

# Straße, Verkehr und Energie

## Straßenverwaltung und Straßenbau

Der Abteilung oblag im Jahre 1981 die Verwaltung und Erhaltung von 2.648 km öffentlichen Straßen, von denen 143 km Bundesstraßen und 24 km Autobahnen waren. Im Gemeindestraßennetz wurden 450.000 m<sup>2</sup> Fahrbahnen instand gesetzt und 250.000 m<sup>2</sup> Fahrbahnen neu hergestellt oder erneuert. Bei einer mittleren Breite von 8,5 m ergibt dies 53 km an instand gesetzten bzw. 29 km an neu hergestellten oder erneuerten Fahrbahnen. An Autoabstellflächen wurden 25.000 m<sup>2</sup> instand gesetzt und 35.000 m<sup>2</sup> neu hergestellt. Auf Gehsteigen wurden 85.000 m<sup>2</sup> instand gesetzt und 55.000 m<sup>2</sup> erneuert oder neu hergestellt. Bei einer mittleren Breite von 3 m ergibt das eine Strecke von 29 km instand gesetzter und 18 km neu hergestellter oder erneuerter Gehsteige.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen waren an gemeindeeigenen Geräten 12 Straßenwalzen, 16 Gehwegwalzen, 2 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 1 Pneuwalze, 9 Straßenreparaturfahrzeuge und 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) eingesetzt, die insgesamt 5.436 Arbeitsschichten leisteten. Die Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken, wobei sie eine Strecke von 48.069 km zurücklegten. Für die Neuherstellung oder Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden an öffentliche Dienststellen sowie an private Bauwerber 15.080 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 57 Fällen waren in verkehrsreichen Straßen an Stelle von Aufgrabungen 4 Bohrungen und 53 Minierungen durchzuführen.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden wieder die beiden Funkwagen eingesetzt. 1.041 Inspektionen und Sondereinsätze mußten vorgenommen werden, hierbei wurden 23.679 km zurückgelegt. Bei 16 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 535 Versuchen wurden an 346 Stellen positive Ergebnisse erzielt, das heißt, die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten wurden ordnungsgemäß durchgeführt. Bei den übrigen 189 Stichproben, also bei 35 Prozent, wurde mangelhafte Verdichtung festgestellt. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, durch Nachverdichtungen den Mangel zu beheben. Ferner wurde die Ausrüstung der Autobahnmeisterei Inzersdorf durch 2 Lkw, Type ÖAF 19.240 und 32.240, 1 Unimog, Type 406, 2 Salzstreuautomaten, 2 Schneepflüge der Type STS 340 und 1 Schneepflug der Type DS 280 ergänzt. Weiters wurde zur Kanalreinigung ein absetzbarer Hochdruckspül- und Schlammansaugaufbau angeschafft. Der Straßenmeisterei Stockerau, die vorläufig die Betreuung der A 22 — Donauuferautobahn übernommen hat, wurden, entsprechend dem mit dem Amt der NÖ Landesregierung abgeschlossenen Verwaltungs-Übereinkommen, 2 Lastkraftwagen mit Schneepflügen und Streuautomat sowie ein Unimog mit Schneepflug zur Verfügung gestellt.

In den Hauptverkehrsstraßen diverser Bezirke wurde eine Reihe von Straßenbauarbeiten durchgeführt: So erfolgte im 2. Bezirk in der Oberen Augartenstraße von der Rembrandtstraße bis zur Unteren Augartenstraße im Zuge eines Umbaus der zweiten Fahrbahnhälfte die endgültige Belagsaufbringung. Am Praterstern wurden die Straßenbauarbeiten zur Gänze abgeschlossen. Im 14. Bezirk konnte in der Linzer Straße von ONr. 204 bis 284 der endgültige Belag aufgebracht werden. Im 22. Bezirk erfolgte die Instandsetzung von schadhafte Betonfeldern in der Raffineriestraße und in der Finsterbuschstraße zwischen Autobahnknoten Kaisermühlen und dem Ölhafen Lobau.

Im 9. Bezirk wurde mit dem Umbau der Althanstraße von ONr. 1 bis 53 und der Augasse von ONr. 1 bis 25 im Zusammenhang mit der Errichtung des Universitätszentrums begonnen; diese Bauarbeiten werden voraussichtlich Ende 1982 abgeschlossen sein. Im 10. Bezirk erfolgte der Umbau der Laxenburger Straße vom Südtiroler Platz bis zur Landgutgasse. Der Umbau des Südtiroler Platzes im Bereich der Eisenbahnbrücke, der Johannitergasse von der Favoritenstraße bis zur Sonnwendgasse, der Reisingergasse von der Favoritenstraße bis zur Sonnwendgasse sowie der Huppigasse von der Favoritenstraße bis zur Laxenburger Straße wurde in Angriff genommen. Im 17. Bezirk wurde mit dem Umbau der Jögerstraße nach der Gleisverlegung begonnen. Im Rahmen des ersten Bauabschnittes erfolgte die Neuherstellung der Fahrbahn vom Währinger Gürtel bis zur Rötzergasse und die der beidseitigen Gehsteige vom Hernalser Gürtel bis zur Palfyigasse. Der Ausbau wird 1982 fortgesetzt werden.

In den Straßen örtlicher Bedeutung wurden im 2. Bezirk auf dem Fußweg vom Messeparkplatz bis zur Zufahrtstraße und in der Lessingasse von der Springergasse bis Volkertplatz, im 3. Bezirk in der Arsenalstraße und in der Ghegastraße von der Arsenalstraße bis zum „Post-Turm“, im 9. Bezirk in der Hörlgasse von der Liechtensteinstraße bis zum Schlickplatz Arbeiten durchgeführt; im 11. Bezirk in der Grillgasse von

ONr. 1 bis 9, in der Sedlitzkygasse von ONr. 37 bis 49, im 12. Bezirk in der Edmund-Reim-Gasse von der Sagedergasse bis zur Biedermannsgasse sowie in der Endergasse von der Defreggerstraße bis zur Karl-Kraus-Gasse, im 13. Bezirk am Eustachiusweg und in der Rohrergasse sowie in der Nebenfahrbahn der Hietzinger Hauptstraße zwischen der Costenoblegasse und der Schrutkagasse, im 14. Bezirk in der Sarravagasse von ONr. 1 bis 7 und in der Hütteldorfer Straße von der Reingasse bis zur Hägelingasse, im 15. Bezirk in der Diefenbachgasse von ONr. 21 bis 27, im 16. und 17. Bezirk in der Sandleitengasse von der Lobmeyrgasse bis zur Güpferlingstraße, im 17. Bezirk in der Dornbacher Straße von ONr. 109 bis 111 und im Kreuzungsbereich Ottakringer Straße—Ortliebasse, im 19. Bezirk in der Heiligenstädter Straße von der Barawitzkagasse bis zur Gallmayergasse Straßenarbeiten ausgeführt, gleichfalls im 20. Bezirk in der Wehlstraße ONr. 25 bis 29 und in der Leystraße von ONr. 114 bis 118, im 22. Bezirk in der Kraygasse von der Polletstraße bis zur Steigenteschgasse, in der Schiffmühlenstraße von der Schödlberggasse bis zur Berchtoldgasse und im 23. Bezirk in der Gsellhofergasse von der Brandströmgasse bis Ende, in der Gaargasse von der Gsellhofergasse bis Ende, in der Gebirgsgasse von der Schillingergasse bis zum Fußweg, in der Schillingergasse sowie in der Sobotagasse von der Purkytgasse bis zur Goldhammergasse und in der Trentinigasse von der Reiffensteingasse bis zur Kronfeldgasse. In zahlreichen Straßen der äußeren Bezirke wurden wieder Oberflächenbehandlungen im Gesamtausmaß von rund 180.000 m<sup>2</sup> durchgeführt.

Im Zuge der Generalinstandsetzungen von Straßenbelägen wurden im 1. Bezirk die Zedlitzgasse von ONr. 1 bis 11, der Opernring—Gehallee gegenüber ONr. 9 bis ONr. 23, das Plateau Schottengasse—Schottenring, die Bäckerstraße vom Lugeck bis Dr.-Ignaz-Seipel-Platz, im 3. Bezirk die Dapontegasse von Ungargasse bis Dannebergplatz, im 4. und 5. Bezirk die Margaretenstraße von Heumühlgasse bis Ziegelofengasse, im 5. Bezirk die Anzengrubergasse von Gassergasse bis Wiedner Hauptstraße, im 6. Bezirk die Brückengasse von Mollardgasse bis Gumpendorfer Straße und die Fillgraderstiege, im 7. Bezirk der Kreuzungsbereich Schottenfeldgasse—Seidengasse, die Kaiserstraße von Burggasse bis Lerchenfelder Straße, im 8. Bezirk die Alser Straße ONr. 7 bis 9 und der Hamerlingplatz von ONr. 3 bis 10, im 9. Bezirk die Liechtensteinstraße ONr. 121 bis 123, die Währinger Straße von Maria-Theresien-Straße bis Hörlgasse, die Alserbachstraße von Liechtensteinstraße bis Julius-Tandler-Platz und die Alser Straße von ONr. 6 bis ONr. 22 mit neuen Belägen versehen; im 10. Bezirk waren es der Fußweg von Windtenstraße bis Gußriegelstraße, im 11. Bezirk der Bereich Werkstättenweg—Geiereckstraße, die Simmeringer Hauptstraße vom Weichseltalweg bis Etrichstraße, im 12. Bezirk die Oswaldgasse im Bereich Breitenfurter Straße—Johann-Hoffmann-Platz (Gehallee), im 13. Bezirk die Gusindegasse von Slattingasse bis Ende, im 14. Bezirk die Hütteldorfer Straße von Pfaffenberggasse bis Ernst-Bergmann-Gasse, im 15. Bezirk der Kreuzungsbereich Brunnhildengasse—Walküregasse, die Dreihausgasse von ONr. 25 bis 29 und die Mariahilfer Straße zwischen Rustengasse und Kauergasse, im 16. Bezirk die Arnehtgasse von ONr. 43 bis 73 und die Gaullachergasse von ONr. 1 bis 19, im 17. Bezirk die Hernalser Hauptstraße von ONr. 33 bis 67 und 76 bis 82 und die Rosensteingasse von ONr. 58 bis 90, im 19. Bezirk der Bereich Zuckerandlgasse von ONr. 46 bis gegenüber 65 und der Aussichtsweg an der Heiligenstädter Straße von ONr. 129 bis 131. Im 21. Bezirk waren es ferner der Strebersdorfer Platz von ONr. 3 bis 5, das Plateau Irenäusgasse—Roggegasse, die Strebersdorfer Straße zwischen Lieleggweg und Hasswellgasse und die Überfuhrstraße von Weißenwolffgasse bis Georgistraße, im 22. Bezirk die Josef-Baumann-Gasse zwischen Donaufelder Straße und Finsterergasse, die Weingartenallee von Süßenbrunner Hauptstraße bis Ostbahn, die Straßäckergasse ONr. 71 bis 103, die Industriestraße von Paulitschkegasse bis Zeisigweg, die Heustadelgasse zwischen Biberhaufenweg und Lobaugasse, die Arztgasse zwischen Lannesstraße und Flugfeldstraße, der Efeuweg von ONr. 5 bis 23 sowie die Kratochwjlestraße von der Einfahrt „VIC“ bis Arbeiterstrandbadstraße und im 23. Bezirk die Schloßparkgasse.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen konnten im 2. Bezirk in der Wehlstraße von Wachaustraße bis Mexikoplatz, im 3. Bezirk in der Kärchergasse vom Landstraßer Gürtel bis Kölblgasse, im 4. Bezirk im Bereich der Wohnhausanlage Paulanergasse—Favoritenstraße—Mozartgasse, im 5. Bezirk in der Ziegelofengasse von ONr. 22 bis 28 Arbeiten durchgeführt werden. Im 10. Bezirk waren von Ausbauarbeiten betroffen die Columbusgasse von ONr. 111 bis 117 und die Trambauerstraße von ONr. 1 bis 7, im 11. Bezirk die Kaisererebersdorfer Straße von ONr. 116 bis 260, im 13. Bezirk der Bereich der Wohnhausanlage Biraghigasse—Versorgungsheimstraße—Anton-Langer-Gasse, im 14. Bezirk die Nobilegasse von ONr. 1 bis 5, die Utendorfsgasse von Linzer Straße bis Lindheimgasse, der Friedrich-Lieder-Weg von ONr. 1 bis 19 und der Hlavacekweg. Im 15. Bezirk betraf es die Weiglasse zwischen Anschützgasse und Jheringgasse und die Goldschlagstraße von ONr. 61 bis 63 und 70 bis 72, im 17. Bezirk die Dornbacher Straße von ONr. 6 bis 12, im 18. Bezirk den Weißdornweg von ONr. 1 bis 9, den Türkenschanzplatz und die Scherffenberggasse, Rimplergasse und Waldeckgasse, wobei die Sandberggründe im Zusammenhang mit der Errichtung der Wohnhausanlage in der Peter-Jordan-Straße verbaut worden sind, sowie im 19. Bezirk die Hardtgasse von ONr. 14 bis 16 und im 23. Bezirk die Stuppöckgasse.

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 ONr. 136 bis 148 sowie von ONr. 172 bis 178 und von der Haussteinstraße bis zur Schalichgasse und in der Fried-

rich-Hillegeist-Straße von ONr. 2 bis 4, in der Weschelstraße von ONr. 3 bis 5 sowie in der Venediger Au von Ausstellungsstraße bis Lassallestraße, im 3. Bezirk in der Radetzkystraße von Vorderer bis Hinterer Zollamtsstraße und in der Uchatiusgasse von ONr. 2 bis 6, im 5. Bezirk in der Gießaufgasse von ONr. 16 bis 28, in der Johannagasse von ONr. 24 bis 38 und im Bereich der Schönbrunner Straße von ONr. 14 bis 16, in der Wehrgasse 14 und in der Einsiedlergasse von Gießaufgasse bis Margaretenstrasse, im 9. Bezirk in der Wilhelm-Exnergasse von ONr. 4 bis 8 und 14 bis 18, in der Tendlergasse von ONr. 10 bis 12 sowie in der Schubertgasse von ONr. 1 bis 7. Im 11. Bezirk betraf es die Wildpretstraße bis zur 9. Haidequerstraße, im 12. Bezirk die Afmayergasse von Niederhofstraße bis Arndtstraße, die Oppelgasse von Malfattgasse bis Schallergasse, die Wolfganggasse von Arndtstraße bis Tichtelgasse sowie die Arndtstraße von der Wolfganggasse bis Fockygasse, im 13. Bezirk den Furtwänglerplatz von der Fehlingergasse bis ONr. 8 und die Jodlgasse von Dommayergasse bis Ende; im 14. Bezirk die Felbigergasse von Lützowgasse bis Mitisgasse und die Dr.-Heckmann-Straße, Karl-Leeder-Gasse und die Anzbachgasse von Einfahrtsstraße bis Sonnenweg, im 18. Bezirk die Pötzleinsdorfer Straße bei der Geroldgasse, im 19. Bezirk die Würthgasse von ONr. 9 bis 11 sowie die Flotowgasse von Arbesbachgasse bis einschließlich Umkehrplatz, die Scheibelreitergasse von An den Langen Lüssen bis Umkehrplatz. Im 20. Bezirk waren es die Pappenheimgasse von ONr. 54 bis 56, im 22. Bezirk die Markomannenstraße und „unbenannte Gasse“ nächst Markomannenstraße sowie die Zschokkegasse von ONr. 14 bis 48, im 23. Bezirk die Tullnertalgasse von Schmiedlergasse bis Atzgersdorfer Straße, die Fürst-Liechtenstein-Straße von Ambrosweg bis Ketzer-gasse, die Wilhelm-Erben-Gasse von Danilovatzgasse bis Brandströmgasse, die Wohnparkstraße, die Stipcakgasse von Anton-Freunschlag-Gasse bis Wettengelgasse, die Leo-Mathausen-Gasse von Stipcakgasse bis Zwerg-grabengasse sowie die Zwerggrabengasse von Anton-Freunschlag-Gasse bis Akaziengasse, die Paminagasse — Brandströmgasse und die Maurer Lange Gasse.

Nach der Winterperiode 1980/81 waren wieder Frostschäden zu beheben. So wurden unter anderem im 1. Bezirk die Fahrbahnen des Dr.-Karl-Lueger-Ringes, im 2. Bezirk die der Fugbachgasse und der Springergasse, im 3. Bezirk der Hintzerstraße, Hohlweggasse, Hyegasse und der Mohsgasse, im 4. Bezirk der Wohllebengasse, im 5. Bezirk der Anzengrubergergasse, im 9. Bezirk der Berggasse, Latschkagasse, Porzellangasse, Schwarzspanierstraße, ferner im 10. Bezirk der Gellertgasse, im 11. Bezirk der Dopplergasse, der Rinnböckstraße, im 13. Bezirk der Jagdschloßgasse, Veitingergasse, der Prehausergasse und der Schweizertalstraße, im 14. Bezirk der Schanzstraße, Utendorfgergasse und der Wahlberggasse, im 15. Bezirk der Schmelzbrückenrampe und der Weiglasse, im 19. Bezirk der Feilergasse, Grinzinger Straße, Himmelstraße und der Kreindlgasse, im 21. Bezirk der Schillgasse, im 22. Bezirk der Konstanzigasse, Hardeggasse, Heustadelgasse, der Schafflerhofstraße und Industriestraße sowie des Telefonweges und der Weingartenallee, im 23. Bezirk des Dr.-Jakob-Neumann-Steiges der Josef-Bühl-Gasse und der Lechthalergasse, Carlberggasse (ONr. 6 bis 28), der Maurer Lange Gasse und der Sobotagasse teilweise bzw. vollkommen erneuert und frostsicher ausgebaut.

Straßenbauten in Siedlungen wurden durchgeführt, und zwar: im 10. Bezirk in der Heubergstättenstraße, im 11. Bezirk „Am Kanal“ und in der Reimmichlgasse, im 13. Bezirk in der Adolfstorgasse und am Wilhelm-Karczag-Weg, im 16. Bezirk am Paulinesteig, im 21. Bezirk in der Nordmannngasse, im 22. Bezirk in der Romichgasse, am Zwerchhackerweg, am Campingplatzweg, in der Deindorfstraße, der Englisch-Feld-Gasse, Greinzgasse, Hessegasse, Kiwischgasse, Schukowitzgasse, Wiethestraße sowie in der Gundackergergasse, Klopferstraße und am Hofstättenweg. Insgesamt wurden 25.000 m<sup>2</sup> Siedlungsstraßen hergestellt und hiebei ebenfalls zahlreiche Frostschäden behoben.

Die Erhaltung der Fußgeherpassagen konnte fortgesetzt werden, wobei im 1. Bezirk eine Fahrtreppe im Verkehrsbauwerk Babenberger Passage neu installiert wurde. Umbauarbeiten der elektrischen Anlagen sowie diverse Steinmetzarbeiten wurden in etlichen Ringpassagen durchgeführt. In der Albertinapassage und der Schotenpassage mußte ein PVC-Fußbodenbelag verlegt werden.

Im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau wurden nach Auflassung der Straßenbahnlinien E 2, H 2 und G 2 im Bereich Karlsplatz — Sezession — Wiedner Hauptstraße Gehsteige und Fahrbahnen nach Entfernung der Gleisanlagen wieder instand gesetzt. Im 2. Bezirk wurde nach dem Ausbau der U-Bahn und nach Entfernung der Straßenbahngelände die definitive Wiederinstandsetzung bzw. Neugestaltung der Praterstraße und der Aspernbrückengasse zwischen Praterstern und Untere Donaustraße fortgeführt. Ebenso wurden die im Jahre 1980 begonnenen Wiederinstandsetzungsarbeiten nach dem U-Bahn-Bau in der Ofnergasse von der Vorgartenstraße bis zur Radingerstraße sowie in der Radingerstraße von ONr. 9 bis 11 beendet. Der Vollausbau der Lassallestraße wird erst nach Fertigstellung der U-Bahn-Linie mit Anschluß an die neue Reichsbrücke und mit dem Wegfall der Straßenbahntrasse voraussichtlich Ende 1982 möglich sein. Der Umbau und die Neugestaltung des Pratersterns wurden abgeschlossen. Im 1. bzw. 8. Bezirk in der Landesgerichtsstraße von der Florianigasse bis zur Universitätsstraße und im 8. und 9. Bezirk am Frankplatz (Alser Straße) von der Landesgerichtsstraße bis zur Wickenburggasse wurde nach Auflassung der Straßenbahnlinien E 2, H 2 und G 2 die Rampe beim Landesgericht geschlossen und somit in diesem Bereich, einschließlich des erforderlichen Ausbaues des Plateaus Universitätsstraße sowie des Frankplatzes, der Ausbau der Richtungsfahrbahnen durchgeführt. Im 14. Bezirk wurde mit den Umbauarbeiten des Bahnhofsvorplatzes in Hütteldorf zu einem Autobusbahnhof mit

Bussteigen und Halte- bzw. Parkplätzen im Zuge der Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie U 4 begonnen. Gleichzeitig wird auch die angrenzende Kreißlergasse bis zum Weststadion und stadtauswärts bis zur Bergmillergasse ausgebaut werden. Im 22. Bezirk wurde zur Anbindung der U-Bahn-Endstelle — Zentrum Kagran — an das öffentliche Verkehrsnetz mit dem Ausbau der Fahrbahnen, der Abstellflächen sowie den Geh- und Radwegen im Bereich der Siebeneckstraße, Prandaugasse, Anton-Sattler-Gasse und der verlängerten Attemsgasse begonnen. Im Bereich des Stationsbauwerkes Kaisermühlen (U-Bahn-Linie U 1) wurden die Bauarbeiten zur Oberflächenausgestaltung einschließlich der Busanbindungen an die Wagramer Straße in Angriff genommen.

Im Zuge der Aufschließung von Betriebsbaugebieten wurden wieder umfangreiche Straßenbauten durchgeführt. Im 11. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Hafen Albern“ wurden die Straßenbauarbeiten in den Aufschließungsstraßen „B“ und „C“ begonnen. Im 22. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Aspern“ wurde die Neuherstellung der Fahrbahn am Biberhaufenweg von der Raffineriestraße bis zum Siegesplatz in Angriff genommen und wird voraussichtlich Ende 1982 fertiggestellt werden. Des Weiteren wurden der Ausbau der Flugfeldstraße und der Großzersdorfer Straße und die Querung mit der Flugfeldstraße beendet. Im Betriebsbaugebiet „Haschagründe“ wurde der Ausbau der verlängerten Lavaterstraße nächst Aspernstraße ONr. 71 beendet; im Industriepark Nord erfolgte in der verlängerten Obachgasse von der Wagramer Straße bis zum Rautenweg der Ausbau für die Entsorgungs- und Müllverbrennungsanlage. Im 23. Bezirk wurde im Betriebsbaugebiet „Östlich des Großgrünmarktes“ der Straßenbau in der Aufschließungsstraße Nr. 5983 in Angriff genommen.

Die Schaffung von „Verkehrsberuhigten Zonen“ und die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen sowie die Belagsaufbringung erfolgten im 7. Bezirk am St.-Ulrichs-Platz sowie im 15. Bezirk in der Künstlergasse von ONr. 7 bis 9. In der Stiegegasse von der Graumanngasse bis zur Diefenbachgasse kam es zur Errichtung einer Lärmschutzwand. In der Reichsapfelfgasse von ONr. 25 bis 33 und in der Oelweingasse zwischen Reichsapfelfgasse und Brauhirschengasse wurde mit den Straßenbauarbeiten begonnen.

Im Zuge der Ausgestaltung von Fußgeherzonen wurde im 1. Bezirk am Franz-Josef-Kai vom Morzinplatz bis zum Schottenring mit dem Umbau eines fußgeherfreundlichen Bereiches begonnen, der Anfang 1982 fertiggestellt werden wird. Die Ruprechtsstiege wurde umgebaut bzw. saniert. Im 12. Bezirk war die Rosasgasse bis Ehrenfeldgasse als Fußgeherzone im Bau, im 18. Bezirk wurde am Bischof-Faber-Platz die Fußgeherzone ausgestaltet.

Im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten wurden entsprechende Umbauten, wie unter anderem Fahrbahnteiler, Gehsteig- und Haltestellenherstellungen, Verkehrsinseln, Leitschienen, „Wiener Schwellen“, Aufstellen von Geländern, durchgeführt. Im 1. Bezirk wurden im Bereich Opernring 27 — Operngasse ein Fahrbahnteiler und eine Gehallee hergestellt. An der Kreuzung Schottenring — Wipplingerstraße mußte der Fußgeherübergang verschmälert werden. In der Philharmonikerstraße sowie Kärntner Straße und Reitschulgasse wurden Betonpoller aufgestellt. Im 3. Bezirk in der Erdbergstraße waren gegenüber ONr. 1 Hohlräume zu beseitigen, im 6. Bezirk wurde am Plateau Gumpendorfer Straße — Lehärgasse eine Fußgeherinsel errichtet, mußten außerdem die Gehsteige verbreitert werden. Im 7. Bezirk wurden in der Neustiftgasse 1 beim Volkstheater die Gehsteige instand gesetzt, ebenso im 9. Bezirk im Bereich der Augasse — Althanstraße. In der Fuchsthallengasse von der Nußdorfer Straße bis zur Fluchtgasse wurden die Fahrbahnen verbreitert, am Julius-Tandler-Platz Verkehrsinseln hergestellt. Im 13. Bezirk mußte im Bereich Hietzinger Hauptstraße — Testarellogasse — Rohrbacherstraße der Kreuzungsbereich aus Sicherheitsgründen geändert werden.

Die Ausgestaltung von Radwegen an der sogenannten Nußdorfer Uferpromenade im Verlaufe der B 14 wurde im Zuge der Erfüllung des Radwegprogramms fortgesetzt. Außerdem wurden in Teilen des Pratersternes und in der Lassallestraße neue Radwege angelegt, desgleichen beim Umbau des Biberhaufenweges vom Schilfweg bis Siegesplatz.

Im 1. Bezirk wurden die Gehsteige umgebaut in der Ebendorferstraße bei ONr. 4, in der Mahlerstraße bei ONr. 4 bis 8, am Opernring bei ONr. 7, in der Reitschulgasse bei ONr. 1 und am Morzinplatz von Rotenturmstraße bis Marc-Aurel-Straße; im 2. Bezirk waren es die Gehsteige in der Darwingasse bei ONr. 16 bis 32, in der Paffrathgasse bei ONr. 2 bis 6, in der Engerthstraße von Hillerstraße bis Jungstraße einschließlich der Belagsaufbringung auf der Fahrbahn, in der Hillerstraße von Vorgartenstraße bis Engerthstraße gleichzeitig mit der Fahrbahnherstellung in der Jungstraße von Vorgartenstraße bis Engerthstraße, in der Karmelitergasse von ONr. 1 bis 7, in der Lassallestraße bei ONr. 42 bis 46, in der Lessinggasse bei ONr. 22 bis 24 mit der Belagsaufbringung auf der Fahrbahn, weiters am Mexikoplatz von der Reichsbrücke bis Handelskai, in der Schiffamtsgasse bei ONr. 14 bis 20, in der Schönniggasse bei ONr. 2, in der Sturgasse bei ONr. 4 bis 6 und in der Scholzgasse bei ONr. 1 bis 15, in der Großen Sperlasse bei ONr. 10 bis 28, am Max-Winter-Platz und in der Springergasse bei ONr. 12 bis 32 mit dem Umbau der Fahrbahn. Im 3. Bezirk wurden am Klopsteinplatz rund um den Park die Gehsteige neu hergestellt, im 6. Bezirk in der Stumpfergasse von 8 bis 18 mußte die Fahrbahn verbreitert werden. Im 7. Bezirk wurde der Belag auf der Fahrbahn aufgebracht in der Hermannsgasse bei ONr. 1 bis 9, in der Kandlgasse bei ONr. 15 bis 19 sowie in der Lindengasse bei ONr. 38 bis 40 und in der Zieglergasse bei ONr. 12 bis 16. Im 9. Bezirk wurde der Umbau der Fahrbahn durchgeführt in der Ayrenhoffgasse bei ONr. 6 bis 14, ebenso wie im

10. Bezirk in der Siccardsburggasse bei ONr. 59 bis 61. Neu hergestellt wurde die Fahrbahn im 11. Bezirk in der Kappgasse bei der Firma Denzl, in der Sedlitzkygasse bei ONr. 37 bis 49. Ein Teppichbelag auf der Fahrbahn wurde aufgebracht in der Sedlitzkygasse bei ONr. 37 bis 49 und in der Reischekgasse bei ONr. 5 bis 31. Die Gehsteige umgebaut wurden im 15. Bezirk in der Goldschlagstraße bei ONr. 61 bis 67, in der Gernotgasse bei ONr. 1 bis 9, in der Guntherstraße bei ONr. 8 bis 10, in der Walküregasse bei ONr. 7 bis 9, in der Wurzbachgasse bei ONr. 10 bis 16. Umgebaut wurde die Fahrbahn in der Graumanngasse bei ONr. 16 bis 18, in der Jheringgasse bei ONr. 11 bis 15, im 16. Bezirk wurden die Gehsteige umgebaut in der Effingergasse bei ONr. 21 bis 25, in der Friedrich-Kaiser-Gasse bei ONr. 9 bis 27 und 6 bis 16, in der Wichtelgasse bei ONr. 42 bis 48. Die Fahrbahn wurde umgebaut in der Hippgasse bei ONr. 1 bis 19, ebenso wie im 16. und 17. Bezirk in der Sandleitengasse bei ONr. 20 bis 40. Im 17. Bezirk wurde der Belag aufgebracht in der Schuhmanngasse bei ONr. 56 bis 62 und 80 bis 102, in der Amundsenstraße von der Villa-Roth-Brücke bis rund 400 m nach dem Schottenhof in Richtung Edenbad, in der Blumengasse von der Ranftlgasse bis zur Kalvarienberggasse als Umleitungsstrecke für das Großbauvorhaben „Jörgerstraße“. Im 19. Bezirk wurde die Fahrbahn regeneriert in der Weinberggasse von der Friedlgasse bis zur Sollingergasse sowie in der Sollingergasse von der Krottenbachstraße bis zum Trautenauplatz. Der Belag wurde aufgebracht am Sulzweg bei ONr. 2 bis 12, die Fahrbahn umgebaut in der Würthgasse bei ONr. 7 bis 11. Im 20. Bezirk mußten die Gehsteige umgebaut bzw. neu hergestellt werden in der Leystraße bei ONr. 134, in der Engerthstraße bei ONr. 90 bis 146, in der Pöchlarnstraße bei ONr. 12 bis 14, in der Donaueschingenstraße bei ONr. 23 bis 27. Zum Umbau der Fahrbahn bzw. der Abstellflächen kam es in der Karl-Meißl-Gasse bei ONr. 1 bis 11, in der Pappenheimgasse bei ONr. 54 bis 56, am Kapaunplatz bei ONr. 1 bis 9 und in der Pasettistraße von der Hellwagstraße bis zum Allerheiligenplatz, wobei außer der Fahrbahn dort auch die Gehsteige umgebaut wurden. Im 21. Bezirk wurde die Fahrbahn neu hergestellt in der Überfuhrstraße bei ONr. 11 bis 33. Mit dem Umbau, der Neuherstellung bzw. der Oberflächenbehandlung der Fahrbahn wurde begonnen im 22. Bezirk in der Siebeneckstraße von nördlich der U-Bahn bis Wagramer Straße, in der Markomannenstraße von Breitenleer Straße bis Hochmuthgasse, am Mohnblumenweg von ONr. 5 bis 17, in der Brockhausengasse vom Biberhaufenweg bis zur Saltengasse. Umgebaut wurde die Fahrbahn bzw. deren Oberflächen erneuert im 23. Bezirk in der Jakob-Sommerbauer-Straße von Breitenfurter Straße bis Zanglerstraße, in der Anton-Freunschlag-Gasse bei ONr. 59 bis 107, in der Geßlgasse bei ONr. 1 bis 19. Die Gehsteige umgebaut bzw. neu hergestellt wurden in der Kronfeldgasse bei ONr. 2 bis 12, in der Reiffensteingasse bei ONr. 2 bis 14 und in der Trentinigasse bei ONr. 2 bis 14.

Asphaltbetonbeläge wurden hergestellt auf der Fahrbahn im 6. Bezirk in der Ägidigasse 12, in der Mittelgasse 17 bis 21, in der Otto-Bauer-Gasse 2 bis 28; im 9. Bezirk in der Nußdorfer Straße von 11 bis 15 und von 92 bis 94; im 11. Bezirk in der Pachmeyergerasse von der Rinnböckgasse bis zur Doplergasse, in der Römerthalgasse 9 bis 13 und in der Schneidergerasse von 1 bis 15 sowie im 15. Bezirk in der Toldgasse von ONr. 1 bis 7.

Fahrbahnregenerierungen wurden vorgenommen im 6. Bezirk auf der Linken Wienzeile von 106 bis 180; im 9. Bezirk in der Garnisongasse von 9 bis 15 und in der Währinger Straße von 2 bis 8; im 19. Bezirk in der Strehlgasse von der Starkfriedgasse bis zur Zuckerkandlgasse, in der Amalgergasse von 9 bis 21, in der Dollingergasse von 2 bis 12, in der Eisenbahnstraße von 61 bis 95, in der Kahlenberger Straße von 21 bis 45 und in der Silbergerasse von 52 bis 60; im 22. Bezirk in der Marangasse von 29 bis 77.

Teppichbeläge auf Fahrbahnen wurden aufgebracht im 6. Bezirk in der Barnabitengeasse 2 bis 16, im 8. Bezirk in der Pfeilgasse 8 bis 18 und im 10. Bezirk in der Raaber Bahn-Gasse 1 bis 15.

Im Rahmen des Behindertenprogramms wurden Gehsteigabsenkungen bei Fußgängerübergängen durchgeführt, und zwar im 6. und 7. Bezirk in der Mariahilfer Straße vom Getreidemarkt bis zum Mariahilfer Gürtel, in der Schadekgasse 20 und in der Amerlingstraße 10; im 9. Bezirk auf der Spittelauer Lände Kreuzung Alserbachstraße und auf der Roßauer Lände Kreuzung Spittelauer Lände sowie im 20. Bezirk im Kreuzungsbereich Brigittenauer Lände—Wallensteinplatz und bei B 302 — Donaukanalschnellstraße.

Unter den Arbeiten auf **B u n d e s s t r a ß e n** sind im Zuge der Wiener Straße B 1 in der Vorderen Zollamtsstraße von der Uraniastraße bis Landstraßer Hauptstraße im 3. Bezirk Vorbereitungsarbeiten und die Verlegung von Einbauten zu nennen. Auf der Linken Wienzeile im 4. Bezirk wurde von der Pilgrambrücke bis zum Margaretengürtel der Belag erneuert, im 14. Bezirk auf der Hauptstraße vom Josef-Palme-Platz bis zur Landesgrenze der Belag aufgebracht und im Bereich Hietzinger Kai—Schönbrunner Schloßstraße von der Dommayergasse bis zur Schloßbrücke der Belag erneuert. Ferner wurde im Zuge der Donaustraße B 3 im 21. Bezirk der Bereich Donaufelder Straße—Patrizigasse von der Josef-Baumann-Gasse bis zur Freytaggasse voll ausgebaut und fertiggestellt, die Erzherzog-Karl-Straße von der Zschokkegasse bis zur Konstanziagasse voll ausgebaut und die Herstellung der Fahrbahn und der Gehsteigbeläge endgültig fertiggestellt. Der Bereich von Murmannngasse bis Zschokkegasse wurde gleichfalls voll ausgebaut, einschließlich der BTS-Tragschichte ohne Belag fertiggestellt und dem privaten Verkehr freigegeben. In der Donaustadtstraße von der Erzherzog-Karl-Straße bis zur Wagramer Straße kam es zur teilweisen Belagserneuerung. Die im Zuge der Angerer Straße B 8 liegende Praterstraße im 2. Bezirk wurden von der Tempelgasse bis zum Praterstern nach der Aufnahme des U-Bahn-Betriebes endgültig gestaltet, der Bereich Praterstern—Lassallestraße wiederhergestellt, die Lassallestraße halbseitig ausgebaut

und die Beleuchtung wieder errichtet. Am Mexikoplatz konnten die Fußgeherbauwerke durch die MA 29 und die Anschlußrampen durch die Abteilung selbst fertiggestellt werden. Im 22. Bezirk wurde auf dem Anschlußstück an die Reichsbrücke im Bereich des Knotens Schüttau der Belag aufgebracht. Beim Internationalen Amtssitz- und Konferenzzentrum Wien wurde die Nebenfahrbahn von der Schüttaustraße bis zur Arbeiterstrandbadstraße nach Fertigstellung der Einbauten und der Radwegführung endgültig ausgebaut. Die Wagramer Straße wurde von Schrickgasse bis zur Julius-Ficker-Straße voll ausgebaut; außerdem waren nach erfolgter Grundfreimachung Vorarbeiten zu leisten. Auf dem im Zuge der Budapester Straße B 10 liegenden Handelskai wurde im Bereich von der Floridsdorfer Brücke bis zur Donaueschingenstraße der Belag aufgebracht, ebenso auf der Freudenauer Hafenstraße von km 10,920 bis zur Hafnbrücke. Die Eichenstraße, die im Zuge der Breitenfurter Straße B 12 liegt, wurde im 12. Bezirk von der Hanauskagasse bis Steinackergasse im Verein mit Gleisregulierungen und einer Spurzulegung umgebaut. Auf der Klosterneuburger Straße B 14 wurde der Brückenbau im Zuge der Hochstraße Nußdorf, Objekt 1958, fortgeführt und mit dem Brückenbau, Objekt 1959, begonnen. Auf der Nußdorfer Lände wurde das Sekundärnetz im Bereich der Hochstraße angelegt, ferner wurden Radwege und Zufahrtsstraßen errichtet. Im Zuge der Wiener Gürtelstraße B 221 waren umfangreiche Betonfeldererneuerungen in den Bezirken 5 bis 9, 12 und 15 bis 19 vorzunehmen. Auf dem Landstraßer Gürtel wurde im 3. Bezirk von der Hohlweggasse bis zur Prinz-Eugen-Straße der Belag erneuert. Auf der Wiener Vorortestraße B 222 kam es im 18. und 19. Bezirk im Bereich der Hartackerstraße — Hans-Richter-Gasse — Peter-Jordan-Straße von Cottagegasse bis Dänenstraße zur Belagsaufbringung. In der Sandleitengasse im 16. Bezirk wurde von der Lobmayergasse bis zur Wilhelminenstraße in Zusammenhang mit Gleisregulierungen die Fahrbahn ausgebaut. Im Zuge der Wienerbergstraße B 225 kam es auf der Haidestraße von Unter der Kirche bis zur A 4 zum Vollausbau, weiters wurden die Gleisverlegung einer Industriebahn und Vorbereitungen für den Ausbau getroffen. Auf der Ersatzstraße für die Donaukanalschnellstraße B 302 wurden im Bereich Franz-Josefs-Kai von der Augartenbrücke bis zur Dominikanerbastei die Galerieverkleidung sowie die dritte Spur fertiggestellt. Nach der Fertigstellung der U-Bahn-Arbeiten im Bereich Radetzkystraße — Julius-Raab-Platz — Franz-Josefs-Kai wurde das Straßenstück von der Vorderen Zollamtsstraße bis zur Dominikanerbastei voll ausgebaut. Mit dem Bau der Roßauer Brücke wurde im November begonnen. Im Zuge der Donaukanalschnellstraße S 2 wurden an der Anschlußstelle B 3, an der 1. Ausbaustufe, die Arbeiten für den Lärmschutz, die Gehsteige und den Grünverbau fertiggestellt.

Die Schwerpunkte der Arbeiten zum Ausbau der Bundesstraßen A — Autobahnen in Wien lagen an der A 3 — Süd-Ost-Autobahn in Favoriten, an der A 4 — Ost-Autobahn in Simmering, an der A 20 — bei der Wiener Gürtelautobahn — Brigittenaauer Brücke, weiters an der A 22 — Donauuferautobahn in Floridsdorf und an der A 23 — Autobahnverbindung Wien Süd in Favoriten.

Im Zuge des Ausbaues der A u t o b a h n e n wurden an der A 3 die Flächen unter den Hochstraßen im Bereich Geiereckstraße — Knoten Arsenal sowie eine Stützmauer für die Fahrbahn 400 fertiggestellt. An der A 20 mußten im Bereich Simmeringer Hauptstraße — Leberstraße eine Lärmschutzeinrichtung sowie eine Rechtsabbiegespur zur Neuhaufenstraße angelegt werden. An der A 22 war im Bauabschnitt Nord und am Abschlußprovisorium im Bauabschnitt Mitt I Erd- und Straßenbauarbeiten, Lärmschutzdämme sowie Brückenbauarbeiten auszuführen. Weitere Lärmschutzanlagen wurden neu errichtet im Zuge der A 23 am Wienerfeld West und Ost sowie im Bereich Blumental im 10. Bezirk und am Kirchenplatz im 23. Bezirk. Auf der Fahrbahn Wien — Wiener Neustadt, und zwar auf dem Überführungsobjekt über die Pottendorfer Linie im 10. Bezirk, wurden die Betondecken saniert.

Fortgeführt oder neu begonnen wurden an der A 2 auf der Überführung über die Badnerbahn, am Brückenobjekt ES 6, Isolierungs- und Belagserneuerungen. An der A 3, an der Straße an der Ostbahn, im 10. Bezirk, mußte für die Fahrbahn 1000 eine Stützmauer errichtet werden. Im Zuge der A 4 wurden im Erdbaulos Simmering zwischen der 1. Haidequerstraße und der Hochstraße Kaiserebersdorf Erd- und Straßenbauarbeiten sowie die Herstellung von Stützmauern, im Baulos Kaiserebersdorf Erd- und Straßenbauarbeiten sowie Brückenbauarbeiten an der Hochstraße Kaiserebersdorf, an der Mannswörther Straße und an der Alberner Straße durchgeführt. Im Zuge der A 20 wird die Brigittenaauer Brücke gebaut, im Zuge der A 22 müssen Lärmschutzmauern entlang der Donauuferautobahn im Bauabschnitt Nord hergestellt werden.

## Brückenbau und Grundbau

Im Bereich des B r ü c k e n b a u e s wurde der Fußgebertunnel am Praterstern, Objekt 0218, für die Führung eines Radfahrweges umgebaut und fertiggestellt.

Der Braunschweigsteg über den Wienfluß und den Hietzinger Kai konnte neu errichtet und für den Fußgängerverkehr freigegeben werden. Dies brachte auch den Benützern der stadteinwärts liegenden U-Bahn-Haltestelle Braunschweigasse eine niveaufreie Querung des Hietzinger Kais. Ferner wurde die Rampenmauer Engelsplatz restauriert, eine neue Stiegenanlage von der Rampe Engelsplatz zum Handelskai errichtet und von der Floridsdorfer Brücke zum rechten Donauhochwasser-Schutzdamm eine Wendelrampe für Fußgänger und

Radfahrer gebaut. Dadurch ist neben der Erreichbarkeit des zukünftigen Erholungsgebietes rechter Donauhochwasser-Schutzdamm auch die gefahrlose Querung des Handelskais für Fußgänger gewährleistet. Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Roßauer Brücke begonnen, die den 9. mit dem 20. Bezirk verbindet und verkehrsorganisatorisch nach ihrer Fertigstellung den Einbahnverkehr in stadteinwärtiger Richtung aufnehmen wird, während die Augartenbrücke dann gänzlich für den Einbahnverkehr stadtauswärts zur Verfügung stehen wird. Als ein Brückenbauvorhaben kleineren Umfangs ist die Steinbruchbrücke über die Dürre Liesing anzusehen, deren Errichtung im Jahre 1981 erfolgte.

Im Rahmen von **Bundesbauvorhaben** wurden die Arbeiten an der Hochstraße Kaiserebersdorf im Zuge der Ostautobahn, Objekt 1104, fortgeführt. Begonnen wurden im Zuge der Ostautobahn die Arbeiten für die Überführung der A 4 über die Alberner Straße (Objekt 1121) sowie die Arbeiten für den Fußgängertunnel im Zuge der Mannswörther Straße (Objekt 1117). Die Arbeiten im Knoten Nußdorf (Objekt 1958), 3. Bauabschnitt, der die Verlängerung der Klosterneuburger Bundesstraße B 14 in Richtung Nordbrücke mit Querung der Franz-Josefs-Bahn vorsieht, wurden fortgeführt. Für die Inbetriebnahme des Verkehrsknotens Nußdorf sind noch die Objekte der Bauabschnitte 4 bis 6 zu errichten. Mit diesen Bauarbeiten wurde Ende 1981 begonnen. Die Fertigstellung dieser Objekte wird zusammen mit den Objekten des 3. Bauabschnittes eine große Entlastung dichtbewohnter Gebiete vom Straßenverkehr mit sich bringen. Die Arbeiten an der Brigittenauer Brücke über die Donau (Objekt 2015) wurden 1981 fortgesetzt, das Tragwerk konnte geschlossen werden. Ebenso wurden die Arbeiten im Knoten Donaupark, der die linksufrige Einschleifung der Brigittenauer Brücke in die Donauufer-Autobahn vorsieht, fortgesetzt. Im Zuge der Donauufer-Autobahn wurden im Abschnitt von der niederösterreichischen Landesgrenze bis Floridsdorfer Brücke zwei Grünbrücken (Objekte 2132 und 2133), eine Reihe von Fußgängerstegen (EN 10, 11, 14, 18 A, 22), Brücken über die Autobahn (EN 1, 2, 3) bzw. Einschleifungen von der Nordbrücke in die Autobahn (EN 16, EN 18, EN 19) sowie Verbindungsbauwerke von der Autobahn zur Nordbrücke (EN 17) und Stützmauern errichtet. Weiters wurde eine Brücke beim Zubringer Strebersdorf über den künftigen Marchfeldkanal errichtet (EN 9). Von den genannten Objekten der A 22 wurden im Jahre 1981 alle Objekte mit Ausnahme der Objekte 16, 18 A und 19 dem Verkehr übergeben. Ferner wurden noch Restarbeiten an der Reichsbrücke über den Donaustrom durchgeführt, deren Verkehrsfreigabe bereits im November 1980 erfolgt war.

Im Rahmen der **Brückenerhaltung** wurden die Generalinstandsetzungsarbeiten am Objekt 0901, Friedensbrücke über den Donaukanal, fortgesetzt. Es erfolgte die Erneuerung der Fahrbahn- und Gehwegbeläge, der Isolierung, der Gehwegbohlen, des Korrosionsschutzes, der Instandsetzung der Entwässerung, der Zuganker und der Widerlagerkammern. Die Restaurierungsarbeiten an den Ziergliedern, Portalen und Gehwegkonstruktionen der Hohen Brücke über den Tiefen Graben, Objekt 0120, wurden abgeschlossen, ebenso die Instandsetzungsarbeiten im Fahrbahn- und Gehwegbereich der Aspernbrücke über den Donaukanal, Objekt 0106. In diesem Fall mußten Isolierung, Belag und Gehwegbohlen erneuert werden. Die Instandsetzungsarbeiten wie die Erneuerung der Isolierung, des Belages und des Korrosionsschutzes bei den Geländern konnten am Hackinger Steg über den Wienfluß, Objekt 1315, fertiggestellt werden. Am Objekt 2002, Nordbrücke über den Donaustrom im Zuge der S 2, wurden im Tragwerk über das Entlastungsgerinne Kontroll- bzw. Bedienungsstege errichtet. Die Auswechslung von Dilatationen an der Praterbrücke über den Donaustrom im Zuge der A 20, Objekt 0214, wurde abgeschlossen. Die Erneuerung der Fahrbahnbeläge und die Auswechslung von Dilatationen konnte am Objekt 2215 und 2216, an den Auf- und Abfahrtsrampen von und zur A 20 bzw. S 20 der Mühlwasserbrücken gleichfalls beendet werden. Am Objekt 2314, der Hochstraße im Zuge der A 23, der Autobahnverbindung Wien Süd über die Triester Straße, die Liesing und den Bahnhof Inzersdorf (ES 6) werden die Isolierung und der Belag zur Gänze erneuert. Am Objekt 1911, der Nußdorfer Brücke im Zuge der S 2 über den Donaukanal, erfolgte die Beendigung der Lagerkorrekturarbeiten und der Herstellung der Lagerkammer. Mit der Erneuerung des Korrosionsschutzes am Tragwerk der Nordwestbahnbrücke im Zuge der B 3 — Donau Straße, Objekt 2111, wurde begonnen.

Aus der Vielzahl der städtischen Bauvorhaben, die 1981 **grundbautechnisch** beraten oder für die Gründungskonzepte erarbeitet und die Gründungsarbeiten überwacht wurden, werden folgende Projekte hervorgehoben:

Auf der A 22 — Donauufer-Autobahn konnte Ende Oktober der 4,5 km lange Wiener Bauabschnitt der A 22 von der Landesgrenze bis zur Floridsdorfer Brücke baumäßig fertiggestellt werden. Damit ging in diesem Bereich auch eine umfangreiche geotechnische Tätigkeit im wesentlichen ihrem Ende entgegen, die sich von den Aufschlußbohrungen über die gründungstechnische Projektsberatung und Begutachtung bis hin zur gründungstechnischen Herstellungüberwachung erstreckte. Die Objekte, die im Zuge der A 22 grundbautechnisch bearbeitet wurden, umfaßten eine Vielzahl verschiedener Brücken, tunnelartige Bauwerke (Grünbrücken), Stützmauern, Lärmschutzwände, Dichtwände und Dammschüttungen. Den verschiedenartigen Bauwerken, den verschiedenen Anforderungen und Zwangspunkten, aber auch den wechselnden Untergrundverhältnissen entsprechend kam eine Vielzahl von Gründungsarten und Gründungsverfahren zur Anwendung. Es begann mit Flachgründungen mittels Einzel- oder Streifenfundamenten auf gewachsenem Boden, auf Bodenauswechslungen aus

verdichtetem Kies oder Beton, auf tiefenverdichtetem anstehendem oder ausgewechseltem Untergrund und reichte bis hin zu Tiefgründungen mit Bohr- bzw. Großbohrpfählen im alluvialen Kies bzw. in das Liegende, und zwar im Fylsch im Norden sowie im Wiener Tegel im Süden. Die für die A 22 im Bereich der Nordbrücke notwendige Dichtwand im Hochwasserschutzdamm wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten zum Teil als Spundwand, zum Teil als unbewehrte Schlitzwand, zum Teil als hochverdichtete Kies-Sand-Wand nach dem Rütteldruckverfahren hergestellt.

Durch die Intensivierung der Wohnbautätigkeit im dichtverbauten innerstädtischen Bereich treten neben den eigentlichen gründungstechnischen Aufgaben noch zusätzlich Probleme wie die Sicherung benachbarter Bauten und Verkehrsflächen auf, wobei beengte Platzverhältnisse und oft vorhandener alter Baubestand noch als erschwerend hinzukommen. Mit Hilfe von modernen Gründungstechnologien gelingt es aber, auch diese Probleme technisch und wirtschaftlich zufriedenstellend zu bewältigen. Als jüngstes Anwendungsbeispiel einer solchen modernen Gründungstechnologie kann die Ausführung schlanker, bewehrter Ortbetonverpreßpfähle (Wurzelpfähle) auf der städtischen Baustelle in 3, Wällischgasse 10–12, genannt werden, auf der es unter zum Teil sehr beengten Platzverhältnissen gelang, in den erst tief unter dem Kernniveau anstehenden tragfähigen Donaukiesen einzubinden, wobei massive Unterfangungsfundamentkörper der alten Verbauung erschütterungs- und weitgehend lärmarm durchbohrt wurden. Zur Sicherung des Nachbarhauses an der Front der Gestettengasse wurde erstmals in Wien eine Wand aus fast Mann an Mann stehenden Ortbetonverpreßpfählen projektiert und ausgeführt. Ebenso außergewöhnlich war die biegefestе Einspannung der zur Sicherung der Gestettengasse verbliebenen Kelleraußenmauer des Altbestandes im Baugrund mit Hilfe vertikal durch die Mauer gebohrter Wurzelpfähle, wodurch andere aufwendigere Sicherungsmaßnahmen nicht mehr notwendig waren.

Im Jahre 1981 schrieb eine Wiener Tageszeitung von einem „Versinken“ des neuen Hochhauses der städtischen Wohnhausanlage „Am Schöpfwerk“ im 12. Bezirk. Zur Klarstellung ist zu sagen, daß die Bauwerkssetzungen des mit einer 1,5 m dicken Stahlbetonplatte im verwitterten Wiener Tegel gegründeten Hochhauses zwar relativ groß sind, die zulässigen und von der MA 29 – Gruppe Grundbau schon vor Baubeginn prognostizierten maximalen Setzungswerte von 20 bis 25 cm werden aber, wie aus den periodischen, zur Kontrolle durchgeführten Setzungsmessungen abgeleitet werden kann, auch in Zukunft nicht überschritten werden.

Im Rahmen der grundbautechnischen Beratung wurde bei der Erarbeitung des generellen Projektes für die U-Bahn-Linien U 3 und U 6 sowie bei der zum Teil begonnenen Ausschreibungsplanung für die U-Bahn-Linie U 6 mitgearbeitet. Die Anlageverhältnisse der U 6 sind wesentlich durch die ausgeprägten Morphologien dieser Region geprägt. Bedingt durch vorhandene Bahnlinien, Brückenbauwerke, den Wienfluß und die dichte Verbauung ist es notwendig, zahlreiche Abschnitte dieser Strecke in geschlossener Bauweise zu errichten. Infolge der Untergrundverhältnisse und der vorgegebenen Nivellette werden dabei zahlreiche geotechnische Probleme zu bewältigen sein. Ein Schwerpunkt der geotechnischen Überlegungen betraf daher den Komplex der „Neuen österreichischen Tunnelbauweise“ und die Möglichkeit, mit ihrer Hilfe einige der Probleme sicher und wirtschaftlich zu lösen.

Als erste Vorarbeit für das Ausschreibungsprojekt der U-Bahn-Linie U 3 sind die für die MA 38 ausgeführten Pumpversuche im zukünftigen Baubereich Station Landstraße (Landstraßer Hauptstraße, Ecke Beatrixgasse) zu werten, wobei konkrete Aussagen über die Art und den Umfang der Wasserhaltungsmaßnahmen für diese Großbaustelle erwartet werden. Im Laufe des Monats Dezember wurden 50 verschiedene Pumpstufen gefahren. Die Beobachtungen erstrecken sich sowohl auf die Wasserstände im Brunnen als auch auf die in den umliegenden Grundwasserbeobachtungsstellen. Die Versuche werden 1982 ausgewertet und in einem weiteren Brunnen im Stadtpark fortgesetzt, wobei jetzt schon feststeht, daß die abgepumpten Mengen insbesondere aus den tertiären Sanden bedeutend größer sind, als vermutet wurde. Der Abschlußbericht wird seinen Niederschlag im geotechnischen Teil des Ausschreibungsprojektes für den Abschnitt Landstraße finden.

Im Auftrag der Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion wurden die Heizbetriebe Wien-Ges. mbH beim Bau der 2 km langen Versorgungsleitung vom Mexikoplatz zur Kleinen Marxerbrücke grundbautechnisch beraten und die Vortriebsarbeiten der Rohrvorpressungen und der Minierungsprofile überwacht. Zur Sicherung der abbruchreifen Häuser in 2, Tempelgasse ONr. 2 und ONr. 7, wurde ein kostengünstiger Vorschlag den Heizbetrieben Wien-Ges. mbH und der Arge Fernwärmeleitung-Bau in Form von Injektionspfählen unterbreitet. Dieser Vorschlag gelangte zur Ausführung und die Setzungen der Gebäude bleiben trotz geringem Seitenabstand des Rohrkanals zu den Objekten und weicher, wasserführender Untergrundverhältnisse unbedeutend.

Für eine große Anzahl von Hoch- und Tiefbauvorhaben der Stadt Wien wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Hervorzuheben sind die Probebohrungen für die U 3 im Abschnitt 3, Kundmangasse und für die U 6 im Abschnitt 12, Tscherttegasse bis Sechshauser Gürtel. Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen für den U-Bahn-Bau wurden auch die Fundamentuntersuchungen der im Trassenbereich gelegenen Gebäude abgewickelt. Probebohrungen größeren Umfangs wurden im Jahre 1981 auch für die A 24 – Autobahnverbindung Wien Ost sowie für die städtischen Wohnbauvorhaben in 3, Lechnerstraße 2–4 und in 10, Puchsbaumgasse – Quellenstraße (ehemalige Ankerbrotgründe) durchgeführt.

Nennenswert ist die grundbautechnische Sanierung der Böschungen am nördlichen Rand der ehemaligen



Tongrube der Wienerberger-AG in 10, östlich der Triester Straße. Als Folge des jahrzehntelangen Tonabbaues und der späteren Verwendung des Geländes als öffentliche Deponie befanden sich die Böschungen in einem äußerst bedenklichen Zustand. Durch ihre große Steilheit war ständig die Gefahr von Rutschungen gegeben, außerdem bot das verwahrloste Aussehen den Anreiz zu weiteren „wildem“ Ablagerungen. Im Auftrag der MA 69 wurde von der Gruppe Grundbau ein Sanierungsprojekt erstellt, wobei Ziele, wie die Schaffung stabiler, rutschsicherer Böschungen, mögliche Wirtschaftlichkeit und Berücksichtigung der Ergebnisse des Architektenwettbewerbes über die Wienerberger Gründe, anzustreben waren. Die gesamte Ausschreibung, die Vergabe und Überwachung der noch nicht abgeschlossenen Bauarbeiten wurden ebenfalls von der Abteilung durchgeführt. Das Projekt umfaßt Erdbewegungen im Ausmaß von rund 180.000 m<sup>3</sup> und verursacht Kosten in der Höhe von rund 2,8 Millionen Schilling. Als Besonderheit sei erwähnt, daß die Abrechnung an Hand von Luftbilddaufnahmen des Geländes erfolgt. Die Bedeutung der Arbeiten besteht darin, daß mit relativ bescheidenen finanziellen Mitteln nicht nur die akute Gefahr beseitigt wurde, sondern gleichzeitig die Grundlage für die spätere Ausgestaltung und Nutzung des Geländes als Erholungsgebiet geschaffen worden ist.

Der im Rahmen der Bund-Bundesländer-Kooperation auf dem Gebiet der Rohstoffforschung begonnene Projektschnitt des Fortsetzungsprojektes „Geologische Erfassung und Untersuchung des Untergrundes von Wien“ konnte termingemäß und zufriedenstellend abgeschlossen werden. Die Erarbeitung einer synoptischen, baugelologischen Karte von Wien im Maßstab 1 : 10.000 ist hierbei besonders zu erwähnen. In Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung ist es trotz angespannter Budgetlage gelungen, wieder erhebliche Geldmittel zur Fortführung weiterer Projektschnitte flüssig zu machen.

Der **Baugrunderkater** wurde auch im Jahre 1981 wieder durch eine große Anzahl neuer Einlagen erweitert.

Im Jahre 1981 wurden im Rahmen der **Brückenüberprüfungen** 134 Hauptprüfungen und 1.687 periodische Überwachungen und Befahrungen an Wiener Brücken und an den gleichfalls von der Abteilung zu überprüfenden Brücken in den Quellschutzgebieten, wie in Naßwald, Stixenstein und Wildalpen, durchgeführt. Bei einer Hauptuntersuchung wird eine Brücke in ihrer Gesundheit auf Funktionstüchtigkeit der Lager, Dilatationen usw., die Tragfähigkeit, den Erhaltungszustand und die Verkehrssicherheit hin kontrolliert. Hauptprüfungen werden in einem Zeitraum von zwei bis sechs Jahren, je nach Konstruktion der Brücke, durchgeführt. Periodische Überwachungen werden jährlich oder je nach Zustand der Brücke öfter durchgeführt. Dabei wird die Funktionstüchtigkeit kontrolliert. Die öfter durchgeführten Befahrungen dienen der Überwachung der Verkehrssicherheit. Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Überprüfungen stehen der Abteilung ab 1981 zwei Brückenbesichtigungsgeräte zur Verfügung. Ein Gerät wurde von der Stadt Wien mit einem Kostenaufwand von 1,3 Millionen Schilling angeschafft und ist ein „Ruthmann UK 100“, das auf einem geländegängigen Lastkraftwagen der Marke UNIMOG montiert ist. Es besitzt eine Reichweite nach oben von rund 12 m. Das zweite, größere Gerät wurde vom Bund finanziert und dient der Prüfung von größeren Objekten, vor allem von Bundesbrücken. Es besteht dabei die Möglichkeit, auch langsam auf der Brücke fahrend mit dem Arbeitskorb unter die Brücke zu reichen. Dadurch können die meisten Einrüstungen von Brücken entfallen.

## Öffentliche Beleuchtung

Im Bereich der **öffentlichen Beleuchtung** wurden im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten im Jahre 1981 rund 6.500 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren 129.667 Leuchten mit insgesamt 221.051 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.271 kW, der Stromverbrauch 53.417.627 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten werden im folgenden nur einige wenige hervorgehoben: Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes in Hütteldorf durch die MA 28 war die Neuerrichtung der öffentlichen Beleuchtung notwendig geworden. Da die Straße platzartig verläuft, wurde ein Beleuchtungsprojekt mit Hochmasten und Großflächenleuchten vorgesehen. Nach der rechnerischen Überprüfung und Festlegung der Standorte für die Maste konnte dieses Projekt nicht realisiert werden, weil eine Hochspannungsleitung den Platz quert. Zur Ausführung gelangte vielmehr eine Lichtständerbeleuchtung mit Leuchtstoffleuchten 2 x 40 Watt.

Nach Abbruch des UNIDO-Gebäudes am Weghuberpark mußte durch die MA 42 ein neues Parkprojekt für den Weghuberpark erstellt werden. In diesem Zusammenhang hatte die Abteilung ein neues Beleuchtungsprojekt zu erarbeiten. Zur Ausführung gelangte eine Kandelaberbeleuchtung der Type Altstadt, bestückt mit Natriumhochdrucklampen 70 Watt, deren Lichtfarbe der Museumstraßenbeleuchtung angepaßt wurde.

Die öffentliche Beleuchtung in der Ausstellungsstraße war auf den Spanndrähten der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe montiert. Auf Grund eines notwendigen Spanndrahttaushes, den die Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe vornehmen mußten, sowie eines bereits vorliegenden Straßendetailprojektes der MA 28 konnten bereits vor den Straßenbauarbeiten die bestehenden Masten durch höhere ersetzt und die öffentliche Beleuchtungsanlage sowie die der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe in zwei Ebenen neu errichtet werden.

Um eine zweireihige Leuchtenanordnung, die durch die vorhandenen Nebenfahrbahnen notwendig geworden wäre, zu vermeiden, wurde nach eingehender Berechnung ein neuer Leuchtentyp, nämlich Natriumhochdruckleuchten  $2 \times 70$  Watt, in einreihiger Anordnung ausgeführt.

190 öffentliche Uhren wurden betreut, und zwar 77 Würfel-, 9 Springzifferuhren, 73 Uhren auf Kirchen, 18 auf Amtshäusern und Schulen sowie 13 auf sonstigen Objekten. Davon wurden 155 auf dem Funkwege ferngesteuert, 73 Uhren erhielten das Steuersignal vom Uhrenfunktender der Abteilung, Frequenz 445,2 MHz, 82 Uhren wurden über den Zeitzeichensender DCF 77 der Deutschen Bundespost, Frequenz 77,5 kHz, synchronisiert.

An größeren Arbeiten wären zu nennen: Die Zifferblätter und die elektrische Anlage der Turmuhr in der Pfarrkirche Hietzing sowie die Erdungsanlage für die Turmuhr der Haydnkirche mußten instand gesetzt werden. Ferner waren 40 Steuereinheiten für die automatische Umstellung auf Sommerzeit anzufertigen und einzubauen.

Unter den im Jahre 1981 im licht- und elektrotechnischen Versuchsraum durchgeführten Untersuchungen, Messungen und lichttechnischen Projektierungsarbeiten sind vor allem die Lichtmessungen in der Tiefparkgarage des Allgemeinen Krankenhauses (AKH) zu nennen. Die Magistratsdirektion-Verwaltungsorganisation war bei einer Begehung der Tiefparkgarage des AKH zu der Auffassung gelangt, daß das Beleuchtungsniveau der Zufahrtswege und der Stellplätze überaus hoch ist und somit eine Reduzierung aus wirtschaftlichen Gründen dringend geboten wäre. Die Abteilung wurde daraufhin ersucht, in der AKH-Garage sowie zu Vergleichszwecken in der Forumgarage Lichtmessungen durchzuführen. Das Ergebnis bestätigte den subjektiven Eindruck insofern, als die mittlere Beleuchtungsstärke in der AKH-Garage bei 75 Lux, jene in der Forumgarage bei 57 Lux liegt. Die Magistratsdirektion-Verwaltungsorganisation hat daher vorgeschlagen, durch systematisches Wegschalten von Leuchten das Niveau um ein Drittel zu senken.

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 wurden vor allem Berechnungen für die A 4 — Ostautobahn, die Roßauer Brücke und die Eibesbrunnnergasse durchgeführt.

Einige Anstrahlungsanlagen mußten in wesentlichen Teilen erneuert und umgebaut werden. Besonders erwähnenswert erscheinen folgende Objekte: Die Anlage für die Kirche Maria am Gestade war komplett instand zu setzen; neu errichtet wurden die Anlagen für die Pestsäule und das Volkstheater, bei jener für das Lueger-Denkmal war die elektrische Anspeisung zu erneuern.

## U-Bahn-Bau

Im Bauabschnitt I der U 1, U 2 und U 4 (Karlsplatz) wurden die Trockenlöschleitung in der U-4-Station, das Wende- und Abstellgleis sowie der Bedienungsteg östlich der U 4-Station fertiggestellt. Die Rohbau- und Ausbaurbeiten an der Rampenschließung SeceSSION samt Einbau eines Lüftungsbauwerkes konnten zum Abschluß gebracht werden. Nach Einstellung der USTRAB-Linie wurden die Gleisanlagen im Bereich der Rampe bei der SeceSSION demontiert und entfernt. Wieder instand gesetzt wurden die Richtungsfahrbahn am Getreidemarkt neben der ehemaligen Straßenbahnrampe nach ihrer Auffassung sowie die ehemaligen Gleisflächen am Karlsplatz, die nach Auffassung der Straßenbahnlinien E 2, G 2 und H 2 entfernt wurden.

Im Bauabschnitt II, Baulos A der U 1 (Paulanergasse — Theresianumgasse), wurde die Trockenlöschleitung montiert und das Leitsystem dem neuen Endpunkt der U 1 am Praterstern angepaßt. Im Bauabschnitt II, Baulos B der U 1 (Theresianumgasse — Columbusplatz), wurden noch restliche Schlußfeststellungen einzelner Innenausbauleistungen durchgeführt. Die Restarbeiten im Haus Favoritenstraße ON 41 (Überdachung eines Kellerabganges) konnten nach erfolgter Montage des Aufzuges rechtzeitig fertiggestellt werden. Die im Jahre 1980 begonnene Montage der Trockenlöschleitung wurde schwerpunktmäßig im Jahre 1981 fortgesetzt. Im Bauabschnitt II, Baulos C der U 1 (Columbusplatz — Gellertgasse), mußte im Bereich des Straßenbahnexpedites Station Reumannplatz eine Wandverkleidung montiert werden. Ferner wurden Trockenlöschleitungen in den Stationen Reumannplatz und Keplerplatz montiert.

Im Bauabschnitt III der U 1, U 3 und U 4 (Stephansplatz — Schwedenplatz — Nestroyplatz) wurden Wiederinstandsetzungsarbeiten in der Praterstraße vom Donaukanal bis zur Rotensterngasse durchgeführt. Im einzelnen waren in bezug auf den Straßenbau Arbeiten für die definitive Wiederinstandsetzung der Praterstraße von der Aspernbrückengasse bis zur Rotensterngasse auszuführen. Hinsichtlich der öffentlichen Beleuchtung mußten Änderungsarbeiten an der Abspannung der Straßenbeleuchtung vorgenommen werden. In der Verkehrsorganisation erfolgte die Anpassung der Ampelanlagen Aspernbrückengasse — Praterstraße bzw. Rotensterngasse — Praterstraße an das Baugeschehen einschließlich der erforderlichen Bodenmarkierungen. Schließlich mußten die Gleisanlagen der Straßenbahn zwischen Nestroyplatz und Rotensterngasse entfernt werden.

Im Bauabschnitt IV der U 1 (Rotensterngasse — Praterstern) wurde der Innenausbau der Station Praterstern termingemäß abgeschlossen. Die Eröffnung mit anschließender Aufnahme des Linienbetriebes erfolgte am

28. Februar. Das zwischen der verlängerten Überdachung des Aufganges Praterstern-Mitte und der Kassenhalle des Bahnhofes Wien-Nord im November 1980 in Auftrag gegebene Flugdach konnte ebenfalls rechtzeitig bis zur Eröffnung fertiggestellt werden. In den Sommermonaten Juni bis August wurde die an der Baulosgrenze im Bereich Wolfgang-Schmälzl-Gasse auf dem ÖBB-Gelände des Nordbahnhofes situierte Schieneneinbringöffnung geschlossen. Im Anschluß daran konnten die von der Abteilung seit Rohbaubeginn in Anspruch genommenen Servitutflächen wieder den Österreichischen Bundesbahnen zurückgegeben werden. An Stelle des zur Freimachung der U-Bahn-Trasse provisorisch zurückversetzten Zaunes entlang des Sportplatzes Venediger Au in der Lassallestraße wurde ein definitiver 4 m hoher Aluminiumzaun mit einem zweiflügeligen Einfahrtstor hergestellt. Der im Oktober 1980 begonnene Neubau der Polizeistation am Praterstern wurde fertiggestellt und am 7. November der Bestimmung übergeben. Nach Entfernung der Gleisanlagen einschließlich der Oberleitungen in der Praterstraße ab Rotensterngasse konnte mit dem definitiven Ausbau der Praterstraße auf der Seite der ungeraden Orientierungsnummern begonnen werden, ebenso konnten die Radwege am Praterstern fertiggestellt und der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Die gärtnerische Ausgestaltung des Pratersterns sowie die Humusierung und Baumpflanzungen auch im Bereich Lassallestraße wurden weitgehend abgeschlossen.

Im Bauabschnitt VI der U 2 (Landesgerichtsstraße — Deutschmeisterplatz) wurden mechanische Wärmeähler und Abschottungen in der Lüftungszentrale Schottentor eingebaut und die Umbauarbeiten (Elektroarbeiten) in der alten Schottenpassage beendet. Ein Musterbrandschutzplan wurde hergestellt, die FM-Anlagen (Telephon) konnten fertiggestellt werden. Außerdem sind Straßenbauarbeiten im Plateau Alser Straße — Universitätsstraße und Landesgerichtsstraße vom Friedrich-Schmidt-Platz bis zur Universitätsstraße sowie die Grünflächenherstellungen im Bereich der abgetragenen USTRAB-Rampe beim Landesgericht anzuführen. Die öffentliche Beleuchtung der Landesgerichtsstraße von der Alser Straße bis Felderstraße wurde nach der Rampenschließung wieder instand gesetzt, die Verkehrslichtsignalanlage im Plateau Landesgerichtsstraße — Universitätsstraße nach dem Umbau wieder hergestellt und angepaßt. In der Umleitungsstrecke mußten auf Baudauer provisorische Verkehrslichtsignalanlagen aufgestellt werden.

Im Bauabschnitt X der U 1, Verlängerung Kagran (Lassallestraße — Mexikoplatz), wurde mit der definitiven Wiederinstandsetzung der Ofnergasse bzw. teilweise der Radingerstraße seitens der MA 28 noch Ende 1980 begonnen; die Arbeiten werden bis zum Frühjahr 1982 abgeschlossen werden. Auch die restliche Gehsteigsanierung im Bereich des Lüftungsbauwerkes Radingerstraße konnte bis Herbst 1981 fertiggestellt werden. Die Herstellung des ÖBB-seitigen Rad- und Gehweges ist erst nach endgültiger Klärung der Grundinanspruchnahme des derzeit noch den Österreichischen Bundesbahnen gehörenden Teiles ausführbar. Bezüglich der Herstellung des 2. Bauteiles am Lüftungsbauwerk Radingerstraße konnte nach langwierigen Verhandlungen mit den Österreichischen Bundesbahnen ein Rechtsübereinkommen erzielt werden. Mit den dafür notwendigen Rohbauarbeiten wurde seitens der Abteilung Mitte Mai 1981 begonnen. Im Herbst 1981 konnten diese bereits fertiggestellt werden. Im Anschluß daran wurde mit der Ausrüstung des Lüftungsbauwerkes begonnen, unter anderem mit dem Einbau der Ventilatoren. Die Arbeiten werden Anfang 1982 fertiggestellt. Die restlichen Innenausbauarbeiten im Haus Lassallestraße 19, im U-Bahn-Unterwerk, wurden Anfang 1981 zur Gänze abgeschlossen, die Ausbauarbeiten in der Station Vorgartenstraße seitens der Abteilung im wesentlichen fertiggestellt. Diese bestanden in der Stationsauskleidung, in Verkleidungsarbeiten bei den Stiegenaufgängen, im Montieren von Lamellendecken und Handläufen sowie in Natursteinarbeiten. Anfang 1982 sind lediglich nur mehr restliche Malerarbeiten sowie die Guß-Asphaltparbeiten im Perronbereich auszuführen. Die unterirdischen Gleisbauarbeiten (Station und Strecke) konnten 1981 zur Gänze von den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetrieben fertiggestellt werden. Schwerpunkte waren weiters die Arbeiten zur elektrischen Streckenausrüstung mit der Stromschienenmontage, der Schaltstation und den nachrichtentechnischen Anlagen. Ab Juni 1982 ist die Aufnahme des Schul- bzw. Probetriebes vorgesehen. Weiters erfolgte die Fortsetzung des Installationsausbaues in elektrotechnischer und sanitärer Hinsicht im gesamten Stationsbereich, ebenso wurde der Einbau der Trockenlöschleitungen fast zur Gänze fertiggestellt. Sämtliche noch auszuführende Restarbeiten, die in den X. Bauabschnitt betreffen, liegen innerhalb der erstellten Terminpläne und werden rechtzeitig vor der U-Bahn-Eröffnung im September 1982 vollendet. Das Vertragsbauende der Reichsbrücke war am 8. März 1981. Bis zu diesem Zeitpunkt fanden an den Außenflächen der Brücke diverse Komplettierungsarbeiten statt. Im Anschluß daran wurde der zweite Gehweg freigegeben. In den U-Bahn-Hohlkästen der Reichsbrücke waren das ganze Jahr Gleisbau- und Ausrüstungsarbeiten im Gange.

Im Bauabschnitt XI der U 1, Verlängerung Kagran (Hubertusdamm — Arbeiterstrandbadstraße), wurden die Roharbeiten Anfang April 1981 fertiggestellt, die Ausbauarbeiten in den Stationen Kaisermühlen und Donauinsel durchgeführt und weitgehend abgeschlossen. Oberflächenvorarbeiten wurden im Bereich Station Kaisermühlen vorgenommen, die Heizungs- und Lüftungsanlagen in der Station Kaisermühlen fertiggestellt. Die Streckenlüftung in den Tunnelröhren der Reichsbrücke einschließlich Stationsbereich Donauinsel konnte montiert werden. Sanitär- und Elektroinstallationsarbeiten wurden in den Stationen Kaisermühlen und Donauinsel durchgeführt, außerdem Trockenlöschleitungen in den Stationen verlegt. Im Gleisbau wurden rund 300 m

Schotteroberbau hergestellt, 300 m Stahlbeton-Fertigteile für die Aufnahme des mittleren Schallschutzes verlegt und die Schlußschweißungen einschließlich der erforderlichen Gleisbauarbeiten für das Ent- und Verspannen der Gleise im gesamten Bauabschnitt durchgeführt. Ferner mußten U-Bahn-Schwellen imprägniert, Oberbaumaterialien angeschüttet und Hölzer für Schutzwegübergänge sowie Weichenersatzteile (einfache Herzstücke mit I-Stoß) für diverse Weichen verlegt werden. Nach Abschluß der Gleisabsteckung wurden Vermessungsarbeiten durchgeführt.

Im Bauabschnitt XII der U 1, Verlängerung Kagran (Arbeiterstrandbadstraße — Zentrum Kagran), wurde der Ausbau der Station Alte Donau fortgesetzt. Weiters erfolgte die Rückbaggerung der provisorischen Dammschüttung aus der Alten Donau. Der Ausbau der Station Zentrum Kagran einschließlich der Bahnmeisterei wurde fortgeführt. Mit den Straßenbauarbeiten im Bereich des Bahnhofvorplatzes einschließlich der Herstellung des Autobusbahnhofes sowie der Straßenbahnbindung der Station Zentrum Kagran an die Wagramer Straße wurde begonnen. Die E-Werks-, Wasser-, Fernwärme-, Telefon- und Kanalanschlüsse in den Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran konnten hergestellt werden. Der U-Bahn-Gleisbau und die Montage des Schallschutzes im gesamten Bauabschnitt wurden abgeschlossen.

Im Bauabschnitt XIII der U 1, Verlängerung Kagran (Abstell- und Wendeanlage), kam es zum termingerechten Abschluß der Rohbauarbeiten der U-Bahn-Abstellhalle trotz der nachträglich beschlossenen Errichtung einer Straßenbahnabstellhalle unter den U-Bahn-Tragwerken 13—15 und der U-Bahn-Abstellhalle. Mit den Ausbauarbeiten, wie Fassaden-, Maler-, Gewichtsschlosserarbeiten, wurde begonnen. Ein Hydraulikaufzug wurde montiert. Der Gleisbau auf dem Tragwerk 15 und der Halle, ausgenommen die Stromschienenmontage, konnte fertiggestellt werden.

Für die Linien U 3 und U 6 wurden die Probebohrungen und Hauszustandsfeststellungen im gesamten Bereich der zukünftigen Linien weitergeführt. Mit der Ausschreibungsplanung für einige Bauabschnitte konnte begonnen werden.

## Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Wie bereits im Jahre 1980 darauf hingewiesen wurde, konnte die Neuorganisation der Abteilung über die Einführungsphase hinaus in die funktionelle Realisation umgesetzt werden. Im Jahre 1981 sind vor allem die Installierung der EDV in der Landesfahrzeugprüfstelle durch die Stabstelle und deren praktischer Einsatz mit den dortigen Mitarbeitern hervorzuheben. Andere Teilbereiche der Abteilung werden 1982 EDV-unterstützt besser und rascher arbeiten können. Der weitere Einsatz moderner Arbeitsmethoden und die organisatorischen Feinstrukturänderungen sollen eine Leistungssteigerung bringen.

Die innerhalb der Abteilung installierte Informationsstelle, der auch die Dienstaufsicht über die Permanenzstelle obliegt, ist als Zentralstelle dieser Abteilung für die Terminüberwachung und Endredaktion von Vorlageakten und Anfragen zuständig. Der Informationsstelle obliegen die zentrale und daher koordinierte Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung der Berichte sowie die umfassende Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen mit allfällig erforderlicher Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter innerhalb der Abteilung.

Im Jahre 1981 wurden von der Informationsstelle 853 Vorlageberichte entweder auf Grund der Ergebnisse der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder auf Grund von Erhebungen ausgearbeitet und der jeweils anfordernden Dienststelle übermittelt. Weiters wurden aus 207 Bezirksjournalen der Bezirke 1 bis 23 sowie aus rund 1.700 Tageszeitungen etwa 2.000 Artikel, die das Arbeitsgebiet der Abteilung betrafen, entnommen und den jeweils damit befaßten Sachbearbeiter mit der Information über die weitere Vorgangsweise zur Kenntnis gebracht. Bei verkehrsbehördlich aufklärungsbedürftigen Fällen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Zu einer Vielzahl verkehrstechnischer Anfragen aus Bevölkerungskreisen wurden jeweils die entsprechenden Auskünfte mündlich oder schriftlich erteilt.

Der innerhalb der Abteilung installierten 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 Halteverbotszonen), die eine Abwicklung im kurzen Wege zulassen und soweit dies aus Termingründen erforderlich ist. Insgesamt 1.624 diesbezügliche Bescheide wurden ausgestellt. Die Verkehrspermanenzstelle ist weiters befaßt mit der Entgegennahme von Gebrechensmeldungen sowie der Veranlassung der erforderlichen Maßnahmen im Straßenbereich, ferner mit der Entgegennahme von Terminen, betreffend den Baubeginn und das Bauende von Arbeiten auf oder neben der Straße. Sie hat weiters Unterlagen der Polizei über vorläufige Fahrtunterbrechungen bei Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren, für die Gruppe 4 sowie Meldungen der Polizei über schwere Unfälle im Raume Wiens für die Stabstelle, Referat für Verkehrssicherheit, entgegenzunehmen, ebenso

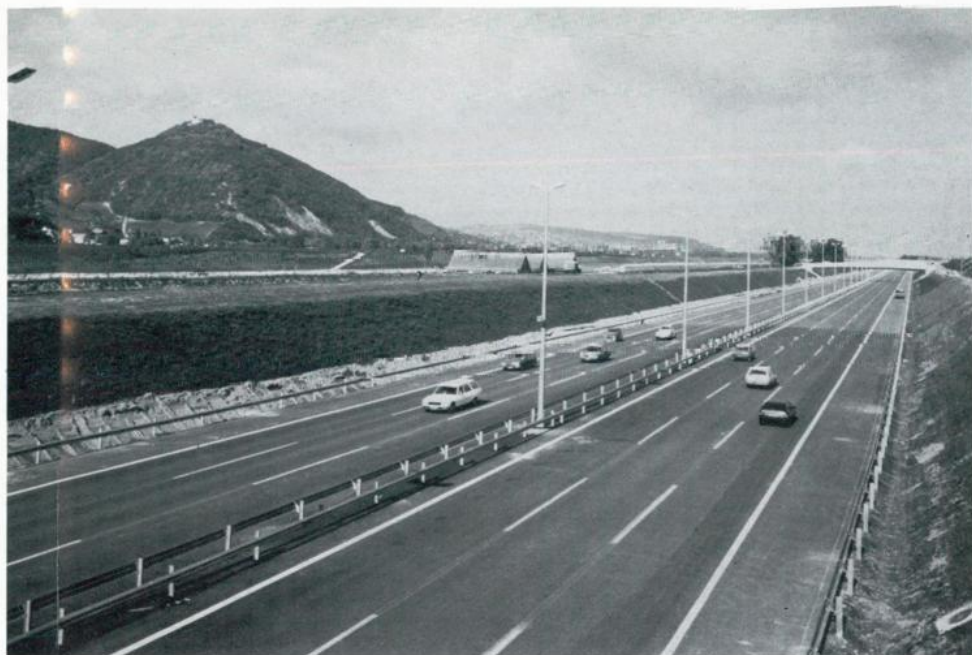


Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky, Bürgermeister Leopold Gratz und Amtsführender Stadtrat Heinz Nittel † (Straße, Verkehr und Energie) bei der Eröffnung des neuen U-Bahn-Abschnittes Nestroyplatz – Praterstern

#### U-Bahn-Bau

Das letzte Teilstück der U-Bahn-Linie U 4 von Hietzing bis zur Endstation in Hütteldorf konnte in Betrieb genommen werden.





Das erste 10,5 Kilometer lange Teilstück der Donauuferautobahn konnte seiner Bestimmung übergeben werden

Straßenbau  
Brückenbau

Zusammenschluß der Brigittenauer Brücke über dem Donaustrom



wie 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 der Verkehrspermanenzstelle die Betreuung des Telekopierers der Abteilung, die Verständigung der mit Metroplagem ausgerüsteten Bediensteten der Abteilung im Bedarfsfalle sowie die direkte Kommunikationsmöglichkeit der MD-Verwaltungsrevision (Sofortmaßnahmen) über Funk.

Die Tätigkeit des Referates für Verkehrssicherheit war im Jahre 1981 besonders auf die standortbezogene, das heißt lokale, wie auch auf die normative Verkehrssicherheitsarbeit ausgerichtet. Innerhalb der Abteilung konnte eine weitere Konsolidierung der verwaltungsorganisatorisch integrativen Arbeitsabläufe in Fragen Verkehrssicherheit erreicht werden, so daß seitens des Referates viele Initiativen in enger Abstimmung mit den einzelnen Gruppen gesetzt werden konnten.

Die standortbezogene Verkehrssicherheitsarbeit umfaßte größtenteils die direkte Unfall- und Gefahrenstellenanierung, welche unmittelbar vom Referat in die Wege geleitet wurde, sowie die integrative Verkehrssicherheitsarbeit der Verkehrsbehörde, wobei in wichtigen Fragen die Rückkoppelung der Tätigkeit der Gruppe 1 und Gruppe 2 mit dem Referat für Verkehrssicherheit erfolgte. Durch diese fachliche Rückkoppelung mit den Daten des Unfallgeschehens in Form von Kollisionsdiagrammen über einen bestimmten Zeitraum, von Aussagen über Unfalltypen, Häufigkeitsangaben über ganz bestimmte Entwicklungstendenzen des Verkehrssicherheitsgeschehens und Aussagen über sicherheitstechnische spezifische Erfahrungen kann der gesetzlichen Verpflichtung aus § 96 Absatz 1 StVO ungleich besser entsprochen werden als früher.

Im Zuge der normativen Verkehrssicherheitsarbeit durch Erstellung von Richtlinien, Arbeitskreisen, Schulungen und sonstige Weiterbildung ist es gelungen, 1981 einige wichtige fachliche Themenbereiche abzuschließen bzw. die verkehrstechnischen Referenten der gesamten Abteilung direkt über wichtige Zielvorstellungen der Verkehrssicherheit zu informieren. So konnte innerhalb der Stadtverwaltung die Richtlinie „Verkehrstechnische Einplanung von Radwegen“ abgeschlossen werden, mit neuen Maßnahmen für die Hebung der Verkehrssicherheit bei Lichtsignalanlagen wurde begonnen. Über einige Themenbereiche, wie Baustellenabsicherungen, Halteverbote und Ladezonen, wird derzeit noch diskutiert.

Ferner ist es auch erstmals gelungen, für Wien die Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu quantifizieren und über den Erfolg eine Dokumentation zu erstellen. Die Auswertungen von Vorher-, Nachheruntersuchungen an Stellen, an denen das Referat gezielte Maßnahmen gesetzt hat, bestätigen die Richtigkeit der Forderungen der Verkehrssicherheit. So konnte nachgewiesen werden, daß an sanierten Unfallstellen pro Jahr 350 Personenschadenunfälle mit 500 Verletzten verhindert werden konnten, wodurch ein volkswirtschaftlicher Schaden von mindestens 40 Millionen Schilling pro Jahre eingespart wurde. Als weiterer Erfolg der Bemühungen des Referates kann der Beschluß der EDV-Kommission zur Einführung der EDV für den Bereich Verkehrssicherheit gewertet werden, wodurch eine weitere Qualifizierung und bessere Quantifizierung möglich sein werden.

Die Tätigkeit der Gruppe 1 — **Verkehrsorganisation und Planung** erstreckt sich auf die Erarbeitung regionaler Verkehrskonzepte und -organisationen (Referat 1) sowie auf die Ausarbeitung von Plänen für Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Straßenverkehrs (Referat 2) im Rahmen der vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrskonzeption.

Das Referat **Verkehrsorganisation** erarbeitet Verkehrskonzepte für Bezirke und Bezirksteile aus unter Berücksichtigung des bestehenden Straßennetzes und den Zielsetzungen der vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrskonzeption für Wien. Weiters legt es Neuplanungen hinsichtlich der Linienführung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs vor und wirkt bei der Festlegung neuer städtischer Autobuslinien bzw. bei der Änderung bestehender Linienführungen mit. Ferner überarbeitet das Referat das Straßennetz unter Berücksichtigung geänderter Verkehrsgegebenheiten nach Freigabe einzelner U-Bahn-Teilabschnitte oder nach der Inbetriebnahme neuer U-Bahn-Linien, bearbeitet das „bevorzugte Straßennetz“ und hält es evident. Es wirkt mit bei der Planung von Fußgängerzonen bzw. von verkehrsberuhigten Bereichen und führt im Arbeitskreis „Wohnstraßen“ die Planung und Realisierung provisorischer und definitiver Wohnstraßen in sämtlichen Wiener Bezirken durch. Weiters hat es mitzuwirken bei der Erstellung und Realisierung des Radwegkonzeptes, in verkehrstechnischen Belangen in sämtlichen Wiener Stadterneuerungsgebieten, bei Planungen bezüglich Neuorganisation des ruhenden Verkehrs sowie bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten der Stadtplanung. Weiters mußten 268 Gutachten zu Gerichtsfragen und Stellungnahmen der Verkehrsbehörde bei Verwaltungsstrafsachen erstellt werden, 48 Begutachtungen von Entwürfen zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan wurden durchgeführt; ferner waren Gutachten zur Verkehrsaufschließung bei Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen sowie verkehrstechnische Begutachtungen von Garagenprojekten zu verfassen. Das Refe-

rat ist schließlich die Geschäftsstelle des Beirates für Verkehr. Es hat die Koordination und Redaktion bezüglich der Vorschläge der Verkehrsbehörde zur Novellierung der StVO über und arbeitet in diversen Arbeitskreisen, wie dem für Ladezonen und dem für Radwege, mit.

Im einzelnen wurde die Verkehrsorganisation des innerstädtischen Busverkehrs hinsichtlich Dauerabstellplätze sowie Ein- und Aussteigstellen neu geregelt, die schleifenförmige Verkehrsführung im Bereich des Innenringes sowie im Bereich des Petersplatzes und die Fußgängerzone Judengasse—Seitenstettengasse realisiert. Neu gestaltet wurden die Verkehrsführung im Textilviertel und der ruhende Verkehr im Bereich Am Heumarkt—Lothringerstraße, geplant die Verkehrsordnung im Bereich des Hotelneubaus „Gartenbau“ und der ruhende Verkehr am Josefsplatz. Im 2. Bezirk war die Verkehrsführung im Bereich Elderschplatz neu zu organisieren und die Verkehrsordnung für die Praterstraße, den Mexikoplatz und das Czerninviertel neu zu planen sowie die Verkehrsführung und -ordnung im Stuwerviertel zu revidieren. Im 3. Bezirk wurden die Verkehrsberuhigung für den Kolonitzplatz sowie flankierende Maßnahmen zur Linienführung der U 3 und der verkehrsfreie Bereich Weyrgasse geplant. Bezüglich Verkehrsberuhigung Hofmannsthalgasse wurde eine Untersuchung durchgeführt. Im 4. Bezirk wurden der verkehrsfreie Bereich um den St.-Elisabeth-Platz und die Planung für die Verkehrsberuhigung Mozartplatz, im 5. Bezirk die Planung für den Bereich Gürtel Süd und im 6. Bezirk weitere Maßnahmen im Stadterneuerungsgebiet Gumpendorf organisiert. Im 7. Bezirk waren es die Verkehrsberuhigung im Bereich der Altlerchenfelder Kirche sowie weitere Maßnahmen im Stadterneuerungsgebiet Spittelberg, im 8. Bezirk verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Hamerlingsplatz, im 9. Bezirk die Verkehrsorganisation im Stadterneuerungsgebiet Himmelfortgrund sowie weitere Planungen zur Umorganisation des Verkehrs im Bereich Lichtental. Eine neue Verkehrsorganisation wurde im Bereich Raxstraße — Triester Straße — Quellenstraße — Laxenburger Straße (Bereich Gußriegelstraße) im 10. Bezirk geplant, ebenso wie eine neue Verkehrsführung im Bereich der Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost. Im Bereich der Eschenallee wurde der Verkehr umorganisiert, im Bereich der Per-Albin-Hansson-Siedlung West—Wienerfeldsiedlung Ost sowie des Columbusplatzes—Südtiroler Platzes eine neue Verkehrsführung realisiert. Im 12. Bezirk mußte die Verkehrsführung im Stadterneuerungsgebiet Wilhelmsdorf neu gestaltet und die Fußgängerzone Dörfelstraße sowie Canalettostraße geplant werden. Weiters waren Maßnahmen für die neue Linienführung des städtischen Busses 7 A sowie für die Planung hinsichtlich des Bereiches Gürtel Süd zu treffen. In weiteren Teilbereichen des 15. Bezirkes wurde die Umorganisation des Verkehrs geplant. Diverse Maßnahmen wurden getroffen für das Stadterneuerungsgebiet Storchengrund und für die Fußgängerzone Reichsapfelgasse. Im 16. Bezirk wurden weitere Verkehrsmaßnahmen für das Stadterneuerungsgebiet Ottakring geplant, im 17. Bezirk für die Fußgängerzone Dr.-Josef-Resch-Platz durchgeführt. Auf den 17. und 18. Bezirk erstreckte sich die Verkehrsführung in der Martinstraße zwischen Hernalser Hauptstraße und Währinger Straße. Im 18. Bezirk wurde die Verkehrsorganisation für die Fußgängerzone Kutschergasse, im 20. Bezirk die Planung für den verkehrsfreien Bereich Leipziger Platz durchgeführt. In weiteren Bereichen der Großfeldsiedlung mußte der Verkehr umorganisiert und die Planung für eine neue Verkehrsführung im Bereich der Schwarzen Lackenau vorgenommen werden.

Das Referat Planung hatte auf dem Gebiet der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrslichtsignalanlagen einschließlich der dafür notwendigen Verkehrserhebungen 55 Fälle, auf dem der verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues, einschließlich der Ausarbeitung von Vorschlägen für Baubänderungspläne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verkehrsführung oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs, 180 Fälle zu behandeln; in bezug auf die Ausarbeitung von Projekten 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 16 Fälle an. Im Zuge der Mitarbeit an der generellen Projektierung und Festlegung von Langzeitprovisorien bei Verkehrslichtsignalanlagen (gegebenenfalls auch für eine oder mehrere Baustufen), wofür für den Endausbau bereits ein Definitivum festliegt, wurden vier Fälle behandelt. Außerdem waren Amtssachverständige in Angelegenheiten niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen beizustellen sowie Aufträge an Zivilingenieure zu vergeben und zu betreuen. Die Detailprojektierung zum Wiener Wegweiserkonzept wurde 1981 für rund die Hälfte des hochrangigen Straßennetzes abgeschlossen, die Arbeiten werden 1982 fortgesetzt.

Die Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde befaßte sich in 2.698 Fällen entsprechend der Geschäftseinteilung mit der Verordnung und Festlegung definitiver Verkehrsmaßnahmen sowie der periodischen Überprüfung der bestehenden Verkehrsmaßnahmen. Als Urheber für diese Behördentätigkeit traten die Bezirksvorstellungen, die Magistratsdirektion-Verwaltungsrevision, der Bürgerdienst, die Bundespolizeidirektion-Verkehrsamt und private Stellen in Erscheinung. Zu den von außen an die Behörde herangetragenen Anträgen kamen die als amtlicher Anlaß bezeichneten Fälle, die von der Abteilung selbst aufgegriffen und erledigt wurden. Den Hauptanteil an diesen Fällen betrafen Anpassungen von bereits länger bestehenden Verkehrsmaßnahmen an die heutigen Erfordernisse sowie Verbesserungen der Sicherheitsverhältnisse, der Parkraumsituation und der Lebensqualität. Dazu kamen Fälle bezüglich Anpassung bestehender Ladezonen an geänderte Betriebsbedingungen, neue Ladezonen, Kurzparkzonen und begleitende Maßnahmen zum Beschleunigungsprogramm der öffentlichen Verkehrsmittel.



Hinsichtlich der Bewilligung von Arbeiten auf oder neben der Straße und der Festlegung der dafür erforderlichen Verkehrsmaßnahmen wurden 8.148 Fälle bearbeitet. Gegenüber 1980 konnte eine Zunahme um 1.143 Fälle oder 16,3 Prozent registriert werden. Als Antragsteller erschienen hauptsächlich die MA 28, 29, 30, 31, 33 und 42, die Wiener Stadtwerke sowie das Kabelbauamt, die Heizwerke, das Telekabel und private Stellen auf.

Im Jahre 1981 wurden unter anderem folgende Großbaustellen, die oft nur als ein Fall aufscheinen, betreut: So wurde der Ausbau der Erzherzog-Karl-Straße, der im Zuge der Aufschließung von Aspern vorgenommen wurde, betreut; weiters der Ausbau der Donaufelder Straße (B 3), die Brückenumbauten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Vorortelinie, die Sanierung der Praterbrücke und der Donaustadtstraße, der Neubau der Brigittenauer Brücke, der Ausbau der Landesgerichtsstraße—Universitätsstraße sowie der der Eichenstraße zwischen Längenfeldgasse und Steinackergasse, die Belagsarbeiten am Hietzinger Kai und der Schienenersatzverkehr für die U 4 von Hietzing bis Hütteldorf; schließlich die Verlängerung der B 14 zur S 2—B 10, die Sanierung der Friedensbrücke, die Fertigstellungsarbeiten im Bereich Franz-Josefs-Kai — Julius-Raab-Platz, die Sanierung der inneren Mariahilfer Straße, Maßnahmen für die Freigabe der A 22 sowie großflächige Gasrohrsanierungen im gesamten Wiener Raum.

Darüber hinaus waren Ausnahmegenehmigungen von bestehenden definitiven Verkehrsmaßnahmen sowie von der winterlichen Gehsteigbestreuungspflicht zu erteilen, Anfragen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden zu beantworten und Verkehrsgutachten bei Verhandlungen der MA 35 — G, 59, 64 und 70 abzugeben. Weiters wurde die Verkehrspermanenzstelle während des gesamten Jahres werktags zwischen 7 und 18 Uhr von drei Angehörigen der Gruppe betreut. Die Anzahl der in der Verkehrspermanenzstelle erledigten Fälle betrug 1.624, die Zahl der übrigen Fälle belief sich auf rund 1.300. In dieser Zahl sind die besuchten Verhandlungen der MA 35 — G und die bearbeiteten Fälle in der Permanenzstelle nicht enthalten.

Die Tätigkeit der Gruppe 3 — **Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen** umfaßt alle für die Vergebung von Leistungen notwendigen Verwaltungsarbeiten, wie die Aufstellung und Ausführung der Voranschläge, die Ausschreibung und Einholung von Angeboten, die Bauüberwachung, Kollaudierung, Rechnungsprüfung, die Führung der Sach- und Referatskredite, die Abrechnung sowie die Karteiführung und Lagerhaltung. Im einzelnen betrug die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel 57,200.000 S für Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 94,158.000 S für Errichtung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 47,739.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 18,779.000 S für Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A und 5,931.000 S für Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau.

Das Referat „Detailplanung und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen“ (VLSA) war mit der Neuerrichtung und Fertigstellung von 22 automatischen, zum Großteil koordinierten Anlagen unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrskonzeptes Wien (zentrale Regelung, Straßenbahnbeschleunigung, eigene Fußgängersignale, teilverkehrsabhängige Regelung usw.) befaßt. 37 Projekte mit mehrjähriger Bauzeit, meist im Zusammenhang mit der MA 28, wurden begonnen, Vorarbeiten für spätere VLSA an 20 Örtlichkeiten geleistet sowie 242 Verkehrslichtsignalanlagen wesentlich umgebaut oder entsprechend der geänderten Verkehrslage umprogrammiert. 40 größtenteils komplizierte provisorische Verkehrslichtsignalanlagen wurden 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 von 324 VLSA-Arbeiten sowie Anbotsdurchrechnungen bei öffentlichen Ausschreibungen mittels EDV vorzunehmen. Von der Detailprojektion wurden 324 VLSA-Projekte für Neu- bzw. Umbauten durchgeführt, im Detailzeichenbüro 400 Neuanfertigungen von Transparentoriginalen im Zusammenhang mit der VLSA-Detailprojektion sowie 155 Planänderungen, vorwiegend Bodenmarkierungs- und Phasenverteilungspläne, ausgearbeitet. Die Mikroverfilmung von FBK-Plänen, Einbautenplänen usw. sowie die Beschriftung in 6facher Ausfertigung und die Eintragung im Übersichtsplan M 1 : 12.500 wurden weitergeführt. Ferner war das Referat mit der Lehrlingsausbildung zweier Lehrlinge beschäftigt. Der Arbeitskreis über die Erweiterung der Verkehrsleitzentrale in der Roßauer Kaserne wurde beendet, die Ausschreibungsgrundlagen konnten fertiggestellt werden.

Im Referat „Betrieb und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen und Verkehrsleitzentrale“ waren mehr als 600 gerichtliche Anfragen im Straf- und Zivilverfahren zu beantworten, ferner entsprechende Planunterlagen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen beizustellen, außerdem etwa 60 Anfragen zu beantworten und mehr als 80 Gutachten in Verwaltungsstrafverfahren zu erstellen. An den in Betrieb stehenden 776 Verkehrslichtsignalanlagen und 102 Blinkanlagen wurden die Durchführung der erforderlichen Erhaltungsarbeiten, die Wartung der Steuergeräte, die Instandsetzungsarbeiten von Schäden sowie der ordnungsgemäße Betrieb ständig überwacht und überprüft. Durch konzentrierte Überwachung wie durch exakte Wartung der Steuergeräte ist eine deutliche Abnahme der Störfrequenz von Verkehrslichtsignalanlagen und damit eine Hebung der Verkehrssicherheit erreicht worden.

Besonders zu erwähnen sind eine turnusmäßige zweimalige Wartung der Schaltgeräte, eine turnusmäßige

zweimalige Reinigung der Signalgeber mit generellem zweimaligem Lampentausch sowie die dafür erforderliche Lampenbestellung, die Behebung von etwa 1.020 Störungen an den Steuergeräten und die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen; weiters die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 32 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 Überprüfung des Erhaltungszustandes gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken — Elektrizitätswerken, ferner die Überprüfung der aufgetretenen Lampenausfälle, vor allem in den letzten zwei Monaten, der Austausch von neun Steuergeräten, die auf Grund des Alters den technischen und Sicherheitsanforderungen nicht mehr gerecht wurden; schließlich die Behebung von Gewitterschäden an Steuergeräten, wie an Übertragungsleitungen, und damit verbundene Erneuerungen, die Überwachung und technische Prüfung des Einsatzes der zwei in Betrieb stehenden Überwachungsgeräte für Rotlichtüberfahrungen und die Information über den technischen Stand der Geschwindigkeitsmeßgeräte für Fahrzeuge (Radargeräte).

An Einrichtungen zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder Verkehrsmaßnahmen wurden vom Referat „Straßenverkehrszeichen und Wegweiser“ 1.836 Straßenverkehrszeichen und 1.248 Eisenständer aufgestellt. Im Bereich der Donauuferautobahn wurden 10 Überkopfwegweiserbrücken und 16 Überkopfwegweiser, 10 Vorwegweiser, 39 beleuchtete Verkehrszeichen, 1 Verkehrsleuchtsäule, 3 beleuchtete Wegweiser (2.200 mm) sowie 26 beleuchtete Wegweiser (2.920 mm) errichtet, am Praterstern die vorhandenen Signalbrücken mit 15 Großtafeln bestückt. Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie z. B. nach Unfällen, nach Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 3.028 Straßenverkehrszeichen, 1.816 Zusatztafeln, 1.676 Eisenständer und 185 Kettenständer erneuert werden. Im Jahre 1981 waren insgesamt 58.394 Verkehrszeichen in Email- und Scotchliteausführung, 2.069 beleuchtete Verkehrszeichen und 532 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreuen. 60 beleuchtete Verkehrszeichen und 36 Verkehrsleuchtsäulen wurden neu aufgestellt, 44 beleuchtete Verkehrszeichen und 19 Verkehrsleuchtsäulen entfernt. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofverkehrs zu Allerheiligen mußten außerdem 220 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt werden.

Auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, wurden vom Referat „Bodenmarkierungen“ für die neu festgelegten Maßnahmen und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 85.370 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand- und Begrenzungslinien angebracht. 30.173 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen bezogen sich auf Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, Richtungspfeile und sonstige Markierungen. Auf den Bundesstraßen B und S im Bereich des Landes Wien wurden 179.625 m Strich- und 8.533 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen, auf den Autobahnen (Bundesstraßen A) 151.013 m Strichmarkierungen und 2.343 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen für Pfeilsymbole usw. angebracht. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 416.008 m und das der Flächenmarkierungen 41.049 m<sup>2</sup>, davon waren 181.328 m und 13.530 m<sup>2</sup> Kurzzeitmarkierungen.

Die Gruppe 4 — Sondertransporte und Kfz-Werkstätten befaßte sich mit Gutachten in Bau-, Gewerbe-, Luftfahrt-, kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Angelegenheiten; ist ferner die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung und die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer und hat außerdem über Sondertransporte zu entscheiden.

Da die Gruppenleitung strikt dieselben Sprechstunden wie die Baupolizei einhält, hat es sich eingebürgert, daß zahlreiche (etwa 500 im Jahr) Planverfasser ihr Projekt noch vor 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 denen eine Beobachtungsfahrt vor Abgabe eines Sachverständigengutachtens notwendig ist. In besonders schwierig gelagerten Fällen wird die Beobachtungsfahrt gemeinsam mit dem Chefarzt der Bundespolizeidirektion Wien absolviert. Bei der Begutachtung von körperbehinderten Kfz-Lenkern werden fast nur Gutachten zum Erlangen eines „bedingten“ Führerscheins verfaßt, was für den Führerscheininhaber den Vorteil hat, daß er mit allen Fahrzeugen fahren darf, die der in seinem Führerschein eingetragenen Bedingung entsprechen. Bei einem Fahrzeugwechsel muß er sein neues Fahrzeug nicht mehr vorführen, es muß lediglich der Bedingung im Führerschein entsprechen. Abgesehen von der Erleichterung für den Führerscheininhaber bringt dieses Vorgehen auch eine große Verwaltungsvereinfachung mit sich. Um den gehbehinderten Kfz-Lenkern das Aufsuchen des Amtshauses zu erleichtern, wurde aus Anlaß des „Jahres der Behinderten“ vor dem Amtshaus eine Behindertenzone verordnet und kundgemacht. Leider wird sie fast ständig mißachtet, so daß oft Fahrzeuge von Lenkern abgestellt werden, die nicht gehbehindert sind.

Als Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung sowie die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer hat die Gruppe 4 die technischen Sachverständigen bereitzustellen sowie 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 besonders gut gewährleistet.

Im Frühjahr fand eine Besprechung zwischen den technischen Omnibuslenkerprüfern und den Omnibuslenkerausbildern statt, bei der festgelegt wurde, daß vor Beginn der Prüfungsfahrt am Fahrzeug Fragen gestellt werden sollen.

Im Jahre 1981 wurden vom Referat „Sondertransporte“ insgesamt 440 Fälle in §-42-Angelegenheiten, das sind Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, bearbeitet. Gegenüber dem Jahre 1980 ergab sich somit eine Zunahme von mehr als 10 Prozent. Da etwa die Hälfte der Fälle auch andere Länder betrafen, waren umfangreiche Ermittlungen, die aus Termingründen überwiegend fernschriftlich abgewickelt werden mußten, notwendig.

Bei den Routengenehmigungen, die Sondertransporte und die eingeschränkten Zulassungen von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, wie unter anderem Autokräne, Straßenbaumaschinen, landwirtschaftliche Maschinen sowie die Verwendung von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern umfassen, nahm die Zahl der Fälle auf 1.743 zu. Einen besonderen Anteil an dieser Zunahme hatten die Großbaustellen im Raume Wiens. So wurde z. B. die Brigittener Brücke nur mit vorgefertigten Teilen (Länge eines Teiles rund 16 m, Breite bis 5,6 m, Höhe bis 3,9 m und Gewicht bis 35 t) errichtet. Die Transporte dieser Teile, die in drei Wochen erzeugt wurden, waren alle an Routengenehmigungen gebunden. Neben den notwendigen Routenerhebungen mit Ermittlungsverfahren über die Tragfähigkeit von Straßen (Fahrbahndecken und -einbauten) und Brücken mußten auch für bestimmte Fälle begleitende Bescheide auf der StVO-Ebene, wie Ausnahmen von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verordnungen für Halteverbotszonen zur Freihaltung schmaler Straßen oder enger Kurven vom ruhenden Verkehr, erlassen werden. Bei Transporten, die sich über den Wiener Bereich erstreckten, mußten laufend Kontakte mit dem Land Niederösterreich wegen der Koordinierung der Übernahmestellen gepflogen werden.

Über Antrag der Österreichischen Bundesbahnen wurde für insgesamt fünf gefährliche Güter, die in Kesselwaggons der Bahn gefüllt oder auf Spezialfahrzeugen verladen waren, eine Ausnahme nach § 25 GGSt. erteilt. Für die Erteilung waren umfangreiche Ermittlungen, die unter anderem Probefahrten und Verkehrszählungen umfaßten, notwendig.

Für das Referat „Kraftfahrzeugangelegenheiten“ ist das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGSt.) von besonderer Bedeutung. Ein Teil der Vollziehung des 1980 in Kraft getretenen GGSt. liegt beim Landeshauptmann, in Wien auf Grund der Geschäftseinteilung des Magistrates der Stadt Wien bei der Abteilung. Die MA 46 – Gruppe 4 konnte nach einem intensiven Ermittlungsverfahren über Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr eine Bauartmustergenehmigung (Typengenehmigung) über glasfaserverstärkte Kunststofftanks zur Beförderung von Säuren, Laugen und chemisch aggressiven Flüssigkeiten ausstellen. Im Zusammenhang mit der Überwachung von Transporten, die unter das GGSt. fallen, wurden dem Landeshauptmann im Jahre 1981 11 Fälle, die vorläufige Untersagung des Transportes betreffend, vorgelegt. In diesen Fällen war zu entscheiden, ob bzw. unter welchen Auflagen und Bedingungen die Fahrt fortgesetzt werden kann.

Bei der Revision von Werkstätten, die zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57 a KFG und der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 57 Abs. 4 KFG ermächtigt sind, ist festzustellen, ob die für die ursprüngliche Ermächtigung notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen noch gegeben sind. Die Revisionen, die von zwei gemäß § 125 KFG bestellten Sachverständigen entsprechend den von der Magistratsdirektion genehmigten Richtlinien durchgeführt werden, sollen dazu führen, daß vorhandene Mängel bei der Begutachtungstätigkeit beseitigt werden und daß die gesetzlichen Vorschriften, die zur Durchführung dieser Begutachtungs- bzw. Überprüfungstätigkeit erlassen worden sind, von den mit dieser Tätigkeit betrauten Personen eingehalten werden. Eine weitere Zielsetzung ist die korrekte und einwandfreie Durchführung der Begutachtung bzw. Überprüfung, um einen möglichst hochstehenden technischen Standard der einzelnen Fahrzeuge zu erreichen und somit einen wesentlichen Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit zu leisten.

Die Notwendigkeit von Revisionen bei den ermächtigten Vereinen und Gewerbetreibenden besteht insofern zu Recht, als hiedurch vorliegende Mängel umgehend beseitigt bzw. bei schwerwiegenden Vorfällen die Ermächtigungen widerrufen werden können. Es hat sich weiters gezeigt, daß die meisten Firmen die Revisionen durchaus begrüßen, um selbst einen besseren Überblick über die gesetzlichen Bestimmungen und deren Anwendung bei der Begutachtung bzw. Überprüfung zu bekommen. Einige große Werkstätten haben nach Bekanntwerden des Revisienergebnisses selbst die Ermächtigung zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung und Überprüfung zurückgelegt und, um einerseits ihr Personal besser schulen und andererseits eine einwandfreie Durchführung der Begutachtung gewährleisten zu können, eine innerbetriebliche Umstrukturierung (Personalumschichtung) vorgenommen.

Mit Stichtag 31. Dezember 1981 sind 276 Firmen bzw. Vereine gemäß § 57 a KFG und 13 gemäß § 57 Absatz 4 KFG ermächtigt, Begutachtungen bzw. Überprüfungen durchzuführen. Im Jahre 1981 wurden 62 Werkstätten und Vereine neu ermächtigt. Bei 24 Betrieben ist derzeit das Verfahren noch nicht abgeschlossen. 42 Gewerbetreibenden wurde die Ermächtigung versagt oder die Gewerbetreibenden traten vom Ansuchen zurück, da kein qualifiziertes Personal oder die erforderlichen Einrichtungen vorhanden waren. Im Jahre 1981

wurden 96 ermächtigte Gewerbetreibende und Vereine einer Revision unterzogen. Sämtliche Revisionen wurden unangesagt und routinemäßig bzw. auf Grund von Anzeigen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge und der Bundespolizeidirektion Wien durchgeführt. Auch der Hinweis verschiedener Firmen auf die Vergabe von Begutachtungsplaketten an nicht betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge wurde zum Anlaß genommen, Revisionen durchzuführen. Insgesamt 18 Firmen wurde bisher die Ermächtigung entzogen, da infolge der Vielfalt der bei der Revision festgestellten schwerwiegenden Mängel die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben war. So fehlten unter anderem Begutachtungsplaketten, unbrauchbare Plaketten wurden selbst vernichtet oder es wurden Plaketten an nicht betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge vergeben. Im Jahre 1981 wurde neun Firmen die Ermächtigung widerrufen; weitere sechs Werkstätten haben auf Grund des Revisionsergebnisses die Ermächtigung zur Durchführung der Begutachtung selbst zurückgelegt und damit keinen Widerruf erhalten. Somit verloren 15 der 96 revidierten Firmen die Ermächtigung. Einem Großteil von Betrieben wurde für den Wiederholungsfall die Entziehung der Ermächtigung angedroht, da verschiedene Mängel bei der Begutachtungstätigkeit vorgelegen sind. So ergaben sich Beanstandungen beim Ausfüllen der Gutachten, beim Führen des Verzeichnisses, bei der Lochung der Plaketten (nicht nach Erstzulassung), bei der Aufbewahrung der Begutachtungsplaketten und der Ablieferung der verlochten bzw. unbrauchbaren Plaketten. Weiters kam es zu Beanstandungen bei der Übermittlung der Durchschriften der Gutachten an das statistische Zentralamt und bei der Handhabung bzw. Auslegung des „Mängelkataloges“.

Die Durchführung der Revisionen bei ermächtigten Werkstätten und Vereinen soll in einem Rhythmus von 24 bis 36 Monaten, der Nachrevision von hiebei beanstandeten Firmen innerhalb von 8 bis 12 Monaten erfolgen. Die Erreichung dieser Zielsetzung würde die Zahl der jeweiligen Beanstandungen stark reduzieren und zu einer wesentlichen Verbesserung der Begutachtungstätigkeit führen. Es ist geplant, für die Bescheiderstellung, Evidenzhaltung und Revisionshilfe die EDV einzusetzen.

Im Jahre 1981 wurden 73 Ermittlungsverfahren für die Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn durchgeführt, wobei kein Antrag abgewiesen werden mußte. Für Filmaufnahmen waren 326 bescheidmäßige Bewilligungen zu erteilen. Im Zusammenhang mit Filmaufnahmen wurden 541 kurzfristige Verkehrsmaßnahmen, wie Ladezonen usw., und 65 Ausnahmen gemäß §§ 42 und 45 StVO, wie unter anderem Wochenendfahrverbot und Einfahrt in Fußgängerzonen, bewilligt. Für 403 „dauernd stark gehbehinderte Personen“ wurde gemäß § 29 b StVO ein Behindertenausweis ausgeteilt, 169 Ansuchen mußten mangels fehlender gesetzlicher Voraussetzung abgelehnt werden. Für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr wurden 23 Erlaubnisse für Radfahren ausgestellt. Ein Ansuchen mußte abgewiesen werden. Schließlich wurden 38 sportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen behandelt, 149 Fahrzeuge auf ihre Eignung als Fahrschulfahrzeuge geprüft.

In der Gruppe 5 — **Landesfahrzeugprüfstelle** wurden insgesamt 18.504 Fälle behandelt. Darunter betrafen 15.963 Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie technische Änderungen, und zwar von 8.967 Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, 3.083 Lastkraftwagen, Spezialkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen, Feuerwehrfahrzeugen sowie Gelenkkraftfahrzeugen, weiters von 1.450 Motorrädern, Kleinmotorrädern und Motorfahrrädern, 1.351 Anhängern, 64 Omnibussen, 54 Tankkraftwagen, 34 Tankanhängern, 491 sonstige kraftfahrtechnische Begutachtungsfälle bzw. Bearbeitungsfälle sowie 469 Rückbauten der „Fiskal-Lkw“. Bei insgesamt rund 20 Prozent dieser Fälle sind auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstbegutachtung dieser Fahrzeuge zusätzlich Nachbegutachtungen notwendig geworden.

Als komplizierte Fälle sind zu nennen Personenkraftwagen mit wahlweisem Flüssiggastrieb, Lastkraftwagen und Anhänger für die Beförderung von flüssigen Gasen und gefährlichen Stoffen, Omnibusse neuester Bauart sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, wie Autokräne, Bagger, Schaufellader, Saug- und Kehrmaschinen, Müllsammelfahrzeuge und Tieflader. In zahlreichen Fällen waren Ausnahmegenehmigungen nach Ermächtigung durch das Bundesministerium für Verkehr zu erteilen.

Insgesamt 1.619 Gutachten wurden für die wiederkehrende und besondere Überprüfung für die Bundespolizeidirektion Wien-Verkehrsamt als Behörde abgegeben. Darunter waren 967 Erstgutachten sowie 652 Zweitgutachten auf Grund von Mängelfeststellungen bei der Erstbegutachtung. Die Anzahl der Begutachtungen ist im Vergleich zu 1980 um etwa 20 Prozent gestiegen. Bei 67,4 Prozent der Fahrzeuge wurden Mängel festgestellt, so daß Zweitgutachten nötig waren. Weiters sind 786 kraftfahrzeugtechnische Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren in Berufungsfällen für die MA 70 erstellt worden. Im Vergleich zu 1980 ist die Gutachter-tätigkeit um 37,4 Prozent angestiegen. Außerdem wurden 106 Duplikate (1980: 140) von Einzelgenehmigungen angefertigt, 30 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern neu festgelegt und am Fahrzeug bezeichnet. Drei Sachverständige der Kraftfahrzeugtypenprüfung gaben 186 Gutachten für die Typengenehmigungsbehörde, das Bundesministerium für Verkehr, ab. 75 Gutachten wurden mit dem Bundesministerium für Verkehr nach Auslandsprüfungen erstellt. Das ergibt eine Zunahme um 50 Prozent gegenüber 1980. Vier Sachverständige für die Einzelprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern wurden im Hinblick auf § 125 KFG eingeschult. Ferner wurden 8 Koordinationsbesprechungen für die §-125-KFG-Sachverständigen abgehalten. In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden im Jahre 1981 Einnahmen durch Verwaltungsabgaben gemäß der Bundesverwaltungsab-

gabenverordnung 1968 in der Höhe von 3,879.310 S erzielt, durch Bundesstempel Einnahmen von 2,674.000 S erreicht.

Im Sinne einer bürgernahen Verwaltung wurde der Parteienverkehr zusätzlich auf die Zeit am Donnerstag von 15.30 bis 17.30 Uhr erweitert.

## Wiener Stadtwerke

Das Wirtschaftsjahr 1981 war vor allem durch wachsende weltwirtschaftliche Schwierigkeiten gekennzeichnet, was auch in der Zahl von 30 Millionen arbeitslosen Menschen in den westlichen Industriestaaten seinen Niederschlag gefunden hat. Obwohl die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich im Vergleich dazu mit einer wesentlich besseren Beschäftigungslage und relativ niedriger Inflationsrate bei weitem günstiger war, darf nicht übersehen werden, daß auch die österreichische Wirtschaft von Jahr zu Jahr einer stärkeren Beeinflussung durch die globale Entwicklung unterliegt. Dies gilt in besonderem Maße für den Bereich der Energieversorgung.

Die wirtschaftliche Rezession des Jahres 1981 — von Fachleuten tiefgreifender als jene des Jahres 1975 beurteilt — hat es in Zusammenwirken mit einer äußerst milden Witterung sowie dem sich verstärkt abzeichnenden Sparwillen der Bevölkerung mit sich gebracht, daß der Strombedarf um 0,3 Prozent und die Gasabgabe an Tarifabnehmer um 9,8 Prozent hinter den Werten von 1980 zurückgeblieben ist. Bei der Fernwärme, dem dritten leitungsgebundenen Energieträger, war die Tendenz ähnlich. Die Abgabe von Fernwärme aus der Primärenergie sparenden Kraft-Wärme-Kupplung der Elektrizitätswerke hingegen ist mit einem Plus von 33 Prozent allerdings sehr stark gestiegen. Es wäre jedoch verfrüht, aus diesen Ergebnissen des Jahres 1981 voreilig Schlüsse zu ziehen, zumal keineswegs absehbar ist, ob die Neigung zur Sparsamkeit im Umgang mit Energie längerfristig anhalten wird.

Ein Eckpfeiler der Wiener Energiepolitik war auch im Jahre 1981 im Interesse der Versorgungssicherheit eine konsequente Vorsorge- und Vorratspolitik, die allerdings kapitalintensive Maßnahmen erfordert hat. Somit verfügen die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke und — Gaswerke auch in strengen Wintern sowie bei Schwierigkeiten in der Heizöl- bzw. Erdgasanlieferung über Reserven in einem üblicherweise selten gegebenen Ausmaß. Im Hinblick auf die für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Wien grundlegende Bedeutung einer gesicherten Energieversorgung muß die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Wiener Stadtwerke eine vordringliche Aufgabe bleiben. Aus diesem Grund ist es unumgänglich notwendig, daß sich die Strom- und Gaspreise an der jeweiligen, von äußeren Einflüssen abhängigen Kostenentwicklung orientieren. Wie auch in den vergangenen Jahren stand das Jahr 1981 im Zeichen weiterer Verteuerungen der Rohenergie. Obwohl auf dem Rohölmarkt eine gewisse Stabilisierung erkennbar war, hat sich der Bezugspreis für schweres Heizöl während des Jahres 1981 in zwei Abschnitten um rund 20 Prozent gegenüber dem Stand von Ende 1980 erhöht. Der Einstandspreis für Erdgas ist im Laufe des Jahres 1981 ebenfalls in mehreren Etappen insgesamt um rund 42 Prozent gestiegen. Diese unerfreuliche Entwicklung hat die Wiener Stadtwerke dazu gezwungen, ihre Tarife für Strom und Gas ebenfalls anzuheben. Am 1. Jänner 1981 trat eine Strompreiserhöhung um 7,2 Prozent in Kraft. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1981 erfolgte eine weitere Anhebung der Strompreise als Sofortmaßnahme zur teilweisen Abdeckung der gestiegenen Brennstoffkosten um einheitlich 7 g je Kilowattstunde. Unberücksichtigt blieb dabei jedoch die Steigerung aller übrigen Kosten, die im Laufe des Jahres 1981 eingetreten ist. Die Elektrizitätswerke mußten deshalb in dieser Situation neuerlich Überlegungen bezüglich der Tarife anstellen und Verhandlungen mit der Preisbehörde einleiten, die schließlich zu einer weiteren Erhöhung der Strompreise per 1. Jänner 1982 um durchschnittlich 13,2 Prozent geführt haben. Die Gaswerke mußten — ebenso wie andere Landesferngasgesellschaften — gleichfalls eine Anhebung, und zwar per 1. Juni 1981 um 6,5 g je Kilowattstunde, vornehmen, was eine Erhöhung des Haushaltstarifes um 14,8 Prozent und des Gewerbe- und Industrietarifes um 15,5 Prozent bedeutet hat. Diese von der Preiskommission des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie genehmigte Erhöhung berücksichtigte jedoch nur die Mehrkosten, die aus den Preissteigerungen beim Erdgasbezug resultierten. Die Steigerung aller übrigen Kosten, wie Personalkosten und vor allem Fremdkapitalzinsen, blieb wie bei der Preiserhöhung vom 1. November 1980 unberücksichtigt.

Im Bereich der Verkehrsbetriebe zeigten sich auch im Jahre 1981 wieder die positiven finanziellen Auswirkungen der mit 19. November 1979 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen finanziellen Entlastung dieser Teilunternehmung der Wiener Stadtwerke. Von seiten der Hoheitsverwaltung floß den Verkehrsbetrieben ein Betriebskostenzuschuß im Betrage von 1.390,2 Millionen Schilling zu, der eine Verbesserung des Jahreserfolges in gleicher Höhe bewirkte. Gleichzeitig wurde ihnen eine Kapitalaufstockung im Betrag von rund 558 Millionen Schilling gewährt, die der Finanzierung von Investitionen dienen sollte. 55 Millionen Schilling aus dem Nahverkehrszuschuß und 117,8 Millionen Schilling aus der Bundeskraftfahrzeugsteuer waren Bestandteile dieser Kapitalaufstockung. In Befolgung des genannten Gemeinderatsbeschlusses zur Entlastung der Verkehrsbetriebe hat die Hoheitsverwaltung somit im Jahre 1981 rund 1.948 Millionen Schilling den Verkehrsbetrieben zugeführt (1980: 1.861 Millionen Schilling). Auch aus dem Bereich der Wiener Stadtwerke selbst wurden die Verkehrsbetriebe wieder mit namhaften Beträgen unterstützt. Elektrizitätswerke und Gaswerke, die im Zuge

der Entlastung der Verkehrsbetriebe die Tilgungen der bis Ende 1978 aufgelaufenen Schulden zu tragen haben, leisteten 1981 aus diesem Titel 704,5 Millionen Schilling. Darüber hinaus floß den Verkehrsbetrieben im Rahmen des wirtschaftlichen Querverbundes, wie seit vielen Jahren, eine erfolgswirksame Subvention von 190 Millionen Schilling durch die Elektrizitätswerke zu. Alle diese Maßnahmen zusammen bewirkten, daß der öffentliche Nahverkehr im Jahre 1981 in Wien mit einer gesunden finanziellen Basis arbeiten konnte. Die Entlastung der Verkehrsbetriebe darf nicht zur Ansicht verleiten, daß nun auch die Problematik der überaus stark steigenden Kostenentwicklung bei dieser Teilunternehmung der Wiener Stadtwerke ein für allemal bewältigt wäre. Obwohl der Personalstand der Verkehrsbetriebe durch Rationalisierungsmaßnahmen, insbesondere im Fahrbetrieb, laufenden Reduktionen unterliegt, steigt der Personalaufwand als einer der dominierenden Kostenposten nach wie vor. Ohne die im folgenden erwähnten ertragssteigernden Maßnahmen hätten die Erträge aus der Beförderung etwa im Jahre 1982 daher nur mehr 76,3 Prozent des Personalaufwandes gedeckt. Dieses Verhältnis hätte sich bei Gleichbleiben der Erträge aus der Beförderung von Jahr zu Jahr noch weiter verschlechtert, so daß die durch Beförderungserlöse nicht abgedeckten finanziellen Mehrbelastungen von Jahr zu Jahr mit größer werdendem Anteil auf die Hoheitsverwaltung entfallen wären. Es erwies sich deshalb als notwendig, auch die Tarife der Verkehrsbetriebe einer Revision zu unterziehen, da nur eine sinnvolle und gerechte Verteilung der Lasten des öffentlichen Nahverkehrs auf dessen Benutzer einerseits und auf die Trägerkörperschaft andererseits eine ausreichende Finanzierung der für unsere Stadt lebensnotwendigen Leistungen der Verkehrsbetriebe gewährleisten kann. Mit Beginn des Jahres 1982 wurde deshalb ein neuer Tarif festgesetzt, der zwei grundlegende Zielsetzungen hat: einerseits durch eine Umgestaltung der Tarife die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu heben, andererseits gleichzeitig eine Anpassung der Tarifeinnahmen an die allgemeine Kostenentwicklung vorzunehmen. Diese Tarifregelung stellt eine echte Reform dar, mit deren Hilfe starke Akzente in verkehrs-, familien- und sozialpolitischer Hinsicht gesetzt worden sind. In erster Linie werden die längerfristigen Netzkarten verbilligt, wodurch sich vor allem für häufige Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel eine Verbesserung ergibt. Außerdem wurden neue, preisgünstige Netzkarten für einkommenschwächere Pensionisten aufgelegt. Zusätzliche Verbesserungen gab es für Schüler durch die Einführung einer Nachmittags-Bildungskarte.

Die Elektrizitätswerke verzeichneten im Vergleich zum Jahre 1980 eine geringfügige Abnahme des Gesamtbedarfes an elektrischer Energie um 0,3 Prozent auf 6,150.846 MWh. Davon erzeugten die eigenen Kraftwerke 3,374.290 MWh, während 2,776.556 MWh aus dem österreichischen Verbundnetz bezogen wurden. Die Belastungsspitze ergab sich am 22. Dezember mit 1.121 MW. An diesem Tag wurde auch der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie mit 24.719 MWh registriert. Die gesamte Wärmelieferung aus der Kraft-Wärme-Kupplung des Blockkraftwerkes 1/2 im Dampfkraftwerk Simmering in das Fernwärmenetz der Heizbetriebe-Wien Ges. mbH betrug 344.551 MWh, was im Vergleich zum Jahre 1980 einer Steigerung von 33 Prozent entspricht. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 14. Dezember mit 260 MW, wodurch in der Leistung eine wärmeseitige Auslastung der Kraft-Wärme-Kupplung mit 93 Prozent gegeben war. Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 18. Dezember mit 5.299 MWh (1980: 3.666 MWh). Mit der Umschaltung des Netzgebietes im Bereich des Kraftwerkes Simmering konnte die langjährige Umstellung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV im Wiener Versorgungsgebiet als wesentlicher Abschnitt des Netzausbauprogrammes abgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit dem im Jahre 1980 begonnenen Bau einer Heizkesselanlage zur Hilfsdampfversorgung wurden die Montagen der maschinellen und Kessel-Einrichtungen begonnen und im November abgeschlossen. Im Zuge des Kraftwerksausbaues der Wiener Elektrizitätswerke im Rahmen des koordinierten Kraftwerksausbauprogrammes der österreichischen Elektrizitätswirtschaft wurden Vorprojektierungsarbeiten für die Errichtung eines weiteren Blockkraftwerkes des Kraftwerkes Donaustadt durchgeführt. Im Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurde eine planmäßige Kurz-Revision vorgenommen, im Umspannwerk Kendlerstraße am 2. Oktober der dritte Umspanner 380/110 kV in Betrieb genommen. Weiters wurden wichtige Um- und Ausbauten in den Umspannwerken Nord, Wiener Neudorf, Weißerger, Süd, Michelbeuern und Liesing, die vom 110-kV-Netz auf 20 bzw. 10 kV abspannen, in Betrieb genommen. Das neue Umspannwerk Aspern, das der Anspeisung des Werkes von General Motors Austria in Aspern dient, konnte am 10. September den Betrieb aufnehmen. Im Unterwerk Niernberggasse wurde die veraltete 10-kV-Schaltanlage durch eine neue ersetzt. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 12. Oktober. Für die Stromversorgung der Verkehrsbetriebe wurden 1981 weitere Gleichrichter in den Stützpunkten Dornbach und Winkeläckerstraße aufgestellt, im Umspannwerk Floridsdorf eine neue Schaltanlage für die Gleichstromversorgung in Betrieb genommen und im Umspannwerk Währing die alten Gleichrichter durch moderne Einheiten ersetzt. Für die Stromversorgung der U-Bahn wurde in den Unterwerken Vorgartenstraße, Hietzing, Ober St. Veit und Hacking der Betrieb aufgenommen. Entsprechend dem Gesamtausbauprogramm der Wiener Elektrizitätswerke mußte auch der Netzausbau weitergeführt werden. Die Anzahl der im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke angeschlossenen Zähler nahm im Jahre 1981 von 1,299.810 auf 1,304.575 Stück zu.

Von den Gaswerken wurden im Jahre 1981 rund 610 Millionen m<sup>3</sup> Erdgas an Tarifabnehmer abgegeben. Dies entspricht gegenüber 1980 einem Rückgang um 9,8 Prozent. Die maximale Tagesabgabe an Tarifabnehmer wurde am 21. Dezember mit 4,39 Millionen m<sup>3</sup> verzeichnet. An die Sonderabnehmer wurden rund 144

Millionen m<sup>3</sup>, etwa die gleiche Menge wie im Vorjahr, abgegeben. Der Rückgang der Abgabe gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die ungewöhnlich milde Witterung sowohl in den ersten als auch in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres zurückzuführen. Einen Schwerpunkt der Ausgaben bilden im Bereich der Gasversorgung nach wie vor die Aufwendungen für das Rohrnetz. So wurden 122 km Rohrleitungen verlegt und etwa 74 km saniert. 6 Gebietsregleranlagen wurden neu errichtet, 2 fertiggestellt, 8 umgebaut und 2 derartige Anlagen demontiert.

Außerdem wurden elf Firmenregleranlagen in Betrieb genommen und ein Schrankregler zur Gebietsversorgung montiert. Auf dem Gelände der Dienststelle Simmering wurde mit dem Bau des Fittings- und Armaturen-lagers begonnen. Im Bereich der Versorgung von Sondervertragsabnehmern stieg deren Zahl gegenüber 1980 um 13 Prozent, bei der Gruppe der Blockheizwerke um 17 Prozent an. Als markanteste Anlage ist hierbei das General-Motors-Werk in Aspern mit einer Vertragsabnahmemenge von 1.000 m<sup>3</sup>/h zu erwähnen. Weitere technisch interessante Neuanschlüsse waren das Zoologische Institut im Universitätskomplex in 9, Althanstraße, der Zentralerschubbahnhof der ÖBB in 11, Kledering, das ÖBB-Zentralstellwerk im 16. Bezirk und eine Bitumenproduktionsanlage im 23. Bezirk. Die Zahl der erledigten Heizgasanträge betrug insgesamt 19.076 mit einem Anschlußwert von 469 MW, wovon lediglich vier Anträge mit einem Anschlußwert von 2,5 MW abgelehnt wurden. Die Erdgasaufbringung ist durch den zunehmenden Einsatz von Importgas gekennzeichnet. Im Jahre 1981 hat der Anteil aus der inländischen Gasförderung 19 Prozent, jener der Importe 81 Prozent betragen. Bekanntlich muß der Ausfall der ab 1981 gedacht gewesenen Iran-Gaslieferungen und der Rückgang der Inlandsförderung bis zum Anlaufen eines nun beabsichtigten vierten Erdgas-Importvertrages mit der UdSSR im Jahre 1984/85 überbrückt werden. Für dieses Problem haben die Wiener Stadtwerke und die übrigen Landesferngasgesellschaften schon 1979 ein mittelfristiges Gasversorgungskonzept erstellt, auf Grund dessen eine Erweiterung der Speicherkapazitäten für überjährige Speicherungen durchgeführt wurde. Mittels der bereits 1979 und 1980 in diesen Speichern von den Wiener Stadtwerken — Gaswerken angesparten Gasmengen konnten daher die im ersten Quartal 1981 angelaufenen geringeren Lieferungen aus der UdSSR ausgeglichen werden, so daß die Versorgung der Kunden der Wiener Stadtwerke — Gaswerke problemlos gewährleistet war. Ab Jahresmitte 1981 hat die UdSSR nicht nur die Fehlmengen nachgeliefert, sondern über die Vertragsmenge hinaus zusätzliche Gasmengen angeboten. Im Interesse der Versorgungssicherheit wurden auch diese Mengen bezogen, allerdings mußte hierbei nicht nur der Kauf dieser zusätzlichen Mengen finanziert, sondern es mußten auch die Kosten für die hierfür notwendigen, von der ÖMV kurzfristig bereitgestellten zusätzlichen Untertagespeicher übernommen werden. Bezüglich des großen UdSSR-IV-Importvertrages, der Österreich ab 1984/85 langfristig zusätzliches Erdgas bringen soll, konnten die Verhandlungen zwischen der ÖMV und der Sowjetunion bis Jahresende noch nicht abgeschlossen werden.

Der in der Generaldirektion der Wiener Stadtwerke zur Koordinierung der leitungsgebundenen Energieträger Strom, Gas und Fernwärme eingerichtete „Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE)“ hat im Jahre 1981 insgesamt 204 Empfehlungen, davon 107 für insgesamt fast 8.500 Wohnungen, abgegeben. Der Anschlußwert aller Empfehlungen beträgt 376 MW. Es ist dies der höchste Jahres-Anschlußwert seit Gründung des AKE im Jahre 1972. Als Großprojekte sind unter anderem das Wohnbauprojekt Wienerberggründe, die Bebauung der „MIAG-Gründe“ sowie die Betriebsbaugelände Dra-schegründe West II, Hausfeldgründe und Allissen zu erwähnen. Im Jahre 1981 wurden weiters 291 Wohnbau-förderungsgesuchen zur Errichtung von mehr als 7.600 Wohnungen im Hinblick auf die im Wohnbau-förderungsgesetz festgelegten Erfordernisse des Umweltschutzes bei der vorgesehenen Heizung überprüft. Dabei mußte in drei Fällen mit zusammen 103 Wohnungen Einspruch erhoben werden. Zusätzlich wurden sieben Ansuchen positiv erledigt, für die nach einem Einspruch bei einer früheren Überprüfung die Planung auf eine umweltfreundliche Heizung geändert wurde. In diesem Zusammenhang wurde die vom Energiewirtschaftlichen Referat der Generaldirektion im Vorjahr erstmals vorgelegte Analyse über die Energieversorgung geförder-ter Wohnbauvorhaben in Wien für das Jahr 1980 weitergeführt. Der bisher aufgezeigte Trend eines abnehmen- den Heizölanteiles setzte sich weiter fort. Ebenso wurde im Jahre 1981 die Energieversorgung von 41 Unterneh- men im Rahmen der Wiener Strukturverbesserungsaktion überprüft, um sicherzustellen, daß die auf diese Weise geförderten Bauvorhaben den energiepolitischen Intentionen der Stadt Wien entsprechen.

Es gibt derzeit in Wien mehr als 0,5 Millionen Autos, und in den öffentlichen Verkehrsmitteln sind täglich weit mehr als eine Million Fahrgäste zu befördern. Bekanntlich kann die zur Verfügung stehende Straßenfläche nicht beliebig vermehrt werden, so daß „Verkehrsinfarkte“ zwangsläufig entstehen müssen, falls nicht Wege gefunden werden, den Kampf jeder gegen jeden um Verkehrsfläche in ein sinnvolles „Miteinander“ aller Ver- kehrsteilnehmer umzuwandeln. Wenn man von der Tatsache ausgeht, daß der Individualverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr ein Vielfaches der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen beansprucht, aber nur rund 40 Prozent des Verkehrsaufkommens in Wien bewältigt, dann zeigt sich, daß die Verkehrsprobleme unse- rer Stadt vor allem durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs bewältigt werden können. Maßnahmen mit dieser Zielrichtung stellen sowohl die verschiedenen, von Autofahrern und Geschäftsleuten oft nur äußerst widerwillig akzeptierten Beschleunigungsprogramme dar als auch die laufende Modernisierung des Wagenpar-

kes, der Ausbau des Kundendienstes der Verkehrsbetriebe, die Schaffung von einzelnen Bezirks-Verkehrskonzepten und dergleichen mehr.

Im Jahre 1981 ergaben sich bei den Verkehrsbetrieben rund 451 Millionen Beförderungsfälle, um 1,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Die hierzu nötige Fahrleistung betrug rund 86 Millionen Wagenkilometer. Um das Beförderungsangebot aufrechtzuerhalten, mußten auf dem Sektor der Erneuerung des Fahrparkes wieder große Anstrengungen unternommen werden. Insgesamt wurden 12 U-Bahn-Doppeltriebwagen, 8 Stadtbahn-Zweirichtungs-Gelenktriebwagen, 7 dazugehörige Beiwagen, 2 Straßenbahntriebwagen, 10 Gelenkbusse und 27 Normalbusse angeschafft.

Nach Abschluß der Bauarbeiten konnte der Betrieb auf der Linie U 1 am 28. Februar vom Nestroyplatz bis Praterstern verlängert werden. Nach Einstellung des Stadtbahnverkehrs im Bereich Meidling Hauptstraße bis Hütteldorf wurden die notwendigen Arbeiten zur Umstellung auf U-Bahn-Betrieb teilweise abgeschlossen, so daß die Linie U 4 am 31. August von der Station Meidling Hauptstraße bis Hietzing verlängert werden konnte. Für den Abschnitt Hietzing—Hütteldorf wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Ab 7. September wurde an Werktagen in den Spitzenzeiten jeder zweite Zug der U 2 unter Bezeichnung U 2/4 über die Station Schottenring hinaus auf den Gleisen der U 4 zurück zum Karlsplatz und weiter bis Hietzing geführt. Das Experiment dieses Mischbetriebes hat sich jedoch nicht bewährt und wurde ab 28. September wieder eingestellt.

Die Linie U 4 im Streckenabschnitt Hietzing—Hütteldorf konnte nach Beendigung der Umstellungsarbeiten am 20. Dezember vorzeitig eröffnet werden. Im ursprünglichen Terminplan war die Verlängerung der U 4 bis Hütteldorf für April 1982 vorgesehen gewesen. Durch die Entscheidung, den Stadtbahnbetrieb zwischen Hietzing und Hütteldorf bereits ab Ende August einzustellen und vorübergehend einen Autobus-Ersatzverkehr einzurichten (der sich übrigens ausgezeichnet bewährt hat), war es möglich, den Zeitpunkt für die Verlängerung der U 4 bis Hütteldorf um vier Monate vorzuverlegen.

Folgende Arbeiten wurden für den weiteren U-Bahn-Bau (U 1, U 3 und U 6) im Jahre 1981 durchgeführt: Der U-Bahn-Oberbau (U 1) in der Reichsbrücke bzw. die Gleisbauarbeiten zwischen Reichsbrücke und Kagran wurden abgeschlossen, die Arbeiten an der Abstellhalle Kagran begonnen. Die Planungsarbeiten für den Betriebsbahnhof Erdberg (U 3) wurden fortgesetzt, die Planungen für die Station Michelbeuern (U 6) konnten abgeschlossen werden.

Die Verkehrsbetriebe verfügten Ende 1981 über 721 Straßenbahn-Triebwagen, 642 Beiwagen, 63 Stadtbahn-Triebwagen, 61 Beiwagen, 132 U-Bahn-Doppeltriebwagen und 386 Autobusse. Wieder wurden zahlreiche Maßnahmen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel gesetzt: So erhielt die Linie 2 einen eigenen Gleiskörper in der Jörgerstraße, in der Alserbachstraße wurden Schwellen für die Linie 5 verlegt, die in diesem Bereich Fahrzeitverkürzungen um rund 50 Prozent brachten, zahlreiche Verkehrsampeln wurden im Sinne einer Beschleunigung für den öffentlichen Verkehr umgebaut bzw. besser koordiniert, darunter unter anderem an der Kreuzung Josefstädter Straße—Albertgasse, Favoritenstraße—Pichelmayergasse, Troststraße—Laxenburger Straße. Rund 400 Straßenbahnzüge konnten mit einer Schnellabfertigung bei der Türsteuerung ausgestattet werden.

Der Bestattung wurde die Durchführung von 21.866 Bestattungen übertragen, wovon der auf Kremationen entfallende Anteil 18,2 Prozent oder 3.967 Fälle betrug. Außerdem wurde das Unternehmen im Jahre 1981 mit der Durchführung von 1.997 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie mit 727 Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Dazu kamen noch verschiedene andere Leistungen, so daß der Städtischen Bestattung insgesamt 29.507 (1980: 29.408) Aufträge erteilt wurden. Der Fahrpark hat eine Fahrleistung von rund 777.000 km zu verzeichnen, was eine tägliche Fahrleistung von ungefähr 3.050 km bedeutet. Im Sarg-erzeugungsbetrieb wurden 48.892 (1980: 47.485) Säрге erzeugt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt. Auf dem Friedhof Altmannsdorf wurde am 8. Mai die umgebaute Aufbahrungshalle wieder in Betrieb genommen. Es war die erste Halle, die nach Aufhebung des Sperrfriedhof-Beschlusses durch den Gemeinderat einer Umgestaltung unterzogen wurde. Zum Jahresende konnten die Umbauarbeiten der Aufbahrungshalle auf dem Friedhof Großjedlersdorf abgeschlossen werden. Es wurden hier erstmals Installationen geschaffen, die das Abspielen von Tonbandmusik ermöglichen. Die Umbau- bzw. Instandsetzungsarbeiten an der Aufbahrungshalle auf dem Friedhof Nußdorf wurden ebenfalls mit Ende des Jahres 1981 abgeschlossen. Die Umbauarbeiten der seit 4. Februar 1980 gesperrten Aufbahrungshalle 1 auf dem Wiener Zentralfriedhof konnten plangemäß fortgesetzt werden. Auf Grund des Baufortschrittes kann angenommen werden, daß die Arbeiten bis Ende 1983 bzw. Anfang 1984 abgeschlossen sein werden.

Die Notwendigkeit des Einsatzes hoher Fremdkapitalbeträge war wieder unvermindert gegeben, da die Selbstfinanzierungskraft der Wiener Stadtwerke nicht ausreichte, die rapide Entwicklung der Rohenergiekosten und daneben noch die äußerst großen Investitionen abzudecken. Diese Situation ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Tarife der Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke immer wieder nach sozialpolitischen bzw. volkswirtschaftlichen und nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten festgesetzt werden, so daß der Mittelzufluß aus den Erlösen jeweils hinter den tatsächlichen finanziellen Bedürfnissen zurückbleibt. Von dem von der Bundeshauptstadt Wien im Jahre 1981 aufgenommenen Fremdkapital entfielen auf die Elek-



trizitätswerke und die Gaswerke zusammen rund 2,1 Milliarden Schilling, während den Verkehrsbetrieben im Sinne der Entschuldungsregelung nur mehr Eigenkapital zuflöß. Über ihren Anteil an den Mitteln aus der Anleihe hinaus mußten die Elektrizitätswerke zur Finanzierung des Baues der 380-kV-Leitung ein Darlehen von rund 92 Millionen Schilling in Anspruch nehmen.

Das Gesamtvolumen der von der zentralen Einkaufsabteilung im Jahre 1981 durchgeführten Bestellungen betrug 1.192 Millionen Schilling und war damit um etwa 1,3 Prozent höher als im Jahre 1980. Bestellungen für Investitionen und Bauvorhaben, die die Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke im eigenen Wirkungsbereich tätigen, sind in diesem Betrag nicht enthalten. Von der zentralen Kollaudierungsabteilung wurden Bauarbeiten mit einer Kostensumme von 748,5 Millionen Schilling überprüft. Im Zuge der körperlichen Stichtagsinventuren wurden von der zentralen Materialbewirtschaftung 83.213 Warenposten aufgenommen. Der Inventurwert der Vorräte, ohne Halbfabrikate und Emballagen, in den Haupt- und Zentrallagern betrug 774 Millionen Schilling.

Im Bereich der Organisation, Revision und Datenverarbeitung hat der Gesamtumfang der vom Rechenzentrum zu bewältigenden Aufgaben abermals beträchtlich zugenommen. Die Zahl der von verschiedenen Bereichen an das Rechenzentrum herangetragenen Anforderungen betrug insgesamt 197. Hervorzuheben wären die EDV-Projekte der Jahresnetzartenverwaltung für die Verkehrsbetriebe und die diversen Strom- und Gastarifänderungen, die unter großem Termindruck bewältigt werden mußten. Die zunehmenden Arbeiten machten Systemumstellungen sowie Erweiterungen bei der Hard- und Software erforderlich. So wurden beispielsweise die Installation eines Anschlußprozessors und eine Erweiterung der Plattenkapazität vorgenommen. Auf dem Gebiet der mittleren Datentechnik ergaben sich organisatorische Aufgaben im Bereich der Verkehrsbetriebe und der zentralen Materialbewirtschaftung. Weiters wurden Ausschreibungen für ein Datenerfassungssystem und für sämtliche Kopiergeräte im Einvernehmen mit dem Magistrat durchgeführt. Bei dem EDV-Projekt für die Zentralwerkstätte konnte das Fahrzeugdateninformationssystem in Betrieb genommen werden.

Im Rahmen der Vorschlagsaktion der Stadt Wien wurden 39 Verbesserungsvorschläge eingebracht. In zwei Sitzungen konnte der Ausschuß für das Vorschlagswesen sieben Vorschläge mit einer Gesamtsumme von 55.000 S prämiieren.

Von der Abteilung für Innenrevision wurden 76 Ordnungs-, Organisationsprüf- und sonstige Berichte vorgelegt. Besonders erwähnenswert sind die 1981 wirksam gewordenen Ergebnisse aus den von der Abteilung für Innenrevision bereits in den Vorjahren vorgelegten Organisationsvorschlägen zur Intensivierung und Verbesserung von Fahrgastkontrollen bei den Verkehrsbetrieben.

Mit 31. Dezember 1981 waren bei den Wiener Stadtwerken 14.871 aktive Bedienstete ohne Berücksichtigung der Lehrlinge beschäftigt. Der Personalstand ist damit gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 172 gestiegen. Alle vier Teilunternehmungen hatten 1981 eine Zunahme der Zahl der Bediensteten zu verzeichnen. Bei den Elektrizitätswerken betrug der Zugang 12 Bedienstete, bei den Gaswerken 1, bei den Verkehrsbetrieben 138 und bei der Städtischen Bestattung 21. 1981 wurden 1.157 Mitarbeiter neu aufgenommen und 400 in den Ruhestand versetzt. In 692 Fällen wurde das Dienstverhältnis durch Kündigung, Dienstentsagung oder Tod gelöst. Die Gesamtzahl der Pensionsparteien betrug am 31. Dezember 1981 15.053 und lag somit um 356 niedriger als 1980.

Im Wirtschaftsplan 1981 wurde der Sollstand für die vier Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke einschließlich Generaldirektion und Zentralverwaltung mit 15.689 festgesetzt. Es standen somit um 13 Planstellen weniger als 1980 zur Verfügung. Diese Reduktion ergibt sich als Saldo aus 309 Vermehrungen, bedingt durch Rohmetzsanierung der Gaswerke, Erweiterung des U-Bahn-Betriebes und Linienöffnungen der Verkehrsbetriebe, sowie aus 322 Einsparungen, insbesondere durch Rationalisierungen bei den Verkehrsbetrieben. Der Unterstand betrug am 31. Dezember 818 Mitarbeiter. Offene Stellen standen vor allem im Fahrdienst und bei Hilfskräften zur Verfügung. Durch geeignete Werbemaßnahmen gelang es jedoch, Engpässe zu vermeiden. Einzelne offene Stellen für besonders qualifiziertes Personal konnten nach Inseraten in Tageszeitungen stets besetzt werden.

Die Wiener Stadtwerke boten für Lehrlinge Ausbildungsplätze in den Berufen Bürokaufmann, technischer Zeichner, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Schwachstrom, Maschinenschlosser und Gas- und Wasserleitungsinstallateur an. Anfang 1981 standen 341 Lehrlinge in Ausbildung, davon werden 109 zu kaufmännischen Lehrlingen, 105 zu Starkstrommonteuren, 54 zu Elektromechanikern, 49 zu Maschinenschlossern, 14 zu Gas- und Wasserleitungsinstallateuren und 10 zu technischen Zeichnern ausgebildet. Im September 1981 wurden 36 Bürokaufmannlehrlinge und 3 technische Zeichnerlehrlinge aufgenommen. Weiters erfolgte die Aufnahme von Lehrlingen im Bereich der Lehrwerkstätte, und zwar für die Berufe Elektromechaniker für Schwachstrom (15), Starkstrommonteur (21), Maschinenschlosser (13) und Gas- und Wasserleitungsinstallateur (14). Ihre Lehrzeit beendeten 49 kaufmännische Lehrlinge, 1 technischer Zeichner, 28 Starkstrommonteur-, 15 Elektromechaniker- und 12 Maschinenschlosserlehrlinge. Ende 1981 betrug die Gesamtzahl der Lehrlinge bei den Wiener Stadtwerken 335. In einem umfangreichen Jugendbetreuungsprogramm, das die Stadt Wien alljährlich

für die Lehrlinge und jugendlichen Angestellten durchführt, um sie mit den kommunalen Einrichtungen vertraut zu machen, wurden Exkursionen und Vorträge veranstaltet.

Nach den Bestimmungen des Zivildienstgesetzes wurden den Verkehrsbetrieben 4 Zivildienstpflichtige zugewiesen, die zu Tätigkeiten in den Revisionswerkstätten und für den Gleisbau herangezogen werden. Ende 1981 waren bei den Verkehrsbetrieben insgesamt 100 Gastarbeiter beschäftigt, wovon 85 aus Jugoslawien und 15 aus Tunesien kamen.

Im Rahmen des Ausbildungswesens wurden die Bediensteten in internen Lehrveranstaltungen mit den neuesten Erkenntnissen vertraut gemacht. In zahlreichen Vorbereitungskursen wurden sie im Schulungszentrum der Wiener Stadtwerke auf die nach den Dienstrechtsvorschriften erforderlichen Dienstprüfungen vorbereitet. Im Rahmen dieser Vorbereitungskurse wurden auch Seminare aus soziologischen und psychologischen Wissensgebieten angeboten. Diese Veranstaltungen werden von der Verwaltungsakademie der Stadt Wien in Zusammenarbeit mit Instituten der Universität Wien gestaltet. 30 Mitarbeiter bestanden die Dienstprüfung für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes, davon einer mit Auszeichnung. 17 Fachbeamte des technischen Dienstes legten ihre Dienstprüfungen ab, davon 2 mit Auszeichnung. 131 Mitarbeiter absolvierten die Dienstprüfung für Fachbeamte des Kanzleidienstes, davon 9 mit Auszeichnung.

Als Anerkennung für langjährige Dienstzeit haben 161 Mitarbeiter für das 40jährige und 265 für das 25jährige Dienstjubiläum das vom Bürgermeister unterfertigte Diplom und als Jubiläumsgabe Remunerationen erhalten. Ferner wurde ein Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke durch ein Ehrenzeichen, das ihm vom Herrn Bundespräsidenten verliehen wurde, für seine Verdienste um die Republik Österreich ausgezeichnet.

Im Jahre 1981 gab es für die Bediensteten aller Teilunternehmungen wesentliche Maßnahmen, die eine materielle Besserstellung bewirkten. Es waren dies vor allem die 19. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 bzw. eine analoge Änderung der Vertragsbedienstetenordnung 1979. Durch diese Novellen wurden die Bezüge der Beamten und Vertragsbediensteten ab 1. Jänner 1981 um 6,2 Prozent erhöht. Gleichzeitig erfuhren die Ausgleichszulagen für Bedienstete der Schemata II/IV und die Zulage für Werkmeister, Betriebsbeamte und vergleichbare Bedienstetengruppen eine Erhöhung um den gleichen Prozentsatz. Für die Wiener Stadtwerke ergaben sich dadurch jährliche Mehrkosten von etwa 244 Millionen Schilling. Durch die 20. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 bzw. die 3. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979 wurde mit Wirksamkeit 1. Juli 1981 die 1. Etappe der Besoldungsreform verwirklicht. Schwerpunkte dieser Besoldungsreform sind die Zusammenlegung der bisherigen Dienstklassen I bis III im Schema II zu einer gemeinsamen Dienstklasse III. Im Schema I wurden die Verwendungsgruppen 3 F und 5 aufgelassen. Für einzelne Bedienstetengruppen wurden auch Aufstiegsregelungen in höhere Verwendungsgruppen vorgesehen. Im Schema I und im Schema II, Verwendungsgruppe E, erfuhre die Dienstalterszulage eine neue Gestaltung. Gleichzeitig wurden die bis dahin in den ersten drei Gehaltsstufen gleich hohen Gehaltsansätze aufgelöst und dadurch das System der Biennalvorrückung auch faktisch wieder auf die ersten sechs Laufbahnjahre ausgedehnt. Die 1. Etappe der Besoldungsreform verursacht jährliche Mehrkosten von 54 Millionen Schilling. Als Folge der 1. Etappe der Besoldungsreform waren mit Wirksamkeit 1. Juli 1981 auch eine Änderung der Reisegebührenvorschrift der Stadt Wien sowie eine Neuregelung der Amtstitel erforderlich. Gleichfalls mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1981 wurde eine Verbesserung der besoldungsrechtlichen Stellung der Bediensteten der Verwendungsgruppe B in den Dienstklassen V bis VII durchgeführt. Die jährlichen Mehrkosten dieser Neuregelung betragen rund 4,6 Millionen Schilling. Auf Grund der 21. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 wurde mit 1. Juli 1981 eine Überleitung der Pensionsparteien in das neue Besoldungssystem vorgenommen. Die Mehrkosten dieser Überleitung betragen 14,5 Millionen Schilling jährlich.

Ferner kam es bei den Teilunternehmungen zu weiteren Verbesserungen für einzelne Bedienstetengruppen, wie durch die Änderung der Anlage 1 zur Besoldungsordnung 1967. Dadurch wurde die Verwendungszeit für Arbeiter mit besonderer Verwendung in der Zentralwerkstätte, Oberbauwerkstätte, in der Abteilung für elektrische Anlagen, in der Erhaltungsstelle für Hochbau und der Abteilung für Gleisbau als Voraussetzung für die Einreihung in die Verwendungsgruppe 3 von bisher 10 auf nunmehr 3 Jahre herabgesetzt. Ab 1. Jänner 1981 wurden eine Bereitschaftsdienstzulage für Werkmeister der U-Bahn-Wagen-Revisionswerkstätten sowie eine Prämie für Kontrollorgane der Verkehrsbetriebe, die Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis eine Mehrgebühr vorschreiben oder Zeitkarten wegen mißbräuchlicher Verwendung abnehmen, geschaffen. Ab 1. Jänner 1981 wurde auch eine Anpassung der U-Bahn-Bauzulage für Bedienstete der Elektrizitätswerke und Verkehrsbetriebe an die geänderten Verhältnisse vorgenommen, ab 1. Februar 1981 eine Ausdehnung der Fahrdienstzulage der Verkehrsbetriebe auf die Fahrer—Lehrer der U-Bahn. Eine Erschwerniszulage wurde mit Gültigkeit 1. Februar 1981 für die zum Verschub eingesetzten Bediensteten der Zentralwerkstätte für das Führen bzw. Schleppen der gestörten Fahrbetriebsmittel mit Spezialfahrzeugen geschaffen. Ab 1. Mai 1981 wurden die Techniker der Kraftwerke und die Gruppe für Kabel- und Freileitungsnetze sowie die Techniker und Betriebsbeamten der Ortsnetze der Elektrizitätswerke in die bereits für einige Bedienstetengruppen der Elektrizitätswerke bestehende Schmutzzulage einbezogen. Gleichfalls mit 1. Mai 1981 erfolgte die Anpassung von Zulagen für Bedienstete der Gaswerke, und zwar der Zulage für Arbeitsplatzeinflüsse sowie der Zulage für Rohrlegermonteure, deren Auf

sicht und Helfer an geänderte Gegebenheiten. Mit 1. August 1981 wurde die Schmutzzulage für Bedienstete der Abteilung für Gleisbau geändert, mit 1. November 1981 die Zulage für Schweißer der Rohrlegung und Rohrlegermonteure sowie deren Aufsicht und Helfer der Gaswerke. Außerdem waren Stellenplanänderungen in einigen Bereichen der Wiener Stadtwerke vorzunehmen.

Bei zahlreichen Gesetzes- und Verordnungsentwürfen aus den Bereichen Arbeits- und Sozialrecht wirkte die Sektion für Personalangelegenheiten im Begutachtungsverfahren mit. Es wurden z. B. Stellungnahmen abgegeben zum Entwurf einer Änderung der Anlage 1 zur Besoldungsordnung 1967, der 20. und 21. Novelle zur Besoldungsordnung 1967, der 3. und 4. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979; weiters zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Familienlastenausgleichsgesetz geändert wird, eines zweiten Antikorruptionsgesetzes, einer 37. Gehaltsgesetzesnovelle, einer 30. Vertragsbedienstetengesetzesnovelle, ferner zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitnehmerschutzgesetz, das Arbeitsverfassungsgesetz und das ASVG geändert wird, eines Nachtschicht-Schwerarbeitsgesetzes, einer 36. und 37. ASVG-Novelle, einer 10. Novelle des Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes sowie zum Entwurf eines gemeinwirtschaftlichen Aktiengesetzes.

Im Jahre 1981 wurden sechs Ausgaben der Zeitschrift „24 Stunden für Wien“ mit Informationsmaterial, insbesondere mit einem Liniennetzplan der Wiener Verkehrsbetriebe, an jeweils 900.000 Haushalte im Stadtgebiet namentlich versendet. Des weiteren wurden die zwei Kurzfilme „Senioren in der U-Bahn“ und „Umgang mit der U-Bahn“ zur Vorführung in betriebseigenen Informationszentren bzw. im Verleihweg für Filmstellen und Klubs erstellt. Von den Druckschriften erwähnenswert sind der Informationsfalter der Elektrizitätswerke „Sicherheit“ und der Gaswerke „Die unsichtbare Gefahr“. Zusätzlich entstand für die Verkehrsbetriebe ein „Geschichte“-Prospekt, und zwar „Die Geschichte der O- und anderer Linien“. An Kampagnen wurde eine gegen „Schwarzfahrer“ und eine für „Neue Tarife bei den Verkehrsbetrieben“ durchgeführt, wobei jeweils Broschüren, Plakate, Betriebsmittelkleber und Rundfunksendungen kombiniert zum Einsatz gelangten. Im Jahre 1981 waren weiterhin rund 1.200 Anliegen von Kunden aus diversen Bereichen der Stadtwerke direkt zu behandeln.

### Elektrizitätswerke

Die Elektrizitätswerke verzeichneten für das Jahr 1981 im Vergleich zum Jahre 1980 eine Abnahme des Gesamtenergiebedarfes um 0,3 Prozent, das heißt, von 6,169.065 MWh auf 6,150.846 MWh. Davon erzeugten die kalorischen Kraftwerke 3,279.376 MWh und die eigenen Wasserkraftwerke 94.914 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1981 um 10,0 Prozent kleiner als im Vorjahr und um 2,8 Prozent kleiner als im Jahre 1979. Die höchste Belastungsspitze konnte am 22. Dezember mit 1.121 MW registriert werden; sie war um 43 MW niedriger als im Jahre 1980 und um 11 MW höher als im Jahre 1979. Den größten Tagesbedarf an elektrischer Energie wies der 22. Dezember mit 24.719 MWh auf. Die gesamte Fernwärmeabgabe betrug im Jahre 1981 344.551 MWh. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 14. Dezember mit 260 MW. Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 18. Dezember mit 5.299 MWh.

Das abgelaufene Wirtschaftsjahr 1981 war — bedingt durch die allgemeinen Rezessionserscheinungen wie auch durch die zum Teil erfolgreiche Entkoppelung des Energieverbrauchs vom Wirtschaftswachstum — durch eine weitere Abschwächung der Energieverbrauchsdaten gekennzeichnet. Diverse Verlautbarungen über Energieeinsparungen wurden als Erfolge der bereits in den Vorjahren angelaufenen Energiesparappelle mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Diese hinsichtlich der quantitativen Verbrauchsentwicklung durchaus erfreulichen Einsparungserfolge können allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Fortsetzung der bereits im Vorjahr nicht zur Gänze verkräfteten Preisauftriebendenzen auf dem Primärenergiesektor zu erheblichen wirtschaftlichen Belastungen geführt und damit die mengenmäßigen Einsparungserfolge weitaus überkompensiert hat. Der im Jahre 1981 anhaltend heftige Preisaufschwung bei den Primärenergieträgern hat die Elektrizitätswirtschaft schwer in Mitleidschaft gezogen, wobei die Belastungen auf die einzelnen Landesgesellschaften je nach der Verfügbarkeit hydraulischer Energiequellen unterschiedlich verteilt waren. Demgemäß waren die Elektrizitätsversorgungsunternehmen im Osten Österreichs von der Brennstoffverteuerung wesentlich stärker betroffen als die übrigen Gesellschaften. Dies trifft in besonderem Maße auf die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke zu, die in der Eigenerzeugung im wesentlichen von den kalorischen Primärenergieträgern Heizöl schwer und Erdgas abhängig sind. Demgemäß konnten die Preissprünge bei den Rohstoffen, die bei den Wiener Stadtwerken — Elektrizitätswerken im Vergleich zu den übrigen Landesgesellschaften einen ungleich deutlicheren Niederschlag finden, in Anbetracht der zähen und langwierigen Strompreisverhandlungen nur mit Schwierigkeiten und äußerster Mühe verkräftet werden. Die enge Zusammenarbeit der Wiener Elektrizitätswerke mit der übrigen österreichischen Elektrizitätswirtschaft wurde 1981 erfolgreich fortgesetzt. Das gemeinsam erstellte und beschlossene koordinierte Ausbauprogramm für Kraftwerke wurde neu überarbeitet. Weiters wurden Verhandlungen mit der Verbundgesellschaft für eine Vereinbarung von Strombezugsrechten an den noch zu errichtenden Donaukraftwerkstufen geführt.

Der Anteil der Energieerzeugung mit Wärmekraft und mit Wasserkraft in den eigenen Anlagen ist gegenüber

1980 leicht gesunken bzw. gestiegen. Die Monate des größten Energiebedarfes waren der Jänner, Dezember und November. 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 die Umstellung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV im Jahre 1981 abgeschlossen. Die Heizkesselanlage zur Hilfsdampfversorgung konnte bis zum Jahresende für den Probetrieb bereitgestellt werden. Im Zuge des Umbaus des Rechten Hauptsammelkanals im Bereich des Kraftwerkes Simmering durch die MA 30 wurden in der ersten Jahreshälfte die Aufträge für die Umlegung der Kühlwasserversorgungsleitungen und die Kabelumlegung vergeben, die Arbeiten anschließend planmäßig durchgeführt. In der Netzware wurden die durch die Auflassung der 28-kV-Verteilspannung und die Einbindung des 5,25-kV-Eigenbedarfsringes notwendigen Umbauarbeiten fertiggestellt. Im Blockkraftwerk 1/2 wurden an der Gasturbine Revisionsarbeiten durchgeführt, an der Dampfturbine war der Austausch der Hohlleitschaufeln, eine Garantiarbeit der Lieferfirma, notwendig. Entsprechend dem Revisionsprogramm wurden die erforderlichen Arbeiten an den Blockkraftwerken 3, 4 und 5 sowie eine Kurzrevision am Blockkraftwerk 6 durchgeführt. Im Blockkraftwerk 4 mußte eine große Anzahl von Rohrschlangen des Schottenüberhitzers erneuert werden.

Im Dampfkraftwerk Donaustadt wurden die 1980 begonnenen Arbeiten für die Erweiterung des Magazingebäudes durchgeführt und abgeschlossen. Für die Versorgung des Kühlwasserbauwerkes an der Donau mit Hochquellwasser wurde eine Rohrleitung vom Abwasserbauwerk der MA 30 auf der Donaainsel zum Kühlwasserentnahmebauwerk verlegt. An den beiden Blockkraftwerken 1 und 2 wurden die für 1981 vorgesehenen Revisionsarbeiten planmäßig durchgeführt. Bei beiden Kesselanlagen wurde die Rauchgastemperaturmessung auf ausfahrbare Temperaturmeßlanzen umgebaut. Bei den Turbosätzen wurden die Impulsleitungen zum Kondensatorschutz geändert, um bei Kondensatorschäden ein rascheres Abschalten der Maschinensätze zu gewährleisten. Im Zuge des geplanten Kraftwerksausbaus der Wiener Elektrizitätswerke wurden Vorprojektierungsarbeiten für die Errichtung eines weiteren Blockkraftwerkes auf dem Gelände des Kraftwerkes Donaustadt durchgeführt. Hiezu waren umfangreiche Vorgespräche mit verschiedenen Dienststellen des Bundes und der Stadt Wien zu führen. So wurde unter anderem für die Kühlwasserversorgung eine wasserrechtliche Einreichung ausgearbeitet und die Zustimmung der grundverwaltenden Dienststellen eingeholt.

Im Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurde eine planmäßige Kurzrevision vorgenommen, wobei auch diverse Arbeiten an der Kaminklappe durchgeführt werden konnten.

Im Bereich der Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen wurde im Umspannwerk Kendlerstraße ein dritter Umspanner 380/110 kV am 2. Oktober in Betrieb genommen. Das Umspannwerk Aspern, das das Motorenwerk von General Motors Austria anspeist, konnte am 10. September den Betrieb aufnehmen. Die Anlage wurde so konzipiert, daß später die Erweiterung auf ein Umspannwerk für die öffentliche Versorgung möglich ist. Im Umspannwerk Nord wurde 1981 die 110-kV-Gruppe B für eine Kurzschlußleistung von 7,5 GVA verstärkt. Nach der Fertigstellung Anfang November konnten die Provisorien aufgelassen werden; die zweite Bauetappe, die Verstärkung der Gruppe A, ist für 1982 geplant. Im Umspannwerk Wiener Neudorf erfolgte Anfang Juni die Inbetriebnahme der ersten Gruppe der neuen verstärkten 110-kV-Anlage. Unmittelbar anschließend wurde der Rest der alten Anlage demontiert, mit der zweiten Umbauetappe begonnen. Seit August ist auch die Montage des zweiten Teiles der 20-kV-Anlage im Gange. Im Umspannwerk Weißgerber wurde der Umbau Anfang August mit der Inbetriebnahme des Regelumspanners 2 und der 110-kV-Petersenanlage abgeschlossen. Im Umspannwerk Mariahilf wurde der dritte Regelumspanner, 110/10 kV, im August in Betrieb genommen, die 10-kV-Anlage wird auch hier in den Räumen der ehemaligen 30-kV-Anlage erweitert. Mit den entsprechenden Arbeiten wurde im Jahre 1981 begonnen. Im Umspannwerk Süd wurden die Montagearbeiten der neuen 110-kV-SF<sub>6</sub>-Innenraumschaltanlage soweit abgeschlossen, daß noch im Jahre 1981 mit der Verlegung der 110-kV-Kabel begonnen werden konnte. Weiters wurden die Planungsarbeiten für die Errichtung einer 380-kV-Schaltanlage durchgeführt und die SF<sub>6</sub>-Schaltanlage ausgeschrieben und vergeben. Im Umspannwerk Michelbeuern wurden zur Versorgung des Allgemeinen Krankenhauses zwei Umspanner, 110/10 kV, aufgestellt. Die notwendigen Vorarbeiten konnten im Jahre 1981 weitgehend abgeschlossen werden. Im Umspannwerk Liesing wurde ein weiterer 110/20-kV-Umspanner, 40 MVA, installiert. Im Umspannwerk Währing wurde die Erweiterung der 10-kV-Anlage im Mai in Betrieb genommen und mit den Arbeiten für die 10-kV-Eigenbedarfsumspanner- und -Petersenanlage begonnen. Im Umspannwerk Eisenstadtplatz wurde in den Räumen der ehemaligen 30-kV-Anlage mit der Errichtung weiterer 10-kV-Schaltfelder begonnen. Die Arbeiten sind im Gange. Im Unterwerk Niernberggasse wurde die veraltete 10-kV-Schaltanlage durch eine neue ersetzt. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 12. Oktober 1981. Im Umspannwerk Gaudenzdorf mußte für die Erweiterung der 10-kV-Schaltanlage ein Gebäudezubau durchgeführt werden. Die Hochbauarbeiten sind mit Jahresende weitgehend abgeschlossen, mit der Elektromontage wurde im November begonnen. Im Wasserkraftwerk Opponitz wurde zur Verbesserung der Versorgung des Ybbstales die Planung für eine neue 20-kV-Anlage zum Abschluß gebracht.

Für die Stromversorgung der Straßenbahn wurden 1981 im wesentlichen folgende Arbeiten durchgeführt: Für die Betriebsaufnahme der Linie 2 mußte im Gleichrichterstützpunkt Dornbach ein weiterer Gleichrichter aufgestellt werden. Im Unterwerk Floridsdorf wurde am 7. August eine neue Schaltanlage für die Gleichstromversorgung in Betrieb genommen, im Gleichrichterstützpunkt Winkeläckerstraße im März ein zweiter Gleichrichter, 1.000 A, aufgestellt. Im Umspannwerk Währing wurden die alten Gleichrichter durch moderne Einheiten ersetzt. Für die Stromversorgung der U-Bahn wurde die Errichtung von Unterwerken fortgesetzt. Das Unterwerk Vorgartenstraße (U 1) konnte bereits im Februar den Betrieb aufnehmen. In den Unterwerken Kagran-Zentrum und Kaisermühlen wurde im Jahre 1981 mit den Elektromontearbeiten begonnen. Die Unterwerke Hietzing, Ober Sankt Veit und Hacking haben im Dezember den Betrieb aufgenommen (U 4).

Im Zuge der Arbeiten an den Hoch- und Mittelspannungsnetzen wurden beim 380-kV-Netz die bei den Revisionsarbeiten aufgetretenen Fehler der Mantelerdung am System 505 als Garantieleistung behoben. Für das neue Bauvorhaben Unterwerk Kendlerstraße — Unterwerk Süd wurden die Vorbereitungsarbeiten soweit abgeschlossen, daß bis Jahresende die beiden Kabelsysteme bestellt und die öffentlichen Ausschreibungen für die Erdarbeiten und das Kühlrohrsystem erfolgen konnten. Alle im Jahre 1981 vorgesehenen 110-kV-Ölkabellegungen konnten termingemäß durchgeführt werden. Das Umspannwerk Aspern wurde in das 110-kV-Netz eingebunden, im Umspannwerk Süd waren die Kabelarbeiten für die Einbindung in die neue 110-kV-SF<sub>6</sub>-Schaltanlage Ende 1981 noch im Gange. Im Umspannwerk Nord mußten im Zusammenhang mit der Verstärkung der 110-kV-Schaltanlage umfangreiche Kabelarbeiten durchgeführt werden. An 81,5 km 110-kV-Freileitungen wurden Revisionsarbeiten durchgeführt, wobei auch 34 Maste mit einem neuen Rostschutzanstrich versehen werden mußten. Im Zusammenhang mit Industrieaufschließungen und dem Straßenbau wurden größere Kabellegungen, 20 kV, im 11., 21., 22. und 23. Bezirk durchgeführt. Darüber hinaus ergaben sich umfangreiche Legungen im Raume von Fischamend, Langenzersdorf, Gerasdorf, Großenzersdorf und Schönau. Im Freileitungsnetz wurden zur Versorgung von Industriegebieten, Firmen, Siedlungen und Wohnhausanlagen 10,5 km Freileitungen und 1,9 km isolierte Freileitungen neu gebaut, bei 25,8 km die Leiterseile getauscht sowie 2,1 km Freileitungen abgetragen. Zur Verbesserung der Stromversorgung, zur Versorgung von Wohnungsneubauten sowie in Verbindung mit dem Straßenbau waren insbesondere im 10., 11. und 21. Bezirk größere Kabellegungen, 10 kV, notwendig. Weitere Legungen mußten für Industrieaufschließungen und die Erweiterung der Umspannwerke durchgeführt werden. Im Jahre 1981 konnte mit der Umschaltung des Netzgebietes im Bereich des Kraftwerkes Simmering die Umstellung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV im Wiener Versorgungsgebiet zum Abschluß gebracht werden. Auch im Versorgungsgebiet von Mödling wurde die Umschaltung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV abgeschlossen, die Vorbereitungsarbeiten im Bereich des Versorgungsgebietes Baden wurden zügig fortgesetzt. Es ist damit zu rechnen, daß 1982 die Umschaltung abgeschlossen werden kann.

Der Ausbau der Niederspannungsnetze wurde, vor allem im Zuge von Mittelspannungskabellegungen, weitergeführt. Zur Erhöhung der Versorgungssicherheit wurden in zunehmendem Maße an beiden Straßenseiten Niederspannungskabel verlegt und Trennanschlußkästen eingebaut. Weiters wurden 9,2 km Niederspannungsfreileitungen neu errichtet bzw. neu übernommen und bei 32,8 km Niederspannungsfreileitungen die Leiterseile getauscht. Im Zusammenhang damit wurden 43 Mastschalter getauscht und 81 neu eingebaut. In fünf Häusern erfolgte die Umschaltung von 3 × 220 V auf 3 × 380/220 V. Bei 69 Häusern wurde die Versorgung von Freileitungs- auf Kabelanschlüsse umgestellt.

Was das Bahnkabelnetz betrifft, so wurde in den Straßenbahn-Unterwerken Währing und Floridsdorf der Bahnkabeleinlauf komplett erneuert, während im Unterwerk Niernberggasse diese Arbeiten nur für die Bahnrückpunkte durchgeführt werden mußten.

Für die U-Bahn-Unterwerke Vorgartenstraße, Hietzing, Ober Sankt Veit und Hacking sowie für die Stationen Schönbrunn, Braunschweigasse und Unter Sankt Veit konnten im Jahre 1981 die Kabellegungen termingemäß abgeschlossen und die Anlagen in Betrieb genommen werden.

Der systematische Ausbau des Fernwirknetzes wurde fortgesetzt. In der Direktion der Elektrizitätswerke mußte ein neuer Verteiler für die Aufschaltung der Fernwirkkabel zu den Telephon- und Fernwirkeinrichtungen installiert werden.

Im Jahre 1981 wurden im 10-kV-Netz 66 und im 20-kV-Netz 85 neue Transformatorstationen errichtet; im gleichen Zeitraum wurden 120 Netzstationen von 5 auf 10 kV, 6 Stationen von 5 auf 20 kV sowie 2 Stationen von 20 auf 10 kV umgeschaltet. Zum Jahresende standen im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke 8.422 Netzstationen mit 9.948 Netztransformatoren mit einer Nennleistung von zusammen 4.160.483 kVA in Betrieb.

Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung wurden 3.099 Lampen und Leuchtstoffröhren neu in Betrieb genommen. Insgesamt sind im Wiener Stadtgebiet einschließlich der Verkehrsleuchten und Verkehrssignale 252.208 Lampen und Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 16.027 kW angeschlossen, deren Wartung den Wiener Elektrizitätswerken anvertraut ist.

Der kaufmännische Dienst der Wiener Elektrizitätswerke hatte sich im Jahre 1981 neben den

vielen Routinearbeiten vor allem mit den Vorbereitungen der Strompreisanträge und Strompreisverhandlungen auseinanderzusetzen. Die per 1. Jänner 1981 in Kraft getretene Strompreisanhebung um durchschnittlich 7,2 Prozent basierte lediglich auf der Berechnung der Brennstoffkostensteigerungen, wobei allerdings die am 25. November 1980 eingetretene Preiserhöhung auf 2.950 S/t für Heizöl schwer nicht mehr in die Ermittlung der Brennstoffkostentangenten einbezogen werden konnte. Um dem rasanten Preisauftrieb bei Heizöl schwer in einer möglichst kurzen Zeitspanne begegnen zu können, wurde damals von einem langwierigen Preisverfahren auf Vollkostenbasis Abstand genommen. Die Strompreisregulierung vom 1. Jänner 1981 war demnach als eine dringliche Sofortmaßnahme zu verstehen, durch die zumindest ein Teil der in kurzer Abfolge aufgelaufenen Kostenbelastung egalisiert werden sollte. Kurz nach dem Inkrafttreten der neuen Strompreise erfuhren die Primärenergiekosten einen neuerlichen Auftrieb. So wurde bereits am 26. Februar 1981 der Raffinerieabgabepreis für Heizöl schwer auf 3.383 S/t bzw. auf 3.503 S/t für Heizöl schwer mit einem Schwefelgehalt bis 2 Prozent angehoben. Darüber hinaus sind die Preise für Erdgas gegenüber den dem letzten Strompreisantrag zugrunde gelegten Preisansätzen mit Wirksamkeit ab 1. Juni 1981 um rund 30 Prozent gestiegen.

In Anbetracht dieser massiven Rohstoffverteuerungen und der übrigen Kostensteigerungen, wie etwa der bereits in einem erheblichen Ausmaß angewachsenen Zinsenbelastung, haben die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke unter nachdrücklichem Hinweis auf die zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit erforderlichen Investitionen am 15. April 1981 einen auf einer Vollkostenrechnung basierenden Antrag auf Erhöhung ihrer Strompreise eingebracht. Wie allerdings in der Folge im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens zu erkennen war, konnten die von insgesamt 15 Elektrizitätsversorgungsunternehmungen eingebrachten Anträge nicht jener zügigen Behandlung zugeführt werden, die angesichts der Dringlichkeit einer Strompreisanpassung an die gestiegenen Rohenergiekosten geboten wäre. Die zunehmende Verschärfung der Liquiditätssituation veranlaßte schließlich die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke, zwischendurch einen gesonderten Antrag auf Erhöhung ihrer Strompreise unter Zugrundelegung einer Brennstofftangente bei der Preisbehörde einzubringen. Die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke haben hiebei klargestellt, daß durch diesen interimistischen Tangentenantrag der auf der Vollkostenrechnung beruhende Antrag vom 15. April 1981 nicht ersetzt, sondern nur eine finanzielle Zwischenentlastung herbeigeführt werden soll. Nach Abschluß des diesbezüglichen Strompreisverfahrens am 26. Juni 1981 hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie mit Wirksamkeit ab 1. Juli 1981 eine Anhebung der Strompreise als Sofortmaßnahme zur teilweisen Anpassung an die gestiegenen Brennstoffkosten um einheitlich 7 g je Kilowattstunde genehmigt.

Eine neuerliche, schon am 10. Juli 1981 in Kraft getretene Erhöhung der Raffinerieabgabepreise auf 3.533 S/t für Heizöl schwer bzw. auf 3.653 S/t für Heizöl schwer mit einem Schwefelgehalt bis 2 Prozent hat wieder einmal deutlich gemacht, daß die Strompreisentwicklung selbst im Falle eines lediglich mit der Brennstofftangente gestellten Antrags mit dem sprunghaften Anstieg der Primärenergiekosten nicht Schritt halten kann. Dieser zusätzliche Kostenschub, der eine Nachreichung modifizierter Kalkulationsunterlagen erforderte, hat in der Folge eine weitere Erschwerung der ohnehin zäh geführten Strompreisverhandlungen mit sich gebracht. Neben den Rohenergiekosten stellten die im Jahre 1981 in einem bislang unbekanntem Ausmaß gestiegene Zinsenbelastung einen weiteren Kostenschwerpunkt dar, der bei der Abhandlung des auf Vollkostenbasis eingebrachten Antrags mit zu berücksichtigen war. Der langwierige und zähe Verhandlungsverlauf ist jedoch unter anderem auch darauf zurückzuführen, daß im Zuge der Strompreisregulierungen schwerwiegende Probleme bezüglich der Tarifgestaltung aufgetreten sind, die ihre Ursache vor allem in den unzureichend niedrigen, weit unter den vergleichbaren Ansätzen der benachbarten Elektrizitätsversorgungsunternehmungen liegenden Haushaltsgrundpreisen der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke haben. Nach Abschluß des Strompreisverfahrens am 18. Dezember 1981 hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1982 eine Anhebung der Strompreise um durchschnittlich 13,2 Prozent genehmigt, wobei anläßlich dieser Strompreisregulierung der erste Schritt in Richtung einer möglichst einheitlichen Tarifgestaltung in der Ostregion Österreichs unternommen worden ist. Um dieser in der Sitzung des Gemeinderatsausschusses für Straße, Verkehr und Energie vom 6. November 1981 formulierten Zielsetzung entsprechen zu können, mußte auf Grund der in unterschiedlicher Höhe genehmigten Anhebungssätze die Tarifanpassung an die Ansätze der benachbarten Elektrizitätsversorgungsunternehmungen zum Teil auch über die Grundpreise der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke erfolgen. Hinsichtlich der organisatorischen Bewältigung von Strompreisregulierungen sei auf die Problematik ihrer termingerechten Abwicklung aus der Sicht der Gas- und Stromverrechnung verwiesen, die im Wirtschaftsjahr 1981 neben den eingetretenen Gas- und Strompreisänderungen auch noch die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes von 8 auf 13 Prozent zu verkraften hatte. Im übrigen soll hervorgehoben werden, daß auch die verschiedenen anderen Aufgabenbereiche im Rahmen der kaufmännischen Revision und des Rechnungswesens bewältigt werden mußten, um einen ungestörten Betriebsablauf zu gewährleisten.

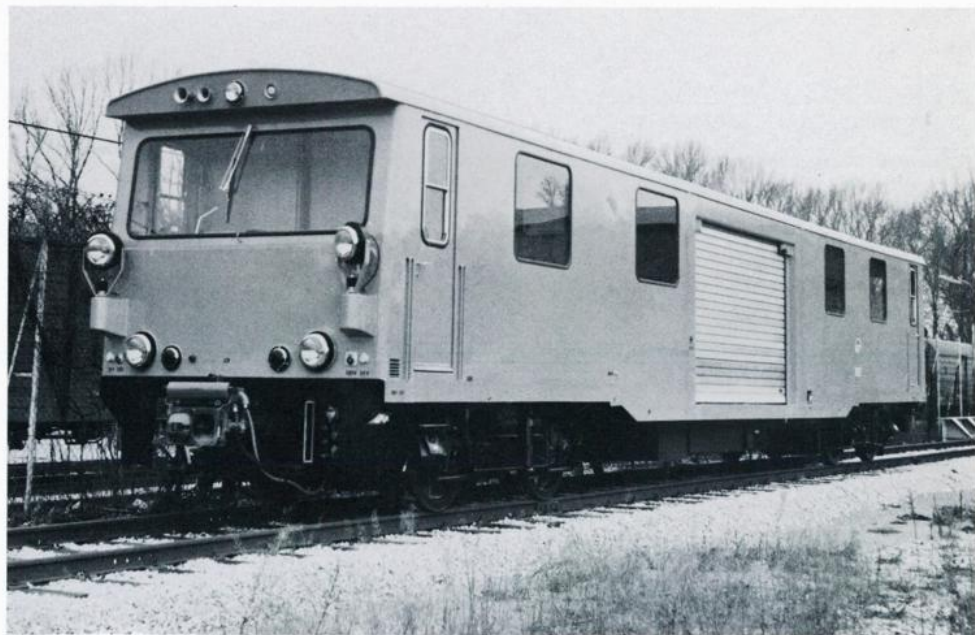
Im Jahre 1981 war der Kundendienst mit einer Reihe von technischen und kaufmännischen Problemen befaßt. Im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke betrug die Anzahl der zum Jahresende angeschlossenen Elektrizitätszähler 1.304.575, wobei sich eine Zunahme um 4.765 Stück ergab. 17.142 Anlagen wurden neu angeschlossen; wegen Nacheichung mußten 114.948 Zähler getauscht werden. Die Anzahl der neu

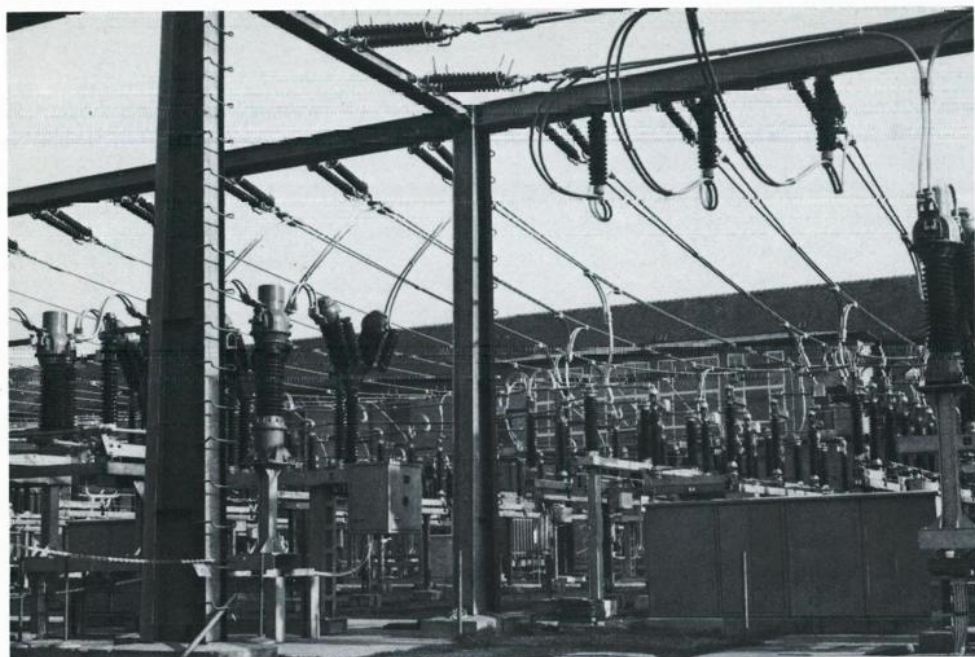


Bürgermeister Leopold Gratz und Amtsführender Stadtrat Ing. Fritz Hofmann (Straße, Verkehr und Energie) besichtigen die Zentralwerkstätte der Wiener Verkehrsbetriebe in Simmering

Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe

Arbeitstriebwagen der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe





Die neuerrichtete 110-kV-Freiluftschaltanlage im Umspannwerk Nord

Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke  
Wiener Stadtwerke — Gaswerke

Gasrohrpressung im 11. Bezirk, Kaiserebersdorfer Straße





angeschlossenen Elektroherde betrug 8.536 Stück (1980: 8.487 Stück); die Zahl der anzuschließenden Heißwasserspeicher zeigte nach wie vor eine rückläufige Tendenz. Bei den Elektrizitätswerken wurden 185 Anfragen bezüglich eines Anschlusses von Wärmepumpen eingereicht, wovon 170 positiv erledigt werden konnten. In der Beratungsstelle Mariahilfer Straße wurde ein Bildschirmterminal für Abfragen und Eingaben der Steigleitungen aufgestellt. In der Zählerwerkstätte sind 64.275 Zähler repariert, davon 2.850 Stück auf eine höhere Stromstärke umgebaut worden. Für die Großabnehmeranlagen wurde der Einbau der Maxiprint-Codedrucker, ebenso der Einbau von Rundsteuerempfängern und der Umtausch von Stromwandlern gegen solche mit höherer Kurzschlußfestigkeit fortgesetzt. Die wegen der Einführung der Sommerzeit notwendige zweimalige Umschaltung der Schaltuhren konnte klaglos durchgeführt werden. Mit den Bauarbeiten für das neue Kundendienstzentrum in der Spitalgasse konnte im Sommer 1981 begonnen werden. Für den Neubau des Büro- und Garagentraktes in der Rummelhardtgasse wurden die Einreichungsunterlagen für die Baubehörde erstellt. Die Bauverhandlung wurde durchgeführt; die Baugenehmigung steht derzeit noch aus. Der 1980 begonnene Neubau der Betriebsstelle Purkersdorf wurde 1981 fortgesetzt.

Im Jahre 1981 sind bei einem Personalstand von 4.194 Bediensteten, einschließlich jener des Rechenzentrums und der Lehrlinge, 112 Dienstnehmer durch Unfälle zu Schaden gekommen. Die Zahl der Unfälle verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 6. 20 Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von bzw. zur Dienststelle. Von den 30 schweren Unfällen ereigneten sich 23 im Betrieb. 7 schwere Unfälle sind sogenannte Wegunfälle. Die Wegunfälle sind ein besonderes Problem, da diese Art von Arbeitsunfällen und deren Ursachen außerhalb des Wirkungsbereiches des sicherheitstechnischen Dienstes liegen.

Da sich als häufigste Unfallursache nach wie vor „Unachtsamkeit“ herausstellte, war der sicherheitstechnische Dienst der Elektrizitätswerke vor allem bemüht, durch Vorträge, Filme über Unfallverhütung und Aufklärungsschriften auf die Gefahren und deren Vermeidung hinzuweisen. Weiters wurden gemeinsam mit dem Betriebsärztlichen Dienst, dem Unfallverhütungsdienst der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt und dem Arbeiter-Samariter-Bund vier Erste-Hilfe-Kurse abgehalten.

Von den gemäß Arbeitnehmerschutzgesetz eingesetzten Sicherheitsausschüssen hielten die Ausschüsse für die Kraftwerke Simmering und Donaustadt je drei Sitzungen ab. Der zentrale Sicherheitsausschuß der Wiener Stadtwerke – Elektrizitätswerke trat einmal zusammen.

Im Jahre 1981 kam es in den Anlagen der Wiener Elektrizitätswerke zu fünf Bränden, wovon vier durch eigenes Personal und einer mit Hilfe der Wiener Feuerwehr gelöscht werden konnte. Die meisten Objekte wurden mehrmals, teilweise gemeinsam mit der Wiener Feuerwehr und dem Arbeitsinspektorat, auf Feuersicherheit überprüft und in Ordnung befunden. Alle Handfeuerlöcher wurden entsprechend der Önorm von den Erzeugerfirmen überprüft.

Das chemische Laboratorium als staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle führt außer den Untersuchungen für den Bedarf der werkseigenen Anlagen gegen Bezahlung der festgesetzten Honorarsätze auch solche für fremde Firmen durch. Im Jahre 1981 wurden 8.010 Analysen durchgeführt. Zur Untersuchung gelangten Mineralölprodukte, vorwiegend Isolieröle (Neu- und Betriebsöle). Diese Untersuchungen werden durchgeführt, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Spezifikationen, die Beurteilung der richtigen Eigenschaften, die Verwendbarkeit bzw. Betriebsauglichkeit zu kontrollieren. Außerdem wurden sämtliche im Bereich der Elektrizitätswerke ausgeführten Konservierungs- und Anstreicherarbeiten und die zur Verwendung gelangenden Anstrichmittel überprüft, kontrolliert und beaufsichtigt.

Das physikalische Laboratorium ist ebenfalls staatlich autorisierte Prüfstelle und außerdem Prüfstelle des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs. Es hat insgesamt 6.620 Betriebsmittelprüfungen für die Wiener Elektrizitätswerke und 1.340 für fremde Firmen durchgeführt. Ferner waren noch 590 Prüfungen an Verbrauchsgeräten, 730 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 175 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und Zubehör vorzunehmen sowie 9.811 Prüfzeichen und 2.823 Prüfzeichenkunden 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 1981 1.202.043.896 m<sup>3</sup>, wovon 312.260.494 m<sup>3</sup> eingespeichertes UdSSR-Erdgas abgezogen und 158.905.994 m<sup>3</sup> UdSSR-Speicher-Entnahme zugerechnet werden müssen. Die Abgabe ins Netz betrug 609.652.400 m<sup>3</sup>, der Meßverlust mit 3,2 Prozent 19.509.000 m<sup>3</sup>. Die nutzbare Gasabgabe belief sich somit auf 590.143.400 m<sup>3</sup>, wobei bei einem Selbstverbrauch von 607.000 m<sup>3</sup> an die Tarifabnehmer insgesamt 589.536.400 m<sup>3</sup> verkauft worden sind. Das sind um 9,8 Prozent weniger als 1980.

Im Jahre 1981 lag die tägliche Durchschnittstemperatur an 261 Tagen unter 16°C, was 3.190 Gradtagszahlen ergab. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer betrug 223.800 m<sup>3</sup> und war am 21. Dezember von 7 bis 8 Uhr bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -9,8°C zu verzeichnen. Zur größten Gasabgabe an Tarifabnehmer innerhalb von 24 Stunden kam es gleichfalls am 21. Dezember mit 4.392.800 m<sup>3</sup>. Der stärkste Abgabemonat war der Jänner. Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 802 m<sup>3</sup> je Konsument,

845 m<sup>3</sup> je Wohnungszähler, 361 m<sup>3</sup> je Einwohner im Versorgungsgebiet. Der nutzbare Behälterraum erhöhte sich auf Grund der Inbetriebnahme der beiden Kugelgasbehälter in Leopoldau um 280.000 m<sup>3</sup> auf 1.696.000 m<sup>3</sup>. Der geometrische Behälterraum beträgt 1.722.000 m<sup>3</sup>.

Im Jahre 1981 wurde das Meßgebiet W, bestehend aus 14. Bezirk — Hadersdorf-Weidlingau und aus Purkersdorf (NÖ), vermessen und die Grundeinstellung errechnet. Somit können derzeit Kapazitätsberechnungen für das gesamte Versorgungsgebiet mit Ausnahme des 1. Bezirkes durchgeführt werden. Für das Gebiet des 1. Bezirkes wurden die Vorarbeiten für die Ermittlung der Grundeinstellung vorgenommen. In einem großen Teil der Gebietsregler des Meßgebietes A, Gebiet nördlich der Donau, wurden Quantometer mit Belastungsschreibern eingebaut, um bessere Daten bezüglich Mengenverteilung, Belastungsspitzen usw. zu erhalten.

Im Zuge des Ausbaues der Betriebsanlagen wurde im Werk Simmering die Eigenstromnotversorgungsanlage fertiggestellt. Der Ausbau der Erdgasgroßregelstation wurde beendet, gleichfalls jener der Erdgasinjektoranlage als Ersatz für Gasfördererinnenrichtungen. Der Meßwertcomputer für den Erdgaslastverteiler konnte in Betrieb genommen werden. Die Odorisierungseinrichtung für die Erdgashochdrucktransportleitung „West“ wurde bestellt und wird 1982 in Betrieb genommen. Im Zuge eines Neubaus einer Lagerhalle des Hauptlagers für Fittings, Rohre, Bau- und Installationsmaterial wurden die Bauarbeiten fast abgeschlossen, so daß mit einer Inbetriebnahme im Frühsommer 1982 gerechnet werden kann. Im Werk Leopoldau wurde die Vorwärmereinrichtung für Erdgas aus der Erdgashochdruckleitung „Nord“ samt Gebäude in Betrieb genommen. Der Ausbau der Vorregelstation sowie die Errichtung einer Regelstation für die Kugelgasbehälter wurden beendet, die Anlage konnte in Betrieb genommen werden. In der Erdgasgroßregelstation wurden ferngesteuerte Regelklappen eingebaut. Die Produktions- und Magazinsräume der ehemaligen Erdgasluftspaltanlage wurden zu Räumen für den Gebrechendienst umgebaut. Die beiden Kugelgasbehälter wurden fertiggestellt und konnten in Betrieb genommen werden. Ferner wurden rund 1,3 km Hochdruckleitungen verlegt, und zwar in den Bereichen West-Leitung (Kledering—Wienerberg), Süd-1-Leitung sowie die Leitungen zur Aufschließung des Industrieparkes Wien-Nord und des Alberner Hafens.

Im Hauptrohrnetz für Erdgas wurden 28.469 m Leitungen neu verlegt, davon 16.434 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 12.035 m Niederdruckrohrleitungen. Im Zuge der Rohrnetzsanierung wurden 73.711 m Rohrnetz nach verschiedenen Verfahren saniert. Die Sanierungen erfolgten hauptsächlich im 2., 9. und 14. bis 21. Bezirk. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen und wegen Straßenbauten mußten 93.284 m Hauptrohrleitungen gewechselt werden; davon waren 5.370 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 87.914 m Niederdruckrohrleitungen.

Außerdem wurden 235 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen, 7.265 m Niederdruckrohrleitungen, insgesamt 7.500 m, vorwiegend aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen. Die Konsumenten wurden über andere Rohrstränge versorgt. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes, einschließlich Erdgas-Hochdrucktransportleitungen, betrug Ende 1981 2.880.378 m; davon entfielen 460.688 m auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 2.419.690 m auf das Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt wurde mit 167.252 m<sup>3</sup> beziffert; davon entfielen 61.955 m<sup>3</sup> auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 105.297 m<sup>3</sup> auf das Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht prüfte 1981 26.194 fremde Aufgrabungen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden 2.603 Stellen am Hauptrohrnetz und 6.204 Zuleitungen freigelegt. Insgesamt wurden 61 durchgerostete Stahlrohre, 153 Rohrbrüche, 1.614 undichte Muffen, 549 undichte Zuleitungen, 303 undichte Rohrschellen und 144 undichte Armaturen aufgefunden und die Schäden behoben.

Ende 1981 standen insgesamt 291 Druckregleranlagen in Betrieb. Druckreduzierstationen zwischen den Transportleitungen und den Transportanschlußleitungen bestehen in Süßenbrunn, in der Ketzergasse, bei der Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe sowie in den Werken Simmering und Leopoldau.

Bei den Behältern und Gasförderanlagen Baumgarten, Brigittenau und Wienerberg waren laufend Erhaltungs-, Überholungs- und Ausbauarbeiten durchzuführen. 954 Zuleitungen wurden neu hergestellt und 2.712 instand gesetzt, vom Gashauptrohrnetz 249 Zuleitungen getrennt. Anlässlich der Herstellung von neuen Straßenbelägen mußten 133 Untersuchungen an Zuleitungen durchgeführt werden. Insgesamt bestanden am Jahresende 98.821 Zuleitungen.

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahre 1981 durch 6.583 Neuaufstellungen und 8.925 Wegnahmen um insgesamt 2.342 auf 759.464 mit einer maximalen Durchflußmenge von 6.340.107 m<sup>3</sup>/h verringert. Davon waren am Jahresende 720.227 oder 94,8 Prozent Wohnungszähler. Außerdem wurden 5 Münzgaszähler neu aufgestellt und 227 abmontiert. Am Jahresende standen in Waschküchen 5.591 Münzgaszähler, davon 3.742 in Gemeindebauten und 1.849 in Privatbauten, außerdem 263 Hochleistungsgaszähler in Benützung. In den eigenen Werkstätten wurden 83.846 Gaszähler untersucht, davon 2.200 wegen innerer Fehler oder gewaltsamer Beschädigung einer Generalreparatur unterzogen. 15.508 Stück wurden justiert und 19.775 der amtlichen Eichung zugeführt. Außerdem waren noch an weiteren 13.878 Gaszählern kleinere Reparaturen durchzuführen. Bei verschiedenen Gaszähler-Erzeugerfirmen wurden auf Kosten der Gaswerke 3.333 Zähler repariert, 1.078 mußten kostenlos instand gesetzt werden, daß die Garantiefrist der Firmen noch nicht abgelaufen war. 1981 wurden 52.010 Gaszählerfilter eingebaut, die einen sofort spürbaren Rückgang der Störungsanfälligkeit durch

Staubeinwirkung bei den Gasgeräten bewirkten. An 32.413 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen wurden von den Gaswerken *Dichtheitsprüfungen* durchgeführt, wobei sich in 993 Fällen Beanstandungen ergaben. Der *Hausdienst* wurde unter anderem zu 83.496 Zählerstandsablesungen, 20.351 Zählerüberprüfungen nach Reklamationen sowie zu 50.140 Ausstellungen von Benützungsbewilligungen herangezogen. Außerdem wurden 70.877 (1980: 56.102) Funktionsüberprüfungen in Haushalten sowie Gewerbe- und Industriebetrieben vorgenommen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr resultiert hauptsächlich aus der schwerpunktmäßig in bestimmten Gebieten durchgeführten Überprüfung von 5-l-Gasdurchlaufwasserheizern ohne Abgasanlage, die vorgenommen wurde, um die Sicherheit beim Kunden zu gewährleisten. Ende 1981 verwendeten 13.423 Gewerbe- und 6.418 Industriebetriebe Gas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 37.086 Anlagen wurden überprüft und nach Möglichkeit instand gesetzt. Wo größere Arbeiten zur Behebung von Mängeln erforderlich waren, wurden die Inhaber aufgefordert, die Instandsetzung durch Fachfirmen durchführen zu lassen. Danach wurden die Geräte neuerlich überprüft.

Im Jahre 1982 wurden 19.076 Anträge mit einer Nennbelastung von unter 500 kW erledigt, davon 19.072 mit einer Gesamtnennbelastung von 466.577,01 kW genehmigt und 4 mit einer Gesamtnennbelastung von 2.472 kW abgelehnt. Eine Nennbelastung über 500 kW lag bei 31 Anträgen vor, wobei alle mit einer Gesamtnennbelastung von 82.711,23 kW genehmigt wurden. Auf Grund der erteilten Genehmigungen konnten 14.673 Gasheizkessel, 5.841 Strahler und Radiatoren, 1.308 Außenwandheizöfen und 89 Speicheröfen an das Gasnetz angeschlossen werden.

Dem *Geberechenbehebungsdienst* gingen 106.672 Störungsmeldungen zu. Zu den 36.691 behobenen Störungen und Geberechen kamen 743 Fälle, in denen Zuleitungen mit CO<sub>2</sub> und Vakuum zu reinigen waren. 69.238 Fälle betrafen Ein- und Abschaltungen sowie Untersuchungen der Anlagen. Von den Störungen und Geberechen entfielen unter anderem 11.487 auf Haushalts- und Gewerbegeräte, 19.337 auf Gaszähler und Gaszählerverbindungen und 5.092 auf Zu- und Steigleitungen. Der Rostanfall bei den mit Erfolg durchgeführten Vakuumreinigungen von 743 Zuleitungen ergab ein Gewicht von 96 kg.

Im Jahre 1981 ergaben sich insgesamt 68 Gasunfälle. Die Todesfälle waren 15 Unfälle durch Abgase und 4 Unfälle mit zweifelhafter Ursache. In 91 Fällen erkrankten Personen, und zwar 67 durch Abgase, 14 durch Zündschläge, weitere 7 bei zweifelhaften Unfällen sowie 3 bei Selbstmordversuchen.

Der *Werbe- und Beratungsdienst* mit der Informationsstelle in der Mariahilfer Straße wurde von 12.858 Personen besucht. Anlässlich der Ausstellung „senior aktuell“ vom 6. bis 10. Mai in der Wiener Stadthalle war ein Beratungsdienst eingerichtet, der 178mal beansprucht worden ist.

Die „Behördlich autorisierte Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik der Wiener Stadtwerke — Gaswerke“ hat 120 Gasgeräte und Armaturen geprüft. Weiters wurden im Versorgungsgebiet 29 Anlagen zur Erteilung von Einzelgenehmigungen überprüft sowie zahlreiche andere Prüfungen und Versuche, Heizwertbestimmungen und Arbeiten verschiedener Art vorgenommen.

Die Entwicklung im Bereich der Sonderabnehmer zeigte im Jahre 1981 den gleichen positiven Trend wie im Vorjahr. Der Schwerpunkt des Zuwachses lag dabei wieder bei den Blockheizwerken, und zwar mit 19 Anlagen für Wohnbauten und 15 Anlagen für Betriebe und öffentliche Institutionen. Es konnten wieder mit einer Reihe von Industriebetrieben Gaslieferverträge abgeschlossen werden. Als Sonderabnehmer wurden 46 Industrieanlagen, 55 Gärtereien und 237 Blockheizanlagen betreut, wobei 937 Erhebungen und 1.930 Geräteüberprüfungen sowie 89 Erhebungen für Heizgasanträge über 500 kW Nennwärmebelastung erfolgten. Insgesamt 257 Anlagen mit Gebläsebrennern waren am Aufstellungsort zu überprüfen, außerdem 216 Abgassammler und 224 Einzelgänge mit insgesamt 1.513 Geräteanschlüssen. Dabei wurden 258 schadhafte Geräte festgestellt, 301 Abgasklappen mußten erneuert werden. Zur Behebung von Zugstörungen war die Errichtung von 8 Beistellfängen, die Montage von 79 Fangaufsätzen und die Sanierung von 248 Abgassammlern erforderlich.

### Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastfrequenz im Gesamtbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn und Autobus) ist gegenüber dem Vorjahr um rund 1,9 Prozent auf 450,8 Millionen gestiegen. Der Vergleich mit den Ergebnissen des Jahres 1980 ist jedoch im Zusammenhang sowohl mit den Auswirkungen der Tarifierhöhung per 1. Jänner 1980 als auch mit jenen der Tarifreform per 1. Jänner 1982 (Rückkauf bzw. Nachkauf, Minderkauf bzw. Mehrkauf) zu sehen. Bei vorsichtigem Abwägen aller damit verbundenen Faktoren kann nunmehr auch langfristig mit einer günstigeren Entwicklung gerechnet werden. Die Verkehrsverbesserungen, insbesondere durch die U-Bahn, und die sehr effiziente Fahrgastkontrolle lassen in zunehmendem Maße gleichfalls positive Auswirkungen auf die Fahrgastfrequenz erwarten. Die Wagennutzkilometer sanken im Gesamtbetrieb gegenüber 1980 um 5,823.642 km auf 86,167.554 km. Dieser Rückgang ist im wesentlichen auf die Reduzierung des Stadtbahnbetriebes zurückzuführen.

Die Frequenz im Schienenbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn) ist im Jahre 1981 um 2,6 Prozent auf 367,7 Millionen gestiegen, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 8,2 Prozent auf 67,9 Millionen Kilometer

zurückgegangen. Im Jahre 1981 konnten durch Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 87 Fahrbedienstete eingespart werden. Per Jahresende wurden 18 Straßenbahnlinien ganztägig und 15 Straßenbahnlinien im Abend-, Samstag- bzw. Sonn- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb geführt, auf 30 Straßenbahnlinien an Werktagen ganztägig schaffnerlose Beiwagen eingesetzt. Die Stadtbahnlinien G und GD konnten am Jahresende bereits zu 55 Prozent mit Zügen der Wagentype E<sub>6</sub> (c<sub>6</sub>) betrieben werden.

Eine Reihe von Betriebsmaßnahmen mußte auch 1981 getroffen werden: Um die Verlängerung bis zum Praterstern zu ermöglichen, wurde die U-Bahn-Linie U 1 vom 31. Jänner bis 6. Februar zwischen Reumannplatz und Stephansplatz kurzgeführt. Ab 16. Februar war das neue Verbindungsgleis von der Universitätsstraße zum Dr.-Karl-Lueger-Ring für die künftige Straßenbahnlinie 2 befahrbar. Ab 21. Februar konnte der Streckenabschnitt Nestroyplatz — Praterstern für den Probetrieb freigegeben werden. Gleichzeitig wurde das Expedit der U-Bahn-Linie U 1 in der Station Praterstern eröffnet. Am 28. Februar wurde der Fahrgastbetrieb zwischen Nestroyplatz und Praterstern aufgenommen. Ab 1. März wurde im Zuge der Verlängerung der U-Bahn-Linie U 1 das Oberflächennetz neu gestaltet. Die Linien A, Ak, B, Bk, 25 R/k und 43 wurden eingestellt. Neue Linien sind die Linie 1 von Stadlauer Brücke über Taborstraße — Ring — Kai — Taborstraße zur Stadlauer Brücke; Linie 2 von Neuwaldegg über Ring — Kai nach Neuwaldegg; Linie 22 von Kaisermühlen zum Praterstern. Mit geänderter Linienführung fährt die Linie 25 von Leopoldau zum Praterstern und die Linie 26 von Stadlau gleichfalls zum Praterstern. Die Linie O wurde an Werktagen während der Früh- und Abendverkehrsspitze ab Praterstern zum Elderschplatz verlängert. Ebenfalls ab 1. März befuhren die Züge der Linien N, 1 und 2 die neue Gleisanlage am Julius-Raab-Platz. Am 8. Mai wurde im Gedenken an das Ableben des Herrn Stadtrates Heinz *Nittel* in der Zeit von 15 bis 15.05 Uhr der gesamte Verkehr der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe für fünf Gedenkminuten stillgelegt. Am 16. Mai wurde anlässlich der Eröffnung der Wiener Festwochen der Ringverkehr in der Zeit von 14 bis ungefähr 23 Uhr im Bereich zwischen Stadiongasse und Schottentor eingestellt. Am 23. und 24. Mai mußte für die Linien 40 und 41, bedingt durch Arbeiten am Brückentragwerk der Vorortlinie Gentzgasse, ganztägig ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang konnte auch die Linie 9 an diesen beiden Tagen nur zwischen Mariahilfer Straße und Antonigasse verkehren. Für den restlichen Streckenteil wurde ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet. Am 30. Mai wurde die Straßenbahnhaltestelle „Donauinsel“ auf der Floridsdorfer Brücke eröffnet. Am 6. Juni konnte am Karlsplatz die Wendeanlage für die U-Bahn-Linie U 4 in Betrieb genommen werden. Ab 4. Juli, Betriebsbeginn, mußten wegen Umbauarbeiten für den U-Bahn-Betrieb der provisorische Abfahrtsbahnsteig, der Zugang vom ÖBB-Bahnsteig und das Expedit in Hütteldorf aufgelassen werden. Am 28. August wurde für die Dauer der Umstellungsarbeiten von Stadtbahn- auf U-Bahn-Betrieb zwischen Hütteldorf und Karlsplatz ein Schienenersatzverkehr mit Gelenkbussen eingerichtet. In diesem Zusammenhang mußten auch die Linien G und GD im Streckenteil Währinger Straße — Meidlinger Hauptstraße sowie die U-Bahn-Linie U 4 zwischen Karlsplatz und Meidling eingestellt werden. Mit gleichem Datum wurden die neuen Gleise in Seitenlage in der Jörgerstraße zwischen Gürtel und Bergsteiggasse in Betrieb genommen. Am 31. August wurde die U-Bahn-Linie U 4 bis Hietzing verlängert, die Stadtbahnlinie W aufgelassen und ein Schienenersatzverkehr zwischen Hietzing und Hütteldorf eingerichtet. Mit gleichem Datum konnte die neue Wendeanlage in der Station Meidling-Hauptstraße in Betrieb genommen werden. Ab 7. September wurde an Werktagen in den Spitzenzeiten jeder zweite Zug der U-Bahn-Linie U 2 unter der Bezeichnung U 2/4 über die Station Schottenring hinaus auf den Gleisen der U 4 zurück zum Karlsplatz und weiter bis Hietzing geführt. Das Experiment dieses Mischbetriebes hat sich jedoch nicht bewährt, so daß es am 28. September wieder eingestellt wurde. Am 26. September wurde anlässlich des Festzuges „90 Jahre Ottakring bei Wien“ die Linie 46 in der Zeit von 14 bis 17.20 Uhr eingestellt. Ab 13. Dezember wurde im Streckenteil Hietzing — Hütteldorf der Probetrieb aufgenommen. Die Züge der U-Bahn-Linie U 4 wurden ab Hietzing bis zur Endstelle Hütteldorf ohne Fahrgäste geführt. Ab 20. Dezember wurde das letzte Teilstück der Linie U 4 von Hietzing bis Hütteldorf in Betrieb genommen. Im Zuge des Beschleunigungsprogramms konnten ab 31. Dezember die Betriebsgleisbögen Simmeringer Hauptstraße — Gottschalkgasse — Sedlitzkygasse befahren werden.

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

Die größte Fahrleistung auf der Straßenbahn, ausgenommen jene am 1. November, wurde am Dienstag, dem 20. Jänner, mit 163.660 Wagennutzkilometern, auf der Stadtbahn am Dienstag, dem 27. Jänner, mit 46.287 Wagennutzkilometern und auf der U-Bahn am Mittwoch, dem 16. Dezember, mit 31.502 Wagennutzkilometern erzielt. Die saisonbedingten, periodischen *F r e q u e n z z ä h l u n g e n* durch die Schaffner wurden auch

im Jahre 1981 wie üblich durchgeführt. Weiters erfolgten zu Verrechnungszwecken im März, Juli und Oktober Fahrgastzählungen auf der S-Bahn.

Die Betriebsüberwachung hat mit Hilfe von 118 Revisoren, 66 Kontrolloren und von 196 zusätzlich geschulten Fahrscheinprüfern insgesamt 466.301 Wagenkontrollen (1980: 325.422) mit 125.575 meldepflichtigen Vorgängen (70.589) durchgeführt. Es wurden hiebei 4.776.776 Fahrgäste (1980: 3.197.180) kontrolliert und in 123.684 Fällen (59.784) Mehrgebühren eingefordert bzw. eingehoben. Vom 1. Oktober bis einschließlich 12. Dezember wurde eine spezielle Kontrollaktion mit dem Titel „Keine Schonzeit für Schwarzfahrer“ durchgeführt, wobei 702.062 Fahrgäste kontrolliert und in 23.044 Fällen Mehrgebühren eingefordert bzw. eingehoben wurden.

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, tätig. Wieder hat sich der betriebseigene Funkwagendienst im Einsatz bei Verkehrsunfällen und Betriebsereignissen sowie bei Störungsbehebungen gut bewährt.

Im Lastenverkehr wurden für die Verkehrsbetriebe und private Baufirmen insgesamt 4.361 Fahrten geleistet.

Im Jahre 1981 konnten 428 Männer und 51 Frauen für den Fahrdienst aufgenommen werden. Dem steht ein Abgang durch Kündigung, Pensionierung oder Tod von insgesamt 287 Bediensteten gegenüber. 660 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, davon 374 Bedienstete für den Fahrdienst und 286 für den Schaffnerdienst. Außerdem wurden 2.623 Bedienstete als Stellwerkswärter, für den Zentralfriedhofsverkehr, als Staplerfahrer und als Fahrscheinprüfer in Wiederholungsschulen und Seminaren ausgebildet, darunter 1.929 als Fahrer und 694 als Schaffner, Fahrer und Lenker mit Schaffnerschule. Am Jahresende standen 35 Straßenbahnlinien, 2 Stadtbahnlinien und 3 U-Bahn-Linien in Betrieb.

Die Fahrgastfrequenz ist im Autobusbetrieb um 1,1 Prozent auf 83,1 Millionen Beförderungsfälle gesunken, die Wagen-Nutzkilometerleistung um 1,5 Prozent auf 18,3 Millionen Kilometer gestiegen.

Im einzelnen wurden folgende wesentliche Betriebsmaßnahmen getroffen: Ab 1. März wurde aus kunden dienstlichen und betriebstechnischen Gründen die in Tarifgemeinschaft mit den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetriebe geführte Autobuslinie 46 B der Firma Dr. Richard im Linienteil Maroltingergasse — An der Scheibwiese mit dem neuen Liniensignal 45 B betrieben. Für den Streckenteil Maroltingergasse — Wilhelminen berg — Maroltingergasse blieb das Liniensignal 46 B erhalten. Insgesamt wurden 3 Haltestellen aufgelassen, 19 neu errichtet, 13 für ständig verlegt und 5 in Doppelhaltestellen für Autobus- und Straßenbahnbetrieb umgewandelt. Vorübergehende Verlegungen sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Ein Autobusersatzverkehr wurde für 31 Linien der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn eingerichtet. Außerdem mußten zahlreiche Sonderfahrten auf Bestellung durchgeführt werden. 156 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, und zwar 119 für den Autobuslenkerdienst und 37 für den Verschublenkerdienst. Ferner wurden 816 Bedienstete auf anderen Gebieten, und zwar 559 als Lenker für Sondertypen und mit Wiederholungsschulungen 257 als Lenker im allgemeinen, ausgebildet. Der Wagenpark für den Linien- und Mietwagenverkehr bestand mit Jahresende aus 386 Autobussen. Die größte Fahrleistung im Autobusbetrieb wurde am Montag, dem 14. Dezember, mit 55.121 Wagennutzkilometern erzielt. Ende 1981 standen 40 Autobuslinien in Betrieb.

Die Abteilung für Betriebsangelegenheiten und elektrische Streckenaus rüstung der U-Bahn hat 1981 folgende Arbeiten durchgeführt: Nach Beendigung der Montagearbeiten für die betriebstechnische und elektrische Streckenaus rüstung konnte der Streckenabschnitt der Linie U 1 zwischen Nestroyplatz — Praterstern am 28. Februar eröffnet werden. Nach Abschluß der umfangreichen Umstellungsarbeiten konnte der U-Bahn-Betrieb am 31. August zwischen Meidling-Hauptstraße und Hietzing aufgenommen und am 20. Dezember bis Hütteldorf erweitert werden. In enger Zusammenarbeit mit den Magistratsdienststellen, den Elektrizitätswerken sowie den Zivilingenieuren wurden Linienvarianten der U 3 und U 6 untersucht und beurteilt, außerdem Stationsplanungen für beide Linien durchgeführt. Für den zu errichtenden Bahnhof Erdberg sind verschiedene Untersuchungen über Varianten bezüglich Wagenabstellkapazität ausgearbeitet worden. Weiters ist ein ausführlicher Organisationsplan für die erforderlichen Umbauphasen des Oberbaues bei der Linie U 2 erstellt worden. Die Traktionsstromanlagen, die Stromschienen, Verkabelungen sowie die Errichtung von Schaltanlagen wurden für die Betriebsaufnahmen der U 1 bis Praterstern und der U 4 bis Hütteldorf termingerecht fertiggestellt. Dies gilt auch für die notwendige Niederspannungs- und Notstromanlage. Für die in Betrieb genommenen Stationen konnten auch die Fernwirkanlagen in der Leitstelle und in den Stationsüberwachungen betriebsbereit zur Verfügung gestellt werden. Die Stromversorgungsanlagen wurden baufortschreitend auf der Linie U 1 vom Praterstern bis nach Kagran fortgesetzt. Für die in Betrieb gegangenen Stellwerke und Sicherungsanlagen Praterstern und Hütteldorf erfolgten termingerecht die Überprüfungen und somit auch die Betriebsbewilligungen durch die Aufsichtsbehörde. Die Projektierung und Montage des Stellwerkes Kagran wurden dem Baufortschritt angepaßt. Die Montage der Stationsüberwachungen, der Fernsehüberwachung, des Funkes, der Telephonanlagen, Notrufstellen, Uhren- und Zugzielanzeigeranlagen wurde in den in Betrieb gegangenen Teilabschnitten rechtzeitig abgeschlossen. Im Teilabschnitt der Linie U 1 (Praterstern — Kagran)

wurde die Installation der fernmeldetechnischen Anlagen fortgesetzt. Die maschinellen Einrichtungen der U 1 und U 4 wurden von der Aufsichtsbehörde genehmigt und in Betrieb genommen. Zu dem von der MA 32 vorgelegten Bericht über die Tunnellüftungsanlagen wurden die Planungen für den Ausbau der Schwallüftungsanlagen für weitere Linien ausgearbeitet. Die Fernsteuerwarte der Stromversorgung wurde für die Inbetriebnahme der Teilabschnitte der U 1 und U 4 fertiggestellt, an der Erweiterung der Anlage bis Kagran gearbeitet und die zentrale Stationsüberwachung auf die eröffneten Teilabschnitte ausgedehnt. Das Zentralstellwerk Karlsplatz wurde für die in Betrieb gegangenen Teilabschnitte der Linien U 1 und U 4 weiter ausgebaut.

Die Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn hat 1981 folgende Arbeiten durchgeführt: Auf der Linie U 1 wurden in der Station Praterstern vor der Eröffnung am 28. Februar die restlichen Oberbauarbeiten durchgeführt, der U-Bahn-Oberbau bei der Reichsbrücke bzw. die Gleisbauarbeiten zwischen Reichsbrücke und Kagran abgeschlossen und in der Abstellhalle Kagran die restlichen Gleise verlegt. Im Bereich der U-Bahn-Linie U 2 wurden Rest- und Ausbesserungsarbeiten durchgeführt. Auf dem U-Bahn-Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese wurde mit dem Bau von zusätzlichen Nebengebäuden begonnen. Weiters konnten im Bereich Julius-Raab-Platz die Tiefbauarbeiten für das Abzweigungsbauwerk zur U 3 abgeschlossen werden. Die bereits im Vorjahr begonnenen Arbeiten zur Herstellung einer Wende- und Abstellhalle am Karlsplatz wurden weitergeführt und abgeschlossen. Die Gleis- und Tiefbauarbeiten wurden sowohl im Streckenabschnitt Meidling und Braunschweigasse als auch in den Wendeanlagen Meidling und Hietzing abgeschlossen, so daß am 31. August die U 4 bis Hietzing verlängert werden konnte. Weiters mußten noch die Bahnsteige in Meidling, Schönbrunn und Hietzing gehoben werden. In den Stationen Braunschweigasse, Unter St. Veit und Ober St. Veit wurden die Baumeisterarbeiten abgeschlossen und die Bahnsteige bis auf Restarbeiten fertiggestellt. Auch die Arbeiten an den Aufnahmegebäuden in den Stationen Unter St. Veit und Ober St. Veit wurden weitgehend abgeschlossen, der Innenausbau konnte bis auf Restarbeiten vollendet werden. Nach Einstellung des Stadtbahnbetriebes konnten die Arbeiten für die Bahnhofsanlagen Hütteldorf in vollem Umfang aufgenommen werden. Für den Bereich des Aufnahmegebäudes, des Bahnsteiges einschließlich Stellwerk und Expedit sowie für das Unterwerk und diverse Betriebsräume wurden die Baumeisterarbeiten abgeschlossen. Die Bauarbeiten für die Gleise 1 und 2 einschließlich ihrer Verbindung zwischen Hütteldorf und Ober St. Veit konnten ebenfalls termingerecht beendet werden. Mit den Arbeiten an der Hallenkonstruktion für die zukünftige Abstellhalle wurde begonnen. Die Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn hat im eigenen Wirkungsbereich Planungsarbeiten für den U-Bahn-Betriebsbahnhof Erdberg, die Stationen Michelbeuern und Längenfeldgasse (U 4 und U 6) durchgeführt, wobei das Projekt Michelbeuern abgeschlossen werden konnte. Weiters hat die Abteilung an den Planungsarbeiten der MA 18 und MA 38 mitgearbeitet.

Der Wagenpark der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn umfaßte zu Jahresbeginn 1981 einen Gesamtstand von 1.737 Personenfahrzeugen, der sich in 760 Straßenbahn-Triebwagen und 637 Straßenbahn-Beiwagen, in 92 Stadtbahn-Triebwagen und in 108 Stadtbahn-Beiwagen sowie in 120 U-Bahn-Doppeltriebwagen gliedert. Wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit bzw. Übernahme in den Stand der Hilfsfahrzeuge wurden 73 Triebwagen der Typenreihen L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, T<sub>2</sub>, C<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> sowie 69 Beiwagen der Typenreihen c<sub>1</sub>, 1, 1<sub>3</sub> und n<sub>2</sub> ausgeschieden. 2 Einmann-Gelenktriebwagen der Reihe E<sub>2</sub>, 8 Zweirichtungs-Gelenktriebwagen E<sub>6</sub> und 7 Gelenkbeiwagen der Type c<sub>6</sub> sowie 12 U-Bahn-Doppeltriebwagen wurden angeschafft. Somit umfaßte der Wagenpark zum Jahresende 1.624 Personenfahrzeuge, und zwar 721 Straßenbahn-Triebwagen und 642 Straßenbahn-Beiwagen, 68 Stadtbahn-Triebwagen und 61 Stadtbahn-Beiwagen sowie 132 U-Bahn-Doppeltriebwagen. Beim Straßenbahnbetrieb beträgt der Stand an sechsachsigen Gelenktriebwagen derzeit 483 Wagen, das sind 67 Prozent aller Straßenbahn-Personentriebwagen; beim Stadtbahnbetrieb beträgt der Stand an sechsachsigen Gelenktriebwagen derzeit 26 Wagen (38 Prozent aller Stadtbahn-Personentriebwagen) und an sechsachsigen Gelenkbeiwagen derzeit 17 Wagen (28 Prozent aller Stadtbahn-Personenbeiwagen). Insgesamt standen somit 698 Triebwagen und 642 Beiwagen für den schaffnerlosen Beiwagenbetrieb zur Verfügung, wobei von den Triebwagen 393 Gelenkzüge für den Einmannbetrieb verwendbar sind.

Im Wagenpark der Autobusse wurden im Jahre 1981 10 Gelenkzugautobusse der Type GU 230/54/69/A und 27 Normalautobusse der Type GS LU 200/M 11 in Betrieb genommen. Die neuen Autobusse sind für den 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 sind hingegen mit einem Motor für Flüssiggasmischbetrieb ausgerüstet. Im Jahre 1981 wurden 22 Normalautobusse, 9 Gelenkzugautobusse und 1 City-Bus ausgeschieden. An Sonderfahrzeugen wurden zwei Lastkraftwagen (ausgestattet mit Kipper, Kran und Schneepflug), zwei Schweißwagen, ein Oberleitungs-Rüstwagen mit Gelenksteiger, ein Oberleitungs-Revisionswagen mit Scherenhubbühne und ein Pritschenwagen mit Ladebordwand in Betrieb genommen. Mit der Anschaffung eines dritten Universalrüstwagens wurde das Erneuerungsprogramm der Rüstwagen fortgesetzt. Für die Garage Spetterbrücke wurde ein zweiter Flüssiggasbehälter angeschafft. Weiters konnte das Erneuerungsprogramm der Bremsprüfstände mit der Inbetriebnahme des letzten Prüfstandes in der Garage

Vorgarten abgeschlossen werden. Insgesamt standen 386 Autobusse zur Verfügung, davon sind 67 Doppeldeckautobusse, 144 Gelenkzugautobusse, 154 Normalautobusse und 21 City-Busse.

Unter den **Hochbauarbeiten** sind die Bauarbeiten zur Errichtung eines Stationsgebäudes und von vier Warthallen im Bereich der Haltestelle der Straßenbahnlinien 132 und 331 am Friedrich-Engels-Platz zu nennen, die im Juli planmäßig abgeschlossen wurden. Für das Fahrpersonal der Straßenbahnlinien 40 und 41 wurden die Gaststättenräume in 18, Simonygasse 12, in den Monaten August bis September zu Wagenabfertigungsräumen umgebaut und im Oktober in Betrieb genommen. Das ehemalige Wagenabfertigungsgebäude mußte im Zuge des Ausbaues der Vorortelinie abgetragen werden. In der Garage Raxstraße wurde im September mit dem Neubau einer zusätzlichen Abstellhalle für Autobusse begonnen, in der Zentralwerkstätte eine Flüssiggas-Tankanlage mit einer Zapfsäule und einem Flüssiggasbehälter für 4.800 Liter errichtet. In den Stationen Braunschweigasse bis Hütteldorf wurden die Sanitär-, Heizungs- und Lüftungsinstallationen sowie Reinigungsarbeiten durchgeführt. Die Bauarbeiten für die Generalinstandsetzung einiger Wohnhausanlagen im 10. und 19. Bezirk nach § 7 des Mietengesetzes konnten abgeschlossen werden.

Bedingt durch die Betriebsaufnahme der U 1 bis Praterstern und der damit verbundenen Linienänderungen der Straßenbahn wurde die definitive **Gleisanlage** am Julius-Raab-Platz in Betrieb genommen. Auf Grund des Umbaus der Kreuzung Landesgerichtsstraße—Universitätsstraße wurde die Doppelgleisstrasse im Kreuzungsbereich Universitätsstraße bis Frankhplatz den örtlichen Gegebenheiten angepaßt. Durch den Neubau des Universitätszentrums und die Überbauung des Franz-Josefs-Bahnhofes sowie durch den damit verbundenen Straßenumbau wurde eine Umlegung der Gleisstrasse in der Althanstraße notwendig. Zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 6, 15 A und 71 und zur Schaffung einer zusätzlichen Umkehrmöglichkeit für die Linie 71 wurde die Schleife Gottschalkgasse—Sedlitzkygasse—Grillgasse umgebaut. Die notwendige Gleiserneuerung in der Jörgerstraße im Bereich Gürtel bis Elterleinplatz wurde zum Anlaß genommen, die Doppelgleisstrasse in Seitenlage als selbständigen Gleiskörper zu verlegen. Im Bereich Grinzinger Allee—An den langen Lüssen wurde die Doppelgleisstrasse verlegt, um die dort herrschende Verkehrssituation zu entschärfen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung der U-Bahn-Linie U 1 bis Kagran konnten die Vorarbeiten für den Anschluß der Straßenbahnlinien 25 und 26 an das U-Bahn-Netz abgeschlossen werden. Weiters erfolgten noch einige größere Gleiserneuerungen und Ergänzungen sowie an 52 Stellen im Gleisnetz kleine Gleisbauten. Mehrere Haltestelleninseln wurden verlängert bzw. neu gebaut.

In der **Zentralwerkstätte** mußten insgesamt 1.481 Schienenfahrzeuge (943 Triebwagen und 538 Beiwagen), 2.247 Kraftfahrzeuge (davon 1.115 Autobusse) und 1.052 Drehgestelle repariert werden. Im Rahmen des Beschleunigungsprogramms konnte die Ausrüstung der Wagentypen EE, E1E, c, c2, c3 und c4 mit „Schnellabfertigung“ abgeschlossen werden. Somit sind alle Einmannzüge, die mit den Triebwagen der Type EE und E1E und den dazugehörigen Beiwagen geführt werden, für das beschleunigte Abfertungsverfahren eingerichtet. Die Hauptuntersuchungen an U-Bahn-Wagen wurden ab September 1981 im zweiwöchigen statt dreiwöchigen Rhythmus durchgeführt.

Bis zum Jahresende ereigneten sich im Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Betrieb insgesamt 4.088, im Autobusbetrieb 1.124 **Unfälle**. An Haftpflichtschädigungen und Renten für Körperverletzungen sowie Entschädigungen für Sachschäden mußten insgesamt 11,5 Millionen Schilling gezahlt werden. Schadenersatzansprüche wurden in der Höhe von 17,0 Millionen Schilling geltend gemacht.

### Städtische Bestattung

Der Städtischen Bestattung wurden im Jahre 1981 21.866 Bestattungen zur Durchführung übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 3.967 Fälle oder 18,2 Prozent betrug. Weitere Aufträge betrafen 1.997 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie 727 Überführungen in das In- und Ausland. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden nach Ägypten, Australien, Bulgarien, in die Bundesrepublik Deutschland, nach Griechenland, Großbritannien, Irak, Iran, Israel, Italien, Jordanien, Norwegen, Schweden, Syrien, in die Türkei und in die USA übernommen. Überführungen auf dem Landweg wurden in die Bundesrepublik Deutschland, ČSSR, nach Italien, Jugoslawien, Rumänien, in die Schweiz und nach Ungarn durchgeführt. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1981 insgesamt 29.507 (1980: 29.408) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 624 zu eigenen Lasten durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufkommen wären.

Der Anteil, den das Unternehmen an Wiener Bestattungen hat, lag bei 95,3 Prozent, den Rest besorgten Pächter von Konzessionen der Städtischen Bestattung in den an Wien angrenzenden Gemeinden oder Erfüllungsgehilfen des Unternehmens. Mit 2.893 Fällen wurden im Jänner die meisten Aufträge übernommen, während die niedrigste Auftragszahl im September mit 2.195 Fällen zu verzeichnen war.

Der **Fuhrpark** hatte eine Fahrleistung von rund 777.000 km zu verzeichnen, das sind um 12.000 km weniger als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 26 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.050 km der Entfernung von Wien nach Gibraltar entspricht.

Das Unternehmen verfügte Ende 1981 über 20 Fourgons, 15 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie über 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts- und Kurierfahrten.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 48.892 Särge, und zwar um rund 1.400 mehr als im Vorjahr, 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 1980 um 0,5 Prozent auf 2.519.

Am 25. März wurde auf dem Friedhof Großjedlersdorf die Aufbahnhalle wegen Instandsetzungsarbeiten für Bestattungen gesperrt. Im Zuge der Neugestaltung des Aufbahrungsraumes wurde auch die Möglichkeit zur Abhaltung von Kremationsfeiern geschaffen, außerdem eine Anlage zur Wiedergabe von Tonbandmusik installiert. Für die Zeit des Umbaus stand eine provisorische Aufbahnhalle zur Verfügung. Auf dem Friedhof Altmannsdorf wurde am 8. Mai die nach den Plänen von Prof. Dipl.-Ing. Erich *Boltenstern* umgebaute Aufbahnhalle wieder in Betrieb genommen. Bei der Innenausgestaltung der Halle wurden jene Überlegungen, die für alle umgebauten Aufbahnhallen Geltung haben, beibehalten. Die Aufbahnhalle auf dem Friedhof Altmannsdorf war die erste Halle, die nach Aufhebung des Sperrfriedhofbeschlusses durch den Gemeinderat einer Umgestaltung unterzogen wurde. Die vorgesehenen Renovierungs- und Instandsetzungsarbeiten in den Aufbahnhallen auf den Friedhöfen Grinzing, Hietzing, Ober St. Veit, Südwest, Erlaa, Hernals, Heiligenstadt und Nußdorf wurden plangemäß durchgeführt. Ebenfalls renoviert wurde die in der Zentrale des Unternehmens untergebrachte Anmeldestelle für Todesfälle (Filiale 4), die nicht mehr den für den Kundendienst geltenden Grundsätzen entsprach. Instandsetzungsarbeiten kleineren Umfangs wurden in den Filialen 8 und 13 und in den Betriebsstellen 11 und 21 durchgeführt. Die Umbauarbeiten an der seit 4. Februar 1980 gesperrten Aufbahnhalle 1 auf dem Wiener Zentralfriedhof konnten termingerecht fortgesetzt werden. Auf Grund des Baufortschrittes ist anzunehmen, daß die Arbeiten bis Ende 1983 bzw. Anfang 1984 abgeschlossen sein werden. Seit 7. September werden in der Feuerhalle Stammersdorf bis auf weiteres keine Kremationen mehr vorgenommen, sondern alle Einäscherungen in der Feuerhalle Simmering durchgeführt. Das Unternehmen beobachtet laufend, ob sich dadurch Mehrbelastungen ergeben bzw. ob sich diese in vertretbaren Grenzen halten.

Die für Wien überaus schwierige Regelung bezüglich der Blumenspenden bei Kremationen wurde auf Grund von Anregungen aus dem Kreise der Hinterbliebenen abgeändert. Die Änderung besteht darin, daß Blumenspenden auch auf ein auf demselben Friedhof vorhandenes Urnengrab gebracht werden. Im Hinblick auf den sehr beschränkten Platz können allerdings höchstens drei Kränze oder die entsprechende Anzahl von Blumensträußen, deren Auswahl die Hinterbliebenen treffen, auf dem Urnengrab abgelegt werden. Blumenspenden, über die nicht verfügt wird, werden von der Städtischen Bestattung der Friedhofsverwaltung übergeben, die sie ihrem natürlichen Vergehen zuführt.

Mit Jahresbeginn 1981 wurde die Hauptbuchhaltung an die im Oktober 1980 neu installierte Datenverarbeitungsanlage angeschlossen. Ab diesem Zeitpunkt werden sämtliche Daten der Finanzbuchhaltung sowie der Betriebsabrechnung und Kalkulation in Form einer kontenlosen Buchführung abgewickelt.

Die im Jahre 1971 installierte ortsfeste Funkanlage, die dazu dient, die Abholung Verstorbener wirtschaftlich und rasch durchzuführen, mußte auf Grund häufiger Störungen durch eine neue Anlage ersetzt werden. Diese wurde im Dezember 1981 in Betrieb genommen.

Wie alljährlich wurden am 1. November in den Aufbahnhallen 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.

In der Schriftenreihe über das österreichische Bestattungswesen wurde der dritte Teil mit dem Titel „Auszeichnungen und Ehrungen“ herausgebracht. Dieses Buch, das als Hilfsmittel für die Anordnung der Orden und Ehrenzeichen bei einer Trauerfeier bzw. in den Trauernachrichten dienen soll, ist als Arbeits- und Schulungsbefehl für die Mitarbeiter des Unternehmens, aber auch für die Berufskollegen in den Bundesländern bestimmt. Als vierter Teil wurde in derselben Schriftenreihe ein Fragenkatalog für die im Rahmen des Befähigungsnachweises abzulegende Prüfung veröffentlicht, der dem Prüfungswerber die Möglichkeit bieten soll, sein Wissen zu kontrollieren und zu vervollständigen.

Der Preisunterausschuß der Paritätischen Kommission hat den Sargerzeugern am 17. Juni eine Preiserhöhung bei den Hartholzsärgen um maximal 8 Prozent und bei Weichholzsärgen um maximal 6 Prozent zuerkannt. Ebenfalls mit Genehmigung des Preisunterausschusses der Paritätischen Kommission wurden die eingetretenen Lohn- und Gehaltserhöhungen in Entsprechung der Personaltangente auf die Verkaufspreise für Metallsärge und Einsätze umgelegt. Die Erhöhung betrug durchschnittlich 2,5 Prozent.

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. Im Rahmen der betrieblichen Fort- und Weiterbildung wurden im März von Herrn Universi-



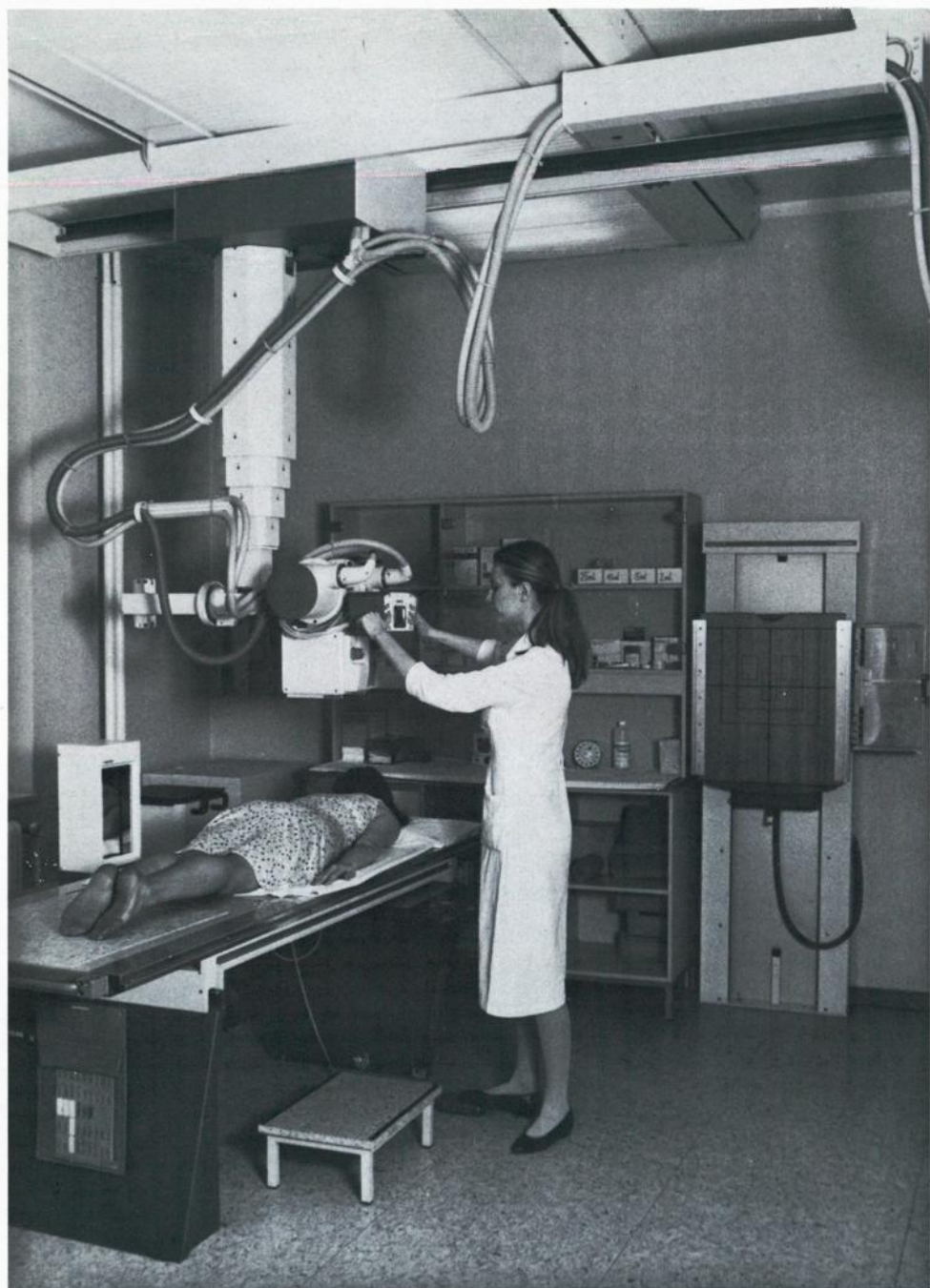


Trauerfeier für den Amtsführenden Stadtrat Heinz Nittel in der Feuerhalle Wien-Simmering

Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung

Aufbahrungshalle im Friedhof Altmannsdorf





Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien

Neu eingerichtetes Röntgeninstitut im Sanatorium Hera

tatsprofessor Dr. *Sorantin* vom Institut für Strahlenschutz des österreichischen Forschungszentrums Seibersdorf zwei Vorträge zum Problemkreis der Abholung kontaminierter Verstorbener abgehalten.

Das im Zentralgebäude des Unternehmens untergebrachte Museum wurde im Jahre 1981 von 643 Personen besucht, davon waren rund 280 Ausländer aus neun europäischen und fünf außereuropäischen Staaten.

Im Jahre 1981 wurden die bestehenden internationalen Kontakte mit anderen Bestattungsunternehmungen und Vereinigungen intensiviert. So ist es erstmals gelungen, daß der Direktor der Städtischen Bestattung und dessen Vertreter in ihrer Funktion als Präsident bzw. Generalsekretär der Europäischen Bestatter-Union an der Mitgliederversammlung der Association Européenne de Thanatologie, des zweiten großen europäischen Bestatterverbandes, teilnehmen konnten. Dabei wurde nicht nur die angestrebte Annäherung der beiden Verbände erreicht, sondern auch festgelegt, daß die Vertreter der beiden Verbände bei den Versammlungen des jeweils anderen Verbandes anwesend sein werden. Zum Wohle der Hinterbliebenen muß versucht werden, daß die der Association Européenne de Thanatologie angehörenden Bestatterverbände die Unterzeichnung des Straßburger Übereinkommens über die Leichenbeförderung bei ihren Regierungen befürworten. So wichtige Staaten wie Frankreich, Spanien, Großbritannien und die Bundesrepublik Deutschland sind diesem Abkommen bisher nicht beigetreten.

Im Rahmen eines Festaktes wurde am 21. Dezember im Beisein des Herrn Bürgermeisters der scheidende Direktor des Unternehmens, Herr OSR Dr. *Jerusalem*, mit Wirkung ab 31. Dezember 1981 verabschiedet und der neue Direktor, Herr SR Dkfm. *Knispel*, mit Wirkung ab 1. Jänner 1982 in sein Amt eingeführt.

Das Unternehmen wurde 1981 mit folgenden Bestattungsfeiern besonderer Art, in der Reihenfolge ihres zeitlichen Ablebens, betraut: Dr. Robert *Pollak*, Sektionschef im Bundesministerium für Finanzen; Lieselotte *Krauspe-Medelsky*, Burgschauspielerin i. R., Dr. Stefan *Wirlander*, Generaldirektor-Stellvertreter i. R. der Oesterreichischen Nationalbank; Dipl.-Brau.-Ing. Dr. nat. techn. h. c. Manfred *Mautner-Markbof*; Gustav *Hessing*, akademischer Maler, Leiter der Meisterschule für Malerei an der Akademie der bildenden Künste in Wien; Professor h. c. Robert *Fuchs*, akademischer Maler; Dipl.-Ing. Alois *Joklik*, Direktor i. R. des Gaswerkes Wien-Simmering; General der Infanterie i. R. Johann *Freibler*, Bundesminister a. D.; Paul *Hörbiger*, Volksschauspieler; Dr. Erich *Thanner*, Schriftsteller; Adrian *Hoven* (Wilhelm Hofkirchner), Schauspieler; Karl *Friedrich*, Kammer Sänger; Dr. Franz *Glück*, Gründer und Leiter des Historischen Museums der Stadt Wien; Domkapitular Prälat Dr. Franz *Gstaltmeyer*, Pfarrer von Rudolfsheim; Professor Leo *Lehner*, Gründer der Chorvereinigung „Jung Wien“; Amtsführender Stadtrat Heinz *Nittel*; Erster Vizepräsident der Oesterreichischen Nationalbank, Dr. Karl *Mantler*, Generaldirektor der Zentralsparkasse und Kommerzbank Wien a. D.; Regierungsrat Friedrich *Seipelt*, Vorsitzender der UEFA-Schiedsrichterkommission; Dr. jur. et mag. pharm. Emil *van Tongel*, Abgeordneter zum Nationalrat a. D.; Exhumierung und Wiederbeerdigung von Pater Anton Maria *Schwartz* zwecks Rekognoszierung im Sinne des Kirchenrechtes; Wilhelm *Weber*, Bezirksvorsteher a. D.; Peter Freiherr *von Tschugguel zu Tramin*, Schriftsteller; Prälat Hofrat Dr. Franz *Denk*, Ehrenbruder der Barmherzigen Brüder; Karl *Bosse*, Schauspieler; Kaplan Friedrich *Pechtl*, Seelsorger der österreichischen Sportler bei Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften; Ferry Wilhelm *Gebauer*, Dichterkomponist und Marschkönig; o. Universitätsprofessor Dr. med. Wilhelm *Auerswald*, Vorstand des Institutes für Medizinische Physiologie; Antonia *Platzer*, Gemeinderat a. D. und Mitglied a. D. des Wiener Landtages; Dr. Wilfried *Platzer* a. o. und bev. Botschafter i. R., ehem. Generalsekretär für Auswärtige Angelegenheiten; Universitätsprofessor Dr. Leopold *Breitenecker*, Sektionschef, ehemaliger Vorstand des Institutes für Gerichtliche Medizin der Universität Wien; Rudolf *Prack*, Filmschauspieler; P. Alois Joseph *Bischof* SJ, Jesuitenpater; P. Dr. Anton *Vogel* SJ, Jesuitenpater; Oberstudienrat Professor P. Aegid Josef *Traunmüller* OSB und Pfarrer Volkmarr *Rogler*, Landessuperintendent i. R.