

# Straße, Verkehr und Energie

## Straßenverwaltung und Straßenbau

Im Jahre 1980 wurden 2.638 km an öffentlichen Straßen verwaltet und erhalten, von denen 140 km Bundesstraßen und 20 km Autobahnen waren. Im Gemeindestraßennetz wurden 440.000 m<sup>2</sup> Fahrbahnen instand gesetzt und 230.000 m<sup>2</sup> Fahrbahnen neu hergestellt oder erneuert. Bei einer mittleren Breite von 8,5 m ergibt dies 52 km an instand gesetzten bzw. 27 km an neu hergestellten oder erneuerten Fahrbahnen. An Autoabstellflächen wurden 20.000 m<sup>2</sup> instand gesetzt und 30.000 m<sup>2</sup> hergestellt. Auf Gehsteigen wurden 60.000 m<sup>2</sup> instand gesetzt und 40.000 m<sup>2</sup> erneuert oder neu hergestellt. Bei einer mittleren Breite von 3,0 m ergibt das eine Strecke von 20,0 km instand gesetzter und 13,0 km neu hergestellter oder erneuerter Gehsteige.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen, waren an gemeindeeigenen Geräten 12 Straßenwalzen, 14 Gehwegwalzen, 2 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 1 Pneu-Walze, 9 Straßenreparaturfahrzeuge und 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) eingesetzt, die insgesamt 5.288 Arbeitsschichten leisteten. Die Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken, wobei eine Strecke von 45.241 km zurückgelegt wurde. Für die Neuherstellung oder Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden an öffentliche Dienststellen sowie an private Bauwerber 15.540 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 104 Fällen waren in verkehrsreichen Straßen an Stelle von Aufgrabungen 93 Bohrungen und 11 Minierungen durchzuführen.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden wieder die beiden Funkwagen eingesetzt. 1.380 Inspektionen mußten vorgenommen werden, hierbei wurden 27.720 km zurückgelegt. Bei 14 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 MA 39 wurden wieder laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Bei den insgesamt 705 Versuchen wurden an 375 Stellen positive Ergebnisse erzielt; die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten waren ordnungsgemäß durchgeführt worden. Bei den übrigen 330 Stichproben, bei 47 Prozent, wurde mangelhafte Verdichtung festgestellt. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, durch Nachverdichtungen den Mangel zu beheben. In einem Fall mußte gegen die betreffende Firma, die dem Auftrag nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist, ein Strafverfahren eingeleitet werden. Ferner wurde die Ausrüstung der Autobahnmeisterei Inzersdorf durch den Ankauf eines Schneepfluges der Type STS 340, einer Leitschienenramme sowie von 2 Teerkesseln und 2 Lkw-Anhängern weiter ergänzt.

In den Hauptverkehrsstraßen diverser Bezirke wurde eine Reihe von Straßenbauarbeiten durchgeführt. So wurde im 2. Bezirk in der Oberen Augartenstraße von der Rembrandtstraße bis zur Unteren Augartenstraße eine Richtungsfahrbahn umgebaut und dem Verkehr übergeben. Der Umbau der zweiten Fahrbahnhälfte und die Belagsaufbringungen werden im Jahre 1981 erfolgen. Am Praterstern wurde der Innenkreis umgebaut; weiters waren die Parkplätze bei der Ausstellungsstraße zu erweitern und die vor dem Hochhaus der Österreichischen Bundesbahnen neu zu gestalten. Ebenso wurden im Innenkreis die Radwege hergestellt; die Arbeiten werden 1981 fortgesetzt. Im 3. Bezirk mußte die Marxergasse von der Invalidenstraße bis zur Unteren Viaduktgasse und von der Seidlgasse bis zur Rasumofskygasse umgebaut werden. Im 12. Bezirk konnten die Arbeiten am Projekt „Schöpf“ mit den Straßenzügen Am Schöpfwerk von der Gutheil-Schoder-Gasse bis zur Naheimergasse durch Umbau der Fahrbahn, An den Eisteichen von der Zanaschkagasse bis zur Froschlackengasse durch Belagsaufbringung und die Zanaschkagasse von An den Eisteichen bis zur Lichtensterngasse weitergeführt und abgeschlossen werden. Im 20. Bezirk wurde der Umbau des Friedrich-Engels-Platzes mit der Durchführung von Restarbeiten gänzlich fertiggestellt. Im 22. Bezirk erfolgte im Zuge des Projektes „Sozialmedizinisches Institut Ost“ in der Wulzendorfstraße, von der ONr. 66 bis zur Seidelbastgasse mit der Aufbringung des Belages die Fertigstellung der Straßenbauarbeiten.

Im 5. Bezirk wurden in der Reinprechtsdorfer Straße von der Leopold-Rister-Gasse bis zur Linken Wienzeile die Fahrbahn und Gehsteige umgebaut. Im 14. Bezirk erfolgte der Umbau der Fahrbahn der Linzer Straße von der Zehetnergasse bis zur Hochsatzengasse im Anschluß an die Gleisneulegungsarbeiten der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe. Ebenso wurden die Gehsteige fast zur Gänze neu hergestellt; die endgültige Belagsaufbringung wird im Jahre 1981 vorgenommen werden.

In den Straßen örtlicher Bedeutung wurden im 3. Bezirk in der Ghegastraße von der Arsenal-

straße bis zur Anbindung an den Posttunnel und in der Arsenalstraße im Bereich der Kreuzung mit der Ghegastraße, im 7. Bezirk in der Kaiserstraße von der Westbahnstraße bis zur Burggasse auf der Seite der ungeraden Ordnungsnummern, im 8. Bezirk in der Skodagasse am Hamerlingplatz im Zuge der Skodagasse, im 9. Bezirk in der Hörlgasse von der Liechtensteinstraße bis zum Schlickplatz und in der Nußdorfer Straße von der Rufgasse bis zum Währinger Gürtel, im 10. Bezirk in der Favoritenstraße an den Nebenfahrbahnen von der Staudiglasse bis zur Schleiergasse Arbeiten durchgeführt; ebenso im 13. Bezirk in der Felixgasse von der Dostal-gasse bis zur Napoleonwaldgasse und im Kreuzungsbereich Tolstoigasse—Nothartgasse sowie diverse Erhaltungsarbeiten am Straßennetz im Lainzer Tiergarten, im 14. Bezirk in der Salzwiesengasse Rodungsarbeiten, im 15. Bezirk in der Diefenbachgasse von ONr. 21—25, im 16. Bezirk in der Gallitzinstraße von ONr. 34—56, im 19. Bezirk am Saarplatz von ONr. 11—13 und in der Silbergasse nächst des Saarplatzes, im 21. Bezirk in der Siemensstraße von ONr. 24—63 und in der Theodor-Körner-Gasse von An der Oberen Alten Donau bis zur Donaufelder Straße, im 22. Bezirk am Karl-Grübl-Weg die ganze Länge und in der Kliviengasse von ONr. 80 bis zur Seidelbastgasse sowie im 23. Bezirk in der Kinskygasse von der Futterknechtgasse bis zur Purkytgasse und in der Podhorezkygasse von der Reklewskigasse bis zur Josef-Österreicher-Gasse und den Ober den Gärten Straßenarbeiten vorgenommen. In zahlreichen Straßen der äußeren Bezirke wurden wieder Oberflächenbehandlungen im Gesamtausmaß von rund 200.000 m<sup>2</sup> durchgeführt.

Im Zuge der Generalinstandsetzungen von Straßenbelägen wurden im 2. Bezirk die Feuerbachstraße von ONr. 1—3, die Lilienbrunnengasse von ONr. 1—3 und die Obere Donaustraße von ONr. 97—111, im 3. Bezirk die Baumgasse von der Landstraßer Hauptstraße bis zur Keinergasse, die Hainburger Straße von der Rabengasse bis zur Leonhardgasse und die Leonhardgasse vom Fiakerplatz bis zur Baumgasse, im 8. Bezirk die Florianigasse von ONr. 56—70, im 9. Bezirk die Vereinsstiege (bei Liechtensteinstraße ONr. 121—123); weiters im 13. Bezirk die Gusindegasse von der Slatingasse bis zum Sackgassenende sowie der Kreuzungsbereich Lainzer Straße—Veitingergasse, im 15. Bezirk die Stiegergasse von ONr. 13—17 und die Hollergasse von ONr. 5—15 a sowie die Dingelstedtgasse von ONr. 13—17 und 22 und die Thurnergasse von ONr. 1—33 und ONr. 16—22, im 16. Bezirk die Johann-Staud-Straße vom Rolandweg bis zur Gallitzinstraße, die Zagorskigasse von der Koppstraße bis zur Gablenzgasse sowie die Herbststraße von der Possingergasse bis zur Zagorskigasse, ferner im 17. Bezirk die Braungasse von ONr. 45—56, im 18. Bezirk die Dr.-Heinrich-Maier-Straße von der Khevenhüllergasse bis ONr. 60, im 19. Bezirk die Heiligenstädter Straße von der Gallmeyergasse bis zur Grinzinger Straße, schließlich im 21. Bezirk die Jedleseer Straße von der Sinawastingasse bis zur Christian-Bucher-Gasse, im 22. Bezirk die Kaisermühlenstraße von der Ostbahn bis zur Wiedgasse und im 23. Bezirk die Ketzergasse von ONr. 350—380, die Breitenfurter Straße von ONr. 358 und im Bereich des Liesinger Platzes und der Dirmhirngasse mit neuen Belägen versehen.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen konnten im 3. Bezirk die Leonhardgasse vom Fiakerplatz bis zur Baumgasse, im 5. Bezirk die Krongasse vom Mittersteig bis zur Margaretenstrasse, im 6. Bezirk die Stumpergasse von ONr. 8—16, im 10. Bezirk die Columbusgasse von der Troststraße bis zur Trambauerstraße, im 11. Bezirk die Kaiser-Ebersdorfer-Straße von der Nemethgasse bis zur Pantucekgasse sowie im 15. Bezirk die Heinickegasse von der Sechshauser Straße bis zur Rauchfangkehrergasse, die Jheringgasse von der Weiglasse bis zur Siebeneichengasse und die Siebeneichengasse von der Jheringgasse bis zur Anschützgasse ausgebaut werden. Im 16. Bezirk waren von Ausbauarbeiten betroffen die Arnethgasse von ONr. 101—105, die Pfenninggeldgasse von der Hasnerstraße bis zur Koppstraße sowie von ONr. 1 bis zur Sulmgasse und die Redtenbacher-gasse von der Degengasse bis zur Wilhelminenstraße sowie die Degengasse von der ONr. 37—39. Im 18. Bezirk umfaßten sie den Weißdornweg vom Schönbrunner Graben bis zum Umkehrplatz, die Gersthofer Straße von ONr. 125—131, die Scheibenbergstraße von der Eckpergasse bis zur Hockegasse und die Pötzleinsdorfer Höhe von ONr. 1—15 sowie den Schönbrunner Graben von ONr. 4—6, im 19. Bezirk die Zucker-kandlgasse von ONr. 2—30, die Sieveringer Straße 276 (Sieveringer Bad) und ebenso Gehsteigerstellungen bzw. Belagsarbeiten vor städtischen Wohnhausanlagen in der Kreindlgasse, Pyrker-gasse, Hardtgasse, Daringergasse, Krottenbachstraße, Sollingergasse, Weinberggasse und Glanzingasse, im 21. Bezirk waren es die Ampe-regasse in der gesamten Länge, die Justgasse vom Berzeliusplatz bis zur Cieslorgasse, der Kinzerplatz, die Oser-gasse, die Anton-Störck-Gasse von ONr. 53—69, die Gerichtsgasse von der Weisselgasse bis zur Peitlgasse, die Jedlersdorfer Straße bei der Frauenstiftgasse, die Töllergasse bei der Leopoldauer Straße und die Weisselgasse bis Nordbahnanlage; im Zusammenhang mit der Errichtung der Wohnhausanlage „Marco-Polo-Platz“ waren es Teile der Berzeliusgasse, Carabelligasse, Giseviusgasse, Großbauerstraße, Loschmidtgasse, Penkgasse, Schwann-gasse und der Skraupstraße sowie am Marco-Polo-Platz die Aufbringung der endgültigen Beläge. Im 22. Bezirk betraf es den Heckenweg von der Komzakgasse bis zur Polletstraße, die Gerambgasse vor dem Gemeindebau, und die Industriestraße von der Langen Allee bis ONr. 66, im 23. Bezirk „Wiener Flur“ Fußwegherstellungen in den Wohnhausanlagen.

Bei privaten Wohnhausanlagen und sonstigen Neuanlagen wurden Straßenbauarbeiten beendet oder weitergeführt sowie neue Bauarbeiten in Angriff genommen, und zwar im 2. Bezirk im Zusammenhang mit dem Bau des Zentralen Anstaltsgebäudes der Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten

in der Wehlstraße von der Haussteinerstraße bis zur Schalichgasse, in der Schalichgasse von der Wehlstraße bis zur Engerthstraße und in der Weschelstraße vom Handelskai bis zur Engerthstraße (Baubeginn: Herbst 1980); in der Wehlstraße von der Haussteinerstraße bis zum Mexikoplatz wurden Abstellspuren fertiggestellt; im 5. Bezirk in der Gießaufgasse von der Diehlgasse bis zur Johanngasse und in der Johanngasse von der Arbeitergasse bis zur Margaretenstraße; im 6. Bezirk in der Webgasse waren es diverse Abschnitte; im 9. Bezirk in der Canisiusgasse von ONr. 11—17, im 11. Bezirk in der 11. Haidequerstraße von der Simmeringer Lände bis zur Kapleigasse wurde die Zufahrt zur Hauptkläranlage von den Entsorgungsbetrieben Simmering hergestellt; im 12. Bezirk in der Schönbrunner Straße von der Bischoffgasse bis zur Rotenmühlgasse, in der Rotenmühlgasse im Bereich Schönbrunner Straße und in der Rosasgasse bei der Rotenmühlgasse, im 14. Bezirk in der Felbigergasse von der Lützowgasse bis zur Mitisgasse, im Friedrich-Lieder-Weg von ONr. 1—19, im Hlavacekweg und im Tina-Blau-Weg, im 15. Bezirk in der Clementinengasse von der Mariahilfer Straße bis zur Fünfhausgasse, im 16. Bezirk in der Demuthgasse von der Ameisbachzeile bis zur Michalekergasse, im 18. Bezirk in der Dürwaringstraße von der Bastiengasse bis zur Naaffgasse und in der Wallrißstraße von der Messerschmidtgasse bis zur Naaffgasse, in der Bastiengasse von ONr. 107—109 und in der Naaffgasse von ONr. 21—23; im 19. Bezirk in der Starkfriedgasse von ONr. 16 bis Glanzingergasse, in der Wallmodengasse von ONr. 6—10, im 21. Bezirk in der Johann-Laufner-Gasse von der Siemensstraße bis zum Umkehrplatz und in der „Nordbahnanlage“ vor dem Postamt, im 22. Bezirk in der Zschokkegasse von der Rittersporgasse bis zur Plankenmaisstraße, in der Wulzendorfstraße von der ONr. 66 bis zur Seidelbastgasse und in der verlängerten Obdachgasse im Betriebsbaugelände-Industriepark Nord, im Abschnitt Am Mühlwasser von Am Mühlwasser bis zum Umkehrplatz, in der Spargelfeldstraße von der Oberfeldgasse bis zur Breitenleer Straße und schließlich wurde im 23. Bezirk in der Wohnparkstraße ein Parkplatz unterhalb der Straßenbahnlinie Nr. 64 hergestellt.

Nach der Winterperiode 1979/80 waren wieder Frostschäden zu beheben. So wurden unter anderem im 1. Bezirk die Fahrbahnen der Neutorgasse und der Reitschulgasse, im 2. Bezirk der Böcklinstraße und der Fugbachgasse, im 3. Bezirk der Döblerhofstraße, der Mohgasse und der Hofmannsthalgasse, im 4. Bezirk der Schikanedergasse, im 5. Bezirk der Krongasse und der Siebenbrunnengasse, im 7. Bezirk der Zollergasse, im 8. Bezirk der Fuhrmannsgasse und der Lederergasse, im 9. Bezirk der Höfergasse, Rummelhardtgasse, Nußdorfer Straße, der Schwarzspanierstraße und der Liechtensteinstraße, im 10. Bezirk der Columbusgasse, Muhren-gasse, Senefeldergasse, Possinigasse und der Hinteren Liesingbachstraße, im 11. Bezirk der Alberner Hafenzufahrtsstraße, Hakelgasse, Sedlitzkygasse und der Mautner-Markhof-Gasse, im 12. Bezirk der Bonygasse, Schaller-gasse, Bischoffgasse, Herthergasse und der Rosasgasse, im 13. Bezirk der Diabelligasse, Ghelengasse und der Glasauerergasse, im 14. Bezirk der Donhartgasse, Sambeckgasse, Underreingasse und der Waidhausenstraße, im 15. Bezirk der Kannegasse, Dingelstedtgasse, Toldgasse, Turnergasse, der Mariahilfer Straße und der Schmelzbrückrampe, im 16. Bezirk der Arnetzgasse, Kolburggasse, Paltaufgasse, Römergasse, der Montleartstraße und des Schuhmeierplatzes, im 17. Bezirk der Beheimgasse und der Kalvarienberggasse, im 18. Bezirk der Scheibenbergstraße, Währinger Straße und der Weinhausergasse, im 19. Bezirk der Formanekgasse, Nußwaldgasse, Fröschelgasse, Leidensdorfstraße, Weinberggasse, Boschstraße, der Heiligenstädter Straße von Nr. 87—145 und des Sonnbergplatzes, im 21. Bezirk der Plankenbüchlergasse, Theodor-Körner-Gasse, Dr.-Skala-Straße und der Josef-Flandorfer-Straße, im 22. Bezirk der Greinzgasse, Reinholdgasse, Rosthorngasse, Warchalowskigasse, Gundacker-gasse, des Milanweges und der Lannestraße, im 23. Bezirk der Schwingelgasse und der Valentingasse teilweise bzw. vollkommen erneuert und frostsicher ausgebaut.

Die Straßenausbauten in Siedlungen wurden fortgesetzt, unter anderem im 11. Bezirk der Zehngrafweg, die Mühlansergasse und die Ohliggasse, im 13. Bezirk die Adolfstorgasse, im 14. Bezirk der Jupiterweg, Friedlweg und Grenzweg sowie die Robert-Fuchs-Gasse, im 16. Bezirk der Paulinensteig, im 22. Bezirk die Bussongasse, Schukowitzgasse, Colderusgasse, Rosthorngasse, Lilienamts-gasse, Warchalowskigasse und die Grundacker-gasse, die Lieglerstraße, Dr.-Heinrich-Maier-Straße und Wiethestraße und der Birkenweg. Insgesamt wurden 30.000 m<sup>2</sup> Siedlungsstraßen hergestellt und dabei ebenfalls zahlreiche Frostschäden behoben.

Die Erhaltung der Fußgängerpassagen konnte fortgesetzt werden, wobei im 1. Bezirk vier Fahrtreppen im Verkehrsbauwerk Schottentor neu installiert sowie die elektrischen Anlagen in der Albertinapassage umgebaut wurden.

Im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau wurde im 1. Bezirk die Nebenfahrbahn am Franz-Josefs-Kai von der Maria-Theresien-Straße bis zum Schottenring, das „Plateau Schottenring“ provisorisch und die Verkehrsrampe bei der Saltztorbrücke endgültig fertiggestellt. Am Julius-Raab-Platz konnte die provisorische Wiederinstandsetzung der Kreisverkehrsflächen nach dem U-Bahn-Bau durchgeführt werden. In der Schottengasse erfolgten Gehsteigwiederinstandsetzungsarbeiten, beim U-Bahn-Abgang wurde eine Verkehrsteilerinsel errichtet. Im 2. Bezirk wurden in der Lassallestraße vom Praterstern bis zur Vorgartenstraße sowie in der Ofnergasse von der Vorgartenstraße bis zur Radingerstraße, in der Radingerstraße von ONr. 9—11 und in der Vorgartenstraße von ONr. 140—144 der Umbau der Fahrbahn und die Wiederinstandsetzungsarbeiten nach dem U-Bahn-Bau fortgesetzt; Mitte 1981 werden die Arbeiten voraussichtlich beendet sein. Der Vollausbau wird erst nach Fertigstellung der U-Bahn-Linie 1 mit dem Anschluß an die neue Reichsbrücke und dem Wegfall der Stra-

ßenbahntrasse 1982/83 möglich sein. Am Praterstern wurden im inneren Kreisverkehr die Fahrbahnen neu gestaltet. Auch in der Heinestraße von ONr. 34–42 erfolgte ein Umbau der Gehsteige und der Fahrbahn im Zusammenhang mit der Neugestaltung nach dem U-Bahn-Bau am Praterstern, ebenso wurden in der Nordbahnstraße von ONr. 52–56 die Fahrbahn und die Gehsteige neu hergestellt. In der Hillerstraße und Jungstraße jeweils zwischen der Engerthstraße und Vorgartenstraße konnte nach dem Verkehrskonzept für die Autobusse nach Eröffnung der neuen Reichsbrücke mit der Neuherstellung der Fahrbahnen begonnen werden. Im 8. Bezirk am Friedrich-Schmidt-Platz zwischen Tulpengasse und Schmidgasse mußten in der Nebenfahrbahn Wiederinstandsetzungsarbeiten nach dem Umbau der USTRABA zur U-Bahn durchgeführt werden.

Im Zuge der Aufschließung von Betriebsbaugebieten wurden wieder umfangreiche Straßenbauten durchgeführt. Im 3. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Erdberger Mais“ konnten die Bauarbeiten in der Guglgasse von der Molitorgasse bis zur Erdbergstraße, in der Paragonstraße von der Guglgasse bis zur Erdbergstraße und im Franzosengraben von der Baumgasse bis zur Erdbergstraße beendet werden. Im 10. Bezirk wurde im Betriebsbaugebiet „Triester Straße – West“ der Altmannsdorfer Weg von der Triester Straße bis zur Bezirksgrenze fertiggestellt. Im 12. Bezirk konnten die Bauarbeiten „Am Schöpfwerk“ von der Gutheil-Schoder-Gasse bis zur Nauheimergasse beendet werden. Im 22. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Aspern“ wurden drei Baustraßen für das General-Motors-Werk hergestellt sowie der Ausbau des Kreuzungsbereiches Großenzersdorfer Straße – Flugfeldstraße durchgeführt, des weiteren wurde im Betriebsbaugebiet „Haschagründe“ der Neubau der verlängerten Lavaterstraße in Angriff genommen. Im 23. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Gelbe Haide“ wurde die Anton-Baumgartner-Straße von der Kinskygasse bis zur Zufahrt Am Schöpfwerk fertiggestellt; die Gutheil-Schoder-Gasse von der Anton-Baumgartner-Straße bis zur Zufahrt Am Schöpfwerk ist bis Ende 1981 im Bau. Im Betriebsbaugebiet „Draschegründe Ost“ ist derzeit die Kolbegasse von der Laxenburger Straße bis zur gewidmeten Verkehrsfläche Nr. 5961 bis Mitte 1981 im Bau. Der Trappweg und die gewidmeten Verkehrsflächen ONr. 5957 und 5961 wurden fertiggestellt.

Die Schaffung von „Verkehrsberuhigten Zonen“ und die Durchführung von „Lärmschutzmaßnahmen“ durch Belagsaufbringungen erfolgten im 12. Bezirk in der Zanaschkagasse, im 15. Bezirk in der Clementinengasse, eine fußgeherzonartige Ausgestaltung von der Mariahilfer Straße bis zur Fünfhausgasse, ferner im 16. Bezirk in der Wichtelgasse. Die Arbeiten für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Südost-Tangente wurden fortgesetzt.

Im Zuge der Ausgestaltung von Fußgeherzonen wurden im 1. Bezirk am Morzinplatz von der Rotenturmstraße bis zum Rabensteig mit den Arbeiten zur Errichtung einer Fußgeherzone begonnen; die Restflächen bis zur Marc-Aurel-Straße werden als „Grüne Zone“ gestaltet. Ebenso wurde die Sanierung der Ruprechtsstiege eingeleitet. Im 8. Bezirk konnte im Bereich des Hamerlingplatzes nach Beendigung des Garagenbaues mit der Oberflächengestaltung begonnen werden. Im 12. Bezirk wurde die fußgeherfreundliche Zone in der Meidlinger Hauptstraße (3. Bauteil) von der Pohlgasse bis zur Schönbrunner Straße fertiggestellt.

Im Rahmen des Schulwegsicherungsprogramms wurden entsprechende Umbauten, wie Fahrbahnteiler, Gehsteig- und Haltestellenherstellung, Leitschienen, „Wiener Schwellen“, Aufstellen von Geländern, durchgeführt, und zwar: im 1. Bezirk bei der Freyung vor der Schottenkirche (Fahrbahnteiler), in der Habsburgergasse Ecke Reitschulgasse (Polleraufstellung), im 2. Bezirk, Am Tabor bei ONr. 2 (Geländeraufstellung) und in der Taborstraße bei ONr. 13 (Fußgeherübergang), im 9. Bezirk, Alserbachstraße von Liechtensteinstraße bis Friedensbrücke („Wiener Schwelle“), im 14. Bezirk, Laudonstiege (Stiegeninstandsetzung) und in der Jan-Kiepora-Gasse (Leitschienenmontage und Geländeraufstellung), im 21. Bezirk, in der Koloniestraße Ecke Trillergasse (Fahrbahnteiler und Fußgeherübergang), in der Leopoldauer Straße gegenüber der Siegfriedgasse (Fußgeherübergänge und Bodenmarkierungen mit der Aufschrift „Schulweg“) und An der oberen Alten Donau (Leitschienenanstellung auch zum Schutz der Badegäste). Die Ausgestaltung von Radwegen an der sogenannten „Nußdorfer Uferpromenade“ im Verlaufe der B 14 wurde im Jahre 1980 im Zuge der Erfüllung des Radwegprogramms begonnen.

An sonstigen Straßenbauten wurden durchgeführt im 1. Bezirk der Salzgries vom Morzinplatz bis zur Vorlaufstraße, im 2. Bezirk die Hillerstraße und die Jungstraße jeweils von der Engerthstraße bis zur Vorgartenstraße und die Engerthstraße von der Hellwagstraße bis zur Innstraße, im 5. Bezirk der Bacherplatz von ONr. 9–16 sowie die Viktor-Christ-Gasse von der Siebenbrunnengasse bis zur Gartengasse und die Wimmergasse von der Stolberggasse bis zur Siebenbrunnengasse, im 6. Bezirk die Kaunitzgasse von der Dürergasse bis zur Gumpendorfer Straße, im 8. Bezirk die Lederergasse von der Löwenburggasse bis zur Josefstädter Straße, im 9. Bezirk am Julius-Tandler-Platz die Richtungsfahrbahn im Bereich des Kaiser-Franz-Josefs-Bahnhofes, im 11. Bezirk die Simmeringer Hauptstraße von ONr. 145–147 und von der Weißenböckstraße bis zur Etrichstraße, die Sedlitzkygasse von der Hauffgasse bis zur Rautenstrauchgasse sowie die Hakelgasse von der Ehamgasse bis zur Sedlitzkygasse, im 14. Bezirk die Underreingasse von der Staargasse bis zur Schamborgasse, die Sambeckgasse von der Staargasse bis zum Scherfweg sowie kleine Teilstücke in der Huttengasse; im 16. Bezirk wurde die Huttengasse von der Breitenseer Straße bis zum Gutraterplatz auf der Seite der geraden Ordnungsnummern umgebaut, von der ONr. 27 bis zur Steinbruchstraße auf der westlichen Fahrbahnhälfte der Belag aufgebracht sowie die Herbststraße von der Possingergasse bis zur Zagorskigasse instand gesetzt, im 17. Bezirk die Amund-

senstraße von der Villa-Roth-Brücke bis rund 400 m nach dem Schottenhof in Richtung Edenbad sowie die Haslingergasse von der ONr. 20 bis zur Ortliebasse ONr. 13, im 19. Bezirk die Rudolf-Kassner-Gasse von ONr. 30—34 und die Bellevuestraße von ONr. 54—60, im 20. Bezirk Teile der Engerthstraße, der Hellwagstraße, Donaueschingenstraße und der Innstraße umgebaut sowie die Pasettstraße von der Hellwagstraße bis zum Allerheiligenplatz, im 22. Bezirk die Schafflerhofstraße durch den Neubau von Zufahrtsstraßen erschlossen zur Ansiedlung von Gärtnereibetrieben, ferner in der Wolfgang-Mühlwanger-Straße vom Telefonweg bis zur Wehrbrückstraße die Fahrbahn verbreitert sowie die Schiffmühlenstraße von Schödlberggasse bis zur Berchtoldgasse, im 23. Bezirk in der Anton-Freunschlag-Gasse von der Karl-Tornay-Gasse bis zur Ketzergasse die Fahrbahn und die Gehsteige umgebaut, ferner die Geßlgasse vom Maurer Hauptplatz bis zur Maurer Lange Gasse, die Schillingergasse von der Plattlgasse bis ONr. 17 sowie die Rysergasse von ONr. 5—15 und die Jakob-Sommerbauer-Straße von der Breitenfurter Straße bis zur Zangerlestraße.

Unter den Arbeiten auf **Bundesstraßen** sind die im Zuge der Wiener Straße B 1 in der Hadikgasse vorgenommenen Belagsarbeiten zu nennen. Ferner wurde im Zuge der Donaustraße B 3 der Bereich der Donaufelder Straße—Patrizigasse von Josef-Baumann-Gasse bis Freitagasse voll ausgebaut, bei der Patrizigasse mit dem Ausbau begonnen, der Bereich der Erzherzog-Karl-Straße von Zschokkegasse bis Konstanziagasse fertiggestellt sowie Abgrabungs- und Entwässerungsarbeiten in der Erzherzog-Karl-Straße von Murmannngasse bis Zschokkegasse in Angriff genommen. Der im Zuge der Angerer Straße B 8 errichtete Neubau der Reichsbrücke konnte am 8. November dem Verkehr übergeben werden. Am Mexikoplatz wurden die Fußgeherbauwerke errichtet, vom Mexikoplatz die Straßenbauarbeiten für die Rampen zur B 10 und zur Lassallestraße in Angriff genommen und die Reichsbrücke bis zur Schüttaustraße angeschlossen. Auf der Budapester Straße B 10 wurde an der Anschlußstelle Nordbrücke B 10 an die S 2 im September der Verkehr aufgenommen und mit der Grünverbauung begonnen. Am Handelskai im Bereich Praterbrücke mußte der Belag erneuert werden. Im Zuge der Breitenfurter Straße B 12 wurde in der Eichenstraße vom Gürtel bis zur Längenfeldgasse der Belag erneuert, ebenso in der Breitenfurter Straße im Bereich von der Kirchfeldgasse bis zur Kunerolggasse. Auf der Klosterneuburger Straße B 14 wurde mit dem Bau der Hochstraße, Objekt 1958, begonnen. Im Zuge der Wiener Gürtelstraße B 221 waren umfangreiche Betonfeldererneuerungen in den Bezirken 5 bis 9, 12, 15, 16, 18 und 19 vorzunehmen. Auf der Landstraßer Hauptstraße wurden von der Viehmarktasse bis zum Landstraßer Gürtel die Arbeiten fertiggestellt, ferner auf der Wiedner Hauptstraße und in der Margaretenstraße der Belag erneuert. Im Zuge der Wiener Vorortstraße B 222 erfolgten an der Baumgartner Brücke Korrosionsschutzarbeiten, weiters auf dem Joachimsthalerplatz Belagsarbeiten wie auch in der Max-Emanuel-Straße, in der Peter-Jordan-Straße sowie auf dem Linneplatz. Auf der Flötzersteigstraße B 223 wurde von der Linzer Straße bis zum Wiental mit dem 1. Bauabschnitt, der Flötzersteighochstraße, begonnen. Als Ersatz für die Marchfelder Schnellstraße B 301 wurde die Eßlinger Hauptstraße von Lannesstraße bis Schafflerhofstraße voll ausgebaut; auf der Ersatzstraße für die Donaukanal-Schnellstraße B 302 am Franz-Josefs-Kai im Bereich der Roßauer Lände und Dominikanerbastei bis Grüentorgasse wurden Belagsarbeiten durchgeführt, ausgenommen im Bereich für die geplante Roßauer Brücke. Auf der Donaukanal-Schnellstraße S 2 konnten die Korrosionsschutzarbeiten an der Nordbrücke fertiggestellt werden, ebenso die Brücke über die Prager Straße im Zuge der Floridsdorfer Hochstraße und die 1. Ausbaustufe der Anschlußstelle B 3, die dem Verkehr am 26. Oktober übergeben wurde.

Der Schwerpunkt der Arbeiten zum Ausbau der **Bundesstraßen A — Autobahnen** lag an der A 1 — Westeinfahrt Wien in Auhof, an der A 3 — Südost-Autobahn in Favoriten, an der A 4 — Ost-Autobahn in Simmering, an der A 20 — Wiener Gürtelautobahn bei der Brigittenauer Brücke und an der A 22 — Donauuferautobahn in Floridsdorf. Entlang der Südost-Tangente wurden Arbeiten an Lärmschutzeinrichtungen fertiggestellt bzw. neu begonnen. In einem größeren Bauabschnitt der A 4 Ost-Autobahn in der Freudenua war eine Belagsaufbringung durchzuführen sowie Abschlußarbeiten an der Südost-Tangente vorzunehmen.

Im Zuge des Ausbaues der **Autobahnen** wurde an der Autobahnraststätte Auhof die innere Verkehrsaufschließung, das ist der Ausbau der Verkehrsflächen des Stationsareales, sowie die äußere Verkehrsaufschließung, der Ausbau des Direktanschlusses der A 1 — West-Autobahn zur B 1 — Wientalstraße, fertiggestellt. An der A 3 mußten in der Geiselbergstraße — Geiereckstraße in einem Gemeindebau Lärmschutzfenster eingebaut werden. Im Zuge der A 4 — Ost-Autobahn wurden die Unterführungen Wildpretstraße, Haidestraße und 10. Haidequerstraße fertiggestellt, außerdem ein Belagsbauabschnitt im Bereich der Freudenua. An der A 20 im Autobahnknoten Landstraße erfolgte der definitive Ausbau der Verkehrsflächen im Arsenal. Lärmschutzdämme mußten an der A 23 in der Per-Albin-Hansson-Siedlung-Nord und -West, im Bereich Puchsbaumgasse sowie Grenzackergasse errichtet werden.

Fortgeführt oder neu begonnen wurden an der A 3 im Autobahnknoten Arsenal eine Stützmauer für die Fahrbahn 400 sowie die Befestigung von Flächen unter den Hochstraßen, im Zuge der A 4 im Bereich Erdberg—Simmering der Fahrbahnbelag und die Gehsteigbefestigung in der Erdbergstraße, Baulos III, weiters die Hochstraße Kaiserebersdorf, die die Zinnergasse in die ÖBB-Anlagen überspannt sowie Erd- und Straßenbauarbeiten und die Stützmauerherstellung im Erdbaulos Simmering zwischen 1. Haidequerstraße und Hochstraße Kaiserebersdorf, ferner Brückenbauarbeiten an der Brigittenauer Brücke, Lärmschutzbauarbeiten im Bereich

Leberstraße, Simmeringer Hauptstraße, Rinnböckstraße im Zuge der A 20, Erd- und Straßenbauarbeiten sowie Brückenbauarbeiten im Zuge der A 22 im Bauabschnitt Nord an der Landesgrenze Wien-Niederösterreich — Floridsdorfer Brücke, schließlich Lärmschutzeinrichtungen an der A 23 in der Siedlung Wienerfeld Ost und West sowie in der Wilhelm-Erben-Gasse.

## Brückenbau

Mit dem **Neubau** der Brücke über das Mühlwasser im Zuge des Biberhaufenweges wurde begonnen; die Fertigstellung ist für das Frühjahr 1981 vorgesehen. Der Neubau der Steinbruchbrücke über die Dürre Liesing wurde in Angriff genommen. Die Arbeiten für diese Grenzbrücke, deren Baukosten je zur Hälfte von der Stadt Wien und der Gemeinde Perchtoldsdorf getragen werden, sollen im Frühjahr 1981 abgeschlossen sein. Die Arbeiten am Neubau der Straßenbrücke über die Schwechat konnten 1980 abgeschlossen werden, ebenso wie die am Neubau der Brücke im Zuge der Sonnbergstraße und die an der Brücke im Zuge der Jakob-Sommerbauer-Gasse, die 1979 begonnen worden waren. Die Verlängerung eines Fußgehertunnels am Praterstern wurde in Angriff genommen, die Fertigstellung ist für Frühsommer 1981 vorgesehen.

Unter den **Erhaltungsarbeiten** im Brückenbau wurden an der kleinen Marxerbrücke und der kleinen Ungarbrücke die Korrosionsschutzarbeiten abgeschlossen. Die Restaurierungsarbeiten (Zierglieder, Verkleidung) an der Hohen Brücke über den Tiefen Graben werden 1982 beendet sein. An der Friedensbrücke wurde die Instandsetzung der Entwässerung, des Korrosionsschutzes, der Isolierung und der Beläge sowie der Dilatationen und Widerlagerkammern begonnen. An der Salztorbrücke konnte die Erneuerung der Isolierung, Beläge und Dilatation, an der Aspernbrücke die der Isolierung und Beläge sowie die Instandsetzung der Gehwege abgeschlossen werden. Am Hackinger Steg wurden die Risse saniert, die Isolierung und der Belag sowie der Korrosionsschutz der Geländer erneuert. Die Stiegenanlagen und Gehwege sowie der Korrosionsschutz der Geländer mußten an der Ostbahnbrücke über der A 22 bei der Haltestelle Lobau instand gesetzt werden. An der Großen Ungarbrücke wurde die Erneuerung der Isolierung und der Beläge abgeschlossen.

Im Rahmen von **Bundesaubauvorhaben** wurden im Zuge der A 22, Donauferrautobahn, die Arbeiten im Nordabschnitt an drei Baulosen fortgesetzt; diese sollen 1981 für den Verkehr freigegeben werden. Es sind dies die Objekte EN 1, 2, 3, 10, 11 sowie die Grünbrücken EN 12, 13. Neu begonnen wurden die Objekte beim Knoten Floridsdorf (Nordbrücke), und zwar EN 14, 16, 17, 18 und 19 sowie die Stützmauern Fahrbahn 707 und 702, weiters Stützmauern bei der Floridsdorfer Brücke sowie die Brücke EN 22 bei der Fännergasse. Die Arbeiten an der neuen Reichsbrücke wurden fortgesetzt, so daß die Brücke im November 1980 für den Verkehr freigegeben werden konnte. Die endgültige Fertigstellung ist für Frühjahr 1981 vorgesehen. Die Arbeiten am Fußgängerbauwerk wurden fortgeführt und abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte in Übereinstimmung mit der Reichsbrücke. Die Arbeiten an der Brigittener Brücke wurden fortgesetzt, neu begonnen die für den Knoten Donaupark als Verbindung zur A 22 am linksufrigen Brückenkopf der Brigittener Brücke. Die Arbeiten im Knoten Nußdorf an der Hochstraße B 14 wurden weitergeführt, ferner im Zuge der A 4 (Ostautobahn) die Brücken über die Wildpretstraße und die Haidestraße fertiggestellt. Die Arbeiten an der Hochstraße Kaiserebersdorf sowie an der Unterführung der 10. Haidequerstraße wurden fortgeführt.

Im Zuge von **Erhaltungsarbeiten** wurde an der Baumgartenbrücke der Korrosionsschutz beim Tragwerk erneuert, die Dilatationen instand gesetzt und die Entwässerung abgeschlossen. An der Nordbrücke konnten die Korrosionsschutzarbeiten am Tragwerk fertiggestellt werden. Begonnen wurde mit der Errichtung von neuen Kabeltassen und Laufstegen im Tragwerksbereich der Flutbrücke. An der Nußdorfer Brücke erfolgten Lagerkorrekturarbeiten und Neuherstellungen der Lagerkammer.

Aus der Vielzahl der städtischen Bauvorhaben, die 1980 **grundbautechnisch** beraten oder bei denen die Gründungsarbeiten überwacht wurden, werden folgende Projekte hervorgehoben:

Die Hochstraße im Zuge der B 14 (Objekt 1958) stellt ein riesiges Brückenbauwerk dar. Für die Gründung der einzelnen Brückenpfeiler wurde eine Pfahlfundierung mit Großbohrpfählen (Durchmesser 1,20 m) gewählt, die sowohl die geforderte Anpassungsfähigkeit der Gründung an die Anlageverhältnisse der Brücke ermöglichte als auch die auf Grund der erwarteten schwierigen Baugrundverhältnisse möglichen Setzungsunterschiede der einzelnen Brückenpfeiler in Grenzen zu halten versprach. Die Gründung erfolgte in den mehr oder weniger festen Gesteinen der Flyschzone (Sandstein und Mergel), dann in einem tektonisch stark gestörten Übergangsbereich (Wechselfolge von Flyschgesteinen und tertiären Beckenauffüllungen) und schließlich in den Donaualluvionen (sandige Kiese) und jungtertiären Sedimenten des Wiener Beckens (Tone, Schluffe und wasserführende Sande). Trotz der großen baugrundbedingten herstellungstechnischen Schwierigkeiten, die bei der Pfahlgründung bis heute zu bewältigen waren, belegen unter anderem zerstörungsfreie, dynamische Pfahlprüfungen eine einwandfreie Ausführung der Gründungsarbeiten. Ebenso zeigen erste Setzungsmessungen erfreulich geringe Setzungen und Setzungsdifferenzen.

Das Gründungskonzept für die Hochstrecke der U-Bahn-Linie U 1 nach Kagran sah in Anbetracht verschiedener Gesichtspunkte eine Fundierung auf Großbohrpfählen vor. Die Ermittlung der Pfahllängen, wie die Bemessung der Pfähle selbst, erfolgte auf Grund von Tragfähigkeitsannahmen, die vom Referat Grundbau festge-

legt wurden. Konnten diese Annahmen im Bereich Hubertusdamm bis Alte Donau zufolge vorhandener und übertragbarer Belastungsversuche, wie Setzungsmessungen von hochbelasteten Pfahlgründungen, im wesentlichen als gesichert gelten, so waren die Tragfähigkeitsannahmen für den 12. und 13. Bauabschnitt durch Belastungsversuche zu verifizieren. Durchgeführt wurden ein vertikaler Belastungsversuch an einem Einzelpfahl und eine horizontale Probelastung an einem Pfahlpaar. Als Versuchspfähle dienten Großbohrpfähle, wobei die Pfahldurchmesser 90 cm, die Pfahliefen ab Geländeoberkante rund 12,5 m und die Einbindelängen in die tragfähigen, nicht bindigen Bodenschichten rund 11 m betragen. Im Hinblick auf die gewählten Pfahlabmessungen und Tragfähigkeitsannahmen war die vertikale Belastungseinrichtung auf eine Höchstlast von 9.000 kN, die horizontale Belastungseinrichtung auf eine solche von 700 bis 1.000 kN ausgelegt worden. Eine umfangreiche Meßeinrichtung erlaubte ein ausführliches Meßprogramm, unter anderem zum Beispiel die Ermittlung des Mantelreibungsverlaufes und des Spitzendrucks beim Druckpfahl oder die Bestimmung der Biegelinien der horizontal belasteten Pfähle. Ziel der Belastungsversuche, die in dieser umfangreichen Art für Wien teilweise Neuland bedeuteten, war es, für die speziell gegebenen Untergrundverhältnisse Aufschluß über die vertikale wie horizontale Tragfähigkeit von verrohrt hergestellten Großbohrpfählen zu erhalten. Dieses gesteckte Ziel wurde voll erreicht.

Im Rahmen der grundbautechnischen Beratung wurde in dem unter Vorsitz der MA 18 gebildeten Planungskreis zur Erarbeitung der generellen Projekte für die U-Bahn-Linien U 3 und U 6 mitgearbeitet. Die Planungsarbeit hinsichtlich der U-Bahn-Linie U 3 umfaßte besonders die Abschnitt Landstraße — Stephansplatz — Bellaria — Westbahnhof. Nach geotechnischen Gesichtspunkten und Grundwassergutachten wurden Trassen-vorschläge erarbeitet, die dazu beitragen sollen, die Rohkosten dieser U-Bahn-Linie wesentlich zu verringern. Als Besonderheit wird ein gestreckter Trassenverlauf zwischen Station Landstraße — Dr.-Karl-Lueger-Platz und Singerstraße vorgeschlagen, der auf Grund der geologischen Gegebenheiten, im Unterschied zum bisherigen Projekt, die offene Bauweise bis in die Wollzeile vorsieht, und erst danach in überwiegend standfesten Tonen und Schluffen die geschlossene Bauweise. Die wasserführenden Feinsande zwischen Beatrixgasse und Dr.-Karl-Lueger-Platz können mit der Schlitzwandbauweise bekanntermaßen einfacher und risikoloser bewältigt werden.

Die Problematik der Gründung für die städtische Wohnhausanlage in 10, Laxenburger Straße—Troststraße, bestand darin, daß einerseits relativ hohe Lasten abzutragen sind, andererseits der Baugrund aus sackungsempfindlichem Löß besteht. Bei einer Gründung in einem derartigen Boden ist darauf Bedacht zu nehmen, daß es bei Störungen des Materials, zum Beispiel durch eine Durchfeuchtung, zu oft plötzlich auftretenden starken Setzungen, sogenannten „Sackungen“, kommen kann. Eine Gründung mit einfachen Streifenfundamenten erschien daher als zu riskant, eine Sonderfundierung, etwa in Form einer Kiespolstergründung, hätte beträchtliche Mehrkosten verursacht. Schließlich wurde eine Plattenfundierung gewählt, wobei auch bei dieser noch einige Probleme, wie zum Beispiel die Führung der sehr umfangreichen haustechnischen Installationen, zu lösen waren. Auch der Aushub mußte besonders überlegt und unter Beachtung der Witterungsverhältnisse erfolgen, da schon das Befahren der Gründungssohle mit schweren Baufahrzeugen oder ihre Durchfeuchtung durch Regen den Baugrund hätte beeinträchtigen können. Die mit der Plattengründung gemachten Erfahrungen können als durchaus positiv bewertet werden, insbesondere ist der zügige Baufortschritt hervorzuheben.

Für eine große Anzahl von Hoch- und Tiefbauvorhaben der Stadt Wien wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Hervorzuheben sind die Probebohrungen für die geplanten U-Bahn-Linien U 3 und U 6. Im Bereich der künftigen Station Stubenbastei und Messepalast der Linie U 3 wurden tektonische Störungen entdeckt und durch gezielte Baugrundaufschlüsse sehr genau dokumentiert. Die Tatsache, daß dies rechtzeitig erkannt wurde, wird sich auf die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des künftigen Baugeschehens positiv auswirken.

Das im Rahmen der Bund-Bundesländer-Kooperation auf dem Gebiete der Rohstoffforschung begonnene Projekt „Hydrogeologische und geologische Erforschung und Untersuchung des Untergrundes von Wien“ konnte termingemäß und zufriedenstellend abgeschlossen werden. In Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung ist es gelungen, erhebliche Geldmittel zur Fortführung weiterer Projektabschnitte zu bekommen.

Der Baugrundkataster wurde wieder durch eine große Anzahl neuer Einlagen erweitert.

## Öffentliche Beleuchtung, Elektrizitätswesen und brennbare Gase

Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung wurden im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten im Jahre 1980 rund 7.000 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren 128.411 Leuchten mit insgesamt 219.170 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.018 kW, der Stromverbrauch 57,109.321 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten werden im folgenden nur einige wenige hervorgehoben: Nach Beendigung der U-Bahn-Arbeiten am Praterstern wurde der wiederhergestellte Straßenbereich, aus Gründen der Einheitlichkeit auch der übrige Teil, mit einer neuen Beleuchtungsanlage versehen. Für den großräumigen und platzartigen Straßenverlauf wurde eine Reihe von 16-m-Lichtmasten aufgestellt und mit Großflächenleuchten NaH

6 x 250 W versehen. Um eine optimale Lichtverteilung zu erreichen, wurden die Standpunkte und die Einstellung der Optiken der Leuchten EDV-mäßig berechnet. Im Zuge des Ausbaues mußte in der Reinprechtsdorfer Straße die öffentliche Beleuchtung zur Gänze erneuert werden. Als Beleuchtungsart wurde eine Stahldrahtverspannung mit Leuchtstoffleuchten 2 x 40 W in Längsaufhängung gewählt. Im Rahmen der Anlagenrevision waren der Stahldraht und die Leuchten in der Landstraßer Hauptstraße zu erneuern. Um eine zweireihige Leuchtenanordnung durch zu große Straßenbreite zu vermeiden, wurde nach eingehenden Berechnungen ein neuer Leuchtentyp (Natriumhochdruckleuchten 2 x 70 W) in einreihiger Anordnung ausgeführt.

188 öffentliche Uhren wurden betreut, und zwar 75 Würfel-, 9 Springzifferuhren, 73 Uhren auf Kirchen, 18 auf Amtshäusern und Schulen sowie 13 auf sonstigen Objekten. Davon werden 151 auf dem Funkwege ferngesteuert. 74 Uhren erhalten das Steuersignal vom Uhrenfunksender der Abteilung, Frequenz 445,2 MHz, 76 Uhren werden über den Zeitzeichensender DCF 77 der deutschen Bundespost, Frequenz 77,5 kHz, synchronisiert.

An größeren Arbeiten wären zu nennen: Es mußte die Verglasung der Rathausuhr erneuert werden, ferner waren die Turmuhranlagen Wolfrathplatz, Kinzerplatz und Antonsplatz völlig zu erneuern, die Würfeluhren Praterstern und Wagramer Straße wiederzuerrichten, und die Anleuchtung für die Zifferblätter der Kirche „Königin des Friedens“ mußte instand gesetzt werden.

Unter den im Jahre 1980 im licht- und elektrotechnischen Versuchsraum durchgeführten Untersuchungen, Messungen und lichttechnischen Projektierungsarbeiten sind vor allem die photometrischen Untersuchungen an 26-mm-Leuchtstofflampen zu nennen. Da in absehbarer Zeit von den Lampenfirmen nur mehr Leuchtstofflampen mit 26 mm Durchmesser hergestellt werden, war es notwendig, diese Lampentype nochmals eingehend auf ihre Verwendbarkeit zu untersuchen. In ausgedehnten Meßreihen wurden Temperaturverhalten, Lichtstromschwankungen und Leistungsaufnahme aller verfügbaren Musterexemplare aufgenommen. Desgleichen wurde das Zündverhalten in Straßenleuchten bei Temperaturen bis -20°C getestet. Als wesentlichstes Ergebnis der Untersuchungen wäre anzuführen, daß diese neuen Leuchtstofflampen, die wegen ihrer um rund 10 Prozent geringeren Leistungsaufnahme von der Industrie besonders propagiert werden, diesen Vorteil in der Straßenbeleuchtung durch einen bedeutenden Lichtstromabfall bei tiefen Temperaturen wieder wettmachen. Es bleibt abzuwarten, ob dieses ungünstige Temperaturverhalten seitens der Hersteller noch verbessert werden kann.

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. So waren vor allem die Berechnungen für die B 3 — Donaustraße im Bereich Erzherzog-Karl-Straße, für die Landstraßer Hauptstraße im 3. Bezirk und für den Julius-Tandler-Platz im 9. Bezirk zu erstellen.

Im Jahre 1980 wurden einige Anstrahlungsanlagen in wesentlichen Teilen erneuert und umgebaut. Die Anlage „Votivkirche“ erhielt neue Scheinwerferstandpunkte sowie neue Installationen, bei der Anlage „Parlament“ mußten neue Kabel verlegt und verbesserte Unterwasserscheinwerfer montiert werden.

Auf dem Gebiet des Elektrizitätswesens und der brennbaren Gase werden ständig Sachverständige zu den Augenschein- und Büroverhandlungen der Baupolizei, der Sanitäts- und Gewerbebehörde sowie auch zu denen der Eisenbahnbehörde entsendet. Gegenüber 1979 stieg die Zahl der Erledigungen um rund 20 Prozent.

Wegen des Umfangs oder wegen besonderer technischer Schwierigkeiten sind folgende Aktivitäten besonders zu erwähnen: Im Zuge des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses mußte an Vorbereitungen sowie an Bewilligungsverhandlungen, die vor allem technische Einbauten betrafen, teilgenommen werden. Besondere Probleme waren im Bereich der Sicherstellung der elektrischen Energieversorgung, sowohl für die Baustelleneinrichtungen (energierechtliches Verfahren) als auch für die endgültigen Anlagen (Trafo- und Schaltstationen), zu lösen. Für das Sozialmedizinische Zentrum Ost wurden sanitätsrechtliche Errichtungs- und Betriebsbewilligungen erteilt, beim Franz-Josefs-Bahnhof waren es weitere Teilbewilligungen für das technische Zentrum der Creditanstalt-Bankverein, die Garage und das Kaufhaus Gerngroß. Im Zusammenhang mit den Hallenbädern für den 20. und 22. Bezirk mußten zum Teil Modellbedingungen für weitere derartige Vorhaben erarbeitet werden. Größere technische Probleme ergaben sich beim Umbau des Volkstheaters sowie bei dem des Schönbrunner Schloßtheaters, im Theater an der Wien und im Raimundtheater waren Änderungen mit der Neuinstallation der Elektronik vorzunehmen. Umfangreichere gewerbebehördliche sowie Amtssachverständigentätigkeit mußten in Betriebsansiedlungsgebieten durchgeführt werden, wie bei den Draschegründen Ost und West, im Gebiet Wiener Flur — Siebenhirten, bei der Wohnwelt, den Aldergründen und beim Philips-Bandwerk, im Kaufzentrum Alt-Erlaa, beim Neubau Gerngroß sowie bei General Motors. Im Zuge des Ausbaues der U-Bahn waren weitere Gleichrichter- bzw. Umformerstationen zu begutachten und zu bewilligen.

Ein größerer Arbeitsaufwand war auch verbunden mit der Neufassung von Gesetzen, wie zum Beispiel mit der Neufassung des Elektrotechnikgesetzes (ETG), der 9. Durchführungsverordnung zum ETG und der Novellierung des Kinobetriebsstättengesetzes.

Infolge von Beschwerden über elektro- bzw. gastechnische Mängel bei den Bürgerserviceeinrichtungen haben



diese in vielen Fällen die Abteilung eingeschaltet, wobei meist von einem Beamten Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit getroffen werden mußten.

## U-Bahn-Bau

Im Bauabschnitt I der U 1, U 2 und U 4 (Karlsplatz) mußten die Arbeiten in der Station der U 2 vor der Inbetriebnahme am 30. August sowie in der Station der U 4 vor der Verlängerung nach Meidling am 26. Oktober komplettiert und die Schlußrechnungen bearbeitet werden. Es erfolgten der Einbau einer Klimaanlage im Polizeiwachzimmer der Passage Karlsplatz sowie der von Drucküberwachungsanlagen. Weiters wurden die Trockenlöschleitungen in den Streckenröhren und der Station der U 1 sowie in der Station der U 2 und dem Streckentunnel bis zur Rampe Seccession ausgebaut, ferner eine ständig gefüllte Löschwasserleitung in der Wende- und Abstellanlage der U 2 einschließlich der hierfür erforderlichen Pumpenanlagen hergestellt. Auf der U-Bahn-Linie U 4 wurden Gleisbauarbeiten im Zuge der Umstellung für die Verlängerung nach Meidling durchgeführt. So mußten 300 m Gleis abgetragen, zwei Weichen ausgebaut, 400 m Gleisverschenkungen errichtet, 400 m neue Gleisanlagen hergestellt, ferner der alte Bahnsteig demontiert, 150 Kabelkanaltröge verlegt und 500 m Gleishebungen oder -senkungen durchgeführt werden. Im Zuge von Gewichtsschlosserarbeiten wurden 500 m Streckenhandlauf hergestellt, Oberbaumaterial und Weichen samt Ersatzteilen sowie U-Bahn-Schwellen und diverse Oberbaumaterialien, wie Leitschienen, Rippenplatten, Klemmplatten Kp O — U usw., angeschafft. Die Traktionsstromkosten, die vor der regulären Aufnahme der U-Bahn aufgelaufen sind, mußten bezahlt werden. Auf der U-Bahn-Linie U 2 wurden die Wendeanlage und Handläufe fertiggestellt sowie Prellböcke auf bremsende Rohrpuffereinrichtung umgebaut. Für die Rampe Seccession am Karlsplatz waren die Ausschreibungs- und die Detailplanung für die Schließung der Straßenbahnrampe Seccession und die Errichtung des Lüftungsbauwerkes Seccession durchzuführen, mit den wesentlichen Rohbauarbeiten für die Errichtung des im Bereich der nach Aufnahme des U-Bahn-Betriebes funktionslos gewordenen Straßenbahnrampe befindlichen Lüftungsbauwerkes „Seccession“ wurde begonnen.

Für den Bauabschnitt II, Baulos A der U 1 (Paulanergasse — Theresianumgasse) mußten die Duplikatkarten der mikroverfilmten Baupläne für die Archivierung beschriftet werden. Ferner wurden auf dem Gebiet der Elektroinstallationen Restarbeiten durchgeführt; für signal- und nachrichtentechnische Leistungen in den Vorjahren waren Restzahlungen zu leisten. Im Bereich des Mozartplatzes und in dem der Favoritenstraße bis zur Taubstummengasse wurden Restarbeiten, ferner Stahldrahtarbeiten und die Leuchtenmontage vorgenommen, mit den Arbeiten an der Trockenlöschleitung im Bauabschnitt II/A begonnen.

Im Bauabschnitt II, Baulos B der U 1 (Theresianumgasse — Columbusplatz) konnte die Endabrechnung des Zivilingenieurs für die Detailplanung abgeschlossen werden. Ebenso wurden die restlichen Schlußfeststellungen einzelner Rohbau- bzw. Innenausbauarbeiten durchgeführt. Die vorgesehenen Restarbeiten im Haus Favoritenstraße ONr. 41, betreffend die Überdachung des Kellerabganges, wurden ins Jahr 1981 verschoben, was durch die verspätete Montage des Aufzuges bedingt ist. Seitens der Installationsabteilung konnte mit dem Einbau der Trockenlöschleitungen rechtzeitig begonnen werden. Die Restzahlungen für die Stationsausrüstung bzw. elektrische Streckenausrüstung wurden 1980 zur Gänze abgeschlossen. Die noch ausstehenden Servitutskosten für das Haus Favoritenstraße ONr. 41 kommen voraussichtlich 1981 zur Gebühr.

Im Bauabschnitt II, Baulos C der U 1 (Columbusplatz — Gellertgasse) kam es zur Finanzierung von Restzahlungen für die Erstellung von Bestandsplänen und Diazoduplikatkarten. Beim Innenausbau wurden Beträge für die Umstellung des Leitsystems sowie für zusätzliche Baumaßnahmen im Bereich des Expedites am Reumannplatz aufgewendet. Weiters wurden die Brandmeldeanlage im Bereich des Abstellgleises am Reumannplatz sowie die Fahrtreppenhaltgriffe und Trockenlöschleitungen in den Stationen Keplerplatz und Reumannplatz montiert. Restarbeiten erfolgten auf dem Gebiet der Elektroinstallationen. In der Wende- und Abstellanlage wurde die Brandmelde- und Funkanlage erweitert. Für signal- und nachrichtentechnische Leistungen in den Vorjahren waren schließlich noch Restzahlungen zu leisten.

Im Bauabschnitt III der U 1, U 3 und U 4 (Stephansplatz — Schwedenplatz — Nestroyplatz) überprüften Ziviltechniker die Baukonstruktionen für den Innenausbau. Im Innenausbau waren an den gesamten Lüftungsanlagen Restarbeiten durchzuführen, ferner Fertigstellungsarbeiten und Mängelbhebungen an den Elektro- und Sanitärinstallationen; Fahrtreppen wurden in den Stationen Stephansplatz, Schwedenplatz und Nestroyplatz sowie die Trockenlöschleitung von Stephansplatz bis Nestroyplatz eingebaut.

In den Stationen Stephansplatz, Schwedenplatz und Nestroyplatz erfolgten Restarbeiten. Schlußrechnungen mußten geleistet werden. Schließlich wurden Elektroinstallationen, Automaten und Entwerter sowie die Zug-sicherung für den Nestroyplatz fertiggestellt. An der Oberfläche kam es zu Baumscheibenabdeckungen zwischen B 302 und der U-Bahn-Station Schwedenplatz. Weiters wurden die Gehsteige hergestellt, eine Parkspur im Bereich der Oberen Donaustraße gebaut und Restarbeiten im Bereich Schwedenplatz durchgeführt. Im Be-

reich Schwedenplatz (Baukanzleifläche) mußten Spritzhydranten aufgestellt werden. Die Beleuchtungsprovisorien an der Oberfläche wurden demontiert, Fertigstellungsarbeiten vorgenommen. Die Grünflächen am Schwedenplatz und im Bereich des Kornhäuslturnes am Fleischmarkt wurden wiederhergestellt, Bodenmarkierungen vorgenommen, Verkehrszeichen aufgestellt, die Baukanzlei Schwedenplatz für Sanitär- und Elektroinstalltionen demontiert. Weitere Oberflächenherstellungen erfolgten im Bereich Schwedenplatz. Die Galerieverkleidung und die Geländer als Gehsteigabschluß mußten fertiggestellt werden.

Im Bauabschnitt IV der U 1 (Rotensterngasse—Praterstern— Wolfgang-Schmälzl-Gasse) wurden der Innenausbau der Station Praterstern sowie der Ausbau des Gleistunnels mit der Aufweitung vor der Station und der Abstell- und Wendeanlage Lassallestraße fortgeführt und weitgehend abgeschlossen. So konnte im April der Termin der Betriebsaufnahme der U 1 bis Praterstern von Mai 1981 auf den 28. Februar 1981 vorverlegt werden. Bereits Ende Oktober wurde die Passage Praterstern außerhalb der Nachtsperre des U-Bahn-Bereiches mit den Aufgängen Praterstern-Mitte, Heinestraße und Nordbahnstraße für den Fußgängerverkehr freigegeben. Die Ausbauarbeiten umfaßten im wesentlichen die Decke und die Mittelelemente des Mittelbahnsteiges, die Decke und die Leitsystemkästen im Sperrengeschloß Praterstern, die Emailwände und Säulenverkleidungen im Sperrengeschloß Praterstern, den Bahnsteigkantenwinkel und die festen Stiegen aus Granit, weiters die abgehängten Kunststoffdecken in den Raumgruppen, Fahrbetriebsexpedit und Fahrtreppenwartung (Umkleide- und Aufenthaltsräume, WC- und Duschanlagen), ferner die Asphaltierung des Sperrengeschosses Praterstern und des Mittelbahnsteiges sowie die Aufgangsüberdachungen für fünf Stiegenaufgänge im Straßenniveau. Im Sperrengeschloß Lassallestraße wird zur Zeit an den Emailwänden gearbeitet, ausständig sind noch die Alu-Lamelledecke und der Asphalt. Die Heizung und die Lüftungsanlagen für die Station wurden fertiggestellt und ab Dezember 1980 in Betrieb genommen. An den Lüftungsanlagen für die Tunnellüftung Praterstraße und Lassallestraße wird noch gearbeitet.

Weiters kam es zur Fertigstellung der Beleuchtung im Passagenteil des Sperrengeschosses Praterstern. Die Elektro-, Pumpen- und Sanitärinstallationen sind bis auf geringe Komplettierungsarbeiten abgeschlossen worden. Die Nachtsperren, Rollgitter im Sperrengeschloß Praterstern und in den Abgängen zum Sperrengeschloß Lassallestraße wurden montiert. Die sieben Fahrtreppen konnten fertiggestellt werden und laufen seit Mitte November im Probebetrieb. Die Montage der Trockenlöschleitung ist im wesentlichen abgeschlossen. Die U-Bahn-Gleise sowie die elektro- und signaltechnischen Anlagen wurden von den Verkehrsbetrieben in den nach Aufnahme des Betriebes im Tunnelstück Praterstraße im November 1979 verbleibenden Bereichen (Aufweitung vor der Station, Stationsbereich, Abstell- und Wendeanlage Lassallestraße) fertiggestellt. Der Ausbau des Stellwerkes ist noch nicht abgeschlossen. Im restlichen Tunnelbereich vor der Station (Aufweitung) wurde am 26. November 1980 die Stromschiene eingeschaltet; für den übrigen Bereich wird dies Mitte Jänner 1981 erfolgen. Bezüglich der Arbeiten an der Oberfläche konnte über das projektierte Flugdach zwischen der verlängerten Überdachung des Aufganges Praterstern-Mitte und der Kassenhalle des Bahnhofes Wien-Nord nach langwierigen Verhandlungen eine Einigung mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erzielt werden. Die Herstellungsarbeiten wurden im November 1980 vergeben und werden bis Ende Februar 1981 abgeschlossen sein. Mit dem Neubau der Polizeistation am Praterstern wurde im Oktober 1980 durch Schalldämmungsmaßnahmen und Fundierungen begonnen.

Geh- und Radwege, Grünbereichseinfassungen sowie die Parkplätze Heinestraße und Praterstern — ÖBB wurden weitgehend abgeschlossen. Gleichfalls erfolgte die Fertigstellung der stadteinwärtsführenden Fahrbahn der Lassallestraße im Einmündungsbereich Praterstern. Weiters wurde die Anspeisung zur Wasserversorgung des U-Bahn-Bau-Werkes, der Trockenlöschleitung und für die Spritzhydranten hergestellt und die Beleuchtung umgebaut. Der Praterstern wurde gärtnerisch ausgestaltet, im Bereich Nordbahnstraße und Heinestraße erfolgten Arbeiten zur Humusierung sowie für Baumpflanzungen. Weitgehend fertiggestellt wurden die Verkehrslichtsignalanlagen im Bereich Praterstern. Das Schleifengleis der Linie 26 wurde abgetragen, die neue Straßenbahnschleife mit Haltestelle unter der ÖBB-Brücke Lassallestraße konnte fertiggestellt und der Betrieb aufgenommen werden. Schließlich wurde die Anspeisung zur Stromversorgung des Stationsbauwerkes Praterstern hergestellt und die Baustromprovisorien entfernt.

Für den Bauabschnitt VI der U 2 (Landesgerichtsstraße—Deutschmeisterplatz) mußte die Rohbau-Schlußrechnung geprüft und erledigt werden. Kleine Restarbeiten, wie die Herstellung von einzelnen Geländern, Aufstiegspodesten, Schwenkern am Bahnsteig, Betriebsraumbeschriftungen und dergleichen, wurden von den Verkehrsbetrieben durchgeprüft. Weiters wurden die Rohbaubestandspläne erstellt. Im Innenausbau war eine Rohrleitung zu verlegen und ein Feuerhydrant als Anschluß für die im U-Bahn-Bauwerk verlegte Trockenlöschleitung aufzustellen. Die Heizungs- und Lüftungsanlage in der Station Schottentor sowie die Lüftungsanlage am Rooseveltplatz und das Lüftungsbauwerk Schottentor konnten fertiggestellt werden, ebenso die Kabel- und Leuchteninstallationen. Die öffentliche Beleuchtung einschließlich des Materialanteiles in der U-Bahn-Station Schottentor wurde ausgebaut. Brandschäden an bereits fertiggestellten Anlagen, von unbekanntem Täter verursacht, wurden behoben. Die Elektro- und Sanitärinstallationen in der U-Bahn-Station Schotten-

tor, die Installation der Trockenlöschleitungen im gesamten Bauabschnitt VI, die Einstellungs- und Reinigungsarbeiten an den bereits montierten Fahrtreppen in der Station Schottentor wurden fertiggestellt, die Elektroinstallation im bestehenden Verkehrsbauwerk Schottentor saniert. Weiters wurden die Innenausbauarbeiten in der gesamten Station Schottentor, das heißt die Steinmetz-, Glaser-, Deckenverlegungs-, Chrom/Nickelstahl-, Bodenbelags- und Maler-/Anstreicherarbeiten sowie die Absturzsicherungen an Rolltreppen und Brüstungen usw., weitergeführt und termingerecht abgeschlossen. Im bestehenden Verkehrsbauwerk Schottentor wurden Sanierungs- bzw. Reparaturarbeiten an den Decken- und Wandverkleidungen vorgenommen. Durch die zeitige rechte Durchführung aller Arbeiten konnte die U-Bahn-Linie 2 termingerecht am 30. August eröffnet werden. Die Arbeiten der Verkehrsbetriebe an der Elektroinstallation und der Traktionsstromversorgung der U-Bahn-Linie 2 wurden durchgeführt; die Station Schottentor konnte in Betrieb genommen werden. Fahrscheinautomaten, Entwerter und Steuergeräte, Feuerlöscher sowie Sperrzylinder wurden geliefert und montiert. Die Zugsicherungsanlagen und nachrichtentechnischen Einrichtungen konnten fertiggestellt werden. An der Oberfläche erfolgten Gehsteiginstanzsetzungen im Bereich des U-Bahn-Stiegenaufganges Währinger Straße. Schließlich wurden Umbauarbeiten an der öffentlichen Beleuchtung im bestehenden Verkehrsbauwerk Schottentor mit der Kabel- und Leuchtenmontage fertiggestellt, Restarbeiten an der Straßenbeleuchtung in der Landesgerichtsstraße vor dem Friedrich-Schmidt-Platz durchgeführt und Dokumentationen durch Photos und Dias vorgenommen.

Im Bauabschnitt X der U1, Verlängerung Kagran (Lassallestraße — Mexikoplatz), wurden in den Monaten Februar und März die oberirdischen Gleisverlegungsarbeiten in der Lassallestraße (nach der Verlegung in mehreren Umstellungsphasen in die ursprüngliche Mittellage) termingerecht von den Verkehrsbetrieben fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten konnten im April 1980 abgeschlossen werden, anschließend erfolgte die Räumung der gesamten Baustelle. Ausgenommen davon ist nur der zweite Bauteil des Lüftungsbauwerkes Radingerstraße, der erst nach endgültigem Erhalt des Servitutes der ÖBB begonnen wird. Die Fertigstellung kann jedoch bis Mitte 1981 erfolgen. Die Neuausschreibung und Vergabe wurden von der Abteilung bereits durchgeführt. Die restlichen Umbauarbeiten (Baumeisterarbeiten) sowie die dazugehörenden Innenausbauarbeiten im Haus Lassallestraße 19 (zukünftiges Unterwerk) wurden 1980 zur Gänze abgeschlossen. Die Mitte 1980 begonnenen Ausbauarbeiten in der Station Vorgartenstraße bildeten einen der Schwerpunkte im Jahre 1980 und werden größtenteils etwa Mitte 1981 abgeschlossen sein. Insbesondere zu nennen sind diverse Fliesenleger-, Gewichtsschlosser-, Maler- sowie Natursteinarbeiten in den verschiedenen Raumgruppen, weiters der Beginn der Stiegenüberdachungen sowie die Unterkonstruktion für die Emailverkleidungen im Bereich der Stiegenaufgänge. Die Herstellung der Schallschutzmaßnahmen und die Verlegung des Warnstreifens am Perron konnten abgeschlossen werden. Weiters erfolgte die Fortsetzung des Rohinstallationsausbaues für die Elektro- und Sanitäranlagen, außerdem der laufende Einbau der Trockenlöschleitungen. Die unterirdischen Gleisbauarbeiten konnten 1980 größtenteils fertiggestellt werden. Die weiteren Arbeiten, die die Stations- bzw. elektrische Streckenausrüstung mit Stromschienen, Schaltstation und nachrichtentechnische Anlagen usw. betreffen, werden 1981 von den Verkehrsbetrieben fortgesetzt. Die Straßenbauarbeiten in der Lassallestraße einschließlich des Bereiches Mexikoplatz (Zwischenprovisorium) sowie die provisorische Wiederinstandsetzung der Vorgartenstraße konnten mit Eröffnung der neuen Wiener Reichsbrücke am 8. November fast zur Gänze abgeschlossen werden. Mit der definitiven Wiederinstandsetzung der Ofnergasse bzw. teilweise Radingerstraße wurde begonnen. Die Arbeiten werden im Frühjahr 1981 abgeschlossen sein.

Im Bauabschnitt „Reichsbrücke“ wurde die Lüftung der Hohlkästen einschließlich der Unterkonstruktion hergestellt, die Gitter für die Lüftungslöcher montiert. Ferner erfolgten Vermessungs- und Gleisbauarbeiten einschließlich der dazugehörigen Gewichtsschlosserarbeiten sowie die Kabeltassenmontage.

Im Bauabschnitt XI der U1, Verlängerung Kagran (Hubertusdamm — Arbeiterstrandbadstraße) wurden die Spannbeton-Tragwerke 4 und 5 im Bereich Parkdeck sowie 6 bis 13 im Bereich Kratochwilstraße hergestellt. In der Station Kaisermühlen konnte das Stationsgebäude Schüttau im Rohbau fertiggestellt, anschließend mit dem Innenausbau durch Anbringen der Estriche, Wand- und Deckenverkleidungen, Anstriche, diverser Schlosserarbeiten usw. begonnen werden. Der Rohbau des Stationsgebäudes beim Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien einschließlich des Stahlbaues mit der Unterkonstruktion für die Fassadenverkleidung wurde fertiggestellt. Weiters erfolgten Brückenausstattungsarbeiten, wie Brüstungsfertigteile, Kabelkanal, Schallschutz und Entwässerung, und die Fertigstellung der Hydrantenleitung (Trockenlöschleitung) im Bereich der U-Bahn-Trasse. An Elektroinstallationen wurden die Baustromversorgung für den Innenausbau, die Niederspannungstafel und die Mosaiktafel, die Niederspannungsverteilung nach der Trafostation, Relaischränke für Meldezwecke, Zuleitungen zu LK-Verteilern, Licht- und Kraftinstallationen in Betriebsräumen eingerichtet; ferner wurden Kabel und Kabeltassen verlegt, Anschlüsse zu Großverbrauchern wie Fahrtreppen, Heizung, Lüftung sowie Einzelinstallationen für Geräte im Heizungs- und Lüftungsbereich hergestellt und Brandmeldeanlagen und Brandabschottungen errichtet. An Wasser- und Sanitärinstallationen erfolgten der Bau der sanitären Anlagen sowie sämtliche hiezu notwendigen Ab- und Zuleitungsrohre für das Betriebspersonal, für die öffentlichen WC-Anlagen sowie die Stationsentwässerung (Gullyentwässerung); ferner die Versorgung mit Wasserentnahmestellen für Reinigungszwecke im gesamten Stationsbereich, Wasser- und Ab-

laufanschlüsse der Betriebsräume sowie die Heizung und Lüftung, schließlich die Wasserzuleitung vom Netz der MA 31 und die Montage von Trockenlöschleitungen. Weiters wurden Fahrtreppenanlagen in der Station Kaisermühlen montiert. Im Gleisbau konnten 1.800 m Schotteroberbau mit Schallschutzunterlage hergestellt, zwei einfache Gleisverbindungen eingebaut, rund 800 m Stahlbetonfertigteile für die Befestigung des mittelbaren Schallschutzes verlegt sowie rund 150 m schotterloser Oberbau in der Station Donauinsel fertiggestellt werden. Im Bereich der Vermessungsarbeiten waren Einreichpläne, Lichtraum- und Überhöhungsuntersuchungen sowie Gleisabsteckung durchzuführen. Weiters wurde mit der Elektroinstallation in den Stationen Donauinsel und Kaisermühlen begonnen.

Im Bauabschnitt XII der U1, Verlängerung Kagran (Arbeiterstrandbadstraße—Zentrum Kagran), konnten die Tragwerke 1 bis 14 im Rohbau fertiggestellt werden, ebenso das Unterwerk und das Aufnahmegebäude Nord der Station Zentrum Kagran. Die Rohbauarbeiten der Station Alte Donau wurden weitgehend abgeschlossen. Bis Ende 1980 konnten die Rohbauarbeiten am Aufnahmegebäude Süd der Station Zentrum Kagran zur Hälfte fertiggestellt und die Rohbauarbeiten an der Bahnmeisterei begonnen werden. Im Unterwerk und im Aufnahmegebäude Nord der Station Zentrum Kagran wurden einige Betriebsraumgruppen (Traktionsstromraum, Kabelkeller, B-6-Station usw.) auch ausbaumäßig fertiggestellt, so daß diese Ende 1980 den Verkehrsbetrieben bzw. Elektrizitätswerken übergeben werden konnten. Die Stahlbauarbeiten und Fassadenverkleidungsarbeiten am Unterwerk und Stellwerk wurden zu etwa 70 Prozent fertiggestellt. Die Stahlbauarbeiten am Aufnahmegebäude Nord und am Bahnsteig der Station Zentrum Kagran wurden begonnen. Die Heizungs- und Lüftungsinstallationen wurden in den fertiggestellten und den Verkehrsbetrieben und Elektrizitätswerken übergebenen Raumgruppen montiert, wie auch die Sanitär- und Elektroinstallationen im Unterwerk, im Aufnahmegebäude Nord, im Zentrum Kagran und zum Teil in der Station Alte Donau. Weiters konnten die Baustrominstallationen in den Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran eingerichtet werden. Die Fahrtreppen für die Station Zentrum Kagran wurden angeliefert und eingebaut. Im Gleisbau wurden 1.000 m Schotteroberbau mit Schallschutzunterlage hergestellt, eine doppelte Gleisverbindung sowie vier Weichen eingebaut, 300 m Stahlbetonfertigteile für die Befestigung des Schallschutzes und 500 m Kabelkanaltröge verlegt. Die Einreichpläne konnten fertiggestellt werden. Schließlich wurden Weichen samt Weichenhölzer, Gummigranulatplatten für die Schalldämmung, diverse Schienen S 48 U, Leitschienen U 69, U-Bahn-Schwellen sowie diverse andere Oberbaumaterialien angeschafft. Mit den Elektroinstallationen in den Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran wurde begonnen, ebenso mit den Arbeiten an den Sicherungsanlagen im Stellwerk Kagran.

Im Bauabschnitt XIII der U1, Verlängerung Kagran (Abstell- und Wendeanlage), ist die Detailplanung zu über 70 Prozent abgeschlossen. Das Tragwerk 15 wurde im Rohbau hergestellt. An der Halle konnten die gesamte Fundierung und die Stützen, am Tragwerk fünf von sieben Feldern, an den Wänden vier von sieben und an der Dachkonstruktion drei von sieben Feldern abgeschlossen werden. Weichenhölzer wurden für diverse Weichen und den Gleisbau angeschafft, Stromschienen gekauft. Mit der Baustromversorgung und den Blitzschutzeinrichtungen konnte begonnen werden.

An baulichen Vorarbeiten für die Linie U3 wurden Geometeraufnahmen für die U3 im Bereich Landstraße und U3 — Mitte — Stationen Bellaria und Wien Mitte gemacht. Weiters erfolgten Kanalaufnahmen im Bereich Station Wien Mitte bis Erdberg, Schwallmessungen, diverse Lichtpausarbeiten und die Einreichplanung für das städtische Baubüro Stadtpark. Ein städtisches Baubüro wurde im Stadtpark errichtet. Schließlich wurden Probebohrungen im Bereich Bellaria, Dr.-Karl-Lueger-Platz und ÖBB-Bahnhof Landstraße (Wien Mitte) sowie in der Rabengasse vorgenommen und die Außenschächte zur Fundamentuntersuchung in der Singerstraße sowie in der Landstraße Hauptstraße im Bereich Beatrixgasse und Gärtnergasse hergestellt.

Die Vorarbeiten für die Linie U6 bestanden in der Durchführung von Probebohrungen und bodenphysikalischen Untersuchungen.

## Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Das Jahr 1980 stand in der MA 46 im Zeichen des ersten Jahres der Realisierung ihrer Neuorganisation. Diese Phase war gekennzeichnet von der Einführung neuer Arbeitsbereiche und Einrichtungen, wie vor allem der Stabstelle mit ihrem Referat für Verkehrssicherheit und Verkehrsstatistik, der Informations- und Verkehrspermanenzstelle sowie der völlig neu nach regionalen Gesichtspunkten gegliederten Straßenverkehrsbehörde. Als Folge mußte praktisch in allen Gruppen eine Vielzahl von Anpassungen und Umänderungen durchgeführt werden. Bedingt durch die Ausweitung mußten mehrmals Umsiedlungen bei voll laufendem Betrieb durchgeführt, ebenso laufend neue Mitarbeiter aufgenommen und eingeschult werden. Diese Phase wurde mit Ende 1980 im wesentlichen abgeschlossen. Die Mehrzahl der Mitarbeiter der Abteilung war dadurch weit über die üblichen Anforderungen hinaus belastet und hat so ihren Anteil zum bisherigen Gelingen der Neuorganisation beigetragen. Für das nächste Jahr ist eine weitere Konsolidierung der Neustrukturierung zu erwarten. Als nächste augenfällige Neuerung und Erweiterung stehen der EDV-Einsatz in der Landesfahrzeugprüfstelle und die di-

rekte Funkkommunikation der Verkehrspermanenzstelle mit der Funkstelle der MD-Verwaltungsrevision bevor.

Die im Herbst 1979 in der Stabstelle der Abteilung eingerichtete Informationsstelle, der auch die Dienstaufsicht über die Permanenzstelle obliegt, ist als Zentralstelle dieser Abteilung für die Terminüberwachung und Endredaktion von Vorlageakten und Anfragen zuständig. Im einzelnen wurden die nachstehend angeführten Zielsetzungen vorgegeben und nach entsprechender Personalinstruktion seit Anfang 1980 auch in vollem Umfang erreicht: Als Zentrale hat die Informationsstelle die koordinierte Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung der Berichte, weiters die umfassende Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen mit allfällig erforderlicher Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter in der Abteilung über. Die raschere Erledigung von Vorlageberichten ist nun möglich durch den auf Grund der Neuorganisation erreichten kurzen Aktenlauf zwischen Informationsstelle und Sachbearbeiter. Wesentliche Arbeitszeit- und Personaleinsparungen beim Schriftverkehr zwischen MD-Verwaltungsrevision bzw. dem Büro der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie einerseits und der Informationsstelle andererseits wurden durch die nunmehr möglichen kurzen handschriftlichen Mitteilungen auf Magistratsvordruck AD 1156 erreicht. Im Jahre 1980 wurden von der Informationsstelle 760 Vorlageberichte entweder auf Grund der Ergebnisse der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder durch Erhebungen ausgearbeitet und der jeweils anfordernden Dienststelle übermittelt. Weiters konnten aus 276 Bezirksjournalen der Bezirke 1 bis 23, seit 15. August 1980 auch aus rund 600 Tageszeitungen etwa 850 Artikel, die das Arbeitsgebiet der Abteilung betreffen, entnommen und dem jeweils damit zu befassenden Sachbearbeiter mit der Information über die weitere Vorgangsweise zur Kenntnis gebracht werden. Bei verkehrsbehördlich aufklärungsbedürftigen Fällen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Zu einer Vielzahl verkehrstechnischer Anfragen aus Bevölkerungskreisen wurden die entsprechenden Auskünfte mündlich oder schriftlich erteilt.

Der im Herbst 1979 innerhalb der Abteilung eingerichteten Verkehrspermanenzstelle obliegt es, einen Dienstbetrieb mit jeweils drei Bediensteten der Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde, von Montag bis Freitag werktags, in der Zeit von 7 bis 18 Uhr, im Amtsgebäude in 12, Niederhofstraße 23, aufrechtzuerhalten. Dieser Verkehrspermanenzdienst umfaßt von der Gruppe 2 konzipierte Aufgabengebiete, wie die Erledigung von Anträgen betreffend Aufgrabungen im Straßenbereich sowie Verkehrszeichen-Aufstellungen (maßgeblich kurzfristige Halteverbots-Zonen), die eine Abwicklung im kurzen Wege zulassen und soweit dies aus Termingründen erforderlich ist. Insgesamt 771 diesbezügliche Bescheide wurden ausgestellt. Das Referat ist weiters befaßt mit der Entgegennahme von Gebrechensmeldungen sowie der Veranlassung der erforderlichen Maßnahmen im Straßenbereich, ferner mit der Entgegennahme von Terminen betreffend Baubeginn und Bauende von Arbeiten auf oder neben der Straße. Es hat weiters Meldungen der Polizei über schwere Unfälle im Raume Wien für die Stabstelle, Referat für Verkehrssicherheit, anzunehmen sowie Meldungen über die Beschädigung von Verkehrsleiteinrichtungen. Ferner werden Auskünfte jeglicher Art, soweit diese den Geschäftsbereich der Abteilung betreffen, erteilt, weiters alle in nächster Zeit geplanten und der Abteilung bekannten Baustellen zur Koordinierung der Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen sowie alle gemäß § 90 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bewilligten Baustellen mit wesentlicher Verkehrsauswirkung im Raume von Wien planlich erfaßt. Schließlich wird eine Ablage zur Erfassung aller Verkehrsbehinderungen im Raume Wien geführt. Darin werden alle von der Abteilung gemäß § 90 StVO bewilligten Baustellen, alle von der MA 35—G bewilligten Baustellen und alle von den Dienststellen mittels „Rosa Formular“ durchgeführten Bauarbeiten bezirksweise und alphabetisch nach Straßennamen eingereiht. Außerdem obliegt dem Referat die Betreuung des Telekopierers der Abteilung und die Verständigung der mit Metropagern ausgerüsteten Bediensteten der Abteilung im Bedarfsfalle.

Mit 1. Jänner 1980 wurde innerhalb der Stabstelle der Abteilung das Referat für Verkehrssicherheit und Verkehrsstatistik eingerichtet. Gemäß des Arbeitsauftrages wurde mit der systematischen Überwachung und Prüfung des Unfallgeschehens im Wiener Straßensystem sowie der Erfassung und Analyse von Unfallhäufungsstellen begonnen, so daß im Zuge der Gutachtertätigkeit bereits Sanierungen von Unfallstellen in die Wege geleitet werden konnten. Fast alle später erfolgten Untersuchungen haben gezeigt, daß bereits im ersten Sanierungsverfahren große Verbesserungen erreicht werden konnten. Im Jahre 1980 wurden vom Referat für Verkehrssicherheit über 350 Akte erledigt, wobei ein Drittel als amtlicher Anlaß vom Verkehrssicherheitsreferat und zwei Drittel als Bearbeitungsfälle im Rahmen von Behördenverfahren der Abteilung behandelt wurden. Hiezu war es erforderlich, das Unfallgeschehen in eigenen Kollisionsdiagrammen festzuhalten; die Unterlagen hierfür wurden eigens vom Referat entwickelt. Für die Unfallanalyse ist die genaue Überprüfung der Örtlichkeit einschließlich photographischer Auswertung notwendig.

Alein im Jahre 1979 wären etwa 1.000 Kreuzungen mit mehr als fünf polizeilich gemeldeten Unfällen zu bearbeiten gewesen, rund 250 Kreuzungen mit mehr als zehn Unfällen. Nicht berücksichtigt sind dabei die Verkehrsunfälle im übrigen Straßennetz. Es war aber aus personellen Gründen dem Referat für Verkehrssicherheit nicht möglich, alle Unfallanalysen zu bewerkstelligen, so daß entsprechend einer Festlegung von Prioritäten nur die vordringlichsten Maßnahmen behandelt werden konnten. Vom Referat für Verkehrssicherheit werden so-

wohl innerhalb als auch außerhalb der Abteilung laufend Vorträge über Verkehrssicherheit abgehalten, wobei versucht wird, die sicherheitstechnischen Zusammenhänge des Regelkreises Straßen- und Verkehrsplanung — Unfallhäufung — Unfallsanierung möglichst anschaulich mit Planunterlagen und Dias darzulegen.

Das Referat für Verkehrssicherheit versucht, auch direkt auf das Planungsgeschehen Einfluß zu nehmen. Diese beratende Funktion konnte im Jahre 1980 innerhalb der planenden Stellen der Abteilung voll eingeleitet und auf die Zusammenarbeit mit den MA 18 und 28 ausgedehnt werden. Um all den Anforderungen gerecht zu werden, hat das Referat daher eine Unfalldatei über Kreuzungen, Plätze und Straßenzüge mit mehr als drei Unfällen aufgebaut und übersichtliche Karteiunterlagen über das Gesamtunfallgeschehen (Unfallhäufung, Unfalldichte), über Verkehrsunfälle mit Toten seit 1975 sowie über Unfälle mit Kindern am Schulweg seit 1976 angefertigt. Für die Verkehrssicherheit sind mittel- bis langfristig große Verbesserungen aus den Ergebnissen der Arbeitskreise zu erwarten. Vom Referat wurden die Arbeitskreise „Bodenmarkierungen für Parkflächen, Schwellen“, „Halteverbote und Ladezonen“ und „Radwege“ ins Leben gerufen. Eine weitere Verbesserung der Datenübermittlung konnte dadurch erreicht werden, daß bei größeren Verkehrsunfällen, Unfällen mit Schulkindern unter anderem eine direkte Meldung von der Bundespolizeidirektion Wien an die Verkehrspermanenzstelle erfolgt, so daß rasch Maßnahmen gesetzt werden können. Mit der Einrichtung des Referates für Verkehrssicherheit in der Abteilung konnte eine fundamentale Verbesserung hinsichtlich Qualifizierung und Quantifizierung von verkehrstechnischen Sachproblemen erreicht werden. Die Kenntnis der sicherheitstechnischen Grundlagen bedeutet nicht nur für die Abteilung, sondern auch für andere Dienststellen eine wichtige, bis jetzt häufig außer acht gelassene Aufgabe, wobei Verkehrssicherheit als humaner Dienst dem Bürger gegenüber bezeichnet werden kann.

Die im Herbst 1979 erfolgte und im Jahre 1980 bereits voll zum Tragen gekommene Neuorganisation in der Gruppe 1 „Verkehrsorganisation und Planung“ war die notwendige Voraussetzung für eine arbeitsintensivere und effizientere Tätigkeit im Rahmen der regionalen Verkehrskonzeption. Durch die Ausklammerung der rein verkehrsbehördlichen Agenden wurde erreicht, daß die Gruppe von dieser Tätigkeit enthoben und nunmehr für die Bewältigung der umfangreichen und diffizilen Verkehrsprobleme voll und rationell eingesetzt werden konnte.

Das Referat „Verkehrsorganisation“ arbeitet aufbauend auf das bestehende Straßennetz und auf den Zielsetzungen der Verkehrskonzeption für Wien Verkehrsorganisationspläne für Bezirke sowie Pläne für die Führung des Individual- und öffentlichen Verkehrs aus und wirkt außerdem bei der Buslinienfestlegung bzw. -linienführungsänderung mit. Weiters wird das Straßennetz bezirksweise unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der übergeordneten Verkehrsorganisation nach Verkehrsfreigabe einzelner U-Bahn-Teilabschnitte bzw. Einführung des neuen Sekundärnetzes für den öffentlichen Verkehr überarbeitet, wo mit geänderten Verkehrsverhältnissen gerechnet werden muß. Ferner wird das „bevorzugte Straßennetz“ bearbeitet und evident gehalten, sind Planungen zur kurzfristigen Bewältigung des ruhenden Verkehrs zu erstellen; bei der Erstellung von Beschleunigungsprogrammen für den öffentlichen Verkehr, bei der Planung von Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten Zonen, weiters bei der stufenweisen Erstellung und Realisierung des Radwegekonzeptes, in verkehrstechnischen Belangen bei der Stadterneuerung sowie bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten der Stadtplanung wird mitgewirkt. Im Rahmen der Gutachten zu Gerichtsfragen und in Verwaltungsstrafverfahren in verkehrstechnischen Angelegenheiten mußten 323 Fälle, für die Begutachtung von Entwürfen zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan 38 Fälle behandelt werden. Außerdem waren Gutachten zur Verkehrsaufschließung von Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen zu verfassen und verkehrstechnische Begutachtungen von Projekten gewerblich genutzter Großgaragen vorzunehmen. Im einzelnen wurde die Verkehrsordnung für die erste und zweite Phase des Innenringes, für die Fußgängerzone Judengasse — Seitenstettengasse, das Textilviertel, die Fußgängerzone Morzinplatz, für die Umorganisation bei der Tiefgarage Heldenplatz geplant; ferner für das Stuwerviertel, den Mexikoplatz, die Praterstraße und das Czerninviertel im 2. Bezirk; im 4. Bezirk für die Umorganisation in der Prinz-Eugen-Straße und für die Fußgängerzone Elisabethplatz; im 6. Bezirk die Verkehrsorganisation für das Stadterneuerungsgebiet Gumpendorf (Mittelgasse); im 7. Bezirk für die Fußgängerzone St.-Ulrichs-Platz; im 8. Bezirk für die Umorganisation im Bereich der Tiefgarage Hamerlingplatz; im 9. Bezirk für die Umorganisation in Lichtental, für das Stadterneuerungsgebiet Himmelfortgrund und die Umorganisation im Bereich Franz-Josef-Bahnhof; im 10. Bezirk für die Umorganisation in der Per-Albin-Hansson-Straße und im Bereich der Eschenallee; im 12. Bezirk für die Umorganisation im Bereich der Gartenstadt Tivoli, für die Rosenhügelstraße sowie für die Fußgängerzone Rosagasse; im 15. Bezirk wurde die Verkehrsplanung für die Verkehrsorganisation von acht Teilbereichen im Stadterneuerungsgebiet Storchengrund; im 16. Bezirk für das Stadterneuerungsgebiet Ottakring — Wichtelgasse; im 21. Bezirk für die Umorganisation in Teilbereichen der Großfeldsiedlung sowie im 23. Bezirk für die Umorganisation im Bereich Wiener Flur geplant, die Verkehrsorganisation „Schwarze Heide“ mußte revidiert werden.

Das Referat „Planung“ hatte auf dem Gebiet der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrssignalanlagen, einschließlich der dafür notwendigen Verkehrserhebungen, 50 Fälle, auf dem der verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues, einschließlich der Ausarbei-

tung von Vorschlägen für Bauabänderungspläne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verkehrsführung oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs 152 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 13 Fälle an. Im Zuge der Mitarbeit an der generellen Projektierung und Festlegung von Langzeitprovisorien bei Verkehrssignalanlagen (gegebenenfalls auch für eine oder mehrere Baustufen), wobei später für den Endausbau bereits ein Definitivum festliegt, wurden acht Fälle behandelt. Außerdem waren Amtssachverständige in Angelegenheit niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen beizustellen sowie Aufträge an Zivilingenieure zu vergeben und zu betreuen. Das im Jahre 1979 in Angriff genommene Wegweiserkonzept für Wien wurde 1980 abgeschlossen und die Detailprojektierung eingeleitet.

Die **Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde** befaßte sich in 2.972 Fällen entsprechend der Geschäftseinteilung mit der Festlegung und Verordnung von permanenten Verkehrsmaßnahmen sowie der periodischen Überprüfung sämtlicher bestehender Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs. Davon entfielen 476 Fälle auf Ladezonen, 381 auf Anträge der MD-Verwaltungsrevision, 304 auf die der Bezirksvorstehungen, 215 der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie, 176 der Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt und 115 auf den Bürgerdienst. Auf das Referat West entfielen 1.483 Fälle, auf das Referat Ost 453 und das Referat Süd 1.036 Fälle. Im Zuge der Bewilligung von Arbeiten auf oder neben der Straße und der Festlegung der dafür erforderlichen Verkehrsmaßnahmen waren 7.005 Anträge zu bearbeiten. Von diesen Anträgen entfielen 1.765 auf kurzfristige Halteverbote, 1.018 wurden von den Gaswerken, 861 von den Elektrizitätswerken, 666 vom Kabelbauamt, 458 von der MA 28, 449 vom Telegraphenbauamt, 283 von der MA 31, 155 von der MA 29, 131 von den Wiener Verkehrsbetrieben und 64 von der MA 30 gestellt.

Im Jahre 1980 wurden ferner die Großbaustellen Reichsbrücke, Brigittenauer Brücke, Aufschließung Aspern für General Motors, die Verlängerung der U 1 bis Nestroyplatz, der Bereich Franz-Josefs-Kai — Julius-Raab-Platz — Stubenring, die Verlängerung der S 2/B 3 zur Brünner Straße, die der B 14 zum Handelskai sowie der Neubau von Brücken im Zuge der Vorortelinie betreut. Im Referat West fielen 3.346, im Referat Ost 1.392 und im Referat Süd 2.297 Fälle an.

Ferner war die Bewilligung für Ausnahmen von bestehenden permanenten Verkehrsmaßnahmen und von der winterlichen Gehsteigbetretung zu erteilen, Anfragen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden zu beantworten sowie Verkehrsgutachten bei Verhandlungen anderer Dienststellen, wie der MA 35, 59, 64 und 70, abzugeben. Insgesamt wurden rund 1.250 Fälle behandelt, wobei besonders die Anfragen der Gerichte und der Verwaltungsstraßenbehörden in vielen Fällen sehr zeitintensiv in ihrer Beantwortung waren. Im Jahre 1980 wurden von der Straßenverkehrsbehörde somit insgesamt 11.257 Fälle behandelt. Schließlich waren von der Straßenverkehrsbehörde auch alle Aufgaben im Rahmen der Verkehrspermanenzstelle zu betreuen und zu erledigen.

Die Tätigkeit der **Gruppe 3 — Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen** — umfaßt alle für die Vergabe von Leistungen notwendigen Verwaltungsarbeiten, wie unter anderem die Aufstellung 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 51.006.000 S für Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 106.569.000 S für Errichtung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 49.025.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 10.698.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A und 12.356.000 S für Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau.

Das Referat „Detailplanung und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLS)“ war mit der Neuerrichtung und Fertigstellung von 40 automatischen, zum Großteil koordinierten Anlagen unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrskonzeptes Wien (zentrale Regelung, Straßenbahnbeschleunigung, eigene Fußgängersignale usw.) befaßt. 40 Projekte mit mehrjähriger Bauzeit wurden meist im Zusammenhang mit der MA 28 neu begonnen, 241 Verkehrslichtsignalanlagen wesentlich umgebaut oder entsprechend der geänderten Verkehrslage umprogrammiert. 57 größtenteils hochkomplizierte provisorische Verkehrslichtsignalanlagen im Zusammenhang mit §-90-Maßnahmen projektiert, kommissioniert, in Betrieb genommen und laufend den geänderten Umleitungsverhältnissen angepaßt. Weiters war das standardisierte Leistungsverzeichnis für VLSA-Arbeiten fertigzustellen und die Ausschreibung sowie Anbotdurchrechnung bei öffentlichen Ausschreibungen mittels EDV vorzunehmen. Von der Detailprojektierung wurden 125 VLSA-Projekte für Neu- bzw. Umbauten durchgeführt, im Detailzeichenbüro 600 Neuanfertigungen von Transparentoriginalen im Zusammenhang mit der VLSA-Detailprojektierung sowie 258 Planänderungen, vorwiegend Bodenmarkierungs- und Phasenverteilungspläne, ausgearbeitet. Durch Einführung der Mikroverfilmung von FBM-Plänen, Einbautenplänen usw. in der Abteilung wurden 1.700 Originale verfilmt und in 6facher Ausfertigung der Karten beschriftet bzw. in einen Übersichtsplan — im Maßstab 1 : 12.500 — eingetragen. Der für den Neubau der Verkehrsleitzentrale für Wien eingerichtete Arbeitskreis begann mit seinen Aktivitäten. Schließlich wurde

der Ausbau der zentralen Regelung geplant, Umlaufzeiten sowie Ausbaustufen festgelegt und ein Vertrag mit der U-Bahn über die Mitbenützung der Wientaltrasse für Kabelverlegungen abgeschlossen.

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, außerdem an Vorbesprechungen teilzunehmen, die zur Klärung der Frage des Raumbedarfes und der technischen Möglichkeiten für den Fall einer generellen Übersiedlung der Verkehrsleitzentrale in ein neu zu errichtendes Gebäude des Bundesministeriums für Inneres dienen. Mehr als 480 gerichtliche Anfragen im Straf- wie im Zivilverfahren waren zu beantworten, ferner entsprechende Planunterlagen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen beizustellen, außerdem etwa 60 Anfragen zu beantworten und mehr als 50 Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren zu erstellen. An den in Betrieb stehenden 754 Verkehrslichtsignalanlagen und 105 Blinkanlagen wurden 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 Signalgeber mit generellem zweimaligem Lampentausch wie durch die dafür erforderliche Lampenbeistellung, die Behebung von etwa 1.300 Störungen an den Steuergeräten sowie die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen; weiters die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 33 Fernsehbeobachtungsstellen sowie an allen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale und der Datenverarbeitungsanlage. Dazu kamen die laufenden verkehrstechnischen Funktionskontrollen an den in Betrieb stehenden, genannten Einrichtungen sowie die Überprüfungen des Erhaltungszustandes gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken — Elektrizitätswerken, ferner der Austausch von etwa 10 Steuergeräten, die auf Grund des Alters den technischen und den Sicherheitsanforderungen nicht mehr gerecht werden, wie zum Beispiel auf dem Matzleinsdorfer Platz, in der Längenfeldgasse usw.; schließlich die Behebung von Gewitterschäden an Steuergeräten wie an Übertragungsleitungen und damit verbundene Erneuerungen sowie 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“ erstmals 1.951 Straßenverkehrszeichen und 1.735 Eisenständer aufgestellt. Auf der Anschlußstelle Westautobahn waren 3 Überkopfwegweiserbrücken, 6 Überkopfwegweiser, 5 Vorwegweiser und 16 beleuchtete Wegweiser (2.000 mm) zu errichten. Im Bereich der Anschlußstelle S 2 — Brünner Straße wurde 1 Überkopfwegweiser mit 1 Großtafel sowie 12 beleuchtete Wegweiser (2.000 mm) und 4 beleuchtete Wegweiser (2.800 mm) aufgestellt. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel nach Unfällen, nach Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 4.784 Straßenverkehrszeichen, 2.472 Zusatztafeln, 2.070 Eisenständer und 127 Kettenständer erneuert werden. 1980 waren insgesamt 56.129 Verkehrszeichen in Email- und Scotchlite-Ausführung, 2.053 beleuchtete Verkehrszeichen und 515 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreuen. 125 beleuchtete Verkehrszeichen und 17 Verkehrsleuchtsäulen wurden neu aufgestellt, 40 beleuchtete Verkehrszeichen und 10 Verkehrsleuchtsäulen entfernt. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofverkehrs zu Allerheiligen mußten außerdem rund 220 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 sowie zur Erhaltung der bestehenden Markierungen, 72.000 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand- und Begrenzungslinien angebracht. 26.000 m<sup>2</sup> 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 8.000 m Strich- und 1.100 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen angebracht. Auf den Bundesstraßen B und S im Bereich des Landes Wien wurden 160.000 m Strich- und 8.300 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen, auf den Autobahnen 33.000 m Strichmarkierungen angebracht. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 273.000 m und das der Flächenmarkierungen 35.400 m<sup>2</sup>, davon waren 87.400 m und 7.300 m<sup>2</sup> Kurzzeitmarkierungen.

Die Gruppe 4 befaßt sich mit Sondertransporten und Kfz-Werkstätten sowie Gutachten in Bau-, Gewerbe- und Luftfahrtangelegenheiten, ist ferner die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung und die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer und hat außerdem über Sondertransporte, kraftfahrrechtliche und straßenpolizeiliche Angelegenheiten zu entscheiden. Dadurch, daß die Gruppenleitung strikt dieselben Sprechstunden einhält wie die Baupolizei, hat sich eingebürgert, daß zahlreiche (etwa 500 im Jahr) Planverfasser ihr Projekt noch vor der Einreichung vorlegen, um es vom Verkehrsstandpunkt begutachten zu lassen. Wenn die Voraussetzungen gegeben sind, wird die Vidende erteilt und evident gehalten, so daß sich dann die Entsendung eines Sachverständigen zur Verhandlung erübrigt.

Zur Sprechstunde werden auch alle jene Führerscheinaspiranten bzw. Führerscheininhaber geladen, bei de-



nen eine Beobachtungsfahrt vor Abgabe eines Sachverständigengutachtens notwendig ist. In besonders schwierig gelagerten Fällen wird die Beobachtungsfahrt gemeinsam mit dem Chefarzt der Bundespolizeidirektion Wien absolviert. In diesem Zusammenhang erscheint von besonderem Interesse die Begutachtung des ersten in Österreich zugelassenen „Ohne-Hand-Fahrzeuges“ für einen Contergan-Geborenen. Als Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung sowie die Lenkerbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer hat die Gruppe 4 die technischen Sachverständigen bereitzustellen und deren tägliche Nominierung durchzuführen, während für die juristischen Sachverständigen das Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien verantwortlich ist. Durch diese Zweiteilung ist die gesetzlich geforderte Geheimhaltung der personellen Zusammensetzung der Prüfungskommission gewährleistet.

Im Sinne einer bürgernahen Verwaltung ist es gelungen, nach Floridsdorf einen weiteren von der Zentrale entfernten Standort für die Lenkerprüfung zu schaffen. Derzeit wird die Schaffung weiterer Dezentralisierungsstandorte in Simmering und Hernalz untersucht. Hierbei wird geprüft, ob es möglich ist, auch eine Teilung der Lenkerprüfung nach sachlichen Gesichtspunkten durchzuführen und die Kandidaten für die Führerscheingruppen C und E, wie dies bereits mit hinkünftigen Omnibuslenkern geschieht, in eigenen Kommissionen zusammenzufassen. Dies würde auch einen ersten Schritt zu einer echten Ausbildung für Berufskraftfahrer bedeuten.

Wurde im Jahre 1978 erstmals ein Seminar für die Sachverständigen für die Lenkerprüfung hinsichtlich der Führerscheingruppe A veranstaltet, so konnte im Jahre 1980 noch ein B-Seminar abgehalten werden. Da die Durchführung der vorgesehenen praktischen Übungen nicht möglich war, fanden sich die technischen Sachverständigen zu einer von ihnen selbst organisierten Veranstaltung im Verkehrsübungs Gelände in der Südstadt zusammen, wo sie in der Freizeit Gelegenheit hatten, ihre eigenen Fahrzeuge in fahrdynamischen Grenzbereichen kennenzulernen. Solche Veranstaltungen tragen sicherlich dazu bei, den Ruf der Lenkerprüfung in der Öffentlichkeit und den Massenmedien zu bessern.

Im Jahre 1980 wurden vom Referat „Sondertransporte“ insgesamt 383 Fälle, die Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot nach § 42 StVO betrafen, bearbeitet. Die Erteilung solcher Ausnahmen ist, soweit diese auch andere Bundesländer betreffen, mit umfangreichen Ermittlungen, die aus terminlichen Gründen größtenteils fernschriftlich abgewickelt werden müssen, verbunden.

Bei den Routengenehmigungen, die Sondertransporte und die eingeschränkte Zulassung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, wie unter anderen Autokräne, Baumaschinen, landwirtschaftliche Maschinen sowie nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, umfaßten, ist im Jahre 1980 eine Zunahme von über 10 Prozent auf insgesamt 1.462 Fälle registriert worden. Neben den für diese Genehmigung notwendigen Routenerhebungen mit Ermittlungsverfahren über die Tragfähigkeit von Straßen einschließlich Einbauten und Brücken mußten auch für bestimmte Fälle zusätzlich begleitende Bescheide auf der Ebene der Straßenverkehrsordnung, wie Ausnahmen von Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die Ermächtigung zur Aufstellung von Halteverbotstafeln für verparkte schmale Straßenzüge oder enge Kurvenbereiche, erlassen werden. Weiters mußten für Transporte, die sich über den Wiener Bereich hinaus erstreckten, laufend Kontakte mit dem Land Niederösterreich zur Koordinierung der Übernahmestellen und der Transportzeiten gehalten werden.

Durch das Referat „Ermächtigung und Revision von Werkstätten- Kraftfahrangelegenheiten“ konnten im Rahmen der Mitarbeit in der Stabstelle die EDV-Projekte im Zusammenwirken mit der MD-Verwaltungsorganisation und MD-Automatische Datenverarbeitung soweit vorangetrieben werden, daß im Jänner 1981 mit einem Probebetrieb in der Landesfahrzeugprüfstelle begonnen wird.

Das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGSt) ist seit 10. Mai 1980 voll in Kraft getreten. Die Vollziehung obliegt dem Landeshauptmann und somit, entsprechend der Geschäftseinteilung des Magistrates, der Abteilung als Amt der Wiener Landesregierung.

Die Gruppe 4 hat nicht nur die Aufgabe, Behältnisse und Verpackungen zu genehmigen, sondern auch bei Zwischenfällen eine Sachverständigen- und eine Behördenfunktion. So wurden 1980 nach einer Fahrtunterbrechung durch die Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt von der Gruppe 4 eine Fahrtuntersagung und eine Anordnung einer besonderen Überprüfung bescheidmäßig durchgeführt, in 7 weiteren Fällen Sachverständige bei Unfällen mit Tankfahrzeugen gemäß § 27 GGSt zugezogen. Weiters wurden Richtlinien bei Gefahrgutunfällen und zu ergreifende Folgemaßnahmen erarbeitet.

Dadurch, daß die Tätigkeit als Sachverständige im Bau- und Gewerbeverfahren beim Ermächtigungsverfahren und die Durchführung von periodischen Revisionen in einem Referat vereint sind, ist nunmehr eine effiziente Überwachung der Kfz-Werkstätten möglich. Mit Stichtag 31. Dezember 1980 sind 295 Vereine und Gewerbetreibende gemäß § 57 a und 13 gemäß § 57/4 KFG ermächtigt. 1980 wurden 47 Ansuchen positiv behandelt, 5 Ansuchen mußten abgelehnt werden, da entweder kein qualifiziertes Personal oder die erforderlichen Einrichtungen fehlten. Es wurden 79 Revisionen durchgeführt, 2 Firmen wurde wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit die Ermächtigung entzogen. Von vielen Gewerbetreibenden werden nunmehr die Sprechstunden benützt, um sich über die gesetzlichen Vorschriften zu informieren und aufgetretene Fragen zu klären. Es konnte festgestellt werden, daß seit Einführung der periodischen Revisionen die Gewerbetreibenden, im Gegensatz zu früher,

die wiederkehrende Begutachtung wesentlich strenger durchführen und kaum mehr leichtfertig Plaketten ausgeben.

Im Jahre 1980 wurden auf Grund der Agende „Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn“ 60 Ermittlungsverfahren durchgeführt, wobei 3 Anträge abgewiesen werden mußten. Für Filmaufnahmen waren nach der Straßenverkehrsordnung 100 Bewilligungen zu erteilen, die sich auf 176 Örtlichkeiten erstreckten. Im Zusammenhang mit Filmaufnahmen wurden 231 kurzfristige Verkehrsmaßnahmen, wie Ladezonen usw., und 15 Ausnahmen gemäß § 45 StVO, wie unter anderem Wochenendfahrverbot und Einfahrt in Fußgängerzonen, bewilligt. Für 85 „dauernd stark gehbehinderte Personen“ wurde gemäß § 29b StVO ein Behindertenausweis ausgestellt, 30 Ansuchen mußten abgelehnt werden. Für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr wurden 20 Erlaubnisse für Radfahren ausgestellt. 37 sportliche Veranstaltungen, wie die Österreichrundfahrt mit einem Rundstreckenrennen über Ring und Herrengasse, wurden behandelt.

In der Gruppe 5 „Landesfahrzeugprüfstelle“ wurden 1980 insgesamt 21.159 Geschäftsfälle behandelt. Darunter waren 18.943 Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie technische Änderungen von 12.207 Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, 3.404 Lastkraftwagen, Spezialkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen, Feuerwehrfahrzeugen sowie Gelenkkraftfahrzeugen, weiters von 1.184 Motorrädern, Kleinmotorrädern und Motorfahrrädern, 1.555 Anhängern, 59 Omnibussen, 50 Tankkraftwagen, 36 Tankanhängern sowie 448 sonstige kraftfahrtechnische Begutachtungsfälle bzw. Bearbeitungsfälle. Bei insgesamt rund 20 Prozent dieser 18.943 Geschäftsfälle waren auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstbegutachtung dieser Fahrzeuge zusätzlich Nachbegutachtungen notwendig. Das ergibt gegenüber 1979 eine Zunahme von 2.886 Erledigungsfällen und somit einen Zuwachs von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Als komplizierte Fälle sind zu nennen Personenkraftwagen mit wahlweisem Flüssiggasbetrieb, Lastkraftwagen und Anhänger für die Beförderung von flüssigen Gasen und gefährlichen Stoffen, Omnibusse neuester Bauart sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, wie Betonmischer, Betonpumpen, Saug- und Kehrmaschinen, Müllsammelfahrzeuge und Tieflader. In zahlreichen Fällen waren Ausnahmegenehmigungen nach Ermächtigung durch das Bundesministerium für Verkehr zu erteilen.

Insgesamt 1.435 Gutachten für besonders schwere und hohe Kraftfahrzeuge bzw. Anhänger wurden bei der „wiederkehrenden und besonderen Überprüfung“ für die Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt als Behörde abgegeben. Darunter waren 913 Erstgutachten und 522 Zweitgutachten auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstbegutachtung. Die Anzahl der Begutachtungen ist im Vergleich zu 1979 um etwa 10 Prozent gestiegen. Weiters sind 579 kraftfahrzeugtechnische Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren in Berufungsfällen für die MA 70 erstellt worden. Außerdem wurden 140 Duplikate (1979 : 107) von Einzelgenehmigungen angefertigt, 62 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern neu festgelegt und am Fahrzeug bezeichnet. Schließlich wurden Informationsblätter, die im Warteraum aufliegen, für Parteien zur Erleichterung der Antragstellung geschaffen. Im Jahre 1980 haben fünf Sachverständige für die Kraftfahrzeugtypenprüfung 129 Gutachten für die Typengenehmigungsbehörde, das Bundesministerium für Verkehr, abgegeben, fünf Sachverständige für die Einzelprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern wurden im Hinblick auf § 125 Kraftfahrgesetz eingeschult. 8 Koordinationsbesprechungen für die §-125-KFG-Sachverständigen wurden abgehalten, außerdem 3 Vorträge im Programm der Mitarbeiterschulung nach Fachdienstreisen. Ein Vortrag über das Thema „flüssiggasbetriebene Fahrzeuge“ war vor Mitgliedern des Österreichischen Städtebundes abzuhalten.

Die technische Ausstattung der Landesfahrzeugprüfstelle wurde durch ein neues CO-Meßgerät sowie ein neues Scheinwerfereinstellgerät erweitert. Ein Lagerspielanzeigergerät (Rüttelplatte) für Schwerfahrzeuge wurde in Betrieb genommen.

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden Einnahmen durch Verwaltungsabgaben gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1968 in der Höhe von 5.448.700 S erzielt, durch Bundesstempel Einnahmen von 2.342.850 S erreicht, 1979 waren es 4.883.435 bzw. 1.724.300 S.

## Stadtreinigung und Fuhrpark

Die Gesamtzahl der Beschäftigten einschließlich der jugoslawischen Gastarbeiter betrug am 31. Dezember 1980 den Personenkraftwagenbetrieb ausgenommen, 2.647. Wieder war es notwendig, Gastarbeiter einzusetzen. Zum Jahresende beschäftigte die Abteilung insgesamt 444 Gastarbeiter, die hauptsächlich aus Jugoslawien kamen. Davon wurden 271 als vertragsmäßige Arbeiter des Fuhrwerkbetriebes, und zwar 234 bei der Straßenreinigung, 19 beim Fuhrpark, 10 in der Hauptwerkstätte, 8 in der Müllverbrennung, sowie 173 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 1980 an 1.024 Schadensfällen beteiligt. An Schadenersatzforderungen wurden von den Haltern der gegnerischen Fahrzeuge oder von deren Haftpflichtversiche-

ring 1.714.436 S hereingebracht, für die Beschädigung an Betriebsmitteln, wie unter anderen an Dächern, Papierkörben, durch dritte Personen 97.125 S einbringlich gemacht.

Durch die Abschleppung mußten 7.515 kennzeichenlose Kraftfahrzeuge gemäß § 89 a der Straßenverkehrsordnung von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt werden. Davon wurden 3.572 Abschleppungen auf Grund von Verzichtserklärungen vorgenommen. Ferner waren 10.807 verkehrsbehindernd abgestellte Kraftfahrzeuge kostenpflichtig von öffentlichen Verkehrsflächen zu entfernen.

Im Bereich der Straßenpflege machten die ständig steigende Verkehrsdichte und Verparkung eine weitere Intensivierung der händischen Reinigung notwendig. Gleichzeitig wurde durch Kehr- und Hochdruckwaschmaschinen eine wesentliche Steigerung im maschinellen Einsatz erzielt. Für die händische Reinigung standen im Durchschnitt ständig Bedienstete der Straßenpflege zur Verfügung, während die zwei- bis dreimal wöchentlich aufgenommenen Tagelöhner bzw. Schneearbeiter zusätzlich 503.792 Arbeitsstunden leisteten. Die maschinelle Reinigung wurde von 29 Kehrmaschinen durchgeführt, von denen nachts 4 auf 16 abwechselnd zu befahrenden Planrouten, die übrigen im Tageinsatz Verwendung, fanden. Von den 29 Kehrmaschinen wurden bei 5.121 Einsätzen 213.391 km gereinigt. Das Waschen der Fahrbahnoberflächen besorgten 27 Hochdruckwaschmaschinen, die bei 4.561 Einsätzen 244.257 km Straßen gewaschen haben. Von diesen Fahrzeugen waren 7 auf 16 Planrouten im kontinuierlichen Nachteinsatz, zusätzlich wurden noch 15 Kleinwaschfahrzeuge für die Straßenwaschung verwendet. Der Austausch der alten, rund 20 l fassenden Papierkörbe gegen 50-l-Plastikgefäße wurde fortgesetzt. Insgesamt konnten bereits 5.255 Stück montiert werden. Für den Winterdienst 1979/80 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 35.442 t Streuriesel und 8.368 t Auftaumittel erforderlich. Sechs Salzsilos ermöglichten eine rasche Beladung der Streufahrzeuge. Die Gesamtschneehöhe betrug im Winter 1979/80 68 cm, was eine Schneeabfuhr im Ausmaß von rund 126.000 m<sup>3</sup> mit sich brachte. Auf Grund von Anforderungen der MA 28, 30, 31, der Elektrizitäts- und Gaswerke sowie anderer Abteilungen und Privatpersonen mußten vom „Bereitschaftsdienst für notstandspolizeiliche Maßnahmen“ 19.744 Ausfahrten gemacht werden, bei denen unter anderem Abschränkungen und Beleuchtungen vorzunehmen waren.

Der Müllanfall ist gegenüber 1979 gewichtsmäßig um 1,5 Prozent auf 505.000 t, volumsmäßig um 4,3 Prozent auf rund 5.040.000 m<sup>3</sup> gestiegen, was einem mittleren Raumgewicht von 0,1 t/m<sup>3</sup> entspricht. Der eingesammelte Müll wurde zu 62 Prozent in den beiden Müllverbrennungsanlagen Flötzersteig und Spittelau sowie in der Sondermüllverbrennungsanlage Entsorgungsbetriebe Simmering verbrannt. 3 Prozent sind in der Biomüll-Anlage zu Kompost verarbeitet worden, der Rest von 35 Prozent wurde auf den Ableerplätzen geordnet gelagert. Obwohl der Einsatz kombinierter Schüttsysteme für 120-l- und 240-l-Gefäße (Anteil im Dezember 1980 17,8%) eine wesentliche Leistungssteigerung brachte, mußte durch die weitere Aufstockung der Zahl der 1,1-m<sup>3</sup>-Großbehälter (Anteil im Dezember 1980 70,2%) auch die der Müllsammelstrecken um 4 auf insgesamt 171 mit 490 Mann (1979 : 482) Ladepersonal erhöht werden. Auf die 110-l- und 120-l-Gefäße entfielen 39,0 Prozent der Entleerungen, auf die 240-l-Gefäße 23,9 auf die 1,1-m<sup>3</sup>-Großcontainer 20,6, ferner auf die 50-l-Gefäße 13,9, auf die 770-l-Gefäße 2,3 und auf die 12-m<sup>3</sup>- bzw. 16-m<sup>3</sup>-Behälter 0,3 Prozent. Das entleerte Gefäßvolumen betrug 5.505.318 m<sup>3</sup>, was eine Steigerung von 4,2 Prozent gegenüber 1979 bedeutet. Die angefallene Gesamtmüllmenge und deren Abtransport verteilte sich im Dezember zu 70,2 Prozent auf 770-l-Gefäße und 1,1-m<sup>3</sup>-Großcontainer in 96 Müllwagen, zu 17,8 Prozent auf 120-l- und 240-l-Gefäße in 34 Müllwagen und zu 7,3 Prozent auf 110-l-Gefäße in 29 Müllwagen. Der Rest wurde von 240-l- und 50-l-Gefäßen mit 12 Müllwagen abtransportiert. Auf den in Betrieb stehenden Ableerplätzen mußten rund 464.000 t Müll, Schutt, Aushubmaterial und Schlacken der Müllverbrennungsanlagen deponiert werden. In der städtischen Müllgefäße-Reparaturwerkstätte und Kübelwäscherei wurden insgesamt 48.000 Müllgefäße gewaschen und überholt sowie alle laufend anfallenden Reparaturen an Geräten durchgeführt. Neben der maschinellen Reinigung der 110-l-Ringtonnen werden durch den Einsatz einer neuen Waschanlage auch die 1,1-m<sup>3</sup>- und 770-l-Großgefäße maschinell gereinigt. Die Plastikgefäße mit 50-l-, 120-l- und 240-l-Inhalt müssen weiterhin händisch gereinigt werden.

Bei der seit 14. November 1977 laufenden Aktion zur Einsammlung von Altglas wurden insgesamt 11.929 t, im Jahre 1980 allein 4.132 t, Altglas eingesammelt und der Glasindustrie zur Wiederverwertung zur Verfügung gestellt. Insgesamt sind 624 Sammelbehälter für Weiß- und Buntglas aufgestellt worden, die mit einem Zweikammersammelfahrzeug entsorgt wurden.

In der Müllverbrennungsanlage am Flötzersteig wurden 120.500 t Haus- und privater Gewerbemüll verbrannt, weiters 260.000 t Dampf erzeugt, 1.994 t Eisenschrott und 49.800 t Schlacke abgeführt sowie 1.293.580 kWh Strom an das öffentliche Stromnetz geliefert. Die Verdampfungsziffer betrug im Jahresmittel 2,16 und ist damit gegenüber 1980 gleichgeblieben.

Der Fahrzeugstand im Fuhrpark veränderte sich gegenüber 1979 unwesentlich. Der Ersatz alter, reparaturwürdiger Fahrzeuge durch neue wurde fortgesetzt. Der Fahrzeugstand umfaßte mit Ende 1980 im Unternehmerbereich 214 Müllwagen, davon 3 dreiachsige Fahrzeuge, weiters 3 dreiachsige Multilifttransporter,

1 zweiachsiger Multilifttransporter mit Waschaufbau, 8 Planier- und Ladegeräte, 5 Gabelstapler, 1 Kranrüstwagen, 5 Lastkraftwagen (Kübeltauschwagen und Regie), 3 Toilettenanhänger, 2 Toilettencontainer, je einen Tieflader und Glasmüllwagen, 2 Spitalmüllwagen und 290 Multiliftcontainer. Im Hoheitsbereich waren es 52 Lastkraftwagen und 22 Unimog mit Pflugbauvorrichtungen, 29 Kehrmaschinen, 2 Unimog-Vorbaubesen, 1 Unimog-Aufbaukehrmaschine, 17 Waschmaschinen, 10 Waschaufbauten, die im Sommer auf Winterdienst-Lastkraftwagen montiert werden; ferner 3 Lastkraftwagen zur Fahrzeugabschleppung, 6 Schlamm- und Schmutzsaugwagen, davon 2 explosionsgeschützt, 17 Radlader und Stapler, 3 Omnibusse für den Transport körperbehinderter Kinder, 1 Unimog für Schneeräumung, 65 Fahrzeuge für die Straßenpflege (Multi, Multicar), 4 Vespa-3-Rädern gleichfalls zur Straßenpflege, 262 Streuanhänger, 304 Schneepflüge, 1 Schneefräse, 5 Einachsanhänger und 1 Spezialabschleppanhänger. Zu diesen Fahrzeugen und Geräten kamen noch die diversen Kleinlastkraftwagen, Kleinbusse, Anbaugeräte, Personen- und Kombinationskraftwagen sowie die Fahrzeuge des Dienstkraftwagenbetriebes. Weiters wurde eine Reihe von Kehrmaschinen, Winterdienstgeräten und diversen Spezialfahrzeugen teils zu Versuchszwecken, teils zur Abdeckung des Spitzenbedarfes angemietet.

Von den Fahrzeugen des Unternehmerbereiches wurden 3.785.634 km, von denen des Hoheitsbereiches 2.478.282 km und von den Fahrzeugen des Dienstkraftwagenbetriebes 1.114.793 km zurückgelegt. Von allen Fahrzeugen wurden 2.769.842 l Dieselkraftstoff, 508.714 l Vergasertreibstoffe (Super und Normal), 44.922 l Motoröl, 7.578 l Getriebeöl, 6.255 kg Abschmierfette und 8.922 l Hydrauliköl verbraucht. An Treibstoff wurden gegenüber 1979 bei Diesel nur um 3,33 Prozent mehr, bei Vergasertreibstoffen um rund 2,2 Prozent weniger benötigt. Somit wurden insgesamt um 2,4 Prozent mehr Treibstoff verbraucht bei einer gleichzeitigen Zunahme der Kilometerleistung von insgesamt 2,33 Prozent. Der Treibstoffverbrauch stieg praktisch in dem Ausmaß, in dem die Kilometerleistung zunahm, obwohl kleinere Fahrzeuge durch leistungsfähigere, stärkere Fahrzeuge ersetzt wurden. Mit den Waschmaschinen wurden 4.561 Einsätze gefahren, dabei 244.257 km zurückgelegt und 182.717 m<sup>3</sup> Wasser verbraucht. Von den Kehrmaschinen wurden bei 5.121 Einsätzen 213.391 km zurückgelegt.

Mit der Aufbaufirma wurde ein neues Fahrzeug mit einem 24-m<sup>3</sup>-Aufbau zum rationellen Abtransport von Spitalmüll entwickelt und von der Abteilung angeschafft. Der Versuchsmüllwagen mit ZF-Automatikgetriebe und integriertem Retarder wurde, da er sich sehr bewährte, angekauft. Die Hälfte der bei abteilungseigenen Fahrzeugen verwendeten pneumatischen Pflüge wurden durch hydraulisch betätigte ersetzt, die Fahrzeuge zu diesem Zweck mit Kompaktanlagen ausgerüstet. Die Zahl der in Fahrzeugen eingebauten Funkgeräte nahm von 153 auf 178 Geräte zu.

Für andere Abteilungen wurden Bestellungen in der Höhe von insgesamt 30.913.671 S für Neufahrzeuge, Maschinen und Geräte getätigt, weiters 812 Reparaturen an Fahrzeugen und Geräten durchgeführt sowie 566 Ersatzteilrechnungen kontrolliert. Ferner waren insgesamt 327 Verkehrsunfälle von anderen Abteilungen zu behandeln. Schließlich wurden rund 1.500 Fahrzeuge und Geräte für diese Abteilungen gemäß § 55 KFG 1967 überprüft. Durch die Abteilung wurden im gesamten Magistrat 173 Fahrzeuge und Geräte, wie unter anderem Schneepflüge, Streuer, Mulden, skartiert und an Private, Firmen sowie an die VOEST verkauft. Dabei konnte ein Erlös von 1.633.550 S ohne Mehrwertsteuer erzielt werden.

1980 kam es zu insgesamt 1.399 Sondereinsätzen. Die Einsatzgründe waren unter anderem die Beseitigung von Straßenverunreinigungen, Brandresten, Schmieraktionen und ähnlichem, der Transport von Trinkwasser sowie der Abtransport von Öl bzw. ölgetränktem Erdbreich und von anderen gefährlichen Stoffen.

In der Hauptwerkstätte wurden 1.460 Reparaturen an abteilungseigenen, 384 an abteilungsfremden Fahrzeugen, 911 Stückreparaturen, 632 an Pflügen und Pfluganbauten sowie 626 Streureparaturen durchgeführt.

In Wien standen 166 öffentliche Bedürfnisanstalten, 31 Pissoirs und 13 Trocken-WC-Anlagen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ferner wurden in 10, Franz-Koci-Straße — Ada-Christen-Gasse, in 16, Maroltingergasse — Joachimsthalerplatz, und in 19, Sonnbergplatz sowie auf der Lagerwiese Angelibad je ein Trocken-WC fertiggestellt. Die drei fahrbaren Toiletteanlagen sind an insgesamt 100 Tagen eingesetzt gewesen, die sechs transportablen Toiletteanlagen verzeichneten insgesamt 1.073 Einsätze auf diversen Lagerwiesen.

An größeren baulichen Herstellungen, die 1980 durchgeführt wurden, sind im Bereich der Straßenpflege die Errichtung eines Stützpunktes in 10, Sonnleithnergasse 30, mit einer Mannschaftsunterkunft, einer Garage, einer Salzlagerhalle, einem Salzsilo und Sandlagerplatz, ferner die Errichtung eines Salzsilos auf dem Lagerplatz in 23, Blumental, in der Garage 17 der Umbau der Tankstellenüberdachung, in der Garage 20 die Erneuerung der elektrischen Hauptschaltanlage, in der Hauptwerkstätte die Isolierung für die Heizanlage in den Objekten XVII und XIX und in der Müllverbrennungsanlage I, 16, Flötzersteig 12, die Erneuerung der Bunkertrennwand zu erwähnen. Weiters wurden Erhaltungsarbeiten in den Objekten für die Straßenpflege und den städtischen Fuhrpark, in der Hauptwerkstätte, in der Müllverbrennungsanlage I und in den öffentlichen Bedürfnisanstalten durchgeführt. Außerdem wurden zur Neubenennung von 21 Straßen sowie zur Ergänzung bzw. Auswechslung schadhafter Benennungstafeln insgesamt 1.154 Straßen-, 34 Orientierungs- und 13 Hinweistafeln benötigt. Zur Erhaltung der bestehenden Straßentafeln mußten 2.440 Tafeln saniert und 2.147 Tafeln zwecks Lesbarkeit gereinigt werden.

Bei der Betreuung laufender Projekte wurden detaillierte Auswertungen für den KFZ-Systemisierungsplan der Stadt Wien, die Erfordernisse der Voranschlags- und Rechnungsabschlußverordnung (VRV) sowie die Wertabschreibung der Kraftfahrzeugverwaltung der Abteilung erstellt. Im Projekt Personalwesen konnten in Zusammenarbeit mit der MD-Automatischen Datenverarbeitung eine Personaldatenbank aufgebaut sowie die Nebenbühnenerfassung für das im Jahre 1981 in Betrieb gehende ONLINE-System auf dem dezentralen DEC-Rechner PDP 11/70 vorbereitet werden. Im Bereich der Materialwirtschaft und Auftragsabrechnung wurden 3.444 Arbeitsaufträge der Hauptwerkstätte abgerechnet und 1.285 Fakturen an andere Dienststellen erstellt. Insgesamt waren Materialbewegungen im Wert von 97 Millionen Schilling zu verbuchen.

## Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Der Schwerpunkt der Tätigkeit der MA 70 lag wieder bei der Erledigung von Berufungsentscheidungen. In ihrer Funktion als *Berufungsbehörde* hatte die Abteilung den größten Arbeitsaufwand mit 9.555 Berufungsfällen zu bewältigen, wobei 102 Gegenschriften an den Verfassungsgerichtshof bzw. Verwaltungsgerichtshof zu erstatten waren. Von der Bundespolizeidirektion Wien wurden überdies wegen Übertretungen von Straßenverkehrsvorschriften 130 Millionen Schilling an Strafgeldern eingehoben und an das Land Wien für Zwecke der Straßenerhaltung abgeführt.

Die überproportionale und kontinuierliche Zunahme des Aktenanfalles von Berufungen, und zwar von rund 6.300 Berufungen im Jahre 1976 auf fast 10.000 im Jahre 1980, führte insofern zu einer Umstrukturierung der Abteilung, als nunmehr gewisse einfachere Berufungsakten von Beamten des Verwaltungsdienstes der Gruppe B erledigt werden. Die fachliche Einschulung sowie die Beaufsichtigung dieser neu zugeteilten Bediensteten obliegen den Juristen und sind gerade in schwierigen Fällen sehr zeitaufwendig. In fachspezifischen Seminaren, die von der MD-Verwaltungsakademie im Einvernehmen mit der Abteilung veranstaltet wurden, haben der Abteilungsleiter und der Abteilungsleiterstellvertreter den neu zugeteilten Bediensteten die anzuwendenden Verkehrsverordnungen, die Straßenverkehrsordnung 1960, das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und einige wichtige Durchführungsverordnungen, ferner die Handhabung der verfahrensrechtlichen Vorschriften sowie die Grundsätze für die Aktenbearbeitung nach den speziellen Erfordernissen der Abteilung nähergebracht. Die gegen Ende 1978 begonnene Umstrukturierung hat sich, abgesehen von anfänglichen Schwierigkeiten, im wesentlichen bewährt. Eine zeitaufwendige Kontrolle der Erledigungsentwürfe durch die Juristen ist noch immer notwendig, damit die Entscheidung qualitativ auf dem bisherigen Niveau einer Berufsbehörde gehalten werden können. Aus Gründen der Rationalisierung wurde mit dem Aufbau einer automatischen Textverarbeitung begonnen. Das Texthandbuch für die vielen Einsprüche gegen die Strafhöhe wurde von einer rechtskundigen Beamtin der Abteilung im Einvernehmen und mit Unterstützung der MD-Verwaltungsorganisation entworfen. Dieses Textprogramm umfaßt rund 120 Textbausteine. Ferner werden auch Angelegenheiten von Fahrschulen, gewisse Akte über Abschleppungen sowie Verfahrenseinstellungen in Verwaltungsstrafsachen mit dem Textautomaten erledigt.

In *Führerscheinangelegenheiten* ist durch die 4. Kraftfahrzeugnovelle, BGBl. Nr. 615/1977, mit 21. Dezember 1977 eine Änderung des Instanzenzuges dahingehend 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. Gerade bei Führerscheinangelegenheiten ist eine rasche Erledigung im Interesse der Betroffenen sowie aus verkehrserzieherischen Gründen besonders vordringlich. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber sogar die Verpflichtung statuiert, daß über Berufungen innerhalb von drei Monaten zu entscheiden ist. Diesem gesetzlichen Auftrag kann nach der erfolgten Umstrukturierung entsprochen werden.

Im Interesse der Bevölkerung wurden im *Kraftfahrlinienverkehr* mehrere Linienführungen verbessert, aber auch neue Autobuslinien errichtet, wodurch eine Vielzahl von Haltestellenkommissionierungen erforderlich war. Diese betrafen vor allem die innerstädtische Autobuslinie 25, bei der eine Änderung der Fahrtroute auf Grund der Verlängerung der U 1 bis Nestroyplatz vorzunehmen war. Verlängert wurde die Fahrtroute der Linie 28 A bis ins Industriegebiet zur Richard-Neutra-Gasse; neu zu errichten waren die städtische Autobuslinie 4 A sowie eine Sonderautobuslinie der Firma Richard-Verkehrsbetriebe vom Opernring zur Maria Theresien-Ausstellung in Schönbrunn. Schließlich mußte noch infolge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 64 bis Siebenhirten die Fahrtroute der Linie 64 A geändert werden.

In *Straßenbahnangelegenheiten* wurden viele Straßenbahnbauwerke, unter anderem die Verlängerung der Schnellstraßenbahnlinie 64 von Alt-Erlaa bis Siebenhirten, die Stadtbahnstation Thaliastraße sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 67 bis zum Frödenplatz, sowie weitere neue Wartehäuschen bei Straßenbahnhaltestellen genehmigt, womit eine umfangreiche kommissionelle Tätigkeit verbunden war. Die Teilnahme an Verkehrsverhandlungen der MA 46 ergab gleichfalls eine große Arbeitsbelastung.

Auf *legistischem Gebiet* wurden im Rahmen von Begutachtungsverfahren zur 11. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung sowie zu mehreren Verordnungsentwürfen des Bundesministers für

Verkehr auf Grund des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGSt), BGBl. Nr. 209/1979, Stellungnahmen ausgearbeitet, außerdem zu mehreren grundsätzlichen Verkehrsproblemen Rechtsgutachten erstellt. Als spezielle Anliegen wären zu erwähnen: der Transport von Chlor und Phosgen durch Straßentankfahrzeuge soll eingeschränkt, die Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 12. Juni 1961, Zl. M. Abt. 70-II/69/61, betreffend das Verbot des Parkens auf Bahnhöfen mit Straßenbahngleisen im Ortsgebiet von Wien (Schienenstraßenparkverbots-Verordnung), aufgehoben werden. Schließlich wurde eine umfangreiche Stellungnahme zu einer zukünftigen Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960 unter besonderer Bedachtnahme auf die Erfordernisse des öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet.

## Wiener Stadtwerke

Das Wirtschaftsjahr 1980 stand für die Wiener Stadtwerke, wie für alle energieabhängigen Unternehmungen, im Zeichen der laufenden Verteuerung der Rohenergiepreise. Als Folge dieser Entwicklung wurde die finanzielle Steuerung der energieversorgenden Unternehmungen der Wiener Stadtwerke zunehmend schwieriger, da in immer kürzeren Abständen Maßnahmen zur Erhaltung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes zu treffen waren. Durch den Ausfall des Gases aus dem Iran ergeben sich für die kommenden Jahre zusätzlich belastende Mengenprobleme, die die Wiener Stadtwerke durch eine vorausblickende Vorratspolitik zu bewältigen haben. Auch diese Maßnahmen wirken sich beträchtlich auf die Finanzgebarung aus, da die zu beschaffenden Rohenergien nun nicht mehr allein für das laufende Jahr, sondern zum Teil bereits auch für spätere Jahre zu finanzieren sind. Trotz der weltweiten Labilität der Rohenergiemärkte war die Sicherheit der Energieversorgung Wiens im Jahre 1980 nie gefährdet, da ein zielbewußter Ausbau der Energiespeicher in den letzten Jahren nunmehr die Strom- und Gasversorgung Wiens für mehrere Monate auch dann garantiert, wenn die Energiezufuhren von außen völlig ausfallen sollten. Mit einiger Sicherheit ist anzunehmen, daß die Versorgung Wiens mit den leitungsgebundenen Energieformen Strom und Erdgas auch in Zukunft kaum ein Mengenproblem, wohl aber ein Kostenproblem darstellen wird, das nur dann gelöst werden kann, wenn die Strom- und Gasarife sich jeweils an der Kostenentwicklung orientieren. Immerhin stieg der Kubikmeterpreis für das Erdgas im Laufe des Jahres 1980 gegenüber 1979 in mehreren Etappen um insgesamt 40,4 Prozent. Der Bezugspreis für Heizöl schwer hat gleichfalls innerhalb weniger Jahre eine rasante Entwicklung durchgemacht und sich zwischen 1972 und 1980 mehr als vervierfacht; davon machte eine Steigerung im Jahre 1980 allein 37,3 Prozent aus. Elektrizitäts- und Gaswerke sind ausgesprochen rohstoffabhängige Unternehmungen und damit gegenüber der Entwicklung der Bezugspreise zwangsläufig besonders empfindlich. Dieser Situation ist man sich über Jahrzehnte wegen der relativ ruhigen Preisentwicklung auf diesem Sektor jedoch kaum bewußt geworden. Durch Rationalisierungsmaßnahmen verschiedener Art gelang es zwar immer wieder, diese Entwicklungen auszugleichen, so daß das Schwergewicht der finanziellen Belastungen eher auf den Investitionen lag, die den für die Zukunft zu erwartenden, stark steigenden Absatzentwicklungen jeweils um viele Jahre vorausgehen mußten. Nun hat sich aber eine tiefgreifende Wandlung vollzogen. In schnell aufeinanderfolgenden Preissteigerungen verteuerten sich die Rohenergien. Dadurch sind sowohl die Elektrizitätswerke als auch die Gaswerke Kostenentwicklungen ausgesetzt, die weder durch Sparsamkeit, noch durch Rationalisierungen in irgendeiner Weise beeinflußt werden können. In dieser Situation wurden Überlegungen über Strategien angestellt, die es ermöglichen sollen, die Auswirkungen der sprunghaften Bezugspreisentwicklungen für Rohenergie auf die finanzielle Beweglichkeit und ausgeglichene Bilanzierung der betroffenen Unternehmungen durch rasche und unproblematische Umlegung auf die Tarife möglichst geringzuhalten. Auch in anderen Städten und Ländern werden gleitende Anpassungen der Tarife an die Entwicklung der Rohenergiekosten erwogen, wie zum Beispiel in Italien und Belgien, wo man dieses Problem durch regelrechte Indexierungen zu bewältigen trachtet. In München zum Beispiel wurde die Leitung der dortigen Stadtwerke ermächtigt, die Tarife an die Rohstoff-Kostenentwicklung ohne Befassung vorgeordneter Instanzen innerhalb gewisser, im Vorhinein festgelegter Bereiche anzupassen. Die zuletzt angewandten Tarifkalkulationen der Elektrizitätswerke sowie der Gaswerke trugen der Entwicklung auf dem Sektor der Rohenergiepreise insofern Rechnung, als statt der bisher von der Preisbehörde jeweils anerkannten Vollkostenrechnung, die neben der Entwicklung der Rohenergiekosten auch das Ansteigen aller anderen Kostenarten berücksichtigt, nunmehr, bedingt durch einen schon unterjährigen Tarifkorrekturzeitraum und im Sinne einer rascheren Abwicklung, eine sogenannte „Tangentenrechnung“ als Ausgangsbasis für die Tarifüberlegungen herangezogen wurde. Diese Tangentenrechnung erfaßt nur die Entwicklung der Rohstoffkosten und läßt alle anderen Kostenkomponenten, wie unter anderem die Entwicklung der Personalkosten, der Rohrnetzstandhaltung, der Fremdkapitalzinsen, völlig unberücksichtigt. Sicher werden die energieversorgenden Unternehmungen der Wiener Stadtwerke auf die Dauer keineswegs auf die Abgeltung auch dieser Kostenentwicklungen in den Tarifen verzichten können und auch wieder mit Vollkostenrechnungen an die Preisbehörde herantreten müssen. Die überaus rasche Kostenentwicklung im Jahre 1980 bewirkte, daß die Tarife der Gaswerke zweimal angehoben werden mußten. Ab 1. Februar erfolgte eine Erhöhung des Gasstarifes um durchschnittlich 19,6 Prozent, die aber nicht ausreichte, die gesamte Kostenentwicklung des Jahres 1980 abzudecken. Bereits per 1. November

mußte eine neuerliche Anhebung des Tarifes um 14 Prozent durchgeführt werden, die nunmehr auf der Basis der „Tangentenrechnung“ vorgenommen wurde. Bei dieser neuerlichen Tarifregulierung war anzunehmen, daß diese einzig und allein ausreichte, um die Preissteigerung für Erdgas vom 10. Oktober 1980 annähernd in den Griff zu bekommen. Unberücksichtigt blieb jedoch die Steigerung aller übrigen Kosten, die sich im Laufe des Jahres 1980 ergeben hatte.

Für die Elektrizitätswerke ist die Situation auf dem Rohstoffsektor nicht minder bedenklich. In den kalorischen Kraftwerken wird derzeit auf Öl- und Erdgasbasis gearbeitet, wobei diese Unternehmung beim Erdgasanteil durch die Steigerungen der hierfür zu zahlenden Preise ebenso betroffen wird wie die Gaswerke. Wesentlich gravierender als die Preisentwicklungen für Gas sind für die Elektrizitätswerke aber die Preissprünge auf dem Heizölsektor, da das Öl derzeit den Hauptanteil in der von den Elektrizitätswerken eingesetzten Rohenergie stellt. Die Elektrizitätswerke mußten deshalb in dieser Situation der hektischen Kostenentwicklung nach der bereits mit Jänner 1980 erfolgten Tarifierhöhung um rund 14,9 Prozent neuerlich Tarifüberlegungen anstellen und Ende September 1980 mit der Preisbehörde Verhandlungen mit dem Ziel einer Strompreiserhöhung einleiten, die schließlich zu einer Erhöhung der Strompreise ab 1. Jänner 1981 um durchschnittlich 7,2 Prozent geführt haben. In diesem Fall handelte es sich aus Termingründen um eine verkürzte „Tangentenrechnung“, wobei die Preiserhöhung für Heizöl vom 25. November 1980 noch nicht berücksichtigt wurde. Da durch die Einbeziehung der gestiegenen Heizölpreise bei der Tarifierhöhung jedenfalls eine beträchtliche Verzögerung eingetreten wäre, mußten die Elektrizitätswerke es sich vorbehalten, anlässlich ihres nächsten Preisantrages zusätzlich zur weiteren Entwicklung der Öl- und Erdgaspreise dann auch noch diese Erhöhung geltend zu machen.

Die finanzielle Situation der Verkehrsbetriebe hat sich 1980 wesentlich entspannt. Der Beschluß des Wiener Gemeinderates vom 19. November 1979, die Verkehrsbetriebe faktisch schuldenfrei zu machen und darüber hinaus jedes neuerliche Abgleiten in eine Schuldensituation zu verhindern, bedeutet, daß diese Teilunternehmung der Wiener Stadtwerke nun eine gesunde wirtschaftliche Basis hat. Um dies zu erreichen, waren 1980 folgende finanzielle Maßnahmen notwendig: Von seiten der Hoheitsverwaltung wurde den Verkehrsbetrieben ein Betriebskostenzuschuß im Betrage von rund 1,5 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt, der eine Verbesserung der Erfolgsrechnung in gleicher Höhe bewirkt. Gleichzeitig wurde den Verkehrsbetrieben eine Kapitalaufstockung im Betrage von rund 356 Millionen Schilling gewährt, die zur Finanzierung von Investitionen herangezogen wurde. Die Hoheitsverwaltung konnte ihrerseits zur Abdeckung der Kapitalaufstockung 55 Millionen Schilling aus dem Nahverkehrszuschuß und rund 117 Millionen Schilling aus der Bundeskraftfahrzeugsteuer heranziehen, so daß sich aus diesem Titel eine Nettobelastung von rund 184 Millionen Schilling, einschließlich des Betriebskostenzuschusses, eine solche von insgesamt rund 1,7 Milliarden Schilling ergab. Die Pensionsentlastung der Verkehrsbetriebe im Betrage von 1,1 Milliarden Schilling miteingerechnet, hat sich für die Hoheitsverwaltung 1980 aus der Unterstützung der Verkehrsbetriebe eine Nettobelastung von rund 2,8 Milliarden Schilling ergeben. Aus dem Bereich der Wiener Stadtwerke selbst wurden die Verkehrsbetriebe mit namhaften Beträgen unterstützt. Elektrizitäts- und Gaswerke, die im Zuge der Entlastung der Verkehrsbetriebe die Tilgung der bis Ende 1978 aufgelaufenen Schulden zu tragen haben, leisteten im Jahre 1980 aus diesem Titel rund 593 Millionen Schilling. Darüber hinaus hatten die Elektrizitätswerke, wie seit vielen Jahren, noch eine Subvention von 190 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe zu leisten. Alle diese Maßnahmen bewirken, daß dem öffentlichen Nahverkehr in Wien jene Mittel als Eigenkapital zufließen, die er angesichts seiner unabdingbaren Notwendigkeit für das Verkehrsgeschehen benötigt.

Im Bereich der kleinsten Unternehmung der Wiener Stadtwerke, der Städtischen Bestattung, führte der Kostendruck im Jahre 1980 zur Notwendigkeit einer Erlössteigerung. Mit Genehmigung des Preisunterausschusses der paritätischen Kommission wurde den Sargerzeugern mit Wirkung ab 1. Jänner 1980 eine Preiserhöhung für Holzsärgen im Ausmaß von 6 Prozent zuerkannt. Um die beim Unternehmen eingetretenen Preissteigerungen aufzufangen, wurde von dieser Genehmigung Gebrauch gemacht. Mit Beschluß des Gemeinderates vom 29. April 1980 wurde der neue Tarif der Städtischen Bestattung genehmigt, der ab 1. Juni 1980 für alle Bestattungsdurchführungen Wirksamkeit erlangte. Eine im Jahre 1980 erfolgte Erhöhung der Friedhofsgebühren durch die MA 43 wurde durch die gleichzeitige Herabsetzung der Aufbahrungstarife der Städtischen Bestattung ausgeglichen, so daß sich für die Hinterbliebenen keine zusätzlichen Lasten ergaben.

**Die Leistungen der Wiener Stadtwerke:** Die Elektrizitätswerke verzeichneten im Vergleich zum Jahre 1979 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 5,7 Prozent auf 6,169.065 MWh. Bei Berücksichtigung des Schalttages ergab sich eine Steigerung des Strombedarfes um 5,4 Prozent. Davon erzeugten die eigenen Kraftwerke 3,734.526 MWh, während 2,434.539 MWh aus dem österreichischen Verbundnetz bezogen wurden. Die höchste Belastungsspitze war am 16. Jänner 1980 mit 1.164 MWh zu verzeichnen und lag um 54 MWh höher als im Vorjahr. Der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie ergab sich am 15. Jänner mit 25.049 MWh. Es sind dies die größten Werte seit Bestehen des Unternehmens. Um die Versorgung zu gewährleisten, waren die Elektrizitätswerke wieder gezwungen, Investitionen großen Ausmaßes, rund 1,7 Milliarden Schilling, zu tätigen, deren Schwergewicht 1980 beim Netzausbau lag. Im Dampfkraftwerk Simmering wurde nach dreijähriger Bauzeit der Umbau der 110-kV-Schaltanlage auf eine Abschaltleistung von



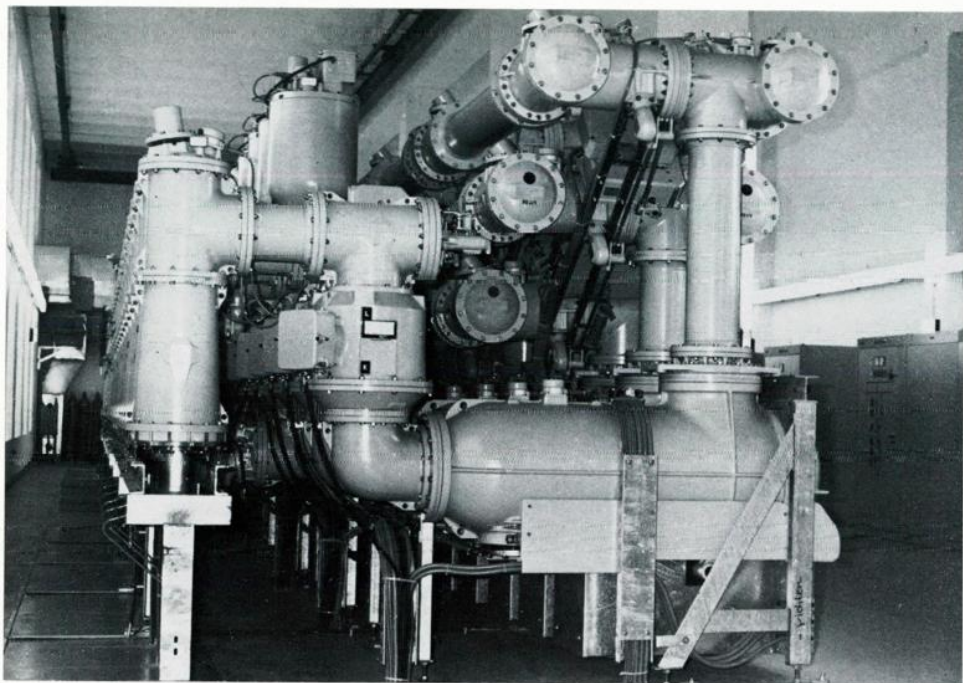
Bürgermeister Leopold Gratz und Amtsführender Stadtrat Heinz Nittel (Straße, Verkehr und Energie) eröffnen die neue U-Bahn-Linie U 2. Die Strecke der U 2 ist 3,7 Kilometer lang und verbindet die Stationen Karlsplatz und Schottenring

#### U-Bahn-Bau

Station Schottenring der U-Bahn-Linie U 2







Die neuerrichtete 110-kV-SF<sub>6</sub>-Schaltanlage im Umspannwerk Weißgerber im 3. Bezirk

Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke  
Wiener Stadtwerke — Gaswerke

Sicherheitsausstellung in der Beratungsstelle der Wiener Stadtwerke — Gaswerke im 6. Bezirk, Mariahilfer Straße 63



7,5 GVA Ende November abgeschlossen. Mit der Errichtung einer Heizkesselanlage für die Hilfsdampfversorgung des Kraftwerkes wurde begonnen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau jener Anlagen, die der Fortleitung und der Verteilung der elektrischen Energie dienen, mußten wichtige Um- und Ausbauten in den Umspannwerken Weißgerber, Neubad, Mariahilf, Währing, Favoriten, Wiener Neudorf und Süd vorgenommen werden. Anfang September wurde mit den Bauarbeiten am Umspannwerk Aspern begonnen, das der Anspeisung von General Motors dienen wird. Die Errichtung von Unterwerken für die Stromversorgung der U-Bahn wurde gleichfalls fortgesetzt. Die Inbetriebnahme erfolgte im Unterwerk Pilgramgasse im März, im Unterwerk Rathaus im Mai, im Unterwerk Meidling Hauptstraße im Juli, im Unterwerk Ober-Sankt-Veit im September und im Unterwerk Vorgartenstraße im Oktober 1980. Für die Verstärkung der Gürtellinie war die Errichtung von zwei Unterwerken erforderlich, von denen das Unterwerk Goldschlagstraße im Juni und das Unterwerk Allgemeines Krankenhaus im Juli in Betrieb genommen wurde. Die Umbauten in den Unterwerken Sechshaus und Thury konnten 1980 abgeschlossen werden. Die Straßenbahn-Gleichrichterstützpunkte Perfektastraße und Neulreichgasse wurden im September bzw. November 1980 in Betrieb genommen.

Entsprechend dem Gesamtausbauprogramm der Wiener Elektrizitätswerke mußte auch der Netzausbau weitergeführt werden. Im Bereich der Höchstspannungsleitung von 380 kV wurden die vorgeschriebenen Messungen über die Funktionstüchtigkeit der Mantelerde durchgeführt. Für die geplante Strecke Umspannwerk Kandlerstraße — Umspannwerk Süd wurden umfangreiche Vorarbeiten, wie zum Beispiel Trassenfestlegungen, vorgenommen. Alle im Jahre 1980 vorgesehenen Ölkabellegungen im 110-kV-Netz konnten termingemäß zu Ende geführt werden. Die Umspannwerke Mariahilf und Weißgerber wurden in das 110-kV-Kabelnetz eingebunden. Auf der Floridsdorfer Brücke konnten die Verlegearbeiten so weit abgeschlossen werden, daß alle 110-kV-Kabel seit Dezember dem Betrieb wieder zur Verfügung stehen. Die Umschaltung von 5-kV- auf 20-kV-Verteilspannung im Bereich Schwechat wurde abgeschlossen. Im Zusammenhang mit Industrieaufschließungen und dem Straßenbau wurden größere Kabellegungen durchgeführt. Im Freileitungsnetz wurden zur Versorgung von Industriegebieten, Firmen, Siedlungen und Wohnhausanlagen rund 13 km Freileitungen neu gebaut, bei 24 km die Leiterseile getauscht, 7 km Freileitungen abgetragen und 59 Abspanneranlagen neu errichtet. Die Umschaltung im 10-kV-Netzgebiet des Kraftwerkes Simmering (Gruppe O) wurde fortgesetzt, die im Jahre 1981 abgeschlossen werden wird. Der Ausbau der Niederspannungsnetze 1 kV wurde, vor allem im Zuge von Mittelspannungskabellegungen, weitergeführt. Insgesamt kamen 1980 in den Drehstrom-, Bahn- und Fernwerknetzen sowie im Kraftwerksbereich 600 km Kabel zur Verlegung. So wurden im 10-kV-Netz 149 und im 20-kV-Netz 91 neue Transformatorstationen errichtet, außerdem 82 Netzstationen von 5 kV auf 10 kV und 11 Stationen von 5 kV auf 20 kV umgeschaltet. Die Anzahl der im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke angeschlossenen Zähler stieg im Jahre 1980 von 1,294,675 auf 1,299,810 Stück.

Von den Gaswerken wurden im Jahre 1980 rund 676 Millionen Kubikmeter Erdgas an die Tarifabnehmer abgegeben, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung um 7,1 Prozent entspricht. Die maximale Tagesabgabe an Tarifabnehmer wurde am 15. Jänner mit 4,54 Millionen Kubikmeter registriert. Die Zunahme der Abgabe gegenüber dem Vorjahr ist auf die im Durchschnitt kühleren Außentemperaturen und auf die stetige Zunahme der Zahl von Raumheizgeräten zurückzuführen. Bei Berücksichtigung des Schalttages ergab sich eine Steigerung der nutzbaren Gasabgabe an Tarifabnehmer von 6,7 Prozent. Der Schwerpunkt der Tätigkeit der Gaswerke lag 1980 neben der laufenden Versorgung der Gaskunden und der Betreuung des Rohrnetzes beim Aufbau eines Erdgasvorrates für die kommenden Jahre. Die Gaswerke mußten Ende 1979 ein mittelfristiges Gasversorgungskonzept für die Jahre 1980 bis 1984 erstellen, um den Ausfall der ab 1981 vorgesehenen Gaslieferung aus dem Iran, 426 Millionen Kubikmeter pro Jahr für die Wiener Stadtwerke, und die rückläufigen Inlandaufkommen zu überbrücken. Demnach wird das Inlandgas von 219 Millionen Kubikmeter pro Jahr im Jahre 1981 auf 119 Millionen Kubikmeter pro Jahr im Jahre 1984 sinken. Die vertraglichen UdSSR-Gasmengen blieben mit insgesamt 806 Millionen Kubikmeter pro Jahr gleich, 1980 und 1981 stehen jeweils 100 Millionen Kubikmeter pro Jahr Gas aus der Nordsee zur Verfügung. Angenommen wird weiters, daß ab 1984/85 UdSSR-4-Gas oder Gas aus Algerien zur Lieferung kommen kann. Entsprechend diesem Konzept mußten bzw. müssen in den Jahren 1979, 1980 und 1981 zusätzliche Gasmengen gespeichert werden, um in den bezugsschwächeren Jahren 1982 bis 1984 zur Verfügung stehen zu können, damit der jährliche Erdgaseinsatz der Wiener Stadtwerke etwa auf dem bisherigen Niveau der Vorjahre gehalten werden kann. Ende 1980 hat der Speicherstand 311 Millionen Kubikmeter Erdgas betragen und soll bis Ende 1981 auf 377 Millionen Kubikmeter aufgestockt werden. Zur Durchführung dieser überjährigen Speichermaßnahmen mußte im Rahmen des Speicherpools bei der Austria Ferngas-GmbH (AFG) die Speicherkapazität auf insgesamt 1.160 Millionen Kubikmeter erweitert werden, wovon sich die Wiener Stadtwerke ihren erforderlichen Speicherraum gesichert haben. Diese Aufstockung der Speicherleistungen hat die jährlichen Speicherkosten auf insgesamt 300 Millionen Schilling erhöht, von denen die Wiener Stadtwerke ihren anteilmäßigen Beitrag zu leisten haben. 1981 sind dafür 92 Millionen Schilling aufzubringen, abgesehen von dem durch das gespeicherte Erdgas gebundenen Kapital. Seitens der ÖMV-AG und der AFG werden die Bemühungen verstärkt, zusätzliches Erdgas sowohl für die Überbrückungszeit, als auch langfristig zu beschaffen. In erster Linie kommen dafür die UdSSR, Algerien und

die Nordseegebiete in Frage. Man muß heute schon darauf hinweisen, daß die Preisvorstellungen der Exporteure für das Erdgas auf eine Rohölparität hinauslaufen. Können diese Vorstellungen nicht revidiert werden, würden zukünftige Importe ein besonders hohes Preisniveau erreichen.

In Durchführung des laufenden Programmes zur Rohrnetzsanierung wurden 1980 rund 72,6 km Instand gesetzt und 83,5 km gewechselt. Somit sind per 31. Dezember 1980 von ursprünglich 711 km Hauptrohr, das zu sanieren ist, etwa 375 km durch Rohrwechslungen und verschiedene Dichtungsmethoden erneuert und überarbeitet worden. Die Gesamtlänge des Hauptrohrnetzes der Gaswerke beträgt 2.860 km. Die Kapazitätsberechnung des Rohrnetzes im Wege der EDV wurde 1980 auf das gesamte Versorgungsgebiet, ausgenommen erster Bezirk und Purkersdorf, ausgeweitet. Die Vorarbeiten hinsichtlich Organisation des Hausdienstes für eine gezielte Begehung der Anlagen mit Kleinwasserheizern ohne Abgasanlage wurden abgeschlossen, so daß mit dieser Aktion begonnen werden konnte. Der Hausdienst hat 1980 24.899 Anlagen überprüft, wobei sich 6.623 Beanstandungen ergaben. Die Zahl der eingelangten Heizgasanträge betrug 23.319 für 25.414 Einheiten mit einem Anschlußwert von 579,8 MW, wovon fast alle genehmigt werden konnten. Auf dem Gelände der Dienststelle Leopoldau wurde der Bau von zwei Kugelgasbehältern samt den zugehörigen Regeleinrichtungen und Hochdruckleitungen fortgesetzt. Ende 1980 war die Montage der Behälter abgeschlossen. Bei einem Behälter konnte bereits die Druckprobe vorgenommen werden. Auch auf dem Sektor der elektrischen Einrichtungen erfolgten zahlreiche Neuerungen, unter anderem die Installation eines 80-kVA-Eigenstromerzeugers und eines Datenerfassungsgerätes in der Meßwarte. In der Werkstätte der Dienststelle wurden weiters die laufende Überprüfung und Instandhaltung der Gasspürgeräte der gesamten Gaswerke durchgeführt. Auf dem Gelände der Dienststelle Simmering wurde eine Halle für die Gaszähler-Zwischenlagerung fertiggestellt. Weiters erfolgten die Installation von Gaswarngeräten in den Behältern 1 bis 4, die Errichtung einer dritten Injektoranlage zum Druckausgleich zwischen Behälter und Niederdrucknetz und die Installation einer Notstromversorgungsanlage.

Im Jahre 1980 wurde eine Reihe von Sonderverträgen bezüglich der Gasbelieferung von Blockheizungen abgeschlossen. Dabei handelte es sich um das ASKÖ-Sportzentrum Schmelz im 15. Bezirk, die Erweiterung des Industriezentrums Albert-Schweitzer-Gasse im 14. Bezirk, den Neubau des Kaufhauses Gerngroß im 7. Bezirk sowie um diverse Wohnhaus- und Reihenhausanlagen. Bezüglich der Gasversorgung weiterer Projekte wurden die Planungsarbeiten fortgeführt, so für die Universitäts-Neubauten, Franz-Josef-Bahnhof, Neubau Allgemeines Krankenhaus — in diesem Fall mit Abwicklung des energierechtlichen Genehmigungsverfahrens. Mit der Sanierung der Gasverteilungsleitungen im Objekt Arsenal wurde begonnen, diese im alten Teil des Allgemeinen Krankenhauses im großem Umfang weitergeführt.

Der Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (A K E) hat 1980 insgesamt 261 Empfehlungen für Bauvorhaben mit einem Gesamtanschlußwert für Raumheizungen von 325 MW abgegeben. Davon entfielen 139 auf Wohnbauvorhaben mit zusammen mehr als 7.600 Wohnungen. Neben dem Wohnbausektor sind unter anderem die Firma Gräf & Stift in Liesing, der U-Bahn-Betriebsbahnhof Erdberg und das Betriebsbaugelände Albern zu erwähnen. Von 1972 bis 1980 wurden insgesamt 1.250 Empfehlungen mit einem Gesamtanschlußwert von 2.105 MW abgegeben.

Vom Energiewirtschaftlichen Referat der Generaldirektion waren 315 Wohnbauförderungsansuchen zur Errichtung von rund 5.000 Wohnungen im Hinblick auf die im Wohnbauförderungsgesetz festgelegten Erfordernisse des Umweltschutzes bei der vorgesehenen Heizung zu überprüfen. Dabei mußte in 14 Fällen mit zusammen fast 650 Wohnungen Einspruch erhoben werden. In diesem Zusammenhang ist das Ergebnis einer Untersuchung über die im Zeitraum von 1973 bis 1979 eingereichten 2.500 Wohnbauprojekte von Interesse, das einen stark rückläufigen Anteil des Heizöles bei der Raumheizung im geförderten Wohnbau aufzeigt. Während dieser 1973 noch rund 40 Prozent betragen hat, ist er in der Summe der eingereichten Projekte des Jahres 1979 auf 6 Prozent gesunken. Im gleichen Zeitraum hat sich der Gasanteil von 18 auf rund 60 Prozent erhöht und der Anteil der Fernwärme bewegt sich um einen Mittelwert von rund 40 Prozent. Die Elektroheizung hat einen Anteil von durchschnittlich 2,5 Prozent. Aus diesen Zahlen wird deutlich, daß die in der Durchführungsverordnung des Landes Wien zum Wohnbauförderungsgesetz 1968 aufgenommenen Bestimmungen zur Verbesserung der Umwelt bei öffentlich geförderten Bauvorhaben voll zum Tragen gekommen sind. Darüber hinaus zeigt sich nunmehr aber auch die Bedeutung dieser Bestimmungen für den bundesweit angestrebten „geordneten Rückzug vom Öl“, der im Jahre 1972 noch gar nicht an der Spitze der Überlegungen gestanden war, sondern erst durch die nachfolgenden Veränderungen auf dem Weltenergiemarkt Priorität erhielt. Schließlich wurde im Jahre 1980 vom Energiewirtschaftlichen Referat die Energieversorgung von 33 Unternehmen überprüft, um sicherzustellen, daß die auf diese Weise geförderten Bauvorhaben den energiepolitischen Intentionen der Stadt Wien entsprechen.

Die Verkehrsbetriebe konnten im Jahre 1980 rund 443 Millionen Beförderungsfälle registrieren, um 1,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Die hiezu nötige Fahrleistung betrug rund 94 Millionen Wagenkilometer. Um das Beförderungsangebot aufrechtzuerhalten, mußten auf dem Sektor der Erneuerung des Fuhrparks wieder große Anstrengungen unternommen werden. Insgesamt wurden 12 U-Bahn-Doppeltriebwagen, 15 Stadt-

bahn-Zweirichtungs-Gelenktriebwagen, 8 zugehörige Beiwagen, 10 Straßenbahntriebwagen, 7 Straßenbahnbeiwagen, 8 Gelenkbusse und 31 Normalbusse angeschafft.

Die Umstellungsarbeiten bei der USTRAB-Linie 2 wurden rechtzeitig abgeschlossen, so daß am 30. August der U-Bahn-Betrieb der Linie U 2 zwischen Karlsplatz und Schottenring aufgenommen werden konnte. Nach Einstellung des Stadtbahnverkehrs im Bereich Karlsplatz bis Meidling Hauptstraße wurden die notwendigen Arbeiten zur Umstellung auf U-Bahn-Betrieb abgeschlossen, so daß die Linie U 4 am 26. Oktober vom Karlsplatz bis Meidling Hauptstraße verlängert werden konnte. Die Stadtbahnstation Thaliastraße wurde fertiggestellt und am 27. September eröffnet. Die Unterwerke Goldschlagstraße und Michelbeuern konnten ebenfalls im Herbst 1980 in Betrieb genommen werden. Nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes hat am 27. September die Linie 64 auch auf der Strecke Rösslergasse bis Siebenhirten den Betrieb aufgenommen. Nach Beendigung der Bauarbeiten wurde am 15. November die Linie 67 bis Frödenplatz verlängert.

Die Verkehrsbetriebe verfügten Ende 1980 über 760 Straßenbahn-Triebwagen (davon 481 sechsachsige), 657 Beiwagen, 92 Stadtbahn-Triebwagen (davon 18 sechsachsige), 108 Beiwagen (davon 10 sechsachsige), 120 U-Bahn-Doppeltriebwagen und über 381 Autobusse, davon waren 149 Normalbusse, 67 Doppeldeckbusse, 143 Gelenkbusse und 22 Citybusse.

Der Schwerpunkt der sonstigen Arbeiten beim U-Bahn-Bau lag bei den Adaptierungsarbeiten in der Station Praterstern, die fortgesetzt werden konnten; mit der Errichtung des U-Bahn-Oberbaues bei der Reichsbrücke bzw. den Gleisbauarbeiten zwischen Reichsbrücke und Kagran wurde begonnen. Die Bauarbeiten am Verbindungstunnel U 4-U 3 wurden fast zur Gänze fertiggestellt, die Planungsarbeiten für den U-Bahn-Bahnhof Erdberg gemeinsam mit der MA 18 aufgenommen. Die restlichen Gleisbauarbeiten auf der Strecke Ober-St.-Veit – Hütteldorf wurden abgeschlossen, die Hochbauarbeiten der Stationsgebäude Braunschweigasse und Unter-St.-Veit in Angriff genommen. Für die U-Bahn-Linie U 6 erfolgte die Fortsetzung der generellen Planung.

Der Bestattung wurde die Durchführung von 21.911 Bestattungen übertragen, wovon der auf Erdbestattungen entfallende Anteil 82,6 Prozent und der auf die Kramation entfallende Anteil 17,4 Prozent (3.802 Fälle) betrug. Außerdem wurde das Unternehmen mit der Durchführung von 1.983 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie mit 745 Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Dazu kamen noch verschiedene andere Leistungen, so daß der Städtischen Bestattung insgesamt 29.408 (1979: 29.519) Aufträge erteilt wurden. Der Fuhrpark hatte eine Fahrleistung von rund 789.000 km erbracht, was eine tägliche Fahrleistung von ungefähr 3.150 km bedeutet. Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 47.485 Säрге hergestellt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt.

Auch im Jahre 1980 hat sich für die Wiener Stadtwerke im Zusammenhang mit den unbedingt durchzuführenden Investitionen und mit einer überjährigen Einspeicherung von Erdgas zur Erhöhung der Versorgungssicherung in den kommenden Jahren die Notwendigkeit zur Aufnahme hoher Fremdkapitalbeträge ergeben. Aus einer von der Bundeshauptstadt Wien aufgelegten Anleihe mit einem Nominale von 2,6 Milliarden Schilling entfielen auf die Elektrizitätswerke und die Gaswerke zusammen 1,8 Milliarden Schilling, während den Verkehrsbetrieben im Sinne der Entschuldungsregelung 1980 nur mehr Eigenkapital zufließt. Über ihren Anteil an den Anleihemitteln hinaus wurde den Elektrizitätswerken zur Finanzierung des Baues der 380-kV-Leitung ein Darlehen von 84 Millionen Schilling gewährt. Neben den ursprünglich für 1980 geplanten Fremdkapitalaufnahmen hatten die Gaswerke zur Schließung der sich durch den Ausfall des Gases aus dem Iran ergebenden Lücke für die kommenden Jahre in Untertagespeichern der ÖMV ein Vorratslager aufzubauen, dessen Finanzierung nur durch Aufnahme eines zusätzlichen Kredites im Betrage von 440 Millionen Schilling möglich war.

Das Gesamtvolumen der von der zentralen Einkaufsabteilung im Jahre 1980 durchgeführten Bestellungen betrug 1.176 Millionen Schilling und entsprach damit ungefähr dem Wert des Vorjahres. Bestellungen im Zuge von Investitionen und Bauvorhaben, die die einzelnen Teilunternehmungen im eigenen Wirkungsbereich tätigen, sind in diesem Betrag nicht enthalten. Von der zentralen Kollaudierungsabteilung wurden Bauarbeiten mit einer Kostensumme von 750 Millionen Schilling überprüft. Im Zuge der körperlichen Stichtagsinventuren wurden von der zentralen Materialbewirtschaftung 84.243 Warenposten aufgenommen. Der Inventurwert der Vorräte, ohne Halbfabrikate und Emballagen, in den Haupt- und Zentrallagern betrug 723 Millionen Schilling.

Im Bereich der Organisation, Revision und Datenverarbeitung stand der Jahresbeginn 1980 ganz im Zeichen des Umzuges des Rechenzentrums in das neu adaptierte Haus Mariannengasse 19. Die Notwendigkeit zu übersiedeln hatte sich bekanntlich aus der Tatsache ergeben, daß es in den alten Räumlichkeiten aus Platzmangel nicht mehr möglich war, erforderliche Erweiterungen oder sinnvolle Ergänzungen der Maschinenkonfiguration durchzuführen. Am 1. Februar wurde der Parallelbetrieb der Zentraleinheiten im alten und neuen Gebäude beendet. Durch den vollen Einsatz aller Beteiligten konnte die Zeitspanne des tatsächlichen Parallelbetriebes gegenüber der in der Planung angenommenen wesentlich reduziert werden, wodurch größere Einsparungen bei den Maschinenmieten erzielt werden konnten. Bei den im neuen Rechenzentrum installierten Zentraleinheiten 3031 und 3032 wurden gegen Ende 1980 zwei Hauptspeichererweiterungen

vorgenommen und die Kapazität damit dem größer gewordenen Aufgabenumfang angepaßt. Bei der Realisierung des EDV-Projektes für die Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe wurden weitere Fortschritte gemacht. So konnte im Jänner der Parallelbetrieb im Materialbereich gestartet und bereits im März die alte Organisation der Materialbewirtschaftung aufgelassen werden. Durch die neue EDV-Organisation fiel erstmalig auch die Behinderung der Materialbewirtschaftung und Materialdisposition im Auto- und Wagenmateriallager durch die jährliche Inventur weg, wodurch Überstunden eingespart werden konnten. Gegen Jahresende wurde von der damit beauftragten Fremdfirma der Projektteil Steuerung fertiggestellt; alle damit in Zusammenhang stehenden organisatorischen Arbeiten konnten abgeschlossen werden. Für das EDV-Projekt eines Meßwertverarbeitungssystems in der Schaltwarte des Erdgaslastverteilers der Gaswerke wurden umfangreiche Analysen hinsichtlich einer geeigneten, kostengünstigen Hardwarerlösung durchgeführt. Eingehende Untersuchungen über die zur Verwendung kommende Hard- und Software wurden auch bei dem neuen EDV-Projekt zur Installation einer Datenerfassung für die Verrechnung der Wärmeeinheiten der Kraft/Wärme-Kupplung im Dampfkraftwerk Simmering angestellt.

Die Vorschlagsaktion der Stadt Wien wurde im Bereich der Wiener Stadtwerke mit 42 eingebrachten Verbesserungsvorschlägen weitergeführt. In zwei Sitzungen konnte der Ausschuß für das Vorschlagswesen acht Vorschläge mit einer Gesamtsumme von 62.000 S prämiieren. Seit dem Bestehen der Vorschlagsaktion, dem Jahre 1970, wurden insgesamt 489 Vorschläge eingebracht und bearbeitet. Die Tätigkeit auf dem Kopiersektor war durch Verhandlungen gekennzeichnet, die eine weitere Verbesserung des Preis- und Leistungsverhältnisses zum Ziele hatten. Von der Abteilung für Innenrevision wurden 68 Ordnungs- bzw. Organisationsprüfberichte vorgelegt. In einigen Bereichen der Stadtwerke ergaben sich durch die Realisierung von Anregungen beträchtliche Einsparungen. Von der EDV-Kommission wurden insgesamt 24 EDV-Projekte behandelt und auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft.

Mit 31. Dezember 1980 waren bei den Wiener Stadtwerken ohne Berücksichtigung der Lehrlinge insgesamt 14.699 aktive Bedienstete beschäftigt, das sind um 236 weniger als 1979. Bei den Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke ergaben sich folgende Veränderungen: Die Elektrizitätswerke beschäftigten Ende 1980 um 32 Bedienstete, die Gaswerke um 7 Bedienstete mehr als 1979. Bei den Verkehrsbetrieben hingegen sank die Zahl der Bediensteten um 273, bei der Städtischen Bestattung um 2. Insgesamt wurden 1.027 Mitarbeiter neu aufgenommen. Dem standen 612 Versetzungen in den Ruhestand und 728 Auflösungen des Dienstverhältnisses durch Kündigung, Dienstentsagung, Tod usw. gegenüber. Am 31. Dezember betrug die Gesamtzahl der Pensionsparteien 15.409 und lag damit um 148 niedriger als 1979.

Anlässlich der Erstellung des Wirtschaftsplanes 1980 wurde der Dienstpostenplan für die vier Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke, einschließlich der Generaldirektion und der Zentralverwaltung, mit 15.702 festgesetzt und lag damit um 59 unter jenem von 1979. Diese Zahl stellt einen Saldo aus 566 Posteneinsparungen und 507 Postenvermehrungen dar. Die Einsparungen ergaben sich insbesondere durch Rationalisierungen bei den Verkehrsbetrieben auf Grund eines vermehrten Einsatzes schaffnerloser Wagen bzw. Autobusse sowie durch Änderungen im Liniennetz. Für die Zunahme waren vor allem die Erweiterung des U-Bahn-Betriebes, die Forcierung der Rohrnetzsanierung und die Aufstockung des Gebrechenbehebungsdienstes bei den Gaswerken maßgebend. Am 31. Dezember betrug der Unterstand 1.003 Mitarbeiter, der vor allem bei den Bediensteten der handwerklichen Verwendung (Installateure und Elektriker), wie im Bereich des Fahrdienstes bei den Schaffnern und bei den Hilfskräften auftrat. Durch geeignete Werbemaßnahmen, insbesondere durch Inserate in Tageszeitungen, konnten jedoch die größten Engpässe behoben werden.

Im Rahmen der Lehrlingsausbildung konnten die Wiener Stadtwerke wie bisher Ausbildungsplätze in den Berufen Industriekaufmann, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Schwachstrom, Maschinenschlosser und technische Zeichner zur Verfügung stellen. Insgesamt befanden sich zu Jahresbeginn 1980 bei den Wiener Stadtwerken 325 Lehrlinge. Davon wurden 109 zu Industriekaufleuten, 101 zu Starkstrommonteuren, 56 zu Elektromechanikern, 51 zu Maschinenschlossern und 8 zu technischen Zeichnern ausgebildet. Im September 1980 begannen die Wiener Stadtwerke auf Grund des laufenden Bedarfs an ausgebildeten Gas- und Wasserleitungsinstallateuren, der auf längere Sicht auch auf dem Arbeitsmarkt nicht gedeckt werden kann, mit der Einstellung von Lehrlingen in diesem Lehrberuf. Gegenüber den Vorjahren trat insofern eine Änderung ein, als den Erfordernissen des Unternehmens entsprechend nun die kaufmännischen Lehrlinge nicht mehr im Lehrberuf Industriekaufmann, sondern zum Bürokaufmann ausgebildet werden. Im September 1980 wurden wieder 30 kaufmännische Lehrlinge und 3 technische Zeichnerlehrlinge für die Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke aufgenommen, weiters erfolgte die Einstellung von 28 Starkstrommonteur-, 13 Elektromechaniker-, 14 Maschinenschlosser- sowie von 14 Gas- und Wasserleitungsinstallateurlehrlingen, die in einer Lehrwerkstätte auf ihren künftigen Beruf vorbereitet werden. 1980 beendeten 31 kaufmännische Lehrlinge, 21 Starkstrommonteur-, 14 Elektromechaniker-, 13 Maschinenschlosserlehrlinge und 1 technischer Zeichnerlehrling ihre Lehrzeit. Ende 1980 betrug die Zahl der Lehrlinge bei den Wiener Stadtwerken insgesamt 341. In einem umfangreichen Jugendbetreuungsprogramm, das die Stadt Wien alljährlich für die Lehrlinge und jugendlichen

Angestellten durchführt, um sie mit den Einrichtungen der Stadt Wien vertraut zu machen, wurden Exkursionen und Vorträge veranstaltet.

1980 wurden auf Grund der Bestimmungen des Zivildienstgesetzes den Verkehrsbetrieben 13 Zivildienstpflichtige zugewiesen, die zu Tätigkeiten in den Revisionswerkstätten sowie im Rahmen der Abteilung für Gleisbau herangezogen wurden. Ende 1980 waren bei den Verkehrsbetrieben insgesamt 97 Gastarbeiter beschäftigt, wovon 84 aus Jugoslawien und 13 aus Tunesien kamen.

Ziel des Ausbildungswesens war es, im Rahmen der internen Schulung den Wissensstand der Bediensteten den neuesten Erkenntnissen entsprechend anzupassen. Gemäß den Ausbildungsvorschriften wurden zahlreiche Vorbereitungskurse für die Dienstprüfung organisiert und durchgeführt. Ergänzt wurden diese Kurse durch Seminare aus den Bereichen der Soziologie und Psychologie, die die Verwaltungsakademie der Stadt Wien veranstaltet hat. 28 Mitarbeiter haben die Dienstprüfung für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes bestanden, davon einer mit ausgezeichnetem Erfolg; 27 Fachbeamte des technischen Dienstes legten ihre Dienstprüfung ab, davon 3 mit ausgezeichnetem Erfolg. 88 Mitarbeiter bestanden die Dienstprüfung für Fachbeamte des Kanzleidienstes, davon 6 mit ausgezeichnetem Erfolg. Zahlreiche Mitarbeiter besuchten außerdem die von der Verwaltungsakademie der Stadt Wien organisierten Vorträge, Kurse und Seminare.

Als **Anerkennung** für langjährige Dienstzeit haben 102 Mitarbeiter für das 40jährige und 370 für das 25jährige Dienstjubiläum das vom Bürgermeister unterfertigte Diplom und als Jubiläumsgabe Remunerationen erhalten. Ferner wurden drei Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke durch Ehrenzeichen, die ihnen vom Herrn Bundespräsidenten verliehen wurden, für ihre Verdienste um die Republik Österreich ausgezeichnet.

Das Jahr 1980 brachte als Ergebnis von Verhandlungen zwischen der Verwaltung und der Gewerkschaft bzw. den Bedienstetenvertretungen der Teilunternehmungen für die aktiven Bediensteten und die Pensionsparteien zahlreiche Verbesserungen auf dem Gebiet des **Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechts**. Die wesentlichen Maßnahmen in diesem Zusammenhang waren die 17. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 und die analoge Änderung der Vertragsbedienstetenordnung 1979. Diese Novelle realisiert das Ergebnis der Verhandlungen zwischen den Gebietskörperschaften und den Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes, wonach die Bezüge der Beamten ab 1. Jänner 1980 um 4,2 Prozent erhöht wurden. Gleichzeitig wurde der Betrag der niedrigsten Stufe der Allgemeinen Dienstzulage auf die Höhe der mittleren Stufe der Allgemeinen Dienstzulage angehoben. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Nebengebühren um ebenfalls 4,2 Prozent und der Bezüge der Vertragsbediensteten sowie des gesetzlichen Sozialaufwandes ergaben sich dadurch bei den Wiener Stadtwerken jährliche Mehrkosten von rund 215 Millionen Schilling. Auf Grund der 18. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 wurde für die Beamten der Verwendungsgruppen C, D und E eine Verbesserung der Aufstiegsmöglichkeiten in die Dienstklasse III geschaffen. Die Beamten der genannten Verwendungsgruppen können nunmehr bereits vier Jahre, bisher zwei Jahre, vor der Zeitvorrückung in die Dienstklasse III vorzeitig in diese Dienstklasse befördert werden. Diese Verbesserung verursacht unter Einbeziehung der Übergangsregelungen jährliche Mehrkosten von rund 6,3 Millionen Schilling. Diese Novelle, die mit 1. Juli 1980 wirksam wurde, brachte darüber hinaus eine Rechtsbereinigung in der Form, daß überholte Übergangsregelungen früherer Novellen zur Besoldungsordnung 1967 aufgehoben wurden. Unter die genannten Maßnahmen fielen ferner das Wirksamwerden der Dienstvorschrift für Lehrlinge mit 1. Jänner 1980 sowie die Änderung der Reisegebührenvorschrift der Stadt Wien mit 1. November 1980, mit der die Tages- und Nächtigungsgebühren angehoben werden.

Ferner kam es bei den Teilunternehmungen zu weiteren Verbesserungen, wie ab 1. Jänner 1980 durch die Änderung von Nebengebühren für Bedienstete der Schemata II und IV, die im Sargerzeugungsbetrieb der Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung Dienst leisten, sowie durch die Anhebung der Zulage für Stellwerkswärter der U-Bahn der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe, die im Zentralstellwerk Karlsplatz Dienst leisten, infolge der größeren Belastung und gesteigerten Verantwortung. Durch die Änderung der Anlage 1 zur Besoldungsordnung 1967 wurde bei der Städtischen Bestattung in der Verwendungsgruppe 2 mit Wirkung 1. April 1980 die Bedienstetengruppe „Partieführer von Betriebsgehilfen nur auf dem im Dienstpostenplan bestimmten Posten nach vorheriger Verwendung als Betriebsgehilfe bei Einreihung in Verwendungsgruppe 3P“ geschaffen, ebenso wie mit 1. März 1980 eine Aufstiegsregelung für Schaffner. Dadurch können diese nach einer zehnjährigen Dienstzeit bei den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetrieben, sofern sie im Zeitpunkt der Erfüllung dieser Voraussetzung als Schaffner im Fahrdienst tätig sind, in die Verwendungsgruppe 3A überstellt werden. Mit 1. März 1980 wurde die bestehende Zulage für Bedienstete der Schemata I/III der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke für außergewöhnliche und schwierige Störungsbehebungen im Kabelnetz ausgedehnt auf derartige Störungsbehebungen im Freileitungsnetz. Eine Entschädigung für die Vortragenden der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe im Rahmen der Verkehrserziehung für Schüler der 5. Schulstufe wurde mit 1. April 1980 geschaffen. Für Bedienstete der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe, und zwar für jene im Schemata I/III der Arbeitsgruppe der Dienststelle für Überprüfungsangelegenheiten zur Betreuung der Fahr-schein- und Münzwechselautomaten auf der U-Bahn, Stadtbahn und Ostbahn sowie für die im Schemata II/IV der Geldzählerei der Hauptkasse zur Abgeltung der durch die Manipulation mit Geldkassetten verursachten er-

schwerten Dienstleistung, wurden mit 1. Mai 1980 Zulagen geschaffen. Die bisherige von der Produktivitätssteigerung gegenüber dem Jahre 1951 abhängige und die Möglichkeit einer auf rein technischen Gegebenheiten basierenden Rationalisierung außer Betracht lassende Ergiebigkeitsprämie für Bedienstete des Schemas I/III im Sargerzeugungsbetrieb der Städtischen Bestattung wurde ab 1. September 1980 in eine zeitgemäße Leistungsprämie umgewandelt. Ferner wurde die Geltungsdauer der Regelung über die Entlohnung der Feiertagsarbeit für Bedienstete der Verkehrsbetriebe verlängert. Außerdem waren in einigen Bereichen der Wiener Stadtwerke Stellenplanregulierungen vorzunehmen.

Bei zahlreichen Gesetzen und Verordnungen auf dem Gebiet des Arbeits- und Sozialrechtes sowie des Datenschutzes wirkte die Sektion für Personalangelegenheiten im Rahmen des Begutachtungsverfahrens mit. So wurden Stellungnahmen abgegeben unter anderem zum Entwurf einer 18. Novelle zur Besoldungsordnung 1967, einer 4. Novelle zum Unfallfürsorgegesetz, einer Wiener Datenschutzverordnung, einer 6. Novelle zur Dienstordnung 1966, einer 2. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979; ferner zum Entwurf einer Änderung des Heeresversorgungsgesetzes, des Kriegsopferversorgungsgesetzes und des Opferfürsorgegesetzes, einer 7. Novelle zum Pensionsgesetz 1965, eines Arbeitsruhegesetzes, einer Novelle zum Insolvenz-Entgeltversicherungsgesetz, einer Verordnung über die Beschäftigungsverbote und Beschränkungen für Jugendliche, einer Novelle zum Zeitzählungsgesetz, einer 35. ASVG-Novelle sowie zum Entwurf einer 9. Novelle zum Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetz.

Die auf Grund von durchgeführten Dienstreisen gewonnenen Erkenntnisse wurden im Bereich der Personalsektion gesichtet. Gegebenenfalls wurden Reiseberichte den vom Gegenstand betroffenen Dienststellen der Wiener Stadtwerke, die daran nicht teilgenommen haben, zur Verfügung gestellt.

Auf Grund des mit 1. Jänner 1980 teilweise wirksam gewordenen Datenschutzgesetzes wurden im Bereich der Wiener Stadtwerke die Kompetenzen im Rahmen der Vollziehung dieses Gesetzes normiert. Weiters mußten die Meldungen der Verarbeitungen an das Datenverarbeitungsregister durchgeführt werden. Im Zuge der Durchführung des Gesetzes war die Generaldirektion bei zahlreich auftretenden Problemen für den Bereich der Wiener Stadtwerke koordinierend tätig.

Vom PR-Referat wurden sechs Nummern der Zeitschrift „24 Stunden für Wien“ mit einer Auflage von jeweils 900.000 Stück herausgegeben. Im gleichen Zeitraum kam es zu einer Neuauflage des Informationszahlentafelers mit insgesamt 1.200 Exemplaren. Außerdem erschien ein „Fahr ma bodn“-Heftchen mit der Gesamtauflage von 11.000 Stück, das zum Preis von 10 S im Wege über die städtischen Bäder, die Stadionbadgesellschaft und die Kurbetriebe Oberlaa sowie die betriebseigenen Vorverkaufsstellen abgegeben wurde. Für diverse Werbeinsätze wurde je eine Tonbildschau Elektrizitätswerke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe mit einer Spieldauer zwischen 5 und 8 Minuten sowie mit 80 bis 120 Bildern erstellt. Ferner konnte ein Fernsehfilm über das Seniorenfahren in der U-Bahn (6 Minuten) im Rahmen der ORF-Sendung „Seniorenclub“ in Eigenregie produziert und im Wege über Kulturstätten zusätzlich eingesetzt werden. An Veranstaltungen wurden neben dem alljährlich stattfindenden „Tag der offenen Tür“ ein „Tag der Elektrizitätswerke“, Publikumsveranstaltungen anlässlich der Einführung neuer U-Bahn- und Straßenbahnlinien sowie ein Kinderfest unter der Beteiligung der Stadthalle abgehalten.

### Elektrizitätswerke

Die Elektrizitätswerke verzeichneten für das Jahr 1980 im Vergleich zum Jahre 1979 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 5,7 Prozent, das heißt von 5,838.810 auf 6,169.065 MWh. Davon erzeugten die kalorischen Kraftwerke 3,642.455 und die eigenen Wasserkraftwerke 92.071 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1980 um 7,9 Prozent größer als 1979 und um 5,0 Prozent größer als im Jahre 1978. Die höchste Belastungsspitze konnte am 16. Jänner mit 1.164 MW registriert werden; sie war um 54 MW höher als im Jahre 1979 und um 94 MW höher als im Jahre 1978. Den größten Tagesbedarf an elektrischer Energie wies der 15. Jänner mit 25.049 MWh auf.

Nach einem kurzen Probebetrieb im Dezember 1979 wurde Anfang 1980 die kontinuierliche Wärmeabgabe aus der Kraft-Wärme-Kupplung des Blockkraftwerkes 1/2 im Dampfkraftwerk Simmering an das Fernwärmenetz der Heizbetriebe Wien-GmbH aufgenommen. Die Gesamtwärmelieferung betrug 259.268 MWh. Die höchste Belastungsspitze wurde am 1. Dezember mit 200 MW verzeichnet, die größte Tagesabgabe an Wärme am 2. Dezember mit 3.666 MWh.

Die energiewirtschaftliche Lage des abgelaufenen Wirtschaftsjahres war in Österreich von verschiedenen, in der Öffentlichkeit häufig diskutierten Themenkreisen und Schlagworten wie zum Beispiel „Substitution des Erdöls“ oder „Geordneter Rückzug aus dem Erdöl“, „Entkoppelung des Energieverbrauches vom Wirtschaftswachstum“ und „Nutzung von alternativen Energiequellen“ bzw. „Renaissance der Kohle“ sowie von der Forderung nach einem forcierten Einsatz von Fernwärme, insbesondere von Heizwärme aus der Kraft-Wärme-Kupplung, gekennzeichnet.

Von diesen Themen wäre im besonderen das volkswirtschaftliche Ziel der Entkoppelung des Energieverbrauches vom Wirtschaftswachstum hervorzuheben, da letzteres besonders in der ersten Jahreshälfte eine — im Ver-

gleich zu anderen Industriestaaten — relativ starke Belegung erfahren hat, ohne einen adäquaten Anstieg des Energieverbrauchs nach sich zu ziehen. Damit ist es aus gesamtwirtschaftlicher Sicht erstmals gelungen, den in den Vorjahren festgestellten Gleichschritt der Zuwachsraten des Bruttonationalprodukts und des Energieverbrauchs weitestgehend abzubauen.

Hinsichtlich des Einsatzes alternativer Energiequellen kommt für die österreichische Elektrizitätswirtschaft — angesichts des gesetzlichen Verbotes die Kernenergie zur Stromerzeugung zu nutzen — nur noch die Kohle als alternativer Primärenergieträger für größere Kraftwerkseinheiten in Betracht. Einige Elektrizitätsversorgungsunternehmen haben mit ihren Ausbauplänen bereits konkrete Akzente in dieser Zielrichtung gesetzt. Die Wiener Elektrizitätswerke konnten im abgelaufenen Wirtschaftsjahr einen gleichermaßen volks- wie betriebswirtschaftlich wichtigen Schritt in Richtung Steigerung des Gesamtwirkungsgrades der eingesetzten Primärenergie durch Nutzung von Wärme als Koppelprodukt aus dem Stromerzeugungsprozeß setzen, indem mit der Heizbetriebe Wien GmbH ein Vertrag über die Abgabe von Fernwärme aus dem Block 1/2 des Kraftwerkes Simmering an den Vertragspartner abgeschlossen wurde. Diesem Vertragsabschluß sind langwierige Verhandlungsgespräche vorangegangen, da die Errichtung und die Inbetriebnahme der für die Österreichische Energiewirtschaft in dieser Größenordnung bislang einmaligen Anlage der Kraft-Wärme-Kupplung nicht nur eine Reihe technischer, sondern ebenso eine Vielfalt kaufmännischer Probleme mit sich brachten.

Die enge Zusammenarbeit der Wiener Elektrizitätswerke mit der übrigen österreichischen Elektrizitätswirtschaft wurde 1980 erfolgreich fortgesetzt. Das gemeinsam erstellte und beschlossene koordinierte Kraftwerksausbauprogramm wurde neu überarbeitet, wobei ersichtlich ist, daß dem Primärenergieträger „Kohle“ in Zukunft mehr Bedeutung zukommt, ein Umstand, den auch die Wiener Elektrizitätswerke bei der Planung von weiteren kalorischen Stromerzeugungsnalgen berücksichtigen werden.

Der Anteil der Energieerzeugung mit Wärmekraft und mit Wasserkraft in den eigenen Anlagen ist gegenüber 1979 leicht gestiegen. Die Monate des größten Energiebedarfes waren der Jänner, Dezember und November, die der eigenen Erzeugung der Jänner, Dezember 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 nach dreijähriger Bauzeit der Umbau der 110-kV-Schaltanlage auf eine Abschaltleistung von 7,5 GVA Ende November abgeschlossen. Die Umstellung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV wurde so zügig fortgesetzt, daß, nachdem die Gruppe „A“ komplett umgeschaltet ist, auch von der Gruppe „O“ nur mehr fünf Kabelabzweige für das Jahr 1981 verbleiben. Mit der Errichtung einer Heizkesselanlage für die Hilfsdampfversorgung des Kraftwerkes wurde begonnen. Zum Jahresende waren die Rohbauarbeiten im Gange. Im Rohrverbindungskanal zwischen der Hilfskesselanlage und den Blockkraftwerken wurden die bestehenden Rohrleitungen, soweit es zur späteren Einbindung der Hilfskesselanlage notwendig ist, verlegt. Im Blockkraftwerk 1/2 wurden an der Gasturbine kleinere Arbeiten durchgeführt, bei der Dampfturbine die durch zwei Schadensfälle entstandenen Schäden an den Hohlleitschaufeln der beiden Niederdruckturbinen und im Kondensator in Garantie repariert. Gleichzeitig konnten auch die Flammenüberwachung des Kessels verbessert sowie der Netzleitregler auf das Blockleitgerät aufgeschaltet und zur Erprobung in Betrieb genommen werden. Entsprechend dem Revisionsprogramm wurden die erforderlichen Arbeiten an den Blockkraftwerken 3, 4 und 6 durchgeführt. Die Überprüfung des Blockkraftwerkes 5 mußte wegen zusätzlicher Reparaturen an heißdampf führenden Bauteilen in den Blockkraftwerken 4 und 6 zurückgestellt werden.

Im Dampfkraftwerk Donaustadt wurden nach Abschluß der Montagearbeiten für die Netzleitregelanrichtungen im Kraftwerksbereich umfangreiche Versuche für die Betriebsarten Grundlastbetrieb und Übergabeleistungsregelung gefahren. Im Blockkraftwerk 1 wurde eine Großrevision durchgeführt, wobei im Bereich der Verdampferheizflächen am Kessel ein Teil der Heizflächen ausgetauscht werden mußte. Die Dampfturbine wurde erstmals komplett durch das eigene Personal im Kraftwerk überholt. Durch gezielten und vorgeplanten Einsatz konnten die umfangreichen Arbeiten trotz verspätetem Revisionsbeginn in der vorgesehenen Zeitspanne zum Abschluß gebracht werden. Im Blockkraftwerk 2 wurden an der Kesselanlage Tragrohre getauscht. Bei den Luftvorwärmern mußte ein Großteil der Heizbleche erneuert werden. Die Druckluftanlage wurde um eine Kompressoreinheit erweitert. Im Kühlwasserentnahmehauwerk an der Donau wurden sämtliche Siebbandmaschinen und die Hauptkühlwasserpumpen überholt.

Im Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurde eine Inspektion der Gasturbine vorgenommen, wobei es zu keinen Beanstandungen gekommen ist.

Im Bereich der Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen wurde im Umspannwerk Weißgerber Anfang September die 110-kV-SF<sub>6</sub>-Anlage in Betrieb genommen. Mit der Einbindung der weiteren 110-kV-Kabel konnten Anfang Oktober die Regelumspanner 3 und 4, 110/10 kV, 40 MVA, eingeschaltet werden. Die 30-kV-Anspeisung wurde stillgelegt. Im Umspannwerk Neubad wurde am 8. September der dritte Regelumspanner, 110/10 kV, in Betrieb genommen und damit der Umbau abgeschlossen. Der Umbau des Umspannwerkes Mariahilf auf 110/10-kV-Direktabspannung wurde 1980 fortgesetzt. Mit der Aufstel-



lung und Inbetriebnahme des Regelumspanners 1 (August) und des Regelumspanners 2 (Dezember) konnte die Direktabspannung aufgenommen und die 30-kV-Anlage stillgelegt werden. Im Umspannwerk Währing wurde am 23. Oktober der dritte Umspanner 110/10 kV zugeschaltet. Somit sind außer dem Umbau der alten 30-kV-Anlage für 10-kV die Arbeiten abgeschlossen. Im Umspannwerk Favoriten wurde Ende 1980 der Umbau mit der Adaptierung der 110-kV-Petersenkammern und der Sanierung der Gleichrichterumspannerkammern beendet. Im Umspannwerk Kendlerstraße konnte mit dem Ausbau der Umspannerkammer für den dritten Regelumspanner, 380/110 kV, begonnen werden. Die Arbeiten waren zum Jahresende noch im Gange. Der Umspanner wird 1981 angeliefert und in Betrieb genommen werden. Im Umspannwerk Wiener Neudorf wird die 110-kV-Anlage wegen der zu geringen Kurzschlußleistung umgebaut. Im Jahre 1980 konnte mit dem ersten Bauabschnitt begonnen werden. Die Erneuerung der 20-kV-Anlage wurde mit der Aufstellung der zweiten 20-kV-Gruppe der Ringsammelschiene fortgesetzt. Im Umspannwerk Nord wurden 1980 die Vorbereitungen für den 1981 beginnenden Umbau der 110-kV-Anlage durchgeführt. Für das Umspannwerk Baden wurde eine neue 20-kV-Anlage bestellt. Die Vorarbeiten für den Neubau eines Gebäudes für die 20-kV-Anlage und die Warte konnten 1980 abgeschlossen werden. Im Umspannwerk Süd wurde das Gebäude für die neue 110-kV-Anlage im Rohbau fertiggestellt. Mit den Planungen für eine 380-kV-Anlage wurde begonnen. Für die Anspeisung von General Motors muß eine Abspannanlage von 110 auf 20 kV errichtet werden. Anfang September wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Mit der Fertigstellung des Rohbaues ist Ende Jänner 1981 zu rechnen. Im Umspannwerk Ebenfurth wurde ein dritter Regelumspanner, 110/20 kV, aufgestellt; die hierzu notwendigen 110-kV- und 20-kV-Schaltfelder wurden 1980 errichtet. In den Wasserkraftwerken Opponitz und Gaming wurde 1980 die Sanierung der Oberwasserstollen fortgesetzt, am Wasserkraftwerk Opponitz mußte außerdem mit der Erneuerung der Holzkonstruktion der Wehrfelder begonnen werden. Zur Verbesserung der Abstimmung des 110-kV-Netzes mußten verschiedene Petersenspulen umgestellt und die Arbeiten für die automatische Regelung der Petersenspulen weitergeführt werden. Mit Ende 1980 wurde die automatische Abstimmung in den Gruppen A, B, J und O in Betrieb genommen.

Im Jahre 1980 wurde die Errichtung von Unterwerken für die Stromversorgung der U-Bahn fortgesetzt. Die Inbetriebnahme erfolgte im Unterwerk Pilgramgasse im März, im Unterwerk Rathaus im Mai, im Unterwerk Meidling Hauptstraße im Juli, im Unterwerk Ober-Sankt-Veit im September und im Unterwerk Vorgartenstraße im Oktober 1980. Für die Verstärkung der Stadtbahn-Gürtellinie war die Errichtung von zwei Unterwerken erforderlich, von denen das Unterwerk Goldschlagstraße im Juni und das Unterwerk Allgemeines Krankenhaus im Juli in Betrieb genommen wurde. Auch die Umbauten in den Unterwerken Sechshaus und Thury konnten 1980 abgeschlossen werden. Die Einbindung in die Fernsteuerung von der Leitstelle Karlsplatz erfolgte 1980 für die Unterwerke der Gürtelstrecke und die U-Bahn-Unterwerke Meidling Hauptstraße, Ober-Sankt-Veit und Rathaus. Im Unterwerk Floridsdorf wurde im Dezember mit der Montage der neuen Bahnkabelverteilung für die Straßenbahnanpeisung begonnen; die Umlegung der Bahnpunktabel wird im Sommer 1981 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Straßenbahn-Gleichrichterstützpunkte Perfektastraße und Neilreichgasse erfolgte im September bzw. November.

Im Zuge der Arbeiten an Hoch- und Mittelspannungsnetzen wurden beim 380-kV-Netz die vorgeschriebenen Revisionsarbeiten auf der Strecke Kraftwerk Simmering — Umspannwerk Kendlerstraße während der Sommermonate durchgeführt. Dabei konnten für künftige 380-kV-Legungen wichtige Erkenntnisse gewonnen werden. Die Ausschreibungsunterlagen für die Strecke Umspannwerk Kendlerstraße — Umspannwerk Süd waren zum Jahresende in Ausarbeitung. Alle im Jahre 1980 vorgesehenen 110 kV Ölkabellegungen konnten termingemäß zu Ende geführt werden. Die Umspannwerke Mariahilf und Weißerberg wurden in das 110-kV-Kabelnetz eingebunden. Auf der Floridsdorfer Brücke konnten die Verlegearbeiten soweit abgeschlossen werden, daß das Kabel 101/7 seit Dezember wieder dem Betrieb zur Verfügung steht. Im Zuge von Straßenbauarbeiten wurden zahlreiche Umlegungen vorgenommen. Die Umschaltung von 5-kV- auf 20-kV-Verteilspannung im Bereich Schwechat wurde abgeschlossen. Im Zusammenhang mit Industrieaufschließungen und dem Straßenbau mußten größere 20-kV-Kabellegungen im 22. und 23. Bezirk durchgeführt werden. Darüber hinaus kam es zu Neuerrichtungen von 20-kV-Freileitungen im Gebiet von Langenzersdorf, Gerasdorf und Großzersdorf. Im Freileitungsnetz wurden zur Versorgung von Industriegebieten, Firmen, Siedlungen und Wohnhausanlagen sowie Sportstätten 13 km Freileitungen neu gebaut, bei 24 km die Leiterseile getauscht, 7 km Freileitungen abgetragen und 59 Mastabspannanlagen neu errichtet. 10-kV-Kabellegungen wurden insbesondere im Zusammenhang mit der Umlegung der Kabeltrasse Erdberger Lände für den Autobahnbau, den Neulegungen auf der Floridsdorfer Brücke und der Reichsbrücke, den Umlegungen für die Brigittener Brücke, mit umfangreichen Kabellegungen für Wohnhausanlagen der Gemeinde Wien und privaten Wohnhausanlagen, ferner mit der Verkabelung der Regelumspanner im Umspannwerk Mariahilf sowie Kabellegungen für Industrieaufschließungen, zum Beispiel im 10. Bezirk „Gelbe Haide“, Hochschulzentrum Althanstraße (Franz-Josefs-Bahnhof), sowie für die Pensionsversicherungsanstalt im 2. Bezirk durchgeführt. Die Umschaltung von 5-kV- auf 10-kV-Verteilspannung im Netzgebiet des Kraftwerkes Simmering wurde in der Gruppe O fortgesetzt.

Im Bereich des Niederspannungsnetzes wurde der Ausbau der Niederspannungsnetze, vor allem im Zuge von Mittelspannungskabellegungen weitergeführt. Zur Erhöhung der Versorgungssicherheit wurden in zunehmendem Maße an beiden Straßenseiten Niederspannungskabel verlegt und Trennanschlussschaltkästen eingebaut, weiters 3,2 km Niederspannungsfreileitungen neu errichtet bzw. neu übernommen und bei 24 km Niederspannungsfreileitungen die Leiterseile getauscht. In Zusammenhang damit mußten 44 Mastschalter getauscht und 51 neu eingebaut werden. In 42 Häusern erfolgte die Umschaltung von  $3 \times 220 \text{ V}$  auf  $3 \times 380/220 \text{ V}$ . Bei 88 Häusern wurde die Versorgung von Freileitungs- auf Kabelanschlüsse umgestellt.

Was das Bahnkabelnetz betrifft, so sind für die Inbetriebnahme der Unterwerke „Allgemeines Krankenhaus“ und „Goldschlagstraße“ sowie der Stadtbahn-Station Thaliastraße 1980 die notwendigen Kabelarbeiten durchgeführt und zum Abschluß gebracht worden.

Für die U-Bahn-Unterwerke Ober-Sankt-Veit, Rathaus und Meidling Hauptstraße konnten die Kabellegungen termingemäß abgeschlossen werden. Der systematische Ausbau des Fernwirknetzes wurde fortgesetzt, wobei insgesamt 162,5 km Kabel zur Verlegung kamen.

Im Jahre 1980 wurden im 10-kV-Netz 149 und im 20-kV-Netz 91 neue Transformatorstationen errichtet, im gleichen Zeitraum 82 Netzstationen von 5 auf 10 kV und 11 Stationen von 5 auf 20 kV umgeschaltet. Zum Jahresende standen im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke 8.271 Netzstationen mit 9.750 Netztransformatoren mit einer Nennleistung von zusammen 4.030.775 kVA in Betrieb.

Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung wurden 3.490 Lampen und Leuchtstoffröhren neu in Betrieb genommen. Im Wiener Stadtgebiet sind einschließlich der Verkehrsleuchten und Verkehrssignale, insgesamt 249.109 Lampen und Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 15.709 kW angeschlossen, deren Wartung den Wiener Elektrizitätswerken anvertraut ist.

Im Jahre 1980 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 1.299.810, wobei gegenüber 1979 eine Zunahme von 5.135 Stück zu verzeichnen war. 17.991 Anlagen wurden neu angeschlossen, wegen Nacheichung mußten rund 101.588 Zähler getauscht werden. Die Anzahl der im Jahre 1980 angeschlossenen Elektroherde ist mit 8.487 Stück gegenüber 1979 ungefähr gleich geblieben, beim Anschluß von Heißwasserspeichern zeichnete sich nach wie vor eine rückläufige Tendenz ab. Bei den Elektrizitätswerken wurden 93 Anfragen bezüglich eines Anschlusses von Wärmepumpen eingereicht. Davon konnten 63 positiv erledigt werden, 8 mußten aus netztechnischen Gründen abgelehnt werden; die restlichen Anfragen waren zum Jahresende in Bearbeitung. Durch die Änderung der Tarifgrundlagen war es notwendig geworden, die Tarife sämtlicher Gewerbeanlagen neu zu berechnen. In der Beratungsstelle Mariahilfer Straße wurde neben dem normalen Beratungsablauf eine Sonderausstellung über die Erzeugung von Glühlampen gezeigt. In der Zählerwerkstätte sind 63.330 Zähler repariert, davon 19.877 auf eine höhere Stromstärke umgebaut worden. Für die Großabnehmeranlagen wurde der Einbau der Maxiprint-Code-Drucker fortgesetzt. Der Versuch der Stichtagableseung sowie die Erfassung und Übermittlung der Daten durch den Kunden wurden weitergeführt. Der Anlagenumbau wurde wegen gestiegener Kurzschlußleistungen und Typenbereinigung fortgesetzt. Wegen Einführung der Sommerzeit mußten von 8. bis 11. April alle der Tarifumschaltung dienenden Uhren, rund 2.500 Stück, auf Sommerzeit und in der Zeit vom 29. September bis 3. Oktober wieder auf Normalzeit umgeschaltet werden. Um diese jährlich wiederkehrende Arbeit in Zukunft zu vereinfachen, wurde mit dem Einbau von Rundsteuerempfängern begonnen. Kleinere Anlagen werden direkt gesteuert, bei größeren Anlagen Spezialuhren eingebaut, die bei Beginn und Ende der Sommerzeit über Rundsteuerempfänger auf die richtige Doppeltarifscheibe umgeschaltet werden können. Bis Ende 1980 konnten 420 Anlagen mit den entsprechenden Geräten ausgestattet werden.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Umschaltung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV im Stadtgebiet Mödling wurden zügig fortgesetzt. Es ist damit zu rechnen, daß 1981 die Umschaltung abgeschlossen werden kann. Der Umbau der Betriebsstelle in Mödling konnte abgeschlossen werden. Gleichfalls wurde die Erweiterung der Betriebs- und Sozialräume in der Betriebsstelle Stammersdorf beendet und ein neuer Kundendienstraum in Betrieb genommen. Für den Neubau der Betriebsstelle Purkersdorf wurde mit den Vorarbeiten begonnen. Im Bereich sämtlicher Betriebsstellen waren außerdem umfangreiche Verkabelungsarbeiten notwendig.

Der kaufmännische Bereich der Elektrizitätswerke hatte sich neben vielen Routinearbeiten mit Problemen der Energiewirtschaft und der Strompreispolitik auseinanderzusetzen. Von all den aktuellen energie-wirtschaftlichen Problemen sind die Wiener Elektrizitätswerke im Vergleich zu den anderen Landesgesellschaften vor allem vom sprunghaften Anstieg der Heizöl- und Erdgaspreise am meisten betroffen. Die starken und offensichtlich auch weiterhin anhaltenden Preisauftriebendenzen auf dem Primärenergiesektor stellen hiemit einen der Gründe dafür dar, daß insbesondere den Elektrizitätswerken eine in wesentlich kürzeren Zeitabständen vorzunehmende Angleichung der Strompreise äußerst vordringlich erscheint. Die letzte Strompreiserhöhung, die am 1. Jänner 1980 in Kraft getreten ist, war durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß sie auf einer im Verordnungswege erteilten ministeriellen Ermächtigung basierte, auf die Rechnungssummen einen Zuschlag vorzunehmen, der im Falle der Wiener Elektrizitätswerke mit 14,9 Prozent festgesetzt wurde. Anlässlich

dieser für die einzelnen Elektrizitätsversorgungsunternehmen vorerst nur prozentmäßig limitierten Strompreiserhöhung wurde seitens der Preisbehörde ursprünglich in Aussicht genommen, daß die auf Grund der genehmigten prozentuellen Erhöhungen erforderliche Neufestlegung der Tarif- und Sonderabnehmer möglichst bis Ende Februar 1980 durchgeführt werden sollte. Die Tarifverhandlungen haben sich jedoch, bedingt durch die von der Preisbehörde auferlegten Kriterien, über diesen Zeitpunkt hinaus verzögert, so daß sie erst per 30. Juni zum Abschluß gebracht werden konnten. In dieser Periode eines de facto verlängerten Strompreisverfahrens mußte insbesondere von den mit den Strompreisverhandlungen befaßten kaufmännischen Dienststellen für die Ausarbeitung der hierfür erforderlichen Berechnungsunterlagen ein zusätzliches, über das betriebliche Rechnungswesen hinausreichendes Arbeitspensum bewältigt werden. Schon während der Verhandlungsphase ist wieder eine drastische Verteuerung auf dem Primärenergiesektor eingetreten. Bereits kurz nach dem Inkrafttreten der ministeriellen Verordnung per 1. Jänner 1980 hat die Österreichische Mineralölverwaltung den Raffinerieabgabepreis für Heizöl schwer auf 2.150 S/t angehoben. Danach erfuhren die Brennstoffkosten im April durch einen weiteren Preisschub bei Heizöl schwer auf 2.300 S/t für Heizöl schwer mit einem maximalen Schwefelgehalt von 2 Prozent auf 2.420 S/t einen neuerlichen Auftrieb, wobei zu erwähnen ist, daß in den Kraftwerksblöcken infolge behördlicher Auflagen in zunehmendem Maße schwefelärmere Heizölqualitäten zum Einsatz kommen müssen. Bezogen auf den vor dem 1. Jänner 1980 geltenden Raffinerieabgabepreis von 1.700 S/t, bedeutet dies in der kurzen Zeitspanne eine Steigerung von 35 bzw. 42 Prozent. Währenddessen haben ebenso die Erdgaspreise einen ähnlichen Preisauftrieb erfahren. Die Kostensteigerungen für den Brennstoffeinsatz, der ausschließlich aus Heizöl schwer und Erdgas besteht, finden bei den Wiener Elektrizitätswerken in Ermangelung wesentlicher hydraulischer Energiequellen einen erheblich deutlicheren Niederschlag als bei allen übrigen Landesgesellschaften. Um den gestiegenen Rohstoffpreisen zu begegnen und vor allem die auch für das kommende Jahr zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit unbedingt erforderlichen Investitionen durchführen zu können, wurde daher gegen Jahresende beim Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie neuerlich ein Antrag auf Strompreiserhöhung eingebracht, der ausschließlich auf der Brennstoffkostentangente beruht. Hierbei ist zu erwähnen, daß nach dem Zeitpunkt der Antragstellung, und zwar Ende November 1980, der Raffinerieabgabepreis für Heizöl schwer auf 2.950 S/t angehoben wurde, was gegenüber dem vorjährigen Abgabepreis eine Steigerung von 74 Prozent bedeutete. Nach Durchführung des Preisverfahrens hat das Bundesministerium mit Bescheid vom 19. Dezember 1980 als Sofortmaßnahme zur teilweisen Anpassung an die gestiegenen Brennstoffkosten eine Erhöhung der Strompreiseinnahmen um durchschnittlich 7,2 Prozent ab 1. Jänner 1981 genehmigt, wobei der neuerliche Preissprung beim Heizöl schwer auf 2.950 S/t bei der Festsetzung dieser Strompreiserhöhung ausgeklammert blieb. Bezüglich der übrigen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr zu verzeichnenden Kostensteigerungen muß angesichts der zuletzt in Bewegung geratenen Geld- und Kapitalmärkte auf die steigende Zinskostenbelastung verwiesen werden. Der gegenüber den Vorjahren merkbare Aufwärtstrend der Zinssätze ist einerseits auf den monetären Restriktionskurs der Finanzpolitik, andererseits auf das ersatzlose Auslaufen des Habenzinsabkommens zurückzuführen, was in der Folge nicht nur einen Höhenflug der Einlagenzinsen, sondern konsequenterweise auch einen deutlichen Anstieg der Kreditzinsen ausgelöst hat. Dies trifft naturgemäß auch auf Investitionskredite zu, die — bedingt durch die Weiterführung der Großbauvorhaben, wie etwa des zweiten Bauabschnittes zur Errichtung eines 380-kV-Leitungsnetzes — ein beträchtliches Ausmaß annehmen. Trotz der für die Kreditnehmer zur Zeit ungünstigen Bedingungen auf dem Kapitalmarkt müssen zur finanziellen Absicherung des für die Aufrechterhaltung der Versorgung erforderlichen Investitionsprogramms sämtliche damit zusammenhängende Finanzierungsprobleme einer optimalen Lösung zugeführt werden.

Im Bereich des kaufmännischen Kundendienstes sind auf Grund einer umfassenden Raum- und Funktionsplanung für die Errichtung eines neuen Kundendienstzentrums die ersten Ansätze für eine Reorganisation geschaffen worden. Die wesentliche organisatorische Neuerung, die erst durch die vorgesehene Errichtung des neuen Zentrums ermöglicht wird, besteht in der Etablierung eines zentralen Diensttraumes im Erdgeschoß, in dem sämtliche kundenbezogenen Daten im Direktzugriff für das gesamte Versorgungsgebiet abgerufen werden können. Die dadurch gesteigerte Flexibilität im Personaleinsatz der Gas- und Stromverrechnung wird auch wesentlich zur Anhebung der Wirtschaftlichkeit bei den persönlichen Kundendienstleistungen beitragen, da im Bedarfsfalle, wie etwa bei einer überdurchschnittlichen Auslastung des zentralen Kundendienstes, zusätzliche Mitarbeiter aus den Referentenbüros der übrigen Stockwerke des Kundendienstzentrums herangezogen werden können.

Im Jahre 1980 sind bei einem Personalstand von 4.182 Bediensteten, einschließlich jener des Rechenzentrums und der Lehrlinge, 118 Dienstnehmer durch Unfälle zu Schaden gekommen. Die Zahl der Unfälle erhöhte sich gegenüber 1979 um 15. 32 Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von bzw. zur Dienststelle. Von den 43 schweren Unfällen sind 31 im Betrieb vorgefallen. 12 schwere Unfälle waren sogenannte Wegunfälle, davon ein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang. Diese Wegunfälle stellen ein besonderes Problem dar, 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 gemeinsam mit dem betriebsärztlichen Dienst, dem Unfallverhütungsdienst der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt und dem Arbeiter-Samariterbund vier Erste-Hilfe-Kurse abgehalten.

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

Im Jahre 1980 kam es in den Anlagen der Wiener Elektrizitätswerke zu fünf Bränden, wovon drei durch eigenes Personal und zwei mit Hilfe der Wiener Feuerwehr gelöscht werden konnten. Die meisten Objekte wurden im Laufe des Jahres mehrmals, teilweise gemeinsam mit der Wiener Feuerwehr und dem Arbeitsinspektorat, auf Feuersicherheit überprüft und in Ordnung befunden. Alle Handfeuerlöcher wurden entsprechend der Ö-Norm von den Erzeugerfirmen überprüft.

Das chemische Laboratorium als staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle führte außer den Untersuchungen für den Bedarf der werkseigenen Anlagen gegen Bezahlung von festgesetzten Honorarsätzen auch solche für fremde Firmen durch. Im Jahre 1980 wurden 8.207 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 sowie die Verwendbarkeit bzw. Betriebstauglichkeit zu kontrollieren. Im Rahmen der Wiener Stadtwerke waren für die Verkehrsbetriebe die Schmier- und Treibstoffe auf ihre Eignung hin zu prüfen. 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 3.880 Betriebsmittelprüfungen für die Wiener Elektrizitätswerke und 1.850 für fremde Firmen durchgeführt. Ferner waren noch 435 Prüfungen an Verbrauchsgeräten, 640 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 220 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und von Zubehör vorzunehmen sowie 9.697 Prüfzeichen und 2.894 Prüfzeichenbescheinigungen auszugeben. Die für fremde Firmen durchgeführten Prüfungen an Elektrogeräten, Installationsmaterial, Leuchten usw. dienen der Erlangung des Österreichischen Prüf- und Qualitätszeichens.

### Gaswerke

Der Erdgasbezug der Wiener Stadtwerke betrug im Jahre 1980 laut ÖMV-Rechnung 1.283.214.139 m<sup>3</sup> (0° C), wovon 251.817.540 m<sup>3</sup> (0° C) eingespeichertes UdSSR-Erdgas abgezogen und 20.595.519 m<sup>3</sup> (0° C) UdSSR-Speicher Entnahme zugerechnet werden müssen. Von den 1.051.992.118 bezogenen Kubikmetern Erdgas wurden 2.502.500 m<sup>3</sup> (0° C) der Chemie-Linz und 256.295.487 m<sup>3</sup> (0° C) den Elektrizitätswerken geliefert, 793.194.131 m<sup>3</sup> (0° C) verblieben den Gaswerken. Die Abgabe an Tarifabnehmer ins Netz betrug 675.707.100 m<sup>3</sup> (0° C), der Meßverlust mit 3,2 Prozent 21.623.000 m<sup>3</sup> (0° C). Die nutzbare Gasabgabe belief sich somit auf 654.084.100 m<sup>3</sup> (0° C), wobei bei einem Selbstverbrauch von 648.400 m<sup>3</sup> (0° C) an die Tarifabnehmer insgesamt 653.435.700 m<sup>3</sup> (0° C) verkauft worden sind. Das sind um 7,1 Prozent mehr als 1979.

Im Jahre 1980 lag die tägliche Durchschnittstemperatur an 284 Tagen unter 16° C, was 3.668 Gradtagszahlen ergab. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer betrug 242.200 m<sup>3</sup> und war am 15. Jänner von 11 bis 12 Uhr bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -9,8° C zu verzeichnen. Zur größten Gasabgabe an Tarifabnehmer innerhalb von 24 Stunden kam es gleichfalls am 15. Jänner bei einer durchschnittlichen Temperatur von -9,8° C und diese betrug 4.544.500 m<sup>3</sup>. Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 886 m<sup>3</sup> je Konsument, 934 m<sup>3</sup> je Wohnungsgaszähler, 387 m<sup>3</sup> je Einwohner im Versorgungsgebiet. Die größte Tagesabgabe an Tarif- und Sonderabnehmer (ohne Chemie-Linz und Elektrizitätswerke), ebenso am 15. Jänner, machte 5.273.800 m<sup>3</sup> aus, der stärkste Abgabemonat war der Jänner. Der Behälterraum verringerte sich auf Grund der altersbedingten Stilllegung des Behälters 5 in Simmering um 150.000 m<sup>3</sup> auf 1.690.000.

Für die Meßgebiete R und S, dies sind die Bezirke 2, 3, 11 und 20, wurden die Grundlagen für weitere Berechnungen ermittelt. Ebenso konnte die Druckvergleichsmessung für das Meßgebiet V (Klosterneuburg) abgeschlossen werden. Damit besteht die Möglichkeit, im gesamten Rohrnetz, mit Ausnahme des 1. Bezirkes und des Versorgungsgebietes Niederösterreich, Purkersdorf, Kapazitätsberechnungen durchzuführen. So wurden 1980 auch in mehreren Fällen einschneidende Maßnahmen im Versorgungsnetz rechnerisch überprüft, darüber hinaus Verfahren zur Vereinfachung bzw. Verbesserung der Rohrnetzberechnung erarbeitet.

Bezüglich des Ausbaustandes der Betriebsanlagen wurde in der Dienststelle Simmering die Eigenstromversorgungsanlage zu montieren begonnen, ferner der Ausbau der Erdgasgroßregelstation fortgesetzt und der Meßwertcomputer für den Erdgaslastverteiler geliefert. In der Dienststelle Leopoldau wurden im Zuge der Erweiterung der Hauptregelstation die Kleinmengenregelstrecken geliefert und montiert. Die Vorwärmereinrichtung für das Erdgas aus der Hochdrucktransportleitung „Nord“ konnte teilweise montiert

werden. Der Ausbau der Erdgasvorregelstation sowie die Errichtung einer Erdgasregelstation für die beiden Kugelgasbehälter sind soweit fortgeschritten, daß die Gebäude abgeschlossen sind. Die Rückführung des Heizwassers vom Gasbehälter 1 wurde durch entsprechende Einrichtungen ermöglicht. Das Gebäude der ehemaligen Escher-Wyss-Rückkühlanlagen konnte zu einer Unterkunft für die Reglerwerkstätte umgebaut werden. Eine Meßeinrichtung für die Hochdrucktransportleitung „Nord“ wurde angeschafft und eingebaut. Die Montage der beiden Kugelgasbehälter ist soweit fortgeschritten, daß eine Inbetriebnahme im Herbst 1981 erfolgen kann. Ferner wurden rund 12,7 km Hochdruckleitungen verlegt, und zwar in den Bereichen WEST-Leitung (Kledering—Wienerberg), NORD-Leitung, SÜD-1-Leitung sowie die Leitung über die neue Reichsbrücke.

Vom Hauptrohrnetz für Erdgas wurden 19.535 m Hauptrohrleitungen neu verlegt, davon 7.828 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 11.707 m Niederdruckrohrleitungen. Im Zuge der Rohrnetzsanierungen wurden 72.596 m Rohrnetz nach verschiedenen Verfahren behandelt, wobei diese Arbeiten hauptsächlich im 3., 10., 14., 15., 21. und 22. Bezirk durchgeführt wurden. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen mußten 83.488 m Hauptrohrleitungen gewechselt werden; davon waren 8.990 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 74.498 m Niederdruckleitungen. Außerdem wurden 315 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 6.243 m Niederdruckrohrleitungen, insgesamt 6.558 m, vorwiegend aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen. Die Konsumenten wurden über andere Rohrstränge versorgt. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes (einschließlich Erdgas-Hochdrucktransportleitungen) betrug Ende 1980 2.859.409 m; davon entfielen 444.489 m auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 2.414.920 m auf das Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt wurde mit 165.376 m<sup>3</sup> beziffert, davon entfielen 59.995 m<sup>3</sup> auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 105.381 m<sup>3</sup> auf das Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht prüfte 1980 27.494 fremde Aufgrabungen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden 2.455 Stellen am Hauptrohrnetz und 6.169 Zuleitungen freigelegt. Insgesamt wurden 52 durchgerostete Stahlrohre, 139 Rohrbrüche, 2.434 undichte Muffen, 686 undichte Zuleitungen, 313 undichte Rohrschellen und 166 undichte Armaturen aufgefunden und die Schäden behoben.

Ende 1980 standen insgesamt 280 Druckregleranlagen in Betrieb. Druckreduzierstationen zwischen den Transportleitungen und den Transportanschlüssen bestehen in Süßenbrunn, in der Ketzergasse, bei der Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe sowie in den Außenstellen Simmering und Leopoldau.

Bei den Behältern und Gasförderanlagen Baumgarten, Brigittenau und Wienerberg waren laufend Erhaltungs-, Überholungs- und Ausbauarbeiten durchzuführen. 990 Zuleitungen wurden neu hergestellt und 2.911 instand gesetzt, vom Gashauptrohrnetz 427 Zuleitungen getrennt. Anlässlich der Herstellung von neuen Straßenbelägen mußten 152 Untersuchungen von Zuleitungen durchgeführt werden. Insgesamt bestanden am Jahresende 98.116 Zuleitungen.

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahre 1980 durch 6.400 Neuaufstellungen und 9.108 Wegnahmen um insgesamt 2.708 auf 761.806 mit einer maximalen Durchflußmenge von 6.264.380 m<sup>3</sup>/h verringert. Davon waren am Jahresende 722.313 oder 94,8 Prozent Wohnungsgaszähler. Außerdem wurden 8 Münzgaszähler neu aufgestellt und 150 abmontiert. Am Jahresende standen in Waschküchen 5.813 Münzgaszähler, davon 3.740 in Gemeindebauten und 2.073 in Privatbauten, außerdem 165 Hochleistungsgaszähler in Benützung. In den eigenen Werkstätten wurden 82.031 Gaszähler untersucht, davon 929 wegen innerer Fehler oder gewaltsamer Beschädigung einer Generalreparatur unterzogen; 14.578 Stück wurden justiert und 19.425 der amtlichen Eichung zugeführt. Außerdem waren noch an weiteren 13.374 Gaszählern kleinere Reparaturen durchzuführen. Bei verschiedenen Gaszähler-Erzeugerfirmen wurden auf Kosten der Gaswerke 5.770 Zähler repariert; 1.240 mußten kostenlos instand gesetzt werden, da die Garantiefrist der Firmen noch nicht abgelaufen war. 1980 wurden 114.770 Gaszählerfilter eingebaut, die einen sofort spürbaren Rückgang der Störunganfälligkeit durch Staubeinwirkung bei den Gasgeräten bewirkten.

An 33.835 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen wurden von den Gaswerken Dichtheitsprüfungen durchgeführt, wobei sich in 1.274 Fällen Beanstandungen ergaben. Der Hausdienst wurde für die verschiedenen Arbeiten, zum Beispiel Erhebungen, Standablesungen, Wartungen, Funktionsprüfungen und Kommissionen, eingesetzt. Ende 1980 verwendeten 13.432 Gewerbe- und 6.413 Industriebetriebe Gas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 33.991 Anlagen wurden überprüft und nach Möglichkeit instand gesetzt. Wo größere Arbeiten zur Behebung von Mängeln erforderlich waren, wurden die Inhaber aufgefordert, die Instandsetzung von Fachfirmen durchführen zu lassen. Danach wurden die Geräte neuerlich überprüft.

Im Jahre 1980 wurden 23.319 Heizgasanträge mit einer Nennbelastung von unter 500 kW erledigt, davon 23.318 mit einer Gesamtnennbelastung von 579.810,90 kW genehmigt und einer mit einer Gesamtnennbelastung von 33,50 kW abgelehnt. Eine Nennbelastung über 500 kW lag bei 95 Anträgen vor, wobei alle mit einer Gesamtnennbelastung von 189.662,35 kW genehmigt wurden. Auf Grund der erteilten Genehmigungen konnten 17.167 Gasheizkessel, 7.425 Strahler und Radiatoren, 1.849 Außenwandheizöfen und 207 Speicheröfen an das Gasnetz angeschlossen werden. Dem Gebrechenehebungsdienst gingen 101.678 Störungsmeldungen zu. Zu den 38.239 behobenen Störungen und Gebrechen kamen 1.913 Fälle, in denen Zulei-

tungen mit Co<sub>2</sub> und Vakuum zu reinigen waren. 61.526 Fälle betrafen Ein- und Abschaltungen sowie Untersuchungen der Anlagen. Von den Störungen und Gebrechen entfielen 11.088 auf Haushalts- und Gewerbegeräte, 21.235 auf Gaszähler und Gaszählerverbindungen und 4.957 auf Zu- und Steigleitungen. Der Rostanfall bei den mit Erfolg durchgeführten Vakuumreinigungen von 1.852 Zuleitungen ergab ein Gewicht von 440 kg.

Im Jahre 1980 ergaben sich insgesamt 84 Gasunfälle. Die Todesfälle betrafen 22 Unfälle durch Abgase und 8 Unfälle mit zweifelhafter Ursache. In 124 Fällen erkrankten Personen, und zwar 106 durch Abgase, 7 durch Zündschläge, weitere 7 bei zweifelhaften Unfällen sowie 4 bei Selbstmordversuchen.

Der Werbe- und Beratungsdienst war vor allem auf die Benützung von Erdgas ausgerichtet. Die Informationsstelle Mariahilfer Straße wurde von 9.143 Personen besucht. Anlässlich der Ausstellung „senioraktuell“ vom 16. bis 20. April in der Wiener Stadthalle war ein Beratungsdienst eingerichtet, der 192mal beansprucht worden ist. Unter dem Motto „Die unsichtbare Gefahr“ wurde die Beratungsstelle neugestaltet und am 13. Oktober eröffnet.

Die „Behördlich autorisierte Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik der Wiener Stadtwerke — Gaswerke“ hat 152 Gasgeräte und Armaturen geprüft. Weiters wurden im Versorgungsgebiet 5 Anlagen zur Erteilung von Einzelgenehmigungen überprüft sowie zahlreiche andere Prüfungen und Versuche, Heizwertbestimmungen und Arbeiten verschiedener Art vorgenommen.

Im Jahre 1980 zeichnete sich speziell bei Blockheizwerken ein Trend zur Gasfeuerung ab, auch konnten im Gegensatz zum Vorjahr wieder neue Verträge mit industriellen Großabnehmern abgeschlossen werden. Insgesamt wurden 36 Blockheizanlagen und 3 Industriebetriebe neu gewonnen. Als Sonderabnehmer wurden 41 Industrieanlagen, 55 Gärtnereien und 203 Blockheizanlagen betreut, wobei 867 Erhebungen und 1.825 Geräteüberprüfungen sowie 196 Erhebungen für Heizgasanträge über 500 kW Nennwärmebelastung und 112 für den Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) erfolgten. Insgesamt 251 Anlagen mit Gebläsebrennern waren am Aufstellungsort zu überprüfen, außerdem 290 Abgassammler und 103 Einzelfänge mit insgesamt 1.779 Geräteanschlüssen. Dabei wurden 233 schadhafte Geräte festgestellt, 420 Abgasklappen mußten erneuert werden. Zur Behebung von Zugstörungen war die Errichtung von 4 Beistellfängen, die Montage von 141 Fangaufsätzen, die Sanierung von 129 Abgassammlern sowie die Installation von 8 Ventilatoren in Abgassammlern erforderlich.

### Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastfrequenz im Gesamtbetrieb (Straßenbahn-, Stadtbahn-, U-Bahn- und Autobusbetrieb) ist gegenüber 1979 um rund 1,6 Prozent auf 442,5 Millionen Beförderungsfälle gestiegen. Der Vergleich mit den Ergebnissen des Jahres 1979 ist jedoch in Zusammenhang mit den Auswirkungen der Tarifierhöhung per 1. Jänner 1980 (Rückkauf bzw. Kauf von Ergänzungsfahrscheinen, geringerer Kauf von Vorverkaufsfahrscheinen zum alten Tarif zum Jahresende 1979 bzw. Mehrkauf an Vorverkaufsfahrscheinen mit Jahresbeginn 1980) zu sehen. Eine Aussage ist daher nur bedingt möglich. Bei vorsichtigem Abwägen aller Faktoren, die die Frequenz beeinflussen, kann jedoch langfristig mit einer eher günstigen Entwicklung gerechnet werden. Die Wagen-Nutzkilometer erhöhten sich im Gesamtbetrieb gegenüber 1979 um 251.133 auf 91.991.196 km.

Die Frequenz im Schienenbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn) ist im Jahre 1980 um 1,9 Prozent auf 358,5 Millionen gestiegen, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 0,2 Prozent auf 73,9 Millionen Kilometer zurückgegangen. Im Jahre 1980 konnten durch Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 42 Fahrbedienstete eingespart werden. Per Jahresende wurden 18 Straßenbahnlinien ganztägig und 15 Straßenbahnlinien im Abend-, Samstag- bzw. Sonn- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb geführt, auf 37 Straßenbahnlinien an Werktagen ganztägig schaffnerlose Beiwagen eingesetzt.

Eine Reihe von Betriebsmaßnahmen mußte auch 1980 getroffen werden: Ab 3. März 1980 konnte das Gleis 3 im Stellwerksbereich Schottenring-(U-Bahn) befahren werden. Die Linie 331 wurde ab 14. Juni an Samstagen und Sonntagen zur Gänze im Einmannbetrieb geführt. Ab 16. Juni wurden auf der Linie 71 Einmannzüge eingesetzt, am 27. Juni die Linien E 2, G 2 und H 2 eingestellt. Am 28. Juni nahm die neue Straßenbahnlinie 40 den Betrieb zwischen Herbeckstraße und Schottentor auf, wurde die neue Straßenbahnlinie N zwischen Prater Hauptallee und Friedrich-Engels-Platz in Betrieb genommen und die Linie O nur noch bis zum Praterstern kurzgeführt. Von 28. Juni bis 30. August mußte die Straßenbahnlinie 37 im Streckenbereich Schottentor—Hohe Warte durch Autobusse ersetzt werden, von 7. Juli bis 26. September die Linie 60 im Abschnitt Geßlgasse wegen Rohrlegungs- und Gleisbauarbeiten eingleisig geführt werden. Am 19. Juli wurde die Revisionswerkstätte des Bahnhofes Hütteldorf aufgelassen. Die Überprüfungen der Stadtbahnwagen erfolgten ab diesem Zeitpunkt im Bahnhof Michelbeuern. Am 4. August konnte am Praterstern die neue Gleisschleife der Linie 25 in Betrieb genommen werden. Die Linie U 2 nahm am 30. August zwischen Schottenring und Karlsplatz den Betrieb auf. Am 27. September wurde die Stadtbahnstation Thaliastraße eröffnet, ferner die Schnellstraßenbahn 64 bis nach Siebenhirten verlängert. Ab 1. Oktober wurden auf den Straßenbahnlinien D, 52 und 58 Züge mit „Schnellabfertigung“, das heißt mit Vorlöschung der Türfreigabe, eingesetzt. Vom 6. bis 24. Oktober mußten die Zugfahrten der Linie U 4 im Streckenabschnitt Stadtpark — Karlsplatz wegen Bauarbeiten in beiden Fahrtrichtungen

mit Stabsystem gesichert werden. Am 25. Oktober wurde mit Betriebschluß im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U 4 der Betriebsbahnhof Hütteldorf aufgelassen. Am 26. Oktober, ab 18 Uhr, wurde die Linie U 4 bis zur Station Meidling-Hauptstraße verlängert und verkehrte die Linie W nur mehr zwischen Hütteldorf und Meidling-Hauptstraße. Am 15. November wurde die Straßenbahnlinie 67 im Zuge der Neilreichgasse bis zum Frödenplatz verlängert. Ab 29. November konnten auf den Linien G und GD neue Stadtbahnzüge, nämlich Zweirichtungsgelenktriebwagen der Type E<sub>6</sub> und Zweirichtungsgelenkbeiwagen der Type C<sub>6</sub>, im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden.

Anlässlich der Wiener Frühjahrs- und Herbstmesse, der Wiener Festwochen, des Muttertages, von Veranstaltungen im Stadion und auf den übrigen Sportplätzen, in der Wiener Stadthalle, auf dem Renn- und Trabrennplatz, in der Kurhalle Oberlaa war ein vermehrter Wageneinsatz erforderlich. Veranstaltungen im Radstadion, verschiedenen Ablenkungen durch Demonstrationen, dem Praterfest, dem Tag der offenen Tür, der Wiener Festwocheneröffnung, dem Allerheiligen-, dem Vorweihnachts-, Weihnachts- und Silvesterverkehr sowie dem Bäder- und Ausflugsverkehr mußte ebenfalls durch ein verbessertes Platz- und Frequenzangebot Rechnung getragen werden. Für den Schülerverkehr war die Straßenbahnlinie 10 verstärkt zu führen.

Die größte Fahrleistung auf der Straßenbahn, ausgenommen jene am 1. November 1980, wurde am Mittwoch, dem 9. Jänner, mit 171.136 Wagen-Nutzkilometern, auf der Stadtbahn am Dienstag, dem 14. Oktober, mit 56.530 Wagen-Nutzkilometern und auf der U-Bahn am Donnerstag, dem 27. November, mit 25.112 Wagen-Nutzkilometern erzielt. Die saisonbedingten, periodischen Frequenzähnungen durch die Schaffner wurden auch im Jahre 1980 wie üblich durchgeführt, außerdem eine Teilzählung im Silvester-Nachtverkehr. Weiters erfolgten zu Verrechnungszwecken im März, Juli und Oktober Fahrgastzählungen auf der S-Bahn.

Die Betriebsüberwachung hat im Jahre 1980 mit Hilfe von Revisoren und Kontrolloren, ab 17. Juli durch zusätzlich geschulte Fahrscheinüberprüfer, Wagenkontrollen durchgeführt. Bei einem Personalstand von 116 Revisoren wurden 169.737 Wagenkontrollen durchgeführt, wobei 1.522.502 Fahrgäste überprüft worden sind. Außerdem haben weitere 54 Kontrolloren bei 144.481 Wagenkontrollen 1.533.515 Fahrgäste sowie 209 geschulte Fahrscheinprüfer bei 11.204 Wagenkontrollen 141.163 Fahrgäste revidiert. Insgesamt konnten 70.589 meldepflichtige Vorgänge festgehalten werden. Die Revisoren überprüften zusätzlich das eigene Fahrpersonal. Neben dem normalen Dienst zu den Hauptverkehrszeiten waren die Beamten der Betriebsüberwachung bei verschiedenen Sonderveranstaltungen, wie zum Beispiel bei Ringablenkungen im Zusammenhang mit Demonstrationen, bei kirchlichen Umzügen, Sportveranstaltungen im Stadion und 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 5.470 Fahrten geleistet.

Im Jahre 1980 konnten im Fahrdienst 300 Männer und 278 Frauen aufgenommen werden. Dem stand durch Kündigung, Pensionierung oder Tod ein Abgang von insgesamt 763 Bediensteten gegenüber. 563 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, davon 306 Bedienstete für den Fahrdienst und 257 für den Schaffnerdienst. 2.095 Fahrer und 859 Schaffner (insgesamt 2.954 Bedienstete) erhielten eine Ausbildung als Stellwerkswärter, für den Zentralfriedhofsverkehr, als Kranführer, Staplerfahrer und als Kontrolloren in Wiederholungsschulen und Seminaren. Am Jahresende standen 37 Straßenbahnlinien, 3 Stadtbahnlinien und 3 U-Bahn-Linien in Betrieb.

Die Fahrgastfrequenz im Autobusbetrieb stieg um 0,7 Prozent auf 84,0 Millionen Beförderungsfälle, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 2,1 Prozent auf 18,1 Millionen Kilometer.

Im einzelnen wurden folgende wesentliche Betriebsmaßnahmen getroffen: Ab 2. Jänner wurde die Autobuslinie 60 A ab Maurer Berg über Rodauner Straße — Rodaun bis Liesing verlängert und als Rundlinie geführt. Ab 28. Juni wurden im Autobusbetrieb die bisherigen Liniensignale 67 A auf 17 A (Wienerfeld — Unterlaa), 61 A auf 59 A (Opernring — Meidling) sowie 160 A und 164 A auf 61 A (Siebenhirten — Kalksburg) geändert. Die Linie 66 A wurde in ihrer Linienführung Reumannplatz — Wienerfeld bzw. Reumannplatz — Inzersdorf ab diesem Datum mit dem Liniensignal 67 A geführt, während die vom Reumannplatz über Draschestraße geführten Busse das bisherige Liniensignal 66 A beibehielten. An diesem Tag, nahm auch die neue Autobuslinie 4 A den Betrieb zwischen Karlsplatz — Rotundenbrücke, Marxergasse auf. Ab 30. August wurde aus betriebstechnischen Gründen die Autobuslinie 59 A nicht mehr von der Garage Schanzstraße, sondern von der Garage Raxstraße betrieben. Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 64 wurde am 27. September die Autobuslinie 64 A in Richtung Neu-Erlaa bzw. Liesing den neuen Verkehrsverhältnissen angepaßt. Ab 5. November waren auf Grund der Eröffnung der neuen Reichsbrücke die Autobuslinien 10 A und 11 A im Bereich Mexikoplatz den neuen Verkehrsverhältnissen anzupassen. Insgesamt wurden 2 Haltestellen aufgelassen, 51 neu errichtet und 13 ständig verlegt. Vorübergehende Verlegungen sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Ein Autobusersatzverkehr wurde für 25 Linien der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn eingerichtet. Außerdem mußten auf zahlreichen Autobuslinien Schülerverstärkungsfahrten sowie Sonderfahrten auf Bestellung durchgeführt werden.

86 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, und zwar 42 für den Autobuslenkerdienst, 22 für

den Lkw-Lenkerdienst und 22 für den Verschublenkerdienst. Außerdem wurden 1.952 Bedienstete, und zwar 1.000 als Lenker für Sondertypen und in Wiederholungsschulungen 952 als Lenker ausgebildet. Der Wagenpark für den Linien- und Mietwagenverkehr bestand mit Jahresende aus 381 Autobussen. Die größte Fahrleistung im Autobusbetrieb wurde am Freitag, dem 24. Oktober, mit 50.989 Wagen-Nutzkilometern erzielt. Ende 1980 standen 40 Autobuslinien in Betrieb.

Die Abteilung für Betriebsangelegenheiten und elektrische Streckenausrüstung der U-Bahn hat 1980 folgende Arbeiten durchgeführt: Nach einer zweimonatigen Betriebseinstellung der USTRAB-Linien E<sub>2</sub>, G<sub>2</sub> und H<sub>2</sub> wurde nach erfolgten Umstellungsarbeiten am 30. August der Betrieb auf der Linie U 2 zwischen Karlsplatz und Schottenring aufgenommen. Nach Einstellung des Stadtbahnverkehrs im Bereich Karlsplatz bis Meidling-Hauptstraße wurden die notwendigen Arbeiten zur Umstellung auf U-Bahn-Betrieb abgeschlossen, so daß die Linie U 4 ab 26. Oktober vom Karlsplatz bis Meidling-Hauptstraße verlängert werden konnte. In enger Zusammenarbeit mit den Magistratsdienststellen, den Elektrizitätswerken und Zivilingenieuren wurden Linienvarianten der U 3 und U 6 untersucht und beurteilt sowie Stationsplanungen für beide Linien durchgeführt. Die Traktionsstromanlagen, die Stromschienen, Verkabelungen sowie die Errichtung von Schaltanlagen wurden für die Betriebsaufnahme der U 4 bis Meidling und der U 2 termingerecht fertiggestellt. Dies galt auch für die notwendigen Niederspannungs- und Notstromanlagen. Die Stromversorgungsanlagen wurden baufortschreitend auf der Linie U 1 bis nach Kagran bzw. auf der Linie U 4 bis Hütteldorf fortgesetzt. Für die in Betrieb gegangenen Stellwerke und Sicherungsanlagen Schottenring, Karlsplatz und Meidling-Hauptstraße erfolgten termingerecht die Überprüfungen und somit auch die Betriebsbewilligungen durch die Aufsichtsbehörde. Die Projektierung und die Montage der übrigen Stellwerke der U 1 und U 4 wurden weiterbetrieben und dem Baufortschritt angepaßt. Die Montage der Stationsüberwachungen, der Fernsehüberwachung, des Funkes, der Telephonanlagen, Notrufstellen, Uhren- und Zugzielanzeigeranlagen konnte in den in Betrieb gegangenen Teilabschnitten rechtzeitig abgeschlossen werden. Die maschinellen Einrichtungen der U 2 und U 4 wurden von der Behörde genehmigt und in Betrieb genommen. Mit der MA 32 wurden Messungen an den Tunnellüftungsanlagen durchgeführt, 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 der U 2 und des in Betrieb genommenen U 4-Abschnittes fertiggestellt. An der Erweiterung der Anlage für weitere Linienabschnitte wird gearbeitet. Auch die zentrale Stationsüberwachung konnte bereits ihrer Bestimmung übergeben werden, an der Erweiterung und Einbeziehung zukünftiger U-Bahn-Abschnitte wird gearbeitet. Für die Zugnummernmeldung, -lenkung, -zielanzeige und das stromsparende Fahren wurden Detailprobleme geklärt, konnte ein Netzplan fixiert und mit der Lieferung der Zentralrechner begonnen werden. Die erforderlichen Gutachten wurden erstellt, der Sicherheitsnachweis erbracht und die Anlage beim Bundesministerium für Verkehr eingereicht. Das Zentralstellwerk Karlsplatz konnte neben der Linie U 1 nun auch für die Linien U 2 und U 4 in Betrieb genommen werden.

Die Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn hat 1980 folgende Arbeiten durchgeführt: Auf der Linie U 1 wurden die Gleisbauarbeiten zwischen den Stationen Nestroyplatz und Vorgartenstraße bis auf Restarbeiten abgeschlossen. Die bevorstehende Eröffnung der Station Praterstern am 28. Februar 1981 konnte vorbereitet werden. Mit dem U-Bahn-Oberbau bei der Reichsbrücke sowie den Gleisbauarbeiten zwischen Reichsbrücke und Kagran wurde begonnen. Die Arbeiten auf der Linie U 4 an der Galerieverkleidung zwischen den Stationen Schwedenplatz und Roßauer Lände wurden mit Ausnahme des Bereiches zwischen Augartenbrücke und Salztorbrücke abgeschlossen. Die Bauarbeiten am Tunnelbauwerk im Bereich Verbindungstunnel U 4 — U 3 konnten innerhalb Jahresfrist fertiggestellt werden. Nach der Umstellung des Stadtbahnbetriebes auf U-Bahn-Betrieb zwischen Karlsplatz und Meidling-Hauptstraße setzten die Gleisbauarbeiten im Bereich des Abstell- und Wendegleises Karlsplatz und im Bereich der Wendeanlage Hietzing ein. Nach zweimonatiger Unterbrechung, bedingt durch den Konkurs einer Firma, wurden die Bauarbeiten an den Stationsgebäuden Braunschweigasse, Unter-St.-Veit und Ober-St.-Veit am 17. Dezember mit Beschluß des Gemeinderatsausschusses für Straße, Verkehr und Energie fortgesetzt. Die Gleisbauarbeiten in diesem Streckenabschnitt konnten auch auf der Wienflußbrücke abgeschlossen werden. Mit dem Innenausbau im Unterwerk und im Aufnahmegebäude wurde begonnen. Nach Verlängerung des U-Bahn-Betriebes bis Meidling-Hauptstraße am 26. Oktober konnten die Abbrucharbeiten an den alten Stadtbahn-Bahnhofsanlagen in Angriff genommen werden.

Nach Einstellung des Straßenbahnbetriebes wurden in den Monaten Juli und August die Bahnsteige auf der USTRAB-Linie 2 gehoben, die Stiegenabgänge erneuert, die Isolierstöße in den Gleisen umgebaut und die Stationen komplettiert. Bis Jahresende konnten die Nebenräume bis auf geringe Restarbeiten fertiggestellt werden.

Die Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn hat im eigenen Wirkungsbereich die Planungsarbeiten für den U-Bahn-Betriebsbahnhof Erdberg (U 3) sowie für die Einbeziehung der Stadtbahn-Gürtellinie in die künftige U-Bahn-Linie 6 eingeleitet.

Der Wagenpark der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn umfaßte zu Jahresbeginn 1980 einen Gesamtstand von 1.802 Personenfahrzeugen, der sich in 768 Straßenbahntriebwagen und 657 Stra-



ßenbahnbeiwagen, in 109 Stadtbahntriebwagen und in 160 Stadtbahnbeiwagen sowie in 108 Doppeltriebwagen gliedert. Wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit oder Übernahme in den Stand der Hilfsfahrzeuge wurden 50 Triebwagen der Typenreihen E<sub>1</sub>, C<sub>1</sub>, T<sub>2</sub> und N<sub>1</sub> sowie 67 Beiwagen der Typenreihen c, c<sub>1</sub> und n<sub>2</sub> ausgeschieden. 10 Einmann-Gelenktriebwagen der Reihe E<sub>2</sub>, 7 Beiwagen der Typenreihe c<sub>5</sub>, 15 Zweirichtungs-Gelenktriebwagen E<sub>6</sub>, 8 Gelenkbeiwagen der Type c<sub>6</sub> sowie 12 U-Bahn-Doppeltriebwagen wurden angeschafft. Somit umfaßte der Wagenpark zum Jahresende 1.737 Personenfahrzeuge, und zwar 760 Straßenbahntriebwagen und 657 Straßenbahnbeiwagen, 92 Stadtbahntriebwagen und 108 Stadtbahnbeiwagen sowie 120 Doppeltriebwagen. Der Stand an sechssachsigen Gelenktriebwagen betrug 481, das sind 63,3 Prozent aller Straßenbahn-Personentriebwagen. Insgesamt standen somit 722 Triebwagen und 644 Beiwagen für den schaffnerlosen Beiwagenbetrieb zur Verfügung, wobei von den Triebwagen 354 Gelenkzüge für den Einmannbetrieb verwendbar sind.

Der Wagenpark der Autobusse wurde im Jahre 1980 durch den Kauf von 8 Gelenkzugautobussen der Type GU 230/54/69/A und 31 Normalautobussen der Type GS LU 200/M 11 vergrößert. Die neuen Autobusse sind für Einmannbetrieb mit Funk- und Tonbandgeräten sowie mit automatischen Rollbandapparaten zur Fahrtzielanzeige in Front und an der Seite ausgestattet. Sowohl die Normalautobusse als auch Doppeldeckautobusse werden mit einem reinen Flüssiggasmotor betrieben, die Gelenkzugautobusse hingegen sind mit einem Motor für Flüssiggasmischbetrieb ausgerüstet. Im Jahre 1980 wurden 9 Normalautobusse, 15 Doppeldeckautobusse und 13 Gelenkzugautobusse ausgeschieden. Bei den Sonderfahrzeugen wurden neben der Fertigstellung und Inbetriebnahme des im Jahre 1979 begonnenen Schlammsaugewagens zwei Lastkraftwagen mit Kipper, Kran und Schneepflug, zwei Weichenspritzwagen, zwei Kleintraktoren und ein Unimog-Zweigegefahrfahrzeug mit Kran in Betrieb genommen. Weiters wurde für die Abteilung Oberbauwerkstätte ein Schweißwagen sowie für die Abteilung für elektrische Anlagen ein Oberleitungsrüstwagen mit einer Scherenhubbühne und ein Spezialeinachsanhänger mit Zweigegeeinrichtung angekauft. Für die Garage Grinzing konnte an Stelle der irreparablen Autobuswaschanlage eine neue vollautomatische Vier-Bürsten-Autobuswaschanlage angekauft, installiert und in Betrieb genommen werden. Insgesamt standen 381 Autobusse zur Verfügung, davon sind 67 Doppeldeckautobusse, 143 Gelenkzugautobusse, 149 Normalautobusse und 22 Citybusse.

Die Hochbauarbeiten wurden mit dem Umbau der Stadtbahnstationen Kettenbrückengasse, Pilgramgasse und Margaretengürtel im wesentlichen abgeschlossen, so daß ab 26. Oktober die Inbetriebnahme erfolgen konnte. Im Bereich der Stadtbahn-Gürtellinie wurden die Stationen Thaliastraße, Mariahilfer Straße-Westbahnhof und die Unterwerke Goldschlagstraße und Michelbeuern fertiggestellt. In der Abteilung für elektrische Anlagen wurde der Umbau der Garage, der Werkstätte und der Sozialräume mit Ende 1980 abgeschlossen. Die Bauarbeiten für die Generalinstandsetzung einiger Wohnhausanlagen im 10. und 19. Bezirk nach § 7 des Mietengesetzes wurden zügig fortgesetzt.

Um die Bauarbeiten für die Betriebsgleisverbindung U 3/U 4 ungestört durchführen zu können, war es notwendig, weitere Gleisprovisorien im Bereich des Franz-Josefs-Kai herzustellen. Im Zuge des Ausbaues der Bundesstraße B 302 wurde die definitive Gleisanlage am Franz-Josefs-Kai von Rotenturmstraße bis Morzinplatz hergestellt. Auf Grund der Eröffnung der neuen Linie N (Friedrich-Engels-Platz — Prater Hauptallee) wurde im Bereich Julius-Raab-Platz — Radetzkybrücke und Radetzkystraße eine neue Doppelgleisstrasse errichtet. Ein selbständiger Gleiskörper wurde für die Verlängerung der Linie 67 von der Raxstraße bis zum Frödenplatz gebaut. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mußte das in der Favoritenstraße im Bereich Südtiroler Platz — Landgutgasse bestehende Gleis auf eine Doppelgleisstrasse erweitert werden. Im Zuge des Beschleunigungsprogramms erfolgte der zweigleisige Ausbau der Linzer Straße im Bereich zwischen Hernstorferstraße und Hochsatzengasse. Die Bauarbeiten des II. Bauabschnittes der Schnellstraßenbahnlinie 64 von Schleife Rößlergasse bis Schleife Siebenhirten wurden fertiggestellt. Weiters erfolgten noch einige größere Gleiserneuerungen und Ergänzungen sowie an 55 Stellen im Gleisnetz kleine Gleisbauten. Mehrere Haltestelleninseln wurden verlängert bzw. neu gebaut.

In der Zentralwerkstätte mußten insgesamt 1.116 Schienenfahrzeuge (786 Triebwagen und 330 Beiwagen), 2.247 Kraftfahrzeuge (davon 1.232 Autobusse) und 1.164 Drehgestelle repariert werden. Im Rahmen eines Großversuches für das Beschleunigungsprogramm wurden 31 Züge E<sub>1</sub> + c<sub>4</sub> bzw. c<sub>2</sub> mit „Schnellabfertigung“ ausgestattet.

Im Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Betrieb ereigneten sich insgesamt 1.341, im Autobusbetrieb 1.163 Unfälle. An Haftpflichtentschädigungen und Renten für Körperverletzungen sowie Entschädigungen für Sachschäden mußten insgesamt 10,6 Millionen Schilling gezahlt werden. Schadenersatzansprüche wurden in der Höhe von 12,1 Millionen Schilling geltend gemacht.

### Städtische Bestattung

Der Städtischen Bestattung wurden im Jahre 1980 21.911 Bestattungen zur Durchführung übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 3.802 Fälle oder 17,4 Prozent betrug. Weitere Aufträge betrafen 1.983 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie 745 Überführungen in das In- und Ausland. Überführungen



Die Straßenbahnlinie 64 wurde von Alt-Erlaa bis Siebenhirten verlängert

Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe

Neue Zweirichtungswagen der Type E<sub>6</sub> verkehren auf der Gürtelstrecke der Stadtbahn

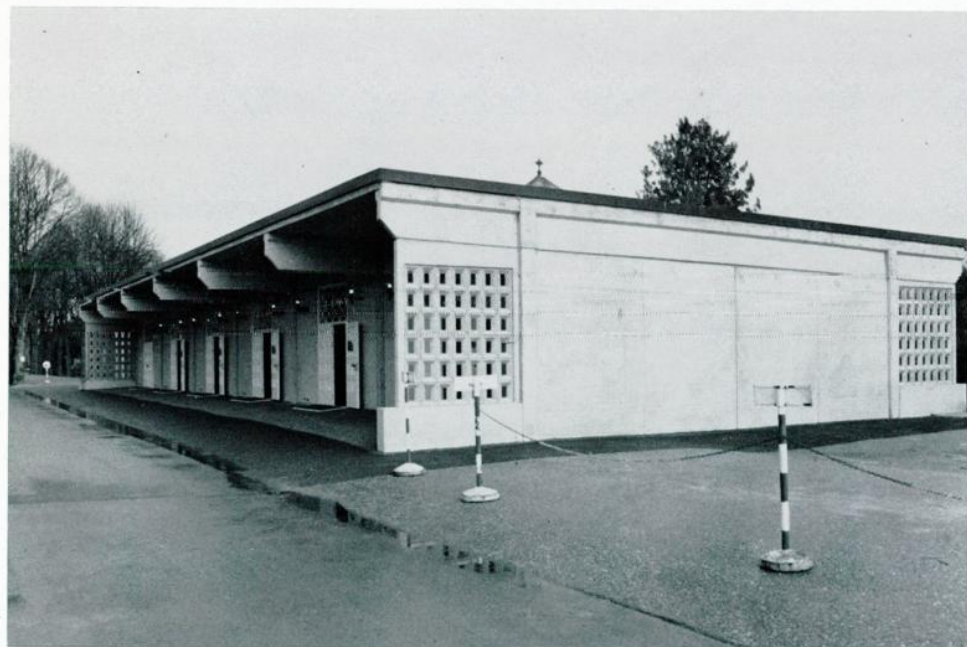




Durch die neue elektronische Datenverarbeitungsanlage der Städtischen Bestattung werden wesentliche organisatorische Verbesserungen und insbesondere die Einbeziehung vieler buchhalterischer Aufgaben erreicht

#### Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung

Für die Dauer des Umbaus der Aufbahnhalle 1 auf dem Wiener Zentralfriedhof steht diese provisorische Halle zur Verfügung



im Wege des Flugtransportes wurden nach Ägypten, Australien, Belgien, Bulgarien, Griechenland, Großbritannien, Irak, Iran, Israel, Italien, in den Libanon sowie in die Niederlande, nach Polen, Rumänien, Spanien, in die Türkei, UdSSR und in die USA übernommen; auf dem Landweg in die Bundesrepublik Deutschland, CSSR, nach Italien, Jugoslawien, Rumänien, in die Schweiz und nach Ungarn. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1980 insgesamt 29.408 (1979: 29.519) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 627 zu eigenen Lasten durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufkommen wären.

Der Anteil des Unternehmens an Wiener Bestattungen lag bei 95,8 Prozent, den Rest besorgten Pächter von Konzessionen der Städtischen Bestattung in den an Wien angrenzenden Gemeinden oder Erfüllungsgehilfen des Unternehmens. Mit 2.935 Fällen wurden im Jänner die meisten Aufträge übernommen, während die niedrigste Auftragszahl im August mit 2.069 Fällen zu verzeichnen war.

Der Fuhrpark hatte eine Fahrleistung von rund 789.000 km zu verzeichnen, das sind um 10.000 km weniger als im Jahre 1979. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 27 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.150 km der Entfernung von Wien nach Gibraltar entspricht.

Das Unternehmen verfügte Ende 1980 über 20 Fourgons, 15 Glas- und Blumenwagen, 8. Konduktwagen sowie über 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts- und Kurierfahrten.

Im Sargezeugungsbetrieb wurden 47.485 Särge, und zwar um rund 1.000 weniger als 1979, 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) verringerte sich gegenüber dem Jahre 1979 um 1,2 Prozent auf 2.532.

Am 4. Februar wurde auf dem Wiener Zentralfriedhof für die Dauer von mehreren Jahren die Aufbahnhalle 1 gesperrt, da diese gemeinsam mit der Friedhofsverwaltung umgebaut wird. In dieser Halle werden die meisten Wiener Bestattungsfeiern abgehalten, so daß sie ihrer Bedeutung entsprechend umgebaut werden soll. Nach ihrer Fertigstellung wird sie aus neun künstlerisch gestalteten Aufbahnhallen bestehen, in denen die Trauerfeiern ohne gegenseitige Störung in Ruhe und Würde abgehalten werden können. Am äußeren Erscheinungsbild werden entsprechend den Forderungen des Denkmalschutzes keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen. Für die Dauer des Umbaus steht eine auf Kosten des Unternehmens in der Nähe des zweiten Tores errichtete Aufbahnhalle zur Verfügung, in der fünf Zeremonienräume für die Abhaltung von Trauerfeiern sowie ein Raum für Urnenaufbahrungen bestimmt sind. Die provisorische Halle trägt ebenfalls die Bezeichnung „Aufbahnhalle 1“. Für das Personal, dessen Aufenthaltsräume in der Halle 1 geräumt werden mußten, sind entsprechend ausgestattete Sozialräume in der Halle 2 geschaffen worden. Im Zusammenhang mit diesem Umbau hat das Unternehmen in Inzersdorf ein provisorisches Sarglager für die Abstellung von 500 Särgen errichtet, da während der Bauarbeiten im Untergeschoß der Aufbahnhalle 1 keine Särge gelagert werden können.

Ab 1. Oktober steht die renovierte Aufbahnhalle auf dem Friedhof Sievering für Trauerfeiern wieder zur Verfügung. Der nach neuzeitlichen Gesichtspunkten gestaltete Aufbahnhallenraum, in dem Trauerfeiern zu Erdbestattungen und Urnenaufbahrungen vorgenommen werden können, bietet 60 Personen Platz.

Da die Aufbahnhalle des ehemaligen „Sperr“-Friedhofes Altmannsdorf wegen Einsturzgefahr ab 16. September geschlossen werden mußte, finden bis zur Errichtung einer provisorischen Halle alle Aufbahrungen in einem Glaswagen statt, der mit dem Sarg vor Beginn der Trauerfeier vor dem Friedhofskreuz abgestellt wird. Nach der Trauerfeier wird der Sarg im Kondukt zur Grabstelle gebracht.

Ab April 1980 steht für Nachrufe an der Grabstelle eine drahtlose Übertragungsanlage zur Verfügung, die auch dann eingesetzt werden kann, wenn, bedingt durch räumliche Verhältnisse, nicht alle Trauergäste in der Aufbahnhalle Platz finden.

Bei den Vorarbeiten für das von der Firma General Motors geplante Werk auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens wurden 47 Skelette napoleonischer Krieger freigelegt, die im Rahmen einer Gedenkfeier am 22. Mai auf dem Wiener Zentralfriedhof bestattet worden sind. Mit der Organisation und der Durchführung dieser Aufgabe war das Unternehmen betraut. Die Beerdigung fand in Anwesenheit prominenter Persönlichkeiten und einer Abordnung des österreichischen Bundesheeres statt.

Ab Juli 1980 werden die zu einer Kremationsfeier gebrachten Blumenspenden nur mehr dann zur Grabstelle gebracht, wenn Trauerfeier und Urnenbestattung auf demselben Friedhof stattfinden und wenn es sich um kein Urnengrab handelt. In allen anderen Fällen werden die Blumenspenden, die mit dem Ende der Zeremonie ihre Funktion erfüllt haben, der Friedhofsverwaltung zur Vernichtung übergeben. Die Hinterbliebenen werden auf diese Regelung anlässlich der Beratung besonders aufmerksam gemacht und erhalten darüber hinaus ein Merkblatt in beliebiger Anzahl von Exemplaren, damit es gemeinsam mit der Parte den Trauergästen zur Information übermittelt werden kann.

Die im Jahre 1974 errichtete Datenverarbeitungsanlage mußte infolge altersbedingter Störanfälligkeit am 1. Oktober durch neue, mit Bildschirmen ausgestattete Geräte ersetzt werden, wobei eine Reihe wesentlicher or-

ganisatorischer Verbesserungen, insbesondere aber die Einbeziehung vieler buchhalterischer Aufgaben, erreicht werden konnte.

Wie alljährlich wurden am 1. November in den Aufbahrungshallen auf verschiedenen Wiener Friedhöfen 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.

Seit 1. Jänner erteilt die Wiener Gebietskrankenkasse unter Berufung auf das Datenschutzgesetz keine telephonischen Auskünfte über Ansprüche aus dem Bestattungskostenbeitrag. Das Unternehmen übernimmt jedoch im Interesse des Kunden nach wie vor das Inkasso dieser Kostenbeiträge und trägt das Risiko.

Mit Genehmigung des Preisunterausschusses der Paritätischen Kommission wurde den Sargerzeugern eine Preiserhöhung von 6 Prozent bei den Preisen für Holzsärgе zuerkannt.

Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Wien vom 20. März 1980, verlaublich im Landesgesetzblatt für Wien am 22. April 1980, wurde der Höchsttarif für das Bestattungsgewerbe in Wien geändert. Mit Beschluß des Gemeinderates vom 29. April 1980, Pr.Z. 1024, wurde der Tarif der Wiener Stadtwerke — Städtischen Bestattung an den in der Höchsttarifverordnung gegebenen Rahmen angepaßt und am 1. Juni 1980 wirksam.

Die Mitarbeiter des Unternehmens, insbesondere jene, die, in welcher Funktion immer, mit Hinterbliebenen in Kontakt kommen, werden — unabhängig von der ersten Einschulung — immer wieder Schulungen unterzogen. Auf diese Weise soll der Gefahr der Abstumpfung entgegengewirkt und das kundenfreundliche Verhalten auf jenem Niveau erhalten werden, das vom Unternehmen seit jeher angestrebt wird und auch vielfach Anerkennung findet.

Das Unternehmen wurde 1980 mit folgenden Bestattungsfeiern besonderer Art, in der Reihenfolge ihres zeitlichen Ablebens, betraut: Professor Dr. Hermann *Lanske*, Regisseur; Ernst *Ocwirk*, Kapitän des Nationalteams und der FIFA-Auswahl; Pater Hyazinth Josef *Schwate*, OSA, Prior und Pfarrer von St. Augustin; o. Hochschulprofessor Helmut *Wobisch*, Mitglied i. R. der Wiener Philharmoniker und der Wiener Staatsoper; Altbischof der evangelischen Kirche A. B., D. Gerhard *May*; Hans *Rieger*, Evangelischer Pfarrer i. R.; Professor Hilde *Konetzni*, Kammersängerin; Universitätsprofessor Dr. Dr. h. c. Tassilo *Antoine*, em. Vorstand der I. Universitäts-Frauenklinik in Wien; Dr. Adalbert *Meznic*, Sektionschef i. R.; Stadtbaudirektor i. R., Professor Dipl.-Ing. Dr. techn. Rudolf *Koller*, Ehrensenator der Technischen Universität Wien; Paul *Cabral de Mello*, Botschafter der Republik Brasilien; Dipl.-Ing. Karl *Waldbrunner*, Bundesminister a. D. und Präsident des Nationalrates a. D.; Georg *Strnad*, Wiener Mundart-Lyriker; Willi *Forst*, Schauspieler und Regisseur; Kommerzialrat Professor Dr. h. c. Fritz *Eckert*, Stellvertretender Vorsitzender a. D. des Bundesrates; Dipl.-Ing. Gerhard *Hunappi*, Teamkapitän der Österreichischen Fußball-Nationalmannschaft, Auswahlspieler des FIFA-Teams; Hofschauspielerin Professor Rosa *Albach-Retty*, Doyenne und Ehrenmitglied des Burgtheaters; Alois *Erdölli*, Zigeunerkönig; Professor Georg *Traar*, Alt-Superintendent; Dr. jur. Walter *Kinzl*, Magistrats- und Landesamtsdirektor von Wien i. R.; Landeshauptmann-Stellvertreter Hans *Czettel*; Dr. Gerhard *Weissenberg*, Bundesminister für soziale Verwaltung; Bürgermeister a. D. und Landeshauptmann a. D. Dr. h. c. Felix *Slavik*; Dr. Ernst *Lachs*, Kontrollamtsdirektor i. R.; Elisabeth *Löwinger*, Schauspielerin; Hofrat Monsignore Karl *Fuchs*, Religionsprofessor und Diözesaninspektor i. R.; Pater Diego Hanns *Goetz*, Dr. phil. Dr. theol. Professor, Praedicator Generalis; Professor Hans *Kusché*, Mitglied des Wiener Staatsopernorchesters und der Wiener Philharmoniker sowie der Wiener Hofmusik-kapelle; Baurat h. c. Dipl.-Ing. Dr. techn. Adalbert *Kallinger*, Bau-Unternehmer, Zivilingenieur für Bauwesen, ehemaliger Generalkonsul für Panama, sowie mit der Wiederbestattung von 47 französischen Soldaten auf dem Wiener Zentralfriedhof, die im Jahre 1809 in der Schlacht bei Aspern gefallen sind.