

Straße, Verkehr und Energie

Straßenverwaltung und Straßenbau

Der Abteilung oblag im Jahre 1982 die Verwaltung und Erhaltung von 2.663 km öffentlichen Straßen, von denen 140 km Bundesstraßen B und 26 km Autobahnen waren. Im Gemeindestraßennetz wurden 483.000 m² Fahrbahnen instand gesetzt und 465.000 m² Fahrbahnen neu hergestellt bzw. erneuert. Bei einer mittleren Breite von 8,5 m ergibt dies 57 km an instand gesetzten bzw. 55 km an neu hergestellten bzw. erneuerten Fahrbahnen. An Autoabstellflächen wurden 21.000 m² instand gesetzt und 42.000 m² neu hergestellt. An Gehsteigen wurden 49.000 m² instand gesetzt und 162.000 m² erneuert bzw. neu hergestellt. Bei einer mittleren Breite von 3,0 m ergibt das eine Strecke von 16 km instand gesetzten und 54 km neu hergestellten bzw. erneuerten Gehsteigen.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen waren an gemeindeeigenen Geräten 12 Straßenwalzen, 17 Gehwegwalzen, 2 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 1 Pneuwalze, 9 Straßenreparaturfahrzeuge sowie 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) eingesetzt, die insgesamt 5.511 Arbeitsschichten leisteten. Die eingesetzten Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken, wobei sie eine Strecke von 46.532 km zurücklegten. Für die Neuherstellung bzw. Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden an öffentliche Dienststellen und private Bauwerber 13.495 Aufgrabungs- und 800 Sonderbewilligungen erteilt. In 38 Fällen waren in verkehrsreichen Straßen an Stelle von Aufgrabungen 10 Bohrungen und 28 Minierungen durchzuführen.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden wieder die beiden Funkwagen eingesetzt. 1.648 Inspektionen mußten vorgenommen werden, hierbei wurden 25.000 km zurückgelegt. Bei 15 Prozent aller Inspektionen wurden Mängel festgestellt und deren unverzügliche Behebung veranlaßt. Da die Beanstandungen in allen Fällen zum Erfolg geführt haben, ist beabsichtigt, auch in Zukunft diese Kontrollfahrten fortzusetzen, um eine möglichst klaglose Abwicklung des Aufgrabungsgeschehens im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen.

In Zusammenarbeit mit der MA 39 wurden wieder laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Bei den insgesamt 423 Versuchen wurden an 250 Stellen positive Ergebnisse erzielt, das heißt die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Bei den restlichen 173 Stichproben, also bei 41 Prozent, wurde mangelhafte Verdichtung festgestellt. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, durch Nachverdichtungen den Mangel zu beheben. In zwei Fällen wurde gegen die betreffende Firma, die dem Auftrag der Abteilung nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist, ein Strafverfahren eingeleitet.

Im Jahre 1982 wurde die Ausrüstung der Autobahnmeisterei Inzersdorf durch den Ankauf eines Lastkraftwagens der Type Steyr, eines dazugehörigen Aufsatzstreuers und Schneepfluges, zweiter Kombikraftwagen der Type VW Passat Variant und Golf Diesel, eines Kehrbesens zum Anbau an einen Lastkraftwagen und eines Tunnelwaschgerätes sowie durch den Ankauf von Rasenmähgeräten, und zwar von einem Bergtrack, einem Randstreifenmähwerk und einem Schlegelmähwerk, zum Anbau an den Unimog ergänzt. Abgestoßen wurden wegen Überalterung zwei Kombikraftwagen der Type VW Passat Variant.

In den Hauptverkehrsstraßen diverser Bezirke wurde eine Reihe von Straßenbauarbeiten durchgeführt: So wurde im 1. Bezirk, Bereich Franz-Josefs-Kai von Morzinplatz bis Schottenring, der Umbau der Fahrbahn und der Gehsteige entlang der Häuserfront abgeschlossen, im 2. Bezirk, Mexikoplatz von ONr. 18 bis ONr. 27 und von der Ennsgasse bzw. Walcherstraße bis zum Handelskai, der Umbau der Fahrbahnen und der Gehsteige in Angriff genommen. Im Zuge der Umbauarbeiten (Fahrbahn, Abstellflächen, Gehsteige) nach Fertigstellung des U-Bahn-Baues wurden in der Praterstraße, von Aspernbrückengasse bis Praterstern, Baumpflanzungen sowie beidseitig Radewege angelegt. Der Abschnitt von der Ferdinandstraße bis zur Aspernbrückengasse wurde in Angriff genommen und wird voraussichtlich bis zum Sommer 1983 fertiggestellt werden, wobei dieser Teil der Praterstraße als verkehrsberuhigte Zone mit Baumpflanzungen, Grünflächen entlang der Fahrbahn, Abstellflächen, Gehsteigbeleuchtung und Sitzbänken ausgestaltet wird. Im Zuge der Umbauarbeiten in der Praterstraße wurde auch die Aspernbrückengasse über die gesamte Breite neu hergestellt, wobei auch hier Richtungsradwege erstellt wurden. Im 4. Bezirk, Südtiroler Platz, wurde im Bereich der Eisenbahnbrücke der Umbau der Fahrbahn und der Gehsteige abgeschlossen, im 9. Bezirk der Umbau der Althanstraße von ONr. 1 bis ONr. 53 und der Augasse von ONr. 1 bis ONr. 25 mit der endgültigen Belagsaufbringung beendet. Im 10. Bezirk erfolgte der Umbau der Fahrbahnen und zum Teil auch der Gehsteig in der Favoritenstraße von ONr. 74 bis ONr. 86, im 17. Bezirk der Abschluß der Umbauarbeiten in der Jörgerstraße von ONr. 2 bis ONr. 60, bei ONr. 1 und am Elterleinplatz. Im 10. Bezirk wurden in der Laxenburger Straße von ONr. 22 bis ONr. 32, in der Mannhartgasse von ONr. 2 bis ONr. 10, in der Sonnwendgasse von ONr. 2 bis ONr. 8, in der Reisingergasse die ganze Länge, in der Columbusgasse von ONr. 2 bis ONr. 4 und am Columbusplatz von der Laxenburger Straße

bis zur Favoritenstraße bei den Fahrbahnumbauten zum Teil auch Gehsteige erneuert. Im 11. Bezirk erfolgte der Teilausbau der 11. Haidequerstraße von Kapleigasse bis Haidestraße als Zubringer zur Autobahnanschlussstelle. Weiters wurde die Wildpretstraße von der 9. Haidequerstraße bis zur 11. Haidequerstraße als Ersatzstraße für die unterbrochene Simmeringer Lände ausgebaut.

In den Straßen örtlicher Bedeutung wurden Umbauarbeiten und Belagherstellungen durchgeführt, so im 1. Bezirk in der Plankengasse von ONr. 3 bis ONr. 5, in der Schellinggasse von ONr. 1 bis ONr. 3; im 3. Bezirk in der Ghogastraße von Landstraßer Gürtel bis Kelsengasse und in der Kelsengasse; im 10. Bezirk in der Favoritenstraße von Staudiglasse bis Hebbelgasse; im 11. Bezirk in der Gottschalkgasse von ONr. 1 bis ONr. 9; im 12. Bezirk in der Oswaldgasse von Johann-Hoffmann-Platz bis zum Bereich Liebenstraße; im 14. Bezirk in kleinen Teilabschnitten der Pfarrwiesenstraße u. a. von ONr. 9 bis ONr. 23; im 15. Bezirk in der Sturzgasse von ONr. 27 bis ONr. 35; im 16. Bezirk in der Sandleitengasse von Baumeistergasse bis ONr. 55; im 17. Bezirk in der Kalvarienberggasse von ONr. 25 bis ONr. 27, in der Kindermanngasse von ONr. 1, in der Müglendergasse von ONr. 1 bis ONr. 5, in der Rötzergergasse von ONr. 1 bis ONr. 3, in der Veronikagasse von ONr. 27 bis ONr. 41 und in der Franz-Glaser-Gasse von ONr. 2 bis ONr. 40; im 18. Bezirk in der Theresien-gasse von ONr. 2 bis ONr. 12 und im 23. Bezirk in der Gebirggasse von Schillingergasse bis ONr. 60. In zahlreichen Straßen der äußeren Bezirke wurden wieder Oberflächenbehandlungen mit einem Gesamtausmaß von rund 350.000 m² durchgeführt.

Im Zuge der Generalinstandsetzung von Straßenbelägen wurden mit neuen Belägen versehen: im 1. Bezirk die Nebenfahrbahn des Opernringes von ONr. 7 bis ONr. 23, die Stallburggasse von Habsburgergasse bis Bräunerstraße, im 3. Bezirk die Landstraßer Hauptstraße von Rochusgasse bis Juchgasse auf der Seite der geraden Ordnungsnummern; im 3., 4. Bezirk die Prinz-Eugen-Straße von ONr. 26 bis ONr. 56; im 6. Bezirk die Webgasse von ONr. 16 bis ONr. 46, die Fillgraderstiege und die Haydngasse, im 7. Bezirk die Kaiserstraße von ONr. 77 bis ONr. 121 und die Neustiftgasse bei ONr. 60; im 9. Bezirk die Kinderspitalgasse von ONr. 2 bis ONr. 14, der Bereich Fluchtgasse ONr. 2 bis Nußdorfer Straße ONr. 9, die Alserbachstraße von ONr. 30 bis ONr. 32; im 10. Bezirk die Theodor-Sickl-Gasse von Endlichergasse bis Laaer-Berg-Straße; im 11. Bezirk die Simmeringer Hauptstraße von Weichseltalweg bis Thürlnhofstraße, der Weichseltalweg von Simmeringer Hauptstraße bis 400 m in Richtung Straße hinter dem Zentralfriedhof; im 14. Bezirk die Alpengartenstraße von ONr. 1 bis ONr. 13, die Alois-Behr-Straße von ONr. 25 bis ONr. 29, die Mariabrunner Straße von ONr. 1 bis ONr. 17, die Buchbergstraße von ONr. 9 bis ONr. 11, die Mauerbachstraße von ONr. 47 bis 141 und von Kaasgraben bis Sofienalpenstraße; im 15. Bezirk die Hollergasse von ONr. 8 bis ONr. 16; im 17. Bezirk die Dornbacher Straße von ONr. 104 bis ONr. 114 (Endstelle der Straßenbahnlinie 2); im 18. Bezirk die Cottagegasse von Weimarer Straße bis Colloredogasse, die Eckpergasse von Bastiengasse bis Leschetitzkygasse; im 19. Bezirk die Grinzinger Allee im Kreuzungsbereich An den langen Lüssen—Huschkgasse und der Bereich Grinzinger Straße—Grinzinger Allee; im 20. Bezirk die Klosterneuburger Straße von ONr. 79 bis ONr. 83; im 21. Bezirk die Fahrbachgasse/Kreuzung Schloßhofer Straße; im 22. Bezirk die Stadlauer Straße von Hirschstettner Straße bis etwa 100 m vor der Dr.-Otto-Neurath-Gasse und im 23. Bezirk die Anton-Baumgartner-Straße im Bereich Kinskygasse—Willendorfer Gasse sowie die Sterngasse im Bereich Triester Straße—Pfarrgasse, die Willergasse von Breitenfurter Straße bis Zemlinskygasse und die Gebirggasse von Schillingergasse bis zum Ende.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen wurden im 2. Bezirk in der Weintraubengasse von ONr. 13 bis Novaragasse; im 3. Bezirk in der Barichgasse im Bereich ONr. 17, im 10. Bezirk in der Troststraße bei ONr. 45 und in der Dieselgasse von Laxenburger Straße bis Leebgasse; im 11. Bezirk in der Kobalgasse von ONr. 19 bis ONr. 49; in der Eisteichstraße von ONr. 11 bis ONr. 17, in der Wilhelm-Otto-Straße 4 von ONr. 1 bis ONr. 7 Arbeiten durchgeführt. Die Arbeiten in der Gadnergasse von Lesergasse bis Konopagasse, Mitterfeldgasse von ONr. 1 bis ONr. 3, Schemmerlstraße von Mitterfeldgasse bis Alois-Höfler-Gasse und in der Lesergasse von Mitterfeldgasse bis Gadnergasse wurden in Angriff genommen; ferner im 12. Bezirk in der Hoffingergasse von Oswaldgasse bis Stegmayergasse; im 15. Bezirk in der Holohergasse von ONr. 28 bis ONr. 38; im 19. Bezirk in der Boschstraße von Grinzinger Straße bis Diemgasse, in der Zuckerandlgasse von ONr. 46 bis ONr. 66; im 22. Bezirk in der Melangasse von der Eipeldauer Straße bis Taggergasse (ungerade Ordnungsnummern). Im 23. Bezirk wurde mit den Arbeiten im Bereich der städtischen Wohnhausanlage Zeleznygasse—Pfarrgasse—Anton-Ochsenhofer-Gasse begonnen.

Im Bereich von privaten Wohnhausanlagen und sonstigen Neuanlagen wurden Bauarbeiten durchgeführt, so im 2. Bezirk in der Wehlistraße von ONr. 172 bis ONr. 178 und in der Großen Stadtgutgasse von Zirkusgasse bis Taborstraße; im 4. Bezirk in der Wiedner Hauptstraße von ONr. 54 bis ONr. 58 und in der Rainergasse bei ONr. 9 A; im 5. Bezirk in der Margaretenstraße von ONr. 127 bis ONr. 153; im 6. Bezirk in der Matrosengasse von ONr. 7 bis ONr. 9 und in der Bürgerspitalgasse von ONr. 21 bis ONr. 23; im 8. Bezirk in der Lerchenfelder Straße von ONr. 2 A bis ONr. 4; im 9. Bezirk in der Wilhelm-Exner-Gasse von ONr. 5 bis ONr. 7; im 11. Bezirk in der Hauffgasse von der Pensionsgasse bis zum Werkstättenweg (Baubeginn); im 12. Bezirk in der Oppelgasse von ONr. 1 bis ONr. 19, in der Wolfganggasse von ONr. 1 bis ONr. 13

und in der Arndtstraße von ONr. 19 bis ONr. 25; im 13. Bezirk in der Küniglberggasse von ONr. 29 bis ONr. 47; im 14. Bezirk in der Pfarrwiesenstraße von ONr. 9 bis ONr. 23 und in der Kefergasse von ONr. 17 bis ONr. 33; im 15. Bezirk in der Plunkergasse von ONr. 13 bis ONr. 17 und am Tannhäuserplatz von ONr. 1 bis ONr. 2; im 16. Bezirk in der Julius-Meinel-Gasse von ONr. 2 bis ONr. 4; im 17. Bezirk in der Dornbacher Straße bei ONr. 119 und in der Promenadegasse von ONr. 38 bis ONr. 42; im 18. Bezirk in der Scheibenbergstraße von ONr. 46 bis ONr. 52; im 19. Bezirk in der Würthgasse von ONr. 7 bis ONr. 9, in der Zahnradbahnstraße 10 (einschließlich Plateau Bockkellerstraße), in der Hansi-Niese-Gasse von ONr. 2 bis ONr. 28, in der Kahlenberger Straße von ONr. 82 bis ONr. 84 und in der Scheibelreitergasse von An den langen Lüssen bis Umkehrplatz sowie der Fußweg bei der Endstation der Linie D; im 21. Bezirk in der Schwaigergasse und Arnoldgasse; im 22. Bezirk in der Wintzingerodestraße von Maurichgasse bis Portnergasse, in der Portnergasse von der Wintzingerodestraße bis Lenkgasse (beide im Bereich des Hallenbades Kagran), in der Kolo-Moser-Gasse von ONr. 4 bis Brabbeégasse, in der Wranitzkygasse von ONr. 1 bis ONr. 47 und in der Langobardenstraße bei ONr. 122 beim Sozialmedizinischen Zentrum Wien Ost sowie im 23. Bezirk in der Carlberggasse von Breitenfurter Straße bis Liesingbachbrücke, in der Breitenfurter Straße von ONr. 420 bis Rodauner Straße, in der Leitengasse von ONr. 10 bis ONr. 20, in der Eigelgasse von ONr. 5 bis ONr. 11, in der Leo-Mathausen-Gasse von ONr. 1 bis ONr. 19, in der Maurer Lange Gasse von ONr. 2 bis ONr. 22, in der Stipcakgasse von ONr. 2 bis ONr. 26 und in der Zwerggrabengasse von Wettengelgasse bis Leo-Mathausen-Gasse.

Im Rahmen der **Frostschadensbehebung** wurden die nach der Winterperiode 1981/82 entstandenen Schäden instand gesetzt. So wurden teilweise bzw. vollkommen erneuert und frostsicher ausgebaut: u. a. im 1. Bezirk die Löwelstraße und die Eßlinggasse; im 2. Bezirk die Böcklinstraße; im 3. Bezirk die Hetzgasse, Khungasse und Kolonitzgasse; im 5. Bezirk die Josef-Schwarz-Gasse; im 9. Bezirk die Berggasse, Hahngasse, Kinderspitalgasse, Seegasse und die D'Orsay-Gasse; im 10. Bezirk die Columbusgasse und der Gasparoneweg; im 11. Bezirk die Braunhubergasse und die Fickeystraße; im 12. Bezirk die Hofbauergasse, Aßmayergasse, Hilschergasse, Kirchfeldgasse, Kollmayergasse, Krichbaumgasse, Niederhofstraße, Fabriksgasse, Rosaliagasse und die Vierthalgasse; im 13. Bezirk die Bossigasse, Eyslergasse, Meytensgasse und Mantlergasse; im 14. Bezirk die Abraham-a-Sancta-Clara-Straße, Ameisbachzeile, Anzbachgasse, Baumgartenstraße, Einfahrtstraße, Linzer Straße, Mauerbachstraße, Preradovicgasse, Seckendorfstraße und die Pfadenhauergasse, der Viktor-Kutschera-Platz und der Schöffelplatz; im 15. Bezirk die Hütteldorfer Straße, die Jheringgasse und Ullmannstraße; im 16. Bezirk die Arltgasse, Blumberggasse, Brunnengasse, Gaullachergasse, Haberlgasse und Wilhelminenstraße; im 17. Bezirk die Hernalser Hauptstraße und die Veronikagasse; im 18. Bezirk die Anton-Frank-Gasse, Cottagegasse, Theresiengasse und Scheibenbergstraße; im 19. Bezirk die Diemgasse, Krapfenwaldgasse und die Zehenthofgasse; im 20. Bezirk die Traisengasse; im 21. Bezirk die Stryeckgasse; im 22. Bezirk die Süßenbrunner Straße; im 23. Bezirk die Carlberggasse, Maurer Lange Gasse, Schellenseergasse, Zemlinskygasse und die Leinmüllergasse.

In **Siedlungsstraßen** wurde wieder eine Reihe von Straßenbauten durchgeführt, so im 11. Bezirk in der Krautgasse und in der Simmeringer Hauptstraße (von Zentralfriedhof, 2. Tor, bis zum Vorplatz rechts der Einfahrt); Instandhaltungsarbeiten im 13. Bezirk im Straßennetz des Lainzer Tiergartens; im 14. Bezirk am Grenzweg; im 19. Bezirk in der Nottebohmstraße; im 21. Bezirk in der Weinsteiggasse, Luckenschwemmungasse, Mosheimergasse, unbenannte Straße bei Josef-Flandorder-Straße und am Frohes-Schaffen-Weg und im 22. Bezirk in der Josef-Kainzmayer-Gasse, Schirrmanngasse, Am Algenweg, Daphneweg, Huflattichweg, Pfingstrosenweg, in der Deindorfstraße, der Hyazinthengasse, in der Rittersporngasse, sowie in Rohrweihenweg. Insgesamt wurden rund 20.000 m² hergestellt und hierbei ebenfalls zahlreiche Frostschäden behoben.

Die **Erhaltung der Fußgängerpassagen** wurde fortgesetzt; so wurden in der Albertina-, Babenberger- und der Bellariapassage Schlosserarbeiten durchgeführt und in sämtlichen Passagen laufend Reinigungsarbeiten geleistet.

Im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau wurde im 2. Bezirk die Vorgartenstraße von der Lassallestraße bis zur Ybbsstraße ausgebaut; im 3. Bezirk wurden im Zuge der Vorarbeiten für den Bau der U-Bahn-Linie U 3 in der Stelzhamergasse von der Vorderen Zollamtsstraße bis zur Gigergasse Erd-, Straßenbau und Pflasterungsarbeiten durchgeführt. Das Straßenbauprojekt Plateau Universitätsstraße—Alser Straße—Landesgerichtsstraße wurde mit der endgültigen Belagsaufbringung abgeschlossen, und zwar in der Landesgerichtsstraße von ONr. 9 bis ONr. 11, vor Alser Straße ONr. 2 und am Frankhplatz bei ONr. 2—3. Im 22. Bezirk wurden in der Mühl-schüttelgasse zwischen der Wagramer Straße und der Anton-Sattler-Gasse neue Gehsteige und Abstellflächen hergestellt. Zur Anbindung der U-Bahn-Endstelle „Zentrum Kagran“ an das öffentliche Verkehrsnetz wurde der Ausbau der Fahrbahnen, Abstellflächen sowie der Geh- und Radweg im Bereich der Siebeneckstraße nördlich der U-Bahn-Linie bis Wagramer Straße, Prandaugasse, Anton-Sattler-Gasse von An der oberen Alten Donau bis Siebeneckstraße und der verlängerten Attemsgasse zwischen Prandaugasse und Steigenteschgasse beendet. Im Bereich des Stationsbauwerkes „Kaisermühlen“ wurde die unbenannte Verkehrsfläche 6043 als Anbindung für die U-Bahn- und Busstationen ausgebaut. In der Wagramer Straße gegenüber ONr. 16 wurde der Vorplatz zur Russenkirche und der Parkplatz hinter der Kirche fertiggestellt.

Im Zuge der Aufschließung von Betriebsbaugebieten wurden im 11. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Hafen Albern“ im Zuge des 2. Bauteiles die Bauarbeiten in den Aufschließungsstraßen „B“ und „C“ abgeschlossen und in der Sendnergasse fortgeführt. Im 22. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Aspern“ wurde die Neuerstellung der Fahrbahn am Biberhaufenweg von der Raffineriestraße bis zum Siegesplatz beendet. Im 23. Bezirk konnten im Betriebsbaugebiet „Draschegründe West“, Bauteil 2, die Grenzgasse, die Toscaninigasse, die Kolbegasse von Laxenburger Straße bis Gasse 5961, die Tenschertstraße von Gasse 5957 bis Gasse 5961, die Tenschertstraße von Laxenburger Straße bis Gasse 5961, die Gorkistraße zur Gänze, die Richard-Strauß-Straße von Anton-Ochsenhofer-Gasse bis Grenzgasse und die gewidmeten Verkehrsflächen von Gasse 5963 bis Toscaninigasse ausgebaut werden.

Die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen und provisorischen Wohnstraßen wurde wieder fortgesetzt. Hierbei wurden Arbeiten beendet bzw. in Angriff genommen, und zwar im 1. Bezirk am Bauernmarkt von der Jasomirgottstraße bis Brandstätte, in der Griechengasse von ONr. 1 bis ONr. 11, der Rudolfsplatz von ONr. 3 bis ONr. 6 (provisorische Wohnstraße), am Concordiaplatz, in der Helferstorferstraße von Heßgasse bis Hohenstaufengasse, der Heßgasse von Helferstorferstraße bis Schottenbastei, der Schottenbastei von Heßgasse bis Hohenstaufengasse und in der Hohenstaufengasse von Helferstorferstraße bis ONr. 14; im 2. Bezirk in der Praterstraße von Ferdinandstraße bis Aspernbrückengasse; im 3. Bezirk in der Kleistgasse von Gerlgasse bis Kölblgasse (provisorische Wohnstraße), am Karl-Borromäus-Platz bei ONr. 3, in der Salmgasse von ONr. 1 bis ONr. 7 der Hörnesgasse von der Rasumofskygasse bis zur Heßgasse, der Geologengasse von der Hörnesgasse bis zur Geusaugasse und der Geusaugasse von der Rasumofskygasse bis zur Kundmanngasse; im 4. Bezirk auf dem Sankt-Elisabeth-Platz von ONr. 8 bis ONr. 9, dem Mozartplatz und in der Mozartgasse; im 5. Bezirk in der Stöbergasse von der Stolberggasse bis zur Leitgebasse (provisorische Wohnstraße); im 6. Bezirk in der Wallgasse von ONr. 32 bis zum Plateau Mariahilfer Gürtel (provisorische Wohnstraße); im 8. Bezirk in der Lenaugasse bei ONr. 7 (provisorische Wohnstraße); im 9. Bezirk in der Ayrenhoffgasse von ONr. 6 bis ONr. 14 und der D'Orsay-Gasse von Pramergasse bis Seegasse (provisorische Wohnstraße); im 10. Bezirk in der Untermeidlinger Straße bis zum Fliederhof; im 12. Bezirk in der Dörfelstraße im Bereich der Wilhelmstraße; im 15. Bezirk am Henriettenplatz (provisorische Wohnstraße), in der Reichsapfelgasse von ONr. 25 bis ONr. 39 (Wohnstraße), der Dreihausgasse von ONr. 16 bis ONr. 32, der Ölweingasse von ONr. 28 bis ONr. 36 einschließlich Plateau Braunhirschengasse, in der Oeverseestraße von ONr. 1 bis ONr. 31 und der Hütteldorfer Straße von ONr. 50 bis ONr. 76 sowie zwischen Pelzgasse und Hackengasse; im 16. Bezirk in der Lambertgasse von ONr. 7 bis ONr. 13 (Wohnstraße); 17. Bezirk in der Rötzergasse bis Kalvarienberggasse (provisorische Wohnstraße), Kapitelgasse bis Gschwandnergasse (provisorische Wohnstraße) und der Redtenbachergasse — Sautergasse (provisorische Wohnstraße), Sautergasse von ONr. 38 bis ONr. 40 (provisorische Wohnstraße) und der Gschwandnergasse von ONr. 21 bis ONr. 23; im 18. Bezirk in der Kutschkergasse von Währinger Straße bis Gentzgasse, der Hainzingerasse von Cottagegasse bis Dittesgasse (provisorische Wohnstraße); im 19. Bezirk in der Pantzergasse von Sommergasse bis Guneschgasse (Wohnstraße) sowie im 20. Bezirk am Leipziger Platz von ONr. 1 bis ONr. 2. Im Zuge der Ausgestaltung von Fußgeherzonen wurde im 12. Bezirk die Rosasgasse von ONr. 2 bis ONr. 8 fertiggestellt. Lärmschutzmaßnahmen wurden im 10. Bezirk am Josef-Enslein-Platz entlang der A 23 in Angriff genommen. In Ausführung des Behindertenprogrammes wurden im 11. Bezirk in der Simmeringer Hauptstraße von Rinnböckstraße bis Zippererstraße auf der Seite der ungeraden Ordnungsnummern Gehsteigabsenkungen in Fußgeherübergangsbereichen sowie im 15. Bezirk in der Possingergasse bei ONr. 9 im Bereich des Fußgeherüberganges Gehsteigabsenkungen vorgenommen.

Im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten wurden entsprechende Umbauten u. a. durch Fahrbahnteiler, Leitschienen und Änderung der Randsteinführung, durchgeführt; und zwar im 2. Bezirk in der Ausstellungsstraße, im Bereich der Einmündung in den Praterstern; im 5. Bezirk in der Zentagasse-Siebenbrunnengasse (Änderung der Randsteinführung im Kreuzungsbereich); im 7. Bezirk in der Burggasse von ONr. 105 bis ONr. 109 (Gehsteigverschmälerung); im 14. Bezirk in der Zehetnergasse-Linzer Straße sowie im 17. Bezirk am Dr.-Josef-Resch-Platz und in der Arzberggasse bei ONr. 2 (Straßenbauarbeiten für verkehrsorganisatorische Maßnahmen) sowie in der Lacknergasse von ONr. 4 bis ONr. 8 (Fahrbahnumbau); im 18. und 19. Bezirk in der Gymnasiumstraße von gegenüber ONr. 57 bis ONr. 67 (Rampenherstellung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit); im 19. Bezirk in der Guneschgasse von ONr. 6 bis ONr. 8; im 22. Bezirk in der Erzherzog-Karl-Straße — Industriestraße (neue Verkehrsaufteilung, Fahrstreifen u. a.) und am Biberhaufen (Versetzen von Sicherheitsleitschienen).

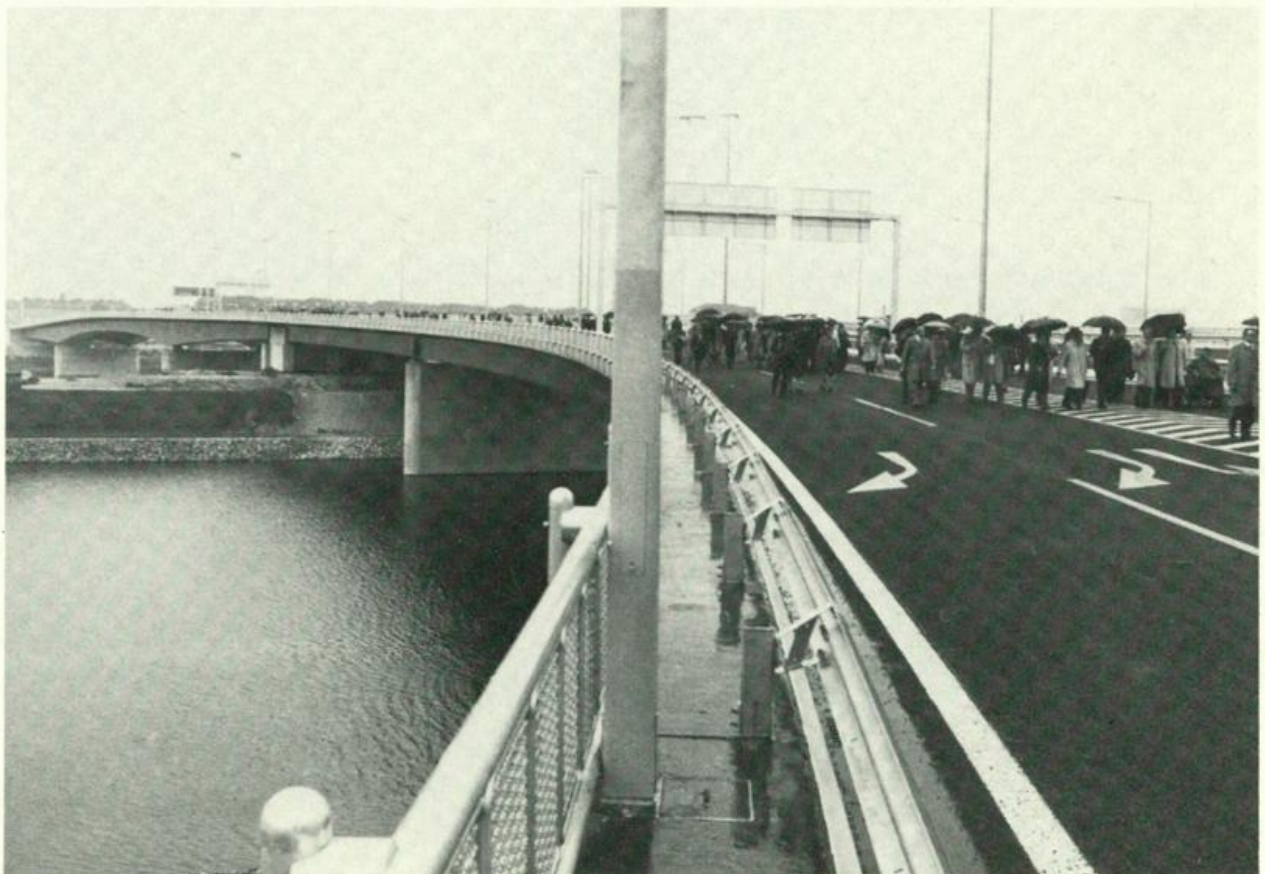
Die Ausgestaltung von Radwegen wurde wieder fortgesetzt, und zwar im 2. Bezirk in der Wirtelsbachstraße von der Rustenschacherallee bis zur Schüttelstraße, in der Wehlstraße von der Auffahrt zur A 20 bis zur Praterbrücke; im 3. Bezirk auf der Weißgerber Lände von der Urania bis zur Rotundenbrücke durch bauliche Maßnahmen für eine provisorische Verlängerung; im 10. Bezirk die Radwegeverbindung Reumannplatz — Böhmischer Prater über die Clemens-Dorn-Gasse, Bürgergasse, Wieselburger Gasse und im Teilbereich Eisenstadtplatz, Theodor-Sickel-Gasse, Urselbrunnengasse, Moselgasse und Ferdinand-Löwe-Straße; im 19. Bezirk erfolgte die Errichtung eines Radweges im Verlauf der B 14 (Nußdorfer Uferpromenade) und der S 2 — Donau-



Bürgermeister Leopold Gratz und Amtsführender Stadtrat Ing. Fritz Hofmann (Straße, Verkehr und Energie) besichtigen die nach dem Abschluß der U-Bahn-Bauarbeiten neugestaltete Praterstraße

Straßenbau
Brückenbau

Wiens fünfte Straßenbrücke über die Donau, die Brigittener Brücke, konnte nach zweieinhalbjähriger Bauzeit ihrer Bestimmung übergeben werden





Mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U 1 um rund vier Kilometer vom Praterstern bis zum Zentrum Kagran ist die erste Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes abgeschlossen. Im Bild die Hochstrecke der Linie U 1 bei der Station Kaisermühlen – Vienna International Centre

U-Bahn-Bau
Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe

Ein neuer Autobus ist auf der Linie 38 A von Heiligenstadt auf den Kahlenberg im Probeinsatz



kanal-Schnellstraße zwischen Sickenberggasse und Gürtelbrücke. Die Arbeiten werden im Jahre 1983 fortgesetzt werden.

Im Zuge des Beschleunigungsprogrammes öffentlicher Verkehrsmittel wurden Straßenbauarbeiten u. a. durch Fahrbahnverbreiterung und Änderung der Randsteinführung durchgeführt, so im 1. Bezirk in der Pestalozzigasse—Kantgasse—Christinengasse (Umkehrschleife Linie 71); im 2. Bezirk in der Engerthstraße-Friedrich-Hillegeist-Straße (Busbucht); im 3. Bezirk in der Faradaygasse von Franz-Grill-Straße bis Gänsbachergasse, im Kreuzungsbereich Rennweg-Fasangasse-Ungargasse und der Bereich Rennweg—Simmeringer Hauptstraße zwischen Landstraßer Hauptstraße und Döblerhofstraße; im 4. Bezirk in der Schönbrunner Straße von ONr. 22 bis ONr. 26; im 7. Bezirk in der Siebensterngasse von ONr. 30 bis ONr. 34; im 9. Bezirk im Bereich Hebragasse—Zimmermannplatz; im 10. Bezirk in der Laxenburger Straße-Gudrunstraße (Kreuzungsbereich) und im Bereich Quellenstraße—Leibnizgasse; im 11. Bezirk in der Simmeringer Hauptstraße von ONr. 104 bis ONr. 110; im 13. Bezirk in der Hietzinger Hauptstraße von ONr. 1 bis 7; im 19. Bezirk in der Billrothstraße von ONr. 2 bis ONr. 4; im 21. Bezirk im Kreuzungsbereich Siemensstraße-Ruthnergasse; im 22. Bezirk in der Wagramer Straße (Nebenfahrbahn IAKW, Internationales Amtssitz- und Konferenzzentrum) und Attemsgasse von Steigenteschgasse bis Donaufelder Straße.

Im Zuge einer Rationalisierung der Instandhaltungsarbeiten wurden Asphaltbetonbeläge auf Fahrstreifen verschiedener Straßen auf die erforderliche Breite als Verstärkung der vorhandenen Fahrbahnbefestigung bzw. zur Verminderung des Verkehrslärms aufgebracht, so im 2. Bezirk in der Springergasse von ONr. 12 bis ONr. 32; im 7. Bezirk in der Mariahilfer Straße von Plateau Kirchengasse bis Plateau Zollergasse und in der Neustiftgasse von ONr. 105 bis ONr. 137; im 8. Bezirk in der Laudongasse von ONr. 40 bis ONr. 54; im 9. Bezirk in der Fuchsthallergasse von ONr. 9 bis ONr. 17, in der Nußdorfer Straße von ONr. 11 bis ONr. 15, am Zimmermannplatz von ONr. 1 bis ONr. 8; im 11. Bezirk in der Lorystraße von ONr. 1 bis ONr. 9, in der Mühlängergasse von ONr. 2 bis ONr. 24 und in der Rappachgasse von Wachthausgasse bis Kopalgasse; im 19. Bezirk in der Darinergasse von ONr. 33 bis ONr. 41, in der Eichelhofstraße von ONr. 2 bis ONr. 6 und in der Nußwaldgasse von ONr. 1 bis ONr. 9; im 21. Bezirk in der Berzeliusgasse von ONr. 1 bis ONr. 13, in der Edergasse von ONr. 2 bis ONr. 10 und in der Schwaigergasse von ONr. 12 bis ONr. 28 sowie im 22. Bezirk in der Breitenleer Straße von Schukowitzstraße bis zur Alten ÖBB-Brücke.

Im Zuge der laufenden Instandhaltungsarbeiten wurden vorwiegend Gehsteigumbauten bzw. Gehsteigerneuerungen sowie kleinere Umbauten und Regenerierungen der Fahrbahnen durchgeführt. So in den Bereichen im 2. Bezirk in der Friedensgasse von ONr. 5 bis ONr. 7, Rembrandtstraße von ONr. 3 bis ONr. 41, Glockengasse von ONr. 7 bis ONr. 15, Große Mohrengasse von ONr. 38 bis ONr. 44, Heinestraße von ONr. 30 bis ONr. 32, Josefinengasse von ONr. 4 bis ONr. 10, Kleinen Stadtgutgasse von ONr. 1 bis ONr. 15, Odeongasse von ONr. 1 bis ONr. 13, Tempelgasse von ONr. 1 bis ONr. 9, Wolfgang-Schmälzel-Gasse von ONr. 13 bis ONr. 15 und am Handelskai von ONr. 154 bis ONr. 202; im 3. Bezirk in der Hetzgasse von ONr. 34 bis ONr. 40; im 4. Bezirk in der Schönbrunner Straße bei ONr. 24 und Rainergasse bei ONr. 9 A; im 7. Bezirk in der Badhausgasse von ONr. 5 bis ONr. 7 und Burggasse von ONr. 105 bis ONr. 109; im 8. Bezirk in der Feldgasse bei ONr. 1 und ONr. 2, Lammgasse von ONr. 2 bis ONr. 12, Lerchenfelder Straße von ONr. 93 bis ONr. 99 und ONr. 2 bis ONr. 4 sowie in der Lenaugasse bei ONr. 7; im 9. Bezirk in der Fluchtgasse bei ONr. 2, Nußdorfer Straße bei ONr. 9 und Schwarzspanierstraße von ONr. 5 bis ONr. 13; im 10. Bezirk in der Bürgergasse von ONr. 1 bis ONr. 23; im 11. Bezirk in der Simmeringer Hauptstraße von ONr. 129 bis ONr. 143 und am Weichseltalweg von Simmeringer Hauptstraße bis Am Kanal; im 14. Bezirk in der Schleusenstraße die ganze Länge; im 15. Bezirk in der Mariahilfer Straße von ONr. 142 bis ONr. 144; im 17. Bezirk in der Wattgasse von ONr. 75 bis ONr. 77; im 19. Bezirk am Cebotariweg von ONr. 1 bis ONr. 13, Jessengasse von ONr. 1 bis ONr. 15 und in der Radelmayergasse von Döblinger Hauptstraße bis ONr. 1; im 20. Bezirk in der Traisengasse von ONr. 25 bis ONr. 27; im 21. Bezirk in der Gerasdorfer Straße von Brünner Straße bis Baumergasse, Großfeldstraße von Dopschstraße bis Sankt-Michael-Gasse, Julius-Ficker-Straße von Großfeldstraße bis Kürschnergasse, O'Brien-Gasse von ONr. 48 bis ONr. 56, Strebersdorfer Straße von Jedlersdorfer Straße bis Rußbergstraße, Wassermannngasse von Seyringer Straße bis Meistergasse und in der Ödenburger Straße von Strebersdorfer Straße bis Hasswellgasse; im 22. Bezirk in der Hartlebengasse von ONr. 1 bis ONr. 17, am Hausgrundweg von ONr. 16 bis Hartlebengasse und in der Murmannngasse von ONr. 5 bis ONr. 11.

Sonstige Straßenbauarbeiten, wie Belagsaufbringungen, Regenerierung von Fahrbahnen sowie diverse Instandsetzungsarbeiten, wurden durchgeführt im 5. Bezirk in der Amtshausgasse von ONr. 1 bis ONr. 5, Josef-Schwarz-Gasse von Margaretenstraße bis Arbeitergasse und Bräuhausgasse von ONr. 61 bis ONr. 63; im 6. Bezirk an der Fillgraderstiege (Generalinstandsetzung) und am Loquaiplatz von ONr. 4 bis ONr. 7; im 8. Bezirk am Hamerlingplatz; im 9. Bezirk in der Liechtensteinstraße von ONr. 97 bis ONr. 101, Lazarettgasse von ONr. 32 bis ONr. 34 und Garnisongasse von ONr. 2 bis ONr. 8; im 10. Bezirk in der Gudrunstraße von ONr. 128 bis ONr. 138 und in der Battiggasse; im 11. Bezirk in der Lorystraße von ONr. 1 bis ONr. 9; im 12. Bezirk auf der Friedhofzufahrt in der verlängerten Pottendorfer Straße von Untermeidlinger Straße bis Haidackergasse; im 14. Bezirk in der Linzer Straße von ONr. 344 bis Flötzersteig, Alois-Behr-Straße

von ONr. 3 bis ONr. 23, Alpengartenstraße von ONr. 1 bis ONr. 13, Mariabrunner Straße von ONr. 1 bis ONr. 17, Rudolf-Henke-Straße von ONr. 1 bis ONr. 11, am Wasserweg von ONr. 2 bis ONr. 10, in der Glossystraße von ONr. 1 bis ONr. 43, Anzbachgasse von ONr. 152 bis Sonnenweg, Josef-Ressel-Gasse von ONr. 17 bis ONr. 23 und in der Keißlergasse von Deutschordenstraße bis Bergmillergasse; im 16. Bezirk am Sprengersteig von ONr. 2 bis ONr. 8 sowie in der Roterdstraße am Plateau Lewinskygasse; im 21. Bezirk in der Schloßhofer Straße (Bereich Schnellbahnbrücke), Schippergasse von ONr. 1 bis ONr. 79 und in der Frauenstiftgasse zur Gänze; im 23. Bezirk in der Lipinergasse von ONr. 1 bis ONr. 5, in der Akaziengasse von Stipcakgasse bis Karl-Tornay-Gasse und am Plateau Akaziengasse — Zwerggrabengasse.

Auf den Bundesstraßen S und B wurde für Befestigungen von Fahrbahnen 900 m² an Betophalt, 20.200 m² an Zementbetondecken, 122.500 m² an Asphaltbetonbelägen, 12.000 m² an Hartgußasphaltbelägen, 30.000 m² an bituminösen Kiestragschichten, 4.000 m² an Klein- und Großsteinpflaster sowie 50.500 m² an mechanisch stabilisierten Tragschichten aufgebracht. Bei Erdarbeiten wurden 26.000 m³ abgegraben und 13.000 m³ für Frostschutzmaßnahmen verbraucht, ferner 350 m³ an Stampfbeton für Stützmauern, 600 m³ an Pfahl- und Fundamentbeton sowie 30 t Formstahl. Insgesamt wurden 16.800 Arbeitsschichten geleistet.

Auf den Autobahnen in Wien wurde für die Befestigung von Fahrbahnen 600 m² Zementbeton, 7.300 m² Asphaltbeton, 6.250 m² Hartgußasphalt, 155.000 m² bituminöse Tragschichten, 39.000 m² mechanisch stabilisierte Kiestragschichten und 64.000 m² zementstabilisierte Tragschichten aufgebracht. Bei Erdarbeiten wurden 41.000 m³ abgegraben, 713.050 m³ angeschüttet, 57.600 m³ für Frostschutzmaßnahmen und 13.300 m³ für die Humusierung verwendet. Ferner wurden 10.440 m² Lärmschutzwände errichtet, 4.100 m³ Stahlbeton für aufgehendes Mauerwerk aufgebraucht sowie 3.200 m³ Pfahl- und Fundamentbeton und 6 t Formstahl verwendet. Insgesamt wurden 19.836 Arbeitsschichten geleistet.

Unter den Arbeiten auf Bundesstraßen S und B ist im Zuge der Wiener Straße B 1 im 3. Bezirk in der Vorderen Zollamtsstraße von der Uraniastraße bis zur Landstraßer Hauptstraße die Weiterführung von Straßenbauarbeiten bis zur Verkehrsaufnahme zu nennen. Im 13. Bezirk wurde auf dem Hietzinger Kai von der Hügelgasse bis zur Dömmayergasse sowie im 12. Bezirk auf der Schönbrunner Straße von der Ruckergasse bis zur Meidlinger Hauptstraße der Belag erneuert. Im Zuge der Donaustraße B 3 wurden im 21. Bezirk auf der Donaufelder Straße im Bereich Patrizigasse von der Josef-Baumann-Gasse bis zur Freytaggasse die Gehsteige endgültig fertiggestellt und Ersatzpflanzungen vorgenommen. Im 22. Bezirk mußte im Bereich der Erzherzog-Karl-Straße von der Murmanngasse bis zur Zschokkegasse ein neuer Belag aufgebracht, am Siegesplatz der Belag, im 21. Bezirk auf der Prager Straße von der Galvanigasse bis zur Rudolf-Virchow-Straße die Decke und von der Rußbergstraße bis zur Landesgrenze der Belag erneuert werden. Auf dem im Zuge der Angerer Straße B 8 im 2. Bezirk liegenden Praterstern sowie in der Lassallestraße wurden die Fahrbahnen, Rad- und Gehwege nach der Aufnahme des Betriebes der U 1 fertiggestellt und die Straßenbauarbeiten auf den stadtauswärtsführenden Fahrbahnen in Angriff genommen. Im 22. Bezirk auf der Wagramer Straße wurden im Bereich von der Schüttaustraße bis zur Arbeiterstrandbadstraße nach Auflassung der Straßenbahn provisorische Umbauten durchgeführt, im Bereich von An der oberen Alten Donau bis zur Steigenteschgasse nach Auflassung der Straßenbahn und der Inbetriebnahme der U 1 Umbauten vorgenommen; der Bereich von der Schrickgasse bis zur Rolandgasse wurde voll ausgebaut, im Bereich von der Rolandgasse bis zur Julius-Ficker-Straße mußten Einbautenumlegungen durchgeführt sowie Vorarbeiten geleistet werden. Auf dem im Zuge der Budapester Straße B 10 liegenden Handelskai wurde von der Innstraße bis zur Haussteinstraße der Belag erneuert, gleichfalls auf der im Zuge der Laaber Straße B 13 gelegenen Breitenfurter Straße im 23. Bezirk im Bereich von Mackgasse bis zum Bohattaweg. Auf der im Zuge der Klosterneuburger Straße B 14 liegenden Nußdorfer Lände wurden im Sekundärnetz im Bereich der Hochstraße Straßenbauarbeiten sowie die Anlage von Rad- und Treppelwegen und von Zufahrtsstraßen durchgeführt. Betonfelderneuerungen waren auf der Wiener Gürtelstraße B 221 in den Bezirken 5 bis 9, 12 und 15 bis 19 vorzunehmen. Der Währinger Gürtel im 9. Bezirk wurde im Bereich von der Lazarettgasse bis zur Borschkegasse umgebaut und verbreitert, am Margaretengürtel im 5. Bezirk im Bereich von der Leopold-Rister-Gasse bis zur Fendigasse der Belag erneuert. Auf der Wiener Vorortestraße B 222 wurde im 17. Bezirk der Bereich Lidlgasse von der ÖBB-Brücke bis zur Richthausengasse verbreitert. Im 16. Bezirk mußten im Bereich Maroltingergasse von der Steinbruchstraße bis zur Breitenseer Straße Beläge aufgebracht werden. Die Flötzersteigstraße B 223 im 16. Bezirk, Bereich Wernhardtstraße von Huttengasse bis Maroltingergasse, wurde umgebaut. In der Altmannsdorfer Straße B 224 mußten im 23. Bezirk von der Gaßmannstraße bis zur Sagedergasse Beläge erneuert werden. Die Wienerbergstraße B 225 im 10. Bezirk wurde von der Rotdornallee bis zur Eschenallee provisorisch verbreitert, im 11. Bezirk der Bereich der 11. Haidequerstraße von Unter der Kirche bis zur A 4 halbseitig ausgebaut, wobei der 1. Bauteil bis zur Oriongasse reicht. Auf der Ersatzstraße für die Donaukanal-Schnellstraße B 302 (neu B 227) wurde im Bereich Radetzkystraße — Julius-Raab-Platz — Franz-Josefs-Kai im Teil von der Vorderen Zollamtsstraße bis zur Dominikanerbastei der Belag aufgebracht und dieser Teil fertiggestellt. Auf der Donaukanal-Schnellstraße S 2 wurde im 19. Bezirk die Heiligenstädter Lände für den Anschluß der B 14 verbreitert, waren Stützmauern zu errichten und Straßenbauarbeiten durchzuführen; mit den Arbeiten für die Anlage eines Radweges wurde begonnen.

Fertiggestellt wurden auf der A-1-Westautobahn die Belagsaufbringungen auf dem neuen Direktanschluß an die B 1, Wiener Straße, ferner für die Fahrbahn 1.000 die Stützmauern auf der A-3-Südostautobahn, die Baulose Simmering und Kaiserebersdorf sowie die Lärmschutzmaßnahmen im Baulos Kaiserebersdorf auf der A-4-Ostautobahn; die Belagsaufbringungen auf dem Gürtelanschluß zur A-20-Wiener-Gürtel-Autobahn, die Straßenanschlüsse an die Brigittenuaer Brücke, die Ersatzwegherstellungen und die Lärmschutzmaßnahmen auf der A-22-Donauufer-Autobahn sowie die Erhöhung der Lärmschutzmauern im Bereich Kirchenplatz in Inzersdorf an der A-23-Autobahnverbindung Wien-Süd. Zu nennen sind schließlich noch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten (Brücken, Asphalt- und Betondecken) an der A 2 und an der A 23.

Fortgeführt bzw. neu begonnen wurden an der A-4-Ostautobahn Erd- und Straßenbauarbeiten in den Baulosen Simmering, Kaiserebersdorf und Erdberger Lände sowie die Lärmschutzmaßnahmen in den Baulosen Kaiserebersdorf und Simmering. An der A-22-Donauufer-Autobahn wurden im Bauabschnitt Mitte Erdarbeiten für die nachfolgenden Einbauarbeiten durchgeführt, an der A-23-Autobahnverbindung Wien-Süd Lärmschutzmaßnahmen für die Schule in 10, Ensleinplatz, und für den Bereich 10, Anningerweg.

Brückenbau und Grundbau

Im Bereich des **B r ü c k e n b a u e s** wurden die Bauarbeiten an der Roßauer Brücke mit der Herstellung des gesamten Tragwerkes fortgesetzt, ebenso wie die Brückenausrüstungsarbeiten für die Nordbahnbrücke. Ein Teil dieser Brücke konnte 1982 programmgemäß für den innerbetrieblichen Verkehr freigegeben werden. Die Arbeiten für die Neuerrichtung des Braunschweigsteiges, der im Anschluß an den Hadiksteg über die Hadikgasse errichtet wurde und Wienfluß und Hietzinger Kai überbrückt, konnten 1982 beendet werden, wobei auch das alte Tragwerk über den Wienfluß abgebrochen wurde. Die Arbeiten an der Floridsdorfer Brücke im Bereich zwischen Flutbrücke und A 22 wurden beendet; die Fußgängerwendelrampe auf dem rechten Donaueindamm konnte fertiggestellt werden, der Damm selbst wurde neu bepflanzt. An den Straßenbahnbehelfsbrücken für die Reichsbrücke wurden die Tragwerke abgetragen, mit den Abtragungsarbeiten an den Straßenbehelfsbrücken konnte begonnen werden. Die Arbeiten für die Ameisbrücke über die Westbahn sowie für deren Stützmauern und Rampen wurden in Angriff genommen. Das die Bundesbahnanlagen frei überspannende Tragwerk der neuen Brücke wird aus einem Stahlverbundtragwerk bestehen. Mit den Arbeiten für den Neubau des Tragwerkes für die Flötzersteigbrücke über die Ameisbachzeile wurde begonnen, die dazugehörigen Stiegenanlagen mußten saniert werden. Die Hochstraße Kaiserebersdorf im Zuge der Ostautobahn (A 4) konnte fertiggestellt werden, ebenso die Überführung der Alberner Straße über die Ostautobahn. Der unter der Ostautobahn im Zuge der Mannswörther Straße angelegte Fußgängertunnel wurde fertiggestellt. Weiters erfolgte die Verkehrsfreigabe der Brigittenuaer Brücke und des Knotens Donaupark am 25. Oktober, womit die Arbeiten nach zweieinhalb Jahren Bauzeit im wesentlichen abgeschlossen werden konnten. Die Arbeiten für den 3. Bauabschnitt an der Hochstraße Nußdorf wurden fortgeführt, mit dem 4. Bauabschnitt, das heißt mit der Verlängerung der Hochstraße im Bereich der Grinzinger Straße und der Einbindung in die S 2 sowie mit zwei Brücken über den Donaukanal, wurde begonnen. Die Brücken im Zuge der A 22, das sind die Objekte EN 16, EN 18 und EN 19, konnten dem Verkehr übergeben werden.

Im Rahmen der **B r ü c k e n e r h a l t u n g** wurden die Generalinstandsetzungsarbeiten (Fahrbahn- und Gehwegbeläge, Isolierung, Gehwegbohlen, Korrosionsschutz, Entwässerungsleitungen, Widerlager, Zuganker) an der Friedensbrücke über den Donaukanal beendet. An der Kennedybrücke mußten Gehwege und Stiegenanlagen instand gesetzt werden, an der Schmelzbrücke über die Westbahn die Generalinstandsetzung der Gehwege, der Fahrbahn, des Korrosionsschutzes am Tragwerk sowie des Entwässerungssystems in Angriff genommen werden. Am Döblinger Steg über den Donaukanal wurde der Korrosionsschutz instand gesetzt und die Tragwerkskonstruktion in stahlbau- und schlossermäßiger Hinsicht überholt, an der Nußdorfer Brücke über den Donaukanal die Instandsetzung der Stiegenanlagen fertiggestellt. An Stelle der alten Mandlwiesenbrücke, die im Revier Gschöder in Wildalpen, Steiermark, liegt, wurde eine neue Brücke gebaut. Neu zu errichten war eine Holzplatzbrücke im Lainzer Tiergarten. Ferner wurde die Braunschweigbrücke über den Wienfluß abgebrochen. An der Schwedenbrücke über den Donaukanal mußten Lagerauswechslungen vorgenommen werden. An der Nordbrücke über den Donaustrom im Zuge der S 2 wurden Kontroll- und Bedienungsstege im Tragwerk über das Entlastungsgerinne errichtet. Die Instandsetzung des Fahrbahnbelages und der Isolierung wurde auf der Hochstraße im Zuge der A-23-Autobahnverbindung Wien-Süd über die Triester Straße, die Liesing und über den Bahnhof Inzersdorf (ES 6) abgeschlossen, ebenso die Generalinstandsetzungsarbeiten (Beläge, Isolierung, Korrosionsschutz, Entwässerungssystem, Dilatationen) an der Nordwestbahnbrücke im Zuge der B-3-Donaustraße, die Instandsetzung der Fahrbahnbeläge und der Isolierung an der Nußdorfer Brücke im Zuge der S 2 über den Donaukanal und die Instandsetzung der Fahrbahn- und Gehwegbeläge, der Isolierung und des Mittelstreifens auf der Laxenburger Brücke über die A 23. Mit der Instandsetzung der Fahrbahn- und Gehwegbeläge, der Isolierung und des Korrosionsschutzes an den Geländern der Selma-Lagerlöf-Brücke über die A 23 wurde begonnen, ebenso wie mit dem Umbau des Mittelstreifens und der Errichtung eines Radweges auf dem Gehweg auf der Kagraner Brücke über die Alte Donau.

Aus der Vielzahl der städtischen Bauvorhaben, für die eine *grundbautechnische Beratung* erfolgte bzw. für welche Gründungskonzepte erarbeitet und die Gründungsarbeiten überwacht wurden, seien folgende Projekte hervorgehoben: Auf dem Hanggrundstück in 19, Heiligenstädter Straße-Radelmayergasse, zwischen der Heiligenstädter Straße und der Döblinger Hauptstraße wird eine vier- bis sechsgeschossige Wohnhausanlage errichtet. Das Besondere an dem Bauplatz sind weitverzeigte unterirdische Weinkeller, die in dem dort anstehenden Löß liegen. Die Kellersohlen reichen hierbei bis zu 12 m unter die heutige Geländeoberfläche. Eine Flachgründung im Löß über den Kellergewölben mußte nach eingehender Prüfung verworfen werden. Wegen des Wunsches, die alten Weinkeller nicht zu verfüllen und zugänglich zu lassen, werden verrohrt hergestellte Bohrpfähle mit dem Durchmesser 90 cm durch die Weinkeller als Säulen durchgeführt und je nach der abzutragenden Last 5 bis 10 m in den unter den alten Kellersohlen anstehenden Baugrund, das sind sandige Kiese bis tonige Schluffe, eingebunden. Zur Herstellung der Pfähle als Säulen im Bereich der nicht verfüllten Kellergewölbe ist die Ummantelung der Bewehrungskörbe mit Bauvlies oder mit Streckmetall vorgesehen, womit das Betonieren der Pfähle ohne Betonverlust ermöglicht und auch eine ausreichende Betondeckung der Bewehrungsstähle gegeben ist.

Die bereits 1981 im Rahmen der Baugrunduntersuchungen für den Bau der U-Bahn-Linie U 3 begonnenen Pumpversuche im Bereich Landstraßer Hauptstraße-Ecke Beatrixgasse und im Stadtpark wurden 1982 weitergeführt und abgeschlossen. Die Versuchsergebnisse stellen die Grundlage der Ausschreibungsempfehlung für die Wasserhaltungsmaßnahmen im Bauabschnitt U 3/5 — Landstraße dar. Die in den Versuchen gewonnenen Kenntnisse werden auch die Bauabschnitte U 3/4 — Rochusgasse und U 3/6 — Dr.-Karl-Lueger-Platz (Stubenbastei) weitgehend beeinflussen. Die hydrogeologischen Auswertungen lassen das Zusammenspiel der verschiedenen Grundwasserstockwerke in den oberflächennahen sandigen Kiesen und in den gespannten Wasser führenden schluffigen Feinsanden eindeutig erkennen. Damit ist es auch möglich, die in den Ausschreibungen angebotenen Grundwassererhaltungsvarianten in den oben genannten Bauabschnitten auf ihre Ausführbarkeit hin zu beurteilen. Für die Ausschreibungsmappe des Bauabschnittes U 3/5 wurde von der Abteilung — Gruppe Grundbau der geotechnische Teil text- und zeichnungsmäßig in Eigenregie angefertigt und der Magistratsabteilung 38 zur Vervielfältigung übergeben. Dabei wurden grundlegende Neugestaltungen in der graphischen Darstellung der geologischen und bodenphysikalischen Daten vorgelegt.

Weiters ist die Erstellung der geotechnischen Unterlagen für die Ausschreibungsprojekte der drei ersten Bauabschnitte der geplanten U-Bahn-Linie U 6 zu nennen. Es waren dies der Bauabschnitt U 6/1 — Pottendorfer Straße, in dem erstmals in Wien eine viergleisige Anlage in „Neuer österreichischer Tunnelbauweise“ errichtet werden wird, ferner der Abschnitt U 6/2 — Philadelphiabrücke, in dem sich durch die Kreuzung mit der ÖBB-Südbahn schwierigste Verhältnisse ergeben sowie der Abschnitt U 6/4 — Längenfeldgasse.

Die geotechnischen Vorarbeiten und Begutachtungen für den Bau der A 22 — Mitte und der A-3-Südostautobahn (Knoten Simmering) konnten weitgehend fertiggestellt werden. Auf dem Sektor Brückenbau ist die Pfahlgründung der neuen Ameisbrücke über die ÖBB-Westbahnstrecke erwähnenswert, die unter schwierigsten Anlage- und Bodenverhältnissen herzustellen war. Auf Wunsch der MD-Stadtbaudirektion wurden die Vortriebsarbeiten der Rohrvorpressungen beim Bau der Fernwärmeleitung Favoriten vom grundbautechnischen Standpunkt überwacht, um etwaige Beeinträchtigungen des öffentlichen Gutes oder der angrenzenden Bebauung rechtzeitig erkennen und vermeiden zu helfen.

Wie jedes Jahr wurden auch im Jahre 1982 für eine große Anzahl von Hoch- und Tiefbauvorhaben der Stadt Wien Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die laufenden Probebohrungen und Fundamentaufschließungsarbeiten für die U-Bahn-Linie U 6 zwischen 12, Tscherttegasse und Sechshauser Gürtel, wurden abgeschlossen. Im Zusammenhang mit dem Bau der U-Bahn-Linie U 3 wurden ergänzende Baugrunduntersuchungen im Bereich Innere Stadt und Probebohrungen für den Betriebsbahnhof Erdberg durchgeführt. Hervorzuheben sind weiters die Probebohrungen für den 1. Bauteil der Bebauung der Wienerberggründe, in denen es gelungen ist, die Anschüttungsbereiche (aufgefüllte Ziegelgruben) relativ genau abzugrenzen.

Die im Auftrage der Magistratsabteilung 69 von der Gruppe Grundbau betriebene Sanierung der Böschungen am nördlichen Rand der ehemaligen Tongrube der Wienerberger AG im 10. Bezirk östlich der Triester Straße wurde planmäßig abgeschlossen. Durch die Schaffung standfester, rutschsicherer Böschungen wurde eine latente Gefahrenquelle beseitigt und außerdem eine wesentliche Voraussetzung für die beabsichtigte Bepflanzung bzw. Ausgestaltung des Geländes zum Erholungsgebiet geschaffen. Nach dem Erfolg bei der Sanierung am Wienerberg wurde der Gruppe Grundbau ein ähnliches Problem zur Lösung übertragen, und zwar die Sanierung einer wilden Deponie im Bereich des Erholungsgebietes Steinhof. Der Umfang dieses Projektes war zwar wesentlich kleiner als am Wienerberg, die zu bewältigenden Schwierigkeiten jedoch kaum geringer. So wurden die Arbeiten z. B. dadurch erschwert, daß auf den am Bauplatz befindlichen, erhaltenswerten Baumbestand äußerste Rücksicht genommen werden mußte. Auch dieses Projekt konnte termingerecht und zur allgemeinen Zufriedenheit abgeschlossen werden.

Im Rahmen der Bund-Bundesländer-Kooperation auf dem Gebiet der Rohstoffforschung wurde das Teilprojekt „Synoptische baugeologische Karte“ (Maßstab 1 : 10.000) abgeschlossen. Diese Karte, die mit 24 Blättern

den größten Teil des Stadtgebietes abdeckt, gestattet es, die voraussichtlichen Baugrundverhältnisse mit einem Blick zu erfassen. Anschüttungsmächtigkeiten und die Art der jüngeren Bedeckung sind in gestaffelten Tiefenstufen von 3 zu 3 m durch gesonderte Zeichen ausgewiesen. Grundwasserführung und Tiefenlage des Tertiärs im Untergrund sind ebenfalls übersichtlich dargestellt.

Der Baugrundkataster wurde auch im Jahre 1982 durch eine große Anzahl neuer Einlagen erweitert.

Im Jahre 1982 wurden im Rahmen der Brückenprüfungen 152 Hauptprüfungen, darunter 13 in den Quellschutzgebieten und 2 Donaubrücken, sowie die periodischen Überwachungen aller Brücken durchgeführt. Unter den kleineren Objekten wurden die Hasbauernbrücke und die Mandlwiesenbrücke in Wildalpen, die Josef-Harrer-Brücke, die Schuhmeierbrücke und die Kinderheimstege in Wien auf Grund des Bauzustandes einer intensiveren Überwachung unterzogen. Auf Grund der Überprüfungen wurde entweder ein Ersatz geschaffen oder eine Instandsetzung der Tragwerke durchgeführt bzw. steht diese bevor. Bei der Schwedenbrücke und der Nikolaihangbrücke wurden auf Grund von Prüfergebnissen die Tragwerke angehoben und die Lager ausgetauscht. Im Herbst 1982 wurde mit der Prüfung des Stahltragwerkes der Praterbrücke über die Donau begonnen. An der in den Jahren 1967 bis 1970 erbauten Autobahnbrücke im Zuge der A 20 ist ein Schadensfall, der während der Montage entstand, bekannt. Die Hauptprüfung erstreckt sich auch auf alle Verbindungsmittel, wie Schweißnähte, Nieten und HV-Schrauben, wobei diese Teile stichprobenweise, im Bereich der damaligen Schadensstelle jedoch vollständig geprüft wurden. Mit der Durchführung wurde eine österreichische Stahlbaufirma betraut. Die Prüfung wird Mitte 1983 abgeschlossen werden.

Die Nordbrücke über die Donau im Zuge der S-2-Donaukanal-Schnellstraße wurde ab Frühjahr 1982 einer Hauptprüfung unterzogen. Da die letzte Hauptprüfung von einer Stahlbaufirma durchgeführt worden war, verzichtete die Abteilung in Übereinstimmung mit den neuen Prüfrichtlinien des Bundesministeriums für Bauten und Technik auf eine Detailkontrolle der Verbindungsmittel. Obzwar die Überprüfungen äußerst umfangreich sind und viele auf Grund der Verkehrssituation nur in den Nachtstunden durchgeführt werden können, entschied sich die Brückenprüfung der Abteilung, die Arbeiten mit eigenen Bediensteten durchzuführen. Die Hauptprüfung konnte schließlich im November abgeschlossen werden.

Im Zuge des Ausbaues der A 4 — Ostautobahn war es erforderlich, im Bereich der Erdberger Brücke das vorhandene Straßenniveau zwischen Kämpfer und Widerlager großflächig abzusenken. Da alle dort zu treffenden Baumaßnahmen im Einflußbereich des rechtsufrigen Kämpfers der Erdberger Brücke lagen, veränderten sie unmittelbar den Spannungskörper hinter dem Kämpfer, so daß umfangreiche technisch komplizierte Sicherungsmaßnahmen getroffen werden mußten. Es wurde dabei der unter der A 4 liegende aufgelassene Hauptsammelkanal in diesem Bereich mit Beton verfüllt und der Kraftschluß zu den Kämpfern der Brücke mit hydraulischen Pressen hergestellt. Die Arbeiten wurden dabei mit Extensometern überwacht.

Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge des Neu- und Umbaues von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten wurden im Jahre 1982 rund 6.000 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren in Wien 130.079 Leuchten mit insgesamt 222.969 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.469 kW, der Stromverbrauch 51.336.421 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten werden im folgenden nur einige wenige hervorgehoben: Im Zuge des Umbaues des Rooseveltplatzes durch die MA 42 mußte ein neues Parkprojekt erstellt werden. So wurde in diesem Zusammenhang von der Abteilung ein neues Beleuchtungsprojekt erarbeitet. Zur Ausführung gelangte eine Kandelaberbeleuchtung der Type Altstadt, bestückt mit Quecksilberdampflampen 80 W. Bei der Oberflächenneugestaltung der Praterstraße nach dem U-Bahn-Bau wurde als Ergänzung zur bereits bestehenden übergeordneten Beleuchtung auf Stahldrahtverspannung aus Gestaltungsgründen eine zusätzliche Kandelaberbeleuchtung errichtet. Es wurden konische Lichtständer mit Kugelleuchten aufgestellt. Im Zuge des Umbaues des Columbusplatzes und der Favoritenstraße durch die MA 28 und 42 war infolge der neuen Oberflächengestaltung auch ein Umbau der Beleuchtung notwendig. Am Columbusplatz erfolgte die Anleuchtung der Verkehrsfläche durch vier Lichtmaste mit Aufsatzleuchten (NaH 250 W), während die Gehwege und Grünflächen mit den bereits in der Fußgängerzone Favoritenstraße installierten Lichtständern beleuchtet wurden. Für den Bereich der Fußgängerzone in der Favoritenstraße beim Südtiroler Platz wurden die gleichen Lichtständer aufgestellt, die man in Fußgängerzonen selbst verwendet hat. Durch den Neubau der U-Bahn-Linie 1 im Abschnitt Reichsbrücke bis Zentrum Kagran in Hochlage waren umfangreiche Neubauten von öffentlichen Beleuchtungsanlagen entlang des Tragwerkes erforderlich. Zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit war es notwendig, sowohl unter als auch neben den öffentlich zugänglichen Tragwerkskonstruktionen für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen. Wegen besonderer Schutzmaßnahmen in elektrischer und bautechnischer Hinsicht durften keine Einrichtungen der öffentlichen Beleuchtung an den Tragwerkskonstruktionen der U-Bahn befestigt werden. Somit wurden im gesamten Bereich freistehende Lichtmaste (NaH 150 W und NaH 250 W), Lichtständer der Typen „Stadthalle“ klein, mittel und groß (2 L 40 W) und Kugelkandelaber (Hg 80 W) einge-

setzt. Der Park-and-ride-Parkplatz im Zentrum Kagran wurde mit Großflächenleuchten zu je $6 \times \text{NaH } 150 \text{ W}$ auf Schleuderbeton-Hochmasten beleuchtet.

188 öffentliche Uhren wurden betreut, und zwar 76 Würfel-, 9 Springzifferuhren, 73 Uhren auf Kirchen, 17 auf Amtshäusern und Schulen und 13 auf sonstigen Objekten. Von diesen Uhren wurden 164 auf dem Funkwege ferngesteuert. Davon erhielten 74 das Steuersignal vom Uhrenfunktender der MA 33, Frequenz 445,2 MHz, 90 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 Turmuhren in 21, Floridsdorfer Markt (Schlinger-Hof), auf dem Amtshaus in 7, Hermannsgasse 24–26, und auf der Michaelerkirche im 1. Bezirk sowie die Erdungsanlagen für die Pfarrkirche Reindorf und die Paulanerkirche mußten instand gesetzt werden. Ferner waren 10 weitere Uhrenfunkempfänger mit Batteriesätzen auszurüsten, um den Uhrenbetrieb auch bei Stromausfall aufrechterhalten zu können.

Von den im Jahre 1982 im lichttechnischen und elektrotechnischen Versuchsraum durchgeführten Untersuchungen, Messungen und lichttechnischen Projektierungsarbeiten sind die Lichtmessungen im Amtshaus, 8, Lerchenfelder Straße 4, zu nennen. Es war Beschwerde geführt worden, daß bei Tag die Beleuchtungsverhältnisse in einigen nordseitig gelegenen Räumen des Amtshauses nicht ausreichend wären. Über Ersuchen der MD-Verwaltungsrevision wurden daher in verschiedenen vom Amtsarzt ausgewählten Räumen Lichtmessungen durchgeführt. Auf Grund der dabei ermittelten Unterschiede in der Lichtdurchlässigkeit von Normalglas und Thermoglas konnte die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Beleuchtungssituation, wie etwa durch Auswechseln der Fenstergläser, eindeutig vorhergesagt werden.

Mit Hilfe der Rechenanlage der Abteilung wurde wieder eine Reihe von Beleuchtungsprojekten erstellt, wobei jeweils unter mehreren Varianten die wirtschaftlichste und lichttechnisch günstigste zu ermitteln war. So wurden Berechnungen für den Elterleinplatz im 17. Bezirk, für den Tunnel „Islamisches Zentrum“ an der A 22 im 21. Bezirk und für die Donaufelder Straße im 22. Bezirk durchgeführt.

Einige Anstrahlungsanlagen mußten in wesentlichen Teilen erneuert und umgebaut werden. So wurde die Säulenbeleuchtung für das Michaelertor im 1. Bezirk erneuert; für die Nordbrücke im 20. Bezirk waren die elektrischen Einrichtungen zu erneuern sowie die Leuchten auszutauschen.

U-Bahn-Bau

Im Jahre 1982 wurden im Bauabschnitt I der U 1, U 2 und U 4 Karlsplatz die Schlußrechnung für das Lüftungs- und Notausstiegsbauwerk Scalagründe, das sich in einer städtischen Wohnhausanlage befindet, sowie weitere Schlußrechnungen für Innenausbauarbeiten und für die Trockenlöschleitung zum Abschluß gebracht. Der Holzbohlenbelag im Bereich der Wendeanlage Karlsplatz wurde entfernt, die Gleise wurden mit Schotter ausgefüllt. In der Passage Karlsplatz konnte ein Informationszentrum errichtet werden, Ersatzräume für Kontrollbeamte und den Gebrechendienst wurden adaptiert. Auf dem E-Installations-Sektor wurden verschiedene Regiearbeiten kleineren Umfangs durchgeführt. Für die Abdichtungsarbeiten im Stationsbauwerk Karlsplatz mußte eine Loka-Membranpumpe für Zementmilchinjektionen angeschafft werden. Der Servitutsvertrag für das Haus in 1, Stock-im-Eisen-Platz 3, wurde abgeschlossen. An der Oberfläche am Karlsplatz waren an der Rampe der Secession nach Einstellung der Ustrab-Linien Ergänzungsarbeiten, vor allem Änderungsmaßnahmen an den Verkehrslichtsignalanlagen, durchzuführen.

Im Bauabschnitt II, Baulos A, der U 1 (Paulanergasse—Theresianumgasse) erfolgten die restlichen Leit-systemergänzungen mit dem Zugendziel „Zentrum Kagran“. Die Arbeiten an der Trockenlöschleitung wurden abgeschlossen.

Im Bauabschnitt II, Baulos B, der U 1 (Theresianumgasse—Columbusplatz) wurden noch restliche Schlußfeststellungen einzelner Innenausbauleistungen durchgeführt. Die Leitsysteme in der U-Bahn-Station wurden auf das neue Zugendziel „Zentrum Kagran“ im Zuge der Liniennetzerweiterung Anfang September 1982 umgestellt. Der Einbau der Trockenlöschleitung konnte 1981 abgeschlossen werden, 1982 waren nur noch kleine Restzahlungen vorzunehmen. Die noch ausstehenden Servitutskosten für das Haus Favoritenstraße 41 kommen voraussichtlich erst 1983 zur Gebühr.

Neben geringfügigen Komplettierungsarbeiten, wie zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen usw., auf Grund von behördlichen Anordnungen wurde im Bauabschnitt II, Baulos C, der U 1 (Columbusplatz—Gellertgasse) die Hochführung der Trockenlöschleitung abgeändert und definitiv fertiggestellt.

Am III. Bauabschnitt der U 1, U 3 und U 4 (Stephansplatz—Schwedenplatz—Nestroyplatz) wurden restliche Teile der Wiederinstandsetzungsarbeiten in der Praterstraße vom Donaukanal bis zur Rotensterngasse durchgeführt. Im einzelnen handelt es sich um Straßenbauarbeiten für die definitive Wiederinstandsetzung der Praterstraße von der Aspernbrückengasse bis zur Rotensterngasse, um die Anpassung der Ampelanlagen einschließlich der erforderlichen Bodenmarkierungen und um Ersatzpflanzungen für die Pappeln, die vom Vorkai entfernt worden sind.

Mit der Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie 1 vom Praterstern bis Zentrum Kagran und der damit verbundenen Einstellung der Straßenbahnlinien in der Lassallestraße wurde nach dem 3. September 1982, nach der U-Bahn-Betriebsaufnahme, mit der Entfernung der Gleisanlagen begonnen. Im Anschluß daran begann der definitive Ausbau der Lassallestraße in den stadtauswärts führenden Fahrstreifen. Ferner wurden Restgrünflächen im Zuge der Nordbahnstraße fertiggestellt, restliche Pflanzarbeiten am Praterstern durchgeführt, die geräumte Lagerfläche der MA 38 in der Venediger Au wieder instand gesetzt und Abweispflöcke für Kraftfahrzeuge im Zuge der Heinestraße versetzt. In der Praterstraße mußten zur definitiven Herstellung der Oberfläche gleichzeitig mit der Montage von Verkehrslichtsignalanlagen Straßenbauarbeiten, ausschließlich der Verschleißschicht des Fahrbahnbelages, durchgeführt werden.

Im Zuge der Fertigstellung der Oberfläche im Bauabschnitt VI der U 2 (Landesgerichtsstraße — Deutschmeisterplatz) auf dem Plateau Alser Straße-Universitätsstraße und im Bereich Landesgerichtsstraße von der Alser Straße bis zum Friedrich-Schmidt-Platz wurden Belagsarbeiten durchgeführt. Neben der Wiederinstandsetzung der öffentlichen Beleuchtung in den Bereichen Rooseveltplatz und Landesgerichtsstraße wurden auch die Verkehrslichtsignalanlage in der Landesgerichtsstraße vom Plateau Alser Straße bis zum Friedrich-Schmidt-Platz fertig montiert und in diesem Bereich Bodenmarkierungen angebracht. Die Baukanzlei am Rooseveltplatz wurde abgetragen, im Bereich der Rampenschließung beim Landesgericht mit der Grünflächenherstellung begonnen. Geringe Ergänzungsarbeiten waren noch am Leitsystem und an der Stationsausstattung der Station Schottentor auszuführen.

Im Bauabschnitt X der U 1, Verlängerung Kagran (Lassallestraße — Mexikoplatz), wurden im Stationsbereich Vorgartenstraße die restlichen Gußasphaltarbeiten im Perronbereich ausgeführt, die Leitsystembeschriftung angebracht und die U-Bahn-Symbole eingebaut. Im Tunnelbereich erfolgte die restliche Aufbringung der Signalanstriche sowie die restliche Installation der Trockenlöschleitung. Die städtische Baukanzlei am Mexikoplatz wurde abgetragen. Die Lüftungsbauwerke Radingerstraße und Mexikoplatz erhielten die restlichen Ausstattungen, wie Ventilatoren usw. Die Herstellung des ÖBB-seitigen Rad- und Gehweges ist erst nach endgültiger Klärung der Grundinanspruchnahme des derzeit noch den Österreichischen Bundesbahnen gehörenden Teiles ausführbar. An der Oberfläche wurden Restarbeiten nach dem provisorischen Ausbau der Lassallestraße mit der Schienenentfernung, den teilweisen Veränderungen der Bodenmarkierungen und der Neuaufstellung von Verkehrszeichen durchgeführt. Ab Juni 1982 wurde der U-Bahn-Schul- und Probebetrieb aufgenommen. Am 3. September 1982 konnte die U-Bahn termingerecht eröffnet werden.

Im Bauabschnitt XI der U 1, Verlängerung Kagran (Hubertusdamm — Arbeiterstrandbadstraße), wurde der Ausbau der Stationen Donauinsel und Kaisermühlen abgeschlossen. Ebenso zum Abschluß gebracht wurden die damit verbundenen Lüftungsanlagen sowie die Anstreicher- und Isolierungsarbeiten für die diversen Lüftungs- und Heizanlagen. Weiters wurden die Elektro-, Sanitär- und Wasserinstallationen sowie die Trockenlöschleitungen in den Stationen fertiggestellt, im Heizhaus zusätzliche Brandabschotterungen angeordnet und durchgeführt. Im gesamten Bauabschnitt fanden Schienenschleifarbeiten statt und wurden für die Betriebseröffnung Ausbesserungsarbeiten durchgeführt. Neben der Herstellung von Einstieghilfen aus Stahlbeton für den Gleiswechselbetrieb wurde für die Station Donauinsel ein Rettungsschlitten (Korbtrage) angeschafft. Weiters wurden die E-Installations-Arbeiten in den Stationen Kaisermühlen und Donauinsel sowie im Streckenbereich fertiggestellt, die Stromschienenanlagen montiert und verkabelt, die Fernwirkanlagen sowie die Kabelbodenverlegung hergestellt, die nachrichtentechnischen Anlagen ausgebaut, Fahrscheinautomaten aufgestellt, Ersatzteile beschafft, Entwerter, Schließanlagen und Feuerlöscher montiert sowie die graphischen Arbeiten für das Leitsystem geplant.

Im Bauabschnitt XII der U 1, Verlängerung Kagran (Arbeiterstrandbadstraße — Zentrum Kagran), kam es im Jahre 1982 zur Fertigstellung der gesamten Rohbau- und Baumeisterarbeiten, die im Juli 1982 übernommen werden konnten, sowie zur Grobreinigung des gesamten Bauwerkes und zur Räumung der Baustelleneinrichtungsfläche. Sämtliche Innenausbauarbeiten in den Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran, einschließlich der Flugdächer im Bereich des Bahnhofvorplatzes der Station Zentrum Kagran, wurden abgeschlossen. Neben der Fertigstellung der Löschwasserleitung im Bereich des gesamten Bauabschnittes, einschließlich der Straßenbahnremise bis zum Tragwerk 14, wurden die Heizungs- und Lüftungsanlagen in den Stationen fertig eingebaut und ein hydraulischer Lastenaufzug in der Bahnmeisterei montiert. Ebenso wurden die Arbeiten an den Sanitär- und Elektroinstallationen abgeschlossen. Der Personenlift und die drei Fahrtreppen konnten in der Station Zentrum Kagran fertiggestellt werden. Im Zuge der Oberflächenarbeiten wurden die Straßenbauarbeiten im Bereich der beiden Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran (Bahnhofsvorplatz) einschließlich des Unterwerkes und der Bahnmeisterei, die Anlage der Revisionswege beiderseits der Tagwerke sowie große Teile der Pflasterungsarbeiten durchgeführt. In diesen Bereichen wurde ferner die öffentliche Beleuchtung installiert sowie mit der Begrünung der zur Verfügung stehenden Flächen begonnen. Im gesamten Bauabschnitt fanden Schienenschleifarbeiten statt, ebenso wurden für die Betriebseröffnung im September 1982 Ausbesserungsarbeiten durchgeführt. Ein Rettungsschlitten für die Station Alte Donau sowie Ersatzteile für diverse Weichen mußten angeschafft werden. E-Installations-Arbeiten wurden in den Stationen Alte Donau und Zentrum Kagran sowie

im Streckenbereich durchgeführt, Stromschienenanlagen montiert und verkabelt, Fernwirk-Anlagen sowie Kabelbodenverlegungen hergestellt, nachrichtentechnische Anlagen ausgebaut, das Stellwerk in Betrieb genommen, Fahrscheinautomaten aufgestellt und Ersatzteile beschafft. Ferner wurden Entwerter, Schließanlagen und Feuerlöscher montiert, Absperrgitter für Fahrtreppen errichtet sowie ein Kleintraktor mit diversen Zusatzgeräten und Werkzeugen für die Bahnmeisterei Kagran angeschafft.

Im Bauabschnitt XIII der U 1, Verlängerung Kagran (Abstell- und Wendeanlage), wurde der Rohbau der Abstellhalle fertiggestellt, die Überprüfung der Detailplanung und Deformationsmessungen wurden abgeschlossen, der Innenausbau der Abstellhalle und des Betriebsgebäudes fertiggestellt, ebenso wie zu einem großen Teil die Heizungs- und Lüftungsanlagen. Elektro- und Sanitärinstallationen wurden zur Inbetriebnahme fertiggestellt, Trockenlöschleitungen montiert, Abwasserleitungen und diverse Brandabschotterungen fertiggestellt.

Die Gleisbauarbeiten wurden abgeschlossen; alle Gleise sind seit 20. September in Betrieb. Ferner wurde eine Gleisabsteckung in der Abstellhalle Kagran vorgenommen, Ersatzteilgarnituren wurden für diverse Weichen angeschafft, E-Installations-Arbeiten in der Halle durchgeführt, Stromschienen montiert, Schaltstationen aufgestellt, Fernmeldeanlagen ausgebaut und die Hallentorsteuerung hergestellt, Hallentore geliefert und montiert sowie auch Feuerlöscher und Schließanlagen und schließlich Werkstatteinrichtungen und Werkzeuge beschafft. An der Oberfläche wurden die Gehsteige um das Hallenende mit Entwässerungsanlagen, der Verbindungsweg zur Attemsgasse und der nordwestliche Revisionsweg fertiggestellt. In der Steigenteschgasse waren Entwässerungsanlagen, der Frostkoffer und die untere Tragschicht einzubauen, die Trockenlöschleitung in der Abstellhalle sowie die Spritzhydrantenleitung für die Oberfläche anzuspiesen, die öffentliche Beleuchtung in der verlängerten Steigenteschgasse zu montieren sowie Humusierungs- und Bepflanzungsarbeiten im Bereich Steigenteschgasse — Lenkgasse durchzuführen.

Im Bauabschnitt „Reichsbrücke“ (U-Bahn-Teil bis zur Station Donauinsel) wurden im Zuge der Herstellung der Tunnellüftung die Ventilatoren komplett eingebaut. Die gesamte Lüftungsanlage konnte in Betrieb genommen werden, zu deren Anspeisung ein brandgeschützter Kabelkanal montiert wurde. Die Arbeiten an der Trockenlöschleitung wurden begonnen und noch 1982 abgeschlossen. Bei den Gleisbauarbeiten konnte der Einbau der Schienenauszugsvorrichtung abgeschlossen werden. Der Fluchtweg wurde fertiggestellt. Auch die elektro- und signaltechnische Ausrüstung (Kabelzieharbeiten — Stark- und Schwachstrom, Montage der Stromschiene einschließlich Anspeisung, Verlegung des Funkkabels usw.) konnte bis zur Eröffnung der U 1 nach Kagran am 3. September fertiggestellt werden.

Die generelle Planung für den gesamten Bereich der Linie U 3 (Erdberg — Westbahnhof) wurde weitergeführt, ebenso wurden die notwendigen Bodenuntersuchungen, Probebohrungen und Hauszustandsfeststellungen im gesamten Linienbereich vorgenommen. Die bereits 1981 begonnene Ausschreibungsplanung in den beiden Bauabschnitten U 3/4 — Kundmannngasse und U 3/5 — Landstraße wurde fortgesetzt, in beiden Bauabschnitten mit den baulichen Vorarbeiten, wie Einbautenumlegungen und diversen bauvorbereitenden Maßnahmen, begonnen. Der Baubeginn für die U 3/5 ist mit 1. Jänner 1984 vorgesehen.

Neben den Probebohrungen und Hauszustandsfeststellungen im gesamten Linienbereich der U 6 wurden in den Bauabschnitten U 6/1 — Pottendorfer Straße, U 6/2 — Philadelphiabrücke und U 6/3 — Vivenotgasse die Arbeiten im Zuge der Ausschreibungsplanung weitergeführt. In den Bauabschnitten Pottendorfer Straße und Philadelphiabrücke wurde mit den bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen, wie zum Beispiel mit dem Aufstellen der Baukanzlei, den Einbautenumlegungen und Geometeraufnahmen. Der Beginn der endgültigen Bauarbeiten ist für das Jahr 1983 vorgesehen.

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

1982 war das erste Jahr, in dem die teilweise Umstellung auf EDV bzw. deren Unterstützung innerhalb der Abteilung zum Tragen kam. So konnte nach einem einjährigen Probetrieb in der Landesfahrzeugprüfstelle der Vollbetrieb installiert und neben vorgesetzten Dienststellen und anderen Interessierten auch Mitgliedern des zuständigen Gemeinderatsausschusses präsentiert werden. Weitere Vorarbeiten in den Bereichen der Protokollabwicklung, einer Verkehrszeichendatei Wiens sowie der Bescheiderstellung mit teilweise von der Abteilung selbst erstellten Programmen und Anbotsprüfungen lassen einen weiteren entscheidenden Durchbruch dieser Arbeitsmethode erwarten. Ebenso wurden Arbeiten hinsichtlich Verkehrssicherheit und ein Informationssystem zur Koordination der Bauarbeiten in Angriff genommen. Auch der Einsatz eines Fernschreibers brachte positive Ergebnisse. Ferner seien nur beispielhaft einige weitere verkehrspolitische Schwerpunkte, wie die Verkehrsberuhigung insbesondere in Wohnstraßen, die Schaffung von Radwegen, die Erweiterung der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und die Nachtabschaltung von Verkehrslichtsignalanlagen, hervorgehoben.

Die innerhalb der Stabstelle 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. Die Informationsstelle hat weiters die zentrale und daher koordinierte Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung der Berichte sowie die umfas-

sende Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen mit allfällig erforderlicher Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter innerhalb der Abteilung über.

Im Jahre 1982 wurden von der Informationsstelle 862 Vorlageberichte entweder auf Grund der Ergebnisse der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder Erhebungen ausgearbeitet und der jeweils anfordernden Dienststellen übermittelt. Weiters wurden aus 288 Bezirksjournalen der Bezirke 1 bis 23 sowie aus rund 1.700 Tageszeitungen etwa 2.000 Artikel, die das Arbeitsgebiet der Abteilung betreffen, entnommen und dem 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 Stabsstelle eingerichteten **Verkehrsspermanenzstelle** 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 Verkehrsspermanenzdienst umfaßt mehrere Aufgabengebiete, wie die Erledigungen von Anträgen betreffend Aufgrabungen im Straßenbereich und Verkehrszeichenaufstellungen (maßgeblich kurzfristige Halteverbotszonen), die eine Erledigung im kurzen Wege zulassen und soweit dies aus Termingründen erforderlich ist. Insgesamt wurden 1.777 Bescheide ausgestellt. Weiters war das Referat 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. Es hat weiters Unterlagen der Polizei, betreffend vorläufige Fahrtunterbrechungen bei Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren, entgegenzunehmen, ebenso wie die Meldungen der Polizei, betreffend schwere Unfälle im Raume Wien für die Stabsstelle, sowie Meldungen über Beschädigungen von Verkehrsleit-einrichtungen. Ferner werden Auskünfte jeglicher Art, soweit diese den Geschäftsbereich der Abteilung betreffen, erteilt, alle gemäß § 90 der StVO bewilligten Baustellen mit wesentlicher Verkehrsauswirkung im Raume Wien planlich erfaßt und eine Ablage zum Zwecke der Erfassung aller Verkehrsbehinderungen im Raume Wien geführt. In dieser Ablage werden alle von der Abteilung gemäß § 90 StVO bewilligten Baustellen, alle von der MA 35 — G bewilligten Baustellen und alle von den Dienststellen mittels „rosa Formular“ durchgeführten Bauarbeiten bezirksweise und alphabetisch nach Straßennamen eingereiht. Außerdem obliegt dem Referat die Betreuung des Telekopierers der Abteilung, die Verständigung der mit Metropagern ausgerüsteten Bediensteten der Abteilung im Bedarfsfalle sowie die direkte Kommunikationsmöglichkeit mit der MD-Verwaltungsrevision — Sofortmaßnahmen über Funk.

Das Referat für **Verkehrssicherheit und Verkehrsstatistik** hat die sicherheitstechnischen Tätigkeiten, die Überwachung und Überprüfung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen mit gleichzeitiger Einleitung der Sanierungen weiter ausbauen können. So wurden 1982 nicht nur 250 umfangreiche Verkehrssicherheitsuntersuchungen bearbeitet, sondern über 200 Begutachtungen von Neuplanungen und Verkehrsorganisationen durchgeführt und sicherheitstechnische detaillierte Auskünfte über das Unfallgeschehen erteilt, letzteres sowohl punktuell über Straßenkreuzungen und Abschnitte einzelner Straßen, als auch über Netzzustände einzelner Bezirksteile.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit der Abteilung konnten 1982 entscheidende Weichenstellungen vorgenommen werden. So wurde der seitens der Geschäftsgruppe Straße, Verkehr und Energie und der Abteilung beantragten Umstellung der Datenerfassung auf EDV dahin gehend Rechnung getragen, daß, aufbauend auf der grundsätzlichen Genehmigung der EDV-Kommission, das EDV-Projekt Verkehrssicherheit in der Planung fertiggestellt wurde. In umfangreichen gemeinsamen Besprechungen und Beratungen mit der MD — ADV wurden zukünftige Arbeitsläufe und Arbeitsvorgänge für eine geordnete Verkehrssicherheitsarbeit analysiert und für die EDV-Umstellung vorbereitet bzw. auf EDV-gerechte Möglichkeiten übertragen. Die Vorbereitungen wurden 1982 so weit vorangetrieben, daß ab Mitte 1983 bereits mit den ersten EDV-gerechten Auswertungen bei Personenschaden gerechnet werden kann. Es waren einerseits detaillierte Abstimmungen mit der Bundespolizeidirektion Wien und dem Österreichischen Statistischen Zentralamt notwendig; ferner mußten, da bei der bisherigen Lokalisierung der Unfälle im Zuge der Unfalldatenaufnahme durch die Polizei kein EDV-Einsatz möglich ist, für die örtliche Zuordnung der Verkehrsunfälle neue Wege in Form der Berücksichtigung des räumlichen Bezugssystems Wiens beschritten werden. 1982 wurde vorgesorgt, daß die Wiener Stadtverwaltung im kommenden Jahr die modernste EDV-gerechte Unfalldatenbank mit für Österreich neuartigen sicherheitstechnischen Auswertungsmöglichkeiten besitzen wird.

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

Das **Referat Verkehrsorganisation** plant und realisiert Verkehrskonzepte für Bezirke und Bezirksteile im bestehenden Straßennetz, wirkt bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten im hochrangi-

gen Straßennetz seitens der Geschäftsgruppe Stadtplanung mit und gibt Stellungnahmen ab. Weiters hat es die Planung und Realisierung von provisorischen Wohnstraßen, definitiven Wohnstraßen, Fußgängerzonen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchzuführen, in verkehrstechnischen und verkehrsbehördlichen Belangen in sämtlichen Wiener Stadterneuerungsgebieten mitzuwirken, wie auch bei vorgesehenen Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes. Ferner waren Gutachten bezüglich Verkehrserschließung bei Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen abzugeben, Planungen hinsichtlich Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, verkehrstechnische Begutachtungen von Garagenprojekten bezüglich Anschluß an das öffentliche Verkehrsnetz sowie Planungen und Stellungnahmen bezüglich Verkehrsanbindung diverser Park-and-ride-Standorte vorzunehmen. Weiters wurde bei der Erstellung und Bearbeitung der Garagenannonce seitens der Geschäftsgruppe Stadtplanung mitgearbeitet und die im Auftrag der Abteilung durchgeführte „Großzählung Wien 1982“ betreut. Verschiedene abteilungsinterne Arbeitskreise, wie der Arbeitskreis „10. StVO-Novelle“ und der Arbeitskreis „Wohnstraßen“, waren zu leiten sowie 289 Gutachten bzw. Stellungnahmen im Verwaltungsstrafverfahren zu erstellen. Schließlich ist das Referat Geschäftsstelle des Beirates für Verkehr.

Im einzelnen wurde im 1. Bezirk eine verkehrstechnische Untersuchung über die Verkehrsberuhigung des Petersplatzes sowie über den „Restinnenring“ durchgeführt, die Fußgängerzone Kühfußgasse, Franziskanerplatz und Kurrentgasse realisiert wie auch die Verkehrsberuhigung am Concordiaplatz, die provisorische Wohnstraße am Rudolfsplatz und das Verkehrsgeschehen um den Hotelneubau „Merlott“ beim Gartenbaukino. Im 2. Bezirk mußte die Verkehrsorganisation für das Stuwerviertel, die Taborstraße/Aspernbrückengasse, das Czerninviertel sowie den Bereich Kleine und Große Stadtgutgasse neu geregelt werden. An den Planungen für die Verbauung der Nordbahngänge wurde mitgearbeitet. Im 3. Bezirk wurde eine verkehrstechnische Untersuchung über die Hofmannsthalgasse durchgeführt, die Verkehrsberuhigung für das Hörnesviertel, den Esteplatz, die Salmgasse und die Fußgängerzone Löwengasse/Kegelgasse (Ökologie-Haus) organisiert; flankierende Maßnahmen zur Linienführung der U 3 wurden geplant sowie die Hörnesgasse und der Karl-Borromäus-Platz als definitive Wohnstraße, die Kleistgasse und Dißlergasse als provisorische Wohnstraßen realisiert. Im 4. Bezirk wurde eine verkehrstechnische Untersuchung über die Paniglgasse vorgenommen und der St.-Elisabeth-Platz sowie der Bereich Mozartgasse/Mozartplatz als definitive Wohnstraße eingerichtet. Im 5. Bezirk wurde an der Planung der Verkehrsorganisation für den Gürtel Süd mitgearbeitet, die Stöbergasse, Viktor-Christ-Gasse und Pannaschgasse wurden als provisorische Wohnstraßen eingerichtet, für den Bereich Strobachgasse wurde eine Verkehrsberuhigung durchgeführt. Im 6. Bezirk waren es Maßnahmen im Stadterneuerungsgebiet Gumpendorf, die Verkehrsberuhigung Loquaiplatz und die Einrichtung der Wallgasse als provisorische Wohnstraße, im 7. Bezirk Maßnahmen im Stadterneuerungsgebiet Spittelberg sowie die Anlage der Fußgängerzone Ulrichsberg und der provisorischen Wohnstraße Zollergasse. Die Lenaugasse und Lerchengasse im 8. Bezirk wurden als provisorische Wohnstraßen eingerichtet. Im 9. Bezirk waren Maßnahmen für das Stadterneuerungsgebiet Himmelfortgrund zu treffen und die Verkehrsberuhigung in der Roßau, am Rooseveltplatz um die Servitenkirche und den Sobieskiplatz sowie eine neue Verkehrsordnung zufolge des Neubaus der Roßauer Brücke auszuarbeiten und die D'Orsay-Gasse als provisorische Wohnstraße zu organisieren. Eine verkehrstechnische Untersuchung über eine neue Verkehrsordnung im 1. und 3. Teilbereich des 10. Bezirkes, über die Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost sowie den Laaer Wald wurden durchgeführt sowie die Alxingergasse, Malborghetgasse, Holbeingasse und Pichelmayergasse als provisorische Wohnstraßen geplant. Im 11. Bezirk wurde der Simoningplatz als provisorische Wohnstraße eingerichtet. Im 12. Bezirk wurden verkehrstechnische Maßnahmen im Stadterneuerungsgebiet Wilhelmsdorf getroffen und die Malfattgasse, Dörfelstraße, Canalettogasse und Rosasgasse als provisorische Wohnstraßen organisiert. Im 13. Bezirk wurden die Verkehrsberuhigung um den Küniglberg sowie die Errichtung der provisorischen Wohnstraße Sommerergasse realisiert, im 14. Bezirk die provisorische Wohnstraße Kienmayergasse. Im 15. Bezirk wurde an der Verkehrsorganisation im Stadterneuerungsgebiet Storchengrund mitgearbeitet, eine Verkehrsberuhigung im Bereich Pelzgasse/Hackengasse eingeleitet und die provisorischen Wohnstraßen Schuselkagasse und Henriettenplatz durchgeführt. Im 16. Bezirk waren es die Mitarbeit an der Verkehrsorganisation im Stadterneuerungsgebiet Ottakring, die Verkehrsberuhigung in der Hasnerstraße sowie die Organisation der provisorischen Wohnstraßen Maderspergerstraße und der definitiven Wohnstraße Lambertgasse. Im 17. Bezirk wurden die Redtenbachergasse, Rötzergergasse, Kapitelgasse, Pezzlgasse und der Diepoldplatz als provisorische Wohnstraßen angelegt, weiters war eine verkehrstechnische Untersuchung über die Martinstraße durchzuführen. Im 18. Bezirk wurde in der Martinstraße und am Bischof-Faber-Platz eine Verkehrsberuhigung eingeleitet, die Alseggerstraße, zwei Bereiche der Haizingergasse, die Leitermayergasse und die Hockegasse wurden als provisorische Wohnstraßen eingerichtet. Im 20. Bezirk waren es Maßnahmen für die Anlage der definitiven Wohnstraße Leipziger Platz und der provisorischen Wohnstraßen Stromstraße, Greiseneckergasse, Staudingergasse und Karajangasse. Im 21. Bezirk wurde eine neue Verkehrsordnung für den Bereich Carabelligasse/Großbauerstraße geplant sowie die Verkehrsberuhigung am Kinzerplatz realisiert. Im 22. Bezirk waren es eine neue Verkehrsordnung zufolge des Neubaus des Hallenbades Kagran und die Anlage der provisorischen Wohnstraßen Schödlberggasse, St.-Wendelin-Platz und Hochmuthgasse.

Das Referat Planung hatte auf dem Gebiet der generellen Projektierung und Festlegung von Ver-

kehrsignalen sowie Festlegung besonderer Betriebsarten (Gelbblinken und Abschaltungen) einschließlich der dafür notwendigen Erhebungen 97 Fälle, zur verkehrstechnischen Begutachtung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues einschließlich der Ausarbeitung von Vorschlägen für Bauabänderungspläne zur Verbesserung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs 120 Fälle zu behandeln. In bezug auf Projekte für Wegweiser, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf Bundesstraßen A und S sowie auf die Durchführung des Ermittlungsverfahrens und die Einreichung zur Genehmigung beim zuständigen Bundesministerium fielen 14 Fälle an. Ferner waren Amtssachverständige in eisenbahnrechtlichen Angelegenheiten beizustellen, Aufträge an Zivilingenieure zu vergeben und zu betreuen und 33 Projekte für Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und signaltechnische Maßnahmen bei Radwegen auszuarbeiten sowie hierfür das Ermittlungsverfahren durchzuführen. Das Detailprojekt zum Wiener Wegweiserkonzept konnte mit Ende 1982 auf 80 Prozent des hochrangigen Straßennetzes erweitert werden.

Die Gruppe 2 — **Straßenverkehrsbehörde** — befaßte sich in 2.827 Fällen entsprechend der Geschäftseinteilung mit der Verordnung und Festlegung definitiver Verkehrsmaßnahmen sowie der periodischen Überprüfung der bestehenden Verkehrsmaßnahmen. Als Veranlasser für diese Behördentätigkeit traten die Bezirksvorstehungen, die MD — Verwaltungsrevision, das Bürgerservice, die Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt, die Wiener Verkehrsbetriebe im Rahmen der Beschleunigungsprogramme 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 zur 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 7.538 Fälle bearbeitet. Als Antragsteller scheinen hauptsächlich die Magistratsabteilungen 28, 29, 30, 31, 33 und 42, die Wiener Stadtwerke sowie das Kabelbauamt, die Österreichischen Bundesbahnen, die Heizbetriebe, das Telekabel und private Stellen auf.

Im Jahre 1982 wurden unter anderem folgende Großbaustellen, die oft nur als ein Fall aufscheinen, betreut: Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau und der Freigabe der A 4, Vorarbeiten für den Bauabschnitt Mitte der A 22, Brigittenauer Brücke (A 22), Wagramer Straße (B 8), Vordere Zollamtsstraße (B 1), Wernhardtstraße (B 223) und Praterstraße (B 8).

Provisorische Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit folgenden Baumaßnahmen wurden getroffen: Sperre und Neubau der Ameisbrücke (B 222) sowie Einbautensanierung und Belagserneuerung am Hietzinger Kai (B 1), Verlegung der 380-kV-Leitung vom 16. Bezirk zum 12. Bezirk, Untertunnelung des äußeren und inneren Gürtels im Zusammenhang mit der Zufahrt zum AKH. Großflächige Wasserrohrlegungsarbeiten waren im 21. und 22. Bezirk wie auch Gleisbauarbeiten in der Währinger Straße, Billrothstraße, Prinz-Eugen-Straße, am Rennweg, in der Donaufelder Straße, Erzherzog-Karl-Straße, Gudrunstraße-Laxenburger Straße zu betreuen sowie Maßnahmen zur Beschleunigung der Linien 2, 5, 6, 8, 10 A, 35 A, 39 A, 40 A, 46, 48 A, 49, D, J vorzunehmen.

Darüber hinaus wurden Ausnahmegenehmigungen von bestehenden definitiven Verkehrsmaßnahmen sowie von der winterlichen Gehsteigbetreuungspflicht erteilt, 402 Anfragen der Gerichte und Verwaltungsbehörden beantwortet und Verkehrsgutachten bei 515 Verhandlungen der MA 35-G. abgegeben, wie auch Verkehrsgutachten bei Verhandlungen der Magistratsabteilungen 59, 64 und 70 zu verfassen waren. Insgesamt belief sich die Zahl der Fälle auf 1.355.

Die Verkehrspermanenzstelle wird zur Gänze von der Gruppe 2 betreut und ist während des gesamten Jahres mit drei Beamten von 7.00 bis 18.00 Uhr besetzt; ausgenommen sind die Haupturlaubszeiten, in denen nur zwei Beamte diesen Dienst versehen. Die Anzahl der in der Verkehrspermanenzstelle erledigten Geschäftsfälle betrug 1.777. Die Umstellung der Bescheiderstellung mit EDV-Unterstützung innerhalb der Gruppe 2 ist mit den §-44-Bescheiden (Hauptgeschäftsfälle der Verkehrspermanenzstelle) in die Wege geleitet.

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 Anboten, die Bauüberwachung, Kollaudierung, Rechnungsprüfung, die Führung der Sach- und Referatskredite, die Abrechnung, Karteiführung und die Lagerhaltung. Im einzelnen betrug die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel 64,510.000 S für den Betrieb und die Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 94,830.000 S für die Errichtung von Verkehrsanlagen auf Gemeindestraßen, 64,450.000 S für die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 24,420.000 S für die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A und S, 140.000 S für Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau.

Das Referat für die **Detailplanung und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA)** war mit der Neuerrichtung und Fertigstellung von 25 automatischen, zum Großteil koordinierten

nierten Anlagen unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrskonzeptes Wien (zentrale Regelung, Straßenbeschleunigung, eigene Fußgängersignale, teilverkehrsabhängige Regelung usw.) befaßt. 26 Projekte mit mehrjähriger Bauzeit, meist im Zusammenhang mit der MA 28 — Straßenbauprojekte, wurden begonnen, Vorarbeiten für spätere VLSA an 12 Örtlichkeiten geleistet sowie 274 Verkehrslichtsignalanlagen wesentlich umgebaut oder entsprechend der geänderten Verkehrslage umprogrammiert. 20 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, die Ausschreibung aller VLSA-Arbeiten sowie Anbotsdurchrechnung bei öffentlichen Ausschreibungen mittels EDV vorzunehmen, wie auch die dezentrale Ausschreibung und Angebotsprüfung mit Hilfe der EDV in der Abteilung. Von der Detailprojektierung wurden 370 VLSA-Projekte für Neu- bzw. Umbauten durchgeführt. Im Detailzeichenbüro wurden 500 Neuanfertigungen von Transparentoriginalen im Zusammenhang mit der VLSA-Detailprojektierung sowie 206 Planänderungen, vorwiegend in Bodenmarkierungs- und Phasenverteilungsplänen, ausgearbeitet. Die Mikroverfilmung von FBM-Plänen, Einbautenplänen usw., die Beschriftung in sechsfacher Ausfertigung und die Eintragung in den Übersichtsplan 1 : 12.500 wurden weitergeführt und die Ausschreibung und Arbeitsvorbereitung für die Erweiterung der Verkehrsleitzentrale in der Roßauer Kaserne geleistet. Ferner war das Referat mit der Grundlagenerstellung für die Lehrlingsausbildung befaßt.

Im Referat „Betrieb und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen und Verkehrsleitzentrale“ waren 608 gerichtliche Anfragen im Straf- sowie im Zivilverfahren zu beantworten, ferner entsprechende Planunterlagen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen beizustellen, außerdem etwa 40 Anfragen zu beantworten und mehr als 70 Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren zu erstellen. An den in Betrieb stehenden 780 Verkehrslichtsignalanlagen und 96 Blinkanlagen wurde die Durchführung der erforderlichen Erhaltungsarbeiten, die Wartung der Steuergeräte, die Instandsetzungsarbeiten von Schäden an diesen Anlagen sowie der ordnungsgemäße Betrieb ständig überwacht und überprüft. Durch konzentrierte Überwachung und exakte Wartung der Steuergeräte ist eine deutliche Abnahme der Störfrequenz von Verkehrslichtsignalanlagen und somit 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 Lampenbeistellung, die Behebung von etwa 1.763 Störungen an den Steuergeräten und die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen; weiters die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 40 Fernsehbeobachtungsstellen sowie an allen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale. Dazu kamen die laufenden verkehrstechnischen Funktionskontrollen an den in Betrieb stehenden genannten Einrichtungen sowie die Überprüfungen des Erhaltungszustandes gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken — Elektrizitätswerken, ferner die Überprüfung der aufgetretenen Lampenausfälle, vor allem in den letzten zwei Monaten, der Austausch von elf Steuergeräten, die auf Grund des Alters den technischen und den Sicherheitsanforderungen nicht mehr gerecht wurden; schließlich die Behebung von Gewitterschäden an Steuergeräten wie an Übertragungsleitungen und die damit verbundenen Erneuerungen, die Überwachung und technische Prüfung des Einsatzes der zwei in Betrieb stehenden Überwachungsgeräte für Rotlichtüberfahrungen, die Information über den letzten technischen Stand derartiger Geräte sowie über den technischen Stand der Geschwindigkeitsmeßgeräte für Fahrzeuge (Radargeräte), insbesondere stationärer Geräte.

Zur Leitung und Sicherung des Verkehrs im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverordnungen oder Verkehrsmaßnahmen wurden vom Referat für Straßenverkehrszeichen und Wegweiser erstmals 2.419 Straßenverkehrszeichen und 1.943 Eisenständer aufgestellt. Im Bereich der Donauuferautobahn wurden im Zusammenhang mit der Eröffnung einer neuen Fahrbahn 2 Überkopfwegweiserbrücken und 4 Überkopfwegweiser, 22 Verkehrszeichen, 3 beleuchtete Verkehrszeichen und 6 beleuchtete Wegweiser (2920 mm) errichtet. Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Brigittenuferbrücke wurden 5 Überkopfwegweiserbrücken, 1 Kragträger, 10 Überkopfwegweiser, 2 Vorwegweiser, 19 beleuchtete Verkehrszeichen und 14 beleuchtete Wegweiser (2920 mm) aufgestellt. Die Eröffnung des Teilbereiches der A.4 — Flughafenautobahn bedingte die Aufstellung von 2 Wegweiserbrücken, 2 Kragträgern, 6 Überkopfwegweisern, 3 Vorwegweisern, 30 beleuchteten Verkehrszeichen und 10 beleuchteten Wegweisern (2200 mm). Im Zuge der Erhaltungsarbeiten, wie z. B. nach Unfällen, nach Beschädigungen und bei Schäden infolge Alterung, mußten 2.301 Straßenverkehrszeichen, 1.755 Zusatztafeln, 1.711 Eisenständer und 69 Kettenständer erneuert werden. Im Jahre 1982 waren insgesamt 61.188 Verkehrszeichen in Email- und Scotchliteausführung, 2.095 beleuchtete Verkehrszeichen und 557 Verkehrsleuchtsäulen zu erhalten und zu betreuen. 52 beleuchtete Verkehrszeichen und 30 Verkehrsleuchtsäulen wurden neu aufgestellt, 26 Verkehrszeichen und 5 Verkehrsleuchtsäulen entfernt. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen mußten rund 220 transportable Straßenverkehrszeichen mit Eisenständern aufgestellt werden.

Auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, wurden vom Referat für Bodenmar-

kierungen für die neu festgelegten Maßnahmen und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 95.487 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand- und Begrenzungslinien angebracht. 26.707 m² Flächenmarkierungen bezogen sich auf Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, Richtungspfeile und sonstige Markierungen. Auf den Bundesstraßen B und S im Bereich des Landes Wien wurden 120.824 m Strich- und 11.803 m² Flächenmarkierungen, auf den Autobahnen 146.571 m Strichmarkierungen, 2.135 m² Flächenmarkierungen für Pfeilsymbole usw. angebracht. Im Rahmen von Bauabnahmen am Ende der Garantiefrist mußten 5.597 m Strichmarkierungen und 1.814 m² Flächenmarkierungen zu Lasten der Vertragsnehmer erneuert werden. Insgesamt erreichte das Ausmaß der Strichmarkierungen 368.479 m und das der Flächenmarkierungen 42.459 m², davon waren 155.179 m und 12.363 m² Kurzzeitmarkierungen.

Die Gruppe 4, „Sondertransporte und Kfz-Werkstätten“, befaßt sich mit Gutachten in Bau-, Gewerbe-, Luftfahr-, kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Angelegenheiten, ist ferner die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung und betreut die technischen Sachverständigen für die Lenkerprüfung und die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschul- und Fahrlehrer.

Weiterhin machen Bauwerber oder deren Vertreter davon Gebrauch, sich in den Sprechstunden, die zur selben Zeit wie jene bei der Baupolizei abgehalten werden, vom Verkehrsstandpunkt beraten und ihr Projekt vidieren zu lassen. Da dies häufig die Entsendung eines Vertreters der Abteilung zur Bauverhandlung erübrigt, erging über die MD-Stadtbaudirektion das Ersuchen an die Baupolizeidienststellen, in all jenen Fällen, in denen kein vidierter Plan vorliegt und die Abteilung zur Bauverhandlung geladen werden soll, gleichzeitig mit der Einladung einen Projektplan mitzusenden. Das gibt die Möglichkeit, noch vor der Bauverhandlung eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, wodurch sich auch in diesen Fällen die Entsendung eines Vertreters zur Bauverhandlung erübrigt. Durch diese Entlastung der Gutachtergruppe ist garantiert, daß in schwierig gelagerten Fällen, in denen spezielle Verkehrsprobleme gegeben sind, ein Vertreter der Abteilung an der Bauverhandlung teilnehmen kann.

Mit einem Teil der technischen Sachverständigen für die Lenkerprüfung wurde im Herbst ein zweitägiges Seminar hinsichtlich der Führerscheingruppen C und E veranstaltet. Am ersten Tag wurden Fachvorträge von Vertretern der einschlägigen Industrie gehört. Am zweiten Tag hatten die Sachverständigen Gelegenheit, selbst mit beladenen Schwerfahrzeugen zu fahren, welche mit verschiedenen Getrieben ausgestattet waren. Dies war der erste Schritt im Bestreben einer gediegenen Berufskraftfahrerausbildung. In Hinkunft sollen dann Führerscheinwerber für die Gruppen C und E den praktischen Teil der Lenkerprüfung nur mehr vor diesen besonders geschulten Sachverständigen ablegen.

Mit Ende des Jahres 1982 war es zum ersten Mal notwendig, die Bestellung der Sachverständigen gemäß § 128 (1) KFG zu verlängern. Dabei wurde auf die Rückläufigkeit der Anzahl der Führerscheinwerber Bedacht genommen; fünf Sachverständige, die nicht dem Personalstand der Stadt Wien angehören, wurden nicht weiterbestellt.

Im Jahre 1982 wurden vom Referat Sondertransporte insgesamt 2.059 Geschäftsfälle bearbeitet; diese verteilen sich auf 378 Ausnahmen vom Lkw-Fahrverbot (§ 42 StVO) und auf 1.681 Routengenehmigungen für übergroße und überschwere Fahrzeuge und Transporte (§ 40 [3], § 101 [5] und § 104 [9] KFG) einschließlich routengebundener GGSt.-Fälle (§ 25 GGSt.).

Im Jahre 1982 wurde die Umstellung auf EDV-unterstützte Bescheiderstellung für den „allgemeinen Sondertransport“ vorläufig abgeschlossen. Weiters wurde der vom Referat wiederholt urgierte Fernschreiber in der Abteilung installiert. Beide organisatorischen Maßnahmen führten zu einer wesentlichen Verkürzung der Erledigungszeiten.

Über den Fernschreiber wurden rund 50 Prozent der Geschäftsfälle der §-42-Ausnahmen und 30 Prozent der Routengenehmigungen erledigt. Bei §-42-Ausnahmen hat die Behörde, sofern mehrere Bundesländer betroffen sind, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, das zwischen den Ländern weitgehendst fernschriftlich abgewickelt wird. Routengenehmigungen, die sich über mehr als zwei Bundesländer erstrecken, werden vom Bundesministerium für Verkehr erteilt. Die hierfür notwendigen Ermittlungen werden vom Bundesministerium für Verkehr in der Regel fernschriftlich abgewickelt. Auch wird der Fernschreiber in zunehmendem Maße von den Parteien für die Übermittlung von Anträgen herangezogen. Die Einführung der EDV-Unterstützung für den Bescheid „Allgemeiner Sondertransport“ war wegen des komplexen Bereiches mit einer über ein Jahr dauernden Kontaktphase mit der ADV verbunden. Nach zahlreichen Besprechungen und Probeläufen konnte im Oktober 1982 die gesamte Bescheiderstellung in diesem Teilbereich — etwa 20 Prozent der Geschäftsfälle sind Routengenehmigungen — auf EDV umgestellt werden. Für das Jahr 1983 ist die Umstellung weiterer Teilbereiche vorgesehen.

Mit den Routengenehmigungen — im Jahre 1982 wurden vor allem großvolumige Transporte durchgeführt und so z. B. für das Kohlekraftwerk Dürnrohr Transporte mit Längen bis 50 m, für einen Hafenkran in Antwerpen Transportbreiten bis 7 m genehmigt — waren notwendige Routenerhebungen über die fahrtechnische Eignung sowie Ermittlungen über die Tragfähigkeit von Brücken und Straßendecken einschließlich der Einbauten verbunden. Für bestimmte Fälle waren auch begleitende Maßnahmen auf der StVO-Ebene, wie Verordnung von

Halteverbotszonen zur Freihaltung von schmalen Straßen und engen Kurven vom ruhenden Verkehr und Ausnahmen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, notwendig. Auch waren bei Transporten, die sich über den Wiener Bereich erstreckten, Kontakte mit dem Land Niederösterreich wegen Festlegung der Übernahmestellen erforderlich. Im GGSt.-Bereich ist vor allem ein Transport zu nennen, der die Gefährlichkeit dieser Produkte aufzeigt. Für die Österreichischen Bundesbahnen wurde ein Transport von 18 t flüssigem Ammoniak mit der Auflage der Sicherung durch Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge genehmigt. Dieser Transport wurde unter Aufsicht der Abteilung am 24. September während der betriebslosen Zeit der Straßenbahn vom Bahnhof Meidling nach 10, Windtengasse, anstandslos abgewickelt.

Im Referat für Kraftfahrangelegenheiten wurden nach Einschulung durch die MD-ADV 20 Schriftguttypen für die EDV-mäßige Bescheiderstellung programmiert. Somit ist es nun möglich, daß der Sachbearbeiter auch ohne Hilfe der Kanzlei einen fertigen Bescheid bzw. ein fertiges Schriftstück erstellen kann. Der Vorteil dabei ist, daß der Aktenlauf kürzer ist und der Antragsteller bei Ermächtigungen gemäß § 57 a KFG innerhalb einer Woche nach der Ortsverhandlung den Bescheid erhält. Umgekehrt kann auf Grund speziell erstellter Antragsformulare die Kanzlei nach Genehmigungsvermerk durch den Referenten einen Bescheid erstellen, der früher ein handschriftliches Konzept des Referenten erforderte.

Liegen bezüglich der Zulässigkeit der Beförderungen von gefährlichen Gütern Bedenken vor und können Mängel nicht an Ort und Stelle behoben werden, wird von der Bundespolizeidirektion Wien die vorläufige Untersagung der weiteren Beförderung ausgesprochen. Dem Landeshauptmann werden zur weiteren Entscheidung alle diesbezüglichen Unterlagen vorgelegt. Diese Agenden sind in Wien während der Dienstzeit von 7.00 bis 15.30 Uhr an die Abteilung, außerhalb der Dienstzeit an den Permanenzingenieur delegiert worden. Im Jahre 1982 wurden neun vorläufige Untersagungen durch die Bundespolizeidirektion Wien ausgesprochen und waren durch die Abteilung zu entscheiden. Gleichfalls wurden dreimal Sachverständige gemäß § 125 KFG der Abteilung bei Unfällen von Transporten mit gefährlichen Gütern von der Bundespolizeidirektion Wien herangezogen. Um die mit diesen Angelegenheiten betrauten Personen auf gleichem Wissensstand zu halten, werden in regelmäßigen Abständen entsprechende Besprechungen unter Beisein der Bundespolizeidirektion Wien und der MA 70 abgehalten. Im Jahr 1982 wurden etwa alle zwei Monate derartige Besprechungen abgehalten. Im Mai 1982 wurden die Permanenzingenieure, die außerhalb der normalen Dienstzeit als Behörde für die Erledigung zuständig sind, über die Vorgangsweise geschult bzw. informiert.

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hierzu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung zu ermächtigen. Gleichfalls ist es notwendig, die ermächtigten Werkstätten und Vereine zu revidieren. Mit Erlaß der Magistratsdirektion vom 26. September 1979 wurden die durch die Abteilung erarbeiteten Revisionsrichtlinien genehmigt. Das Bundesministerium für Verkehr hat diese Richtlinien mit Erlaß vom 31. Juli 1982 für alle Bundesländer verbindlich zur Durchführung empfohlen, wodurch die Vorgangsweise der Abteilung bei den Revisionen bestätigt wurde. Bei der Revision von Werkstätten, die zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57 a KFG und zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrenden und besonderen Überprüfungen gemäß § 57 Abs. 4 KFG ermächtigt sind, ist festzustellen, ob die für die ursprüngliche Ermächtigung notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen noch gegeben sind und die vom Gesetzgeber für diese Tätigkeit geforderte Vertrauenswürdigkeit noch gegeben erscheint. Die Revisionen haben unangesehen und durch zwei gemäß § 125 KFG bestellte Sachverständige zu erfolgen. Zielsetzung ist die Erreichung eines möglichst hochstehenden technischen Standards der einzelnen Fahrzeuge, der wiederum einen wesentlichen Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit darstellt.

Mit 31. Dezember 1982 sind 291 Gewerbetreibende und Vereine ermächtigt, Begutachtungen gemäß § 57 a durchzuführen, weitere 11 Gewerbetreibende und Vereine dürfen Gutachten für die Behörde für die wiederkehrende und besondere Überprüfung gemäß § 57/4 KFG abgeben. Im Jahre 1982 wurden 101 weitere Werkstätten und Vereine zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung ermächtigt. In 18 Fällen ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen. Insgesamt wurde bisher 54 Gewerbetreibenden die Ermächtigung versagt, oder die Gewerbetreibenden traten vom Ansuchen zurück, da kein qualifiziertes Personal oder die erforderlichen Einrichtungen vorhanden waren. Allein im Jahre 1982 wurden sieben Ansuchen abgewiesen bzw. versagt.

351 Revisionen bei gemäß § 57 a bzw. § 57/4 KFG ermächtigten Firmen wurden bis 31. Dezember 1982 durchgeführt. Ferner wurden 90 Revisionen entweder routinemäßig oder auf Grund von Anzeigen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge und der Bundespolizeidirektion Wien vorgenommen. 28 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, statt daß sie als streng verrechenbare Drucksache an die Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt abgeführt wurden, oder es wurden Plaketten an nicht betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge vergeben. Im Jahre 1982 wurde neun Firmen die Ermächtigung entzogen, weitere sechs Werkstätten haben auf Grund des Revisionsergebnisses die Ermächtigung selbst zurückgelegt und somit

keinen Widerruf erhalten. Somit verloren demnach 15 der 90 revidierten Firmen die Ermächtigung. Einem Großteil von Betrieben wurde für den Wiederholungsfall die Entziehung der Ermächtigung angedroht, da verschiedenste Mängel bei der Begutachtungstätigkeit vorgelegen sind. So ergaben sich unter anderem 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 Gutachten an das Österreichische Statistische Zentralamt und bei der Handhabung bzw. Auslegung des „Mängelkataloges“. Die Durchführung der Revision bei ermächtigten Werkstätten und Vereinen soll in einem Rhythmus von 24 Monaten, Nachrevisionen von hiebei beanstandeten Firmen innerhalb von 6 bis 12 Monaten erfolgen. Die Erreichung dieser Zielsetzung würde die Zahl der jeweiligen Beanstandungen der Firmen wesentlich reduzieren und zu einer wesentlichen Verbesserung der Begutachtungstätigkeit führen.

Im Jahre 1982 wurden 86 Ermittlungsverfahren für die Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn durchgeführt, wobei ein Antrag abgewiesen werden mußte.

Der Ausweis gemäß § 29 b StVO ist seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahre 1977 eingeführt. Ein großer Teil der Ansuchen wurde noch in diesem Jahre gestellt, was die starke Abnahme der Zahl der Ansuchen von 1978 bis 1980 erklärt. Im Jahr der Behinderten 1981 führten verstärkte Informationen für den Kreis behinderter Personen zu einem neuerlichen Ansteigen der Zahl der Ansuchen.

Seit Mitte 1981 machen manche örtlich zuständigen Finanzämter die Gewährung eines Steuerfreibetrages in der Höhe von mindestens 1.800 S monatlich vom Besitz des Behindertenausweises gemäß § 29 b Straßenverkehrsordnung abhängig. Im Jahre 1982 wurden insgesamt 546 Ansuchen gestellt und erledigt. Seit Mitte 1982 ist es für den Kreis behinderter Personen möglich, beim Ankauf eines neuen Fahrzeuges einen Teil der Mehrwertsteuer rückerstattet zu bekommen. Der Nachweis einer Gehbehinderung, der für diese Rückerstattung erforderlich ist, ist für das Landesinvalidenamts als dafür zuständige Stelle mit dem Behindertenausweis gemäß § 29 b StVO zu erbringen.

Im Jahre 1982 wurden insgesamt 1.263 Ansuchen für Filmaufnahmen bearbeitet und in diesem Zusammenhang 339 Drehgenehmigungen, 149 Halteverbote für Drehzwecke, 371 Ladezonen, 135 Halteverbote für Spezialkraftwagen und 269 Ausnahmegenehmigungen ausgesprochen. Für die Erledigungen der Drehgenehmigungen waren insgesamt 81 Ortsverhandlungen erforderlich. In 33 Fällen war es notwendig, öffentliche Verkehrsflächen längerfristig zu sperren (5 Stunden) und für den Verkehr Umleitungsstrecken festzulegen.

Für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr wurden 49 Radfahrerlaubnisse ausgestellt. Ein Ansuchen mußte abgewiesen werden. Ferner wurden 42 sportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen behandelt und 26 Fahrzeuge auf ihre Eignung als Fahrschulfahrzeuge überprüft.

In der Gruppe 5 — Landesfahrzeugprüfstelle wurden nach Einführung der EDV im Jahre 1981 auch die übrigen organisatorischen Vorschläge der Abteilung verwirklicht: So werden alle Bescheide, auch was Änderungen an Fahrzeugen betrifft, mit Hilfe der EDV erstellt und sofort gedruckt. Weiters wird das Protokoll zum erstenmal bei einer Behördenstelle des Magistrates mit Hilfe der EDV abgewickelt. Auf diese Weise wurden sämtliche kanzleimäßigen Rückstände aufgearbeitet. Seit 1982 können Bescheide tagfertig erledigt werden. Vorausgesetzt, das Fahrzeug erhält ein positives Gutachten hinsichtlich seiner Verkehrs- und Betriebssicherheit, kann der Antragsteller auf die Ausfertigung seines Bescheides warten. Vor Einführung der EDV benötigte die Endausfertigung des Bescheides durchschnittlich sechs Monate. Innerhalb dieser Zeit hatte der Antragsteller keine vollständigen Verfügungsrechte über sein Fahrzeug, da er es z. B. ohne gültigen Bescheid weder belehnen noch verkaufen konnte. Die EDV-unterstützte Bescheiderstellung stellt daher nicht nur eine Vereinfachung innerhalb der Verwaltung dar, sie ist vielmehr ein wesentlicher Beitrag zu einer bürgeradäquaten Verwaltung.

Mit 1. Jänner 1982 traten die wesentlichsten Bestimmungen der 11. Novelle zur Kraftfahrzeugesetzdurchführungsverordnung (11. KDV-Novelle) in Kraft. Die Hauptstücke der 11. KDV-Novelle befassen sich mit Bestimmungen hinsichtlich der Bremsen von Fahrzeugen. Sie sind weitgehend angelehnt an die Bestimmungen der europaweiten ECE-Regel Nr. 13, teilweise sind die österreichischen Bestimmungen noch strenger. Da Österreich als eines der ersten Länder die Bestimmungen der ECE-Regel Nr. 13 in der letzten Fassung zum nationalen Recht erklärt hatte, ergab sich zu Jahresbeginn eine Reihe von Schwierigkeiten: So müssen den Bestimmungen beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland entsprechende Fahrzeuge in Österreich umgebaut werden. Diese Bestimmungen bedingen wiederum eine Reihe neuer Prüfeinrichtungen. So wurde ein Meßgerät hinsichtlich des zeitlichen Verhaltens von Druckluftbremsanlagen angeschafft.

Mit 1. Oktober 1982 trat die ECE-Regel 15 in der Fassung .04 in Kraft. Dies bedeutet, daß Österreich die strengsten Abgasbestimmungen in ganz Europa hat, wobei ein Großteil der europäischen Fahrzeughersteller Probleme hat, mit den heutigen Serienmotoren diese Bestimmungen zu erfüllen. Die neuen Gesetzesbestimmungen gelten nur für neu zu genehmigende Fahrzeuge oder Typen von Fahrzeugen, nicht jedoch für bereits genehmigte Fahrzeuge oder Typen. Um nun einzeln zu genehmigende Fahrzeuge einer bereits genehmigten Type nicht schlechter zu stellen, gelten daher hinsichtlich der Einzelgenehmigung gemäß Erlaß des Bundesministers für Verkehr die Bestimmungen der Fassung ECE-Regel 15.03.

Im Jahre 1982 wurde der Parteienverkehr in den Nachmittagsstunden donnerstags von 15.30 bis 18.00 Uhr eingeführt. Nach kurzer Anlaufzeit wurde diese Möglichkeit von den Antragstellern in hohem Maße genutzt, insbesondere zur Genehmigung von Änderungen an Fahrzeugen. Zuzug eines Personalengpasses wurde versucht, in den Monaten Juni und Juli Parteien am Donnerstag nachmittag zu laden. Er ergab sich jedoch gerade im Monat Juli eine unerwartete Spitze, da in dieser Zeit von Italien und Jugoslawien kontrolliert wurde, ob Anhängervorrichtungen für Wohnwagen oder Bootsanhänger genehmigt sind. So wurden Urlauber an der Grenze bei Nichtgenehmigung zurückgewiesen.

In der Landesfahrzeugprüfstelle wurden 1982 insgesamt 15.096 Fahrzeuge begutachtet. Bei einzelnen zu genehmigenden Fahrzeugen oder bei Änderungen an Fahrzeugen ist ein Gutachten eines gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen zu erstellen. Bei einem positiven Gutachten über die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges wird ein Einzelgenehmigungsbescheid ausgestellt. Bei rund 20 Prozent der Begutachtungen wurden Mängel festgestellt, so daß weitere Prüfungen des Fahrzeuges durch einen Sachverständigen nötig waren.

Bei der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 55 KFG 1967 ist die Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt Behörde. Für diese werden Gutachten von der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge von einem gemäß § 125 KFG bestellten Sachverständigen oder von einem vom Landeshauptmann ermächtigten Gewerbetreibenden eingeholt. Die gemäß § 125 KFG bestellten Sachverständigen der Landesfahrzeugprüfstelle haben 1.067 Kraftfahrzeuge und Anhänger, und zwar besonders schwere und mehr als 3,80 m hohe Fahrzeuge, im Rahmen der wiederkehrenden Überprüfung kontrolliert. An 658 Fahrzeugen wurden schwere Mängel festgestellt, so daß eine neuerliche Ladung nötig war. Insgesamt mußten somit 1.725 Gutachten erstellt werden. Die Zahl der Gutachten ist gegenüber 1981 um rund 9,5 Prozent gestiegen. Ferner wurden 530 kraftfahrzeugtechnische Gutachten in Verwaltungsstrafverfahren für die MA 70 erstellt, 148 Duplikate von Einzelgenehmigungen angefertigt, 42 mehr als im Vorjahr, und 23 amtliche Motor- und Fahrgestellnummern festgelegt und eingeschlagen. Von drei gemäß § 124 KFG 1967 bestellten Sachverständigen für die Typenprüfung wurden 163 Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr als zuständige Behörde erstellt. Für die gemäß § 125 KFG bestellten Sachverständigen waren fünf Koordinierungsgespräche abzuhalten. Im Rahmen der Mitarbeiterschulung wurden nach Fachdienstreisen fünf Vorträge gehalten. Alle Sachverständigen wurden gemäß § 125 KFG wiederbestellt. Bei der Tätigkeit im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung wurden gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1968 Einnahmen durch Verwaltungsabgaben von 2.878.640 S erzielt, durch Bundesstempel ergaben sich Einnahmen von 3.879.310 S.

Wiener Stadtwerke

Die Industriestaaten der westlichen Welt leiden derzeit unter der längsten Rezession der Nachkriegszeit. Die Wirtschaftskrise, deren baldiges Ende man noch vor einem Jahr erhoffte, dauert in den Vereinigten Staaten schon fast vier Jahre, und selbst in Japan hat die Industrieproduktion im Jahre 1982 um rund 1,7 Prozent abgenommen. Auch Optimisten haben gegenwärtig nur wenig Hoffnung auf einen baldigen wirtschaftlichen Aufschwung. Die katastrophale Weltwirtschaftslage dokumentiert sich am deutlichsten in der Zahl von mehr als 30 Millionen Menschen, die 1982 in den westlichen Industriestaaten arbeitslos waren. Österreich konnte hingegen den wirtschaftlichen Einbruch vorderhand größtenteils abwehren. Die Industrieproduktion schrumpfte in den letzten drei Jahren um 4,6 Prozent und damit ungefähr im gleichen Ausmaß wie in der Schweiz, während sie in der Bundesrepublik Deutschland im gleichen Zeitraum bereits um mehr als 8 Prozent zurückging. Jedenfalls ist vorerst noch kein Ende des wirtschaftlichen Wellentales in Sicht. Diese Entwicklungen sind auch von Auswirkungen auf die finanzielle Lage der Wiener Stadtwerke begleitet. So ist zum Beispiel auf dem Energiesektor seit einigen Jahren eine gewisse Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch eingetreten. Auch der Sparwille der Bevölkerung hat schon allein auf Grund des angestiegenen Energiepreinsniveaus weiter angehalten. Zusätzlich hatte auch die milde Witterung im Herbst 1982 entsprechende Auswirkungen auf die Energieabgabe. Diese Ursachen haben bewirkt, daß der Strombedarf gegenüber 1981 nur um 2,0 Prozent und die Gasabgabe an Tarifabnehmer nur um 2,2 Prozent gestiegen ist. Bei der Fernwärme, dem dritten leitungsgebundenen Energieträger, ist die Wärmeabgabe mit 16,2 Prozent zwar gewaltig angestiegen, allerdings muß dabei der rasche Netzausbau und ein damit auch stetig verbundener Zuwachs der Zahl an Abnehmern berücksichtigt werden. So ist die enorme Steigerung der Fernwärmeabgabe aus der Kraft-Wärme-Kupplung der Elektrizitätswerke um 97 Prozent zum wesentlichen Teil durch den Anschluß der Netze jenseits der Donau zu erklären.

In diesem Zusammenhang sind vor allem die positiven Aspekte des Umweltschutzes zu erwähnen: Der größte und modernste Kraftwerksblock in Simmering mit einer elektrischen Leistung von 378 MW und einer Fernwärmeabgabe von 280 MW ersparte durch die Wärmeabgabe in das Fernwärmenetz beträchtliche Mengen an Heizöl schwer, die ansonsten in den Heizwerken der Heizbetriebe Wien GesmbH verfeuert hätten werden müssen. Allein im Jahre 1982 betrug diese Ersparnis rund 34.000 Tonnen Heizöl. Bei einem Schwefelgehalt von nur 2,5 Prozent bedeutete dies eine Emissionsminderung um 1.700 Tonnen Schwefeldioxyd. Eine weitere Ver-

besserung der Luftsituation ergab sich aus dem Anteil von 49 Prozent schwefelfreiem Erdgas, das in den Kraftwerken Simmering, Donaustadt und Leopoldau zum Einsatz kam. Im Kraftwerk Donaustadt wird seit der Inbetriebnahme im Jahre 1973 neben Erdgas nur Heizöl mit maximal 2 Prozent Schwefel verfeuert, obwohl der gesetzlich zugelassene Schwefelanteil noch 3,5 Prozent beträgt. Diese Maßnahmen der Wiener Stadtwerke wurden nicht erst auf Grund der Diskussionen über den Umweltschutz eingeleitet, sondern sie gehen auf ihr frühzeitiges, selbständiges Bemühen um die bestmögliche Luftqualität im Wiener Ballungsraum zurück.

Die energiever sorgenden Unternehmungen der Wiener Stadtwerke können ihre Aufgaben allerdings nur dann klaglos ausüben, wenn ihnen die benötigten Rohenergien auch in Zukunft sicher und kostengünstig zur Verfügung stehen. Wenn auch bei der Versorgungssicherung durch die derzeitige Lage auf dem Energiemarkt und durch bedeutende eigene Anstrengungen in Richtung Energiespeicherung gegenüber früheren Jahren vieles erreicht werden konnte, so bestand und besteht doch auf dem Kostensektor nach wie vor eine starke Unsicherheit, da derzeit niemand mit Gewißheit sagen kann, wie sich die Energiepreise im Zusammenhang mit den weltwirtschaftlichen Gegebenheiten schon in allernächster Zeit ändern werden. Eine allzu optimistische Vorausschätzung, z. B. der Heizöl-Bezugspreise, könnte zu äußerst schwerwiegenden Finanzengpässen führen. Auch die aus Umweltgründen gegebene Zielsetzung einer verstärkten Substitution des Heizöles durch Erdgas macht die Abschätzung der Kostenentwicklung in der nächsten Zeit nicht einfacher. Bei den angebotenen Rohenergiemengen im Jahre 1982 hat sich innerhalb so kurzer Zeit eine Entspannung ergeben, daß jedenfalls der Gedanke nahe liegt, daß sich ebenso schnell wieder eine Mangelsituation mit stark steigenden Energiepreisen ergeben könnte, da Österreich doch gerade bei jenen Rohstoffen, die von den Wiener Stadtwerken benötigt werden, weitgehend vom Ausland abhängig ist.

Wie in vergangenen Jahren war auch im Jahre 1982 die Wiener Energiepolitik auf eine konsequente Vorsorge- und Vorratswirtschaft ausgerichtet, wodurch die Wiener Stadtwerke — E-Werke und Gaswerke — in strengen Wintern oder bei Schwierigkeiten in der Energieanlieferung über Reserven in einem anderswo selten gegebenen Ausmaß verfügen.

Im Hinblick auf die für die Stadt Wien grundlegende Bedeutung einer gesicherten Energieversorgung muß die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Wiener Stadtwerke eine vordringliche Aufgabe bleiben. So konnten die Elektrizitätswerke im Jahre 1982 nach bereits 1981 eingeleiteten Verhandlungen mit der Verbundgesellschaft einen neuen Stromlieferungsvertrag abschließen, der eine stufenweise Anhebung des Anteiles am Verbundstrom vorsieht. Ein zweiter Schritt zur Sicherung der Wiener Stromversorgung war die Beteiligung der Elektrizitätswerke an den künftigen Donaukraftwerken Greifenstein, Hainburg, Wien und Rührsdorf im Ausmaß von je 12,5 Prozent, wobei bereits 1984 die ersten Stromlieferungen zu erwarten sind. Für die Sicherung der Wiener Gasversorgung war vor allem der Abschluß des Vorvertrages zum 4. UdSSR-Erdgaslieferungsvertrag von großer Bedeutung. Damit wurde ein entscheidender Beitrag für eine langfristige Sicherstellung der Erdgasversorgung der Stadt Wien geleistet.

Wie bereits erwähnt, ergab sich auf dem Sektor der Rohenergiepreise im Jahre 1982 eine gewisse Beruhigung. Durch die vorübergehende Rabattierung des inländischen Heizöles schwer sanken auch die an den Heizöl schwer preisgebundenen Erdgasbezugspreise geringfügig. Diese Kostenreduktion reichte aber vor allem im Bereich der Gaswerke bei weitem nicht aus, um die finanzielle Lage dieser Teilunternehmung der Wiener Stadtwerke wesentlich zu beeinflussen. Der Grund hierfür liegt darin, daß der Kostendruck durch die letzte Tarifierhöhung per 1. Juni 1981 um 6,5 Groschen je Kilowattstunde in keiner Weise kompensiert wurde. Die letzte Tarifierhöhung, die den Gaswerken auf Basis einer Vollkostenrechnung gewährt wurde, war am 1. Februar 1980, wobei aber die dabei zugestandenen 19,6 Prozent auch schon zu jener Zeit für eine ausgeglichene Gebarung unzureichend waren, weil laut eigener Angabe der Preisbehörde betriebswirtschaftlich eine Erhöhung um rund 27 Prozent gerechtfertigt gewesen wäre. Der Preis für russisches Erdgas ging im April 1982 nahezu auf das Niveau per Juni 1981 zurück und erfuhr im 3. und 4. Quartal 1982 gegenüber dem 2. Quartal 1982 eine weitere Reduktion um insgesamt 7,6 Prozent, während der Preis für inländisches Erdgas bereits ab Mitte März des Jahres 1982 um 34,5 Prozent anstieg. Diese Tatsachen haben dazu geführt, daß die Gaswerke sowohl im Jahre 1982 als auch im Planjahr 1983 mit einer schweren Verlustsituation konfrontiert sind, während bei der Preisbehörde ein Antrag der ÖMV auf weitere Anhebung des Preises für inländisches Erdgas anhängig ist.

Bei den Elektrizitätswerken wirkte sich die Strompreiserhöhung per 1. Jänner 1982 um durchschnittlich 13,2 Prozent positiv aus, denn diese Tarifregulierung konnte auf Basis einer Vollkostenrechnung erfolgen. Der sich dadurch im Jahre 1982 ergebende Gewinn ist jedoch im Hinblick auf die großen Investitionen der nächsten Zukunft (Errichtung eines Blockkraftwerkes um rund 5 Milliarden Schilling) zur Substanzerhaltung dieser Teilunternehmung erforderlich. Bei den Verkehrsbetrieben trat mit Beginn des Jahres 1982 eine Tarifregulierung in Kraft, die mit zwei grundlegenden Zielsetzungen verbunden war: einerseits sollte die Umgestaltung der Tarife zu einer Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel führen und andererseits war eine Anpassung der Tarifeinnahmen an die allgemeine Kostenentwicklung erforderlich. Diese Tarifregulierung, die sich bisher ausgezeichnet bewährt hat, war eine echte Reform, mit deren Hilfe starke Akzente in verkehrs-, familien- und sozialpolitischer Hinsicht gesetzt wurden. Hierbei wurde in erster Linie eine Verbilligung der längerfristigen

Netzkarten herbeigeführt, wodurch sich vor allem für häufige Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel eine deutliche Verbesserung ergab. Zusammen mit der Verlängerung der U-Bahn nach Kagran und einem verbesserten Autobus- und Straßenbahnnetz erhöhte sich die Anzahl der Beförderungsfälle sprunghaft. Zu diesen Verbesserungen kamen weiters die positiven finanziellen Auswirkungen der mit 19. November 1979 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Entlastung der Verkehrsbetriebe. Von seiten der Hoheitsverwaltung flossen dieser Teilunternehmung der Wiener Stadtwerke in Form eines Betriebskostenzuschusses und einer Kapitalaufstockung im Jahre 1982 zusammen rund 1.944 Millionen Schilling zu (1981: 1.997 Millionen Schilling). Hierbei waren 55,0 Millionen Schilling aus dem Nahverkehrszuschuß und 125,6 Millionen Schilling aus der Bundeskraftfahrzeugsteuer Bestandteile der Kapitalaufstockung. 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 1982 aus diesem Titel 641,8 Millionen Schilling. Darüber hinaus leisteten die Elektrizitätswerke im Rahmen des wirtschaftlichen Querverbundes, wie seit vielen Jahren, eine erfolgswirksame Subvention von 190 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe.

Für die Elektrizitätswerke war 1982 ein Jahr wichtiger Entscheidungen, da es gelungen ist, eine Neufassung des Energielieferungsvertrages mit der Verbundgesellschaft zu erreichen. Den wesentlichsten Punkt der Vertragsneufassung bildet der künftige Verbundstromanteil im Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke. Dieser betrug ab September 1982 40 Prozent und wird ab September 1985 auf 42 Prozent bzw. ab September 1986 auf 43 Prozent der maßgeblichen Aufbringung ansteigen. Bezüglich der Vertragsdauer wurde eine unkündbare Laufzeit bis 31. August 1997 vereinbart. Darüber hinaus konnte die bereits erwähnte Perteiligung an den künftigen Donaukraftwerken erreicht werden. Weiters wurde zwischen der Verbundgesellschaft und den Wiener Stadtwerken auch für 1982 eine Vereinbarung getroffen, nach der die Verbundgruppe vorwiegend während der Sommermonate hydraulisch erzeugte Überschußenergie an die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke liefert, so daß deren Eigenerzeugung in den kalorischen Kraftwerken entsprechend reduziert werden kann. Die Rücklieferung an die Verbundgesellschaft erfolgt im allgemeinen während der Wintermonate, in denen das Wasserkraftdargebot naturgemäß gering ist, wobei die höhere Wertigkeit des elektrischen Stromes im Winter berücksichtigt wird. Auch der im Sommer 1982 abgeschlossene 4. Erdgaslieferungsvertrag zwischen der ÖMV und Sojusgasexport war für die Elektrizitätswerke von größtem Interesse. Durch die nunmehr größeren Möglichkeiten, umweltfreundliches Erdgas in den Kraftwerken einzusetzen, wird es auf längere Sicht möglich sein, die Schwefeldioxyd-Emissionen auf etwa ein Drittel des Jahres 1980 zu reduzieren.

Die Elektrizitätswerke verzeichneten 1982 im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 2,0 Prozent auf 6.272.172 MWh. Davon erzeugten die eigenen Kraftwerke 3.488.979 MWh, während 2.766.481 MWh aus dem österreichischen Verbundnetz und 16.712 MWh von sonstigen fremden Kraftwerken bezogen wurden. Die höchste Belastungsspitze konnte am 19. Jänner 1982 mit 1.193 MW registriert werden, der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie am 20. Jänner 1982 mit 25.980 MWh. Die Gesamtwärmelieferung aus der Kraft-Wärme-Kupplung des Blockkraftwerkes 1/2 im Dampfkraftwerk Simmering an das Fernwärmenetz der Heizbetriebe Wien GesmbH betrug im Jahre 1982 679.384 MWh, was einer Steigerung im Vergleich zum Jahre 1981 von 97 Prozent entspricht. Die höchste Belastungsspitze war am 26. Jänner 1982 mit 260 MW gleich dem Vorjahreswert. Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 7. Jänner 1982 mit 5.442 MWh (1981: 5.299 MWh).

Im Dampfkraftwerk Simmering wurde die neue Heizkesselanlage für die Hilfsdampfversorgung in Betrieb genommen. Ebenso konnte der Umbau der Versorgungseinrichtungen im Bereich des Rechten Hauptsammelkanals abgeschlossen werden. Im Umspannwerk Kendlerstraße wurde mit der Errichtung des Kabelkanals für die 380-kV-Kabel begonnen. Die Arbeiten zur Verstärkung der 110-kV-Anlage im Umspannwerk Nord auf 7,5 GVA konnten im Oktober 1982 abgeschlossen werden. Weiters wurden wichtige Um- und Ausbauten in den Umspannwerken Süd, Wiener Neudorf, Gaudenzdorf, Eisenstadtplatz, Baden, Michelbeuern, West, Speising, Weißgerber und Zedlitzhalle vorgenommen. Zur Versorgung des Ybbstales wurde die 110-kV-Anlage im Wasserkraftwerk Opponitz erneuert und ein Umspanner 110/20 kV in Betrieb genommen. Für die Stromversorgung der Verkehrsbetriebe wurden 1982 weitere Gleichrichter in den Stützpunkten Hernals und Kagran aufgestellt, zur Versorgung des U-Bahn-Grundnetzes die Unterwerke in Kaisermühlen und im Zentrum Kagran in Betrieb genommen. Entsprechend dem Gesamtausbauprogramm der Elektrizitätswerke mußte auch der Netzausbau weitergeführt werden. Im Jahre 1982 wurde die Umschaltung von 5-kV- auf 10-kV-Betriebsspannung im Bereich Baden durchgeführt und somit die Umschaltung im gesamten Versorgungsgebiet der Elektrizitätswerke abgeschlossen. Die Rohbauarbeiten des neuen Kundendienstzentrums wurden bis zum Dachgeschoß fertiggestellt und die Fassadenmontage durchgeführt. Die Anzahl der im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke angeschlossenen Zähler erhöhte sich im Jahre 1982 von 1.304.575 auf 1.308.326 Stück.

Das Jahr 1982 war im Bereich der Erdgasversorgung von dem bereits erwähnten 4. Erdgaslieferungsvertrag, der mit einer Laufzeit von 25 Jahren zwischen der ÖMV AG und der Sojusgasexport im Sommer abgeschlossen werden konnte, bestimmt. Die rückläufige Inlandsförderung und der weiterhin steigende Erdgas-

bedarf haben diese vertragliche Sicherung zusätzlicher Importmengen notwendig gemacht. Die ÖMV AG hat sich daher an dem großen Erdgasprojekt zwischen der UdSSR und Westeuropa im Gesamtausmaß von rund 40 Milliarden Kubikmeter Erdgas pro Jahr beteiligt. Dieses Erdgas wird ab 1983 anfangs aus schon erschlossenen Feldern bei Urengoy in Nordwestsibirien und später von der weiter nördlich gelegenen Halbinsel Yamal kommen.

Im Jahre 1982 wurden 623,0 Millionen Kubikmeter Erdgas an Tarifabnehmer abgegeben. Dies entspricht gegenüber 1981 einer Zunahme um 2,2 Prozent. Die maximale Tagesabgabe an Tarifabnehmer wurde am 14. Jänner 1982 mit 4,5 Millionen Kubikmeter verzeichnet. An Sonderabnehmer wurden im Jahre 1982 127,7 Millionen Kubikmeter (0° C) und an Wiederverkäufer (Korneuburg) 5,1 Millionen Kubikmeter (0° C) abgegeben.

Ein Großteil der Ausgaben war für das Rohrnetz bestimmt. Die Rohrnetzsanierung konnte nach einer Dauer von fünf Jahren im Jahre 1982 vorzeitig — nämlich um ein Jahr früher — abgeschlossen werden. 1982 wurden 39,9 km Rohrleitungen saniert, rund 89,5 km gewechselt und neuverlegt und 1.079,1 km überprüft. Zu den im Jahre 1982 erneuerten bzw. sanierten größeren Rohrleitungsanlagen gehören jene im Bereich des Schlosses Schönbrunn, des Frachtenbahnhofes Matzleinsdorf, des Westbahnhofes und des Psychiatrischen Krankenhauses der Stadt Wien. Bei den Gebietsregleranlagen wurden 3 neu errichtet, 5 fertiggestellt und 3 umgebaut. 3 derartige Anlagen wurden demontiert. In der Behälteranlage Wienerberg wurden 3 Injektoranlagen und 2 Regelstrecken neu gebaut, mit der Erneuerung der Kesselanlage wurde begonnen. Die Behälter- und Gebläseanlage Baumgarten wurde außer Betrieb genommen. Durch die stagnierende Erdgasabgabe an die Industrie war es möglich, die geplante Umstellung der Blockheizwerke der Heizbetriebe Wien GesmbH von Öl auf Gas bereits Ende 1982 in Angriff zu nehmen. Es ist vorgesehen, 30 Hausheizzentralen von Öl auf Erdgas umzustellen. Im Jahre 1982 wurden insgesamt 20.909 Heizgasanträge behandelt. Die Beratungsstelle Mariahilf wurde neu gestaltet und am 27. September 1982 mit der Ausstellung „Wenn die Sonne schwächer wird“ durch den Herrn Amtsführenden Stadtrat Ing. Fritz Hofmann eröffnet.

Im Rahmen der Koordinierung der leitungsgebundenen Energieträger Strom, Gas und Fernwärme hat der in der Generaldirektion eingerichtete „Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung“ (AKE) im Jahre 1982 insgesamt 223 Empfehlungen, darunter 89 mit zusammen mehr als 6.000 Wohnungen abgegeben. Der Anschlußwert aller Empfehlungen beträgt 377 MW. Es ist dies der höchste Anschlußwert seit der Gründung des AKE im Jahre 1972. Gegenüber dem Vorjahr wurden um 9 Prozent mehr Empfehlungen abgegeben, der Anschlußwert stieg um 0,2 Prozent.

Die vom Energiewirtschaftlichen Referat jährlich erstellte Analyse über die Energieversorgung geförderter Wohnbauvorhaben in Wien wurde für das Jahr 1981 vorgelegt. Diese Untersuchung zeigt, daß sich die umwelt- und energiepolitisch angestrebte Entwicklung eines „Rückzuges vom Öl“ mit einem Rückgang des Anteiles der Ölheizungen von 41,2 Prozent im Jahre 1973 auf den kaum mehr unterbietbaren Tiefstwert von 2,4 Prozent des Wärmeanschlußwertes der eingereichten Projekte im Jahre 1981 fortgesetzt hat.

Ebenso wurde im Jahre 1982 die Energieversorgung von 36 Unternehmen im Rahmen der Wiener Strukturverbesserungsaktion überprüft, um sicherzustellen, daß die auf diese Weise geförderten Bauvorhaben den energiepolitischen Intentionen der Stadt Wien entsprechen.

Das vom Energiewirtschaftlichen Referat angeregte Informationsblatt für Stadterneuerungsgebiete, das für den Bereich der Stromversorgung bereits in allen Informationslokalen in den Stadterneuerungsgebieten zur freien Entnahme aufliegt, wurde nunmehr auch für den Bereich der Gasversorgung von den Wiener Stadtwerken — Gaswerken fertiggestellt und an die Koordinationsstelle für Stadterneuerung zur Verteilung an alle Informationslokale weitergeleitet.

Während im Jahre 1981 die Anzahl der neu zum Verkehr zugelassenen Autos gegenüber dem Vorjahr deutlich geringer war, ist 1982 wieder ein Anstieg zu verzeichnen gewesen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Wien wird bald 600.000 erreicht haben. Da der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum Individualverkehr bekanntlich mit wesentlich kleineren Verkehrsflächen und weniger Energie das Auslangen findet, mußten auch im Jahre 1982 die Anstrengungen fortgesetzt werden, die eine weitere Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zum Ziel haben. So trat mit Beginn des Jahres 1982 die bereits erwähnte Änderung des Tariffsystems der Verkehrsbetriebe in Kraft, die sich in der Zwischenzeit ausgezeichnet bewährt hat. Als weitere bedeutende Maßnahme ist die Fertigstellung des U-Bahn-Grundnetzes mit der Verlängerung der U 1 nach Kagran zu nennen. Diese Verbesserungen haben mit der Fortsetzung des Beschleunigungsprogramms, einer laufenden Modernisierung des Wagenparkes, dem Ausbau des Kundendienstes und vieler anderer kleiner Maßnahmen zu einem sprunghaften Ansteigen der Beförderungsfälle geführt. Um das Beförderungsangebot aufrechterhalten und weitere Rationalisierungen durchführen zu können, mußten 531 Millionen Schilling für Investitionen aufgewendet werden. Davon entfielen auf Hochbauten 120 Millionen Schilling, auf die Neuanschaffung und den Umbau von Trieb- und Beiwagen 122 Millionen Schilling und auf die Neuanschaffung von Autobussen 73 Millionen Schilling. In der Zentralwerkstätte betrug der Fahrzeugausstoß im Jahre 1982 2.261 Einheiten (Schiene und Straße). Programmgemäß wurden weiters 24 U-Bahn-Doppeltriebwagen einer Hauptuntersuchung unterzogen. 1.329 Drehgestelle wurden instand gesetzt, zusätzlich 30 Triebwagen der Type E 1/E

mit dem Weichensteuerungssystem „VETAG“ ausgestattet.

Im Jahre 1982 wurden trotz zusätzlichem Schichtaufwand für die Verbesserungen im Sekundärnetz im Raum Donaustadt durch Fortführen der Rationalisierungsmaßnahmen insgesamt 117 Fahrbedienstete eingespart.

Nach Abschluß der Bauarbeiten konnte der Betrieb auf der Linie U 1 am 3. September 1982 vom Praterstern bis Zentrum Kagran verlängert werden. Damit wurde das letzte Teilstück des erweiterten U-Bahn-Grundnetzes termingemäß eröffnet. Mit gleichem Datum wurde der Oberflächenverkehr im Raum Donaustadt der neuen Verkehrssituation (Linie U 1 bis Kagran) angepaßt. Im Bereich der U-Bahn-Abstellhalle wurde der neuerbaute Straßenbahn-Bahnhof Kagran in Betrieb genommen. Auf der Linie U 2 wurde im Streckenabschnitt Rathaus—Schottentor in den Monaten April bis Juli der Umbau auf schotterlosen Oberbau durchgeführt. Für den weiteren U-Bahn-Bau (U 3 und U 6) wurden im Jahre 1982 diverse Vorarbeiten (Planungsarbeiten usw.) durchgeführt.

Der Bestattung wurden 21.158 Bestattungsdurchführungen übertragen, der Anteil an Kremationen betrug 18,0 Prozent. Außerdem wurde das Unternehmen im Jahre 1982 mit der Durchführung von 1.976 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen und mit 711 Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Dazu kamen noch verschiedene andere Leistungen, so daß der Städtischen Bestattung insgesamt 28.566 (1981: 29.507) Aufträge erteilt wurden. Der Fuhrpark hatte eine Fahrleistung von rund 703.000 km zu verzeichnen, das bedeutete eine tägliche Fahrleistung von ungefähr 3.147 km. Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 46.133 (1981: 48.892) Särge erzeugt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt.

Am 1. Juli 1982 konnte das Unternehmen auf eine 75jährige Tätigkeit im Dienste der Gemeinschaft zurückblicken. Aus Anlaß dieses Jubiläums hat das Unternehmen die Publikation „Zur Geschichte des Bestattungswesens in Wien“ herausgegeben, die einen Überblick über die Entwicklung der Städtischen Bestattung sowie des Wiener Bestattungswesens bietet und gleichzeitig auch den Besuchern des unternehmenseigenen Museums als Führer durch die Sammlung dienen soll.

Auf dem Friedhof Großjedlersdorf wurde am 2. Februar 1982 die umgebaute Aufbahrungshalle wieder in Betrieb genommen. Auf drei ehemaligen „Sperrfriedhöfen“, und zwar Meidling, Pötzleinsdorf und Gersthof, wurden Umbau- und Instandsetzungsarbeiten an den Aufbahrungshallen im Einvernehmen mit der MA 43 vorgenommen. Die Umbauarbeiten an der seit 4. Februar 1980 gesperrten Aufbahrungshalle 1 auf dem Wiener Zentralfriedhof konnten plangemäß fortgesetzt werden. Auf Grund des Baufortschrittes gilt es als sicher, daß die Arbeiten bis Ende 1983 abgeschlossen sein werden und Anfang 1984 der Betrieb aufgenommen werden kann.

Die gesetzlich auferlegte Versorgungspflicht, das damit verbundene Kontrahierungsgebot und letztlich der vorgegebene Zwang, die Versorgungseinrichtungen durch Ergänzung und Erweiterung laufend dem Bedarf anzupassen, stellt die Energiewirtschaft vor außerordentlich große Probleme. Die in der Regel längeren Fristen bei der Investitionsplanung und -ausführung — als Ergebnis einer ebenso langfristigen Vorschau auf die energiewirtschaftlichen Notwendigkeiten — bedingen zwangsläufig die frühzeitige Sicherung der Finanzierung. In Ermangelung der notwendigen Eigenmittelaufstockungen und wegen der im Zuge der Preisverfahren meist nicht ausreichend erzielbaren Selbstfinanzierung über den Preis steht der Energiewirtschaft somit nur die Möglichkeit offen, die Investitionen ergänzend mit Fremdkapital zu finanzieren. Auch bei den Wiener Stadtwerken ergab sich deshalb im Jahre 1982 auf dem Sektor der leistungsgebundenen Energieversorgung wieder die Notwendigkeit des Einsatzes hoher Fremdkapitalbeträge. Aus dem von der Bundeshauptstadt Wien im Jahre 1982 aufgenommenen Fremdkapital entfielen auf die Elektrizitätswerke und die Gaswerke zusammen rund 2,2 Milliarden Schilling, während den Verkehrsbetrieben im Sinne der Entschuldungsregelung aus dem Jahre 1979 im Jahre 1982 nur noch Eigenkapital zufließt.

Das Gesamtvolumen der von der zentralen Einkaufsabteilung im Jahre 1982 durchgeführten Bestellungen betrug rund 1,2 Milliarden Schilling und war damit fast genauso hoch wie im Jahre 1981. 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 875 Millionen Schilling überprüft. Im Zuge der körperlichen Stichtagsinventuren wurden von der zentralen Materialbewirtschaftung 83.015 Warenposten aufgenommen. Der Inventurwert der Vorräte ohne Halbfabrikate und Emballagen in den Haupt- und Zentrallagern betrug 794 Millionen Schilling.

Im Bereich der Organisation, Revision und Datenverarbeitung bedingten systemverändernde Innovationen sowie die ständig steigende Anzahl der Anforderungen an die EDV zur Verwaltung dieser Aufgaben neben der Bereitstellung entsprechender Hard- und Softwarekapazitäten eine intensive Kooperation von Fachdienststellen, Rechenzentrum und Organisation. Trotz des vermehrten Aufgabenumfanges konnte durch umsichtige Planung und Einkaufspolitik eine Reduktion der Hard- und Softwarekosten erzielt werden. Von den 196 an die EDV gestellten und von der EDV-Kommission der Wiener Stadtwerke genehmigten Anforderungen sind die Projekte Einrichtung eines Prozeßrechners für den Lastverteiler der Gaswerke, Umstellung der Datenerfassung von Lochkarten auf Bildschirmeingabe, Erstellung eines Pensionskatasters, die EDV-Unterstützung des Lastverteilers der Elektrizitätswerke auf dem Gebiet der Optimierung der Prognose sowie umfassende Erhebungen und Planungsarbeiten bezüglich des Aufbaues eines Leitungskatasters mit ent-

sprechender graphischer Datenerfassung besonders erwähnenswert.

Das mittelfristige EDV-Konzept mit einem Planungshorizont von fünf Jahren wurde fortgeschrieben. Auf dem Sektor der mittleren Datentechnik wurde unter dem Aspekt der sich rasch entwickelnden Technologie ein umfangreiches Modernisierungsprogramm für die in diversen Bereichen eingesetzten Geräte der mittleren Datentechnik durchgeführt, was zu größerer Effizienz bei Arbeit und Kosten führen wird. Weiters wurden Fragen der Textverarbeitung intensiv behandelt. Neben der Berücksichtigung ergonomischer Erkenntnisse stand vor allem die Frage einer ökonomischen Lösung im Vordergrund. Durch die zentrale Ausschreibung von Kopiergeräten konnten die Kopierkosten um zirka 40 Prozent gesenkt werden. Im Rahmen der Vorschlagsaktion wurden insgesamt 25 Verbesserungsvorschläge eingebracht, wovon nach Prüfung durch den Ausschuss für das Vorschlagswesen 32 Prozent mit einer Gesamtsumme von 31.500 Schilling prämiert werden konnten.

Die Abteilung für Innenrevision legte 75 Ordnungs-, Organisationsprüfungen und sonstige Berichte vor. In einigen Bereichen der Wiener Stadtwerke ergaben sich durch die Realisierung von Anregungen auf Grund der Prüfungsergebnisse beträchtliche Einsparungen.

Am 31. Dezember 1982 waren bei den Wiener Stadtwerken 14.952 aktive Bedienstete ohne Berücksichtigung der Lehrlinge beschäftigt. Die Zahl der Beschäftigten hat damit gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 81 zugenommen. Bei den Teilunternehmungen ergab sich hiebei eine unterschiedliche Entwicklung. Bei den Elektrizitätswerken betrug der Zugang 16, bei den Gaswerken 3 und bei den Verkehrsbetrieben 81. Die Bestattung hingegen hatte eine Abnahme um 19 zu verzeichnen. 1982 wurden 931 Mitarbeiter neu aufgenommen und 433 in den Ruhestand versetzt. In 499 Fällen wurde das Dienstverhältnis durch Kündigung, Dienstentsagung oder Tod gelöst. Am 31. Dezember 1982 betrug die Gesamtzahl der Pensionsparteien 14.833 und lag somit um 220 niedriger als 1981. Damit ist erstmals seit 25 Jahren die Anzahl der Pensionsparteien wieder niedriger als die der aktiven Bediensteten.

Im Wirtschaftsplan 1982 wurde der Sollstand für die Teilunternehmungen einschließlich Generaldirektion und Zentralverwaltung mit 15.503 festgesetzt. Der Dienstpostenplan war somit um 186 Bedienstete niedriger als im Jahre 1981. Die Reduktion ergibt sich als Saldo aus 360 Vermehrungen (Ausbau des Kabelnetzes, Aufstockung im Rahmen der Gaszähler-Montagepartien, Linieneröffnungen, Ausbau der U-Bahn) und 546 Einsparungen (insbesondere durch Rationalisierungen im Bereich der Verkehrsbetriebe). Der Unterstand betrug am 31. Dezember 1982 551 Mitarbeiter. Offene Stellen gab es vor allem im Fahrdienst und bei Hilfskräften. Einzelne offene Stellen für besonders qualifiziertes Personal konnten nach Inseraten in Tageszeitungen stets besetzt werden.

Die Wiener Stadtwerke boten 1982 wie schon in den Vorjahren Ausbildungsplätze in den Lehrberufen Bürokaufmann, technischer Zeichner, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Schwachstrom, Maschinenschlosser und Gas- und Wasserleitungsinstallateur an. Darüber hinaus entschlossen sich die Wiener Stadtwerke erstmals, auch Lehrlinge für die Lehrberufe Kraftfahrzeugmechaniker und Betriebsschlosser einzustellen, wo seitens der Wiener Stadtwerke ein Beitrag zur Vermeidung von Jugendarbeitslosigkeit geleistet werden sollte. Anfang 1982 standen 336 Lehrlinge in Ausbildung. Davon wurden 101 zu kaufmännischen Lehrlingen, 12 zu technischen Zeichnerlehrlingen, 92 zu Starkstrommonteurlehrlingen, 54 zu Elektromechanikerlehrlingen, 49 zu Maschinenschlosserlehrlingen und 28 zu Gas- und Wasserleitungsinstallateurlehrlingen ausgebildet. Im September 1982 wurden 46 Bürokaufmannlehrlinge und 2 technische Zeichnerlehrlinge aufgenommen. Weiters erfolgte die Aufnahme von Lehrlingen für die Lehrberufe Elektromechaniker für Schwachstrom (14), Starkstrommonteur (23), Maschinenschlosser (14), Gas- und Wasserleitungsinstallateur (13), Betriebsschlosser (9) und Kraftfahrzeugmechaniker (14), deren Ausbildung in den ersten beiden Lehrjahren in den Lehrwerkstätten Jugend am Werk durchgeführt wird. Ihre Lehrzeit beendeten 1982 36 kaufmännische Lehrlinge, 5 technische Zeichnerlehrlinge, 23 Starkstrommonteurlehrlinge, 13 Elektromechaniker- und 13 Maschinenschlosserlehrlinge. Ende 1982 betrug die Gesamtzahl der Lehrlinge bei den Wiener Stadtwerken 373. 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.

Ende 1982 waren bei den Verkehrsbetrieben insgesamt 92 Gastarbeiter beschäftigt, wovon 77 aus Jugoslawien und 15 aus Tunesien kamen.

Im Rahmen der Ausbildung der Bediensteten wurden diesen in internen Kursen und Seminaren die neuesten Erkenntnisse, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben befähigen, vermittelt. In den Vorbereitungskursen, die wie in den vergangenen Jahren im Schulungszentrum der Wiener Stadtwerke abgehalten wurden, wurden den Bediensteten die für die vorgeschriebenen Dienstprüfungen notwendigen Stoffgebiete vorgetragen. Im Rahmen dieser Vorbereitungskurse wurden auch Seminare aus Soziologie und Psychologie angeboten; diese Veranstaltungen gestaltete die Verwaltungsakademie der Stadt Wien in Zusammenarbeit mit Instituten der Universität.

35 Mitarbeiter bestanden die Dienstprüfung für Fachbeamte des Verwaltungsdienstes, davon einer mit Auszeichnung. 18 Fachbeamte des technischen Dienstes legten ihre Dienstprüfung ab, davon 4 mit Auszeichnung. 70 Mitarbeiter absolvierten die Dienstprüfung für Fachbeamte des Kanzleidienstes, davon 7 mit Auszeichnung.

Als Anerkennung für langjährige Dienstzeit haben 180 Mitarbeiter für das 10jährige und 208 für das 25jährige Dienstjubiläum das vom Bürgermeister unterfertigte Diplom und als Jubiläumsgabe Remunerationen erhalten.

1982 wurde ein Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke durch ein Ehrenzeichen, das ihm vom Herrn Bundespräsidenten verliehen wurde, für seine Verdienste um die Republik Österreich ausgezeichnet. Darüber hinaus wurden drei leitenden Beamten von der Wiener Landesregierung Ehrenzeichen für ihre Verdienste um das Land Wien verliehen.

Im Jahre 1982 gab es für die Bediensteten aller Teilunternehmungen wesentliche Maßnahmen, die eine materielle Besserstellung bewirkten. Es waren dies vor allem die 21. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 bzw. die 4. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979. Durch diese Novellen wurden die Bezüge der Beamten und Vertragsbediensteten ab 1. Jänner 1982 um 6 Prozent erhöht. Mit dieser Bezugsbewegung erfuhren die Ausgleichszulagen, die Bediensteten der Schemata II/IV gewährt werden, die noch nicht die ihrer Postenbewertung entsprechende Einreihung erreicht haben, ferner die Zulage für Werkmeister, Betriebsbeamte und vergleichbare Bedienstetengruppen sowie die Nebengebühren eine analoge Erhöhung. Für die Wiener Stadtwerke ergeben sich dadurch jährliche Mehrkosten von etwa 250 Millionen Schilling.

Mit 1. Jänner und 1. Juli 1982 wurde der Fahrtkostenzuschuß durch Tarifyregulierungen der Massenverkehrsmittel entsprechend geändert.

Auf Grund der bereits im Jahre 1981 beschlossenen 21. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 wurde mit 1. Juli 1982 die 2. Etappe der Besoldungsreform durchgeführt. Dadurch ergeben sich jährliche Mehrkosten von rund 41,9 Millionen Schilling.

Gemäß § 37 der Dienstordnung 1966 bzw. § 33 der Vertragsbedienstetenordnung 1979 wurde die Vergütung für Werkwohnungen mit Wirksamkeit vom 1. September 1982 neu festgesetzt. Diese Neufestsetzung war durch die Änderung des Mietrechtsgesetzes notwendig geworden. Dadurch war unter anderem auch eine Festlegung der Ausstattungskategorien der Werkwohnungen erforderlich.

Ferner kam es bei den Teilunternehmungen zu weiteren Verbesserungen für einzelne Bedienstetengruppen, wie ab 1. Jänner durch die Anpassung der Zulage für die Stellwerkswärter der U-Bahn im Zentralstellwerk Karlsplatz, infolge der durch die Erweiterung des Liniennetzes und insbesondere durch den Einsatz der zentralen Betriebsleitanlagen begründeten Überstellung zu Betriebsbeamten. Ab 1. Jänner wurde weiters eine Zulage für Bedienstete der Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Wagenrevisionswerkstätten bei Heranziehung zu einem Rüstwageneinsatz geschaffen und die Sonderzulage für die Bediensteten der Gehaltsverrechnung und der Pensionsabteilung der Wiener Stadtwerke geändert. Ab 1. Mai wurde die den Werkmeistern der U-Bahn-Wagenrevisionswerkstätten gewährte Bereitschaftsdienstzulage auf die Bediensteten der Signalwerkstätte bzw. der Abteilung für Wagenrevisionswerkstätten und Wagenverteilung ausgedehnt, die Zulage für vorverschobene Schichten der Verkehrsbetriebe erhöht und eine Prämie für Kontrollorgane gegen Entfall von bisher gewährten Remunerationen geschaffen. Ab 1. September wurde die Bereitschaftsdienstzulage der Bediensteten der Abteilung für elektrische Anlagen der Verkehrsbetriebe auf die Bediensteten der Weichenpartie, die nun ebenfalls Rufbereitschaft zu leisten haben, ausgedehnt. 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 zum Beispiel Stellungnahmen abgegeben zum Entwurf der 22. Novelle zur Besoldungsordnung 1967, der 38. ASVG-Novelle, der 12. Novelle zum Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, eines Bundesgesetzes betreffend die Änderung urlaubsrechtlicher Bestimmungen, ferner zum Entwurf des Arbeitsruhegesetzes, eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitsmarktförderungsgesetz und das Arbeitslosenversicherungsgesetz geändert werden, eines Bundesgesetzes, mit dem das Invalideneinstellungsgesetz 1969 geändert wird sowie zum Entwurf zahlreicher internationaler Abkommen und Übereinkommen.

Im Jahre 1982 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 drei Tonbildschauen über den Bereich der Verkehrsbetriebe „Wandern mit den Verkehrsbetrieben“, „Senioren und U-Bahn“, „Öfter fahren, Geld sparen“ gestaltet und ein U-Bahn-Film erstellt, der anlässlich der Eröffnung der U 1 im Fernsehen ausgestrahlt wurde. Ferner wurde ein Film über Erdgas produziert, im Fernsehen ausgestrahlt und im Weg über die Österreichische Vereinigung für das Gas- und Wasserfach an 120 Stellen im Bundesgebiet, vorwiegend in Ostösterreich, eingesetzt. Von den Druckwerken sind ein Fahrtroutenschieber für die Verkehrsbetriebe, desgleichen ein Wanderheftchen, das bisher dreimal neu aufgelegt wurde, für die Verkehrsbetriebe, ein 36teiliges Quartett (Verkehrsbetriebe) sowie Plakate und Fahrzeugkleber im Zusammenhang mit dem Verkehrsbetriebe-Frühjahrsputz, Werbung für die Jahresnetzkarte und Publikumshinweise für „Leichter leben in der U-Bahn“ erwähnenswert. Für die Elektrizitätswerke wurde eine Energiesparscheibe zur Ausgabe an die Kunden fertiggestellt und verteilt.

Elektrizitätswerke

Die Elektrizitätswerke verzeichneten für das Jahr 1982 im Vergleich zum Jahre 1981 eine Zunahme des Gesamtenergiebedarfes um 2,0 Prozent, und zwar von 6,150.646 MWh auf 6,272.172 MWh; darunter erzeugten die kalorischen Kraftwerke 3,402.633 MWh und die eigenen Wasserkraftwerke 86.346 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1982 um 3,8 Prozent größer als im Vorjahr und um 6,6 Prozent kleiner als im Jahre 1980. Die höchste Belastungsspitze konnte am 19. Jänner mit 1.193 MW registriert werden; sie war um 72 MW höher als im Jahre 1981 und um 29 MW höher als im Jahre 1980. Den größten Tagesbedarf an elektrischer Energie wies der 20. Jänner mit 25.980 MWh auf. Die gesamte Fernwärmeabgabe betrug im Jahre 1982 679.384 MWh, was einer Steigerung im Vergleich zum Jahre 1981 um 97,2 Prozent bzw. 334.833 MWh entspricht. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 26. Jänner mit 260 MW. Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 7. Jänner mit 5.442 MWh.

Das abgelaufene Wirtschaftsjahr 1982 war im wesentlichen durch die Fortsetzung der bereits in den Vorjahren eingetretenen Stagnation gekennzeichnet. Diese allgemein registrierte Abflachung der wirtschaftlichen Entwicklung hat auch in der Energiewirtschaft ihren deutlichen Niederschlag gefunden. So waren in der Elektrizitätswirtschaft gegenüber den vergangenen Jahren vergleichsweise äußerst bescheidene Zuwachsraten zu verzeichnen. Wurden früher rückläufige Raten als ein erfreulicher Erfolg in den Bemühungen, eine Entkopplung des Energieverbrauchs vom Wirtschaftswachstum herbeizuführen, gewertet, so ist demgegenüber die stagnierende Verbrauchsentwicklung des Jahres 1982 eher als unerfreuliches Ergebnis einer konjunkturellen Flaunenerscheinung zu verstehen. Diesen ökonomischen Rahmenbedingungen kann für die Elektrizitätswirtschaft, insbesondere für die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke, die in der Eigenaufbringung in besonderem Maße von den kalorischen Primärenergieträgern abhängig sind, auf der Beschaffungsseite insofern auch ein günstiger Aspekt abgewonnen werden, als es scheint, daß auf dem Brennstoffsektor nach den stürmischen Auftriebstendenzen des Vorjahres nunmehr eine weitgehende Beruhigung eingetreten ist. Die enge Zusammenarbeit der Wiener Elektrizitätswerke mit der übrigen österreichischen Elektrizitätswirtschaft wurde 1982 erfolgreich fortgesetzt. Mit der Verbundgesellschaft wurde ein neuer Stromlieferungsvertrag mit einer Laufzeit bis 1997 abgeschlossen. Der neue Vertrag sieht eine Liefer- und Bezugsverpflichtung von derzeit 40 Prozent, steigend bis auf 43 Prozent der maßgeblichen Stromaufbringung, vor. Außerdem konnte mit der Verbundgesellschaft und der Österreichischen Donaukraftwerke AG eine Vereinbarung bezüglich des Erwerbes von Strombezugsrechten im Ausmaß von 12,5 Prozent an den noch zu errichtenden Donaukraftwerksstufen getroffen werden.

Der Anteil der Energieerzeugung mit Wärmekraft und mit Wasserkraft in den eigenen Anlagen ist gegenüber 1981 leicht gestiegen bzw. gesunken. Die Monate des größten Energiebedarfes waren Jänner, Dezember und Februar. 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 Dampfwerk Simering die neue Heizkesselanlage für die Hilfsdampfversorgung im März in Betrieb genommen. Sämtliche hierzu notwendigen Einbindungen in das Werksrohrnetz konnten termingemäß fertiggestellt werden. Der Umbau der Querungen des Rechten Hauptsammelkanals wurde mit der Unterdükerung des Abwasserkanals 2 im Frühjahr 1982 abgeschlossen. Alle Einbindungen in den Rechten Hauptsammelkanal sind ausgeführt. Wegen des Autobahnbaues mußte ein neuer Verbindungskanal zwischen den Kühlwasserausläufen der Blöcke 3 bis 6 und dem Nordkanal hergestellt werden. Anstatt der am Gebäude des alten Werkes 1 angebrachten Erdgasringleitung wurde eine neue Hochdruckringleitung unter teilweiser Verwendung des vorhandenen Rohrmaterials verlegt und in Betrieb genommen. Der Steinwurf im Bereich der Schiffsentladestation wurde erneuert. Im Jahre 1982 wurden 13 Tankschiffe über die Schiffsentladestation entleert. Die 30-kV-Schaltanlage wurde im Herbst 1982 nach Ausbindung der 30-kV-Verbindungskabel zum Dampfkraftwerk Donaustadt, die in Blockschaltung direkt auf die Umspanner angeklemt wurden, stillgelegt und zur Demontage freigegeben. Die Umbauarbeiten in der Netzwarde, die durch den Entfall der 30-kV-Anlage und den Umbau der 5,25-kV-Eigenbedarfsschaltfelder notwendig wurden, konnten mit Jahresende abgeschlossen werden. Die stationären Batterien für die 220-V-, 24-V- und 6-V-Versorgung, die im alten Werk 1 untergebracht waren, wurden erneuert und in den neuen Batterieräumen in den ehemaligen Trafoboxen der Anlage 4 aufgestellt. Entsprechend dem Revisionsprogramm wurden die erforderlichen Arbeiten an den Blockkraftwerken 1/2, 4, 5 und 6 durchgeführt. Die Revisionsarbeiten am Blockkraftwerk 3 mußten aus Termingründen zurückgestellt werden. Im Zuge der Revisionsarbeiten konnten alle aufgetretenen Mängel behoben werden, so daß die Kraftwerksblöcke zu Beginn des Winterbetriebes voll einsatzbereit waren.

Im Dampfkraftwerk Donaustadt wurde im Blockkraftwerk 1 die Revision infolge eines Schadens an einem Zwischenüberhitzerkühler terminlich vorgezogen. Auf Grund dieses Schadens wurden auch die beiden Zwischenüberhitzerkühler im Blockkraftwerk 2 kontrolliert, die auch Schäden an den Inneneinbauten aufwiesen und somit ebenfalls während der Revision instand gesetzt werden mußten. An den Bensonkesseln

beider Blockkraftwerke mußten diverse Verdampferheizflächen infolge Rohraufweitungen ausgewechselt werden. Die chemische Konditionierung des Wasser-Dampf-Kreislaufes in beiden Blockkraftwerken wurde von Hydrazin- auf Ammoniakdosierung umgestellt. Im Blockkraftwerk 2 wurde nach rund 40.000 Betriebsstunden an der Dampfturbinenanlage eine Hauptrevision durchgeführt. An der Hauptkühlwasserversorgung mußten infolge Bodensetzungen unter den Rohrleitungen im Bereich des Kühlwasserlandpfeilers an der Donau Eternitrohre ausgetauscht und umfangreiche Dichtungsarbeiten durchgeführt werden. Der Bau zur Erwerbung des Magazingebäudes ist abgeschlossen, die Anlage wurde im April 1982 in Nutzung genommen. Für den weiteren Kraftwerksausbau wurden nur Planungsvorarbeiten geleistet. Die Einreichung bei der MA 58 zur wasserrechtlichen Bewilligung der Kühlwasserversorgung der Blöcke 3 und 4 im Kraftwerk Donaustadt erfolgte bereits im Jänner. Seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft wurde jedoch nur der Aufnahme eines wasserrechtlichen Verfahrens für den Block 3 zugestimmt.

An der Gasturbinenanlage in Leopoldau wurde eine Kurzinspektion durchgeführt. Die Einbindung des vom Gaswerk übernommenen 10.000-m³-Schwimmdachbehälters für die Lagerung des Wintergasöles ist abgeschlossen, der Tankinhalt der beiden alten Behälter wurde in diese Behälter umgepumpt und der Lagerstand durch Zukauf erhöht. Nach Durchführung von Elektrizitätswerke-internen Kostenberechnungen über den geplanten Gasturbinenumbau auf 120 MW elektrischer Leistung und die Nachschaltung einer Dampfanlage mit einer Dampfturbinenleistung von etwa 30 MW und einer Wärmeabgabe von rund 170 MW wurden die Gespräche mit Vertretern der Heizbetriebe Wien aufgenommen.

Im Bereich der **Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen** wurde im Rahmen der Erweiterung des 380-kV-Netzes 1982 mit den Bauarbeiten in den Umspannwerken Kendlerstraße (Errichtung des 380-kV-Kabelkanals) und Süd (380-kV-Gebäude) begonnen. Im Umspannwerk Nord konnten die Arbeiten zur Verstärkung der 110-kV-Anlage auf 7,5-GVA-Abschaltleistung im Oktober 1982 abgeschlossen werden. Weiters wurden die vom Umspannwerk West überstellte 110-kV-Kompensationsdrossel und die 110-kV-Petersenspule in Betrieb genommen. Im Juni 1982 konnte das letzte 110-kV-Kabel in der neuen SF₆-Anlage im Umspannwerk Süd in Betrieb genommen werden. Mit den Kabelumlegungsarbeiten war bereits im September 1982 begonnen worden. Die alte 110-kV-Freiluft-Schaltanlage wurde abgebrochen; auf diesem Gelände wird das Gebäude der 380-kV-Anlage errichtet. Im Umspannwerk Wiener Neudorf wurden 1982 die Arbeiten zur Verstärkung der 110-kV-Anlage abgeschlossen, die Inbetriebnahme erfolgte im Juli 1982. Im Umspannwerk Gaudenzdorf wurden die Arbeiten zur Erweiterung der 10-kV-Schaltanlage fortgesetzt; mit der Erneuerung und Verstärkung der 110-kV-Anlage wurde begonnen. Der Erweiterungsteil der 10-kV-Schaltanlage im Umspannwerk Mariahilf wurde im Mai 1982 in Betrieb gesetzt. Im Umspannwerk Eisenstadtplatz konnte die Erweiterung der 10-kV-Schaltanlage im Juni 1982 in Betrieb genommen werden. Auch die Verstärkung der bestehenden Anlage konnte bis Jahresende 1982 abgeschlossen werden. Die neue 20-kV-Anlage im Umspannwerk Baden wurde im September 1982 in Betrieb genommen. Das Umschwenken der 20-kV-Kabel von der alten in die neue Anlage konnte Anfang November abgeschlossen werden; das alte Gebäude wird abgerissen. Die Anspeisung für das neue AKH im Umspannwerk Michelbeuern (zwei Umspanner, 110/10 kV, 40/48 MVA) wurde im Sommer 1982 fertiggestellt, die Umspanner wurden im Dezember bespannt. Im Umspannwerk West wurde mit den Bauarbeiten für die Errichtung von weiteren 10-kV-Schaltfeldern Anfang Oktober begonnen. In den Umspannwerken Speising, Weißgerber, Zedlitzhülle und Michelbeuern wurden 110-kV-Schaltfelder ausgebaut und im Herbst 1982 fertiggestellt. Im Wasserkraftwerk Opponitz wurde zur Sicherstellung der Versorgung des Ybbstales die 110-kV-Anlage erneuert und ein Umspanner, 110/20 kV, aufgestellt und im Oktober 1982 in Betrieb genommen. Anschließend wurde mit den Arbeiten zur Errichtung der neuen 20-kV-Anlage begonnen. Im Jahre 1982 konnten die Umspannwerke Liesing, Baden und Süd sowie das Unterwerk Niernberggasse in das rechnergeführte Fernwirkssystem eingebunden werden. Damit werden derzeit 29 Umspannwerke, 4 Unterwerke und 2 Schaltstationen von den Steuerstellenrechnern bearbeitet.

Zur Verbesserung der Gleichstromversorgung der Straßenbahn wurden im Jahre 1982 im wesentlichen folgende Arbeiten durchgeführt: Im Umspannwerk Penzing wurde ein dritter Gleichrichter, 3500 A, aufgestellt, im September 1982 der Gleichrichterstützpunkt Bahnhof Kagran in Betrieb genommen, im Bahnhof Hernalts ein Gleichrichterstützpunkt errichtet, der im Oktober bespannt und für den Betrieb freigegeben wurde. Für die Stromversorgung der U-Bahn wurde die Errichtung von Unterwerken fortgesetzt: Die zur Versorgung des U-Bahn-Grundnetzes noch fehlenden Unterwerke Zentrum Kagran und Kaisermühlen konnten nach Fertigstellung und Einbindung in die Steuerung der Leitstelle Karlsplatz den Betrieb aufnehmen.

Im Zuge der Arbeiten an den **Hoch- und Mittelspannungsnetzen** erfolgte beim 380-kV-Netz die Verlegung der beiden 380-kV-Kabelsysteme vom Umspannwerk Kendlerstraße zum Umspannwerk Süd bisher genau nach Terminplan; es wurden 15.700 m Kabel und 20.700 m Kühlrohre verlegt. Im Zuge dieser Verlegungen wurden zur Unterbringung der Glasfaserkabel für den zukünftigen Differentialschutz 10.500 m Polyäthylenrohre mit eingebaut. Montiert wurden insgesamt 14 Verbindungsmuffengruppen samt der zugehörigen Cross-bonding-Einrichtung. In der Grünbergstraße wurden über die U-Bahn die Tragelemente der Eideckung entfernt und durch geeignete Fertigteile zur Unterbringung der beiden Kabelsysteme einschließlich der

Begleiteinrichtungen ersetzt. Für die Fortsetzung der Legung waren umfangreiche Vorarbeiten für notwendige Projekte erforderlich. Es sind dies die Herstellung von zwei selbsttragenden Kabelbauwerken über die Südbahn von je 60 m Länge und zwei Bohrungen beim Umspannwerk Süd von je 260 m Länge mit den zugehörigen Einlaufbauwerken. Für die 380-kV-Freileitung vom Unterwerk Süd zum Unterwerk Südost wurden Genehmigungsvorverhandlungen geführt und die Trassierung ausgeschrieben.

Alle für 1982 geplanten 110-kV-Kabellegungen wurden termingemäß durchgeführt und hiebei neue Kabelverbindungen in Betrieb genommen, und zwar zwei Kabelsysteme zwischen den Umspannwerken Süd und Liesing sowie je ein Kabelsystem zwischen den Umspannwerken Weißgerber und Zedlitzhalle und den Umspannwerken Nord und Michelbeuern. Darüber hinaus waren umfangreiche 110-kV-Kabelumlegungen sowie Revisionsarbeiten erforderlich. Die Freileitung Südost—Moosbrunn wurde im Bereich des Umspannwerkes Südost wegen Errichtung der 380-kV-Schaltanlagen der Verbundgesellschaft umgebaut. Die Freileitung Gresten—Opponitz wurde in die errichtete Schaltanlage Opponitz neu eingebunden. Die Freileitung Umspannwerk Südost—Umspannwerk Kaiser-Ebersdorf wurde wegen der Errichtung des Zentralverschiebebahnhofes Kledering umgebaut. An rund 80 km Freileitungen wurden Revisionsarbeiten durchgeführt.

Im Zusammenhang mit Industriaufschließungen, dem Straßenbau und dem Wohnbau wurden größere 20-kV-Kabellegungen im 10., 11. und 22. Bezirk durchgeführt. Im Bereich des Unterwerkes Südost erfolgten Kabelumlegungen für die Verbundgesellschaft. Im Freileitungsnetz wurden zur Versorgung von Industriegebieten, Firmen, Siedlungen und Wohnhausanlagen etwa 10,0 km Freileitungen neu errichtet, bei 17,0 km die Leiterseile getauscht und 7,0 km Freileitungen abgetragen.

Zur Verbesserung der Stromversorgung, zur Versorgung von Wohnungsneubauten sowie in Verbindung mit dem Straßenbau waren insbesondere im 2., 10., 11., 20. und 21. Bezirk größere Kabellegungen notwendig. Weitere Legungen erfolgten für Industriaufschließungen und Erweiterungen der Umspannwerke. Im Jahre 1982 konnte mit der Umschaltung des Netzgebietes im Bereich Baden die Umstellung der Verteilspannung von 5 auf 10 kV im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke abgeschlossen werden.

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 rund 6,0 km Niederspannungsfreileitungen neu errichtet, bei 34,0 km Freileitung die Leiterseile getauscht. In Zusammenhang damit wurden 50 Mastschalter getauscht und 60 neu eingebaut. In drei Häusern erfolgte die Umschaltung von 3×220 V auf $3 \times 380/220$ V. Bei 108 Häusern wurde die Versorgung von Freileitungs- auf Kabelanschlüsse umgestellt. Die Gesamtzahl der Hausanschlüsse in den Netzen der Wiener Elektrizitätswerke beträgt zum Jahresende rund 204.000 Stück.

Was das Bahnkabelnetz betrifft, so wurden im Jahre 1982 73 km Bahnkabel, das sind Kabel, die der Stromversorgung der Straßenbahn und der U-Bahn dienen, verlegt. Die Kabellegungen für das U-Bahn-Grundnetz, d. h. für die Linien U 1, U 2 und U 4, wurden im Jahre 1982 bis auf geringe Restarbeiten abgeschlossen.

Im Jahre 1982 gelangten 98 km Kabel für das Fernwirknetz zur Verlegung.

Im Jahre 1982 wurden im 10-kV-Netz 46 und im 20-kV-Netz 61 neue Transformatorstationen errichtet; im gleichen Zeitraum wurden 115 Netzstationen von 5 auf 10 kV und zwei Stationen von 5 auf 20 kV umgeschaltet.

Zu Jahresende 1982 standen im gesamten Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke 8.551 Netzstationen mit 10.149 Netztransformatoren mit einer Nennleistung von zusammen 4.251.545 kVA in Betrieb.

In Anlagen der öffentlichen Beleuchtung waren rund 16.000 Störungen zu beheben und 110.000 ausgebrannte Lampen zu tauschen. Die Zahl der in Betrieb befindlichen Lampen und Leuchtstoffröhren erhöhte sich von 252.208 auf 254.382 Stück mit einem Anschlußwert von 16.219 kW.

Der kaufmännische Dienst der Wiener Elektrizitätswerke hatte sich im Jahre 1982 neben den vielen Routinearbeiten vor allem mit der Tarifpolitik und mit den organisatorischen Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit dem neuen Kundendienstzentrum auseinanderzusetzen. Trotz einer weitgehenden Beruhigung der Auftriebstendenzen auf dem Brennstoffsektor kommt jedoch angesichts der Abflachung auf der Absatzseite der hohen Fixkostenbelastung der Wiener Elektrizitätswerke neuerlich erhöhte Bedeutung zu, da die Abdeckung der Fixkosten über die Umsatzerlöse bei rückläufigen Umsatzsteigerungsraten zwangsläufig mit zusätzlichen Schwierigkeiten verbunden sein muß. Es ist daher nur verständlich, daß die Elektrizitätsversorgungsunternehmen in betriebswirtschaftlich fundierten Stellungnahmen zu der von verschiedenen Seiten ventilierten Frage sogenannter alternativer Tarifmodelle in nachdrücklicher Weise die unabdingbaren Erfordernisse einer möglichst kostenstrukturgerechten Tarifpolitik unterstrichen haben. Gegenüber diesen alternativen Tarifvorschlägen, die mitunter sogar in der Abschaffung der Grundpreise gipfelten, wurde immer wieder darauf verwiesen, daß die zur langfristigen Erfüllung der Versorgungspflicht erforderlichen Investitionen und die dadurch bedingte hohe Kapitalintensität des Unternehmens in der Kostenstruktur durch einen hohen Fix- (bzw. Leistungs-)kostenanteil zum Ausdruck kommen, der zumindest teilweise durch die Grundpreise abgedeckt werden

muß. Auf Grund dieser aufgezeigten betriebswirtschaftlichen Tatsachen wurde schließlich der von einigen Seiten vorgebrachten Infragestellung der Grundpreise als der Kostenstruktur der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke widersprechend entgegengetreten. Hierbei wurde hinsichtlich der Konsequenzen eines grundpreislosen Tarifsystems zu bedenken gegeben, daß im Falle eines Verzichts auf die Einhebung von Grundpreisen die hohen Leistungskosten zur Gänze von den Arbeitspreisen aufgefangen werden müßten, wodurch jede Strompreisregulierung einem zusätzlichen Deckungsrisiko ausgesetzt wäre, da die Höhe der nunmehr auch zur Abdeckung der Fixkosten heranzuziehenden Arbeitspreiserlöse von der Verbrauchsmenge abhängig ist.

Die hohe Investitionstätigkeit der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke hat nicht nur im betriebswirtschaftlichen Bereich, sondern auch in der Administrierung des Anlagenbereiches ihre Auswirkungen. So wurden angesichts der Überalterung der in der Anlagenbuchhaltung in Verwendung stehenden Maschinen sowie zur Bewältigung der zunehmend steigenden Datenverarbeitungserfordernisse die Anschaffung eines neuen Computersystems P 4.200 sowie eine entsprechende Adaption des Organisationsschemas in die Wege geleitet. Die Umstellung auf das neue System wird es ermöglichen, daß die Verwaltung der Anlagenwerte, die eine Größenordnung von rund 15 Milliarden Schilling erreicht haben, in einer zeitgemäßen Form abgewickelt werden kann, wodurch insbesondere Arbeiten, wie Investitionsplanüberwachung, Kostenerfassung und Kreditkontrolle, in ihrer Effizienz gesteigert werden sollen.

Im Zuge der Konvertierung der Organisation auf das geplante Bildschirmsystem wurden durch eine Ausweitung des bisherigen Programmumfangs Vorkehrungen für zusätzliche Funktionen getroffen und damit die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß aus den in Angriff genommenen Organisationsmaßnahmen zusätzliche Nutzeffekte erzielt werden können. Dazu zählen beispielsweise unter anderem das neue Abfrageprogramm, das durch eine gezielte Kontenanwahl eine unmittelbare Feststellung der jeweiligen Belastung ermöglicht und eine wesentliche Verbesserung in der Kreditüberwachung herbeiführen soll, sowie das Zusatzprogramm für den Jahresabschluß, womit am Jahresende die Übernahme der mehrjährigen Konten in die nächste Abrechnungsperiode gewährleistet werden soll.

Darüber hinaus sei vermerkt, daß mit der Einführung dieses neuen Bildschirmsystems in Hinkunft eine auf jedes einzelne Arbeitsprojekt bezogene Kreditevidenz, für das eine Direktionsgenehmigung erteilt wird, ermöglicht werden soll. Eine solche, auf die einzelnen Direktionsgenehmigungen abgestellte Kreditüberwachung entspricht auch einem Anliegen der Gruppe „Leitungsnetze“, die Einhaltung der Sachkredite für jedes Arbeitsprojekt einzeln überprüfen zu können. In ähnlicher Weise wurden auch die Aktivitäten des kaufmännischen Kundendienstes von organisatorischen Vorbereitungsarbeiten überlagert, die erforderlich waren, um eine klaglose Realisierung der bereits in den Vorjahren geplanten Konzeption eines neuen Kundendienstzentrums, dessen bauliche Herstellung im Frühjahr 1984 vollendet werden soll, sicherzustellen. Der Schwerpunkt dieser organisatorischen Vorbereitungen lag im abgelaufenen Wirtschaftsjahr vor allem auf dem Programmierungssektor. Neben diesen zukunftsorientierten Funktionsbereichen ist allerdings noch zu berücksichtigen, daß die Gas- und Stromverrechnung ebenso die alltäglich zu erfüllenden Aufgaben und darüber hinaus noch die am 1. Jänner 1982 in Kraft getretene Strompreisregulierung zu bewältigen hatte. Zudem kommt, daß die eingangs erwähnte stagnierende Wirtschaftsentwicklung zu einer allgemein fühlbaren Verschlechterung der Zahlungsfähigkeit und dadurch zu einer Zunahme von Zahlungsverzögerungen und Zahlungsausfällen in Form eines erhöhten Arbeitsanfalls im Bereich des Mahnwesens ihren Niederschlag gefunden haben. Bei dieser Gelegenheit soll auch nicht verabsäumt werden, darauf hinzuweisen, daß neben den in der vorliegenden Retrospektive aufgezeigten Leistungen eine Vielfalt von Aufgabenbereichen bewältigt werden mußte.

Im Jahre 1982 war der K u n d e n d i e n s t mit einer Reihe von technischen und kaufmännischen Problemen befaßt. Im Versorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke betrug die Anzahl der zum Jahresende angeschlossenen Elektrizitätszähler 1,308.326, wobei sich eine Zunahme von 3.751 Stück ergab. 16.509 Anlagen wurden neu angeschlossen; wegen Nacheichung mußten 111.838 Zähler getauscht werden. Die Anzahl der im Jahre 1982 neu angeschlossenen Elektroherde betrug 9.564 Stück (1981: 8.536 Stück); die Zahl der anzuschließenden Heißwasserspeicher zeigt nach wie vor eine rückläufige Tendenz. Im Jahre 1982 wurden 41 Stück Wärmepumpen angeschlossen. Derzeit sind 111 Wärmepumpen im Versorgungsgebiet in Verwendung.

In der Beratungsstelle Mariahilfer Straße wurden 12.224 Besucher gezählt, außerdem 209 Vorträge vor insgesamt 6.401 Teilnehmern abgehalten. In der Zählerwerkstätte sind 63.855 Zähler repariert und von diesen 138 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. Neben der termingemäßen Weiterführung der Errichtung des neuen Kundendienstzentrums in der Spitalgasse wurde 1982 auch mit dem Neubau des Garagen- und Bürogebäudes in der Rummelhardtgasse begonnen. Der Neubau der Betriebsstelle Purkersdorf konnte im August fertiggestellt und in Verwendung genommen werden.

Im Jahre 1982 sind bei einem Personalstand von 4.210 Bediensteten, einschließlich jener des Rechenzentrums und der Lehrlinge, 94 Dienstnehmer durch Unfälle zu Schaden gekommen. Die Zahl der Unfälle verrin-

gerte sich gegenüber dem Vorjahr um 18. 17 Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von bzw. zur Dienststelle. Von den 29 schweren Unfällen ereigneten sich 23 im Betrieb. Sechs 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 1982 kam es in den Anlagen der Wiener Elektrizitätswerke zu fünf Bränden, die alle durch eigenes Personal gelöscht werden konnten. 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 auch solche für fremde Firmen gegen Bezahlung der festgesetzten Honorarsätze durch. Im Jahre 1982 wurden 7.016 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. Betriebstauglichkeit 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 5.068 Betriebsmittelprüfungen für die Wiener Elektrizitätswerke und 1.420 Betriebsmittelprüfungen für fremde Firmen durchgeführt. Ferner waren noch 495 Prüfungen an Verbrauchsgeräten, 656 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 188 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und Zubehör vorzunehmen sowie 10.058 Prüfzeichen und 2.943 Prüfzeichenurkunden auszugeben. Die für fremde Firmen durchgeführten Prüfungen an Elektrogeräten, Installationsmaterial, Leuchten usw. dienen der Erlangung des Österreichischen Prüf- und Qualitätszeichens.

Infolge der Erweiterung des Tätigkeitsbereiches des Referates A 3 („Ausbau und Betreuung von Prozeßrechneranlagen für die Bereiche Kraftwerke und Lastverteilung“) wurde dieses am 29. Juli aus der Gruppe A ausgegliedert und unter der Bezeichnung Abteilung 4 („Projektierung, Ausbau und Betreuung von Prozeßrechneranlagen“) direkt der Direktion unterstellt. Die Abteilung 4 ist für die Software und Hardware der Prozeßrechnerangelegenheiten zuständig.

Gaswerke

Der Erdgasbezug der Wiener Stadtwerke betrug im Jahre 1982 1.136,168.278 m³, wovon eine Speichereinpressung von 200,037.454 m³ abgezogen und 193,849.107 m³ an Speicherentnahmen zugerechnet werden müssen. Die Abgabe an das Netz betrug 622,987.100 m³, der Meßverlust mit 3,2 Prozent 19,936.000 m³. Die nutzbare Gasabgabe belief sich somit auf 603,051.100 m³, wobei bei einem Selbstverbrauch von 617.700 m³ an die Tarifabnehmer insgesamt 602,433.400 m³ verkauft worden sind. Das sind um 2,2 Prozent mehr als 1981.

Im Jahre 1982 lag die tägliche Durchschnittstemperatur an 238 Tagen unter 16° C, was 3.244 Gradtagszahlen ergab. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer betrug 254.100 m³ und war am 17. Jänner von 10 bis 11 Uhr bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von — 8,2° C zu verzeichnen. Zur größten Gasabgabe an Tarifabnehmer innerhalb von 24 Stunden kam es am 14. Jänner bei einer durchschnittlichen Tagestemperatur von — 9,2° C, diese betrug 4,528.800 m³. Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 823 m³ (1981: 802 m³) je Konsument, 867 m³ (1981: 845 m³) je Wohnungsgaszähler, 371 m³ (1981: 361 m³) je Einwohner im Versorgungsgebiet. Die größte Tagesabgabe an Tarif- und Sonderabnehmer betrug 5,351.900 m³ und war am 13. Jänner bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von — 10,7° C zu registrieren. Der nutzbare Behälterraum verminderte sich wegen der Außerbetriebnahme des Behälters Baumgarten um 26.000 m³ auf 1,670.000 m³. Der geometrische Behälterraum beträgt 1,692.000 m³.

Im Jahre 1982 erfolgten die Abschlußarbeiten für die Vermessung und Errechnung der Grundeinstellung für den ersten Bezirk. Somit können Kapazitätsberechnungen für das gesamte Versorgungsgebiet durchgeführt werden. Die 1981 begonnenen Arbeiten der Neuvermessung des ehemaligen Mitteldruckrohrnetzes sowie die Adaptierung des Rechenprogramms in Zusammenarbeit mit dem Rechenzentrum für die Anwendung im Hochdruckbereich betreffend das Meßgebiet nördlich der Donau wurden abgeschlossen. Zur Verbesserung der

Rechengenauigkeit erfolgte bei zwölf Gebietsregleranlagen im Meßgebiet „J“ der Einbau eines Quantometers mit Belastungsschreiber.

Im Zuge des Ausbaues der Betriebsanlagen wurde im Werk Simmering mit den Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für eine Butangas-Luft-Mischanlage begonnen. Die Arbeiten am Neubau einer Lagerhalle des Hauptlagers für Fittings, Rohre, Bau- und Installationsmaterial wurden beendet und die Halle in Betrieb genommen. Die Eigenstromnotversorgungsanlage konnte gleichfalls in Betrieb genommen werden. Im Werk Leopoldau wurde die im Jahre 1981 begonnene Neuverlegung der drei Rohrstränge PN 6 von der Hauptregelstation zum neuen Verteiler samt Anschaffung von Meßeinrichtungen fortgesetzt, die Anspeisung der Regelstation 2 von der Erdgashochdrucktransportleitung „NORD“ durchgeführt, die bestehende Heizzentrale ausgebaut, Überwachungs- und Meßeinrichtungen sowie eine Wasserenthärtungsanlage angeschafft. Die Produktions- und Magazinsräume der ehemaligen Erdgasluftspaltanlage wurden zu Räumen für den Gebrechendienst umgebaut, Anzeigergeräte zur exakten Gasmengeneinstellung der Erdgashochdruckleitungen „NORD“, „SEYLE“ und „THULE“ eingebaut. Drei Injektoranlagen als Ersatz für die elektrischen Gasfördererinnenrichtungen Wienerberg wurden montiert. Ferner wurden die Erd- und Rohrverlegungsarbeiten zur Verlängerung der WEST-Leitung zur Behälteranlage Wienerberg sowie zur Umlegung, zum Ausbau und zur Erneuerung der SÜD-1-Leitung beendet, die Erd- und Rohrverlegungsarbeiten zur Erneuerung der NORD-Leitung fortgesetzt.

Im Hauptrohrnetz für Erdgas wurden 21.196 m Hauptrohrleitungen neu verlegt, davon 10.796 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 10.400 m Niederdruckrohrleitungen. Im Zuge der Rohrnetzsanierungen wurden 39.902 m Rohrnetz nach verschiedenen Verfahren saniert. Die Sanierung ist mit diesen Arbeiten abgeschlossen. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen und wegen Straßenbauten wurden 68.272 m Hauptrohrleitungen gewechselt; davon waren 7.246 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 61.026 m Niederdruckrohrleitungen. Im Jahre 1982 wurden 6.130 m Hoch- und Mitteldruckrohrleitungen und 4.413 m Niederdruckrohrleitungen, insgesamt also 10.543 m, vorwiegend aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen. Die Konsumenten wurden über andere Rohrstränge versorgt. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes einschließlich Erdgas-Hochdrucktransportleitungen betrug 1982 2.891.031 m, davon entfielen 465.554 m auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 2.425.677 m auf das Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt des gesamten Rohrnetzes wurde mit 169.171 m³, davon entfielen 63.047 m³ auf das Hoch- und Mitteldruckrohrnetz und 106.124 m³ auf das Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht prüfte 26.269 fremde Aufgrabungen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden 2.698 Stellen am Hauptrohrnetz und 6.078 Zuleitungen freigelegt. Insgesamt wurden 80 durchgerostete Stahlrohre, 139 Rohrbrüche, 1.914 undichte Muffen, 633 undichte Zuleitungen, 410 undichte Rohrschellen und 196 undichte Armaturen aufgefunden und die Schäden behoben.

Im Jahre 1982 wurden 11 Regleranlagen neu in Betrieb genommen, 6 abgebrochen und 3 umgebaut. Am Ende des Jahres standen 136 Gebietsregleranlagen, 12 Gebiets- und Firmenregleranlagen sowie 147 Firmen- bzw. Wohnhausregleranlagen, insgesamt also 295 Regleranlagen, in Betrieb.

Bei den Behältern und Gasförderanlagen Brigittenau und Wienerberg wurden laufend Erhaltungs-, Überholungs- und Ausbaurbeiten durchgeführt. Die Behälter- und Verdichteranlage Baumgarten wurde abgeschaltet und vom Hochdrucknetz getrennt. 841 Zuleitungen wurden neu hergestellt und 1.894 instand gesetzt. Vom Gashauptrohrnetz 306 Zuleitungen getrennt. Anlässlich der Herstellung von neuen Straßenbelägen mußten 110 Untersuchungen an Zuleitungen durchgeführt werden. Insgesamt bestanden am Jahresende 99.356 Zuleitungen.

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahre 1982 durch 6.075 Neuaufstellungen und 9.306 Wegnahmen um insgesamt 3.231 auf 756.233 mit einer maximalen Durchflußmenge von 6,399.260 m³/h verringert. Darunter waren am Jahresende 717.268 oder 94,8 Prozent Wohnungsgaszähler. Außerdem wurden drei Münzgaszähler neu aufgestellt und 227 abmontiert. Am Jahresende standen in Waschküchen 5.367 Münzgaszähler, davon 3.745 in Gemeindebauten und 1.622 in Privatbauten zur Benützung. In den eigenen Werkstätten wurden 86.888 Gaszähler untersucht, darunter 2.399 wegen innerer Fehler oder gewaltsamer Beschädigung durch eine Generalreparatur instand gesetzt. 15.079 Stück wurden justiert und 17.496 der amtlichen Eichung zugeführt. Außerdem waren noch an weiteren 10.754 Gaszählern kleinere Reparaturen durchzuführen. Bei verschiedenen Gaszähler-erzeugerfirmen wurden auf Kosten der Gaswerke 3.468 Zähler repariert, 907 mußten kostenlos instand gesetzt werden, da die Garantiefrist der Firmen noch nicht abgelaufen war. 1982 wurden 75.120 Gaszählerfilter eingebaut, die einen weiteren Rückgang der Störungsanfälligkeit durch Staubeinwirkung bei den Gasgeräten bewirkten.

An 34.699 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen wurden von den Gaswerken Dichtheitsprüfungen durchgeführt, wobei sich in 1.004 Fällen Beanstandungen ergaben. Der Hausdienst wurde unter anderem zu 84.044 Zählerstandsablesungen, 21.014 Zählerüberprüfungen nach Reklamationen sowie 54.616 Ausstellungen von Benützungsbewilligungen herangezogen. Außerdem wurden 82.572 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 1982 verwendeten 13.407 Gewerbe- und 6.390 Industriebetriebe Gas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 42.054 Anlagen wurden überprüft und nach Möglichkeit instand gesetzt. In den Fällen, in denen 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 20.840 Heizgasanträge mit einer Nennbelastung unter 500 kW erledigt, davon 20.836 mit einer Gesamtnennbelastung von 497.823,61 kW genehmigt und 4 mit einer Gesamtnennbelastung von 1.145,00 kW abgelehnt. Eine Nennbelastung über 500 kW lag bei 69 Anträgen vor, wobei alle mit einer Gesamtnennbelastung von 198.952,02 kW genehmigt wurden. Auf Grund der erteilten Genehmigungen konnten 16.367 Gasheizkessel, 6.332 Strahler und Radiatoren, 1.371 Außenwandheizöfen und 128 Speicheröfen an das Gasnetz angeschlossen werden. Dem Gebrechenbehebungsdienst gingen 108.010 Störungsmeldungen zu. Zu den 41.097 behobenen Störungen und Gebrechen kamen 887 Fälle, in denen Zuleitungen mit CO₂ und Vakuum zu reinigen waren. 66.026 Fälle betrafen Ein- und Abschaltungen sowie Untersuchungen der Anlagen. Von den Störungen und Gebrechen entfielen unter anderem 12.334 auf Gasgeräte, 21.754 auf Gaszähler und deren Verbindungen und 6.211 auf Zu-, Verteil- oder Innenleitungen. Der Rostanfall bei den mit Erfolg durchgeführten Vakuumreinigungen von 887 Zuleitungen ergab ein Gewicht von 136 kg.

Die Todesfälle waren 15 Unfälle durch Abgase, 6 Fälle mit zweifelhafter Ursache und einer ein Selbstmord. In 76 Fällen erkrankten Personen, und zwar 61 durch Abgase, 6 durch Zündschläge, weitere 4 bei zweifelhaften Unfällen sowie 5 bei Selbstmordversuchen.

Der Werbe- und Beratungsdienst mit der Informationsstelle in der Mariahilfer Straße wurde von 13.270 Personen besucht. Unter dem Motto „Wenn die Sonne schwächer wird“ wurde die Beratungsstelle neu gestaltet und am 27. September durch Herrn Amtsführenden Stadtrat Ing. Fritz Hofmann eröffnet.

Die „Behördliche autorisierte Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik der Wiener Stadtwerke — Gaswerke“ hat 142 Gasgeräte und Armaturen geprüft. Weiters wurden im Versorgungsgebiet 19 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 1982 den gleichen positiven Trend wie im Vorjahr. Der Schwerpunkt des Zuwachses lag dabei wieder bei den Blockheizwerken, und zwar mit 32 Anlagen für Wohnbauten und 23 Anlagen für Betriebe und öffentliche Institutionen. Es konnten wieder mit einer Reihe von Industriebetrieben Gaslieferverträge abgeschlossen werden. Als Sonderabnehmer wurden 48 Industrieanlagen, 55 Gärtnereien und 296 Blockheizanlagen betreut, wobei 1.928 Erhebungen und 1.703 Geräteüberprüfungen sowie 175 Erhebungen für Heizgasanträge über 500 kW Nennwärmebelastung erfolgten. Insgesamt waren 198 Anlagen mit Gebläsebrennern am Aufstellungsort zu überprüfen, außerdem 189 Abgassammler und 102 Einzelfänge mit insgesamt 1.121 Geräteanschlüssen. Dabei wurden unter anderem 246 schadhafte Geräte und 265 Mängel an Abgasklappen festgestellt. Zur Behebung von Zugstörungen war die Errichtung von 8 Beistellfängen, die Montage von 77 Fangaufsätzen und die Sanierung von 112 Abgassammlern und Einzelfängen erforderlich.

Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastfrequenz im Gesamtbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn und Autobus) ist gegenüber dem Vorjahr um rund 18,6 Prozent auf 534,6 Millionen Schilling gestiegen. Da die Tarifumstellung mit 1. bis 4. Jänner (bei Wochennetzkarten) mit einer umfassenden Tarifreform (z. B. Einführung der Jahresnetzkarte) verbunden war, ist jedoch die Aussagefähigkeit eines Vergleiches des Ergebnisses des Jahres 1982 mit dem Ergebnis des Vorjahres erheblich beeinträchtigt. Weiters muß dazu bemerkt werden, daß in der eingangs dargestellten Frequenzsteigerung ein anlässlich von Tarifregulierungen jeweils auftretender ergebnisverbessernder Nachkauf enthalten ist. Die um diesen Nachkauf bereinigte Zunahme der Beförderungsfälle reduziert sich demnach von 18,6 auf 17,5 Prozent. Jedenfalls war damit im Jahre 1982 eine wesentliche Frequenzsteigerung festzustellen, die insbesondere auf die nunmehr attraktivere Tarifgestaltung, ferner auf die Verbesserungen im Verkehrsnetz (U-Bahn) und auf verstärkte Kontrollen zurückzuführen ist. Im Liniennetz aller Betriebszweige (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn und Autobus) wurden im Jahre 1982 zum Teil erhebliche Änderungen wirksam, die zur Folge hatten, daß per Saldo die Wagen-Nutzkilometerleistung im Gesamtbetrieb gegenüber 1981 um 2.883.274 km auf 83.284.280 km sanken.

Die Frequenz im Schienenbetrieb (Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn) ist im Jahre 1982 um 19,6 Prozent auf 439,9 Millionen Beförderungsfälle gestiegen. Die Wagen-Nutzkilometerleistung ist um 5,3 Prozent auf 64,3 Millionen Kilometer zurückgegangen. Durch Fortführen der Rationalisierung konnten im Jahre 1982 insgesamt 117 Fahrbedienstete eingespart werden. Per Jahresende wurden 19 Straßenbahnlinien ganztägig, 13 Straßenbahnlinien im Abend-, Samstag- bzw. Sonn- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb geführt. Auf 28

Straßenbahnlinien waren schaffnerlose Beiwagen eingesetzt. Die Stadtbahnlinien G und GD konnten am Jahresende bereits zu 80 Prozent mit Zügen der Wagentype E₆ (c₆) betrieben werden.

Eine Reihe von Betriebsmaßnahmen mußte auch 1982 getroffen werden: Ab 8. Februar wurde die Linie 38 zur Gänze im Einmannbetrieb geführt, am 22. März die Gleissperre in der Donaufelder Straße in Fahrtrichtung Floridsdorf ab Anschlußgleis der Firma Bombardier-Rotax aufgehoben. Ab 29. März wurde die Linie U 2 aus betriebstechnischen Gründen werktags ab etwa 20.45 Uhr bis Betriebsschluß, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig eingestellt und durch einen Schienenersatzverkehr mit Autobussen zwischen Schottenring und Karlsplatz ersetzt. Ab 19. April wurde die Linie 37 an Werktagen im Abendverkehr mit Einmannzügen betrieben. Die Stromschiene der U 1 im Abschnitt Vorgartenstraße—Zentrum Kagran wurde am 30. April eingeschaltet. Anlässlich der Eröffnung der Wiener Festwochen am 8. Mai wurde der Ringverkehr in der Zeit von 16.30 Uhr bis etwa 23.00 Uhr im Bereich Stadiongasse und Schottentor eingestellt. Am 15. Mai mußte aus Anlaß der Durchführung eines österreichischen Friedensmarsches der Ringverkehr von 14.00 Uhr bis rund 18.00 Uhr eingestellt, die hievon betroffenen Linien mußten kurzgeführt werden. Das auf Grund des Baues einer Tunnelzufahrt zum Allgemeinen Krankenhaus neuerrichtete Gleisprovisorium Währinger Gürtel ONr. 65 bis 71 war ab 20. Mai in beiden Fahrtrichtungen befahrbar. Am 12. Juni fand im Rahmen des Blasmusikfestes ein Marsch der Musiker vom Heldenplatz über den Ring zum Rathausplatz statt; der Ringverkehr wurde in der Zeit von 15.15 Uhr bis rund 16.15 Uhr im Bereich Babenbergerstraße und Schottentor eingestellt. Die hievon betroffenen Linien wurden kurzgeführt. Nach Beendigung der Bauarbeiten für die Linie U 2 wurde der Ersatzverkehr mit Autobussen am 4. Juli eingestellt. Wegen des internationalen Jugendmusikfestes „Jugend und Musik in Wien“ wurden am 8. Juli die Ringlinien zwischen Babenbergerstraße und Schottentor in der Zeit von 16.50 Uhr bis etwa 18.00 Uhr eingestellt. Die betroffenen Linien wurden in den äußeren, nicht betroffenen Streckenteilen kurzgeführt. Am 15. Juli von 20.00 Uhr bis Betriebsschluß sowie am 18. Juli ganztägig wurde die Straßenbahnlinie 2 zwischen Neuwaldegg und Bahnhof Hernals-Wattgasse wegen Tragwerkserneuerung an der Vorortelinienbrücke eingestellt und im eingestellten Teilstück durch einen Schienenersatzverkehr ersetzt. Im Streckenabschnitt Praterstern—Zentrum Kagran der Linie U 1 wurde am 8. August der Probebetrieb aufgenommen. Ab 9. August wurde die Gleissperre in der Donaufelder Straße auch in Fahrtrichtung Kagran aufgehoben. Mit gleichem Zeitpunkt war die Schleife Zentrum Kagran befahrbar. Am 3. September mit Betriebsschluß wurden der Betriebsbahnhof Vorgarten sowie die Wagenabfertigungen Kaisermühlen, Kagran und Erzherzog-Karl-Straße aufgelassen. Ebenfalls am 3. September wurde um etwa 17.30 Uhr die Teilstrecke der Linie U 1, Praterstern—Zentrum Kagran, in Betrieb genommen, die bis Betriebsschluß betriebene Linie 22 im Bereich zwischen Praterstern und Kaisermühlen eingestellt. Bei den Linien 25 und 26 wurde die Linienführung geändert: So wird die Linie 25 vom Zentrum Kagran bis Leopoldau geführt, die Linie 26 vom Franz-Jonas-Platz über Floridsdorf und Zentrum Kagran nach Stadlau. Außerdem wurde die Behelfsbrücke für den Straßenverkehr gesperrt. Die Liniensignale der Straßenbahnlinien 132 und 331 wurden durch die Liniensignale 31 und 32 ersetzt. Der neue Betriebsbahnhof Kagran wurde am 4. September in Betrieb genommen, mit gleichem Datum die Straßenbahnlinie 1 zur Gänze vom Bahnhof Brigittenau betrieben. Wegen eines Festzuges von Volksgruppen wurde am 4. September die Ringstraße zwischen Schwarzenbergplatz und Schottenring in der Zeit von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr gesperrt. Die betroffenen Linien wurden in den äußeren, nicht betroffenen Streckenteilen kurzgeführt. Am 11., 13., 18. und 20. Oktober wurde ab 20.00 Uhr bis Betriebsschluß wegen Erneuerung von Brückenhölzern für die Linie 60 zwischen Geßlgasse und Rodaun ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Am 13., 14. und 28. Oktober 1982 von etwa 20.00 Uhr bis Betriebsschluß wurde die Straßenbahnlinie N wegen Brückenbauarbeiten im Bereich Löwengasse kurzgeführt, für den Streckenteil Prater Hauptallee—Schwedenplatz ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Wegen Tragwerkserneuerung an der Vorortelinienbrücke über die Hernalser Hauptstraße wurde vom 22. Oktober von etwa 20.00 Uhr bis 24. Oktober für die Straßenbahnlinie 2 zwischen Wattgasse und Neuwaldegg ein Schienenersatzverkehr geführt. Am 15. November wurde das neue Schulgleis in der Simmeringer Hauptstraße zwischen dem 3. Tor und der Zentralwerkstätte in Betrieb genommen. Ab 17. Dezember konnten die Züge der Linie 8 und 42 in Fahrtrichtung Meidling bzw. Antonigasse, ab 21. Dezember in Fahrtrichtung Glatzgasse bzw. Schottentor die in die definitive Lage rückverlegten Gleise am Währinger Gürtel zwischen ONr. 65 und 71 befahren.

Als Fortsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen bei der Linie 2 wurden die Lichtsignalanlagen vom Gürtel bis Elterleinplatz koordiniert und an die Leitzentrale der Polizei angeschlossen. Auch im weiteren Verlauf der Linie — im 9. Bezirk — konnten in Zusammenarbeit mit der MA 28 Verbesserungen erzielt werden. Durch Markierungen von Sperrflächen wurde der Individualverkehr vom Gleis der Linie 5 verdrängt; zusätzlich wurden auch bei dieser Straßenbahnlinie die Verkehrslichtsignalanlagen koordiniert. Bei der Linie 49 wurden die kritischen Bereiche, die Eckbereiche bzw. Gehsteigverschwenkungen, durch Markierungen bzw. Gehsteigerweiterungen verbessert. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit bei der Linie 38 brachte die Verschiebung der Gleisanlage vor der Verkehrslichtsignalanlage Billrothstraße/Döblinger Hauptstraße. Für die Straßenbahngleise im Bereich der Linien 25 und 26 in Kagran und Floridsdorf wurden neue Weichen eingebaut. Diese sind nach dem neuesten technischen Stand sicherer und lassen auch höhere Geschwindigkeiten zu. Im Jahre 1982 wurden die

letzten Einmannzüge mit der Schnellabfertigung ausgerüstet; außerdem wurden auf Grund der Einführung der „Haltewünsche“ bei der Straßenbahn Bedarfshaltestellen errichtet.

Anlässlich der Wiener Frühjahrs- und Herbstmesse, der Wiener Festwochen, des Muttertages, Veranstaltungen im Stadion und auf den übrigen Sportplätzen, in der Wiener Stadthalle, auf dem Renn- und Trabrennplatz, in der Kurhalle Oberlaa, von Veranstaltungen im Radstadion, auf Grund verschiedener Ablenkungen durch Demonstrationen und Umzüge, des Prater- und „Volksstimme“-Festes, des „Tages der offenen Tür“, des Allerheiligen- und Vorweihnachtsverkehrs sowie des Bäder- und Ausflugsverkehrs war ein vermehrter Wageneinsatz erforderlich. Schülerverstärkungsfahrten wurden auf den Straßenbahnlinien 10 und 38 geführt.

Die größte Fahrleistung auf der Straßenbahn, ausgenommen jene am 1. November, wurde am Mittwoch, dem 28. April, mit 159.996 Wagen-Nutzkilometern, auf der Stadtbahn am Donnerstag, dem 8. April, mit 18.366 Wagen-Nutzkilometern und auf der U-Bahn am Donnerstag, dem 11. November, mit 38.352 Wagen-Nutzkilometern erzielt. Die saisonbedingten, periodischen Frequenzählungen durch die Schaffner wurden auch im Jahre 1982 wie üblich durchgeführt. Weiters erfolgten zu Verrechnungszwecken im März, Juli und Oktober Fahrgastzählungen auf der S-Bahn.

Die Betriebsüberwachung hat mit Hilfe von 128 Kontrolloren, 112 Revisoren und von 168 zusätzlich geschulten Fahrscheinprüfern insgesamt 619.136 Wagenkontrollen (1981: 125.575) durchgeführt. Es wurden hiebei 7.272.270 Fahrgäste (1981: 4.776.776 Fahrgäste) kontrolliert und in 109.933 Fällen (1981: 123.684) Mehrgebühren eingefordert bzw. eingehoben. Die Zahl der kontrollierten Fahrgäste stieg gegenüber 1981 um 52,2 Prozent, dagegen verminderte sich die Zahl jener Fälle, in denen Mehrgebühren eingefordert werden mußten um 11,1 Prozent, was darauf hindeutet, daß das Schwarzfahren durch die verstärkten Kontrollen bereits rückläufig ist. Die unter der Bezeichnung „Planquadrat“ vorgenommenen Linienkontrollen sowie die Bereichskontrollen, bei denen man mehrere Linien eines Abschnittes schwerpunktmäßig erfaßt, wurden auch 1982 erfolgreich durchgeführt.

Neben dem normalen Dienst zu den Hauptverkehrszeiten waren die Beamten der Betriebsüberwachung bei verschiedenen Sonderveranstaltungen, wie Ringablenkungen im Zusammenhang mit Demonstrationen, Wiener Festwochen, Blasmusikfest, kirchlichen Umzügen, Sportveranstaltungen im Stadion, in der Stadthalle usw., tätig.

Wiederum hat sich der betriebseigene Funkwagendienst im Einsatz bei Verkehrsunfällen und Betriebsereignissen sowie bei Störungsbehebungen, Umleitungen usw. gut bewährt.

Im Lastenverkehr wurden für die Verkehrsbetriebe und private Baufirmen insgesamt 2.757 Fahrten geleistet.

Im Jahre 1982 konnten 341 Männer und 51 Frauen für den Fahrdienst aufgenommen werden. Dem steht ein Abgang durch Kündigung, Pensionierung oder Tod von insgesamt 232 Bediensteten gegenüber. 552 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, davon 323 für den Fahrdienst und 229 für den Schaffnerdienst. Außerdem wurden 2.933 Bedienstete als Stellwerkswärter, für den Zentralfriedhofsverkehr, als Staplerfahrer, für den Kontrolldienst und als Fahrscheinprüfer in Wiederholungsschulen und Seminaren ausgebildet. Es waren dies 2.830 Fahrer, 103 Schaffner und Kontrollorgane. Am Jahresende standen 34 Straßenbahnlinien, 2 Stadtbahnlinien und 3 U-Bahn-Linien in Betrieb.

Die Fahrgastfrequenz ist im Autobusbetrieb um 14 Prozent auf 94,7 Millionen Beförderungsfälle und die Wagen-Nutzkilometerleistung um 3,9 Prozent auf 19,0 Millionen Kilometer gestiegen.

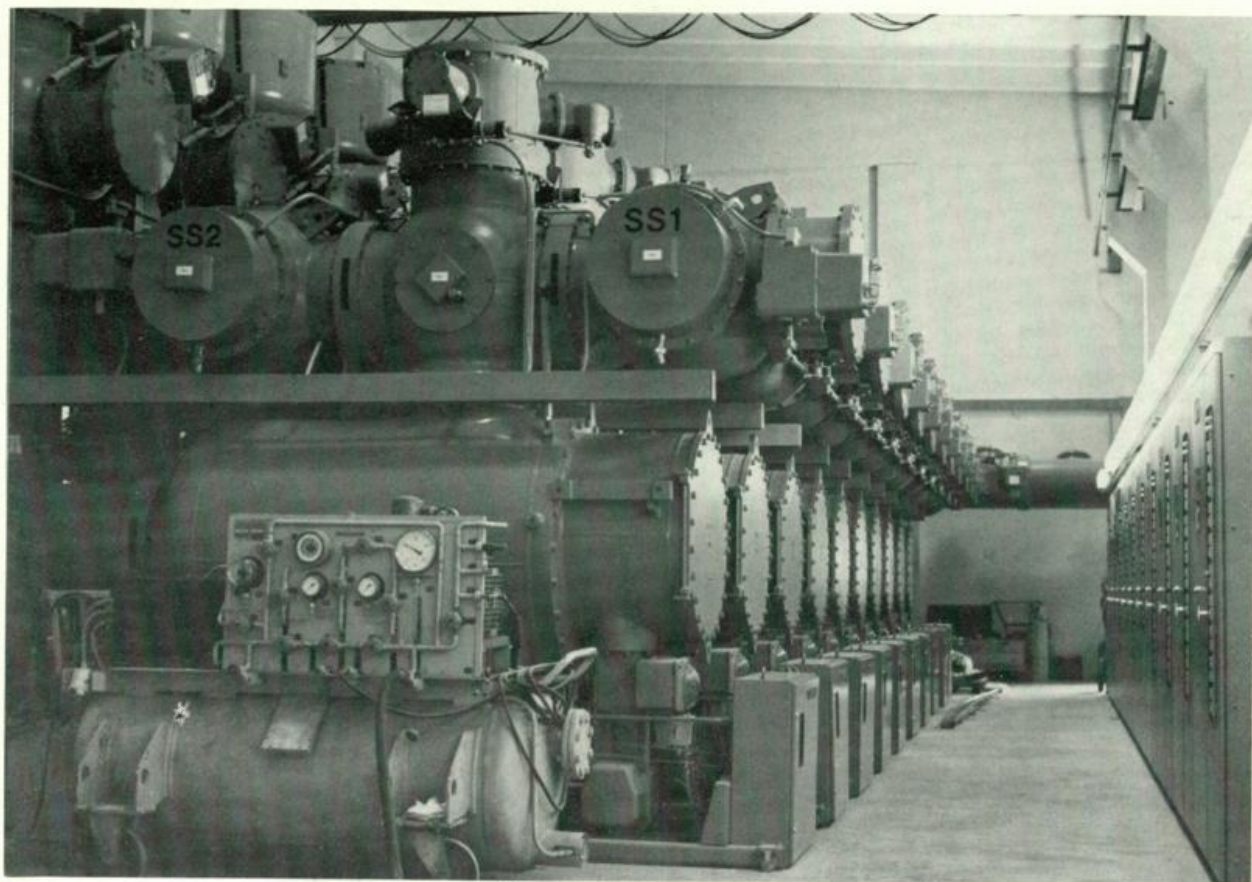
Im einzelnen wurden folgende wesentliche Betriebsmaßnahmen getroffen: Ab 1. Jänner 1982 wurden die Autobuslinien 1 S, 2 S, 3 S und 38 S nicht mehr im Sondertarif geführt, sondern mit dem Liniensignal 1 A, 2 A, 3 A und 38 A mit teilweiser neuer Linienführung in den Einheitstarif übernommen. So fährt die Linie 1 A von Landstraße über Bahnhof Wien Mitte zum Schottentor, die Linie 2 A vom Schwedenplatz zum Dr.-Karl-Renner-Ring und die Linie 3 A vom Schottenring zum Burgring. Ab 7. Jänner wird die Autobuslinie 57 A aus betriebstechnischen Gründen nicht mehr von der Garage Schanzstraße, sondern von der Garage Spetterbrücke betrieben. Aus kundendienstlichen Gründen wurde am 16. Jänner die neue Autobuslinie 7 A, Meidling—Reumannplatz, in Betrieb genommen. In Zusammenhang mit dieser neuen Linie 7 A verkehrt ab diesem Zeitpunkt die Linie 15 A zwischen Schönbrunn und Grillgasse mit geänderter Fahrstrecke; die Linie 63 A wird nur noch zwischen Meidlinger Hauptstraße und Südwestfriedhof betrieben. Ab 23. Mai wurden, bedingt durch die Einführung des 15-Minuten-Taktes der Schnellbahn zwischen Liesing und Leopoldau, die Betriebszeiten der Linien 25 A, 27 A, 28 A, 30 A und 61 A aus kundendienstlichen Gründen geändert. Seit 24. Mai wird zur besseren linienmäßigen Erschließung des Wohngebietes Carabelligasse (Marco-Polo-Gründe) die Linie 32 A in beiden Fahrtrichtungen durch die Carabelligasse geführt. Auf Grund des geringen Fahrgastaufkommens wird der innerstädtische Busverkehr ab 29. Mai an Samstagen nur noch mit den Linien 1 A und 3 A betrieben. Ab 2. Juli wurde mit Betriebsschluß der Betrieb in der Garage Schanzstraße aufgelassen. Die Linien 2 A, 3 A und 61 A werden seit 3. Juli von der Garage Spetterbrücke, die Linie 60 A an Werktagen von Montag bis Freitag von der Garage Raxstraße, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von der Garage Spetterbrücke betrieben. Ab 3. Juli wurde die neue Linie 37 A in Tarifgemeinschaft (Dr. Richard und Zuklin) mit den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetriebe zwischen Heiligenstadt und Grinzing in Betrieb genommen, mit gleichem Datum die Linie 34 A

aus verkehrstechnischen Gründen (Sperrung der Nußdorfer Brücke) vorübergehend eingestellt. Am 4. September wurden in Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U 1 bis Zentrum Kagrau und der daraus resultierenden Umorientierung des Liniennetzes die Autobuslinien 25 A, 26 A, 27 A, 22 B, 24 B, 25 B, 26 B, 27 B und 29 B durch Linien ersetzt, und zwar im Eingehbetrieb durch die Linie 18 A Stadionbrücke—Erzherzog-Karl-Straße, Linie 22 A Kagrauer Platz—Aspern, Linie 32 A Zentrum Kagrau—Am Heidjöchl, Linie 24 A Zentrum Kagrau—Invalidensiedlung, Linie 25 A Zentrum Kagrau—Süßenbrunn, Linie 26 A Zentrum Kagrau—Großenzersdorf, Linie 27 A Zentrum Kagrau—Industriegebiet Rennbahnweg, Linie 31 A Zentrum Kagrau—Ödenburger Straße und durch die Linie 90 A Kaisermühlen—Schüttauplatz; in Tarifgemeinschaft (Dr. Richard) sind es die Linien 91 A Kaisermühlen—Ölhafen, Linie 92 A Zentrum Kagrau—Wulzendorf, Linie 93 A Zentrum Kagrau—Asperner Stadtrandsiedlung und Linie 94 A Zentrum Kagrau—Erzherzog-Karl-Straße. Der selbständige Gleiskörper der Linien 25 und 26 kann ebenfalls ab 4. September in verschiedenen Streckenabschnitten auch von Linienbussen mitgefahren werden. Mit gleichem Datum wird aus kundendienstlichen Gründen die bisherige Linie 28 A mit den Liniensignalen 28 A und 29 A geführt. Die Linie 28 A wird ausschließlich wochentags in der Verkehrsspitze über die Richard-Neutra-Gasse in das Industriegebiet Großfeldsiedlung geführt, während die Linie 29 A auf der ursprünglichen Stammlinie Floridsdorf S-Bahn—Großfeldsiedlung und retour verkehrt. Schülerverstärkungsfahrten wurden auf den Autobuslinien 10 A, 17 A, 24 A, 25 A, 26 A, 28 A, 30 A, 31 A, 32 A, 35 A, 38 A, 40 A, 60 A, 61 A, 64 A, 65 A, 66 A, 71 A, 72 A und 73 A geführt. Ein Autobusersatzverkehr wurde für 29 Linien der Straßenbahn und U-Bahn eingerichtet. Außerdem wurden zahlreiche Sonderfahrten auf Bestellung geführt. Insgesamt wurden 29 Haltestellen aufgelassen, 146 neu errichtet und 13 für ständig verlegt. Vorübergehende Verlegungen sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

102 Bedienstete wurden einer Grundausbildung zugeführt, und zwar 69 für den Autobuslenkerdienst und 33 für den Verschublenkerdienst. Außerdem wurden 2.278 Bedienstete auf anderen Gebieten, und zwar 1.865 als Lenker bei Sondertypen und 413 als Lenker in Wiederholungsschulungen ausgebildet. Der Wagenpark für den Linien- und Mietwagenverkehr bestand mit Jahresende aus 400 Autobussen. Die größte Fahrleistung im Autobusbetrieb wurde am Freitag, dem 1. Oktober, mit 54.539 Wagen-Nutzkilometern erzielt. 1982 standen 48 Autobuslinien in Betrieb.

Die Abteilung für Betriebsangelegenheiten und elektrische Streckenausrüstung der U - B a h n hat 1982 folgende Arbeiten durchgeführt: Bis Mitte 1982 wurden die betriebstechnischen und elektrischen Anlagen so weit fertiggestellt, daß mit dem Schul- und Probetrieb auf dem Abschnitt Vorgartenstraße bis Zentrum Kagrau der Linie U 1 begonnen werden konnte. Nach Erteilung der Gesamtbewilligung konnte am 3. September der letzte Abschnitt des U-Bahn-Grundnetzes (Praterstern—Zentrum Kagrau) eröffnet werden. Die Traktionsstromanlagen (Stromschienen, Verkabelungen sowie die Errichtung von Schaltanlagen), die notwendige Niederspannungs- und Notstromanlage wurden für die Betriebsaufnahme der U 1 bis Zentrum Kagrau termingerecht fertiggestellt. Die Montage der Stationsüberwachungen, der Fernsehüberwachung, des Funkes, der Telefonanlagen, Notrufstellen, Uhren- und Zugzielanzeigeranlagen wurde in dem in Betrieb gegangenen Teilabschnitt rechtzeitig abgeschlossen. Die Abstellhalle in Kagrau wurde mit den Stromversorgungs-, signal- und maschinentechnischen Anlagen ausgerüstet und abschnittsweise dem Betrieb übergeben. Das Zentralstellwerk Karlsplatz wurde für die Abschnitte der U 1 und U 4 weiter ausgebaut. In enger Zusammenarbeit mit den Magistratsdienststellen, den Elektrizitätswerken und Zivilingenieuren wurden Linienvarianten der U 3 und U 6 untersucht und beurteilt sowie Stationsplanungen für beide Linien durchgeführt. Grundsätzliche Überlegungen und Untersuchungen für die Einbringung der beiden Stationen Rampengasse und Reinprechtsdorfer Straße in die U 4 sowie für den Umbau bei der Station Landstraße (U 4) wegen der geplanten Trassenführung der Linie U 3 wurden ange stellt. Die Stellwerkserweiterung der Linie U 4 bei der Station Schottenring, verursacht durch den oben erwähnten Umbau der Station Landstraße, konnte vergabemäßig zum Abschluß gebracht werden. An Detailüberlegungen für die Umstellungsphasen wurde gearbeitet.

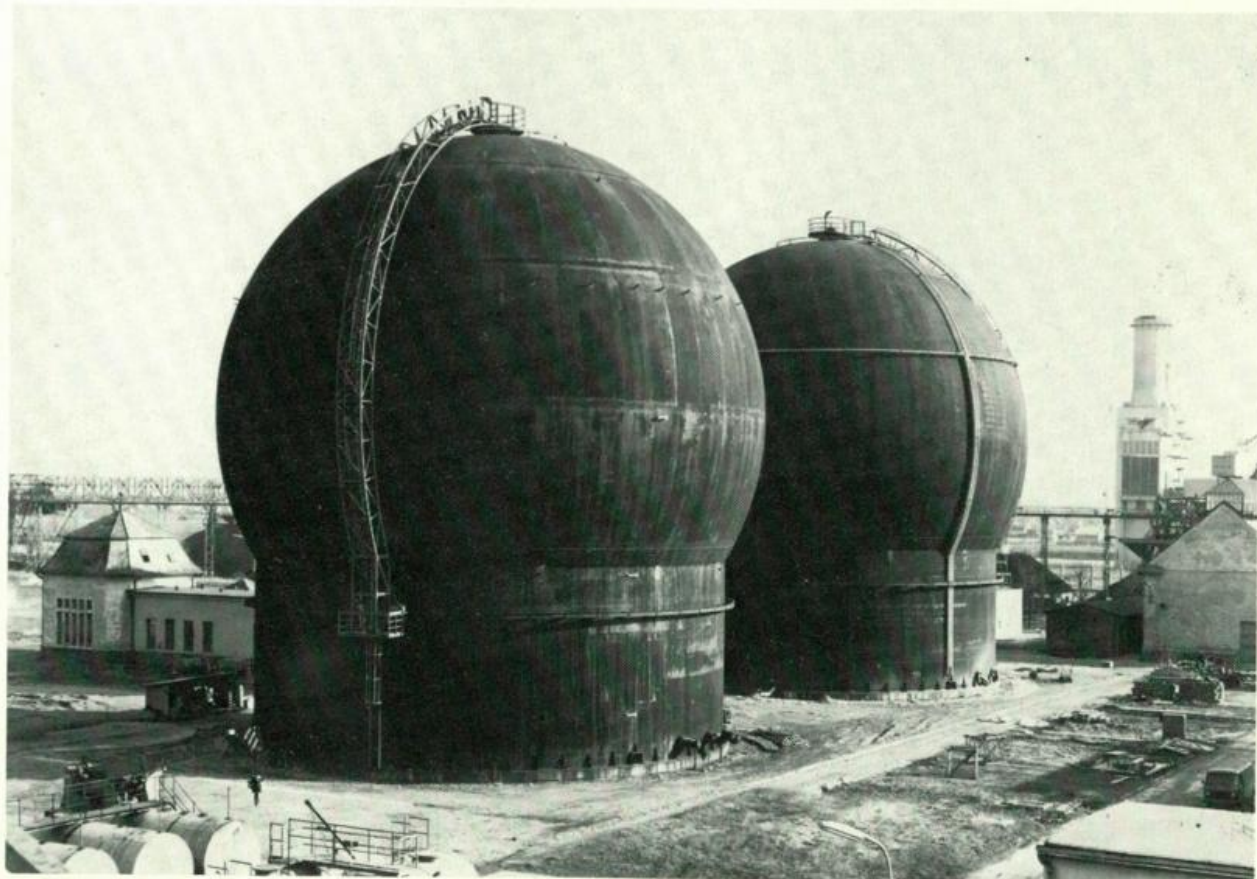
Die Abteilung für b a u t e c h n i s c h e A n g e l e g e n h e i t e n der U-Bahn hat 1982 folgende Arbeiten durchgeführt: Auf der U 1 wurden im wesentlichen nur noch Fertigstellungsarbeiten für den Streckenabschnitt Praterstern—Zentrum Kagrau ausgeführt sowie die Gleisanlagen der Abstellhalle Kagrau ergänzt. Auf Grund einer behördlichen Vorschreibung wurde auf der U 2 der Holzbohlenbelag in der Wendeanlage Karlsplatz entfernt, die Unterkonstruktion aus Stahl mit Schotter aufgefüllt. In der Station Schottenring wurde für die U 3 mit dem Bau eines Relaisraumes begonnen. Der Raum wird mit signaltechnischen Einrichtungen ausgestattet, um die Ausführung der Bauarbeiten auf der U 3, Baustelle Landstraße, zu ermöglichen. Auf dem U-Bahn-Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese der U 4 wurde der Bau eines Materiallagers, eines Gerätelagers und eines Flüssiggaslagers fertiggestellt. Einstiegspodeste für die Wendeanlage Landstraße (zwischen Landstraße und Stadtpark) wurden hergestellt, die Ausbauarbeiten der Stationen Braunschweigasse, Unter-St. Veit abgeschlossen. In Hüteldorf wurde am Ausbau des alten Bahnhofsgebäudes, an der Errichtung der Abstellanlagen und der Bahnmeisterei gearbeitet, mit den Arbeiten zur Sanierung der Stützmauer zwischen Bahnhofsgelände und Wientalstraße wurde begonnen. Im Bereich der geplanten Station Längenfeldgasse der Linie U 6 wurde eine Baukanzlei errichtet.



SF₆ – Innenraumschaltanlage, 110 kV, im Umspannwerk Süd

Wiener Stadtwerke – Elektrizitätswerke
Wiener Stadtwerke – Gaswerke

Durch die Inbetriebnahme der beiden Kugelgasbehälter im Werk Leopoldau konnte der nutzbare Behälterraum um 280.000 m³ auf 1,696.000 m³ erhöht werden

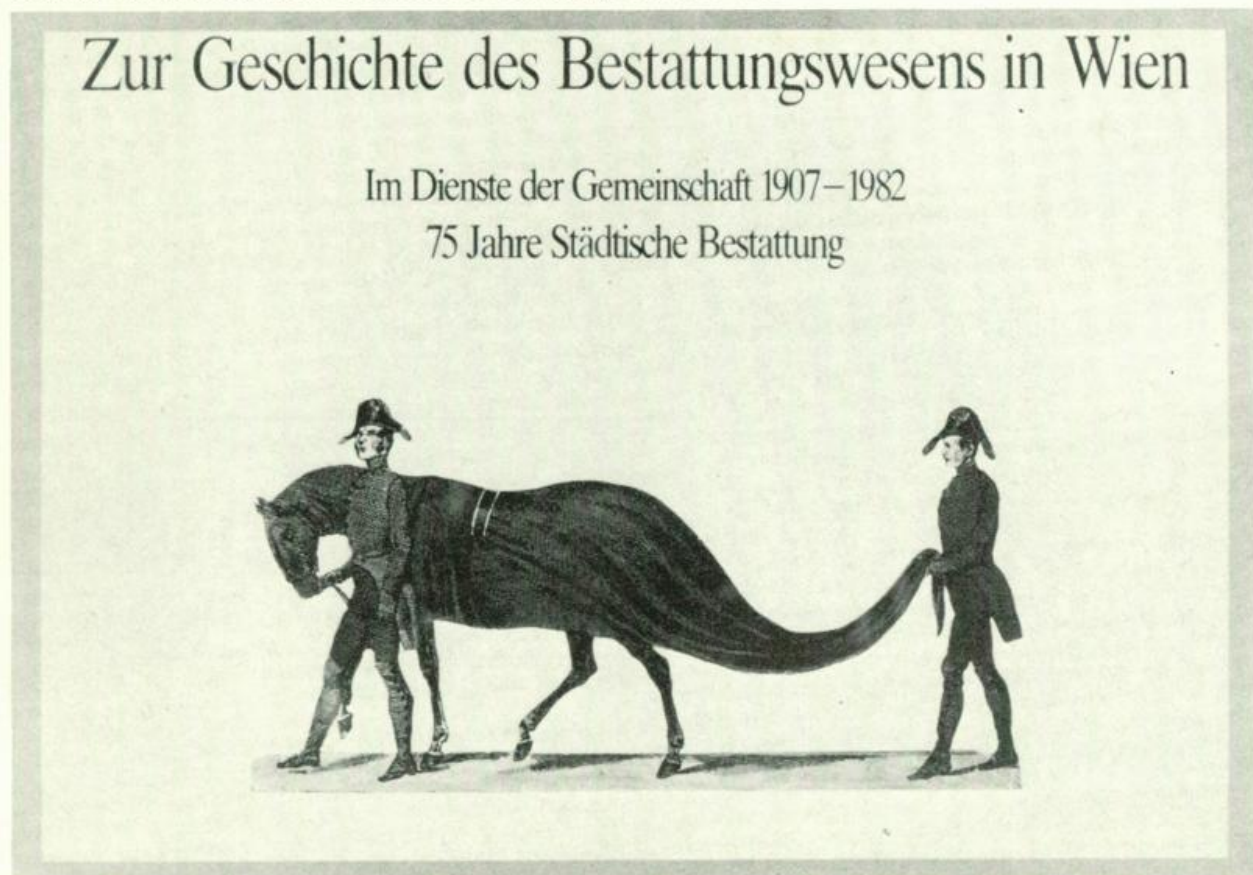




Trauerfeier für Staatssekretär o. Univ.-Prof. DDr. Adolf Nussbaumer im Kongreßsaal des Bundeskanzleramtes

Wiener Stadtwerke — Städtische Bestattung

Titelblatt der Broschüre „Zur Geschichte des Bestattungswesens in Wien“



Für die ersten Bauabschnitte der Linien U 3 und U 6 wurden die Ausschreibungsplanung und die Vergabeanträge für die ersten Vorarbeiten verfaßt. Das Trassengenehmigungsverfahren bei der Linie U 6, Längenfeldgasse, wurde eingeleitet. Die Projektierungsarbeiten wurden weiter fortgesetzt, außerdem wurde der Einbau von Aufzügen in die fünf Hochstationen der Gürtelstammstrecke geplant. Unter der Federführung der MA 18 wurden generelle Projekte für die Stationen Rampengasse und Reinprechtsdorfer Straße der Linie U 4 erstellt.

Der Wagenpark der Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn umfaßte zu Jahresbeginn 1982 einen Gesamtstand von 1.624 Personenfahrzeugen, der sich in 721 Straßenbahn-Triebwagen und 642 Straßenbahn-Beiwagen, in 68 Stadtbahn-Triebwagen und 61 Stadtbahn-Beiwagen sowie in 132 U-Bahn-Doppeltriebwagen gliedert. Wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit bzw. Übernahme in den Stand der Hilfsfahrzeuge wurden 42 Triebwagen der Typenreihen L₃, L₄, T₂, C₃ und N₁ sowie 64 Beiwagen der Typenreihe 1,1₃ und n₂ ausgeschieden. 6 Zweirichtungs-Gelenktriebwagen E₆ und 5 Gelenkbeiwagen der Type c_{6s} sowie 4 U-Bahn-Doppeltriebwagen wurden angeschafft. Somit umfaßte der Wagenpark zum Jahresende 1.533 Personenfahrzeuge, und zwar 700 Straßenbahn-Triebwagen und 599 Straßenbahn-Beiwagen, 53 Stadtbahn-Triebwagen und 45 Stadtbahn-Beiwagen sowie 136 U-Bahn-Doppeltriebwagen. Beim Straßenbahnbetrieb betrug der Stand an sechsachsigen Gelenktriebwagen per 31. Dezember 1982 483 Wagen, das sind 69,0 Prozent aller Straßenbahn-Personentriebwagen; beim Stadtbahnbetrieb betrug der Stand an sechsachsigen Gelenktriebwagen 32 Wagen (60 Prozent aller Stadtbahn-Personentriebwagen) und an sechsachsigen Gelenkbeiwagen 22 Wagen (49 Prozent aller Stadtbahn-Personenbeiwagen). Es stehen insgesamt 688 Triebwagen und 599 Beiwagen für den schaffnerlosen Beiwagenbetrieb zur Verfügung, wobei von den Triebwagen 423 Gelenkzüge für den Einmannbetrieb verwendbar sind.

Im Wagenpark der Autobusse wurden im Jahre 1982 32 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 Fahrzielanzeige in Front und an der Seite ausgestattet. Sowohl die Normalautobusse als auch Doppeldeckautobusse werden mit einem reinen Flüssiggasmotor betrieben; die Gelenkzugautobusse sind mit einem Motor für Flüssiggasmischbetrieb ausgerüstet. Im Jahre 1982 wurden 13 Normalautobusse, 5 Gelenkzugautobusse und 1 Citybus ausgeschieden. An Sonderfahrzeugen wurden ein Lastkraftwagen (ausgestattet mit Pritsche und Kran), ein Schweißwagen, ein Schienenreinigungswagen, ein Tief-ladeanhänger, zwei Kleintraktoren, ein Elektrofahrsitzgabelstapler, ein Rüstwagen und ein Turmwagen in Betrieb genommen. Für die Garagenrevision Grinzing wurde ein zweiter Flüssiggasbehälter angeschafft. Insgesamt standen 400 Autobusse zur Verfügung, davon sind 67 Doppeldeckautobusse, 139 Gelenkzugautobusse, 174 Normalautobusse (einschließlich 1 Vorführbus) und 20 Citybusse.

Unter den Hochbauarbeiten sind die Adaptierungsarbeiten für den Einbau einer heizbaren Revisionshalle zu nennen, mit denen in der Halle II des Bahnhofes Brigittenau im Frühjahr 1982 begonnen wurde. Am Bahnhof Rudolfsheim wurden die Bauarbeiten für den Einbau einer heizbaren Revisionshalle im Dezember 1982 abgeschlossen. Die Bau- und Montagearbeiten zur Errichtung einer zusätzlichen Abstellhalle in der Garage Raxstraße wurden gleichfalls abgeschlossen. In der Garage Grinzing wurde ein zweiter Flüssiggasbehälter errichtet. Zur Modernisierung und Rationalisierung wurden in der Zentralwerkstätte Hebebühnen, Krananlagen und Scherenhubtische montiert. Mit den Bauarbeiten zur Generalinstandsetzung der Wohnhausanlage Wehlstraße nach § 7 des Mietengesetzes wurde im Herbst 1982 begonnen. Die Bauarbeiten einer Straßenbahnabstellhalle unter dem Tragwerk der U-Bahn-Abstellhalle wurden im Dezember 1982 zu 80 Prozent abgeschlossen. Mit dem Neubau des dazugehörenden Betriebsgebäudes in der Attemsgasse wurde im Herbst 1982 begonnen.

Um einen besseren Verkaufsablauf zu erzielen, wurde die Doppelgleisstrasse der Linie 71 am Rennweg unmittelbar nach der Grasberggasse bis zum Plateau Rinnböckstraße zur Straßenmitte verlegt. Durch die Überbauung des Franz-Josefs-Bahnhofes sowie den Bau des Universitätszentrums war es notwendig, eine Verkehrsanbindung herzustellen. Im Jahre 1982 wurde mit den Gleisbauarbeiten in der Augasse (Linie D) begonnen. Bedingt durch den starken Verkehr im Zuge der Gudrunstraße mußte die Ausfahrt Bahnhof Favoriten-Gudrunstraße bis Plateau Laxenburger Straße umgebaut werden. Die Gleisanlage wurde zum Gehsteigrand verschoben. Neben der bestehenden Doppelgleisstrasse wurde auf der Simmeringer Hauptstraße zwischen Zentralfriedhof, 3. Tor, und der Zentralwerkstätte ein neues Schulgleis verlegt, um den Linienverkehr bei Schulfahrten nicht zu behindern. Wegen der Errichtung einer Tunnelzufahrt zum Allgemeinen Krankenhaus mußte am äußeren Währinger Gürtel ein Gleisprovisorium gebaut werden. Die Doppelgleisstrasse wurde von der Canongasse bis vor die Schopenhauerstraße zur Seite der Stadtbahnstützmauer verlegt. Auf Grund der Verlängerung der Linie U 1 bis Zentrum Kagran war es erforderlich, eine neue Gleisschleife für die Straßenbahnlinien 25 und 26 zu bauen. Unter der Abstellhalle Kagran wurden die Gleisanlagen des neuen Bahnhofes Kagran als Ersatz für den aufgelassenen Bahnhof Vorgarten verlegt. Im Zuge der Reaktivierung der Gleisanlagen in der Donaufelder Straße wurde der Kreuzungsbereich am Kagraner Platz umgebaut.

In der Zentralwerkstätte mußten insgesamt 1.110 Schienenfahrzeuge (752 Triebwagen und 358 Beiwagen), 2.261 Kraffahrzeuge (darunter 1.180 Autobusse) und 1.329 Drehgestelle deponiert werden. Im Rahmen des Beschleunigungsprogrammes wurden alle Garnituren der Wagentypen C₁ und c₁ mit Funk, Schnellab-

fertigung, Haltewunsch und Kurzstreckenentwertern ausgestattet. Die Weichensteuerungseinrichtung „System VETAG“ wurde in 30 Triebwagen der Type E_{1E} eingebaut.

Bis zum Jahresende ereigneten sich im Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Betrieb insgesamt 4.370 (1981: 4.088) und im Autobusbetrieb 1.120 (1981: 1.124) U n f ä l l e. An Haftpflichtentschädigungen und Renten für Körperverletzungen sowie Entschädigungen für Sachschäden wurden insgesamt 11,9 Millionen Schilling gezahlt. Schadenersatzansprüche wurden in der Höhe von 19,0 Millionen Schilling geltend gemacht.

Städtische Bestattung

Der städtischen Bestattung wurden im Jahre 1982 21.158 Bestattungen zur Durchführung übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 3.816 Fälle, 18,0 Prozent, betrug. Weitere Aufträge betrafen 1.976 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie 711 Überführungen in das In- und Ausland. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden nach Ägypten, Bulgarien, in die Bundesrepublik Deutschland, nach Griechenland, Großbritannien, Irak, Iran, Israel, Jugoslawien, Pakistan, Rumänien, Saudi-Arabien, Schweden, Spanien, Tansania, Togo, in die Türkei, UdSSR, nach Ungarn und in die USA übernommen. Überführungen auf dem Landweg wurden in die Bundesrepublik Deutschland, ČSSR, nach Italien, Jugoslawien, in die Schweiz und nach Ungarn durchgeführt. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1982 insgesamt 28.566 (1981: 29.507) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 638 zu eigenen Lasten durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufgekomen 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 2.694 Fällen wurden im Monat Jänner die meisten Aufträge übernommen, während die niedrigste Auftragszahl im September mit 2.070 Bestattungsfällen zu verzeichnen war.

Der F u h r p a r k hatte eine Fahrleistung von rund 793.000 km zu verzeichnen, das sind um 16.000 km mehr als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 28 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.147 km der Entfernung von Wien nach Narvik entspricht.

Das Unternehmen verfügte Ende 1982 über 21 Fourgons, 15 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts- und Kurierfahrten.

Im S a r g e r z e u g u n g s b e t r i e b wurden 46.133 Särge, und zwar um rund 2.800 weniger 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) betrug per 31. Dezember 1982 2.149.

Am 2. Februar 1982 wurden die nach den Plänen von Prof. Dipl.-Ing. *Boltenstern* umgebaute Aufbahrungshalle auf dem Friedhof Großjedlersdorf, die am 25. März 1981 für Bestattungsdurchführungen gesperrt worden war, wieder in Betrieb genommen. Bei der Innenausgestaltung wurden jene Richtlinien und Maßstäbe, die sich das Unternehmen im Laufe der letzten Jahre gesetzt hat, beibehalten. Es besteht nunmehr die Möglichkeit, neben Trauerfeiern zu Erdbestattungen auch Kremationsfeiern abzuhalten. Das Ende einer Kremationsfeier wird durch das Schließen eines Vorhanges sowie das gleichzeitige Verlöschen der Beleuchtung angezeigt. Außerdem wurden in dieser Halle erstmals die technischen Voraussetzungen für das Abspielen von Musikkassetten (Tonbandmusik) geschaffen. In der Aufbahrungshalle 1 des Friedhofes Neustift wurde im Juni eine Urnenstelle errichtet und damit ermöglicht, daß nunmehr in beiden Hallen dieses Friedhofes Urnenaufbahrungen vorgenommen werden können. Im Anschluß an die von der MA 43 vorgenommene Instandsetzung der Aufbahrungshalle hat die Städtische Bestattung auf dem Friedhof Gersthof Anfang September die Renovierung des Aufbahrungsraumes in Angriff genommen. Bis zum Abschluß der Instandsetzungsarbeiten beziehungsweise zur Wiederinbetriebnahme des Aufbahrungsraumes finden die Aufbahrungen im gedeckten Eingangsbereich des Verwaltungsgebäudes statt. Ebenfalls im September hat die MA 43 mit den Renovierungs- und Instandsetzungsarbeiten auf dem Friedhof Pötzleinsdorf begonnen. Anschließend daran wird die Städtische Bestattung den Aufbahrungsraum entsprechend ausgestalten. Im Oktober begann die MA 43 mit den Umbauarbeiten an der Aufbahrungshalle auf dem Friedhof Meidling. Diese Halle wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 1983 nicht zur Verfügung stehen. In der Zwischenzeit werden die Trauerfeiern in einer von der Städtischen Bestattung aufgestellten und eingerichteten provisorischen Aufbahrungshalle abgehalten. Die Umbauarbeiten der seit 4. Februar 1980 gesperrten Aufbahrungshalle auf dem Wiener Zentralfriedhof konnten plangemäß fortgesetzt werden. Auf Grund des Baufortschrittes ist daher anzunehmen, daß die Arbeiten bis Ende 1983 abgeschlossen sein werden.

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

Am 2. November wurde von Herrn Innenminister *Lanc* auf dem Wiener Zentralfriedhof ein Gedenkstein für

die Bombenopfer des Zweiten Weltkrieges enthüllt. Auch für diese Feier hat das Unternehmen Personal und Aufbahrungsgegenstände zur Verfügung gestellt.

Anfang Februar wurden die neuen Elektrobahrwagen auf acht sogenannten „Bergfriedhöfen“ in Betrieb genommen. Mit dem Einsatz dieser Bahrwagen konnte nicht nur eine ansprechendere Gestaltung des Konduktes, sondern auch eine Entlastung des Konduktpersonals erreicht werden. Am 1. März wurden auf verschiedenen Wiener Friedhöfen neue Bahrwagen einer niedrigeren Bauart in Betrieb genommen.

Auf Grund der Kostensteigerungen mußte mit Jahresbeginn 1982 die den Sargerzeugern vom Preisunterausschuß der paritätischen Kommission im Jahre 1981 zuerkannte Erhöhung der Verkaufspreise für Särge in Wien sowohl bei den Holz- und Metallsärgen als auch bei den Einsätzen in Anspruch genommen werden.

Da der Preisunterausschuß der paritätischen Kommission für Lohn- und Preisfragen einer Preiserhöhung für die betriebseigenen Leistungen der Druckereien zugestimmt hat und auch die österreichischen Kuvertfirmen ihre Preise erhöhten, wurden von den Partendruckereien die Preise für Trauerdrucksorten mit Wirkung 1. Mai 1982 angehoben.

In der Zeit vom 29. März bis 3. April wurde für die Filialbeamten des Unternehmens, aber auch für andere Bedienstete, die im Kundendienst tätig sind, ein Seminar abgehalten. Das Seminar, das das Anpassen an die Psyche des Kunden und damit verbunden eine individuellere Abwicklung der Kundengespräche, die allgemeine Motivation der Bediensteten des Aufnahmedienstes und die Identifikation dieser Bedienstetengruppe mit ihrer Tätigkeit zum Ziel hatte, fand bei den Seminarteilnehmern guten Anklang und dürfte zu einer weiteren Verbesserung des Kundendienstes beigetragen haben. Ferner wurden alle neu aufgenommenen Bediensteten in Schulungskursen auf ihre Tätigkeit vorbereitet.

In der Schriftenreihe über das österreichische Bestattungswesen wurde als 5. Teil ein „Friedhofsverzeichnis“ herausgegeben. Diese Publikation, die Daten über 3.335 österreichische Friedhöfe enthält, dient nicht nur den Berufskollegen in den Bundesländern, sondern auch den Mitarbeitern des Unternehmens als weiterer Arbeitsbehelf bei ihrer Tätigkeit.

Am 1. Juli konnte das Unternehmen auf eine 75jährige Tätigkeit im Dienste der Gemeinschaft zurückblicken. Aus Anlaß dieses Jubiläums hat das Unternehmen die Publikation „Zur Geschichte des Bestattungswesens in Wien“ herausgegeben, die einen Überblick über die Entwicklung der Städtischen Bestattung sowie des Wiener Bestattungswesens bietet und gleichzeitig auch den Besuchern des unternehmenseigenen Museums als Führer durch die Sammlung dienen soll.

Das im Zentralgebäude des Unternehmens untergebrachte Museum wurde im Jahre 1982 von 983 Personen besucht, darunter von 547 Ausländern aus 12 europäischen und 7 außereuropäischen Staaten.

Im Zuge der Renovierung der im Wiener Stephansdom befindlichen Barbarakapelle wurde das Unternehmen mit der Exhumierung der beiden bisher in dieser Kapelle beigesetzten Kardinäle Anton Gruscha (1820 bis 1911) und Franz Xaver Nagl (1855 bis 1913) betraut. Die sterblichen Überreste der beiden Erzbischöfe wurden am Abend des 30. September im Rahmen einer schlichten Feier unter der Leitung von Kardinal König und in Anwesenheit des Domkapitels in der Bischofsgruft der Unterkirche von St. Stephan beigesetzt. Die Leistungen der Städtischen Bestattung wurden vom Dom- und Metropolitan-Pfarramt St. Stephan mehrfach gewürdigt.

Im Jahre 1982 konnten die bestehenden internationalen Kontakte mit anderen Bestattungsunternehmen und Vereinigungen weiter intensiviert werden. An der am 29. September in Wien abgehaltenen Vorstandssitzung der „Europäischen Bestatter-Union“, deren Generalsekretär der Direktor der Wiener Städtischen Bestattung ist, nahmen erstmals auch die Vorstandsmitglieder der zweiten großen Bestattervereinigung, der „Association Européenne de Thanatologie“, teil. Unter den vielen Belangen, die eine Zusammenarbeit der beiden internationalen Vereinigungen wünschenswert machen, nimmt nach wie vor die Anerkennung des Straßburger Überführungsübereinkommens den ersten Platz ein. Des weiteren ist eine Neuauflage des Werkes „Handbuch des europäischen Bestattungswesens“ in Zusammenarbeit mit der „Association Européenne de Thanatologie“ geplant.

Das Unternehmen wurde 1982 mit folgenden Bestattungsfeiern besonderer Art in der Reihenfolge des zeitlichen Ablebens der Betroffenen betraut: Dr. jur. et Dr. phil. Heinrich *Benedikt*, em. Universitätsprofessor, Historiker; Hofrat Prim. Med.-Rat Dr. Anton *Bucher*, Leitender Chefarzt der Wiener Gebietskrankenkasse; DDr. et Dipl.-Ing. Georg *Mautner*, Ritter von Markhof, Industrieller; Dr. Friedrich *Jira*, General- und Armeearzt des österreichischen Bundesheeres; Karl Wilhelm *Maisel*, Bundesminister für soziale Verwaltung in den Jahren 1945 bis 1956, Bürger der Stadt Wien; Fatty *George* (Franz Pressler), Jazzmusik; Universitätsprofessor Dr. med. Herbert *Reisner*, Vorstand der Neurologischen Universitätsklinik Wien; Anton *Hinteregger*, Ehrensensator der Universität Wien, Autohändler; Kammersänger Rudolf *Christ*, Ehrenmitglied der Wiener Volksoper; Pater Bernhard Jakob *Tonko* OSA, Prior von St. August in Wien und Generalsekretär der österreichischen Caritas; Curd *Jürgens*, Schauspieler; Professor Willy *Fränzl*, Ballettmeister und 1. Solotänzer der Wiener Staatsoper; Hofrat Hermann *Thimig*, Kammerschauspieler; Rely Maria *Hey* geb. *Gmeiner*, Schauspieler; Fred *Schaffer*, Regisseur und Schauspieler; Max *Lustig*, Conférencier; Hofrat Professor Dr. Adolf *Rott*, Burgtheaterdirektor a. D.; Ulla Maj *Jacobsson-Rohsmann*, Schauspieler; Hofrat Robert *Ublir*, Abgeordneter a. D. zum Nationalrat; Pater Severin *Kurz*, OSB, Geistlicher Rat, Administrator in Wien-Dornbach; Professor Dr. lit. Johann *Gunert*,

Präsident und Ehrenmitglied der Grillparzer-Gesellschaft, Vorstandsmitglied des PEN-Club; Professor Oskar *Matulla*, Vizepräsident der Wiener Sezession; o. Univ.-Professor DDr. Adolf *Nussbaumer*, Staatssekretär im Bundeskanzleramt; Friedrich *Neumann*, Kapitänleutnant a. D.; Pfarrer Mag. Hermann *Spindler*, Ehrenpresbyter der evangelischen Pfarrgemeinde A. B., Wien-Landstraße; Professor h. c. Otto *Stradal*, Journalist und Schriftsteller.