

Verkehr und Energie

U-Bahn-Bau

Im Jahr 1987 war, bedingt durch die bevorstehende Umstellung der Stadtbahn auf Rechtsfahrbetrieb, eine Ergänzung der Wageneinrichtung für die magnetische Fahrsperrung notwendig. Diese Ergänzung bestand im wesentlichen aus dem Einbau eines zweiten Empfangsrelais in den Gelenktriebwagen, wodurch ein eingleisiger Betrieb, Gleiswechselbetrieb, beabsichtigte Falschgleisfahrten usw. bei voller signalmäßiger Überwachung der Züge ermöglicht werden. Um die Betriebssicherheit der Schaltwerke erhöhen zu können, wurden einzelne besonders stark beanspruchte Schaltelemente gegen eine verbesserte Version ausgetauscht. Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie als U6 bis Siebenhirten ist der Neubau weiterer Gelenktriebwagen E6 und Zwischenwagen C6 erforderlich. Den Waggonbauunternehmen wurden vorläufig die für den Bau dieser zusätzlichen Fahrzeuge erforderlichen elektrischen und mechanischen Beistellteile geliefert. Im Zusammenhang mit der Planung und Anschaffung von 9 U-Bahn-Doppeltriebwagen als Prototypen für die Serienwagen der Linie U3 konnten 1987 folgende Arbeiten durchgeführt werden: Die Linienzugsbeeinflussungs-Fahrzeugeinrichtungen in 6 Prototyp-Doppeltriebwagen wurden montiert und in Betrieb genommen. Um Verzerrungen und Ausfälle bei der Durchsage der Stationen und Umsteigerelationen zu vermeiden, wurden anstelle der bisher mechanischen Tonbandgeräte elektronische Sprachspeicher eingebaut. Da sich das ursprüngliche Konzept für die Beheizung der Fahrerkabinen als unzureichend erwiesen hat, mußten diese, um die entsprechenden Temperaturen zu erreichen, mit einer zusätzlichen Heizung ausgestattet werden. Weiters wurde Material für die LZB-Ausrüstung und die Heizung sowie Drehstromumrichter usw. angeschafft. Diese Teile wurden erst zu dem Zeitpunkt gekauft, nachdem sich ihre Eignung in bezug auf Material und technische Zuverlässigkeit während des Probetriebes erwiesen hatte.

Im Bauabschnitt U3/1b-Betriebsbahnhof Erdberg wurden 1987 die Rohbauarbeiten fortgesetzt. Das Betriebsgebäude, Maschinentechnische Gebäude, Sozial- und Werkstättegebäude, die Abstell-, Reparatur-, Ausblas- und Lagerhalle sowie die Waschbox wurden im Rohbau fertiggestellt. Die Kollektoren wurden bis auf ein Stück von 20 m Länge ebenfalls vollendet. Vom Gaswerksteg wurden die Stützen aufgestellt; die Tragkonstruktion aus Stahlbetonfertigteilen wurden im Werk gegossen. Mit dem Innenausbau wurde 1987 begonnen: Die Türzargen in den genannten Gebäuden wurden versetzt. Mit der Auslieferung der Fenster wurde Ende des Jahres begonnen. Auf dem Betriebsgebäude und auf der halben Reparaturlagerhalle wurden die Lichtkuppeln versetzt. Im Betriebsgebäude und im Sozial- und Werkstättegebäude wurden die Zwischenwände errichtet. Im Sozial- und Werkstättegebäude konnten die Wände auch zum Großteil bereits verputzt werden. Im August wurde mit den Gleisbauarbeiten begonnen. Zuerst wurde das Anschlußbahngleis der Firma Denzel samt Laderampe umgebaut, anschließend das Anschlußbahngleis für den Betriebsbahnhof und das danebenliegende Prüfgleis verlegt. Ebenfalls gebaut wurden ein Großteil der Gleisharfe zur Abstellhalle und die Ladegleise in der Lagerhalle sowie das Rillengleis Nr. 24 und das Niederflurgleis neben der Lagerhalle. Was die Außenanlagen betrifft, wurden fast alle Stützmauern neben der Ost-Autobahn fertiggestellt und auf halber Länge der Grundgrenze zur Ost-Autobahn ein Zaun aufgestellt. Der Zaun an der Grundgrenze zur Firma Denzel wurde ebenfalls fertiggestellt. Mit dem Bau der Versorgungs- und Entsorgungsleitungen zwischen den Objekten wurde begonnen: Es handelt sich um Abwasserkanäle sowohl für Oberflächen- als auch für Fäkalwässer, Drainageleitungen, Leitungen für Fernwärme und Wasser sowie um Stromkabel. Mit der Befestigung der Oberfläche wurde im Bereich der Lagerplätze und beim Betriebsgebäude vor dem Unterwerk begonnen. Die Installation der Trockenlöschleitung wurde ebenso begonnen, wobei der Teil für die Revisionshalle fertiggestellt werden konnte. Im Betriebsgebäude wurde die Verlegung der Sanitärablaufleitung in Angriff genommen. Im Sozialgebäude konnten diese Arbeiten abgeschlossen werden. Ebenso wurden die Arbeiten für die erdverlegten Heizungsleitungen beendet. Die Ausschreibungen, Anbotsprüfungen und Vergaben für die Lieferung und Montage der maschinentechnischen Anlagen konnten mit Ausnahme einiger Sonderanlagen abgeschlossen werden. Ebenso wurden die wesentlichen Planungsarbeiten für die umfangreichen Werkstätten- und Lagereinrichtungen durchgeführt. Die Ausführungsplanungen der Anlagen wurden teils fortgesetzt, teils nach Auftragsvergabe aufgenommen. Für die Aufzüge, Lüftungs-, Kran- und Ölanlagen wurden Bauansuchen bzw. Einreichungen gestellt, wobei für die Lüftungsanlage die Baugenehmigung erreicht werden konnte. Mit den Elektroinstallationsarbeiten wurde begonnen. Ebenso wurden die Ausschreibungen für die Niederspannungsschaltanlage, für die Automatisierungsanlage und Traktionsstromanlage vorbereitet, durchgeführt und für die Vergabe weiterbearbeitet. Für die vorzeitige Betriebsaufnahme des Bahnhofes im Jahre 1989 wurde ein Organisationsplan erstellt. Das Stellwerk Erdberg wurde bestellt.

Im Bauabschnitt U3/1a-Station Erdberg wurde die Herstellung der Rampe West mit der Sohlplatte und den Trogwänden sowie der Hinterfüllung bis auf die Zufahrt bei der Nottendorfer Gasse fertiggestellt. Auf der Erdbergstraße wurde der Gehsteig vom Tunnelportal (Bauabschnittsbeginn) bis auf die Höhe des Plateaus Nottendorfer Gasse hergestellt und der Grünstreifen mit Humus verfüllt. Der Rohbau des Aufnahmegebäudes West samt Außenstiege wurde beendet. Die Zwischenwände wurden fertiggestellt und die Türzargen versetzt. Der Bahnsteig

wurde im Rohbau beendet. Die Isolierung des Streifenfundaments bei Gleis 1 und Gleis 2 wurde abgeschlossen. Das Aufnahmegebäude West wurde mit dem Kollektor-, Bahnsteig- und Sperrengeschloß sowie der Außenstiege rohbaumäßig fertiggestellt. Mit den Zwischenwänden wurde begonnen, die Türzargen wurden im Mauerfortschritt versetzt. Der Verbindungskollektor vom Aufnahmegebäude Ost zur Halle 2 konnte errichtet werden. Der Steg über die Erdbergstraße wurde vorläufig ohne Stiegenabgang nur mit dem Podest beendet; die Integrierung in eine Park-and-Ride-Überbauung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, wird aber in der Folge vom Wiener Wirtschaftsförderungsfonds betrieben. Bei der Rampe Ost, am Bauabschnittsende, erfolgte die Baugrubensicherung der letzten sechs Blöcke mittels Spundwände. Zum überwiegenden Teil wurden die Fundamentplatten und Wände hergestellt; bei den letzten vier Blöcken erfolgte auch die Herstellung der Decken. Beim Steg zum Betriebsbahnhof wurden der Abgang und die Wände fertiggestellt. Weiters wurde im Bahnsteigkollektor die Trockenlöschleitung verlegt. Die Ausführungsplanung der Heizungs-, Lüftungs- und Sanitäreinrichtungen und der Personenaufzüge sowie der Errichtung der Stromversorgungsanlage wurde weitergeführt. Ebenso konnte die Herstellung der Tragkonstruktion für den Boden der E-Werksstation (Hochspannungsschalt- und Transformatorenanlage) abgeschlossen werden.

Im Bauabschnitt U3/2-Schlachthausgasse konnten im zweigleisigen Streckentunnel von der Leonhardgasse bis vor das Haus Kleingasse ONr. 2 der Stahlstreifenhorizont, die Träger und Roste der Tunneldecke sowie der Tunnelaushub fertiggestellt werden. Die Unterfangung des Hauses Leonhardgasse ONr. 1 wurde nach zweimaliger Lastumlagerung und der Schlitzwandherstellung im Hausbereich abgeschlossen. Die Wiederherstellung des Stiegenhauses ist im Gange. Im Bereich des eingleisigen Streckentunnels vor dem Haus Kleingasse ONr. 2 konnte zu Beginn des Jahres die Tunneldecke hergestellt werden. Im November wurden der Tunnelaushub und die Sohlplattenherstellung in diesem Teilstück beendet. Nach Abschluß der Injektionsarbeiten unter dem Objekt Kleingasse ONr. 2 wurde Ende Oktober mit dem in geschlossener Bauweise anzufahrenden Tunnelabschnitt begonnen. Nach dem Abbrechen der Schlitzwand im Anfahrtschacht Kleingasse wurde in 1-m-Abschlägen mit 3 m voreilender Kalotte in westlicher Richtung vorgetrieben. Am 21. Dezember war dieser Tunnelabschnitt fertiggestellt. Im Bereich Aufgangsbauwerk West wurden die beiden Stahlbetonaussteifungshorizonte sowie die Sohlplatte hergestellt. Anfang des Jahres 1987 gelangten die Hochdruckbodenvermörtelungsarbeiten im Haus Schlachthausgasse ONr. 24A zum Abschluß, die Hauslasten wurden mittels hydraulischer Pressen auf eine Unterfangungskonstruktion umgelagert, die Fundamente und Kellerwände abgebrochen. Anschließend konnten die Träger und Roste in diesem Bereich hergestellt werden. Die Schlachthausgasse wurde im Jänner für den KFZ-Verkehr gesperrt und die Umleitungsstrecke Schnirchgasse—Würtzlerstraße—Barthgasse in Betrieb genommen. Dann erfolgte die Umlegung der Straßenbahngleise der Linie 18 auf die Seite der geraden Ordnungsnummern. In weiterer Folge wurden die Schlitzwände sowie die Träger, Roste und Platten der Tunneldecke bis zur Straßenmitte hergestellt. Anschließend konnten die Einbauten (Gas, Wasser, E-Kabel) auf die Tunneldecke umgelegt werden. Dann wurde die Straßenbahnhilfsbrücke für den eingleisigen Betrieb auf der Seite der ungeraden Ordnungsnummern hergestellt und in Betrieb genommen. Bis Ende 1987 konnten die restlichen Schlitzwände im Plateau Schlachthausgasse hergestellt werden. Im März wurden, nach Herstellung zweier Außenmauerdurchbrüche als Einfahrtsmöglichkeit, die Schlitzwände im Keller des Hauses Markhofgasse 2 errichtet. Nach Fertigstellung der Träger und Roste der Tunneldecke wurde die Unterfangungskonstruktion (Stichträger, Längsträger) hergestellt. Im Dezember konnten die Hauslasten auf die Unterfangungskonstruktion umgelagert werden. Im Stationsbereich zwischen der Schlachthausgasse und der Markhofgasse wurden die Träger und Roste der Tunneldecke fertiggestellt. Außerdem konnte ein Teil der Sohlplatte und der Tunnelwände errichtet werden. Der Streckentunnel von der Würtzlerstraße bis zur Erdbergstraße wurde mit der Herstellung der Deckenplatte, der Isolierung und der Schüttung fertiggestellt.

Im Zuge der baulichen Vorarbeiten für den Bauabschnitt U3/3-Kardinal-Nagl-Platz konnten die Einbautenverlegungen abgeschlossen werden. Es erfolgte zum Großteil bereits die Neulegung der Versorgungsleitungen auf die fertige U-Bahn-Tunneldecke. Die Schlitzwandarbeiten wurden Ende Mai abgeschlossen, wobei im Sichtflächenbereich des Stations- und Streckenbereiches Bleche verwendet wurden, damit die Oberfläche der Schlitzwände möglichst glatt hergestellt werden kann. Im Oktober wurde zwischen Keinergasse und Apostelgasse der letzte Deckenabschnitt des Bauabschnittes fertiggestellt. Nach Abdichtungsarbeiten und Aufbringung des Schutzbetones konnte bereits eine provisorische Fahrbahn hergestellt werden. Ebenso wurden die Aussteifungshorizonte am Bauabschnittsanfang (Wassergasse) und Bauabschnittsende (Leonhardgasse) ausgeführt. Der Tunnelaushub konnte in Teilbereichen abgeschlossen werden. Die Sohlplatte wurde in den Bereichen Wassergasse—Apostelgasse und Keinergasse—Rabengasse hergestellt. Das Unterwerk Kardinal-Nagl-Platz konnte rohbaumäßig abgeschlossen werden, ebenso der Lüftungsturm samt Stiegenlaufplatte für die Stiege 7 (Zugang zum Unterwerk). Im Bereich der Station West konnten die Stiegenlaufplatten sowie die Zwischenwände für die Betriebsräume errichtet werden. Zwei der drei vorgesehenen Grundwasserdüker wurden bereits ausgeführt. In den Bereichen Hainburger Straße zwischen Wassergasse und Messenhausergasse sowie Rabengasse und Leonhardgasse wurde die definitive Oberfläche bereits hergestellt.

Im Bauabschnitt U3/4-Rochusgasse wurde das Tunnelbauwerk in der Landstraßer Hauptstraße und in der Hainburger Straße fertiggestellt. Bis auf eine Einbringöffnung, die von den Verkehrsbetrieben noch für den Gleisbau benötigt wird, konnten alle anderen Transportöffnungen geschlossen werden. Ebenso wurde die Lastumlagerung des

Generali-Hauses auf die neuen Stützen abgeschlossen, so daß auch der Tunnel im Bereich der Unterfangungskonstruktion fertiggestellt werden konnte. Der bergmännische Vortrieb konnte abgeschlossen werden, danach erfolgte der Beginn des Innenausbauens. Nach Verlegung der Entwässerungsleitungen im Stationsbereich in der Sohlplatte begannen die Gleisbauarbeiten der Verkehrsbetriebe. Die Wiederherstellung der Straßenoberfläche einschließlich Rücklegung der Einbauten in Teilbereichen der Landstraßer Hauptstraße und Hainburger Straße konnte ebenfalls zum Großteil durchgeführt werden. Im Bereich des zukünftigen Augustinermarktes erfolgten die Kellerherstellung für zwei Marktpavillons und die Einbautenneulegung.

Im Bauabschnitt U3/5-Landstraße wurde das Stations- und Streckenbauwerk des 5. Bauabschnittes nahezu fertiggestellt. Die Deckenöffnungen für den Materialtransport in der Landstraßer Hauptstraße konnten zur Gänze und damit zum Teil vor dem vorgesehenen Terminplan geschlossen werden. Es fehlen nur noch die Stiegenhäuser der Stiegenaufgänge aus der Tiefgarage über dem U3-Tunnel an die Oberfläche. Auch der Stiegenaufgang von der U3-Station in das neue Wohnhaus in der Landstraßer Hauptstraße ONr. 11 wurde fertiggestellt. Das Erdgeschoß des darüber befindlichen Wohnhauses samt den im Hintertrakt befindlichen Betriebsräumen der U-Bahn und dem über Dach geführten Lüftungsturm wurden gleichfalls im Jahr 1987 errichtet. Es fehlt nur mehr die Decke über dem Erdgeschoß. Entsprechend dem guten Baufortschritt im Rohbau konnten die Innenausbauarbeiten in der Kassenhalle des Bahnhofes Wien Mitte bereits in Angriff genommen werden. Es wurden die Malerarbeiten fertiggestellt und der Steinfußboden zum größten Teil erneuert. Die erste Fahrtreppe aus der Kassenhalle in das Zwischengeschoß der U3-Station wurde eingebaut. Hand in Hand mit dem Rohbau wurden der Großteil der Abwasserleitungen sowie ein Teil der Lüftungsleitungen und Teile der Elektroinstallation verlegt. Die Oberfläche über dem fertiggestellten U-Bahn-Tunnel wurde von der Vorderen Zollamtsstraße bis zur Unteren Viaduktgasse fast abgeschlossen und Teile der neuen Oberflächenausgestaltung bereits bis zur Baugrenze U3/4 in Angriff genommen. Bereits im Frühjahr, am 29. April, konnte die Tiefgleiche gefeiert werden. Ein wichtiges Ereignis war der Tunneldurchschlag zwischen den Bauabschnitten U3/5 und U3/6+7 am 25. Juni, so daß am Tag der offenen Tür am 19. September eine Begehung der Station Landstraße und weiter durch den Tunnel zum Stephansplatz möglich war. Den Abschluß bildete das Landstraßer Tunnelfest am 16. Oktober, bei dem die Landstraßer Bürger von der Station Rochusgasse bis zur Station Landstraße das U-Bahn-Bauwerk begehen und im Bauabschnitt U3/5 eine Schriftrolle unterzeichnen konnten. Am 31. Oktober wurden die Autobuslinien 74A und 75A wieder über die Landstraßer Brücke geführt und die Haltestelle auf der Ungarbrücke stillgelegt.

Die Sondervereinbarung über die Vergebührung von Planungsleistungen für Bauwerke im U-Bahn-Bau, kurz SVU 87 genannt, konnte im Dezember endgültig abgeschlossen werden und ist allen Verträgen ab 1. Jänner 1984 zugrunde zu legen. Ebenso wurden die Übergangsbestimmungen zur Regelung der Einzelverträge und damit zusammenhängende Detailfragen mit der Ingenieurkammer festgelegt, so daß die Abrechnung aller alten Verträge und Überläuferverträge möglich ist und die dafür vorgesehenen Budgetmittel noch für das Finanzjahr 1987 ausgeschöpft werden können. Die Ratifizierung der SVU 87 durch den Gemeinderatsausschuß „Verkehr und Energie“ wird für Anfang 1988 erwartet.

Im Bauabschnitt U3/6+7-Verbindungsgleis und Stubentor lag der Schwerpunkt des Baugeschehens bei den Vortriebsarbeiten. Die Tunnel wurden nach der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“ unter Zuhilfenahme von Druckluft vom Zentralschacht bei der Weiskirchnerstraße aus vorgetrieben. An dieser Stelle waren auch die für die Aufrechterhaltung des Überdruckes notwendigen Geräte, Aggregate und Schleusen situiert. Die gesamte Baustellenmanipulation für den Tunnelvortrieb, wie Schutterung, Materialtransporte und Spritzbetonherstellung, lief über den Zentralschacht. Der maximale Überdruck ergab sich in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Grundwasserverhältnissen in den diversen Streckenabschnitten mit 0,6 bar. Um die Gefahr von Ausbläsern zu bannen, mußten vorweg entlang der Tunneltrasse die oft mehrgeschossigen Kellergewölbe nach alten, verschütteten Brunnen untersucht werden. Zahlreiche Brunnen wurden dann mit einer Betonplombe abgesichert. Weiters waren umfangreiche Injektionsmaßnahmen für die Sicherheit des Tunnelvortriebes erforderlich. Die Injektionsarbeiten selbst erfolgten aus eigenen Schächten, um den Individualverkehr und die Anrainer möglichst wenig zu belästigen. Der Druckluftbetrieb wurde bis Mai aufrechtgehalten, danach verlief der Tunnelvortrieb atmosphärisch, zum Teil im Schutz von Grundwasserabsenkungen. Ab Jahresbeginn konnten die beiden Stationsröhren sowie die eingeleisigen Streckenröhren Richtung Stephansplatz bzw. unter dem Wienfluß zum benachbarten Bauabschnitt U3/5 erfolgreich aufgefahren werden. Phasenweise liefen drei Vortriebe gleichzeitig. Bis Jahresende wurde ein Großteil der Tunnel fertiggestellt, lediglich ein Stück des Verbindungsgleises zwischen Zentralschacht und Bauabschnitt U3/5 bleibt noch bis 1988 offen. Die Innenschachterstellung begann im Juli. Vom Stephansplatz stadtauswärts wurde in der tieferliegenden Streckenröhre (Gleis 2) die Innenschale unter Einsatz eines Rundumschalwagens blockweise eingebracht. Die mittlere Betonierleistung lag bei vier Blöcken pro Woche (rund 40 lfm). Gleichzeitig wurde auch in der Stationsröhre (Gleis 2) die Innenschale in zwei Etappen (Sohlteil, Gewölbe) betoniert. Zusätzlich erfolgte ab Herbst der Beginn des Gleisbaues durch die Verkehrsbetriebe. Nach Ablassen der Druckluft setzte in den beiden an den Stationsenden liegenden Aufgangsbauwerken der Ausbau ein. Nach dem Entfernen der Druckwände und den erforderlichen Aushubarbeiten konnten die Sohlplatten, die aufgehenden Wände der Innenschale sowie die ersten Zwischenwände hergestellt werden. Weiters fielen Einbautenrücklegungen im Bereich Wollzeile, Luegerplatz und

Zedlitzgasse sowie die Wiederherstellung der Straßenoberfläche der Landstraßer Hauptstraße zwischen Vorderer Zollamtsstraße und Gigergasse an.

Im Bauabschnitt U3/8-Stephansplatz wurden die Einreichplanung für den Ausbau und die Adaptierung der U-Bahn-Station Stephansplatz fertiggestellt. In Verhandlungen mit den Eigentümern des derzeit in Bau befindlichen ehemaligen Haas-Hauses (Stock-im-Eisen-Platz 4) konnte Einigkeit darüber erlangt werden, daß innerhalb des Gebäudes an der Ecke Goldschmiedgasse ein Lift, der vom Passagengeschoß direkt an die Oberfläche des Stephansplatzes führt, eingeplant wird. Weiters ergab sich im Zuge der eisenbahnrechtlichen Vorschriften für die U3 die Notwendigkeit der Einplanung eines Notstromaggregates mit Nebenräumen in Tieflage unter der Goldschmiedgasse. Nach Genehmigung des Projektes in der Wirtschaftlichkeitsbesprechung am 7. Oktober und der Projektbesprechung am 15. Oktober wurde der Sachkredit für den Ausbau und die Adaptierung der U-Bahn-Station Stephansplatz mit Gesamtkosten von 220 Millionen Schilling am 12. Dezember genehmigt. Für den im Jänner 1988 beginnenden Gleisbau wurden Baumaterialien angekauft.

Im Bauabschnitt U3/9-Herrengasse erfolgte im Jänner die Einbautenumlegung Ecke Kohlmarkt/Graben für die Injektionsschachtherstellung. Ebenfalls im Jänner begannen die Unterfangungsarbeiten unter dem Gebäude Graben ONr. 16. Dazu war es erforderlich, in der Habsburgergasse einen Transportschacht herzustellen. Die Injektionsarbeiten in den Injektionsschächten 1 und 2 in den Höfen des Niederösterreichischen Landesmuseums und im Injektionsschacht 5 im Keller 1, Wallnerstraße 4, wurden fertiggestellt. Die Injektionsschächte im Sperrengeschoß – Fahrengasse (Schacht 3) im Hof des Hochhauses Herrengasse (Schacht 4), im Lüftungsbauwerk Neubadgasse (Schacht 6), am Kohlmarkt (Schacht 7) sowie die Vorarbeiten im Keller (Graben 16) und im Anschlußbereich U3/8 wurden hergestellt und die Injektionsarbeiten aufgenommen. Die Vortriebsarbeiten der beiden eingleisigen Streckenröhren zwischen dem Stationsbauwerk-Volkstheater (U3/10) und dem Schacht Minoritenplatz, die im Bereich zwischen Theseustempel und Minoritenplatz unter Grundwasserabsenkung hergestellt wurden, konnten abgeschlossen werden. Der Durchschlag für das Gleis 2 erfolgte am 4. November. Nach Ausführung einer Grundwasserabsenkung wurde Ende März mit den Vortriebsarbeiten für die Stationsröhre Gleis 2 vom Schacht Minoritenplatz in Richtung Herrengasse begonnen. Der Anschlag erfolgte am 1. April. Es wurden 30 lfm Röhre unter atmosphärischen Bedingungen hergestellt und danach die Drucklufteinrichtung (Druckwand, Schleusen, usw.) in diesem Tunnelbereich montiert. Anfang Juli wurde der Druckluftvortrieb vom Minoritenplatz in Richtung Graben aufgenommen. Am 13. Juli mußte dieser Vortrieb eingestellt werden, da im Boden verteiltes metallisches Quecksilber angetroffen worden war und die Quecksilberdampfkonzentration in der Druckkammer die Arbeiten unmöglich machte. Es wurden bei Mannschaften und Aufsichtspersonal Quecksilbervergiftungen festgestellt. Im weiteren wurde ein Projekt für die Fortführung des Vortriebes entwickelt, wobei durch umfangreiche Sondermaßnahmen die Sicherheit des Arbeitspersonals und der Umwelt zu gewährleisten war. Entsprechende Grenzwerte und ein Entsorgungskonzept für das kontaminierte Aushubmaterial mußten erarbeitet werden. Ende Oktober konnten die Vortriebsarbeiten wieder aufgenommen werden. Die Kellergeschosse des Lüftungsbauwerkes Neubadgasse wurden rohbaumäßig fertiggestellt. Mit der Herstellung des Lüftungsbauwerkes-Volksgarten wurde im September begonnen. Als Neuerungen können die im Rahmen der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode im Wiener U-Bahn-Bau erstmals verwendete Vortriebsweise bei den Stationsröhren mit „großer weitvordringender Kalotte“ und das für den Abbau und die Entsorgung von quecksilberkontaminiertem Aushubmaterial entwickelte Konzept bezeichnet werden.

Im Bauabschnitt U3/10-Volkstheater wurden der gesamte Aushub in der Station „Volkstheater“ sowie die Sohlplatte und der Abbau des Stahlsteifenhorizontes hergestellt. Weiters wurden der Mittelbahnsteig und die links und rechts vom Bahnsteig seitlich oben situierten Wandscheiben, auf denen ein Mosaik laut Entwurf von Prof. Lehmden appliziert werden soll, errichtet. Der Ausbau der Passage Bellaria-Ring und der Ausbau des Unterwerkes werden vorangetrieben. Die Aushubarbeiten bei der Halle „H“ im Messepalast und die Errichtung der 1. und 2. Zwischendecke konnten abgeschlossen werden. Nach Abschluß aller Vorarbeiten für die Unterfahrung der U2, der Lastumlagerungen der Tunnelwände der U2 auf die hergestellten Brunnen sowie nach Abschluß der Bodenverfestigungen unterhalb der Linie U2 für die Unterfahrung der U-Bahn-Linie U2 kann 1988 mit der bergmännischen Unterfahrung der U2 begonnen werden. Im Bereich der geschlossenen Bauweise erfolgte 1987 die rohbaumäßige Fertigstellung aller Strecken-, Abstell- und Lüftungstunnels mit einer Gesamtlänge von rund 1.600 m. Davon wurden knapp 70 m unter den Fundamenten des Großkaufhauses Herzmansky im Schutze einer Stickstoffvereisung – in diesem Umfang erstmalig in Österreich – erfolgreich ausgeführt. Im Zuge der Innenausbauarbeiten erfolgte die Durchführung aller Vorarbeiten (Ausschreibung, Vergabe) für die Herstellung des Mosaikfrieses in der Station „Volkstheater“ gemeinsam mit Prof. Lehmden. Die Ausschreibung für die Maler-, Schlosser- und Steinmetzarbeiten im Bereich der Passage Bellaria (Stationsverteilergeschoß unter dem Ring) und im vorderen Stationsbereich „Volkstheater“ wurde ebenfalls abgeschlossen. Des weiteren wurden die Wiederherstellung der Oberfläche – Teil A (der an der Lastenstraße gelegenen Hälfte) vor dem Naturhistorischen Museum durch die MA 42 sowie die Wiederaufstellung der Steineinfriedung des Museums in diesem Bereich in Angriff genommen.

Am 7. Jänner wurde im Bauabschnitt U3/11-Kirchengasse mit den Rohbauarbeiten begonnen. Im Februar und April wurde die Brillenwand (Stirnschlitzwand) zum Bauabschnitt U3/10 „Volkstheater“ hergestellt. Im Bereich

zwischen Stiftgasse und Kirchengasse konnten auf der Seite des 7. Bezirkes ab Mitte Juni die Leit- und Schlitzwände hergestellt werden, ab Mitte Juli begann der Aushub, ab Mitte August wurde die oberste Decke betoniert, und ab Mitte September wurden in diesem Bereich die Schüttung und der Belag aufgebracht. Im Bereich zwischen Neubaugasse und Amerlingstraße wurden auf der Seite des 6. Bezirkes ab Anfang April die Leit- und Schlitzwände hergestellt, ab Anfang Mai begann der Aushub, ab Anfang Juni wurde die oberste Decke betoniert, ab Anfang August wurden in diesem Bereich die Schüttung und der Belag aufgebracht, danach wurden bis Anfang November die Gleise der Straßenbahn für die zweite Bauphase im Bereich zwischen Barnabitingasse und Amerlingstraße verlegt. Von Anfang Jänner bis Ende März wurde das Straßenbahnprovisorium für die erste Bauphase hergestellt (Bereich Stiftgasse bis Amerlingstraße) und von Anfang Oktober bis Mitte November das Straßenbahnprovisorium für die zweite Bauphase errichtet (Bereich Kirchengasse bis Neubaugasse). Der Individualverkehr wurde weiter über die zwei bewährten Hauptumleitungsstrecken geführt, wobei die Zufahrt zur Mariahilfer Straße für den Kunden- und Lieferverkehr jederzeit und zumindest auf einer Straßenseite gesichert war. Restliche Einbautenumlegungen wurden im Mai abgeschlossen (Amerlingstraße—Esterhazygasse). Aufgrund der besonderen Anforderungen an die Dichtheit der Schlitzwände, bedingt durch die Ausführung des gesamten Bauabschnittes in einschaliger Bauweise, werden die Schlitzwandfugen nach dem patentierten Verfahren „CWS-Bachy-Universale Grundbau“ unter Verwendung von zwei Fugenbändern hergestellt.

Ab Anfang Jänner wurde im Bauabschnitt U3/12-Zieglergasse begonnen, die Baustelleneinrichtung in den dafür vorgesehenen Bereichen aufzustellen. Für die Aufrechterhaltung des öffentlichen und des Individualverkehrs vor Beginn der eigentlichen Rohbauarbeiten war es notwendig, vom Anfang Jänner bis Mitte März die Gleisprovisorien für die Straßenbahn fertigzustellen. Die Rohbauarbeiten selbst wurden Anfang März im Bereich Plateau Webgasse in Angriff genommen. Anschließend an die Schlitzwandarbeiten erfolgten der Aushub und der Bau der Kanalquerung. Anfang Juni wurde die oberste Decke betoniert. Danach wurden ein Wasserrohrstrang DN 500 und ein Kanal der Heizbetriebe Wien GesmbH verlegt sowie Mitte Juli mit den Schüttungs- und Belagsarbeiten dieser Bereich abgeschlossen. Im Plateau Kaiserstraße wurde mit den Leitwandarbeiten im März und mit den Schlitzwandarbeiten Ende April begonnen. Der Aushub für die Herstellung der obersten Decke erfolgte Anfang Juni, die Decke wurde im Juli betoniert, und nach Längslegung von MA 31 und Heizbetriebe Wien GesmbH wurden in diesem Bereich im September Schüttung und Belag aufgebracht. Danach diente diese Fläche als Baulager. Zwischen Schottenfeldgasse und Zieglergasse wurde mit den Leit- und Schlitzwandarbeiten Mitte April begonnen, danach erfolgten der Aushub und die Herstellung der obersten Decke, Fahrtreppenöffnungen, Lichtschacht und Lüftungskanäle bis Anfang November. Die Schüttungs- und Belagsarbeiten wurden bis Mitte November fertiggestellt, das heißt, die Arbeiten wurden von Jänner 1988 vorgezogen. Im Bereich Andreasgasse bis Straßenhof wurden die Leit- und Schlitzwände ab Anfang August hergestellt und bis Ende Oktober abgeschlossen. Anschließend wurde die provisorische Oberfläche wiederhergestellt und der Bereich für den Weihnachtsverkehr freigegeben. Die Herstellung der obersten Decke ist im Jahre 1988 vorgesehen. Der Individualverkehr wurde während der gesamten Bauzeit über die zwei bewährten Hauptumleitungsstrecken geführt, wobei die Zufahrt und Abfahrt zur Mariahilfer Straße für den Kunden- und Lieferverkehr jederzeit über „Schleifen“ möglich waren.

Im April wurde mit den baulichen Vorarbeiten für die Freimachung des Bauabschnittes U3/13-Westbahnhof begonnen. Diese Vorarbeiten umfaßten alle erforderlichen Einbautenumlegungen für Wasser, Gas, E-Kabel, Kanal und die für die Aufrechterhaltung des öffentlichen sowie des Individualverkehrs während der Rohbauarbeiten notwendigen Maßnahmen. Ein Schwerpunkt bei diesen Vorarbeiten waren die äußerst umfangreichen Umlegungen der Straßenbahngleise, und zwar wurde für die Straßenbahnlinien 5, 6 und 64 ein neuer Haltestellenbereich einschließlich der erforderlichen Gleisverbindungen bzw. Gleisschleifen in der Höhe der Mariahilfer Straße 123—125 geschaffen. Die Straßenbahngleise entlang des Gürtels wurden im Abschnitt von der Kirche Maria vom Siege bis vor den Westbahnhof verlegt, eine neue Haltestelle für die Linien 8, 9 und 18 am Europaplatz errichtet. Die Umkehrschleife der Linie 9 wurde ebenfalls vor die Kirche Maria vom Siege verlegt. Die Gleise der Linien 52 und 58 wurden in der äußeren Mariahilfer Straße geringfügig verschwenkt und eine neue Haltestelle errichtet. Diese Umlegungsarbeiten konnten im Oktober abgeschlossen werden. Ein weiterer Schwerpunkt war die Anpassung des Gürtels und der Mariahilfer Straße an die Baubereiche der künftigen Rohbauarbeiten. Wesentliche Arbeiten waren in diesem Zusammenhang die Verschwenkung des äußeren Gürtels in der Höhe des Europaplatzes und die Herstellung einer neuen Gürtelquerung im Zuge der Mariahilfer Straße. Weiters wurden auch das Plateau Gürtel—Felberstraße—Stollgasse, die Gürtelverbindungsfahrbahn in der Höhe des Westbahnhofes und die Führung des Individualverkehrs in der inneren Mariahilfer Straße der 1. Bauphase der Rohbauarbeiten angepaßt. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch die verkehrstechnischen Anlagen wie Lichtsignale usw. und die öffentliche Beleuchtung den geänderten Verkehrsrelationen angepaßt. Die gesamten Arbeiten wurden Anfang November abgeschlossen. Das in der Höhe des Westbahnhofes im mittigen Grün des Gürtels befindliche Hesserdenkmal mußte abgetragen werden, da es sich direkt über der Trasse der U-Bahn-Linie 6 befunden hatte. Ebenfalls mußten jene Bäume, die im Trassenbereich der U-Bahn-Linie 6 standen, umgepflanzt, oder wenn dies nicht möglich war, gerodet werden. Ersatzpflanzungen wurden teilweise bereits durchgeführt. Am 9. November wurde mit den Rohbauarbeiten begonnen, wobei außer den umfangreichen Baustelleneinrichtungen in der Höhe der Palmgasse und Goldschlagstraße

ausschließlich Umfassungswände in Schlitzwandbauweise im Zuge der künftigen U-Bahn-Linie 6 hergestellt wurden, und zwar im Plateaubereich Gürtel—Mariahilfer Straße, in der Höhe des Europaplatzes und im Bereich der Felberstraße.

Durch den Erwerb der drei Häuser der Schirmfabrik Kriechbaum konnten die Anlagenverhältnisse der Station Schweglerstraße verbessert und die Ausschreibungsplanung für den Bauabschnitt U3/14-Sweglerstraße größtenteils fertiggestellt werden. Weiters wurden zwei großräumige Grundwasserabsenkversuche in der Stättermayergasse und Benedikt-Schellinger-Gasse durchgeführt. Ein umfangreiches Meßprogramm brachte für die Ausschreibung wertvolle Erkenntnisse. Hauszustandsfeststellungen, Beweissicherungen, Schallmessungen, Bodenaufschlüsse und die Herstellung von Tiefenpegeln (=Vermessungsfixpunkte) waren ebenfalls erforderlich. Die Servitutspläne wurden größtenteils erstellt; eine Reihe von Rechten konnten bereits erworben werden. Für die Freimachung der Baustellenbereiche in der Benedikt-Schellinger-Gasse und Stättermayergasse erfolgten zahlreiche Einbautenumlegungen, von denen die Wasserrohrverlegung in der Goldschlagstraße, die Verlegung der Fernwärmeleitungen, die Kanalumlegungen und die Kabellegungen der Elektrizitätswerke besonders zu nennen sind. Weiters wurde mit der Adaptierung von Büroräumen für die städtische Bauaufsicht begonnen.

Im Jahre 1987 wurde das Ende 1986 begonnene Ausschreibungsprojekt für den Bauabschnitt U3/15-Johnstraße weitgehend (Planungsteil, geotechnischer Teil, technischer Bericht, Massenermittlung) fertiggestellt. Der ursprünglich für Ende Jänner 1988 vorgesehene Termin für die Auflage der Ausschreibungsmappen mußte aus budgetären Überlegungen zurückgestellt werden. Aus diesem Grund wurde auch der Druck der Mappen auf etwa Mai 1988 verschoben. Das Einreichprojekt wird nach der im November 1987 erfolgten Vidierung durch alle betroffenen bzw. nach Projekteintragung durch alle beteiligten Fachdienststellen Mitte Februar 1988 vorliegen. Im Zuge der Ausschreibungsprojektierung wurden Fundamentuntersuchungen und Hauszustandsfeststellungen von allen an bzw. über der U-Bahn-Trasse liegenden Objekten durchgeführt. Gleichzeitig wurde ein dichtes Netz von Probebohrungen mit nachfolgenden bodenphysikalischen Untersuchungen der Bohrkerne ausgeführt, um eine möglichst exakte Kenntnis über den im Bereich des Bauabschnittes U3/15 überaus heterogenen Aufbau des Baugrundes zu erhalten. Um jedes Risiko für den Wasserbehälter Schmelz durch die Auswirkungen des U-Bahn-Baues zu vermeiden, wurden Fundament- und Mauerwerksuntersuchungen am Wasserbehälter Schmelz durchgeführt und die Ausarbeitung eines Sicherheitsgutachtens veranlaßt, dessen Ergebnis auf die Bemessung des U-Bahn-Bauwerkes im Behälterbereich bzw. auf die Art der Baudurchführung Einfluß haben wird. Für die Freimachung des Baubereiches wurde ein umfangreiches Einbautenumlegungsprojekt ausgearbeitet. Schwerpunkte dieser Einbautenumlegungen sind die großräumigen Umlegungen der Zu- und Ablaufleitungen des Wasserbehälters mit Rohrdurchmessern von überwiegend 1.000 mm. Dieses neue Rohrnetz ist teilweise bereits auf den neuen Standort des Behälters an der Ecke Gablenzgasse/Possingergasse ausgerichtet. Da das Kanalsystem aufgrund des schlechten Zustandes im Bereich der neu zu verlegenden Wasserrohre zur Erneuerung heranstand, mußten örtlich auch vorweg die Profilkäble neu hergestellt werden. Darüber hinaus muß eine schwere E-Kabeltrasse (10 KV- und Signalkabel) über die gesamte Bauabschnittslänge aus der Meiselstraße in die Hütteldorfer Straße verlegt werden. Diese Einbautenumlegungen bzw. -erneuerungen wurden etwa Mitte 1987 begonnen und werden bis Mitte 1988 (Teile des Rohrnetzes bis Oktober 1988) fertiggestellt werden. Da durch die Breite des U-Bahn-Bauwerkes im Bereich der Station „Johnstraße“ auch die erste Reihe der Stände des Meiselmarktes auf Baudauer abgetragen und auf die gegenüberliegende Seite des Marktes umgesiedelt werden muß, wurden von der MA 59 und der MA 69 im Einvernehmen mit dem amtsführenden Stadtrat für Personal, Rechtsangelegenheiten und Konsumentenschutz und der Bezirksvertretung Verhandlungen über die Umsiedlung mit den betroffenen Marktparteien begonnen. Im Zusammenhang mit der Situierung des östlichen Stationsaufganges in der Meiselstraße und somit in unmittelbarer Nähe der 1. Standreihe des Meiselmarktes sowie mit der absehbaren Auflassung des Wasserbehälters wurde von der MA 19 eine Studie für die Neugestaltung dieses Bereiches in Auftrag gegeben, deren Ergebnis Anfang 1988 vorliegen wird. Gleichzeitig wurde im Zuge der Ausschreibungsprojektierung eine Studie über die Nutzung des im U-Bahn-Tunnel verbleibenden Hohlraumes für Zwecke von Tiefgaragen erarbeitet. Es könnten in zwei getrennten Garagen, und zwar stadteinwärts mit Ein- und Ausfahrtsrampen am Kardinal-Rauscher-Platz rund 350 PKW-Stellplätze, stadtauswärts mit Ein- und Ausfahrt auf einem von der Stadt Wien noch zu erwerbenden Grundstück, etwa 170 PKW-Stellplätze angeordnet werden. Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluß. Letztgenanntes Grundstück kann auch für Teile der Baustelleneinrichtung (geschlossene Bauweise) des U-Bahn-Baues genutzt werden. Die Wirtschaftlichkeits- und Projektsbesprechungen werden im April und Mai 1988 stattfinden. Die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung wird voraussichtlich im September 1988 abgeführt werden.

Im Jahre 1987 erfolgte der Innenausbau des Bauabschnittes U6/1-Pottendorfer Straße, insbesondere im Bereich der beiden Schächte Wagenseilgasse und Liebenstraße. Es wurden die Schlosserarbeiten, Steinmetzarbeiten, Maler- und Anstreicherarbeiten größtenteils durchgeführt. Die noch ausstehenden Oberflächenwiederherstellungen wurden ebenfalls durchgeführt. In den Tunnelröhren wurden zwei Gleisprellböcke mit dem dazugehörigen Oberbau eingebaut, mit den Tunnelinstallationen der Verkehrsbetriebe wurde begonnen. Es erfolgten Kontrollmessungen für die Wirksamkeit des Erdungssystems. Die Verlegung der Trockenlöschleitungen wurde abgeschlossen. Weiters

erfolgte der Ausbau der Pottendorfer Straße von der Liebenstraße bis zur Wagenseilgasse mit den dazugehörigen Arbeiten (Gasrohrverlegung).

Die von der MA 38 beauftragte ARGE hat im Bauabschnitt U6/2-Philadelphiabrücke sämtliche Rohbauarbeiten, ausgenommen die Herstellung diverser Stützmauern am Schedifkaplatz, die Schließung zweier Transportöffnungen in der Pottendorfer Straße bzw. Vivenotgasse, den Ausbau des Notausstieges in der Vivenotgasse und die Anschüttung des Schedifkaplatzes ausgeführt. Zu den wichtigsten Rohbauarbeiten im vergangenen Jahr zählten der Ausbau des Stahlsteifenhorizontes in der Vivenotgasse zwischen Wilhelmstraße und Mießbachpark mit der Einschüttung des U-Bahn-Tunnels einschließlich der Kanalbauten, die rohbaumäßige Fertigstellung des Unterwerkes am Schedifkaplatz sowie die Inangriffnahme und Fertigstellung des Verbindungsganges unter den Bahnanlagen der Südbahn, der später das Passagengeschoß der Station „Philadelphiabrücke“ mit den drei Bahnsteigen des Meidlinger Südbahnhofes verbindet. Ferner wurde der Pottendorfer Steg als Fußgängerverbindung zwischen Schedifkaplatz und der Pottendorfer Straße errichtet. Im Zusammenhang mit der Herstellung einer zweigleisigen Wende- und Abstellanlage im Bereich des Meidlinger Südbahnhofes durch die ÖBB wurde dafür eine Stützmauer längs Edelsinnstraße und Eichenstraße, versehen mit dem entsprechenden Schallschutzmauerwerk, gebaut. Die Verkehrsbetriebe haben den Gleisbau im gesamten Bauwerk fertiggestellt. Mit der Herstellung der Vivenotgasse wurden die notwendigen Einbauten neu verlegt und von der MA 28 ein Fahrbahnprovisorium hergestellt. Was die Innenausbauarbeiten der Station Philadelphiabrücke betrifft, hat die MA 32 mit dem Versetzen der Lüftungskanäle, die MA 34 mit der Installation der Kabeltrassen und dem Versetzen zweier Rolltreppen zwischen Bahnsteig und Passage sowie die MA 38 mit Gewichtsschlosser-, Maler- und Steinmetzarbeiten begonnen.

Im Bauabschnitt U6/3-Vivenotgasse war die Unterfahrung des Post- und Fernsprechamtes Meidling im Schutze einer durch Vereisung des Bodens hergestellten Frostplatte in dieser Form eine weltweite Neuheit. Zwei eingleisige Tunnelröhren wurden in der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode mit einer Minimalüberdeckung von 1,60 m zu den Fundamenten auf einer Länge von jeweils rund 60 m vorgetrieben. Eine weitere Neuerung wurde bei diesem Vortrieb in Form einer Vorspannung der Tunnelbögen mittels hydraulischer Pressen erfolgreich durchgeführt. Zur Setzungsminimierung in diesem besonders sensiblen Bereich wurde zur Ermöglichung eines frühzeitigen Einbaues der Tunnelinnenschale der Bereich unter der Post mit Druckwänden so abgedichtet, daß die Druckluft abgelassen werden konnte. Die Vortriebsarbeiten im Restbereich zwischen Post und Schönbrunner Straße wurden unter Druckluft und vorlaufender Bodeninjektion abgeschlossen. Insgesamt wurden 1987 610 m eingleisige Tunnelröhren vorgetrieben. Im Bereich zwischen Station Niederhofstraße und der Grenze zum Bauabschnitt U6/2 wurde die Innenschale der zweigleisigen Röhre und der beiden eingleisigen Röhren samt Gleisunterbeton fertiggestellt. Im Bereich zwischen Station Niederhofstraße und Baulosgrenze U6/4 wurde die Innenschale der eingleisigen Röhren im Bereich der Post und auf der gesamten Länge des Gleises 2 fertiggestellt. Insgesamt wurden 250 m zweigleisige und 666 m eingleisige Innenschale hergestellt. In der Station Niederhofstraße wurde im Jahr 1987 die Sohlplatte fertiggestellt. Die Herstellung der Innenwände in Mauerwerk bzw. Stahlbeton, die Stützen und Stiegenanlagen in Stahlbeton wurde zur Gänze abgeschlossen. Die Verputzarbeiten und Estricharbeiten wurden bis auf noch zu erbringende Restarbeiten erbracht, die Herstellung des Perrons wurde begonnen. Die ersten Innenausbauarbeiten wurden ausgeschrieben. Mit den Malerarbeiten wurde noch im Dezember begonnen. Der Kanal in der Vivenotgasse wurde im Bereich zwischen Krichbaumgasse und Sechtergasse neu hergestellt.

Im Bauabschnitt U6/4-Längenfeldgasse wurde im Bereich zwischen der Station Meidlinger Hauptstraße und der Station Längenfeldgasse das Anschlußbauwerk an den Bauabschnitt U6/3 für das Gleis U6/2 (Sägezahn) fertiggestellt. Diese Arbeiten umfaßten die Herstellung der Schlitz- und Ortbetonwände der Decke über dem Gleis U6/2 sowie der Kragplatte entlang der Schönbrunner Straße einschließlich des Restabbruches der Stadtbahnmauer entlang der Schönbrunner Straße. Die Kragplatte über die Linie U4 entlang der Schönbrunner Straße wurde zur Gänze fertiggestellt. Im Tunnel für das Gleis U6/1 im Anschlußbereich an den Bauabschnitt U6/3 wurden die Bodenplatte und Innenschale errichtet. Der Tunnel für das Gleis U6/2 im Anschlußbereich an den Bauabschnitt U6/3 wurde soweit hergestellt, als dies für den Gleisbau der Linie U4 erforderlich bzw. durch die bestehende Gleislage der Linie U4 möglich war. Im Bereich der Station Längenfeldgasse wurden die Rohbauarbeiten mit der Herstellung von Wänden, Säulen und Decken weitergeführt. Die Deckenteile im Südbereich der Station wurden zur Gänze fertiggestellt, jene im Mittelteil ebenfalls zur Gänze, ausgenommen die Bereiche der beiden Aufnahmegebäude. Die Deckenteile im Nordbereich der Station wurden nur bei der Stiegerbrücke errichtet. Der Kollektor und Bahnsteigtisch für den Bahnsteig 1 wurden im Rohbau fertiggestellt. Der zweizügige Notauslaß im Zuge der Längenfeldgasse wurde mit Ausnahme einer Röhre im Bereich unter dem bestehenden Gleis U4/2 fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten an der B6-Station wurden abgeschlossen, jene im Bereich der Lüftungszentrale mit Herstellung der Bodenplatte begonnen. Der neue U4-Tunnel zwischen den Stationen Längenfeldgasse und Margaretengürtel wurde fertiggestellt. Mit den Rohbauarbeiten für die Rampe der U6 zwischen der Station Längenfeldgasse und der Brücke über das Wiental wurde begonnen. Da es sich als nicht möglich erwies, die im Stadtbahnbogen Nr. 13 eingemietete Firma Bäck & Fischer abzusiedeln, wurde die Planung für die Rampe der U6 in diesem Bereich völlig neu überarbeitet, unter der Prämisse, daß das Gewölbe Nr. 13 erhalten bleiben muß. Als Voraussetzung für weitere Arbeiten in diesem Bereich wurde das bestehende Gewölbe mittels Kunstharzinjektionen saniert, wofür ein Auftrag der

MA 37 — Baupolizei vorlag. Mit der Verfüllung des alten Einschnittes der Linie U4 entlang des Wienflusses zwischen Harthausergasse und Kobingergasse mit Aushubmaterial aus dem Bauabschnitt U6/4 wurde begonnen. In der Station Margaretengürtel wurde der Bahnsteig 1 als Voraussetzung für den Einbau einer Weiche gekürzt. Mit den Gleisbauarbeiten für die Phase 2 wurde am 2. März begonnen. Die Verfuhr des gesamten im Jahr 1987 angefallenen Aushubmaterials erfolgte wegen der Kontamination auf die Deponie Bauer in Fischamend. Im Zusammenhang mit den Gleisbauarbeiten wurden die erforderlichen Handläufe und Weichengrubenabdeckungen hergestellt. Als Voraussetzung für den Straßenbau in der Längenfeldgasse durch die MA 28 wurden die Erdgeschoßfenster des Hauses Längenfeldgasse 1 umgebaut. Beim Umbau der Station Meidlinger Hauptstraße wurde die Bahnsteigschließung im Bereich des ehemaligen Stadtbahngleises fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten für den Einbau des Aufzuges im Aufnahmegebäude Ost wurden abgeschlossen und der Aufzug am 14. Oktober in Betrieb genommen. Die Rohbauarbeiten im Bereich des neuen Aufnahmegebäudes West wurden bis auf geringfügige Restarbeiten abgeschlossen. Die Umbauarbeiten am Blindbahnsteig entlang des Gleises U4/1 wurden ebenfalls, ausgenommen die Montage des Streckenmetallzaunes, abgeschlossen. Im März und April wurden die definitiven Haltestellen im Bereich der U-Bahn-Station Margaretengürtel für die Straßenbahnlinien 6, 18 und 64 sowie ein Fußgängerweg entlang eines Gleises wiederhergestellt.

Im Bauabschnitt U6/5-Otto-Wagner-Brücke über das Wiental mit Wientalquerung und Gaudenzdorfer Gürtelbrücken wurden 1987 die 1986 begonnenen Adaptierungsarbeiten für den zukünftigen U-Bahn-Betrieb auf den Brücken über die Gumpendorfer Zeile, den Gaudenzdorfer Gürtel und die Mollardgasse fortgesetzt. Im wesentlichen wurde der Tausch der Fahrbannebene der Brücke über die Gumpendorfer Zeile mit dem alten Buckelblechfahrbahntrog gegen eine orthotrope Platte als neue Fahrbannebene abgeschlossen. Diese neue Fahrbahnplatte ist dem für die Linie U6 erforderlichen stärkeren Gefälle angepaßt und somit am Widerlager Meidling um rund 80 cm abgesenkt. Die Brücken über die Mollardgasse und den Gaudenzdorfer Gürtel wurden zur Gänze sandgestrahlt, mit den Grundbeschichtungen und mit von Otto Wagner ursprünglich vorgesehenen Verkleidungsblechen ausgestattet. Diese Verkleidungsbleche mit Otto-Wagner-Verzierungen setzten den Tausch der Fluchtwegkonstruktion voraus. Auf der Brücke über die Gumpendorfer Zeile konnten die Arbeiten für die Grundbeschichtung und Verkleidungsbleche nur zur Hälfte abgeschlossen werden. An Baumeisterarbeiten größeren Umfangs sind die Fundamentabfangung am Heiligenstädter Widerlager der Brücke über die Mollardgasse mittels Schlitzwände sowie die Fundament- und Widerlagerzusammenspannungen bei der Brücke über den Gaudenzdorfer Gürtel zu nennen.

Im Bauabschnitt U6/6a-Station Michelbeuern wurden die Rohbauarbeiten für die Errichtung des Bahnsteiges einschließlich des Kollektors sowie des Liftdeckes durch die ARGE-Hochbau Michelbeuern fortgeführt. Die Rohbau- und die bautechnischen Innenausbauarbeiten wurden im Juli fertiggestellt, die Übernahme der Arbeiten erfolgte am 5. August. Im Zuge der Innenausbauarbeiten wurden verschiedene Fliesenleger-, Steinmetz-, Stahlbau- sowie Gleisbauarbeiten durchgeführt. Nach der Räumung der Baustelleneinrichtung im Bereich Gehaltee Innerer Gürtel erfolgte die Neuherstellung des Gehweges in einer Länge von rund 700 m. Im Anton-Baumann-Park wurde aufgrund der Einbindung des Fußgängersteiges das vorhandene Niveau angehoben sowie eine Neugestaltung des Parkes durchgeführt. Die Eröffnung der Station Michelbeuern erfolgte am 31. Oktober; der vorgesehene Eröffnungstermin mit 31. August 1988 konnte um 10 Monate durch Umgestaltung des Bauablaufes sowie durch betriebliche Einschränkungen (nur eine Bahnhofsausfahrt) vorverlegt werden. Im Jahr 1987 haben im Durchschnitt rund 20 Firmen mit 100 Arbeitern und Angestellten am Baugeschehen teilgenommen. Die für die Betriebsaufnahme der Station erforderlichen maschinentechnischen Anlagen für die Stationslüftung, Heizung, Klimatisierung und den Sanitärbereich wurden fertiggestellt. Ebenso erfolgte der Einbau der beiden Glasaufzüge, der Fahrtreppen und des elektrischen Rollgittertores. In der bestehenden Revisionshalle erfolgten der Einbau einer Luftheizungsanlage sowie die Sanierung bzw. Erneuerung der E-Installationen. Die Arbeiten an der Elektroinstallation wurden größtenteils abgeschlossen. Die Stromversorgung (Niederspannungsanlage) und die Stationsüberwachung wurden als Provisorium in Betrieb genommen.

Im Bauabschnitt U6/6b-Revisionshalle Michelbeuern wurde die Planung für die Errichtung der Revisionshalle weitergeführt. Am 20. Mai erfolgte die Wirtschaftlichkeitsbesprechung. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverhandlung wurde am 17. November abgeführt; mit dem Schreiben vom 17. November wurde die Baugenehmigung für das Bauvorhaben erteilt. Mit den Umbauarbeiten, d. h. mit der Adaptierung eines bestehenden Holzschuppens, wurde Anfang Dezember begonnen. Ebenso wurden die Planungsarbeiten für die Heizungs-, Lüftungs- und Sanitäreinrichtungen sowie die Werkstätteneinrichtungen in Angriff genommen.

Im Bauabschnitt U6/7-Adaptierung der Gürtelstammstrecke wurde die im Jahre 1986 begonnene Planung für den U-Bahn-gerechten Ausbau (neue elektrische Leitungen, fernmeldetechnische und sicherheitstechnische Ausrüstung) der Gürtelstationen fortgesetzt. Hievon betroffen sind die Stationen Gumpendorfer Straße, Thaliastraße, Josefstädter Straße, Alser Straße, Währinger Straße und Nußdorfer Straße. In dieser Planung inbegriffen ist die Adaptierung der Stationen entsprechend dem Stile Otto Wagners. Darunter sind die Erneuerung der Fliesen auf den Bahnsteigen, die Überarbeitung der Fenster, Türen und Portale, die Sanierung des Bahnsteigdaches, ein komplett neuer Anstrich der Außenfassaden usw. zu verstehen. Die Planungsarbeiten für die Station Burggasse umfassen ebenfalls den U-Bahn-gerechten Ausbau und die Adaptierung im Sinne Otto Wagners. Am 20. Juli wurde

mit den Bauarbeiten für die Errichtung einer unterirdischen Trafostation in der Station Burggasse, die teilweise unter den Straßenbahngleisen der Linie 8 am äußeren Gürtel in der Nähe des alten Aufnahmegebäudes liegt, begonnen. Weiters erfolgte die Fortführung der Rohbauarbeiten in der Station Burggasse für die Errichtung zweier Aufzüge und der Innenausbauarbeiten für die Adaptierung der beiden Aufnahmegebäude. Ebenso wurden die Ausschreibung und Vergabe für die Baumeisterarbeiten in den Gürtelstationen und in der Station Burggasse sowie für die Konstruktionsschlosserarbeiten im Zuge des Aufzugseinbaues Kandlgasse durchgeführt. Nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen für die beiden Aufzüge in der Station Alser Straße und für den gürtelinnenseitigen Aufzug in der Station Währinger Straße konnten die Anlagen in Betrieb gehen, und zwar in der Station Alser Straße am 18. März und in der Station Währinger Straße am 5. November, ebenso wie der zweite Aufzug in der Station Alser Straße. In der Station Burggasse wurde mit den Wasserinstallationen und dem Umbau der Lüftungsanlagen begonnen. Der Auftrag für die Lieferung der beiden Hydraulikaufzüge für die Station Burggasse konnte erteilt und damit die Ausführungsplanung für den Aufzugseinbau begonnen werden. Die Detailplanung der Lüftungsanlagen wurde fortgeführt. Im Bereich der Stationen der Gürtelstammstrecke wurden neben der Sanierung der Elektroinstallationen für den Einbau der Aufzüge die Arbeiten an den Elektroinstallationen in den Bereichen Bahnsteig und Passagen weitergeführt. Weiters wurden in den Stationen Burggasse und Westbahnhof sowie im Aufzug Alser Straße Notrufanlagen installiert. Die eingleisige Streckenführung der Straßenbahnlinie 8 im Bereich Burggasse wurde mit dem Einbau einer selbsttätigen Lichtsignalanlage als Umbau der Fahrleitungsanlage durchgeführt.

Im Bauabschnitt U6/7-Umstellung der Gürtelstammstrecke auf Rechtsbetrieb wurde am 19. Mai mit den Gleisbauarbeiten für den Einbau der Gleisverbindungen für den Gleiswechselbetrieb begonnen. Die erste Weiche im Bereich Nußdorfer Straße—Währinger Straße wurde in der Nacht vom 16. auf 17. Juni eingebaut. Der Einbau der weiteren Weichen erfolgte in den Sommermonaten. Im Bereich Burggasse—Westbahnhof wurde in der Nacht vom 27. zum 28. Juli das Gleis 2 auf die definitive Endlage verschwenkt. Die vier Weichen wurden an zwei betriebslosen Wochenenden eingebaut. In diesem Zusammenhang erfolgte die Herstellung einer Kabelschutzrohrquerung für die E-Dienststellen. Im September wurden die Gleisverbindungen (4 Weichen) im Bereich Gaudenzdorfer Brücke—Gumpendorfer Straße verlegt. Im November wurde die doppelte Gleisverbindung zwischen Josefstädter Straße und Thaliastraße eingebaut. Ebenso wurde eine Weiche im Bereich Heiligenstadt komplettiert. Die Gleisverbindungen wurden bis auf die Schlußweichen lückenlos verschweißt. In unmittelbarem Arbeitsablauf wurden Kabeltassensteher sowie Kabelschutzrohranbindungen an den bereits hergestellten Schächten errichtet. Für den Bereich des Stellwerkes Friedensbrücke wurden als Hilfe für den Einbau von Endverbindern Leitschienen aus bzw. wieder eingebaut. Zwischen den Stationen Nußdorfer Straße—Währinger Straße, Währinger Straße—Bahnhof Michelbeuern, Alser Straße—Josefstädter Straße, Josefstädter Straße—Thaliastraße, Thaliastraße—Burggasse, Burggasse—Westbahnhof (mit Ausnahme des neuherzustellenden Bereiches) sowie Westbahnhof—Gumpendorfer Straße erfolgte die Verlegung von Fluchtwegplatten.

Was den Bauabschnitt U6/9-Siebenhirten betrifft, so wurden nach der Entscheidung, die Verlängerung der U6 nicht voll-U-Bahn-tauglich auszubauen, in den ersten Monaten des Jahres 1987 Studien über mögliche vereinfachte Formen durchgeführt und mit den einzelnen Bezirksvertretungen und dem Büro des entsprechenden Stadtrates abgestimmt. Mit den Planungsarbeiten konnte nicht begonnen werden; der entsprechende Vergabeantrag wurde nicht unterfertigt, da die Finanzierung mit dem Bund noch nicht geklärt war. Die endgültige Entscheidung ist noch offen. Mit den baubeauftragten Projektanten der abgebrochenen Planung wurden zu Jahresbeginn nach der provisorischen Sondervereinbarung für den U-Bahn-Bau abgerechnet.

Im Rahmen des U-Bahn-Baues wurden im Jahre 1987 über 3,9 Milliarden verbaut, wobei folgende Bauabschnitte von Bediensteten der Abteilung geleitet werden:

- BA U3/2 „Erdbergstraße—Schlachthausgasse—Leonhardgasse“ einschließlich der Station „Schlachthausgasse“
- BA U3/3 „Leonhardgasse—Hainburger Straße—Wassergasse“ einschließlich der Station „Kardinal-Nagl-Platz“
- BA U3/4 „Wassergasse—Rochusmarkt—Weyrgasse“ einschließlich der Station „Rochusgasse“
- BA U3/5 „Weyrgasse—Gigergasse“ einschließlich der Station „Landstraße“
- BA U3/6+7 „Gigergasse—Graben“ einschließlich des Verbindungsgleises U3/U4 und der Station „Stubentor“
- BA U3/8 Station „Stephansplatz“
- BA U3/9 „Graben—Bellariastraße“ einschließlich der Station „Herrengasse“
- BA U3/10 „Bellariastraße—Mariahilfer Straße 38—40“ einschließlich der Station „Volkstheater“
- BA U3/11 „Mariahilfer Straße 38—40—Mariahilfer Straße 84 (Andreasgasse)“ einschließlich der Station „Kirchengasse“
- BA U3/12 „Mariahilfer Straße 84—Mariahilfer Straße 126“ einschließlich der Station „Zieglergasse“
- BA U3/13 „Mariahilfer Straße 126—Gerstnergasse“ einschließlich der Station „Westbahnhof“ der Linien U3 und U6
- BA U3/14 „Gerstnergasse—Kardinal-Rauscher-Platz“ einschließlich der Station „Schweglerstraße“
- BA U3/15 „Kardinal-Rauscher-Platz—Beckmannngasse“ einschließlich der Station „Johnstraße“
- BA U6/1 „Liebenstraße—Pottendorfer Straße“

- BA U 6/2 „Pottendorfer Straße—Sechtergasse“ einschließlich der Station „Philadelphiabrücke“
 BA U 6/3 „Sechtergasse—Schönbrunner Straße“ einschließlich der Station „Niederhofstraße“

Die folgenden restlichen Bauabschnitte der Linie U3 und U6 werden von Bediensteten der Verkehrsbetriebe geführt, wobei die Gesamtkoordination und Budgetführung aller Bauabschnitte in den Händen der Abteilung liegen:

- BA U 3/1b „Bereich Erdberg—östlich Schlachthausgasse“ = Betriebsbahnhof
 BA U 3/1a „Station Erdberg“
 BA U 6/4 „Schönbrunner Straße bis Otto-Wagner-Brücke über das Wiental“ einschließlich der Station „Längelfeldgasse“
 BA U 6/5 „Adaptierung der Otto-Wagner-Brücke über das Wiental“
 BA U 6/6 „Station Michelbeuern mit Zugang zum Allgemeinen Krankenhaus“
 BA U 6/7 „Adaptierung der Gürtelstammstrecke für den U-Bahn-Betrieb einschließlich aller Stationen“
 BA U 6/9 „Pottendorfer Straße bis Siebenhirten“ Umbau bzw. Adaptierung der Straßenbahntrasse

Desgleichen obliegt die Verantwortung für den U-Bahn-Wagenbau den Wiener Stadtwerken.

Städtische Friedhöfe

Aufgrund der ständig steigenden Kosten für Betriebsmittel und der jährlich laufend erfolgenden Lohnsteigerungen war eine Erhöhung des Tarifes für Bestattungsanlagen der Stadt Wien notwendig geworden, die mit Gemeinderatsbeschluss vom 12. Dezember 1986, Pr.Z. 4080, genehmigt wurde. Die Posten des Tarifteiles A — Grabstellenentgelte wurden um 5,0 Prozent und jene des Tarifteiles B — Arbeitsentgelte um 3,0 Prozent erhöht. Diese Tariferhöhung wurde mit 1. Februar 1987 wirksam.

Im Jahre 1987 wurden in den städtischen Friedhöfen insgesamt 22.017 Bestattungen durchgeführt, was gegenüber dem Jahre 1986 einen Zugang um 264 Fälle oder um 1,2 Prozent bedeutete. Insgesamt wurden 18.385 Sarg und 3.632 Urnenbestattungen vorgenommen, wobei bei den Sargbestattungen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 267 Fälle, bei den Urnenbestattungen eine Abnahme um 3 Fälle zu verzeichnen war. Somit verringerte sich der Anteil der Urnenbeisetzungen an der Zahl der Gesamtbestattungen von 16,7 Prozent im Jahre 1986 auf 16,5 Prozent im Jahre 1987.

Von den insgesamt 22.017 Bestattungen entfielen 18.541 oder 84,2 Prozent auf Beilegungen in Erd- bzw. ausgemauerten Grabstellen und in Urnengrabstellen, 1.825 oder 8,3 Prozent auf Neuebelegungen in heimgefallenen Grabstellen, 980 oder 4,5 Prozent auf Neuebelegungen auf Erweiterungsflächen und 671 oder 3,0 Prozent auf Beerdigungen in einfachen Gräbern. Die Anzahl der Deckplattenbewilligungen ist gegenüber dem Jahre 1986 mit 2.778 Fällen um 276 auf 2.502 Fälle zurückgegangen. In 21.094 Fällen wurden die Benützungsrechte an Grabstellen verlängert, in 1.951 Fällen insgesamt 4.673 Leichen exhumiert bzw. zusammengelegt.

Auf dem Wiener Zentralfriedhof wurde die Aufbahrungshalle III an den Kanal angeschlossen und beim Parkplatz eine öffentliche WC-Anlage errichtet, wobei der dazugehörige Kanalanschluß ebenfalls hergestellt wurde. Vom Bereich der Gärtnerei bis zur Werkstätte wurde ein Profil- bzw. Rohrkanal angelegt. Auf dem Friedhof Kaiserebersdorf wurde die alte bestehende Aufbahrungshalle (Einbau der Nebenräume) umgebaut, auf dem Friedhof Hetzendorf nach dem Abbruch der alten Objekte mit dem Neubau einer Aufbahrungshalle samt den erforderlichen Nebenräumen einschließlich einer öffentlichen WC-Anlage begonnen. Die Fertigstellung ist für das Jahr 1988 vorgesehen. Auf dem Friedhof Hietzing wurde im Bereich Maxingstraße eine neue Stütz- bzw. Einfriedungsmauer errichtet, auf dem Friedhof Hütteldorf die Aufbahrungshalle renoviert. Die feierliche Eröffnung fand am 21. Oktober statt.

Weiters mußte auf den Friedhöfen Heiligenstadt und Sievering jeweils eine Stützmauer hergestellt werden. Auf dem Friedhof Stammersdorf-Zentral wurde die Aufbahrungshalle 1 (Kapelle) generalrenoviert und am 30. Oktober feierlich eröffnet. Auf den Friedhöfen Jedlese und Süßenbrunn wurden in den Erweiterungsgebieten entsprechende Beerdigungsflächen ausgebaut und am 20. August bzw. am 30. Oktober ihrer Bestimmung übergeben. Auf dem Friedhof Stadlau wurde entlang der Gemeindeaugasse eine neue Einfriedungs-Fertigteilmauer errichtet, am Friedhof Siebenhirten eine öffentliche WC-Anlage in die bestehende Aufbahrungshalle eingebaut. Außerdem wurden laufend Erhaltungsarbeiten an den Gebäuden und Anlagen sowie am gesamten technischen Inventar des hoheitlichen und gewerblichen Bereiches durchgeführt.

In den Eigenregiefriedhöfen wurden 1.752 Grabstein- und 1.203 Einfassungsfundamente hergestellt, wobei bei ungünstigen Bodenverhältnissen 190 Piloten geschlagen werden mußten. 8 Grabkammern und 2 Urnengrabkammern wurden neu errichtet, 11 Grabkammern zur Wiedervergabe instand gesetzt. Auf verschiedenen städtischen Friedhöfen wurden 1.588 m² neue Straßen und 4.288 m² neue Wege hergestellt, während 3.392 m² Straßen und 2.737 m² Wege instand gesetzt werden mußten. 742 lfm Einfriedungen aller Art wurden ebenfalls neu hergestellt und

622 lfm instand gesetzt, ebenso 140 lfm Stützmauern. Auf dem Wiener Zentralfriedhof und im Bereich der Feuerhalle Simmering wurden 86.000 m² Wege neu gerietet. Bei der Anlage neuer Flachgräbergruppen wurden 440 lfm fundierte Kantsteineinfassungen und 420 lfm neue Wasserleitungsrohre verlegt, 400 lfm Wasserleitungsrohre mußten ausgetauscht werden. Um die wilden Müllablagerungen in den Friedhöfen hintanzuhalten, wurden 8 neue Abfallbehälter aufgestellt und 9 Abfallbehälter instand gesetzt, darüber hinaus 11 Wasserbottiche ausgetauscht bzw. neu aufgestellt. Insgesamt wurden 60.665 m³ Friedhofsabfälle abtransportiert.

Auf gartentechnischem Gebiet wurde mit dem Ziel, die Friedhöfe parkähnlicher zu gestalten, die Begrünung weitergeführt. 73 kranke und nicht mehr erhaltungswürdige Bäume wurden gefällt, 231 Bäume neu gepflanzt. Heimgefallene Gräber, auf denen ein schöner Baum steht, wurden nicht weitergegeben, um diese Bäume erhalten zu können. Oft werden auch Grabstellen mit bestehendem Benützungsrecht verlegt, damit Bäume nicht gerodet werden müssen. Um heimgefallene Gräber wieder vergeben zu können, waren umfangreiche Rodungsarbeiten auf 246 Grabstellen notwendig. Ferner wurden 210 Bäume fachgemäß geschnitten. 29 Bäume wurden im Kronenbereich stark entlastet, damit Friedhofsbesucher nicht gefährdet werden. 2.904 m Hecken konnten angepflanzt werden, jedoch mußten 1.928 m wegen Frostschädigung aus dem Bestand genommen werden. An 3.040 m wurde ein Verjüngungsschnitt durchgeführt. 117.260 m Laub- und Nadelholzhecken wurden in Form geschnitten, 1.300 m² Grünflächen konnten gärtnerisch neu ausgestaltet werden. Am Wiener Zentralfriedhof wurde im Frühjahr eine Fläche von 1.046.400 m² einer Generalreinigung unterzogen, unbefestigte Wege im Ausmaß von 384.720 m² unkrautfrei gehalten. Ferner wurden auf den verwahrlosten Gräbern in drei Durchgängen das Gras sowie Unkraut gemäht. Mit dieser Maßnahme wurde das Friedhofsbild verbessert.

Gräber von verdienten Persönlichkeiten wurden als Ehrengräber auf Friedhofsdauer vergeben bzw. ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet und in die Obhut der Stadt Wien übernommen oder ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet (ohne Inobhutnahme); eine ehrenhalber auf Friedhofsdauer bereits gewidmet gewesene Grabstelle wurde im Obhut der Stadt Wien übernommen. An Ehrengräbern bzw. an ehrenhalber gewidmeten Gräbern, die in die Obhut der Stadt Wien übernommen wurden, sind am Wiener Zentralfriedhof zu nennen die Grabstätten von Dr. Christian Broda, Rechtsanwalt und Bundesminister a. D., Heinz Fischer-Karwin, Journalist-Schriftsteller, Prof. Dr. Rudolf Henz, Schriftsteller und Rundfunkpionier, sowie von Prof. Robert Schollum, Komponist und Kapellmeister; in der Simmeringer Feuerhalle das Grab von Dr. Prof. Leopold Langhammer, Volksbildner; am Friedhof Hietzing das Grab von Dr. Georg Pevetz, Maler und Graphiker, sowie von Dr. Franz von Zeiller, Rechtswissenschaftler; am Friedhof Ottakring das Grab von Christine Dimt, geb. Busta (Künstlername „Busta“), Lyrikerin, und Grete Rehor, Bundesministerin a. D.) am Friedhof Döbling das Grab von Dr. Theodor Herzl, Begründer des modernen Zionismus.

An ehrenhalber gewidmeten Grabstellen übernahm die Stadt Wien auf dem Friedhof Baumgarten das Grab von Friederike Seidl, amtsführende Stadträtin; am Friedhof Hietzing das Grab von Dr. Moritz Heider, Zahnarzt; am Friedhof Grinzing das Grab von Prof. Attila Hörbiger, Kammerschauspieler.

In die Obhut kam ein bereits ehrenhalber gewidmetes Grab, und zwar am Friedhof Grinzing das Grab von Raoul Maria Aslan, Kammerschauspieler.

Aufgrund der laufend steigenden Kosten für Friedhofsgärtnerische Leistungen wurden die Preise der städtischen Friedhofsgärtnerei um 10 Prozent und um weitere vom Preisunterausschuß der paritätischen Kommission genehmigte 2 Prozent erhöht. Die Genehmigung erfolgte mit Gemeinderatsbeschuß vom 20. Februar 1987, Pr.Z. 495, und wurde mit 1. März 1987 wirksam. Ferner wurden Grabschmückungen durchgeführt, Kranzgebilde hergestellt und Blütenpflanzen für den Eigenbedarf im Wert von rund 2,05 Millionen Schilling aufgezüchtet. Für die Schmückung der Ehrengräber, der Krieger- und Opfergräber wurde das erforderliche Pflanzenmaterial beigelegt.

Wiener Stadtwerke

Zur wirtschaftlichen Lage der Wiener Stadtwerke

Das Jahr 1987 stand im Zeichen extremer Witterungsverhältnisse. Die Rohenergiepreise haben sich verglichen mit den früheren Jahren auf einem niedrigen Niveau eingependelt. Die anhaltenden Probleme der OPEC führten zu einem Überangebot an Rohöl, was auf den Preis drückte. Andererseits hat die explosive Situation am Persischen Golf zu noch größerer Unsicherheit beigetragen. Die Rohölpreise zeigten von Jahresbeginn mit etwa 16 \$/Barrel bis zum Herbst eine steigende Tendenz auf rund 18–19 \$/Barrel und fielen gegen Jahresende wieder auf das anfängliche Niveau. Infolge der Abhängigkeit der Erdgas-Einstandspreise vom „Ölcocktail“ stiegen die Erdgaspreise bis zur Jahresmitte und sanken im Herbst wieder. Im letzten Jahresviertel war ein leichter Anstieg der Einstandspreise zu verzeichnen. Für die Konsumenten bedeutete diese Entwicklung, daß im Februar der Strompreis um 6 g/kWh, im Mai der Erdgaspreis um 23 g/m³ gesenkt werden konnte. Der Strom- und Gasverbrauch nahm 1987 überdurchschnittlich zu. Ursache dafür waren extrem niedrige Außentemperaturen im Jänner und März, was vor allem den Heizenergiebedarf stark ansteigen ließ. Die Erdgasabgabe an Tarifabnehmer lag in den ersten drei Monaten um

22,5 Prozent über jener von 1986. Bis zum Jahresende betrug die Zunahme immerhin noch 6,1 Prozent. Bei den Sonderabnehmern nahm der Gasverbrauch um 2,3 Prozent zu. Der Stromverbrauch stieg um 5,1 Prozent. Aus der Kraft-Wärme-Kupplung des Blockkraftwerkes Simmering wurden erstmalig mehr als 1 Million Megawattstunden Fernwärme in das Netz der Heizbetriebe Wien GesmbH eingespeist. Diese Wärmemenge entspricht einem Drittel des gesamten Wiener Fernwärmebedarfes.

Dem Umweltschutz wird bei den Wiener Stadtwerken nach wie vor große Bedeutung beigemessen. Die Elektrizitätswerke investierten dabei die höchsten Aufwendungen, die 1987 rund 490 Millionen Schilling erreicht haben. Seit Beginn des Umweltschutzprogrammes im Jahr 1980 haben sich damit die Gesamtausgaben auf rund 1.600 Millionen Schilling erhöht. In diesem Betrag sind auch Aufwendungen für den Einsatz von Erdgas anstelle von schwerem Heizöl bzw. die Verwendung von schwefelärmerem Heizöl enthalten. 1987 wurden in den kalorischen Kraftwerken der Elektrizitätswerke 83,4 Prozent Erdgas und nur 16,6 Prozent Heizöl eingesetzt. Durch die Nachrüstung der Kraftwerke mit stickoxidarmen Brennern bzw. mit Entstickungsanlagen konnte der Schwefeldioxidausstoß von 26.000 t im Jahr 1980 auf 3.130 t im Jahr 1987, die Stickstoffemissionen von 6.000 t im Jahr 1985 auf 3.350 t im Jahr 1987 gesenkt werden. Die anderen Teilunternehmungen setzten gleichfalls Maßnahmen. Dazu zählen die Verwendung von Flüssiggas für die Autobusse der Verkehrsbetriebe, deren schrittweise Nachrüstung mit Katalysatoren und die Anschaffung neuer Autobusse nur noch mit Katalysator.

Die Energieberatungsstelle der Wiener Stadtwerke und der Heizbetriebe Wien GesmbH verzeichnete 1987 mit 10.500 Kunden eine Frequenzsteigerung gegenüber 1986 um mehr als die Hälfte. Seit Juli 1985 haben damit mehr als 20.000 Kunden sich von dieser Dienstleistung informieren lassen. Die Energieberatung wurde zwar überwiegend von Haushaltskunden in Anspruch genommen, doch hat 1987 auch die Nachfrage von Wohnbaugenossenschaften, Hausverwaltungen sowie von Gewerbe-, Industrie- und Handelsunternehmungen stark zugenommen. Zur Verwirklichung der energiepolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien leistete der Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) seinen Beitrag in Form von rund 370 Empfehlungen für die Energieversorgung von Gebäuden. Darunter waren etwa 180 Empfehlungen, die Wohnhausanlagen mit etwa 13.000 Wohnungen betrafen. Bei mehr als 70 Prozent wurde Fernwärme empfohlen.

Mehr als 600 Millionen Fahrgäste, genauer 602 Millionen, konnten 1987 die Verkehrsbetriebe verzeichnen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 1986 um 0,9 Prozent. Damit wurde eine Beförderungsleistung erreicht, die etwa jener der ersten Nachkriegsjahre entspricht, als es in Wien praktisch keinen Pkw-Verkehr gab. Daraus wird deutlich, daß der öffentliche Nahverkehr in Wien wesentlich an Attraktivität gewonnen hat. Hauptursachen für diese erfreuliche Entwicklung sind das umfangreiche Angebot verbilligter Zeitkarten und der zunehmende Einsatz moderner, komfortabler Fahrzeuge. Auch die Maßnahmen für den Vorrang des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr wirken sich positiv aus.

Insgesamt 276 Projektanforderungen wurden an das Rechenzentrum gestellt bzw. teilweise realisiert, was auch ein entsprechendes Wachstum bei der Hardware zur Folge hatte. So erhöht sich die Anzahl der Terminals und Personalcomputer auf 710 Geräte und die Plattenspeicherkapazität auf 70 Gigabyte. Das entspricht etwa 17,5 Millionen A4-Seiten. Trotz der bedeutenden Anschaffung auf dem Sektor der Hardware im Jahre 1987 konnten die Hard- und Softwarekosten um rund 10 Prozent gegenüber 1986 gesenkt und damit — bei gleichbleibendem Personalstand — auch der Gesamtaufwand des Rechenzentrums verringert werden. Im Bereich der Mittleren Datentechnik sind vor allem die EDV-Organisation des Unfallbüros der Verkehrsbetriebe, die Neuprogrammierung der Finanzbuchhaltung der Gaswerke und die Umstellung der zum Teil veralteten Finanzbuchhaltung der Elektrizitätswerke zu nennen.

In der Zentralverwaltung wurde im Zuge der Vereinheitlichung des Beschaffungswesens der Stadt Wien für die Wiener Stadtwerke eine neue Einkaufsordnung erarbeitet und herausgegeben. Die Einkaufsabteilung hat Bestellungen im Gesamtwert von mehr als 1,4 Milliarden Schilling durchgeführt. Von der Materialbewirtschaftung wurden mehr als 35.200 Rechnungen für mehr als 190.000 Warenposten überprüft. Der Inventurwert der in den Lagern der Wiener Stadtwerke vorhandenen Vorräte betrug 1987 rund 829 Millionen Schilling. Die Kollaudierungsabteilung hat Bauarbeiten mit einer Kostensumme von rund 842 Millionen Schilling überprüft. Die zentrale Innenrevision hat 115 Berichte vorgelegt, die sich hauptsächlich mit Organisations- und Gebarungsprüfungen befaßten.

Mit 31. 12. 1987 waren bei den Wiener Stadtwerken 15.561 aktive Mitarbeiter (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Die Zahl der Beschäftigten hat gegenüber dem Vorjahr um 117 zugenommen. Den Kunden der Wiener Stadtwerke sind optimale Leistungen anzubieten, es ist hierbei aber dem Grundsatz der Sparsamkeit Rechnung zu tragen. Hier hat die Personalverwaltung den richtigen Ausgleich zu finden.

Die Wiener Stadtwerke boten 1987 379 Lehrlingen Ausbildungsplätze in den Lehrberufen Bürokaufmann, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Schwachstrom, Maschinenschlosser, Gas- und Wasserleitungsinstallateur sowie Kraftfahrzeugmechaniker und Betriebsschlosser. Es gab 93 kaufmännische, jedoch 286 sogenannte technische Lehrlinge. Die solide fachliche Ausbildung steht an erster Stelle. Darüber hinaus soll das Vertrautmachen mit anderen Einrichtungen der Wiener Stadtverwaltung den Blick für größere Zusammenhänge schärfen. Wie in den vergangenen Jahren erfolgte auch die Fortbildung aller Bediensteten durch interne Kurse auf den verschiedensten Gebieten sogar Seminare aus Soziologie und Psychologie wurden durchgeführt.

1987 wurden im Zusammenwirken mit den Personalvertretungen wieder zahlreiche Maßnahmen in Anpassung an geänderte Gegebenheiten gesetzt. Es kam zu den folgenden Änderungen: Die 28. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 bzw. die 12. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979 brachten mit 1. Jänner 1987 eine Bezugserhöhung um 2,9 Prozent. Mit dieser Bezugsbewegung war die analoge Erhöhung der Ausgleichszulage für Bedienstete der Schemata II/IV, ferner die Zulage für Werkmeister, Betriebsbeamte und vergleichbare Bedienstetengruppen sowie die Nebengebühren verbunden. Durch diese Bezugsbewegungen entstanden jährlich Mehrkosten von rund 137,8 Millionen Schilling für Bedienstete des Aktivstandes und 67,5 Millionen Schilling für Ruhe- und Versorgungsempfänger. Schließlich kam es noch zur Anhebung der Mindestsätze für Ergänzungszulagen ab 1. Jänner 1987. Darüber hinaus ergaben sich bei allen Teilunternehmungen für einzelne Bedienstetengruppen vor allem auf dem Nebengebührenssektor besoldungsrechtliche Besserstellungen.

Läufig werden auf Anregung der damit betrauten Bediensteten und insbesondere von Mandataren der Personalvertretungen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes Verbesserungen für die Bediensteten in die Wege geleitet, die von der Einführung der neuesten ergonomischen Erkenntnisse Rechnung tragender Arbeitsbekleidung über Vorbeugungsimpfungen bis zur noch humaneren und sichereren Gestaltung der Arbeitsplätze reichen. Die vom Herrn Bürgermeister unterfertigten Diplome für langjährige Dienstzeit und Remunerationen als Jubiläumsgabe erhielten 137 Mitarbeiter für das 40jährige und 352 für das 25jährige Dienstjubiläum. 1987 wurden auch fünf Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke durch ein Ehrenzeichen der Wiener Landesregierung für ihre Verdienste um das Land Wien ausgezeichnet.

Der Gesamtstrombedarf der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke hat im Jahr 1987 gegenüber 1986 um 5,1 Prozent von 7.090.709 MWh auf 7.454.062 MWh zugenommen. Davon erzeugten die eigenen kalorischen Kraftwerke 3.180.774 MWh, 95.102 MWh die eigenen Wasserkraftwerke, 230.656 MWh stammten aus dem Bezugsrecht am Donaukraftwerk Greifenstein und 3.947.530 MWh betrug der Fremdstromanteil. Die höchste Belastungsspitze seit dem Bestehen des Unternehmens ergab sich am 13. Jänner 1987 mit 1.402 MW, der höchste Tagesbedarf war ebenfalls am 13. Jänner mit 30.645 MWh zu verzeichnen. Die gesamte Fernwärmeabgabe aus der Kraft-Wärme-Kupplung des Blocks 1/2 im Kraftwerk Simmering betrug 1.006.015 MWh. Durch die Zunahme um 1,8 Prozent gegenüber dem Jahr 1986 wurde 1987 erstmals die 1-Millionen-Megawattstunden-Grenze überschritten. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 20. Februar mit 330 MW. Die größte Tagesabgabe seit Bestehen der Kraft-Wärme-Kupplung wurde am 19. März mit 7.304 MWh registriert, was einer Tagesdurchschnittsleistung von über 304 MW entspricht.

Auf dem Gebiet des Umweltschutzes wurde das vorgesehene Programm zur Reduzierung der Stickoxidemissionen aus den Wiener Kraftwerken weiter fortgesetzt. Seit dem Jahresende 1987 ist dem Block 2 des Kraftwerkes Donaustadt eine Denox-Anlage nachgeschaltet. Dieses Blockkraftwerk ist die erste bestehende Anlage in Österreich, die mit einer katalytischen Entstickungsanlage nachgerüstet wurde. Im Kraftwerk Simmering wurden im Block 5 die Kesselbrenner und im Kraftwerk Leopoldau die Gasturbinenbrenner getauscht. Das Emissionsminderungsprogramm für Stickoxide wird 1988 weitergeführt und mit Ausnahme der Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Errichtung des neuen Blockkraftwerkes 3/4 im Kraftwerk Simmering zu setzen sind, auch abgeschlossen werden.

Im Kraftwerk Simmering wurden die Planungsarbeiten für das Blockkraftwerk 3/4 sowie die Maßnahmen bei den Blöcken 1/2 und 5 für einen stickoxidarmen Betrieb fortgesetzt. Im Kraftwerk Donaustadt wurde die Denox-Anlage im Block 2 fertiggestellt und in Betrieb genommen, der Betonisch für die Denox-Anlage im Block 1 fertiggestellt und der Kessel für den Anschluß der Entstickungsanlage vorbereitet. Im Gasturbinenkraftwerk Leopoldau wurden Hybridbrenner eingebaut, wodurch die Leistung erhöht und der Stickoxidausstoß gesenkt werden konnte. Das Kesselhaus für den Abhitzeessel wurde fertiggestellt. Mit den Bauarbeiten im Wasserkraftwerk Gaming 2 wurde im September 1987 begonnen. Zum Jahresende waren bereits die Verlegung von 1.000 m Rohr und die Unterdükerung der Erlauf abgeschlossen. Ferner wurden, wie in den Jahren zuvor, zusätzlich zum Kraftwerksbetrieb, die erforderlichen Revisionen und Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit gesetzt.

Die 380-kV-Anlage im Umspannwerk Süd sowie die 380-kV-Kabelüberführungsstation Pfarrgasse konnten fertiggestellt werden. Im Umspannwerk Süd wurden zwei neue 110/10-kV-Umspanner installiert. Das Umspannwerk West wird seit 31. Dezember 1987 ferngesteuert. Das neue 110/10-kV-Umspannwerk Josefstadt wurde in Betrieb genommen. Im Umspannwerk Traiskirchen konnte 1987 der erste Bauabschnitt des Umbaus der 110-kV-Freiluftschaltanlage abgeschlossen werden. Im Umspannwerk Nord wurde mit den Bauarbeiten für die dritte 110-kV-Gruppe begonnen. Durch den Einbau von sogenannten Stromanstiegsauslösern soll eine elektrische Abschaltung bei Oberleitungsfehlern der Straßenbahn ermöglicht werden. Der Einbau wurde beschleunigt, da diese Fehler im vergangenen Jahr besonders häufig waren.

Im Netzausbau wurde die 380-kV-Verbindung vom Umspannwerk Süd zum Umspannwerk Südost Anfang des Jahres in Betrieb genommen. Die 110-kV-Verstärkung der Doppelkabelverbindung vom Umspannwerk Leopoldau zum Kraftwerk Leopoldau wurde abgeschlossen. Für das Doppelkabelsystem zwischen Umspannwerk Nord und Umspannwerk Stadlau wurden etwa 5 Systemkilometer verlegt. Zur Stromversorgung von Wohnhausanlagen und Industriegebieten wurden vor allem im 23. Bezirk größere Kabellegungen in der 20-kV-Anlage durchgeführt, ebenso

umfangreiche Kabellegungen in der 10-kV-Anlage vor allem in den Bezirken 10 und 21. Per 31. Dezember 1987 waren insgesamt 14.133 km Kabel und 5.180 km Freileitungen verlegt.

Im kaufmännischen Dienst sind neben den alljährlichen Routinearbeiten besonders die Jahresabschlussarbeiten hervorzuheben. Durch die Strompreissenkung per 1. Februar und die Gaspreissenkung per 1. Mai waren auch in der Gas- und Stromverrechnung zusätzlich Arbeitsgänge erforderlich. Im Kundendienstzentrum wurden 1987 rund 153.000 Besucher registriert, ferner rund 10.500 Besucher bei der Energieberatung sowie 13.993 in der Beratungsstelle Mariahilfer Straße. Zu 22 Kursen und Vorträgen kamen 7.000 Teilnehmer, am Wiener Ferienspiel nahmen 1.696 Kinder teil. Ende 1987 waren 1.332.076 Zähler installiert (+4.098), davon 11.154 Spezialzähler. Rund 16.900 Zähler wurden neu angeschlossen, etwa 13.400 aus aufgelassenen Anlagen abmontiert, 98.500 wegen amtlicher Nacheichung getauscht.

Das chemische Laboratorium, staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle, erstellt Gutachten über Qualität und Verwendbarkeit von Mineralölprodukten. Die steigenden Anforderungen an den Umweltschutz erforderten im letzten Jahr eine Vielzahl zusätzlicher Analysen. Das physikalische Laboratorium führte 6.297 Betriebsmittelprüfungen für die Stadtwerke, 1.168 für fremde Firmen, 683 Geräteprüfungen, 605 Prüfaufträge für Installationsmaterial und 166 Prüfungen von Glühlampen, Leuchten und Zubehör durch.

Einschließlich der Verkehrsleuchten und -signale waren Ende 1987 263.140 Lampen bzw. Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 17.010 kW angeschlossen.

Gaswerke

Die gesamte Gasabgabe durch die Gaswerke betrug im Jahr 1987 930,6 Millionen m³ (1986: 884,4 Mio m³). Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 976 m³ (1986: 918 m³) je Konsument bzw. 440 m³ (1986: 414 m³) je Einwohner im Versorgungsgebiet. 1987 lag die Tagesdurchschnittstemperatur an 204 Tagen unter +12°C (1986: 195 Tage). Das ergab 3.433 (1986:3.318) Gradtagszahlen. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer ergab sich mit 310.900 m³ (1986: 274.800 m³) am 13. Jänner zwischen 8 und 9 Uhr bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -15,7°C, die größte Tagesabgabe an Tarifabnehmer mit 6.617.000 m³ (1986: 5.250.400 m³) am 12. Jänner bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -14,9°C, an Tarif- und Sonderabnehmer mit 7.595.000 m³ ebenfalls am 12. Jänner (1986: 6.666.100 m³). Der nutzbare Behälterraum verringerte sich durch die Stilllegung des Behälters Wienerberg auf 240.000 m³.

In der Dienststelle Simmering wurde das Laborgebäude der Versuchsanstalt ausgebaut sowie ein Gebäude für die Sammlung von Sonderabfällen errichtet. Die Bauarbeiten an der EDV-Außenstelle des Rechenzentrums der Wiener Stadtwerke konnten fortgesetzt, die Sanierung der Nordleitung begonnen werden. In der Dienststelle Leopoldau wurde eine Mengenmeßeinrichtung angeschafft und eine Filterstation für die Nordleitung errichtet. Nach dreijähriger Bauzeit konnte die Renovierung des Direktionsgebäudes abgeschlossen werden, 1987 wurden 57.844 m Hauptrohrleitungen neu verlegt (1986: 42.425 m), davon waren 7.192 m Hochdruckleitungen über 0,1 bar Nenndruck und 50.652 m Niederdruckleitungen. Gewechselt wurden 104.822 m aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen und wegen Straßenbauten. Davon waren 18.567 m Hochdruck- und 86.255 m Niederdruckleitungen. 15.055 m Hochdruck- und 2.735 m Niederdruckleitungen wurden vorwiegend aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen.

Die Gesamtlänge des Rohrnetzes (einschließlich der Erdgas-Hochdrucktransportleitungen) betrug zum Jahresende 1987 3.010.720 m (Ende 1986: 2.970.666 m); davon waren 486.188 m im Hochdruck- und 2.524.532 m im Niederdruckrohrnetz. Der Rauminhalt des Rohrnetzes betrug zum Jahresende 170.055 m³ (1986: 169.529 m³), davon waren 62.188 m³ im Hochdrucknetz und 107.867 m³ im Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht hat 24.619 fremde Aufgrabungen überprüft, dabei an 3.525 Stellen Zuleitungen freigelegt. Insgesamt wurden folgende Schäden gefunden und behoben: 13 durchgerostete Stahlrohre, 108 Rohrbrüche, 398 undichte Muffen, 198 undichte Zuleitungen, 48 undichte Rohrschellen und 61 undichte Armaturen. Im Jahr 1987 wurden 2.149 Hausanschlußleitungen neu hergestellt, 1.182 repariert, 2.295 untersucht und 225 vom Hauptrohrnetz getrennt.

Die Gesamtzahl der Zuleitungen betrug am Jahresende 104.333 Stück. 745.050 Gaszähler mit 6.345.826 m³/h maximaler Durchflußmenge wurde Ende 1987 benützt. (1986: 745.342 mit 6.417.254 m³/h), davon waren 706.610 (=94,8 Prozent) Wohnungsgaszähler. In den eigenen Werkstätten wurden 69.684 Zähler untersucht und bei Bedarf repariert, bei den Erzeugerfirmen 938 instand gesetzt. 74.460 Gaszählerfilter wurden eingebaut. Dichtheitsprüfungen wurden an 42.076 von Firmen verlegten Leitungen durchgeführt, wobei es zu 971 Beanstandungen kam. Ende 1987 verwendeten 706.610 Wohnungen, 13.512 Gewerbe- und 6.409 Industriebetriebe Erdgas. 20.514 Heizgasanträge mit einer Nennbelastung unter 500 kW und 63 über 500 kW wurden eingebracht und ohne Ausnahme genehmigt. Die gesamte Nennbelastung betrug 750.139,54 kW. Der Gebrechenbehebungsdienst meldete 80.664 Arbeitsfälle. Bei 67 Gas- und Abgasunfällen starben 29 Personen, 69 wurden verletzt oder erkrankten. In der Prüf- und Versuchsanstalt wurden 244 Gasgeräte und Armaturen geprüft, weiters 32 Geräte mit abgelaufener Prüfmarke

und 33 Anlagen zur Erteilung von Einzelgenehmigungen. Was die Sonderabnehmer betrifft, so wurden 28 Blockheizanlagen für Wohnbauten und 27 für Betriebe und öffentliche Institutionen neu angeschlossen. Der Gesamtstand betrug am Jahresende 1987 insgesamt 742 (1986: 683). In der Informationsstelle Mariahilfer Straße wurden 8.608 Besucher beraten.

Verkehrsbetriebe

In den Verkehrsbetrieben wurden 601,9 Millionen Beförderungsfälle registriert, das sind rund 0,9 Prozent mehr als im Vorjahr und erstmals seit nunmehr rund 40 Jahren wieder mehr als 600 Millionen beförderte Fahrgäste — eine positive Frequenzentwicklung, die insbesondere auf eine verstärkte Nachfrage nach der Jahresnetzkarte und auf die Umweltstreifenetzkarte zurückzuführen ist. Die Wagen-Nutz-Kilometer stiegen durch die im Linienetz aller Betriebszweige durchgeführten Änderungen um 0,6 Prozent (551.870 km), die Platzkilometer um 0,7 Prozent (99.948.922 km). Die größte Fahrleistung wurde, jeweils in Wagen-Nutz-Kilometer angegeben, von der Straßenbahn am 1. April mit 147.238 km, von der Stadtbahn am 3. März mit 13.580 km, von der U-Bahn am 3. Dezember mit 40.975 km und vom Autobus am 15. September mit 71.040 km erbracht. An Linien gab es Ende 1987 bei der U-Bahn 3 bei der Stadtbahn 2 und beim Autobus 68. An Straßenbahnlinien wurden 30 ganztägig, 6 weitere im Abend-, Wochenend- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb geführt.

Maßnahmen des Beschleunigungsprogrammes wurden unter anderem bei den Straßenbahnlinien 1, 5, 38, 42, 44, D und J durchgeführt. Im Zuge der Betriebsüberwachung haben 116 Kontrolloren, 136 Revisoren, 223 Fahrscheinprüfer bei 613.731 Wagenkontrollen 7.818.571 Fahrgäste kontrolliert. 130.444 meldepflichtige Vorgänge mit 77.051 Einhebungen oder Einforderungen von Mehrgebühren konnten registriert werden.

Am 30. Mai wurde der „3. Wiener Tramwaytag“ gefeiert, am 31. Mai hat die Vorortelinie S45 den Betrieb aufgenommen. Ferner konnte das neuerrichtete Gleis in der Paltaufgasse in Betrieb genommen werden, wodurch der eingleisige Streckenteil in der Ottakringer Straße für die Straßenbahnlinie J entfällt. Die neue Stadtbahnstation „Michelbeuern—Allgemeines Krankenhaus“ wurde eröffnet wie auch die neue Wagenabfertigung für die Linien 59A und 64 in der Dörfelstraße und das neue Expedit der Stadtbahn im neuen Stationsgebäude Michelbeuern. Das neue Vorfahrgleis in der unteren Schleife des Schottentors konnte zur Benützung freigegeben werden. Zu geänderten Fahrtrouten bzw. Linienverlängerungen kam es auf den Linien 74A und 67A. Die Linie 36A zwischen Jedlese und Großjedlersdorf wurde in Betrieb genommen, auf den Linien 23A und 66A wurden die Betriebszeiten verlängert.

Auf der U-Bahn-Linie U3 wurden die Rohbauarbeiten für die Errichtung der Station Erdberg abgeschlossen, ebenso die Gleisbauarbeiten im Abschnitt Rochusgasse. Mit der Errichtung eines Verbindungsgleises für die Linie U3/U4 im Bereich Stubenring wurde begonnen. Auf der U4 konnten die Gleise 1 und 2 im neuen Tunnel zwischen den Stationen Margaretengürtel und Längenfeldgasse sowie der Aufzug in der Station Meidling Hauptstraße in Betrieb genommen werden. Auf der U-Bahn-Linie U6 wurden die Gleisbauarbeiten im Tunnelbauwerk des Abschnittes Philadelphiabrücke abgeschlossen, die Rohbauarbeiten am neuen Aufnahmegebäude West in der Station Meidling Hauptstraße fertiggestellt. Ferner wurde mit dem Einbau zweier Aufzüge in der Station Burggasse begonnen. Die neuen Aufzüge in den Stationen Währinger Straße und Alser Straße konnten in Betrieb genommen werden. Mit der Erweiterung der Leitstelle Karlsplatz für die Einbeziehung der U-Bahn-Linien U3 und U6 wurde begonnen. Ferner wurde geplant, die Linie U6 nach Siebenhirten zu verlängern, die Gürtelstammstrecke der Stadtbahn zu adaptieren und die Revisionshalle in Michelbeuern zu renovieren.

Im Wagenpark wurden 16 Triebwagen und 38 Beiwagen ausgeschrieben, 14 Gelenktriebwagen und 14 Beiwagen angeschafft, 2 Normal-, 9 Doppeldeck-, 19 Gelenk- und 22 Citybusse ausgeschrieben, 23 Normal-, 16 Gelenk- und 23 Citybusse sowie 1 Stadtbuss angeschafft.

In der Zentralwerkstätte Simmering wurden an 964 Schienenfahrzeugen, 2.408 Kraftfahrzeugen und 1.627 Drehgestellen Reparaturen durchgeführt. 77 Gelenktriebwagen wurden mit dem automatischen Weichensteuersystem VETAG ausgerüstet, 122 Trieb- und Beiwagen mit verbesserten Tür-Lichtschranken, 112 Normalbusse mit Standheizungen und 10 Normalbusse mit einer Anti-Schlupf-Regelung ausgerüstet.

Der Rohbau für die Ausblashalle im Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese sowie für die neue Autobusabstellhalle in der Garage Vorgarten wurden fertiggestellt. Die Oberbauwerkstätte und das Oberbaumateriallager übersiedelten in die neuen Objekte im Bereich der Zentralwerkstätte. Mit dem Ausbau des Dachbodens im Direktionsgebäude konnte begonnen werden. In der Paltaufgasse wurden zum Umsteigen von der S45 auf die Straßenbahnlinien J und 46 Gleise neu verlegt. Die zweigleisige Schienenanlage in der Gerichtsgasse mußte durch einen eingleisigen selbständigen Gleiskörper ersetzt werden. Ferner wurde ein Vorfahrgleis im Bereich der unterirdischen Schleife des Schottentors eingebaut.

Auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln gab es zur Eröffnung der Wiener Festwochen (8. 5.) ab 15 Uhr Freifahrten. Weiters wurde erstmalig ein neuentwickelter Stadtbuss mit einem Fassungsvermögen von 53 Fahrgästen, der vorwiegend auf Linien mit schwächerem Fahrgastaufkommen und im Innenstadtbereich zum Einsatz kommen soll, in Betrieb genommen.

Städtische Bestattung

Der Bestattung wurden 1987 18.826 (1986: 19.310) Erd- und Feuerbestattungen übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 18,1 Prozent bzw. 3.400 Fälle betrug (1986: 18,4% bzw. 3.561 Fälle). Außerdem wurde das Unternehmen mit der Durchführung von 1.768 (1986: 1.801) Exhumierungen und Wiederbeerdigungen sowie mit 668 (1986: 685) Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden in folgende Länder übernommen: Algerien, Ägypten, Frankreich, Großbritannien, Indien, Irak, Iran, Israel, Italien, Jordanien, Jugoslawien, Katar, Libyen, Niederlande, Pakistan, Philippinen, Schweden, Schweiz, Türkei und USA. Überführungen auf dem Landweg wurden in die BRD, CSSR, nach Italien und nach Ungarn durchgeführt. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1987 insgesamt 25.861 (1986: 26.550) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 532 (1986: 601) Aufträge zu eigenen Lasten durchgeführt, weil es keine Hinterbliebene gab, die für die Kosten aufgekommen wären.

Der Fuhrpark verzeichnete eine Fahrleistung von rund 778.000 km; das waren um 14.000 km weniger als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 30 km, wobei die tägliche Leistung von etwa 3.112 km der Entfernung Wien—London—Wien entspricht. Das Unternehmen verfügte Ende 1987 über 19 Fourgons, 14 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie über 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts- und Kurierfahrten usw.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 39.449 Särge (um 2.390 weniger als im Vorjahr) hergestellt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf an Bestatter in den Bundesländern bestimmt.

Im Friedhof Hetzendorf stand infolge des Abbruches der alten Aufbahrungshalle und der Errichtung einer neuen Halle ab 14. September für etwa ein Jahr keine Aufbahrungshalle zur Verfügung. In diesem Zeitraum wurden Verstorbene vor dem Friedhofskreuz auf einem Bahrwagen aufgebahrt. Im Hinblick auf die kalte Jahreszeit wurde ab Mitte Dezember 1987 bis auf weiteres den Bestellern von Bestattungsleistungen auf Wunsch die Möglichkeit eingeräumt, die Trauerfeier im Friedhof Hietzing abzuhalten. Ab 5. Oktober steht die seit 3. November 1986 gesperrte Aufbahrungshalle im Friedhof Atzgersdorf nach der Renovierung bzw. Neugestaltung des Aufbahrungsraumes wieder für die Abhaltung von Trauerfeiern zur Verfügung. Am 21. Oktober wurde der renovierte und neugestaltete Aufbahrungsraum im Friedhof Hütteldorf im Rahmen einer Feier wieder seiner Bestimmung übergeben, am 30. Oktober die renovierte und neugestaltete Aufbahrungshalle 1 im Friedhof Stammersdorf. Eine im Aufbahrungsraum dieser Halle installierte Sargversenkungseinrichtung ermöglicht die Abhaltung von Kremationsfeiern. Der Aufbahrungsraum in dieser Halle wurde, ebenso wie die Aufbahrungsräume in den Friedhöfen Atzgersdorf und Hütteldorf, mit Einrichtungen ausgestattet, die das Abspielen von Tonbandmusik ermöglichen. Wegen des Neubaus einer Aufbahrungshalle im Pfarrfriedhof Schwechat ist die bestehende Halle seit 9. November 1987 gesperrt. Ab diesem Zeitpunkt finden Aufbahrungen in der Friedhofskapelle statt. Seit 1. Februar 1987 werden die Särge auf Wunsch der christlichen Glaubensgemeinschaften mit einem Sargkreuz versehen.

Am 1. Juli 1987 konnte das Unternehmen auf eine 80jährige Tätigkeit im Dienste der Gemeinschaft zurückblicken. Aus diesem Anlaß wurde neben einigen anderen Aktivitäten auch das neugestaltete Bestattungsmuseum wiedereröffnet. Ab 1. Juli werden von der Magistratsabteilung 43 — Städtische Friedhöfe tapezierte Särge nicht mehr für Kremationen angenommen. Das Unternehmen hat daher eine neue, für Einäscherungen geeignete Sargtype geschaffen. Am 15. November fand in der Halle 1 des Wiener Zentralfriedhofes eine Dichterlesung statt. Es war dies die erste derartige Veranstaltung in einer Aufbahrungshalle.

Im Jahre 1987 wurde das Unternehmen mit folgenden Bestattungsdurchführungen besonderer Art betraut (Anführung in zeitlicher Reihenfolge): Professor Alois *Jalkotzky*, Volksbildner; DDr. Christian *Broda*, Justizminister a.D.; Grete *Rebor*, Bundesminister für soziale Verwaltung a.D.; Professor Rudolf *Henz*, Schriftsteller; Professor DDr. Leo *Gabriel*, Philosoph; Edgar *Fried*, Generalsekretär des Olympischen Komitees; Professor Attila *Hörbiger*, Kammerschauspieler; Dr. Walter *Koling*, Generaldirektor der KFA; Adrienne *Gessner*, Kammerschauspielerin; Dr. Rudolf *Veit*, Generalsekretär des ÖAMTC; Robert *Weisz*, Volksanwalt a.D.; Dipl.-Ing. Raimund *Gehart*, Staatssekretär a.D.; DDr. Viktor *Heller*, Präsident des Verwaltungsgerichtshofes; Heinz *Fischer-Karwin*, Journalist; Friederike *Seidl*, Amtsführende Stadträtin a.D.; Wolfgang *Liebeneiner*, Regisseur; Erich *Hofstätter*, Leitender Sekretär i. R. des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, und Professor Kurt *Wöss*, Dirigent.