den Blockkraftwerken 3, 4 und 5 durchgeführt. Im Blockkraftwerk 6 war keine Revision notwendig, die erforderlichen kleinen Reparaturen konnten während der Stillstandszeiten getätigt werden. Zur Errichtung einer Heizkesselanlage für die Hilfsdampfversorgung des Kraftwerkes Simmering wurden Planungsvorarbeiten durchgeführt, außerdem mußte ein Immissionsgutachten der Zentralanstalt für Meteorologie eingeholt werden.

Im Dampfkraftwerk Donaustadt wurden die Ausbauarbeiten in der 110-kV-Freiluftschaltanlage sowie die Erweiterungsarbeiten in der 6,3-kV-Eigenbedarfsanlage im Herbst 1979 abgeschlossen. Die Inbetriebsetzung des 110/6,3-kV-Anfahrumspanners erfolgte am 24. August. Im Oktober wurde erstmals die Durchschaltung der 110-kV-Spannung von der 110-kV-Freiluftschaltanlage zum Pumpwerk der Magistratsabteilung 30 vorgenommen. Beim Blockkraftwerk 1/2 sind die Montagen der für die Netzleitregelung benötigten zusätzlichen Anlageteile abgeschlossen worden. Die ersten Lastversuche werden im Frühjahr 1980 durchgeführt. Während der normalen Revisionen, die in den Blockkraftwerken 1/2 durchgeführt worden sind, wurden die beiden Dampfluftvorwärmer vom Blockkraftwerk 2 erneuert.

Im Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurde im Abgaskamin eine Kaminabschlußklappe eingebaut; nach anschließender Funktionsprüfung wird diese ab März 1980 betriebsbereit sein. Weiters wurde eine Inspektion der Gasturbine vorgenommen.

Im Bereich der Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen wurden im Umspannwerk Kandlerstraße die Bauarbeiten im Jänner 1979 so weit abgeschlossen, daß Anfang Februar mit der Montage der 380-kV-SF₆-Schaltanlage begonnen werden konnte. Parallel zu diesen Arbeiten wurden die Umspannerboxen fertiggestellt. Die erstmalige Bespannung der 380-kV-Anlage über die Umspanner 380/110 kV konnte am 7. Oktober erfolgreich durchgeführt werden. Nach Abschluß der Inbetriebnahmemessungen wurde die Anlage am 22. Oktober dem Lastverteiler übergeben. Die Inbetriebnahme des ersten 380-kV-Kabelsystems fand am 20. November statt. Das zweite 380-kV-Kabel konnte am 23. Dezember zugeschaltet werden. Im Umspannwerk Favoriten wurde die neue 110-kV-SF₆-Schaltanlage im September in Betrieb genommen. Die Umbauarbeiten für die Direktabspannung 110/10 kV werden 1980 mit der Aufstellung von zwei 110-kV-Petersenspulen abgeschlossen werden. Im Umspannwerk Mariahilf wurde mit den Vorarbeiten für den Umbau auf 110/10-kV-Abspannung begonnen. Die Inbetriebnahme ist für 1980 vorgesehen. Die Teilinbetriebnahme der 110/10-kV-Abspannung im Umspannwerk Neubad mit zwei 40-MVA-Regelumspannern und der neuen blechgekapselten 10-kV-Anlage erfolgte am 17. Oktober. Im Umspannwerk Südost wurde der zweite Bauabschnitt der Verstärkung der 110-kV-Anlage auf 7,5 GVA Anfang August abgeschlossen; die provisorisch umgelegten Abzweige konnten wieder definitiv aufgeschaltet werden. Im Umspannwerk Weißgerber wurde Ende August die neue Bahn- und Rückleiterwand für die Stromversorgung der Straßenbahn dem Betrieb übergeben und die Umlegung der Bahnkabel bis Ende 1979 abgeschlossen. Die neue 10-kV-Anlage wurde am 14. Oktober bespannt, die Umlegung der 10-kV-Kabel am 2. Dezember beendet. Im Umspannwerk Ottakring wurde das alte 30-kV-Gebäude abgebrochen und mit dem Bau des Petersenhauses begonnen. Der Kabelkanal zur Degengasse wurde im Herbst 1979 fertiggestellt. Mit der Verlegung der 110-kV-Kabel nach dem Umspannwerk Währing sowie von 10-kV-Kabeln konnte am 2. Oktober begonnen werden. Im Umspannwerk Währing wurde die erste Umspannerbox ausgebaut und der Umspanner aufgestellt. Die Inbetriebnahme erfolgte am 21. Oktober. Die beiden weiteren Umspanner sollen 1980 aufgestellt werden. Der Umbau der 20-kV-Anlage im Umspannwerk Wiener Neudorf wurde mit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes am 12. August fortgesetzt. Wegen der gestiegenen Netzbelastung wurden 1979 neue Umspanner mit größerer Leistung, und zwar 110/10 kV beziehungsweise 110/20 kV, aufgestellt und in Betrieb genommen, und zwar im Umspannwerk Liesing am 22. Mai, im Umspannwerk Traisenkirchen am 13. Juni und im Umspannwerk Speising am 27. Juni. Außerdem wurden die Umspannwerke Kandlerstraße, Neubad, Kaunitzgasse und West sowie das Unterwerk Floridsdorf mit prozeßrechnergeführten Fernwirkgeräten ausgerüstet. Damit werden seit Ende 1979 die Daten von 20 Umspannwerken und 2 Unterwerken sowie von 3 Schaltstationen von den Steuerstellenrechnern verarbeitet. Der Einbau der Lastabwurfeinrichtungen, mit dem 1979 begonnen wurde, ist bis Dezember in 12 Umspannwerken durchgeführt worden. Nach Montage der restlichen Einrichtungen wird 1980 die Inbetriebnahme erfolgen können. Für die Stromversorgung der Straßenbahnlinie 64 wurden die Gleichrichterstützpunkte „Alt Erlaa“ und „Tschertegasse“ errichtet und am 6. beziehungsweise 7. September in Betrieb genommen. Die Stromversorgung für die Stadtbahn-Gürtellinie wurde durch die Inbetriebnahme von Gleichrichterstützpunkten am Heiligenstädter Platz am 1. Februar und am Döblinger Gürtel am 5. März sowie durch die der Stützpunkte Rampen-

gasse 1 und 2 am 15. November weiter ausgebaut. Der Umbau des Unterwerkes Thury wurde Ende September mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnwand fortgesetzt. Die Errichtung von Unterwerken für die U-Bahn wurde 1979 fortgeführt. Das Unterwerk Nestroyplatz wurde am 15. Oktober in Betrieb genommen, das Unterwerk Hauptzollamt konnte am 18. Oktober voll den Betrieb aufnehmen. Im Jahre 1979 wurden die Bauarbeiten für die Unterwerke Pilgramgasse, Meidlinger Hauptstraße, Hietzing, Ober-St. Veit, Hacking und Vorgartenstraße fortgesetzt beziehungsweise mit denen für die Unterwerke Rathaus, Kaisermühlen und Kagraner Zentrum begonnen. Die Elektromontagen werden entsprechend dem Baufortschritt 1980 und 1981 durchgeführt werden.

Im Zuge der Arbeiten an Hoch- und Mittelspannungsnetzen wurden beim 380-kV-Netz die Kabelverlegungs- und Montgearbeiten auf der Strecke Kraftwerk Simmering—Umspannwerk Kenderstraße abgeschlossen. Das System 507 wurde am 18. November hochgefahren, am 20. November durchgeschaltet und belastet. Das System 505 konnte am 23. Dezember in Betrieb genommen werden. Zum weiteren Ausbau des 110-kV-Netzes gelangten 49 km Einleiterkabel zur Verlegung. Diese Kabel werden unter anderem zur Anspeisung der Umspannwerke Währing, Neubad und Favoriten verwendet. Die Verstärkung der 110-kV-Freileitung Umspannwerk Bisamberg—Umspannwerk Nord wurde fertiggestellt und am 4. September in Betrieb genommen. An 69,3 km des bestehenden 110-kV-Freileitungsnetzes wurden umfangreiche Revisionsarbeiten durchgeführt. Die Umschaltung von 5-kV- auf 20-kV-Verteilspannung im Bereich Schwechat wurde fortgesetzt. Diverse 20-kV-Kabel wurden im Zusammenhang mit der Schwechat-Regulierung und mit Industrieanschlüssen neu verlegt. Im Freileitungsnetz wurden zur Versorgung von Industriegebieten, Firmen, Siedlungen und Wohnhausanlagen 15,75 km Freileitungen neu gebaut, bei rund 38 km die Leiterseile getauscht und 65 Abspannanlagen errichtet. Zahlreiche 10-kV-Kabellegungen wurden im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des 110-kV-Umspannwerkes Weißerger, mit den Transformatorverbindungen im Umspannwerk Favoriten, dem Kabeleinlauf im Umspannwerk Ottakring, dem Neubau des Franz Josefs-Bahnhofes, der Verlegung des Rechenzentrums in das Haus Mariannengasse 19 und mit dem Umbau der Umspannwerke Neubad und Kaunitzgasse durchgeführt. Die Umschaltung von 5-kV- auf 10-kV-Verteilspannung im Netzgebiet des Kraftwerkes Simmering wurde in der Gruppe A beendet und in der Gruppe 0 begonnen.

Im Bereich des Niederspannungsnetzes wurde die Umschaltung von 3×220 V auf $3 \times 380/220$ V fortgesetzt, so daß ab Jahresende 1979 nur mehr 57 Hausanschlüsse mit 3×220 V versorgt werden. Der Ausbau der Niederspannungsnetze wurde, vor allem im Zuge von Mittelspannungskabellegungen, weitergeführt. Im Zuge von Straßenbauarbeiten sowie von Arbeiten an Brücken sind größere Kabellegungen im Bereich der Floridsdorfer Brücke, auf der Wagramer Straße, Eßlinger Hauptstraße, Lassallestraße, am Praterstern und auf den Draschegründen zu erwähnen. Weiters wurden 5,15 km Niederspannungsfreileitungen neu errichtet beziehungsweise übernommen. Bei 32,4 km Niederspannungsfreileitungen wurden die Leiterseile getauscht, wozu auch der Einbau von 49 Mastschaltern erforderlich war.

Was das Bahnkabelnetz betrifft, so wurden die Kabellegungen für die Gleichrichterstützpunkte „Alt-Erlaa“ und „Tschertgasse“ der Straßenbahnlinie 64 im Sommer 1979 fertiggestellt und in Betrieb genommen, außerdem für die Stadtbahn-Gürtellinie die Bahnkabellegungen im Bereich der Unterwerke Sechshaus und Thury durchgeführt.

Zur Versorgung der U-Bahn waren 10-kV-Kabellegungen für die U-Bahn-Unterwerke Pilgramgasse und Hauptzollamt sowie für die Stationen Praterstern und Universität erforderlich. Der systematische Ausbau des Fernwirknetzes wurde fortgesetzt, wobei insgesamt 84,54 km Kabel zur Verlegung kamen.

Im Jahre 1979 wurden im 5-kV- beziehungsweise 10-kV-Netz 162 und im 20-kV-Netz 87 neue Transformatorstationen errichtet; im gleichen Zeitraum 102 Netzstationen von 5 kV auf 10 kV und 13 Stationen von 5 kV beziehungsweise 10 kV auf 20 kV umgeschaltet. Zu Jahresende standen im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke 8.093 Netzstationen mit 9.502 Netztransformatoren mit einer Nennleistung von zusammen 3.896.730 kVA in Betrieb.

Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung wurden 1.494 Lampen und Leuchtstoffröhren neu in Betrieb genommen. Im Wiener Stadtgebiet sind einschließlic der Verkehrsleuchten und Verkehrssignale insgesamt 245.619 Lampen und Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 15.481 kW angeschlossen, deren Wartung den Wiener Elektrizitätswerken anvertraut ist.

Im Jahre 1979 war der Kundendienst mit einer Reihe von technischen und kaufmännischen Problemen befaßt. Im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke betrug die Anzahl der zum Jahresende angeschlossenen Elektrizitätszähler 1.294.675, wobei sich gegenüber 1978 eine Zunahme von 5.585 Stück ergab. 19.435 Anlagen wurden neu angeschlossen, wegen Nacheichung mußten rund 88.000 Zähler getauscht werden. Die Anzahl der im Jahre 1979 angeschlossenen Elektroherde ist mit rund 9.937 Stück gegenüber 1978 ungefähr gleich geblieben; beim Anschluß von Heißwasserspeichern zeichnet sich nach wie vor eine rückläufige Tendenz ab. Die Überprüfung der technischen Daten der Nachtstromanlagen zur Auswertung in der elektronischen Datenverarbeitungsanlage wurde abgeschlossen. Im Zuge der Vereinfachung des Zählerwesens wurden sämtliche Zähler mit einem vierstelligen Meßwert ausgetauscht. In der Beratungsstelle Mariahilfer Straße wurde neben

dem normalen Beratungsablauf insbesondere auf die Sicherheit der Kinder bei der Verwendung von Elektrogeräten im Haushalt hingewiesen. In der Zählerwerkstätte sind 64.613 Zähler repariert und von diesen 38.892 auf eine höhere Stromstärke und geänderten Stellenwert umgebaut worden. Für die Großabnehmeranlagen wurde der Einbau der Maxiprint-Codedrucker fortgesetzt. Das dazugehörige Rechenprogramm zur Auswertung der Druckerstreifen konnte vorläufig nur für die Konsumenten mit einer Vertragsleistung über 500 kW erstellt werden; die entsprechenden Arbeiten werden 1980 weitergeführt.

Im Versorgungsgebiet in Niederösterreich wurden die Vorbereitungsarbeiten für die Umschaltung der Verteilspannung von 5 kV auf 10 kV im Stadtgebiet Mödling begonnen. Im Gemeindegebiet Lunz am See konnte der Ortsnetzteil Ahorn-Ertl in das Eigentum und die Betreuung der Wiener Elektrizitätswerke übernommen werden. Die baulichen Arbeiten an der Erweiterung der Betriebsstelle Stammersdorf wurden fortgesetzt. Die Wiener Elektrizitätswerke haben zu der bestehenden Kabelmonteurschule im Jahre 1979 eine Freileitungsmonteurschule in Baden eingerichtet und die Schulungen des eigenen Personals aufgenommen.

Für die Errichtung des neuen Rechenzentrums der Stadtwerke im Hause Mariannengasse 19 wurden im Jahre 1979 die erforderlichen Umbauarbeiten, die Ausschreibung und Bestellung des Personenaufzuges und der Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage durchgeführt. Die Montage dieser Anlagen wurde im wesentlichen bis auf Restarbeiten abgeschlossen, der Anschluß an die Fernwärmeversorgung durchgeführt und damit die Anlieferung der EDV-Maschinen Anfang Dezember ermöglicht. Ende 1979 konnte der Probetrieb aufgenommen werden.

Der kaufmännische Bereich der Elektrizitätswerke hatte sich neben den vielen Routinearbeiten mit Problemen der Energiewirtschaft und der Strompreispolitik auseinanderzusetzen. Die Entwicklung des Kostenvolumens und der Kostenstruktur der Wiener Elektrizitätswerke wird einerseits von den heizölabhängigen Produktionsverhältnissen und der Hausse der Rohstoffpreise, andererseits von den hohen Investitionsanforderungen für die Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie bestimmt. In diesem Zusammenhang sei beispielsweise auf die Fortführung der Investitionstätigkeit für das 380-kV-Netz verwiesen, was vor allem auch zur Fortleitung elektrischer Energie aus dem fertiggestellten Blockkraftwerk 1/2 in Simmering errichtet wurde. Diesbezüglich wäre als eine gegenüber den anderen Landesgesellschaften festzustellende Besonderheit hervorzuheben, nämlich daß bei den Wiener Stadtwerken — Elektrizitätswerken zwei Drittel der Gesamtinvestitionen auf den Netzbereich entfallen. Somit ist es erklärlich, daß die Direktion um die Durchsetzung einer kostenorientierten und strukturgerechten Strompreisgestaltung bemüht war.

Anläßlich der Strompreisregulierung ab 1. April 1978 wurden die Tarifpreise um durchschnittlich 4,4 Prozent erhöht. Das Ausmaß dieser — unbeschadet der unterschiedlichen Produktions- und Kostenstrukturen — für alle Landesgesellschaften einheitlichen Strompreisanhebung lag bekanntlich weit unter dem damals im Wege des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs eingebrachten Erhöhungsprozentsatz des Antrages. Zudem sei festgestellt, daß auf Grund des mit der Strompreisregulierung 1978 zwischen der Preisbehörde und der Elektrizitätswirtschaft vereinbarten Stillhalteabkommens die Strompreise bis 31. Dezember 1979 eingefroren worden sind, wodurch der bis dahin aufgelaufene Kostenstau eine erhebliche finanzielle Belastung der Elektrizitätswerke nach sich ziehen mußte. In der zweiten Hälfte des abgelaufenen Wirtschaftsjahres wurde deshalb bei der Preisbehörde ein Strompreisantrag eingebracht. Nach Abschluß eines langen und schwierigen Prüfungsverfahrens durch die Preisbehörde wurden die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke gemäß Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie ermächtigt, für ihre Stromlieferungen und die damit zusammenhängenden Nebenleistungen ab 1. Jänner 1980 auf die auf Grund der genehmigten Tarife und Preise sich jeweils ergebenden Rechnungssummen einen Zuschlag im Ausmaß von 14,9 Prozent vorzunehmen.

Abgesehen von den intensiven Vorbereitungen für die Strompreisverhandlungen, die ebenso wie die Erstellung des Wirtschaftsplanes gemeinsam mit den allgemeinen kaufmännischen Aufgaben bewältigt werden mußten, ergaben sich für den kaufmännischen Dienst auf Grund der tiefgreifenden Veränderungen auf dem Geldmarkt zusätzliche Probleme. Infolge des ab 1. März 1979 wirksamen Kreditwesengesetzes und des von den Kreditinstituten geschlossenen Habenzinsabkommens mußte die bis dahin mit variablen Zinssätzen kontokorrentmäßig gehandhabte Veranlagungspraxis durch das gesetzlich neu geschaffene Instrumentarium von Geldmarktzertifikaten mit unterschiedlichen Laufzeiten ersetzt werden, woraus für die mit der Evidenzhaltung und der Veranlagung liquider Mittel befaßten Dienststellen eine drastische Zunahme von Geschäftsfällen resultierte.

Im Jahre 1979 sind bei einem Personalstand von 4.225 Bediensteten, einschließlich jener des Rechenzentrums und der Lehrlinge, 103 Dienstnehmer durch Unfälle zu Schaden gekommen. Die Zahl der Unfälle verringerte sich gegenüber 1978 um 19. 18 Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von beziehungsweise zur Dienststelle. Von den 22 schweren Unfällen sind 19 im Betrieb vorgefallen. Drei schwere Unfälle waren sogenannte Wegunfälle. Diese sind ein besonderes Problem, da diese Art von Arbeitsunfällen und deren Ursachen außerhalb des Wirkungsbereiches des sicherheitstechnischen Dienstes liegen.

Da sich als häufigste Unfallursache nach wie vor „Unachtsamkeit“ herausstellte, war der sicherheitstechnische Dienst der Elektrizitätswerke vor allem bemüht, durch Vorträge, Filme über Unfallverhütung- und Aufklärungsschriften auf die Gefahren und deren Vermeidung hinzuweisen. Weiters wurden gemein-

sam mit dem betriebsärztlichen Dienst, dem Unfallverhütungsdienst der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt und dem Arbeitersamariterbund 4 Erste-Hilfe-Kurse abgehalten.

Von den gemäß Arbeitnehmerschutzgesetz eingesetzten Sicherheitsausschüssen hielten die Ausschüsse für das Kraftwerk Simmering 3 und für das Kraftwerk Donaustadt 2 Sitzungen ab. Der Zentrale Sicherheitsausschuß der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke trat einmal zusammen.

Im Jahre 1979 kam es in den Anlagen der Wiener Elektrizitätswerke zu 8 Bränden, die durch eigenes Personal gelöscht werden konnten. Die meisten Objekte wurden im Laufe des Jahres 1979 mehrmals, teilweise gemeinsam mit der Wiener Feuerwehr und dem Arbeitsinspektorat auf Feuersicherheit überprüft und in Ordnung befunden. Alle Handfeuerlöscher wurden entsprechend der Önorm von den Erzeugerfirmen überprüft.

Das chemische Laboratorium als staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle führt außer den Untersuchungen für den Bedarf der werkseigenen Anlagen gegen Bezahlung der festgesetzten Honorarsätze auch solche für fremde Firmen durch. Im Jahre 1979 wurden 7.817 Analysen durchgeführt. Zur Untersuchung gelangten Mineralölprodukte, vorwiegend Isolieröle (Neu- und Betriebsöle). Diese Untersuchungen werden durchgeführt, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Spezifikationen, die Beurteilung der richtigen Eigenschaften, die Verwendbarkeit beziehungsweise Betriebstauglichkeit zu kontrollieren. Im Rahmen der Wiener Stadtwerke wurden für die Verkehrsbetriebe die Schmier- und Treibstoffe auf ihre Eignung hin geprüft. Außerdem wurden sämtliche im Werksbereich ausgeführten Konservierungs- und Anstreicherarbeiten sowie 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 insgesamt 5.230 Betriebsmittelprüfungen für die Wiener Elektrizitätswerke und 3.640 für fremde Firmen durchgeführt. Ebenso waren 505 Prüfungen an Verbrauchsgeräten, 525 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 420 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und von Zubehör abzuwickeln sowie 9.489 Prüfzeichen und 2.946 Prüfzeichenbescheinigungen auszugeben. Die für fremde Firmen vorgenommenen Prüfungen an Elektrogeräten, Installationsmaterial, Leuchten usw. dienen der Erlangung des Österreichischen Prüf- und Qualitätszeichens.

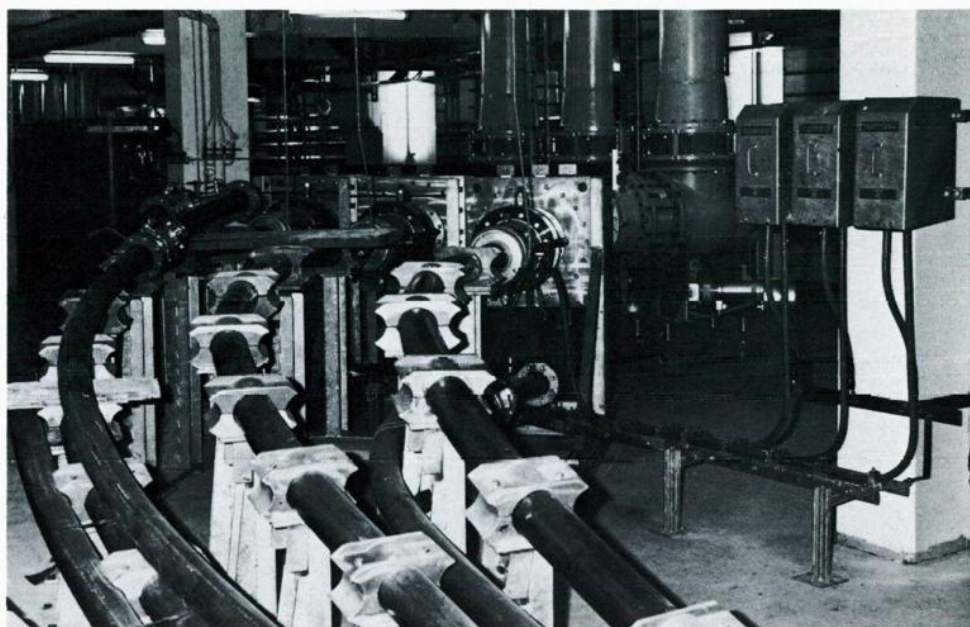
Gaswerke

Der Erdgasbezug der Wiener Stadtwerke betrug im Jahre 1979 laut ÖMV-Rechnung 1.137.028.732 m³ (0° C), wovon 79.883.384 m³ (0° C) eingespeichertes UdSSR-Erdgas abgezogen und 52.000.000 m³ (0° C) UdSSR-Speicher-Entnahme zugerechnet werden müssen. Von den 1.109.145.348 bezogenen Kubikmetern Erdgas lieferten die Wiener Stadtwerke 20.202.500 m³ (0° C) der Chemie-Linz, 340.987.014 m³ (0° C) den Elektrizitätswerken und 747.955.834 m³ (0° C) verblieben den Gaswerken. Die an die Tarifabnehmer abgegebene Gasmenge belief sich auf 630.728.400 m³, das sind 2,5 Prozent mehr als 1978.

Im Jahre 1979 lag die tägliche Durchschnittstemperatur an 258 Tagen unter 16° C, was 3.343 Gradtagszahlen ergab. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer betrug 226.500 m³ und ergab sich am 6. Jänner von 11 bis 12 Uhr bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -8,7° C. Die größte Gasabgabe an Tarifabnehmer innerhalb von 24 Stunden war am 8. Jänner bei einer durchschnittlichen Tagestemperatur von -7,4° C zu verzeichnen und betrug 4.225.600 m³. Die größte Tagesabgabe an Tarif- und Sonderabnehmer (ohne Chemie-Linz und Elektrizitätswerke) betrug gleichfalls am 8. Jänner 4.802.900 m³. Als stärkster Abgabemonat trat der Jänner in Erscheinung. Der Behälterraum blieb mit 1.840.000 m³ unverändert. Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 824 m³ je Konsument, 869 m³ je Wohnungsgaszähler und 362 m³ je Einwohner im Versorgungsgebiet.

Die Meßgebiete R (3. und 11. Bezirk) und S (2. und 20. Bezirk) wurden für die Rohrnetzberechnung neu vermessen. Für die Meßgebiete O (7., 8. und 9. Bezirk), Q (4. und 5. Bezirk) und R (3. und 11. Bezirk) sowie für das Gebiet mit erhöhtem Niederdruck im 17., 18. und 19. Bezirk mußten die Grundlagen für weitere Berechnungen ermittelt werden. Somit können die Heizgasanträge des gesamten Versorgungsgebietes mit Ausnahme des 1., 2. und 20. Bezirkes sowie von Klosterneuburg und Purkersdorf hinsichtlich ihrer Anschlußmöglichkeit über EDV beurteilt werden.

Im Zuge der Ausbau- und Erhaltungsarbeiten an den Betriebsanlagen des Gaswerkes wurden in Simmering beim Ausbau der Erdgasgroßreglerstation die Erdgassüdleitung 1 mit Filtern, Schalldämpfern, Vorwärmern und Hochdruckarmaturen ausgestattet, außerdem eine Notstromversorgungseinrichtung mit Batteriebetrieb angeschafft, um die Kontrolle und Regelung des Ausgangsdruckes auch bei Stromausfall zu sichern. Für den 300.000-m³-Schraubengasbehälter wurde ein neues „Umlauf-Beheizungssystem“ installiert, bei dem durch die Wiederverwendung des Beheizungswassers jährlich etwa 100.000 bis 120.000 m³ Hochquellenwasser eingespart werden. In Leopoldau wurde die Großreglerstation um eine dritte Regelstrecke erweitert, um die vorhandenen drei Mitteldruck-Ausgangsleitungen mit unterschiedlichen Drücken beaufschlagen zu können. Für den 80-kVA-Generator, der bisher mit Dampf angetrieben wurde, und zugleich als ein zum Dauerlauf geeignetes Notstromaggregat wurde ein Dieselmotor angeschafft. Das nicht

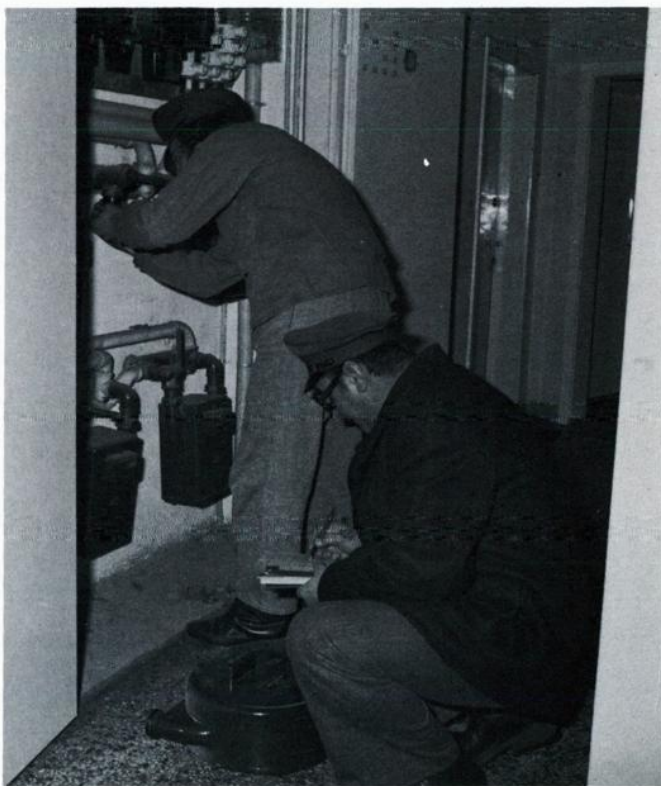


380-kV-Kabel und Endverschlüsse im Umspannwerk Kendlerstraße im 16. Bezirk

Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke

Wiener Stadtwerke —
Gaswerke

Im Jahre 1979 wurden rund
63.000 Gaszähler ausgetauscht
und überprüft





Der erste, festlich geschmückte Zug der neuen Straßenbahnlinie 64 trifft in der Station Alt Erlaa ein

Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe

Eine Zugarnitur der Linie 64 verläßt die Station Tscherttegasse in Richtung Westbahnhof





Bürgermeister Leopold Gratz, Frau Vizebürgermeister Gertrude Fröhlich-Sandner und Amtsführender Stadtrat Heinz Nittel (Straße, Verkehr und Energie) bei der Eröffnung des neuen U-Bahn-Teilstückes der U 1 Stephansplatz – Nestroyplatz

Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe

Im Stationsbauwerk Stephansplatz der U 1 befindet sich auch eine Polizeidienststelle

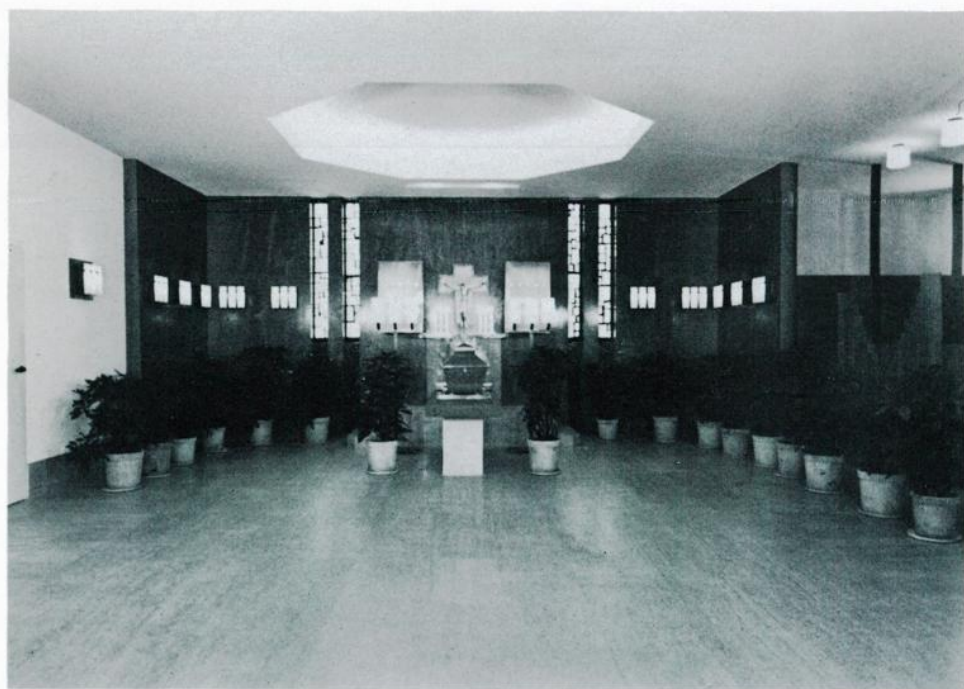




Aufbahnungshalle im Friedhof Hernalser

Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung

Aufbahnungshalle im Friedhof Simmering



mehr betrieblich genutzte Gebäude der ehemaligen Rückkühlanlage wurde adaptiert und erhielt ein Obergeschoß; es soll zur Unterbringung von Teilen der Abteilung für Gasregelung und -druckgebung verwendet werden. Für eine Erdgasodorierstation wurde ein Gebäude errichtet. Für zwei Kugelgasbehälter auf dem Gelände der Dienststelle Leopoldau wurden die Fundamente hergestellt. Ferner wurden rund 8,3 km Hochdruckleitungen verlegt, und zwar in den Bereichen WEST-Leitung (Kledering—Wienerberg), NORD-Leitung, SÜD-1-Leitung sowie Rohrstrang XI.

Vom Hauptrohrnetz für Erdgas wurden 14.329 m Hauptrohrleitungen neu verlegt; davon waren 4.005 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 10.324 m Niederdruckrohrleitungen. Im Zuge der Rohrnetzsanierung wurden 54.456 m Rohrnetz nach verschiedenen Verfahren saniert. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen mußten 81.987 m Erdgashauptrohrleitungen gewechselt werden; davon waren 12.761 m Erdgashoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 69.226 m Erdgasniederdruckleitungen. Außerdem wurden 1.740 m Erdgashoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 8.656 m Erdgasniederdruckrohrleitungen aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen. Die Konsumenten wurden über andere Rohrstränge versorgt. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes, einschließlich Erdgas-Hochdrucktransportleitungen betrug Ende 1979 2.846.432 m; davon entfielen 436.976 m auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 2.409.456 m auf das Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt wurde mit 164.244 m³ beziffert, davon entfielen 58.414 m³ auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 105.830 m³ auf das Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht prüfte 1979 25.107 fremde Aufgrabungen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden 3.040 Stellen am Hauptrohrnetz und 6.354 Zuleitungen freigelegt. Vom Gasspürdienst wurden 378 durchgerostete Stahlrohre und Rohrbrüche, 7.916 undichte Muffen und 951 undichte Rohrschellen und Armaturen aufgefunden und repariert.

Ende 1979 standen insgesamt 272 Druckregleranlagen in Betrieb. Druckreduzierstationen zwischen den Transportleitungen und den Transportanschlußleitungen bestehen in Süßenbrunn, in der Ketzergasse, bei der Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe sowie in den Dienststellen Simmering und Leopoldau.

Bei den Behältern und Gasförderanlagen Baumgarten, Brigittenau und Wienerberg waren laufend Erhaltungs-, Überholungs- und Ausbauarbeiten durchzuführen. 1.041 Zuleitungen wurden neu hergestellt und 2.950 instand gesetzt, vom Gashauptrohrnetz 378 Zuleitungen getrennt. Anlässlich der Herstellung von neuen Straßenbelägen mußten 75 Untersuchungen von Zuleitungen durchgeführt werden. Insgesamt bestanden am Jahresende 97.553 Zuleitungen.

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahre 1979 durch 5.710 Neuaufstellungen und 9.077 Wegnahmen um insgesamt 3.367 auf 764.514 mit einer maximalen Durchflußmenge von 6.210.386 m³/h verringert. Davon waren am Jahresende 724.684 Wohnungsgaszähler. Außerdem wurden 12 Münzgaszähler neu aufgestellt und 25 abmontiert. Am Jahresende standen in Waschküchen 5.955 Münzgaszähler, davon 3.738 in Gemeindebauten und 2.217 in Privatbauten, außerdem 106 Hochleistungsgaszähler in Benützung. In den eigenen Werkstätten wurden 71.762 Gaszähler untersucht, davon 1.026 wegen innerer Fehler oder gewaltsamer Beschädigung einer Generalreparatur unterzogen. 8.266 Stück wurden justiert und 21.023 der amtlichen Eichung zugeführt. Außerdem wurden noch an weiteren 18.909 Gaszählern kleinere Reparaturen durchgeführt. Bei verschiedenen Gaszähler-Erzeugerfirmen wurden auf Kosten der Gaswerke 4.148 Gaszähler repariert, 1.212 mußten kostenlos instand gesetzt werden, da die Garantiefrist der Firmen noch nicht abgelaufen war. 1979 wurden 33.272 Gaszählerfilter eingebaut, die sofort einen spürbaren Rückgang der Störungsanfälligkeit durch Staubeinwirkung bei den Gasgeräten bewirkten.

An 34.309 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen wurden von den Gaswerken Dichtheitsprüfungen durchgeführt, wobei sich in 1.401 Fällen Beanstandungen ergaben. Der Hausdienst wurde für die verschiedenen Arbeiten, wie für Erhebungen, Standablesungen, Wartungen, Funktionsprüfungen und Kommissionen, eingesetzt. Ende 1979 verwendeten 13.463 Gewerbe- und 6.435 Industriebetriebe Gas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 27.829 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 1979 erledigten 25.599 Heizgasanträgen wurden 25.596 mit einer Nennbelastung von 864.756,54 kW genehmigt, 3 mit einer Nennbelastung von 2.338,80 kW abgelehnt. Auf Grund der erteilten Genehmigung konnten 18.475 Gasheizkessel, 9.015 Strahler und Radiatoren, 1.969 Außenwandheizöfen und 141 Speicheröfen an das Gasnetz angeschlossen werden.

Dem Gebrechenbehebungsdienst gingen 105.734 Störungsmeldungen zu. Zu den 47.320 bebobenen Störungen und Gebrechen kamen 1.513 Fälle, in denen Zuleitungen mit CO₂ und Vakuum zu reinigen waren. 56.901 Fälle betrafen Ein- und Abschaltungen sowie Untersuchungen der Anlagen. Von den Störungen und Gebrechen entfielen 10.164 auf Haushalts- und Gewerbegeräte, 29.950 auf Gaszähler und Gaszählerverbindungen und 6.032 auf Zu- und Steigleitungen, der Rest auf Gebrechen unterschiedlicher Art. Der Rost-

anfall bei den mit Erfolg durchgeführten Vakuumreinigungen von 1.463 Zuleitungen ergab ein Gewicht von 701 kg.

Im Jahre 1979 ergaben sich insgesamt 99 Gasunfälle. Die Todesfälle betrafen 20 Unfälle durch Abgase und einen zweifelhaften Unfall. In 78 Fällen erkrankten Personen, und zwar 62 durch Abgase, 9 bei Selbstmordversuchen, 2 durch Zündschläge und 5 bei zweifelhaften Unfällen.

Der Werbe- und Beratungsdienst war vor allem auf die Benützung von Erdgas ausgerichtet. Die Informationsstelle Mariahilfer Straße wurde von 11.200 Personen besucht. Anlässlich der Ausstellung „senior-aktuell“ vom 28. bis 31. März in der Wiener Stadthalle war ein Beratungsdienst eingerichtet, der 171mal in Anspruch genommen wurde.

Die „Behördlich autorisierte Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik der Wiener Stadtwerke — Gaswerke“ hat 153 Gasgeräte und Armaturen geprüft. Weiters wurden 4 Gebläsebrenner überprüft und zahlreiche andere Prüfungen und Versuche, Heizwertbestimmungen und Arbeiten verschiedener Art vorgenommen.

Bei den industriellen Großabnehmern erfolgten 1979 keine Vertragskündigungen oder Vertragsabschlüsse, für die Blockheizanlagen wurden 19 Betriebe und 12 Wohnungsanlagen neu gewonnen. Als Sonderabnehmer wurden 39 Industrieanlagen, 56 Gärtnereien und 169 Blockheizanlagen betreut, wobei 423 Erhebungen und 437 Geräteüberprüfungen sowie 130 Erhebungen für Heizgasanträge über 500 kW Nennwärmebelastung und 97 Erhebungen für den Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) erfolgten. Außerdem waren 171 Anlagen mit Gebläsebrennern am Aufstellungsort zu überprüfen. An 36 Anlagen wurden Mängel festgestellt. Ferner wurden 341 Abgassammler und 167 Einzelfänge mit insgesamt 2.263 Geräteanschlüssen kontrolliert, dabei 211 schadhafte Geräte festgestellt; 301 Abgasklappen mußten erneuert werden. Um Schwierigkeiten bei Abgassammlern besser lösen zu können, wurden in Zusammenarbeit mit den Magistratsabteilungen 27, 32 und 34 in 3 städtischen Wohnungsanlagen Versuche mit Abgasventilatoren durchgeführt.

Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastfrequenz im Gesamtbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn und Autobus) ist gegenüber 1978 um rund 0,9 Prozent auf 435,4 Millionen gestiegen; die ersten Angaben darüber lauteten sogar auf 440 Millionen Beförderungsfälle und somit + 2 Prozent. Der Vergleich mit den Ergebnissen des Jahres 1978 ist jedoch in Zusammenhang mit den Auswirkungen der Tarifierhöhung per 1. Jänner 1980 (Rückkauf, geringer Kauf von Vorverkaufsfahrscheinen zum alten Tarif zum Jahresende 1979 beziehungsweise Mehrkauf an Vorverkaufsfahrscheinen mit Jahresbeginn 1980) zu sehen. Bei vorsichtigem Abwägen aller damit verbundenen Faktoren kann langfristig aber doch mit einer wesentlich günstigeren Entwicklung gerechnet werden. Diese Annahme stützt sich auf den Vergleich Jänner bis November 1979 zu Jänner bis November 1978, woraus sich eine Frequenzzunahme von +3,2 Prozent ergibt. Erst der Dezember 1979 brachte infolge der bevorstehenden Tarifierhöhung vor allem eine Zurückhaltung beim Kauf der Vorverkaufsfahrscheine und damit eine Abschwächung der Frequenzzunahme auf die bereits genannten 0,9 Prozent. Auch der U-Bahn-Betrieb läßt in zunehmendem Maße positive Auswirkungen auf die Fahrgastfrequenz erwarten. Die Wagen-Nutzkilometer erhöhten sich im Gesamtbetrieb gegenüber 1978 um 353.647 km auf 91.740.063 km.

Die Frequenz im Schienenbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn) ist im Jahre 1979 um 0,6 Prozent auf 352,0 Millionen gestiegen, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 0,1 Prozent auf 74,0 Millionen Kilometer zurückgegangen. Im Jahre 1979 konnten durch Fortführen der Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 149 Fahrbedienstete eingespart werden. Per Jahresende wurden 19 Straßenbahnlinien gantztägig und 13 Straßenbahnlinien im Abend-, Samstag- sowie Sonn- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb geführt, auf 30 Straßenbahnlinien an Werktagen gantztägig schaffnerlose Beiwagen eingesetzt.

Eine Reihe von Betriebsmaßnahmen mußte auch 1979 getroffen werden: Durch den Großbrand bei der Firma Gerngroß wurden die Linien 52 und 58 in der Zeit vom 7. bis 9. Februar nur bis zur Palmschleife geführt. Während dieser Zeit wurde ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet. Ab 18. April wurde die Linie U 1 im Spitzen- und Tagesverkehr zur Gänze mit 3 Doppeltriebwagen geführt, am 14. Juni wurde in der Station Schottenring der definitive Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsplatz und das Gleis 2 der Linie U 4 in Betrieb genommen. Bedingt durch U-Bahn-Arbeiten konnte die Linie G vom 2. Juli bis 31. August an Werktagen außer Samstag nur bis Hietzing geführt werden. Am 28. Juli wurde am Südtiroler Platz der neue Gleisbogen für die Linie O in Betrieb genommen. Wegen eines Wasserrohrbruches in der Gersthofer Straße wurden die Züge der Linie 41 vom 9. bis 23. August nur bis Gersthof geführt und zwischen Gersthof und Pötzleinsdorf ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Infolge von Gleisbauarbeiten wurde vom 10. bis 12. August auf der Linie U 4 zwischen Karlsplatz und Heiligenstadt ein Autobusersatzverkehr eingerichtet. Ab 21. September wurden die Züge der Linie B/Bk, 25 und 26 stadtauswärts über die neue Gleisanlage am Mexikoplatz geführt. Am 27. September nahm die neue Straßenbahnlinie 64 den Betrieb zwischen Mariahilfer Straße — Westbahnhof und Alt Erlaa — Rößlergasse auf. Ab 28. September wird die Linie 9 gantztägig nur noch bis zur Mariahilfer Straße geführt. Vom 30. September bis einschließlich 30. November wurde die Linie 44 wegen Brückenbauarbeiten in der Wil-

helminenstraße zwischen Johann Nepomuk Berger-Platz und Schottentor kurzgeführt und im Teilstück Johann Nepomuk Berger-Platz—Dornbach ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Ab 22. Oktober wurden die Verkehrslichtsignalanlagen der inneren Mariahilfer Straße zur Beschleunigung der Linien 52 und 58 umgebaut und bei der Theobaldgasse und Otto Bauer-Gasse neue Verkehrslichtsignalanlagen errichtet. Am 10. November konnte im U-1-Streckenabschnitt Stephansplatz—Nestroyplatz mit Streckenschulungen der Probetrieb aufgenommen werden. Am 24. November wurde dann der Fahrgastbetrieb auf dem Streckenabschnitt der Linie U 1 zwischen Stephansplatz und Nestroyplatz aufgenommen, mit gleichem Datum auch die Zentrale Leitstelle Karlsplatz in Betrieb genommen. Ab 15. Dezember war der zweigleisige Ausbau des Straßenzuges Schloßhofer Straße—Donaufelder Straße in beiden Fahrtrichtungen vollendet. Am 20. Dezember wurde die neue Kreisfahrbahn am Praterstern eröffnet. Gleichzeitig erfolgte die Anpassung der Verkehrslichtsignalanlagen an die neuen Verhältnisse. Am 30. Dezember wurde der Straßenbahnbetrieb über die Ersatzbrücke der Reichsbrücke wegen Entgleisen und Umstürzen eines Straßenbahnzuges der Linie 26 für einige Stunden unterbrochen. Zwischen Mexikoplatz und Schüttaustraße—Wagramer Straße mußte auf Dauer der Aufräumungsarbeiten ein Ersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet werden.

Anläßlich der Wiener Frühjahrs- und Herbstmesse, der Wiener Festwochen, des Muttertages, des Allerseelen- und des Vorweihnachtsverkehrs war ein vermehrter Wageneinsatz erforderlich. Veranstaltungen im Stadion und auf den übrigen Sportplätzen, in der Wiener Stadthalle, auf dem Galopp- und Trabrennplatz, in der Kurhalle Oberlaa, Veranstaltungen im Radstadion, verschiedenen Ablenkungen durch Demonstrationen, dem Volksstimmefest, dem Tag der offenen Tür sowie dem Bäder- und Ausflugsverkehr mußte ebenfalls durch ein verbessertes Platz- und Frequenzangebot Rechnung getragen werden. Für den Schülerverkehr waren die Straßenbahnlinien 10, 38 und 331 verstärkt zu führen.

Die größte Fahrleistung auf der Straßenbahn, ausgenommen jene am 1. November 1979, wurde am Dienstag, dem 30. Oktober, mit 174.415 Wagen-Nutzkilometern, auf der Stadtbahn am Montag, dem 12. März, mit 59.232 Wagen-Nutzkilometern und auf der U-Bahn am Dienstag, dem 4. Dezember, mit 14.568 Wagen-Nutzkilometern erzielt. Die saisonbedingten, periodischen *F r e q u e n z z ä h l u n g e n* seitens der Schaffner wurden auch im Jahre 1979 wie üblich durchgeführt, außerdem eine Teilzählung im Silvesternachtverkehr. Weiters erfolgten zu Verrechnungszwecken im März, Juli und Oktober Fahrgastzählungen auf der S-Bahn.

Die *B e t r i e b s ü b e r w a c h u n g* hat im Jahre 1979 bei einem Personalstand von 112 Revisoren 152.581 Wagenkontrollen durchgeführt, wobei 1.544.553 Fahrgäste und das eigene Personal überprüft sowie 28.478 meldepflichtige Vorgänge festgehalten wurden. Außerdem waren weitere 63 Kontrolloren nur für die Fahrscheinüberprüfung in den schaffnerlosen Wagen des Straßenbahn-, Autobus-, U-Bahn- und Stadtbahnbereiches eingesetzt. Diese Kontrolloren überprüften bei 152.210 Wagenkontrollen 1.843.773 Fahrgäste und hielten 74.991 meldepflichtige Vorgänge fest. Neben dem normalen Dienst zu den Hauptverkehrszeiten waren die Beamten der Betriebsüberwachung bei verschiedenen Sonderveranstaltungen, wie zum Beispiel bei einer Ringablenkung im Zusammenhang mit Demonstrationen, bei kirchlichen Umzügen, Sportveranstaltungen im Stadion, in der Stadthalle usw., tätig. Wieder hat sich der betriebseigene Funkwagendienst im Einsatz bei Verkehrsunfällen und Betriebsereignissen sowie bei der Störungsbehebung gut bewährt. Im Lastenverkehr wurden für die Verkehrsbetriebe und für private Baufirmen im Straßenbahn- und Stadtbahnbereich insgesamt 6.341 Fahrten geleistet.

1979 konnten im Fahrdienst 507 Männer und 51 Frauen aufgenommen werden. Dem stand durch Kündigung, Pensionierung oder Tod ein Abgang von insgesamt 580 Bediensteten gegenüber. 580 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, davon 465 Bedienstete für den Fahrdienst und 115 für den Schaffnerdienst. Außerdem erhielten 4.388 Bedienstete eine Ausbildung für Spezialtypen des Fuhrparks, für den Zentralfriedhofverkehr, als Stellwerkswärter, Kranführer, Staplerfahrer und als Kontrolloren in Wiederholungsschulen usw., davon 3.330 als Fahrer und 1.058 als Schaffner, Fahrer und Lenker mit Schaffnerschule. Am Jahresende standen 38 Straßenbahnlinien, 3 Stadtbahnlinien und 2 U-Bahn-Linien in Betrieb.

Die Fahrgastfrequenz im *A u t o b u s b e t r i e b* stieg um 2,1 Prozent auf 83,4 Millionen Beförderungsfälle, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 2,4 Prozent auf 17,7 Millionen Kilometer.

Im einzelnen wurden folgende wesentliche Betriebsmaßnahmen getroffen: Ab 5. Februar wurden die Autobuslinien 24 A und 25 A gekoppelt und bei teilweise geänderter Linienführung mit dem Linienignal 25 A betrieben. Ab 27. Mai Betriebsbeginn werden die Fahrten der bisherigen Linie 49 A von der bestehenden Linie 49 B geleistet. Am 2. September wurde das neue Expedit der Linie 61 A in der Dörfelstraße in Betrieb genommen, mit gleichem Datum die Linie 10 A bis zum Elderschplatz verlängert. Am 27. September nahm die Linie 16 A ihren Betrieb zwischen Hetzendorf und Zanaschkagasse auf, während die Linie 8 A mit gleichem Tag eingestellt wurde. Insgesamt wurden 27 Haltestellen aufgelassen, 24 neu errichtet, 15 ständig verlegt. Vorübergehende Verlegungen sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Ein Autobusersatzverkehr wurde für 23 Linien der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn eingerichtet. Außerdem mußten auf zahlreichen Autobuslinien Schülerverstärkungsfahrten sowie Sonderfahrten auf Bestellung durchgeführt werden.

129 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, und zwar 57 für den Autobuslenkerdienst, 30 für

den Lkw-Lenkerdienst und 42 für den Verschublenkerdienst. Außerdem wurden 2.249 Bedienstete ausgebildet, und zwar: 9 als Lehrlener, 1.780 als Lenker für Sondertypen und in Wiederholungsschulungen 460 als Lenker. Für die Autobuslinie Heiligenstadt—Klosterneuburg (Dr. Richard und Firma Zuklin) besteht weiterhin die Sonderregelung, die es den Bewohnern des Raumes Kahlenbergedorf und den dort Beschäftigten ermöglicht, diese Linie zwischen Stadtbahn Heiligenstadt und der Stadtgrenze bei der Donauwarte zum Einheitstarif der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe zu benützen. Der Wagenpark für den Linien- und Mietwagenverkehr bestand mit Jahresende aus 379 Autobussen. Die größte Fahrleistung im Autobusbetrieb wurde am Freitag, dem 9. November, mit 49.849 Wagen-Nutzkilometern erzielt.

Die Abteilung für Betriebsangelegenheiten und elektrische Streckenausrüstung der U-Bahn hat 1979 folgende Arbeiten durchgeführt: Die bereits vorzeitig im November 1978 in Betrieb genommene Station Stephansplatz wurde im Frühjahr vollkommen fertiggestellt, so daß die komplette Passage der Öffentlichkeit übergeben werden konnte. Im August wurde die Station Schottenring nach Beendigung der Gleisarbeiten auch stellwerksmäßig in den endgültigen Zustand für den U-4- und U-2-Betrieb gebracht. Am 24. November erfolgte die vorzeitige Betriebsaufnahme des U-1-Abschnittes Stephansplatz—Nestroyplatz. In der Leitstelle Karlsplatz wurde das Zentralstellwerk für den Abschnitt der U 1 in Betrieb genommen. In enger Zusammenarbeit mit den Magistratsdienststellen, den Elektrizitätswerken sowie Zivilingenieuren wurden die Detailprojekte für die Verlängerung der U 1 bis Kagran und die generelle Planung der U 3 und U 6 erarbeitet. Die Traktionsstromanlagen, wie Stromschienen und Verkabelungen sowie die Errichtung von Schaltanlagen wurden für die Betriebsaufnahme der U 4 bis Meidling und für die der U 2 termingerechtfertiggestellt. Ähnliches gilt auch für die notwendigen Niederspannungs- und Notstromanlagen. Die Stromversorgungsanlagen wurden baufortschreitend bis zum Praterstern auf der U 1, bis Hütteldorf auf der U 4 und auf der Linie U 2 fortgesetzt. Für die in Betrieb gegangenen Stellwerke und Sicherungsanlagen Schottenring und das Provisorium Nestroyplatz erfolgten termingerechtfertig die Überprüfungen und somit auch die Betriebsbewilligungen durch die Aufsichtsbehörde. Die Projektierung und die Montage der übrigen Stellwerke der U 1, U 2 und U 4 wurden weiter betrieben und dem Baufortschritt angepaßt. Die Begutachtung des Sicherheitsnachweises konnte zum Abschluß gebracht werden. Die Montage der Stationsüberwachungen, der Fernsehüberwachung, des Funkes, der Telefonanlagen, Notrufstellen, Uhren- und Zugzielanzeigeranlagen wurde in den in Betrieb gegangenen Teilabschnitten rechtzeitig abgeschlossen. Die Anlagen wurden geprüft und für die Schulung des Personals freigegeben. Die maschinellen Einrichtungen der U 1 und U 4 wurden von der Behörde genehmigt und in Betrieb genommen. Mit der Magistratsabteilung 32 wurden die Ergebnisse der Tunnellüftungsanlagen begutachtet, um daraus Schlüsse für die weitere Projektierung der neuen Linien U 3 und U 6 ziehen zu können. Die Fernsteuerwarte der Stromversorgung wurde für die Inbetriebnahme des U-1-Teilabschnittes fertiggestellt. An der Erweiterung für weitere Linienabschnitte wird gearbeitet. Auch die zentrale Stationsüberwachung konnte bereits ihrer Bestimmung übergeben werden, an der Erweiterung und Einbeziehung zukünftiger U-Bahn-Bauabschnitte wird gearbeitet. Für die Zugnummernmeldung, -lenkungs-, -zielanzeige sowie für das stromsparende Fahren wurden zusammen mit den einschlägigen Eisenbahnfachfirmen Grundlagen für eine Ausschreibung erarbeitet und Vorbereitungen für das Zusammenwirken mit den Stellwerken getroffen. Sodann erfolgten die Ausschreibung und Vergabe der Betriebslenkzentrale. Das Zentralstellwerk konnte für den Abschnitt U 1 in Betrieb genommen werden.

Die Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn hat 1979 folgende Arbeiten durchgeführt: Auf der Linie U 1 wurden zwischen den Stationen Nestroyplatz und Praterstern (Wendegleis Nestroyplatz) die Gleisbauarbeiten abgeschlossen. Ende November konnte mit den Gleisbauarbeiten im Bereich der Station Vorgartenstraße begonnen werden. Mit den Arbeiten auf der Linie U 4 für die Verkleidung der U-4-Galerie am Donaukanal zwischen Roßauer Lände und Schwedenplatz wurde Mitte des Jahres 1979 begonnen. Im Dezember wurden die Tiefbauarbeiten am Verbindungstunnel U 4—U 3 im Bereich des Julius Raab-Platzes in Angriff genommen. Zwischen den Stationen Meidling und Margaretengürtel konnten die Gleisbauarbeiten im Oktober abgeschlossen werden. Das Gleisbaulös Braunschweigasse bis Schönbrunn wurde im September in Angriff genommen. Die Bahnsteigverbreiterungen in den Stationen Braunschweigasse, Hietzing und Schönbrunn konnten fertiggestellt werden. Mit den Rohbauarbeiten der Stationsgebäude Braunschweigasse und Unter-St. Veit wurde begonnen. Auf dem Streckenabschnitt Hütteldorf—Ober-St. Veit konnten die U-Bahn-Gleisanlagen mit Ausnahme im Bereich der Brücken über den Wienfluß und die Hadikgasse weitestgehend fertiggestellt werden. Das Ersatzgebäude für die Personalräume der Österreichischen Bundesbahnen (Station Hütteldorf) in Unter-Purkersdorf wurde fertiggestellt und den Österreichischen Bundesbahnen übergeben. Im Februar wurde auf der USTRAB-Linie 2 mit dem Umbau der Bahnsteige und Nebenräume in den Stationen Mariahilfer Straße, Burggasse, Lerchenfelder Straße und Friedrich Schmidt-Platz/Rathaus begonnen. Auch die Gleisbauarbeiten konnten bis auf Umstellungsarbeiten abgeschlossen werden.

Der Wagenpark der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn umfaßte zu Jahresbeginn 1979 einen Gesamtstand von 1.897 Personenfahrzeugen, die sich auf 814 Straßenbahntriebwagen und 714 Straßenbahnbeiwagen, auf 112 Stadtbahntriebwagen und 171 Stadtbahnbeiwagen sowie auf 86 Doppeltriebwagen

aufteilen. Wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit oder Übernahme in den Stand der Hilfsfahrzeuge wurden 70 Triebwagen der Typenreihen B, C₁, M, N₁ sowie 89 Beiwagen der Typenreihen b, c₁, m₂, m₃, n₂ ausgeschieden. 18 Einmangelenktriebwagen der Typenreihe E₂, 3 Zweirichtungsgelenktriebwagen der neuen Typenreihe E₆, 19 Beiwagen der Typenreihe c₃ und 2 Beiwagen der neuen Typenreihe c₆ sowie 22 U-Bahn-Doppeltriebwagen wurden angeschafft und in den Stand der Personenfahrzeuge aufgenommen. Somit umfaßte der Wagenpark zum Jahresende 1.802 Personenfahrzeuge, und zwar 768 Straßenbahntriebwagen und 657 Straßenbahnbeiwagen, 109 Stadtbahntriebwagen und 160 Stadtbahnbeiwagen sowie 108 Doppeltriebwagen. Der Stand an sechssachsigen Gelenktriebwagen betrug 472, das sind 61,5 Prozent aller Straßenbahn-Personentriebwagen. Auf den Gesamtwagenpark bezogen, verfügt der Straßenbahnbetrieb über 1.425 Personenfahrzeuge (alle mit Stahlaufbauten). Somit standen insgesamt 720 Triebwagen und 639 Beiwagen für den schaffnerlosen Beiwagenbetrieb zur Verfügung, wobei von den Triebwagen 345 Gelenkzüge für den Einmannbetrieb verwendbar sind.

Der Wagenpark der Autobusse wurde im Jahre 1979 durch den Kauf von 5 Gelenkzugautobussen der Type GU 230/54/69/4A, 11 Doppeldeckautobussen der Type DDH 200/43/16 und 29 Normalautobussen der Type GS LU 200/M 11 vergrößert. Der Kauf von Normal- und Gelenkzugautobussen als Ersatz für auszuscheidende, überalterte Autobusse muß als Fortsetzung der Investitionsprogramme der vergangenen Jahre angesehen werden. 1979 wurden letztmalig Doppeldeckautobusse neu in Betrieb genommen. Die neuen Autobusse sind mit Funk- und Tonbandgeräten sowie mit automatischen Rollbandapparaten zur Fahrtzielanzeige in Front und Seite ausgestattet. Sowohl die Normalautobusse als auch Doppeldeckautobusse werden mit einem reinen Flüssiggasmotor betrieben; die Gelenkzugautobusse sind mit einem Motor für Flüssiggasmischbetrieb ausgerüstet. Neben den Autobussen wurden an Sonderfahrzeugen ein Lastkraftwagen mit Kipperanlage, ein Schweißwagen, ein Kastenwagen zur Betreuung der Schienenschmieranlage, ein Bauwagen mit Gelenksteiger sowie zwei Weichenspritzwagen angeschafft und in Betrieb genommen. Weiters wurde, um eine ausreichende Reinigung der im Gleisnetz vorhandenen Schlamm-schächte gewährleisten zu können, mit dem Bau eines Schlamm-saugwagens für die Bahnerhaltung begonnen. Für die Garage Spetterbrücke wurde an Stelle der irreparablen Autobuswaschanlage eine neue vollautomatische Vier-Bürsten-Autobuswaschanlage angekauft, installiert und in Betrieb genommen. Insgesamt standen 379 Autobusse zur Verfügung, davon sind 82 Doppeldeckautobusse, 148 Gelenkzugautobusse, 127 Normalautobusse und 22 Citybusse.

Die Hochbauarbeiten in der Station Meidlinger Hauptstraße wurden mit dem Neubau des Stellwerkes fertiggestellt. Im März konnten die Bauarbeiten für die Errichtung der Stadtbahnstation Thaliastraße wieder aufgenommen werden. In den Stationen Wohnpark Alt Erlaa, Wienerbergstraße und Tscherttegasse erfolgte die Überdachung der Bahnsteige und Stiegenabgänge. Weiters wurde mit der Generalinstandsetzung einiger Wohnhausanlagen im 10. Bezirk begonnen.

Um die Bauarbeiten für die Straßenbahn ungehindert fortsetzen zu können, war es notwendig, diverse Gleisbauarbeiten durchzuführen. Im Zuge des Ausbaues der Bundesstraße B 302 konnten die Arbeiten mit der Errichtung einer Haltestelleninsel in der Lilienbrunnengasse sowie mit dem Abtragen des ehemaligen Schleifengleises in der Oberen Donaustraße abgeschlossen werden. Um die Bauarbeiten für die Betriebsgleisverbindung U 3/U 4 ungestört durchführen zu können, mußte ein Gleisprovisorium im Bereich des Franz Josefs-Kais von der Postgasse bis zum Julius Raab-Platz hergestellt werden. Die Bauarbeiten des 1. Bauabschnittes für die Schnellstraßenbahnlinie 64 wurden mit dem Anbringen des Schallschutzes und diversen Restarbeiten abgeschlossen. Weiters erfolgten noch einige größere Gleiserneuerungen und Ergänzungen sowie kleine Gleisbauarbeiten an 45 Stellen im Gleisnetz. Mehrere Haltestelleninseln wurden verlängert beziehungsweise neu gebaut.

In der Zentralwerkstätte erfolgte die Reparatur von insgesamt 1.143 Schienenfahrzeugen (847 Triebwagen und 296 Beiwagen), 2.342 Kraftfahrzeugen, davon 1.305 Autobusse und 1.240 Drehgestellen.

Im Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Betrieb ereigneten sich insgesamt 4.155, im Autobusbetrieb 1.288 Unfälle. An Haftpflichtschädigungen und Renten für Körperverletzungen sowie an Entschädigungen für Sachschäden mußten insgesamt 9,5 Millionen Schilling gezahlt werden. Schadenersatzansprüche wurden in der Höhe von 12,8 Millionen Schilling geltend gemacht.

Städtische Bestattung

Der Städtischen Bestattung wurden im Jahre 1979 21.966 Bestattungen zur Durchführung übertragen, wobei der auf die Kremationen entfallene Anteil 3.986 Fälle oder 18,2 Prozent betrug. Weitere Aufträge betrafen 1.916 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie 881 Überführungen in das In- und Ausland. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden nach Ägypten, Australien, Bulgarien, in die Bundesrepublik Deutschland, Ecuador, Frankreich, Großbritannien, Irak, Israel, Italien, Jugoslawien, Kuba, Libanon, Niederlande, Polen, Portugal, Qatar, Rumänien, Schottland, Schweden, Türkei und in die USA durchgeführt; auf dem Landweg in die Bundesrepublik Deutschland, nach Italien, Jugoslawien, in die Schweiz und nach Ungarn. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1979 insgesamt

29.519 (1978: 30.128) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 619 Aufträge zu eigenen Lasten durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufkommen wären.

Der Anteil des Unternehmens an Wiener Bestattungen lag bei 96,0 Prozent, den Rest besorgten Pächter von Konzessionen der Städtischen Bestattung in den an Wien angrenzenden Gemeinden oder Erfüllungsgehilfen des Unternehmens. Mit 3.020 Fällen wurden im Monat Jänner die meisten Aufträge übernommen, während die niedrigste Auftragszahl der Monat September mit 2.057 Bestattungsfällen brachte.

Der Fuhrpark hat eine Fahrleistung von rund 799.000 km zu verzeichnen, das sind um 6.000 km weniger als im Jahre 1978. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 28 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.200 km der Entfernung von Wien nach Gibraltar entspricht.

Das Unternehmen verfügte Ende 1979 über 20 Fourgons, 15 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts-, Kurierfahrten usw.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 48.484 Särge, und zwar um rund 1.360 weniger als 1978 hergestellt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf an Bestatter in den Bundesländern bestimmt. Die Anzahl der dem Unternehmen erteilten Aufträge für künftige Bestattungen (Lebzeitenaufträge) verminderte sich gegenüber dem Jahre 1978 um 1,0 Prozent auf 2.563.

Auf dem Wiener Zentralfriedhof können, nach Beendigung der Umbauarbeiten, ab 26. Juni in der Dr. Karl Lueger-Gedächtniskirche wieder Trauerfeiern abgehalten werden. Anlässlich der Umbauarbeiten wurde im Einvernehmen mit der römisch-katholischen Kirche die Aufbahrung vom Seitenschiff vor den Hochaltar verlegt. Der Sarg wird auf einer Tumba, zwischen zwei zehnlammigen Kandelabern aufgebahrt und mit einem goldbestickten Bahrtuch bedeckt. Die renovierte Aufbahrungshalle auf dem Friedhof Simmering steht ab 3. Juli für die Abhaltung von Trauerfeiern bei Erdbestattungen wieder zur Verfügung. Im Aufbahrungsraum, der 200 Trauer Gästen Platz bietet, können nunmehr auch Urnen aufgebahrt werden. Auf dem Friedhof Hernals wurde die umgebaute Aufbahrungshalle am 6. August wieder der Benützung übergeben. In den beiden umgestalteten Aufbahrungsräumen besteht die Möglichkeit, Trauerfeiern zu Erdbestattungen abzuhalten, in einem Aufbahrungsraum darüber hinaus auch Kremationsfeiern. Auch eine Urnenaufbahrung wurde im Bereich der Aufbahrungshalle eingerichtet. Das maximale Fassungsvermögen der Aufbahrungshalle ist für 300 Personen bemessen. Durch die Möglichkeit, nunmehr auch auf dem Friedhof Hernals Kremationsfeiern abhalten zu können, soll den Bewohnern des 17. Bezirkes der Weg in die weit gelegene Feuerhalle erspart werden.

Bei Holz- und Metallsärgen, die ohne Bahrtuch aufgebahrt werden, wird seit dem 26. März einer der beiden, und zwar der für die Trauergäste sichtbar angebrachte Sargzettel, vor dem Eintreffen der Hinterbliebenen entfernt. Mit dieser Regelung, die erst auf Grund der Entwicklung neuer Klebstoffe möglich war, wird der störende Anblick dieser Sargzettel vermieden. Am 2. April wurde auf dem Friedhof Ottakring der erste Kondukt mit einem elektrisch betriebenen Bahrwagen durchgeführt. Der mit einem Elektromotor ausgestattete Bahrwagen, der die Energie aus einer aufladbaren Batterie bezieht, soll überwiegend auf den sogenannten Bergfriedhöfen eingesetzt werden. Neben einer ansprechenden Gestaltung des Konduktes soll durch diesen Bahrwagen auch eine Entlastung des Konduktpersonales erzielt werden.

In der Zentrale des Unternehmens wurde Mitte August 1979 eine neue Telefonanlage in Betrieb genommen. Durch die Einführung der Durchwahl ist es nunmehr auch möglich, zu jeder Filiale und Betriebsstelle des Unternehmens direkt durchzuwählen. Die vorhandenen Querverbindungen wurden gleichfalls erweitert, so daß, mit Ausnahme des Sargerzeugungsbetriebes, nunmehr alle Dienststellen des Unternehmens über Direktverbindungen erreichbar sind.

Im Sargerzeugungsbetrieb konnten durch die Umgestaltung des Schnittholzlagerplatzes die Stapelung des Holzes und dessen Zubringung zu den Produktionsstätten wirtschaftlicher gestaltet werden. Anfangs November wurde im Sargerzeugungsbetrieb die Erweiterung der Brandgasmeldeanlage abgeschlossen, so daß nunmehr in sämtlichen Produktions- beziehungsweise Lagerräumen, in den Garagen, im Kesselhaus sowie im Späne-, Staub- und Filterbunker Brandgasmelder installiert sind. In der Spenglerei wurde eine vom Arbeitsinspektorat vorgeschriebene Belüftungsanlage eingebaut.

Am 2. Jänner wurde auch das auf dem Wiener Zentralfriedhof tätige Konduktpersonal mit neugestalteten Trägeruniformen ausgestattet und damit die im Jänner 1978 begonnene Aktion abgeschlossen. Da die im November 1947 an die Aufnahmebeamten und Zeremonienleiter ausgegebenen Dienstabzeichen infolge des dauernden Gebrauches unansehnlich und teilweise unbenützlich geworden sind, wurden diese Abzeichen eingezogen und durch neue ersetzt. Als Ergänzung zur Betriebsordnung wurde von der Direktion ein Trauerzeremoniell herausgegeben, das für jene Mitarbeiter des Unternehmens bindend ist, die an der Gestaltung und am Ablauf der Trauerfeier mitwirken.

Für das Museum des Unternehmens wurde eine Besuchsordnung, für das Museumsarchiv und die Museumsbibliothek Benützerordnungen erlassen. Im Jahre 1979 wurde das Museum von 514 Österreichern und 69 Ausländern, insgesamt daher von 583 Personen, besucht.

Am 1. Juli hat Kardinal Franz König, Erzbischof von Wien, das „Amt der Erzdiözese Wien für den Einsegnungsdienst in Wien“ geschaffen. Zum Leiter dieses Amtes wurde der Rektor der Dr. Karl Lueger-Gedächtnis-

kirche, Karl *Wagner*, ernannt, der für einen geordneten kirchlichen Begräbnisdienst zu sorgen und die erforderlichen Kontakte mit der Bestattung und Friedhofsverwaltung herzustellen hat.

Wie alljährlich wurden in den Aufbahrungshallen auf verschiedenen Wiener Friedhöfen am 1. November von den Religionsgemeinschaften Totengedenkfeiern abgehalten und bei den Mahnmalen für die Gefallenen der beiden Weltkriege von diversen Verbänden Gedenkfeiern veranstaltet. Zu diesen Feiern stellte das Unternehmen Aufbahrungsgegenstände und Personal zur Verfügung.

Ende September wurde die provisorische Aufbahrungshalle auf dem Wiener Zentralfriedhof baulich fertiggestellt und mit der Ausgestaltung der Innenräume begonnen. Gleichzeitig wurden die Kellerräume der Halle 2 zu Sozialräumen für das Personal umgestaltet. Auf diese Weise wurden die Voraussetzungen für den großzügigen Umbau der Halle 1 geschaffen, der im Jahre 1980 beginnt und etwa drei Jahre dauern wird.

Anfangs Dezember wurde das Unternehmen damit beauftragt, die Umsargung Verstorbener in der Fürstengruft (Liechtenstein) in Vaduz vorzunehmen beziehungsweise schadhafte Särge zu reparieren. Der Fürst von Liechtenstein hat in einem besonderen Schreiben seinen Dank für die Sanierung der Gruft ausgesprochen.

Alle beim Unternehmen neu eingetretenen Bediensteten wurden durch einen Schulungsreferenten unter Berücksichtigung ihrer Verwendung einer Grundausbildung unterzogen und mit ihren Aufgaben theoretisch und praktisch vertraut gemacht. Für die bereits beim Unternehmen tätigen Bediensteten wurde das in Theorie und Praxis erworbene Wissen in Wiederholungskursen vertieft beziehungsweise den geänderten Verhältnissen angepaßt. Für die Schulung der Bediensteten stehen dem Schulungsreferenten ein eigener Schulungsraum sowie die zur Ausbildung erforderlichen Geräte zur Verfügung.

Auch im Jahre 1979 war das Unternehmen bemüht, die den Kundendienst betreffenden Dienstleistungen weiter auszubauen. Eine in diesem Zusammenhang mit der Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft abgeschlossene Vereinbarung, die die Abholung der per Luftfracht in Wien eintreffenden Verstorbenen regelt, ermöglicht es, den Hinterbliebenen nunmehr zusätzliche Kosten zu ersparen.

Das Unternehmen wurde 1979 mit folgenden Bestattungsdurchführungen besonderer Art betraut (Anführung in zeitlicher Reihenfolge): Otto *Probst*, Dritter Präsident des Nationalrates; Mina von *Altb*, Dramaturgin und Schriftstellerin; Egon von *Jordan*, Schauspieler; Professor Gustav *Zeliber*, Komponist; ao. Univ.-Prof. Dr. med. Paul *Kyrle*, Ärztlicher Leiter der Krankenanstalt Rudolfstiftung; Professor Georges *Creux*, Kulturattaché; Professor Dr. Hilde *Hannak*, Witwe nach Redakteur Jaques Hannak; Professor Zlatko *Topolski*, Erster Konzertmeister der Wiener Symphoniker; Franz *Kießling*, Schriftsteller; Univ.-Prof. Dr. med. Hubert *Kunz*, em. Vorstand der II. Chirurgischen Universitätsklinik; Kommerzialrat Karl *Mühlbauer*, ehemaliger Dritter Präsident des Wiener Landtages und Gemeinderat a. D.; Hofrat Magister Rudolf *Zörner*, Abgeordneter zum Wiener Landtag und zum Gemeinderat; Emilie *Lenz*, Betriebsratsobmann und Aufsichtsratsmitglied des „Konsum Österreich“; Hermann *Thiard-Laforet*, Schauspieler; Professor Anton *Heiller*, o. Professor an der Hochschule für Musik; Franz *Primas*, Generaldirektor a. D. der ÖMV; o. Univ.-Prof. Dr. med. Hans *Bornschein*, Korrespondierendes Mitglied der Österreichischen Akademie der Wissenschaften; Dipl.-Ing. Dr. techn. Hermann *Schmid*, em. o. Univ.-Prof. für Physikalische Chemie; Kommerzialrat Franz G. *Dworak*, Präsident der Bundeswirtschaftskammer und Abgeordneter zum Nationalrat a. D.; Kommerzialrat Manfred *Scheer*, Galeriebesitzer; Willibald *Schmauss*, Fußballer des Wunderteams; ao. Univ.-Prof. Dr. med. Karl *Gloning*; em. Univ.-Prof. Dr. jur. DDr. h. c. Hans *Schima*, Wirkliches Mitglied der Österreichischen Akademie der Wissenschaften; Josef *Petrak*, Schriftsteller; Hofrat Dipl.-Ing. Dr. techn. und Dr. jur. Franz *Placereano*; Gerhard *Freund*, Vorsitzender des Vorstandes der Wiener Stadthalle, Intendant der Wiener Festwochen, ehemaliger Fernsehredirektor; Hermine *Fiala*, Gemeinderat; Erika *Tiller-Körner*, Operettensängerin; Rudolf *Schwaiger*, akademischer Bildhauer; Maria *Englstorfer*, Schauspielerin; ao. und bev. Botschafter i. R. Dr. Arno *Halusa*, Generalsekretär der Vereinigung Österreichischer Industrieller; wirklicher Hofrat Dr. Friedrich *Scholz*, Stadthauptmann von Floridsdorf; Franz *Marek*, Chefredakteur des „Wiener Tagebuch“; Mario *Declava*, Maler und Graphiker; Sektionschef i. R. Dr. jur. Heinz *Pruckner*; Baurat h. c. Eugen *Magyar*, Altpäsident der Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland; Franz *Ramel*, Bezirksvorsteher a. D.; Polizeioberst Professor Ing. Alois *Massak*, Technischer Rat; Professor Heinz *Sandauer*, Komponist und Schriftsteller; Dr. med. Edith *Lauda*, Ehrenpräsidentin des Comité international d'Esthétique et de Cosmétique (CIDESCO); Dr. phil. Hans *Hornich*, em. o. Univ.-Prof.; Professor Emil *Gebauer*, Minister a. D.; o. Hochschulprofessor Hans *Reznicek*, Mitglied i. R. der Wiener Philharmoniker und der Wiener Staatsoper; Univ.-Doz. Dr. Friedrich *Mittelstedt*; o. Univ.-Prof. i. R. Dr. theol. Dr. rer. pol. Johannes *Kleinbapfl*; Dr. Rudolf *Hornischer*, Direktor i. R. des Kaiser Franz Josef-Spitals; Diplomvolkswirt DDr. Herbert *Bandbauer*, Generaldirektor der Verbundgesellschaft; Dipl.-Ing. Dr. techn. Adolf *Slattenschek*, em. o. Univ.-Prof. der Technischen Universität Wien; Professor Johann *Muschik*, Schriftsteller; Baurat h. c. Dr. phil. Eduard *Schrack*; Dr. Albert *Markovics*, Sektionschef i. R. des Bundeskanzleramtes; Carlo *Abarth*, Konstrukteur; Dr. Roman *Rosiczky*, Parlamentsdirektor i. R.; Dipl.-Ing. Joseph *Fürst zu Schwarzenberg*, Ritter des Ordens vom Goldenen Vlies; Dr. Hans *Sündermann*, Oberadministrationsrat; Ing. Heinrich *Baumgartner*, Vorstandsdirektor i. R.; wirklicher Hofrat Dr. jur. Friedrich *Wiener*, Hauptschriftleiter; Carl *Merz*, Kabarettist; Karl *Spitzer*, Landesbildungssekretär der SPÖ Wien; Commendatore Kommerzialrat Ing. Georg Richard *Jäger*, Betriebsführer und

ehemaliger Spitzenfunktionär der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft; Kammerrat Kommerzialrat Bruno *Bischof*, Vorstand der Fachgruppe Wien der Spediteure; Dr. Gérard *Bonaparte*, General-Manager Konsul von Mauritius; Julius *Kalmár*, Chefredakteur; o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Ing. Peter *Stein*, Vorstand des Institutes für Stahlbau an der Technischen Universität Wien; Dipl.-Ing. Raimund *Hausmann*, Direktor i. R. der Wiener Stadtwerke — E-Werke; Friedrich *Dürler*, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater i. R.; Felix *Koutny*, Sportjournalist; Polizei-Oberst i. R. Leopold *Hartl*, Abgeordneter zum Nationalrat a. D., ehemaliger Landesparteiobmann der ÖVP Wien; Bestattung beziehungsweise Überführung von 23 Opfern der Brandkatastrophe im Hotel Augarten; Professor Friedrich *Torberg*, Schriftsteller.