

Verkehr und Energie

Straßenverwaltung und Straßenbau

Die Abteilung verwaltete und erhielt im Jahre 1988 (Stichtag: 31. Dezember 1987) 2.746 km öffentliche Straßen, von denen 214 km Bundesstraßen B, 34 km Autobahnen und 2.498 Gemeindestraßen waren.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen wurden folgende gemeindeeigene Geräte eingesetzt: 9 Straßenwalzen, 17 Straßenreparaturfahrzeuge, 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) und 1 Straßenfräse. Die eingesetzten Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken. Für die Neuherstellung bzw. Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden von der Abteilung an öffentliche Dienststellen und an private Bauwerber 13.677 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 107 Fällen wurden in verkehrsreichen Straßen statt Aufgrabungen Bohrungen (49) und Minierungen (58) durchgeführt.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden 1988 vier Pkw, darunter zwei mit Funkausstattung, eingesetzt. Im Zuge dieser Inspektionen wurden rund 45.000 km zurückgelegt. Sobald Mängel festgestellt werden konnten, ist deren unverzügliche Behebung veranlaßt worden. Die Beanstandungen führten in fast allen Fällen zum Erfolg. Auch in Zukunft werden diese Kontrollfahrten fortgesetzt, um eine klaglose Abwicklung der Aufgrabungen im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen.

In Zusammenarbeit mit der MA 39 wurden im Jahre 1988 wieder laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Bei den insgesamt etwas 300 Lastplattenversuchen wurden an rund 210 Stellen positive Ergebnisse erzielt, d. h. die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Bei den restlichen, annähernd 90 Stichproben, also bei rund 30 Prozent, stellte man eine mangelhafte Verdichtung fest. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, die Mängel durch Nachverdichtungen zu beheben.

In den Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Wien wurden verschiedene Straßenbauten durchgeführt, und zwar Fortsetzungsarbeiten und neue Baumaßnahmen. Zu den Fortsetzungsarbeiten zählt der komplette Umbau der Oberen Augartenstraße von der Unteren Augartenstraße bis zur Taborstraße im 2. Bezirk, der aufgrund des schlechten Straßenzustandes notwendig geworden war, wobei die Hauptfahrbahn auf 6,5 m verschmälert, die Nebenfahrbahn umgebaut, sowie auf Seiten des Augartens ein Rad- und Gehweg angelegt wurde; die kompletten Umbauarbeiten, mit denen man im Herbst 1986 begonnen hatte, wurden im August 1988 abgeschlossen. Im 3. Bezirk, Erdberger Lände von Rotundenbrücke bis Stadionbrücke (ONr. 2 bis 57), wurden im Zuge des Ausbaues der B 227 — Donaukanal-Straße auch die Begleitfahrbahn, die Parkspuren und jene Gehsteigbereiche, die keinerlei Befestigungen aufwiesen, ausgebaut; diese Bauarbeiten wurden im Oktober 1988 abgeschlossen. Im 11. Bezirk bilden der Straßenzug Leberstraße—Schemmerlstraße sowie die Swatoschgasse und Gadnergasse eine wichtige Parallelroute zur Simmeringer Hauptstraße. Wegen der unzureichenden Anlageverhältnisse und des schlechten Straßenzustandes war ein Umbau dringend erforderlich. Dies umfaßte den Umbau des Straßenzuges Leberstraße—Schemmerlstraße von der Geiselbergstraße bis zur Mitterfeldgasse sowie der Swatoschgasse von der Leberstraße bis zur Gadnergasse einschließlich Plateau. Der Baubeginn erfolgte im Jahre 1986, der Abschluß mit Jahresende 1988. Im 16. Bezirk wurden die Ottakringer Straße von ONr. 150 bis 152 sowie von ONr. 123 bis 131 und die Baldiagasse vor ONr. 2 im Zuge der Gleiserneuerungsarbeiten der Verkehrsbetriebe umgebaut. Der Umbau der Fahrbahn und der Gehsteige konnte im Sommer 1988 abgeschlossen werden. In der Gerasdorfer Straße von Brünner Straße bis Ruthnergasse (21. Bezirk) erfolgten der Umbau der Fahrbahn (einschließlich Neubau der Straßenentwässerung), der Neubau von Abstellflächen sowie die Neuherstellung der Gehsteige: Wegen des sehr schlechten Straßenzustandes sowie des schmalen Straßenquerschnittes wurde aufgrund des Verkehrsaufkommens ein Neubau notwendig. Die Fahrbahn wurde auf 6,5 m Breite mit beidseitigen 2,5 m breiten Parkspuren ausgebaut. Ein durchgehender Grünstreifen von 3,0 m Breite wurde auf der Seite der geraden Ordnungsnummern angelegt. Das Bauende fiel in den Juli 1988. Im 21. Bezirk mußte die Schloßhofer Straße einschließlich Hoßplatz von Freytaggasse bis Scheffelstraße wegen der starken Verkehrsbelastung, besonders durch den Schwerverkehr, dringend umgebaut und saniert werden; dabei befestigte man die Fahrbahn mit einer Asphaltbetondecke auf entsprechenden Tragschichten. Die Gehsteige wurden mit einem Gußasphaltbelag auf Unterbeton hergestellt. Außerdem verbesserte man durch den zusätzlichen Einbau von Straßenentwässerungsanlagen die Ableitung der Oberflächenwässer; man legte auch Baumscheiben an. Diese Bauarbeiten, begonnen im Oktober 1987, wurden mit Jahresende 1988 zum Abschluß gebracht. Im 23. Bezirk wurden die Fortsetzungsarbeiten des Projektes „Atzgersdorfer Straße“ aus 1985 (ÖBB-Unterführung) durch endgültige Fahrbahnbelagsaufbringung und Abstellflächen- sowie Gehsteigerneuerungen in der Atzgersdorfer Straße von ONr. 30 bis 62 und gegenüber abgeschlossen.

Neue Baumaßnahmen erfolgten in folgenden Straßenabschnitten: Im 1. Bezirk an der Freyung von ONr. 1 bis 9, wo man mit einem Straßenumbau im Zuge der Errichtung einer Tiefgarage von ONr. 1 bis 3 (Palais Ferstel

bzw. Harrach), weiters vor ONr. 8 (Länderbank), aber auch mit Granitplattenverlegungen vor ONr. 6, 6 a (Schottenkirche) und 7 begann; der Abschluß wird voraussichtlich mit Jahresende 1989 erfolgen. Im Kreuzungsbereich Teinfaltstraße—Schottengasse—Freyung in der verlängerten Herrngasse sowie im Bereich Strauchgasse—Freyung—Tiefer Graben—Heidenschuß wird ein Umbau der Fahrbahn mittels abgesplitteten Gußasphalt auf bituminöser Vorprofilierung in Angriff genommen und auch bis Jahresende 1989 abgeschlossen sein. Aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens (Autobahnzubringer zur Südosttangente) ist ein kompletter Ausbau der Fahrbahn und der Gehsteige der Adolf-Blamauer-Gasse von Aspangstraße bis zum Landstraßer Gürtel einschließlich Plateau Aspangstraße erforderlich geworden; ebenso wird derzeit im 3. Bezirk ein Neubau der Straßenentwässerung und der Abstellflächen durchgeführt, wobei das geplante Bauende mit Juni oder Juli 1989 fixiert wurde. Im Zuge der Künetteninstandsetzungen nach Kanalbauarbeiten wurde im 9. Bezirk in der Sechsschimmelgasse von Sobieskigasse bis Währinger Gürtel sowie in der Altmüttergasse von Sechsschimmelgasse bis Fuchsthallergasse der schadhafte Fahrbahnbelag teilweise in voller Breite, teilweise im Fahrstreifenbereich durch einen, der dortigen Verkehrsbelastung entsprechenden Belag ersetzt. Weiters ist auch die bituminöse Tragschicht erneuert worden. In der Altmüttergasse wurde der schadhafte Fahrbahnbelag im Fahrstreifenbereich ausgewechselt.

Im 16. Bezirk, und zwar in der Ottakringer Straße von Wattgasse bis Paltaufgasse, ist es im Zuge der Gleiserneuerungsarbeiten der Verkehrsbetriebe notwendig geworden, die Fahrbahn, die Abstellflächen und die Gehsteige umzubauen; das geplante Bauende wird im Mai 1989 sein. Im Zusammenhang mit Kanalbauarbeiten und einer Wasserrohrverlegung in der Possingergasse von Thaliastraße bis Gablenzgasse und am Schuhmeierplatz von ONr. 8 bis 13 wurde es unumgänglich, die bereits erhebliche Erhaltungsschäden aufweisende, vom Standpunkt der Lärm-entwicklung auswechslungswürdige Kleinsteinpflasterdecke durch eine Asphaltkonstruktion zu ersetzen. Der komplette Umbau der Fahrbahn und der Gehsteige samt Neubau von Abstellflächen, der Einbau der Straßenentwässerungsanlage und die Neuherstellung von Bushaltestellenbereichen mit Großsteinpflaster mitsamt den Fahrbahnanteilen als Überquerungshilfe für Fußgänger in der Achse Hasnerstraße—Schuhmeierplatz wurden zu einem großen Teil 1988 ausgeführt, wobei das Bauende für Mitte August 1989 geplant ist.

Im 18. Bezirk, in der Khevenhüllerstraße von der Pötzleinsdorfer Straße bis zur Strehlgasse, mußte ein Einbau einer, der jetzigen Verkehrsbelastung entsprechenden Fahrbahnkonstruktion nach Entfernung der Pflasterdecke zwischen Pötzleinsdorfer Straße von Dr.-Heinrich-Maier-Straße und nach Abschluß der Gas- und Wasserrohrlegungsarbeiten ausgeführt werden. Zwischen Dr.-Heinrich-Maier-Straße und Strehlgasse wurde nach Entfernen des Granitsteinpflasters auf dem verbleibenden Unterlagsbeton eine Asphaltbetondecke auf entsprechenden bituminösen Tragschichten mitsamt Fahrbahnumbauten und Abstellflächenenerneuerungen aufgebracht.

Im 19. Bezirk, und zwar in der Billrothstraße von Krottenbachstraße bis Silbergasse (B222 — Wiener Vorortestraße) sowie in der Silbergasse von Billrothstraße bis ONr. 1 A und in der Pyrkerstraße von ONr. 1 bis 23, werden im Zusammenhang mit der Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage an der Kreuzung Billrothstraße—Silbergasse die Fahrbahn und die Gehsteige umgebaut, wobei das Bauende im Sommer 1989 erfolgen soll.

Außer den Arbeiten auf Hauptverkehrsstraßen sind noch einige Herstellungsarbeiten an Hauptverkehrsstraßen und sonstigen verkehrsreichen Straßen erwähnenswert. Es handelte sich vor allem um Belagsarbeiten, die Errichtung von Verkehrsinseln sowie diverse Umbauten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Dies betraf u. a. im 1. Bezirk den Burgring (Innenseite), die Gehallee vom Heldenplatz bis zur Babenbergerstraße, im 2. Bezirk die Meiereistraße im Bereich des Stadions und die Zufahrt zum Trabrennplatz sowie die Stadionallee von der Prater Hauptallee bis etwa 150 m in Richtung Lusthausstraße, im 4. Bezirk den Bereich Favoritenstraße—Südtiroler Platz—Schelleingasse, im 7. Bezirk die Neustiftgasse von ONr. 90 bis 94, im 8. Bezirk die Landesgerichtsstraße/Plateau Josefstädter Straße, im 9. Bezirk die Spitalgasse von ONr. 25 bis 35 sowie die Währinger Straße von ONr. 10 bis 12, im 10. Bezirk die Laaer-Berg-Straße von ONr. 16 bis 20 und vor ONr. 72, im 11. Bezirk die Simmeringer Hauptstraße/Plateau Molitorgasse, im 12. Bezirk die Hetzendorfer Straße von ONr. 34 bis 49, im 13. Bezirk die Lainzer Straße von ONr. 52 bis 76 bzw. von ONr. 118 bis 122, im 15. Bezirk die Mariahilfer Straße von Palmgasse bis Rosinagasse, im 16. Bezirk die Thaliastraße von ONr. 1 bis 155, im 17. Bezirk die Hernalser Hauptstraße von ONr. 141 bis 175, im 19. Bezirk die Billrothstraße von ONr. 75 bis 85, die Grinzinger Straße ONr. 81/Eckbereich Armbrustergasse ONr. 2, die Heiligenstädter Straße von ONr. 84 bis 86 sowie den Straßenabschnitt Hohe Warte von ONr. 6 bis 22, im 20. Bezirk die Stromstraße von ONr. 1 bis 11, im 21. Bezirk die Leopoldauer Straße im Kreuzungsbereich Eipeldauer Straße bzw. Siemensstraße einschließlich Leopoldauer Platz von ONr. 1 bis 2, im 22. Bezirk die verlängerte Erzherzog-Karl-Straße im Bereich Anton-Sattler-Gasse und schließlich im 23. Bezirk die Breitenfurter Straße von ONr. 334 bis 338 und von ONr. 373 bis 381.

Im Rahmen der Herstellung von „Nebenstraßen“ wurden Neu- und Umbau, diverse Belagsarbeiten (z. B. Instandsetzungen, Regenerierungen) sowie sonstige Straßenumbauten wie z. B. Fahrbahnverbreiterungen bzw. Gehsteigverschmälerungen durchgeführt. Die Arbeiten erstreckten sich u. a. im 1. Bezirk auf die Dumbastraße von ONr. 2 bis 4, im 2. Bezirk auf die Prater Hauptallee von Meiereistraße bis Ende (Lusthaus), im 5. Bezirk auf die Ramperstorffergasse ONr. 8 bis 16, 9 bis 11, 65 bis 67 und gegenüber, im 10. Bezirk auf die Van-der-Nüll-Gasse von ONr. 57 bis 73 sowie von ONr. 58 bis 86, im 15. Bezirk auf die Tellgasse von ONr. 12 bis 30, im 19. Bezirk auf

die Salmansdorfer Straße von ONr. 41 bis 47, im 20. Bezirk auf die Hellwagstraße von ONr. 16 und vor ONr. 16 A sowie bei ONr. 17 sowie in 22. Bezirk auf Teilbereiche der Raffineriestraße und Finsterbuschstraße.

Im Zuge der Herstellung von Siedlungsstraßen wurden Ausbau- bzw. Umbauarbeiten sowie Instandsetzungen mit gemeindeeigenen Gradern und Baumaschinen auf bisher zum Teil unbefestigten Fahrbahnen nach erfolgter Aufgrabung durchgeführt, weiters Bodenverbesserungen durch den Einbau einer Frostschutz- und mechanisch-stabilisierten Tragschichte als auch durch Verstärkung mit Hilfe einer Bitumen-Kiestragschicht samt erforderlichen Pflasterungs- und Baumeisterarbeiten. Solche Arbeiten erfolgten u. a. in Teilabschnitten der Liesingbachstraße (10. Bezirk) und der Knödelhüttenstraße (14. Bezirk), weiters im 22. Bezirk in Teilen der Schippanisiedlung (z. B. Robertsonweg), der östlichen Wegmayersiedlung (z. B. Grossmannstraße) sowie in Teilen der oberen Teiläckersiedlung (westlicher „Schafflerhof“).

Die Neuherstellung von Radwegen bzw. die Ausgestaltung von vorhandenen Straßenflächen zu Radfahrflächen (Umbauarbeiten an Gehsteigen und Abstellflächen wie z. B. Randsteinabsenkungen und Randsteinneulegungen, Herstellung von Asphalttrampen, Errichtung von Pollern zur Radwegsicherung, Um- bzw. Neubau von Straßenentwässerungsanlage u. a.) wurden auch im Jahre 1988 fortgeführt, und zwar u. a. im 2. Bezirk, in der Engerthstraße und Innstraße; in 4. Bezirk, in der Margaretenstraße und am Schwarzenbergplatz; im 12. Bezirk, in der Schönbrunner Allee; im 20. Bezirk, in der Traisengasse; und im 22. Bezirk, am Biberhaufenweg und in der Wagramer Straße.

Das Ausbauprogramm zur Herstellung von Fußgeherzonen, Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Zonen wurde ebenfalls fortgesetzt: 2. Bezirk — Calafattiplatz, Leichtweg und Rondeau; 4. Bezirk — Kühnplatz; 5. Bezirk — Gassergasse; 6. Bezirk — Mittelgasse und Liniengasse; 7. Bezirk — Gutenberggasse; 10. Bezirk — Siccardsburggasse; 15. Bezirk — Reindorfgasse sowie Goldschlagstraße; 17. Bezirk — Sautergasse; 18. Bezirk — Pötzleinsdorfer Straße; sowie 19. Bezirk — Greinergasse und Geistingergasse.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten wurden u. a. in folgenden Straßenteilabschnitten entsprechende bauliche Maßnahmen (Umbauarbeiten) gesetzt: in 6, Schmalzhofgasse/Plateau Webgasse, in 7, Neustiftgasse gegenüber Volkstheater, in 8, Alser Straße ONr. 1 bis 5, in 19, Krottenbachstraße ONr. 115 und gegenüber, sowie in 22, und zwar in Teilbereichen der Breitenleer Straße und Quadenstraße.

Die Arbeiten im Zuge des Behindertenprogrammes, mit dem man 1981 begonnen hatte, wurden auch im Jahre 1988 im gesamten Wiener Raum fortgesetzt. In erster Linie führte man „behindertengerechte“ Gehsteigabsenkungen bei verkehrsreichen, stark von Fußgehern frequentierten Kreuzungsbereichen bzw. im Anschluß an Fußgeherübergängen aus. Solche Arbeiten erfolgten u. a. in 2, diverse Kreuzungsbereiche der Taborstraße (Fortsetzungsarbeiten aus 1987), in 6, Mollardgasse/Plateau Grabnergasse, in 9, Liechtensteinstraße ONr. 25 bis 27 und ONr. 24 bis 26 sowie Währinger Straße ONr. 47 bis 54, in 10, Laxenburger Straße/Plateau Buchengasse, in 13, Lainzer Straße ONr. 7, Altgasse ONr. 19 bis 27, Hietzinger Hauptstraße ONr. 1 und Mittermayergasse ONr. 3 bis 6, sowie in 19, Dornbacher Straße ONr. 97 bis 101 und ONr. 86 bis 90.

Im Bereich von städtischen Wohnhausanlagen wurden u. a. in folgenden Straßenteilabschnitten Straßenbauarbeiten ausgeführt: im 6. Bezirk in der Stiegengasse von ONr. 14 bis 20 und gegenüber — Plateau Windmühlgasse bis zur Gumpendorfer Straße, in der Stumpergasse von ONr. 41 bis 43/Mittelgasse; im 12. Bezirk in der Rosenhügelstraße—Endergasse—Hermann-Broch-Gasse; sowie im 23. Bezirk in der Großwohnanlage, begrenzt durch Ewald-Balser-Gasse, Laziusstraße, Traviatagasse und Pfarrgasse sowie durch die Seligmannngasse.

Im Bereich von privaten Wohnhausanlagen wurden u. a. in folgenden Straßenteilabschnitten diverse Bauarbeiten von größerer Bedeutung ausgeführt: im 12. Bezirk in der Bonygasse von ONr. 30 bis Tanbruckgasse; im 13. Bezirk in der Auhofstraße von ONr. 158 bis 168 (im Bereich Firmiangasse—Tuersgasse—Seuttergasse); im 14. Bezirk in der Linzer Straße ONr. 252/Guldengasse ONr. 1; im 17. Bezirk am Projekt Röttergasse/Comeniusgasse/Rhigassgasse; im 19. Bezirk in der Döblinger Hauptstraße ONr. 46 bis 52 und ONr. 27 bis 33 a; im 21. Bezirk in der Überfuhrstraße ONr. 35 bis 59, und ONr. 2 bis 16 und Weißenwolffgasse ONr. 1 bis 61; sowie im 23. Bezirk in der Othellostraße von Jochen-Rindt-Straße bis Vösendorfer Straße und im Bereich Trepetschniggasse/Gregorygasse, weiters auch die Wohnhausanlage Eduard-Kittenberger-Gasse ONr. 2 bis 20/Reklewskigasse ONr. 2 bis 24.

Der U-Bahn-Bau löste auch im Jahre 1988 eine Reihe von straßenbaulichen Maßnahmen aus. Vorwiegend betraf dies die Bezirke 1, 3, 6, 7, 12 und 15, da rechtzeitig vor Beginn der eigentlichen U-Bahn-Bauarbeiten (Aufgrabungen wegen Einbautenverlegungen sowie Absperrungen) leistungsfähige Umleitungsstrecken für den Individualverkehr, weiters bauliche Vorarbeiten für den eigentlichen U-Bahn-Bau, aber auch wichtige Verkehrsleiteneinrichtungen errichtet werden mußten. Auch wurden bereits nach abgeschlossenen Arbeiten für die U-Bahn großflächige Wiederinstandsetzungs- bzw. Wiederherstellungsarbeiten eingeleitet bzw. durchgeführt: So u. a. im 1. Bezirk, in Teilbereichen der Bellariastraße, des Messeplatzes, der Museumstraße, Bognergasse, Riemergasse, des Parkringes und der Wollzeile, der Löwelstraße sowie der Bankgasse und der Grünangergasse; im 3. Bezirk wurden u. a. in großen Teilen der Invalidenstraße, Landstraßer Hauptstraße, Erdbergstraße sowie Hainburger Straße Wiederherstellungsarbeiten abgeschlossen und entsprechende Oberflächengestaltungen in Form von Abstellflächenneuherstellungen sowie Neugestaltungen der gesamten Straßenfläche durch Umbau von Gehsteigen und Fahrbahnen einschließlich der Oberflächengestaltungen durch Baumpflanzungen und Anlegung von kleinen Grünflächen durchgeführt; in großen

Bereichen der Mariahilfer Straße und des Mariahilfer- bzw. Neubaugürtels (Bezirke: 6, 7 und 15) einschließlich des Europaplatzes und dessen Umgebung wurden diverse Straßenprovisorien (Instandsetzungen von Teilbereichen der Straßenoberfläche) im Zuge der baulichen Vorarbeiten (Schaffung von Gehsteiginseln usw.) eingeleitet, welche etliche Monate andauerten und auch teilweise ständig abgeändert wurden; im 12. Bezirk, und zwar in der Pottendorfer Straße und in der Vivenotgasse, wurden die Wiederinstandsetzungsarbeiten aus 1987 größtenteils abgeschlossen.

Im Zusammenhang mit der Aufschließung von Betriebsbaugebieten errichtete man im Jahre 1988 vorwiegend in drei Industrie-Bezirken Straßenneubauten: Im 10. Bezirk, im Betriebsbaugebiet (Aufschließungsgebiet) „Wienerberg Ost“ (2. Bauteil), wurden diverse neue Verkehrsflächen komplett straßenmäßig ausgebaut; ebenso im 21. Bezirk im Betriebsbaugebiet „Lokomotivfabrik“ und im Betriebsbaugebiet „Lundenburger Gasse“ (u. a. Karl-Schäfer-Straße, Ignaz-Köck-Straße) im Zuge der Aufschließung des Betriebsbaugebietes „Simmering-Graz-Pauker“; im 23. Bezirk, und zwar im Betriebsbaugebiet „Draschegründe-Ost“ (3. Bauteil) plante man die Fertigstellung der Aufschließung für Oktober 1989. Entsprechende Arbeiten erstreckten sich auch auf das Betriebsbaugebiet „Draschegründe-West“ (3. Bauteil, bestehend aus Teilen der Kolpingstraße, Slamastraße und Pfarrgasse u. a.).

Im Rahmen der Frostschadensbehebungen und der Herstellung von AB-Belägen auf Fahrstreifen wurden die nach der Winterperiode 1987/88 entstandenen Schäden mit einem Kostenaufwand von annähernd 13 Millionen Schilling behoben, wobei die Fahrbahnen durch Verstärkungen bzw. Erneuerungen der Straßenbeläge instand gesetzt sowie frostsicher ausgebaut wurden. Diese Arbeiten, die sich auf eine Fläche von etwa 45.000 m² erstreckten, erfolgten etwa im 1. Bezirk, Teilabschnitte des Bauernmarktes, der Gluckgasse und der Himmelpfortgasse; im 4. Bezirk, kleine Teilflächen der Theresianumgasse; im 7. Bezirk, die Plateaus Burggasse, Halbgasse bzw. Zieglergasse sowie Schottenfeldgasse; im 10. Bezirk, Davidgasse (Teilflächen); im 14. Bezirk, ein Teilabschnitt der Hackinger Straße; im 17. Bezirk, ein Teil der Dornbacher Straße; im 19. Bezirk, Teile der Döblinger Hauptstraße, der Kahlenberger Straße sowie der Grinzingener Allee.

Auch 1988 wurden Straßenbauten kleineren Umfanges für andere Dienststellen in einigen Bezirken durchgeführt, und zwar vorwiegend für die MA 30 nach Durchführung von Kanalbauarbeiten zwecks Wiederherstellung und Instandsetzung der stark beschädigten Fahrbahnen (z. B. in 14, Bereich Stammhausstraße, in 22, Rautenweg—Süßenbrunner Straße), weiters für die MA 49 bezüglich Erhaltungsarbeiten am örtlichen Straßen- und Wegnetz des Lainzer Tiergartens und für die MA 42 für Maßnahmen zur Sanierung der Ringstraßenalleen (Umbau der Gehalleen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr).

Im Zuge der laufenden Instandhaltungsarbeiten wurden in beinahe allen Wiener Gemeindebezirken kleinere Straßenbauarbeiten wie Umbauten und Erneuerungen von Gehsteigen und Fahrbahnen sowie Regenerierungen bzw. Ausbesserungsarbeiten kleineren Umfanges durchgeführt, und zwar sowohl in Gemeindestraßen als auch auf Gehsteigen der Bundesstraßen „B“.

Nach der Übersicht über das Baugeschehen auf Gemeindestraßen folgt nun eine Bilanz der Arbeiten, die von der Abteilung auf Autobahnen und Bundesstraßen geleistet wurden. Im Bereich der Autobahnen (Bundesstraßen A) konnten 1988 etliche bedeutende Projekte ausgeführt bzw. begonnen werden (Ausbau ohne Leistungen der MA 29). Auf der A 2 — Südautobahn der Abfahrt zu B 17 fertiggestellt. Die A 4 — Ostautobahn wurde im Bereich Schrägseilbrücke—Gaswerksteg mit der Herstellung der definitiven Fahrbahndecke (Betondecke) verkehrssicher ausgestattet. Die Bauarbeiten im „Abschnitt Süd“, Teil III, im Bereich Brigittener Brücke—Reichsbrücke, der A 22 — Donauuferautobahn wurden fortgesetzt, so daß eine Verkehrsaufnahme auf der landseitigen Richtungsfahrbahn mitsamt den Anschlüssen an das IAKW und an die B 8 — Wagramer Straße erfolgen konnte. Im Bereich der A 23 — Autobahn „Südosttangente“ wurden 1988 etliche Lärmschutzmaßnahmen abgeschlossen: so der Lärmschutz Favoriten III (für Saligergasse), der Lärmschutz für die Kleingartenanlage Esparsette im Bereich Altmannsdorfer Straße, der Lärmschutz für die Wohnhausanlage oberhalb des Heustadlwassers, „Sonnenschein“ sowie „Grünland“. Außerdem wurde die Instandsetzung der Asphaltbetondecke im Abschnitt Altmannsdorf-Inzersdorf sowie die Erneuerung der Betonfahrbahndecke der stadtauswärtsführenden Richtungsfahrbahn im Abschnitt Inzersdorf—Favoriten fertiggestellt. Ebenso konnte eine Spurrillenbeseitigung auf der Gußasphaltfahrbahndecke im Bereich der Hochstraße—St. Marx im Abschnitt Knoten Arsenal—Knoten Prater beendet werden.

Im Bereich der Bundesstraßen B wurden 1988 einige größere Bauprojekte ausgeführt: Diese Straßenbauarbeiten betrafen die B 1 — Wiener Straße bzw. im 12. Bezirk die Schönbrunner Straße (Grieshofgasse—Gierstergasse) mit einer Wiederinstandsetzung nach dem U-Bahn-Bau sowie im 14. Bezirk die Linke Wienzeile (Winckelmannstraße—Schloßallee), wo ein kompletter Straßenumbau erfolgte. Die B 10 — Budapeststraße erforderte im 2. Bezirk, am Handelskai (im Bereich Prater Brücke), größere Belagsarbeiten. Im Zuge der B 17 — Wiener Neustädter Straße wird bis Sommer 1989 im 10. bzw. im 12. Bezirk, in der Triester Straße (Raxstraße—Auffahrt A 2) einschließlich Computerstraße, ein großzügiger, kompletter Straßenumbau bzw. ein Ausbau im Auftrag der Wiener Bundesstraßen AG durchgeführt. Was die B 222 — Wiener Vorortestraße anbelangt, so kam 1988 ein großzügiger Straßenumbau in der Billrothstraße (Krottenbachstraße—Silbergasse) zur Ausführung. Im Zuge der B 225 — Wienerberg Straße (Breitenfurter Straße—Triester Straße) stellte man einen kompletten Vollausbau fertig, nachdem vorerst etliche Einbautendienststellen (HBW, MA 30, MA 31, WStW — Gaswerke, WStW — E-Werke, Kabelbauamt, F-Bau,

1, 2, 3, u. a.) im Laufe der letzten Jahre umfangreiche Grabungen im Zusammenhang mit den Vorarbeiten für den U-Bahn-Bau ausgeführt hatten. In diesem Zusammenhang wurden die Fahrbahn und sämtliche Gehsteige komplett umgebaut und zusätzliche Abstellplätze geschaffen. Im Zuge der B227 — Donaukanal Straße kam im 2. Bezirk, Obere Donaustraße (Hollandstraße—Herminengasse), sowie im 3. Bezirk, Erdberger Lände (Rotundenstraße—Lechnerstraße), ein großzügiger, kompletter Vollausbau mit Umbau der Fahrbahn, der Gehsteige sowie der Abstellfläche zustande.

Zu den wesentlichsten Erhaltungsarbeiten bei den Bundesstraßen B zählen u. a. die Arbeiten im Zuge der B1 — Wiener Straße bzw. im 14. Bezirk die Hadikgasse (von St. Veiter Brücke bis Käthe-Dorsch-Gasse), wo größere Belagsarbeiten ausgeführt wurden. Außerdem führte man laufende Instandhaltungen an Bundesstraßen in diversen Bezirken durch und forcierte im Rahmen des Gemeindestraßen-Budgets den Bau von Gehsteigen, Parkplätzen als auch den Ausbau von Nebenfahrbahnen.

Brückenbau und Grundbau

Die Abteilung gliedert sich in die Gruppen „Brückenbau“, „Grundbau“, „Allgemeines, Brückenprüfung und Sonderbauten“. Der Bereich Brückenbau gliedert sich in Bauvorbereitung, Brückenneubauten sowie in Brückenerhaltung und -verwaltung, was auch für Stützmauern und Stiegenanlagen gilt. Im Rahmen der Bauvorbereitung wurde die Planung für die Josef-Harrer-Brücke, den Gerbersteg und den Riegermühlensteg abgeschlossen, die Projektierung der Augustinerwaldbrücke und des Katzbergersteges weitgehend durchgeführt sowie mit dem Projekt für den Reitschulsteg begonnen. Ferner wurde eine Studie für die Überführung der B3 über den Bahnhof Floridsdorf fertiggestellt und die Projektierungen für die Verbreiterung der A23 beim Knoten Landstraße im Umfang der Einreich- und Ausschreibungsplanung weitgehend fertiggestellt. Für den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds begann man mit der Planung einer Eisenbahnbrücke im Zuge der Nordbahn, die für eine Straßenunterführung im Bereich der Lundenburger Gasse erforderlich ist.

Die städtischen Brückenneubauten umfaßten im Jahre 1988 sechs Projekte. Der Neubau der St.-Veiter Brücke wurde im Juni 1988 abgeschlossen. Somit war die Möglichkeit für eine Umleitungsstrecke zur Instandsetzung verschiedener Brückenobjekte im Zuge der Westausfahrt B1 gegeben. Der 1987 errichtete provisorische Fußgängersteg bei der U-Bahn-Haltestelle Ober-St.-Veit wurde weiterhin genutzt und nach Aufhebung der Umleitungsstrecke Ende 1988 abgetragen. Im Februar 1988 wurden auch die Weganschlüsse bei dem 1987 durchgeführten Neubau des Aquäduktsteges über die Liesing, östlich der Wohnhausanlage gegenüber Breitenfurter Straße 380—404, fertiggestellt. Die im Zusammenhang mit dem Bau der A22 — Donauuferautobahn, Abschnitt Süd, begonnenen Fuß- und Radwegunterführungen unter der Schüttaufstraße (EN 49 — Bundesbauvorhaben) und der Wagramer Straße (EN 48) wurden Ende 1988 fertiggestellt. Die Unterführung EN 48 war im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, §9 Abs. 2 (Straßenbaulast in Ortsgebieten), auf Kosten der Stadt Wien zu bauen. Der Bund übernahm jedoch aufgrund der damit zu erzielenden Vorteile für den Durchzugsverkehr 50 Prozent der Baukosten. Weiters erfolgte 1988, zwischen Juni und November, der infolge Überalterung notwendige Abtrag und die Neuerrichtung der Josef-Harrer-Brücke über den Mauerbach. Im Zuge der Fahrbahnneuherstellung der Adolf-Blamauer-Gasse durch die MA28 begann die Abteilung bahnseitig mit der Errichtung einer Stützmauer im August 1988; die rohbaumäßige Fertigstellung erfolgte Ende 1988.

Die Bundesbauvorhaben im Brückenneubau erstreckten sich ebenfalls auf mehrere Objekte. Ein Projekt betrifft das bereits angeführte Objekt EN 49 — Unterführung eines Fuß- und Radweges unter der Schüttaufstraße im Bereich der Anschlußstelle Reichsbrücke der A22 — Donauuferautobahn, das Ende Oktober 1988 fertiggestellt wurde. Die 1987 begonnenen Baumaßnahmen für die Projekte EN 47 — IAKW-Steg (Überführung des Fuß- und Radweges beim IAKW im Bereich der Anschlußstelle Reichsbrücke der A22) und EN 50 — Schiffmühlensteg (Überführung eines Fuß- und Radweges im Bereich der Anschlußstelle Reichsbrücke der A22) — beide überbrücken Rampenbündel der A22 im Nahbereich der U-Bahn-Station Kaisermühlen — wurden zu Ende geführt: im Juli 1988 gab man die beiden Stege zur Benützung frei. Im Zuge des Abtrags und des Neubaus der Brücke über die Pottendorferlinie (ÖBB) und die Wiener Lokalbahnen (Linie 64 und Badner Bahn) wurde 1988 der Verkehr auf die neuhergestellte nördliche Brückenhälfte umgelegt, anschließend die südliche Hälfte abgetragen und rohbaumäßig neuhergestellt. Weiters erfolgten umfangreiche Einbautenumlegungen. Mitte des Jahres leitete man für eine gleichzeitige Verkehrsübergabe von Straße und Brücke Forcierungsmaßnahmen ein.

In den Bereich des Brückenneubaues fallen auch die Bauvorhaben der Wiener Bundesstraßen AG (WBG). Hier führt die Stadt Wien für die WBG gegen einen Kostenersatz von 3 Prozent der Nettoherstellungskosten die Bauaufsicht durch. Der Schwerpunkt der Baumaßnahmen lag im Bereich der A22 — Donauuferautobahn zwischen der Reichsbrücke und der Praterbrücke. Beim Baulos Lärmschutztunnel Kaisermühlen erfolgen 1988 Baumaßnahmen am Oberflächenprojekt (Stiegenanlagen, Trafostationen, WC-Anlagen, gärtnerische Gestaltung) sowie Ausrüstungsarbeiten im Tunnel (Beleuchtung, Belüftung, Straßenausrüstung). Im Baulos Anschlußstelle Kaisermühlen (Objekte EN 57, EN 55, Dichtwanne im Bereich EN 54 und EN 55) waren die Baumaßnahmen soweit

fortgeschritten, daß Ende Mai eine provisorische Verkehrsumlegung der Straße am Kaisermühlendamm über die Anschlußstelle erfolgen konnte. Abgeschlossen wurden die Bauarbeiten im November 1988. Im Baulos Alte Donau führte man die Bauarbeiten plangemäß weiter. Die Fuß- und Radweg-Überbrückungsbauwerke EN 56 (Steg beim Ruderclub Pirat, Stahlsteg) und EN 57 wurden fertiggestellt. Das Dotationsbauwerk für die Wasserstandsregulierung der Alten Donau wurde im Bereich unter der Autobahn und der Straße am Kaisermühlendamm sowie im Bereich der Alten Donau fertiggestellt; der Anschlußbereich zur Neuen Donau wird von der MA 45 durchgeführt werden. Im Bereich „Knoten Kaisermühlen“ wurden die Objekte EN 58 (Rampe 300 K Verbindung von der A 23 zur A 22, Richtung Reichsbrücke) und EN 59 (Rampe VI, Auffahrt auf den Knoten Kaisermühlen von der Raffineriestraße) im April bzw. September 1988 fertiggestellt. Weiters begann man im Mai 1988 mit Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der „Direkten Rampe B 3 b“ (Verbindung Donaustadtstraße—Praterbrücke). Diese beinhalten eine Brücke über das Mühlwasser, die nach der Methode des freien Vorbaues errichtet wurde. Im Zuge des Ausbaues der Triester Straße wurde das Objekt 01 — Gründurchzug 1988 rohbaumäßig fertiggestellt. Dadurch können die beiderseits der Triester Straße befindlichen Grünbereiche miteinander verbunden und somit eine gefahrlose Unterquerung der Straße durch Radfahrer und Fußgänger ermöglicht werden. Eine weitere Baumaßnahme in diesem Bereich betrifft die Verbreiterung der Triester Liesingbachbrücke mit der Neuherstellung der Fuß- und Radwegverbindung Liesingsteg (Fertigstellung März 1988) und der Fahrbahnverbreiterung an der Triester Liesingbachbrücke (Fertigstellung August 1988). Für das Bauvorhaben der Gesellschaft PRADO — Brücke zum Scandic Crown Hotel, wobei der Kostenersatz für die Bauaufsicht der Abteilung 4 Prozent der Nettoherstellungskosten beträgt, erfolgten 1988 noch Restarbeiten.

Im Bereich der Brückenerhaltung — städtische Bauvorhaben — wurden die Generalinstandsetzungsarbeiten an der Stützmauer Naschmarkt zwischen Kettenbrückengasse und Preßgasse im wesentlichen abgeschlossen; geringfügige Restarbeiten im Bereich der Trafostation können aber erst im Frühjahr 1989 fertiggestellt werden. Weiters konnte auch die Neuherstellung der Stützmauer Ausstellungsstraße inklusive Böschungsgestaltung und Gehweganbindungen im Jahre 1988 beendet werden. Im Herbst 1988 wurde im Anschluß an die 1987 abgeschlossene Instandsetzung der Haupttragwerke des Gaswerksteges über den Donaukanal mit den Baumeister-, Stahlbau- und Korrosionsschutzarbeiten für die Instandsetzung der Stiegenanlagen begonnen; im Zuge dessen werden auch Korrosionsschutzarbeiten für die Wiener Stadtwerke — Gaswerke durchgeführt. Weiters stellte man auf der Stranzenbergbrücke die Randbalkenkonstruktionen im Tragwerksbereich neu her und führte eine Generalinstandsetzung der zugehörigen Stiegenanlage durch. Auf der Wienerbergbrücke wurden neue wasserdichte Dehnfugenkonstruktionen eingebaut. In Koordination mit der Generalinstandsetzung der Wiener Westausfahrt wurden im Jahre 1988 noch vor Schulbeginn auf der Guldenbrücke ein neuer Fahrbahnbelag sowie auf der Hütteldorfer Brücke die gesamte Fahrbahnverschleißschicht und Teilbereiche der Gehwege neu hergestellt bzw. instand gesetzt. Außerdem setzte man im Zuge der Generalinstandsetzung der Westausfahrt auf Kosten der Republik Österreich den linksufrigen Widerlagerbereich (bewegliche Lager) der Zufferbrücke instand und stellte damit die volle Beweglichkeit des Tragwerkes her. Ferner wurde mit der Generalinstandsetzung der Stützmauer Gudrunstraße—Ostbahnunterführung und der zugehörigen Stiegenanlagen begonnen. Diese Arbeiten werden voraussichtlich 1989 abgeschlossen werden, die restlichen Lärmschutzeinrichtungen werden 1990 hergestellt. Auch bei den Verkehrsbauwerken Schwedenbrücke, Schottenpassage, Fasangartenbrücke, Gutheil-Schoder-Brücke über die A 23 wurden z. T. umfangreiche Belagsinstandsetzungen durchgeführt.

Im Bereich der Brückenerhaltung bei Bundesvorhaben wurden die Korrosionsschutzarbeiten an der Praterbrücke im Zuge der A 23 — Südosttangente komplett abgeschlossen. Die 1987 vorgefertigten provisorischen Fußgängerstege für die Verkehrsumleitung der Westausfahrt wurden Anfang 1988 montiert und nach Abschluß der Generalinstandsetzung der Westausfahrt ersatzlos abgetragen. Weiters wurden im Zuge der Generalinstandsetzung der Wiener Westausfahrt (B 1 — Richtungsfahrbahn A 1) insgesamt sieben Brückenobjekte und vier Stützmauern instand gesetzt bzw. örtlich verstärkt oder neu errichtet. Diese Baustelle stellt aufgrund ihres Umfanges (Gesamtlänge von rund 3,5 km, Brückenfläche ca. 20.000 m², Stützmauern ca. 500 m) und wegen ihrer Verkehrsbeeinträchtigung die bisher umfangreichste Brückenerhaltungsbaustelle im Wiener Raum dar. Die im Jahre 1987 begonnene Generalinstandsetzung der Heiligenstädter Hangbrücke wurde mit der Auswechslung von zirka 900 m Mittelfugendilatationen und den zugehörigen Belags- und Abdichtungsarbeiten 1988 abgeschlossen. In Abstimmung damit wurde eine Überarbeitung der Hangsicherung des Leopoldsberges durchgeführt. Im Herbst 1988 mußten auf der Nordbrücke im Zuge der B 227 die mechanischen Steuerungskonstruktionen der Dilatationen am linken Donauufer instand gesetzt werden. Dabei handelt es sich um die größten derartigen Konstruktionen im Wiener Raum auf einer der am stärksten befahrenen Straßen Österreichs. Schließlich wurde die bereits im Herbst 1987 begonnene Instandsetzung und Beschichtung der Tragwerksunterschichten und Stützenkonstruktionen der Hochstraße Inzersdorf im Zuge der A 23 zügig weitergeführt.

Die Gruppe Grundbau betreut mit ihren vier Referaten das zweite große Aufgabengebiet der Abteilung. Das Referat Geologie und Baugrunderkater betreute neben allen anderen Bauvorhaben und den Aufschlußbohrungen im Wiener Raum auch die großen laufenden U-Bahn-Baustellen (U 3 und U 6). Die MA 31 wurde bei den Arbeiten im Wetterinstollen (Zuleitung der Pfannbauernquelle zur Ersten Wiener Hochquellenwasserleitung)

geologisch beraten. Mit den Magistratsabteilungen 45 und 39 wurde das gemeinsame Forschungsprojekt zur Erarbeitung von Grundlagen für den Schutz des Grundwassers abgeschlossen. Ebenso schloß man das Projekt „Seismische Mikrozonierung“ ab. Um die Nutzung der Tiefenwässer für eine eventuelle Notwasserversorgung zu ermöglichen, wurde gemeinsam mit den Magistratsabteilungen 45 und 31 ein Projekt entwickelt und beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung zur Förderung eingereicht. Die Sammlung der Daten über den Baugrund von Wien (Baugrundkataster) wurde systematisch weitergeführt. So konnten dem Bestand 234 neue Einlagen zugeführt werden. Die Bedeutung des Katasters wird auch durch die zunehmende Benutzung der darin gesammelten Unterlagen unterstrichen. Im Jahre 1988 erfolgten bereits 203 Einsichtnahmen vor allem durch Zivilingenieurbüros.

Vom Referat Baugrunduntersuchungen wurden für eine Vielzahl von Bauvorhaben in direkter Rückkopplung mit der Planung die erforderlichen Baugrunderhebungen durchgeführt. Im Zuge der Vorarbeiten wurden die Baugrunduntersuchungen für die städtischen Wohnhausbauvorhaben Engerthstraße—Vorgartenstraße, die Kanalprojekte Lannesstraße und Hohe-Wand-Gasse sowie für die Unterführung der Donau-Ländebahn im Bereich der B 16 ausgeführt. Zur Beweissicherung des Bauzustandes der Altbebauung im Trassenbereich der zukünftigen U-Bahn-Linie 3 im Abschnitt Westbahnhof bis Beckmannngasse wurden Fundamentaufschließungsschächte hergestellt. Für die Durchführung dieser Arbeiten ist neben den Erschwernissen aufgrund der noch in Verwendung stehenden Kellerabteile auch ein besonders gutes Einvernehmen mit den betroffenen Hauseigentümern, Hausverwaltungen und Mietern erforderlich. Zur Erfassung von Altlasten im Bereich Hummelteich, Heuberggstätten, Wienerberg West und anderer Altdeponien in Wien wurden in Zusammenarbeit mit der MA 45 zirka 1700 lfm Bohrungen abgeteuft und 75 bepumpbare Pegel sowie 18 Brunnen hergestellt. Im Rahmen des zwischen der Stadt Wien und der Wiener Bundesstraßen AG getroffenen Übereinkommens wurden die Baugrunduntersuchungen für den Bau der A 23 im Abschnitt Kaisermühlen bis Hirschstetten durchgeführt, und zwar gegen Ersatz im Ausmaß von 3 Prozent der Nettoherstellungskosten für den Personal- und Sachaufwand. Die für den geplanten Umbau der Volksschule in 12, Rohrwassergasse, notwendigen Baugrunduntersuchungen konnten wegen der Aktivitäten einer Bürgerinitiative nicht durchgeführt werden. Auf Anordnung des Büros der Geschäftsgruppe Verkehr und Energie wurden die Arbeiten am 5. September 1988 eingestellt. Insgesamt wurden vom Referat Baugrunduntersuchungen im Jahre 1988 zirka 3.800 lfm Schächte und Bohrungen, 100 Grundwassermeßstellen (Pegel), 18 Brunnen und zirka 530 lfm Rammsondierung (schwere Rammsonde SRS) hergestellt.

Das Referat Bauberatung — Tiefbau und U-Bahn-Bau betreute auf Ersuchen der Wiener Bundesstraßen AG die A 22 im Bereich Anschlußstelle Kaisermühlen bis zur Praterbrücke. Die Erd-, Straßen- und Brückenbauauschreibungen der Triester Straße (B 17) wurden grundbautechnisch beraten und, soweit in Ausführung begriffen, auch auf der Baustelle fachlich betreut. Für den Bereich der A 23 — Südosttangente Wien (Abschnitt Kaisermühlen—Hirschstetten) wurde der geotechnische Aufschluß durch Gutachten betreut und das Bodengutachten erstellt.

Im Bereich des U-Bahn-Baus lag das Schwergewicht der Tätigkeit auf der grundbautechnischen Betreuung der Baulose U 6/3, U 3/2 bis U 3/6+7 und U 3/13. Es handelte sich vor allem um die Herstellung der Tunnel unter Druckluft, Bodenvereisungen, Schlitzwandherstellungen, einschalig-offene Bauweisen, große Grundwasserhaltungen und Grundwasserausgleichsanlagen sowie um umfangreiche Injektionsarbeiten. Weiters war die Mitarbeit bei der Ausschreibungsplanung der Baulose U 3/14 bis U 3/15 erforderlich und, im gesamten U-Bahn-Bereich, die Tätigkeit als Amtssachverständige bei der Erstellung und Überwachung grundbautechnischer Auflagen. Ferner wurden die Wiener Verkehrsbetriebe vor allem im Zusammenhang mit dem Bau der Fernwärmeleitungen im Bereich Sandleitengasse und, bei größeren Bauvorhaben, im Bereich der Wasserleitungswiese beraten. Die Heizbetriebe Wien sind im Zuge der Errichtung des Südwestringes ebenso wie die Gruppe Brückenbau der Abteilung im Zuge der Errichtung des Knotens Reichsbrücke und der Brücke über die Pottendorferlinie grundbautechnisch beraten und bei der Bauüberwachung fachlich unterstützt worden. Die tiefbautechnisch anspruchsvollen Tiefgaragen Fiakerplatz und Robert-Koch-Platz waren in bodenmechanischer Hinsicht bei der Planeinreichung und Ausführung zu betreuen. Im Hinblick auf die Sicherung des öffentlichen Gutes im Zusammenhang mit tiefen Baugruben ist auf die Beratung der MA 28 beim Rennbahnzentrum und beim Hotelbau Plaza-Hilton zu verweisen. Die für die MA 31 laufend durchgeführten Verformungsmessungen der Berghänge entlang der Trasse der Zweiten Wiener Hochquellenwasserleitung dienen ebenfalls der Sicherheit des Bestandes der Freispiegelstollen und der Sicherstellung des Quellenwassertransportes nach Wien. Schließlich ist noch die geotechnische Beratung bei der Sanierung von Altlasten zu erwähnen, vor allem das Projekt „Heuberggstätten“.

Das Referat Bauberatung — Hochbau führte bei zahlreichen städtischen Bauten die grundbautechnische Beratung sowohl bei der Projekterstellung als auch bei der Bauausführung durch. Besonders erwähnt sei hier die Verbauung der Wienerberggründe (10. Bezirk, 2. Bauteil der Wohnhausanlage, Schule und Kindertagesheim), zum einen weil es sich dabei um das umfangreichste der betreuten Projekte handelte, zum anderen weil wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse auch schwierige gründungstechnische Probleme zu lösen waren. Im Zusammenhang mit der Schule und dem Kindertagesheim Wienerberg war auch eine Geländeregulierung erforderlich, bei der das Referat Hochbau eine über die übliche Tätigkeit hinausgehende Sonderaufgabe übernahm, nämlich Ausschreibung, Vergabe und Bauaufsicht, was mit erheblichem zusätzlichem Zeitaufwand verbunden war. Als weitere Beispiele

können die Wohnhausanlage und das Kindertagesheim in 23, Oldenburggasse, die Wohnhausanlage in 12, Rollinger-gasse/Tanbrückgasse, die Baulückenverbauungen in 2, Kleine Stadtgutgasse/Holzhausergasse, in 3, Haidingergasse, und in 5, Zentagasse/Viktor-Christ-Gasse, sowie der Turnsaal in 13, Glasauergasse, genannt werden. Ende 1988 begannen auch die Bauarbeiten für das Sommerbad Simmering, bei denen besonders schwierige gründungstechnische Probleme zu lösen waren.

Ein weiterer Tätigkeitsbereich stellt die fachliche Beratung und Betreuung der Baubehörde und der Bauober-behörde bei privaten Bauvorhaben dar. Hier zeigt sich vor allem die Problematik der Sicherung bestehender im Zuge der Errichtung neuer Gebäude, da private Bauführungen oft ohne die von der Gruppe Grundbau als notwendig erachteten Baugrund- und Fundamentuntersuchungen auszukommen glauben.

Von der Gruppe Allgemeines, Brückenprüfung und Sonderbauten wurden im Jahre 1988 158 Hauptprüfungen sowie 506 periodische Überwachungen und 1.284 Befahrungen durchgeführt. Die Prüfung der Überkopfwegweiser erfaßte 91 Objekte. Die Hauptprüfungen bezogen sich u. a. auf die Hochstraße St. Marx, den Knoten Arsenal im Zuge der A 23, die Nikolaibrücke im Zuge der B 1 (Westausfahrt), die Augartenbrücke und den Knoten Nußdorf, aber auch auf 27 Brücken in den Quellschutzgebieten der Stadt Wien. Außerdem wurden 37.000 lfm Stützmauern, Schallschutzwände und Stiegenanlagen überwacht und geprüft. Ferner bearbeitete man 370 Schwertransportansuchen in brückenbautechnischer Hinsicht. 39 Transporte mußten aufgrund des hohen Fahrzeuggewichtes über die Brückenobjekte geleitet werden. Schließlich konnten die Arbeiten zur Überprüfung und Nachinjizierung der Spannglieder bei der Praterbrücke im Zuge der A 23 im Jahre 1988 abgeschlossen werden.

Von der Abteilung waren Mitarbeiter entsprechend ihrer dienstlichen Fachkenntnisse für Sonderaufgaben (Mitwirkung in Gremien) nominiert bzw. tätig. Im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (FVS) wurden, bei ständiger Mitarbeit von Bediensteten der Abteilung, in den jeweiligen Ausschüssen wichtige Detailprobleme, die die laufende Erhaltung und den Neubau von Brücken (Randleisten, Übergangs-konstruktionen, Leitschienen usw.), sowie den Tunnelbau betreffen, diskutiert und an der Ausarbeitung ent-sprechender Richtlinien und Leistungsbeschreibungen, die vor allem im Bundesbereich und in weiterer Folge auch im Gemeindebereich zur Anwendung kommen sollen, gearbeitet. Vor allem in der Arbeitsgruppe „Tunnelbau“ wurden in den Arbeitsausschüssen „Projektierung und Bau“, „Tunnelbau im Stadtbereich“, „Erhaltung und Betrieb“, „Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen“, „Dokumentation“ begonnen, Richtlinien für den Tunnelbau im innerstädtischen Bereich, und zwar für Straße, Eisenbahn und U-Bahn, zu erstellen. Durch Mitwirkung im Arbeits-kreis „Belag“ (Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten) wurde an der Erstellung genereller Rich-tlinien für den Fahrbahnaufbau auf Massivbrücken weitergearbeitet. Weiters wurde an der Erstellung von bundes-weiten Ausschreibungsrichtlinien für den Korrosionsschutz gearbeitet. Außerdem erfolgte eine stete Teilnahme an vom Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten einberufenen Arbeitsbesprechungen der Tunnelbau-bereichsleiter und -referenten. Ferner arbeitete man im Rahmen eines U-Bahn-Arbeitskreises intensiv an der Erarbei-tung von Richtlinien für die offene und geschlossene Bauweise mit Gültigkeit für den Wiener U-Bahn-Bau mit. Weiters wurde im Österreichischen Betonverein unter führender Mitwirkung eines Mitarbeiters der Abteilung die Richtlinie „Frost-Tausalzbeständiger Beton“ erstellt. Schließlich waren im Jahre 1988 in folgenden Fachausschüssen bzw. in deren Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Normungsinstitutes Vertreter der Abteilung tätig: FNA 010 — Beton-, Stahlbeton- und Massivbau; FNA 013 — Stahlbau; FNA 014 — Brückenbau, Allgemeines; FNA 023 — Grundbau; FNA 050 — Anstrichmittel; FNA 051 — Natürliche Gesteine; FNA 097 — Bergbau; FNA 157 — Abfallwirtschaft; FNA 169 — Bauleistungen und FNA 174 — Korrosionsschutzarbeiten.

Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten wurden im Jahre 1988 rund 8.600 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren in Wien 135.500 Leuchten mit insgesamt 228.720 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.955 kW, der Strom-verbrauch 54.960.864 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten sollen im folgenden nur einige wenige hervorgehoben werden: Auf Wunsch des 19. Bezirkes wurde in der Sieveringer Straße von ONr. 255 bis 275 die Beleuchtung entsprechend der Schutzzone-nwidmung umgebaut. Zur Ausleuchtung des Straßenraumes wurden auf einer Straßenseite Gußkandelaber mit Altstadtleuchten aufgestellt. Als Lichtquelle wurde eine Natriumhochdrucklampe zu 70 W verwendet.

Im Zuge des Ausbaues eines befahrbaren Fußweges in der Kahlenberger Straße von ONr. 86 bis 96 wurden entsprechend der Schutzzone-nwidmung als öffentliche Beleuchtung konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ gewählt. Als Leuchtmittel wurden Natriumhochdrucklampen zu 50 W verwendet.

Als Anpassung an das innerstädtische Stadtbild wurden in der Sonnenfelsgasse, in der Bäckerstraße, am Bauern-markt, in der Landskorngasse und am Wildpretmarkt im Zuge von Stahldrahtarbeiten die bestehenden Leuchten mit

Leuchtstofflampen zu 2x40 W auf Hängeleuchten der Type „Maiglöckchen“ ausgetauscht und mit Natriumhochdrucklampen zu 70 W bestückt.

Zeitschäden machten die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung am Antonplatz notwendig. Dabei wurden konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ ausgewählt, wobei als Lichtquelle eine Natriumhochdrucklampe zu 50 W verwendet wurde.

Zwecks Verkehrsberuhigung wurden in der Goldschlagstraße straßenbauliche Maßnahmen durchgeführt, die auch einen Neubau der öffentlichen Beleuchtung auslösten. Als neue Beleuchtungsart wurden konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ ausgewählt; als Leuchtmittel wurde eine Quecksilberdampf Lampe zu 80 W eingesetzt.

Nach Abschluß der U-Bahn-Arbeiten im Bereich Landstraßer Hauptstraße vom Donaukanal bis Kundmannngasse wurde die öffentliche Beleuchtung neu errichtet. Als übergeordnete Beleuchtung wurde eine Stahldrahtverspannung mit Natriumhochdruckleuchten zu 2x70 W gewählt. Als zusätzliche Beleuchtung in den Fußgängerbereichen fanden konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ Verwendung. Als Leuchtmittel wurde analog zur übergeordneten Beleuchtung eine Natriumhochdrucklampe zu 70 W verwendet.

Aufgrund der großen Störanfälligkeit der Beleuchtungskörper im Schweizerpark wurden auf die bestehenden Lichtständer neue Aufsätze der Type „Fichtegasse“ montiert. Dadurch wurde die vorherige Beleuchtung mit Leuchtstofflampen gegen Natriumhochdrucklampen zu 70 W ausgetauscht.

Die Abteilung betreut zur Zeit 191 öffentliche Uhren, und zwar 78 Würfeluhren, 6 Springzifferuhren, 76 Uhren auf Kirchen, 17 Uhren auf Amtshäusern und Schulen sowie 14 Uhren auf sonstigen Objekten. Darunter sind 176 Uhren, die auf dem Funkwege ferngesteuert werden: 56 Uhren erhalten das Steuersignal vom Uhrenfunktender der Abteilung (Frequenz 445,2 MHz) und 120 Uhren werden über den Zeitzeichensender DCF 77 der Deutschen Bundespost (Frequenz 77,5 kHz) synchronisiert.

1988 wurden die Würfeluhren (Lichtmastuhren) in 1, Schwarzenbergplatz, in 2, Vorgartenmarkt, in 3, Ludwig-Kößler-Platz, in 16, Johann-Nepomuk-Berger-Platz, in 19, Sieveringer Straße/Billrothstraße, und in 20, Hannovermarkt, einer Generalüberholung unterzogen. Bei den Kirchenguhren in 17, Rupertusplatz, in 18, Pötzleinsdorfer Straße (St. Ägyd), in 22, Schüttauplatz, und in Kalksburg, 23, Kirchenplatz, waren zum Teil aufwendige Instandsetzungsarbeiten durchzuführen. Schließlich mußte noch die Digitaluhr in 13, Kennedybrücke (Westseite), saniert und mit einer neuen Steuerung versehen werden.

Zu den im Jahre 1988 im lichttechnischen und elektrotechnischen Versuchsraum durchgeführten Untersuchungen, Messungen und lichttechnischen Projektierungsarbeiten gehören einmal Materialprüfungen und Lieferkontrollen: Hervorzuheben sind die Untersuchungen an schutzisolierten Leuchten für verschiedene Lampentypen. Durch die oft unzureichenden Erdungswiderstände im Netz der öffentlichen Beleuchtung ist die Abteilung gezwungen, ganze Anlagenteile in der Schutzart „Schutzisolierung“ auszuführen. Die von den Firmen vorgelegten Musterleuchten mußten auf Übereinstimmung mit den geltenden ÖVE-Vorschriften untersucht werden.

Auch lichttechnische Projektierungsarbeiten zählen zum Arbeitsbereich des Versuchsraumes. Mit der Hilfe der Rechenanlage der Abteilung wurde wieder eine Reihe von Beleuchtungsprojekten erstellt, wobei jeweils die wirtschaftlichste und lichttechnisch günstigste Variante zu ermitteln war. Erwähnenswert sind die Berechnungen für 1, Bellariastraße und Dr.-Karl-Renner-Ring, 11, Simmeringer Hauptstraße, und 12, Hohenbergstraße.

Schließlich wurden im Jahre 1988 über Auftrag der MA7 die Anstrahlungsanlagen in 19, Himmelstraße — Pfarrkirche Grinzing und Fröschelgasse—Pfarrkirche Sievering, in 20, Brigittaplatz—St. Brigitta, und in 21, Leopoldauer Platz—Pfarrkirche Leopoldau, errichtet oder instand gesetzt.

U-Bahn-Bau

Auch das Jahr 1988 kann als sehr erfolgreich bezeichnet werden. Über 4,5 Milliarden Schilling wurden für die Bauarbeiten hauptsächlich an den Linien U3 und U6 verausgabt. Alle terminlichen Vorgaben konnten eingehalten werden, und die Ausgaben befinden sich im vorgegebenen Rahmen. Im folgenden vorerst eine Kurzfassung der erbrachten Leistungen:

Auf dem über 5 km langen Teilabschnitt der Linie U3 von Erdberg stadteinwärts entlang der Hainburger Straße, der Landstraßer Hauptstraße, der Wollzeile über den Stephansplatz, die Herrngasse zum Ring im Bereich Bellaria bis zur Station „Volkstheater“ und weiter Richtung Stiftgasse/Mariahilfer Straße konnten bis Ende 1988 die Tunnelvortriebsarbeiten in der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“ erfolgreich und innerhalb des Terminplanes abgeschlossen werden. Trotz großer technischer Probleme und Herausforderungen ist somit bereits eine unterirdische Verbindung zwischen Erdberg und Volkstheater gegeben. Im gesamten Streckenbereich wurden die Innenausbauarbeiten in Angriff genommen. Neben den Gleisbauarbeiten sind vor allem die Arbeiten zur Stationsausgestaltung und der Einbau von Aufzügen und Rolltreppen zu erwähnen. In der Mariahilfer Straße wurde unter besonderer Rücksichtnahme auf die betroffenen Anrainer und Geschäftsleute der Tunnelbau weitergeführt. Große

Teile der seitlichen Schlitzwände und obersten Decken wurden etappenweise fertiggestellt, so daß 1989 mit dem unterirdischen Aushub begonnen werden konnte. Auch im Bereich des Verkehrsbauwerkes „Westbahnhof“ liefen die Schlitzwandarbeiten sowohl für die Linie U3 als auch für die Linie U6 auf Hochtouren. Gegen Ende des Jahres 1988 dehnte sich der U-Bahn-Bau auch in den 15. Bezirk aus. Am Reithofferplatz wurde der Anfahrschacht für die Tunnelvortriebsarbeiten Richtung Meiselstraße aufgeföhren. Im anschließenden Abschnitt Meiselstraße—Johnstraße wurde mit Vorbereitungsarbeiten für die Errichtung der Schlitzwände begonnen. Für die Weiterführung der U3 von der Johnstraße nach Ottakring wurde Ende 1988 die generelle Planung für diesen Teilabschnitt (Hütteldorfer Straße—Kendlerstraße—Ottakring/Vorortelinie) abgeschlossen.

Im Bereich der Linie U6 von Friedensbrücke/Heiligenstadt über die Gürtelstammstrecke zur Längenfeldgasse und weiter über die Vivenotgasse bis zur Philadelphiabrücke liefen die Innenausbauarbeiten im Hinblick auf die Eröffnung dieser Strecke im Jahre 1989 auf Hochtouren. Ende 1988 konnte mit der Errichtung der Aufgangsüberdachungen der zukünftigen Stationen in Meidling ein sichtbares Zeichen der baldigen Fertigstellung gesetzt werden. Im Untergrund wurden während des ganzen Jahres die Gleisbau- und Signalbauarbeiten, die Haustechnik, die Arbeiten zur Ausgestaltung der Stationen sowie die gesamte elektrische Ausrüstung der Stationen intensiv vorangetrieben. Mitte des Jahres wurde der Betrieb auf der Gürtelstammstrecke auf „Rechtsverkehr“ umgestellt. Dazu war im Sommer die Einstellung des Betriebes und die Errichtung eines Schienenersatzverkehrs notwendig. Im Bereich Michelbeuern wurde im April mit den Rohbauarbeiten für eine Revisionshalle begonnen. Für die spätere Verlängerung der U6 von der Philadelphiabrücke nach Siebenhirten wurde 1988 die Neuplanung in Angriff genommen.

Zum Abschluß darf über zwei interessante Fertigstellungen bzw. Inbetriebnahmen im Zusammenhang mit den U-Bahn-Arbeiten berichtet werden: Im November 1988 wurde im Bereich des Betriebsbahnhofes Wasserleitungswiese die größte „Drehscheibe“ der Welt, mit einem Durchmesser von 40 m und 130 t Tragfähigkeit, in Betrieb genommen. Damit kann durch entsprechendes Wenden der Silberpfeile die Abnutzung bzw. der Schienenabrieb der Räder gleichmäßig verteilt werden, wodurch eine enorme Verringerung der anfallenden Reparaturarbeiten zu erwarten ist. Weiters wurde, ebenfalls im Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese, eine ausschließlich mit Industrierobotern ausgerüstete und betriebene Entstaubungsanlage für die Silberpfeile fertiggestellt.

Auf den einzelnen Bauabschnitten der Linien U3 und U6 wurden folgende Leistungen erbracht:

Linie U3 (Erdberg-Volkstheater-Westbahnhof-Johnstraße-Ottakring)

Im Bereich der Linie U3 wurden im Abschnitt U3/1b — Betriebsbahnhof Erdberg (Bereich Erdberg — östlich der Schlachthausgasse) neben der Fortsetzung der Rohbauarbeiten im gesamten Areal die Reparaturhalle erweitert und eine Waschhalle für die Reinigung von Fahrtreppenteilen zusätzlich errichtet. Die Arbeiten an der Oberfläche wurden bis auf die Anschlüsse an die Gleise und die Verschleißschicht fertiggestellt. Somit wurden sämtliche Rohbauarbeiten bis auf Restarbeiten abgeschlossen. Eine Teilübernahme fand am 30. Dezember 1988 statt. Der Gaswerksteg wurde am 12. August 1988 übergeben. Mit dem Innenausbau, wie Maler-, Fliesenleger-, Estrich- und Steinmetzarbeiten, wurde begonnen. Die Arbeiten am Sozial- und Werkstattengebäude sind sehr weit fortgeschritten. Bis Ende 1988 wurden sämtliche Gleise zwischen den Hallen und der Ostautobahn verlegt. Der erste Transport auf dem Anschlußgleis der ÖBB fand am 22. April 1988 statt. Die Installationsarbeiten der Heizungs-, Lüftungs- und Sanitäreanlagen wurden dem Baufortschritt entsprechend weitergeführt. Eine Krananlage mit einer Tragkraft von 20 t konnte betriebsbereit fertiggestellt werden. Von den insgesamt 43 elektrischen Hallentoren wurden für 15 Anlagen die mechanischen Torelemente montiert. Die Stromschienenanlage, eine Alu-Stahl-Verbundstromschiene, konnte in einigen Gleisabschnitten montagemäßig fertiggestellt werden. Die elektrischen Anlagen für das Unterwerk (E-Werk-Gleichstromversorgung) wurde zur Baustelle geliefert, mit der Montage wurde begonnen. Ebenfalls begann man mit der erforderlichen Verkabelung im 10 kvW-Netz und der signaltechnischen Ausrüstung, der Brandschutztechnik sowie mit der Streckenverkabelung.

Im Bauabschnitt U3/1a — Station Erdberg wurden die Rohbauarbeiten abgeschlossen, die Übernahme erfolgte am 11. August 1988. Mit den Gleisbauarbeiten wurde am 31. Mai 1988 begonnen. Die grundsätzliche Festlegung des technischen Standards für die Traktionsversorgung (750 V-Versorgung über Schaltstelle und Alu/Stahl-Verbundstromschiene), die Errichtung der Niederspannungsschaltanlage in Modulbauweise und der Einsatz eines Automatisierungssystems für Steuerungs- und Überwachungsaufgaben wurden vorgenommen. Weiters führte man die Ausschreibung für die Stationsüberwachung, den Notruf, die Uhrenanlage, die Fernsehüberwachung, die Monitorkästen und Kameraabhängungen sowie für die Verbund-Fahrscheinautomaten durch.

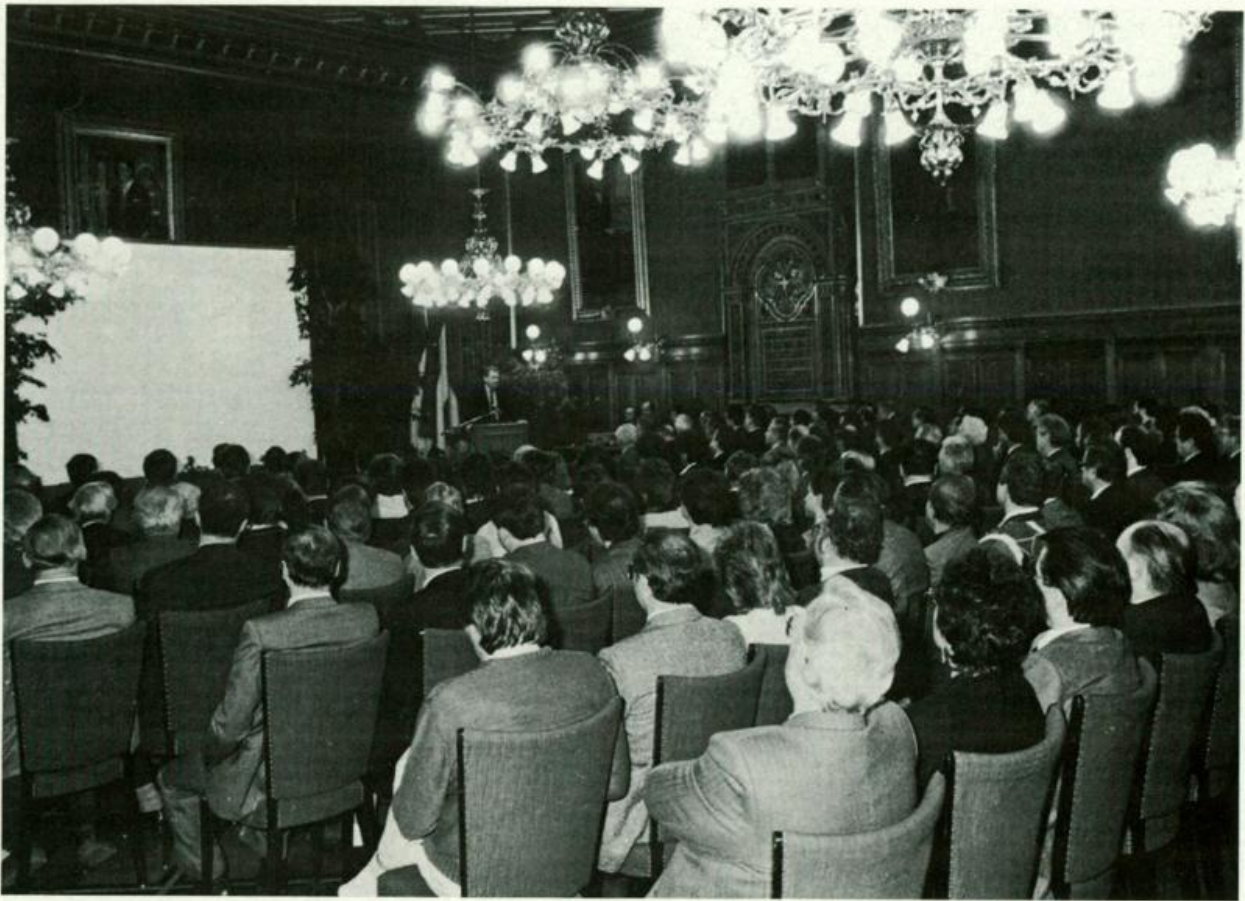
Im Abschnitt U3/2 — Schlachthausgasse („Erdbergstraße—Schlachthausgasse—Leonhardgasse“ inklusive der Station „Schlachthausgasse“) wurde der zweigleisige Streckentunnel von der Leonhardgasse bis vor das Haus Kleingasse ONr. 2 sowie der eingleisige, in offener Bauweise hergestellte Tunnel im Hainburger Weg mit der Herstellung der Sohlplatte, der Tunnelwände, der Isolierung sowie dem Aufbringen der Schüttung fertiggestellt. Von Februar bis Anfang April 1988 konnte die Innenschale des in geschlossener Bauweise aufgeföhrenen Streckenstückes unter dem Haus Kleingasse ONr. 2 aufgeföhren werden. Nach dem Einbau der 2. Straßenbahnhilfsbrücke für den zweigleisigen Betrieb der Linie 18 konnten nach erfolgtem Voraushub die Träger und Roste der Tunneldecke sowie



Inbetriebnahme der neuen Gasturbine im Kraftwerk Leopoldau durch den Amtsführenden Stadtrat für Verkehr und Energie Johann Hatzl

Tunneldurchschlag der U3, Abschnitt Herrengasse





Festakt „300 Jahre öffentliche Beleuchtung“

Eröffnung der Ausstellung „100 Jahre Wiener Badner Bahn“



der zeitlich versetzte Tunnelaushub im Bereich der Hausunterfangung Schlachthausgasse ONr. 24 A und des Plateaus Markhofgasse/Schlachthausgasse hergestellt werden. Anschließend wurden die Sohlplatte, die Tunnelwände, die Mittelunterstützung, der Bahnsteig und die Betonfüllkörper zum Zwecke des Schallschutzes im Bereich der Hausunterfangung Schlachthausgasse ONr. 24 A sowie die Deckenplatte und Isolierung errichtet. Nach der Umlagerung der Hauslasten auf die Tunneldecke erfolgte der Abbau der Stahlhilfskonstruktion und der Abbruch der Hilfspfähle samt Rostbalken. Im Bereich der Hausunterfangung Markhofgasse ONr. 2 wurden nach erfolgtem Tunnelaushub die Sohlplatte, die Tunnelwände und die Mittelunterstützung hergestellt. Nach Herstellung des schallschutz-technischen Füllbetons sowie der Wiederherstellung des Fundaments und des Kellermauerwerkes des Hauses Markhofgasse ONr. 2 konnte die Hausunterfangung mit der Umlagerung der Hauslastung auf die Träger der Tunneldecke abgeschlossen werden. Anschließend erfolgte die Herstellung der Deckenplatte, der Isolierung und der Schüttung. Bis Ende 1988 wurden die Arbeiten am Haus Markhofgasse ONr. 2 abgeschlossen. Im Plateau Schlachthausgasse/Markhofgasse wurden bis Dezember 1988 die beiden Straßenbahngleise der Linie 18 definitiv verlegt. Für die Innenausbauarbeiten (Türen, Gewichtsschlösser) konnten die Ausschreibungen sowie die Vergabe durchgeführt werden. Weiters wurden bis Ende 1988 die Ausschreibungen für die Maler- und Anstreicherarbeiten sowie für den 1. Teil der Stahlbauarbeiten fertiggestellt. Im August 1988 wurde mit den Gleisverlegungsarbeiten im Tunnel begonnen.

Die Aushubarbeiten im Tunnelinneren des Bauabschnitts U 3/3 — Kardinal-Nagl-Platz („Leonhardgasse—Hainburger Straße—Wassergasse“ inklusive der Station „Kardinal-Nagl-Platz“) wurden mit dem letzten Teilstück zwischen Rabengasse und Leonhardgasse im Mai 1988 abgeschlossen. Die noch fehlenden Sohlplatten in den Bereichen Apostelgasse—Keinergasse und Rabengasse—Leonhardgasse wurden bis Ende August fertiggestellt. Darüber hinaus wurden wesentliche Rohbauarbeiten wie das Herstellen der Innenschale im Grenzbereich zu U 3/2, das Schließen der Betonieröffnungen in der Tunneldecke einschließlich Feuchtigkeitsisolierung und Schutzbeton, die Herstellung des Lüftungsturmes bei der Stiege über dem Unterwerk sowie der Ausbau der Stationszugänge Ost und West (Stiegenlaufplatten, Rohbetonstufen, Betonbrüstungen) durchgeführt. Weiters fanden die Zwischenwand- und Estricherstellungen im Unterwerk statt, und man stellte eine Spritzbetonschicht an den Tunnelwänden zur Verbesserung der Körperschalldämmung, die gesamte Mittelbahnsteig-Tischkonstruktion und eine Grundwasserausgleichsanlage bei der Apostelgasse her. Ebenso wurde der Gleiskörper zwischen Rüdengasse und Wassergasse verlegt. Im Zuge der Innenausbauarbeiten erfolgte die Ausschreibung und Vergabe der Gewichtsschlösser-, Maler-, Anstreicher-, Fliesenleger-, Stahlbau-, Bodenleger- und Steinmetzarbeiten. Mit den angeführten Arbeiten wurde im Stationsbereich und im Unterwerk, teils an Ort und Stelle und teils in den Firmenwerkstätten, begonnen. Weiters erfolgte der Beginn der Arbeiten für die Stations- und Streckenlüftung und die Herstellung der Grundinstallation für den Elektro- und Sanitärbereich sowie die Herstellung der Abwasser-Kanalisation im Stations- und Unterwerksbereich inklusive der automatischen Pumpstation.

Im Bauabschnitt U 3/4 — Rochusgasse („Wassergasse—Rochusmarkt—Weyrgasse“ inklusive der Station „Rochusgasse“) begann man 1988 mit den Innenausbauarbeiten. Im westlichen Stationsteil wurden die Wände und Decken in den Betriebsräumen ausgemalt und die Fußböden versiegelt, so daß die E-Werksräume bereits übergeben werden konnten. In einigen Betriebsräumen wurden die Kabelböden verlegt, Be- und Entlüftungsleitungen sowie die definitive Beleuchtung montiert. Die Tragwerks- und Fassadenrahmenkonstruktionen für die Aufnahmegebäude im West- und Ostaufgangsbereich wurden fertiggestellt. Die Fahrtreppen wurden für die gesamte Station eingebaut und probegefahren, für die Aufzugsanlagen wurden die Liftkabinen angeliefert. Neben den Strecken- und Stationsinstallationsarbeiten (Kanal, Kabeltassen, Beleuchtung) wurden auch Schachtabdeckungen aus Gitterrosten, Geländer, Stahlstiegen und Eternitvorsatzwände montiert. Im Stationsbereich wurden entlang des Bahnsteiges die Bahnsteigrandsteine verlegt und abgedeckt. Um den durch die Schlitzwände verhinderten Grundwasserausgleich herstellen zu können, wurden Horizontalfilterbrunnen (Düker) im Baublock 7 hergestellt. Die letzte Transportöffnung konnte in der Zeit vom 5. Juli bis zum 4. August 1988 geschlossen, isoliert und für die nachfolgende Oberflächenherstellung angeschüttet werden. Die Gleisbauarbeiten wurden im gesamten Bauabschnitt beendet. Außerdem wurden die Stromschienen sowie die Abdeckungen der Stromschienen montiert. Die Wiederherstellung der Straßenoberfläche einschließlich aller Einbauten und Gehsteige konnte bis auf Höhe des Marktgebietes abgeschlossen werden. Der provisorische Augustinermarkt im Bereich der Landstraßer Hauptstraße wurde abgetragen und am ursprünglichen Standort neu errichtet und in Betrieb genommen.

Im Bauabschnitt U 3/5 — Landstraße („Weyrgasse-Gigergasse“ inklusive der Station „Landstraße“) wurde 1988 der Rohbau mit Ausnahme der Dükerleitungen termingemäß fertiggestellt und übernommen. Die über dem U 3-Tunnel befindliche Tiefgarage zwischen Gärtnergasse und Rasumofskygasse wurde von der Wiener Garagenbau und Betriebsges.m.b.H. übernommen, fertig ausgebaut und ging im Dezember 1988 in Betrieb.

Die Betriebsräume im West- und Ostteil der Station Landstraße wurden ausgebaut und zum Teil bereits den späteren Benützern zur technischen Einrichtung übergeben. Der Rohbau des neuen Wohnhauses in der Landstraßer Hauptstraße ONr. 11 wurde einschließlich dem darin befindlichen U-Bahn-Aufgang bis zur Dachgleiche fertiggestellt. Die Betriebsräume im dahinter befindlichen Hoftrakt wurden fertig ausgebaut und zur Benützung übergeben, die Erneuerung der Kassenhalle des Bahnhofes Wien-Mitte wurde mit den Wandverkleidungen fortgesetzt.

In der Passage West sowie im Verbindungsgang zur S-Bahn wurden der Bodenbelag sowie die Decken- und Wandverkleidungen in Angriff genommen. Bis auf die Abgänge zum U3-Bahnsteig wurden alle vorgesehenen Fahrtreppen eingebaut. Die Montage aller fünf Aufzüge ist bereits weit fortgeschritten. Die Abwasserleitungen sind zum größten Teil fertiggestellt, die Elektroinstallationen sind voll angelaufen. Der Gleisbau konnte im gesamten Bauabschnittsbereich bis auf Restarbeiten fertiggestellt werden, ebenso wurde die Oberflächengestaltung fertiggestellt. Als Ergänzung zum Landstraßer Tunnelfest im Jahre 1987 wurde in einer kleinen Feier von einem Anrainer, stellvertretend für aller Landstraßer Bürger, die beim Tunnelfest unterschriebene Schriftrolle am 30. September 1988 im Gleisbeton der U3-Station Landstraße einbetoniert. Ab September 1988 wurde auf der Landstraßer Hauptstraße wieder der durchgehende Autobusverkehr aufgenommen.

Im Jahre 1988 wurden die letzten Meter Streckentunnel des Bauabschnitts U3/6+7 — Stubentor („Gigergasse—Graben“ inklusive Verbindungsgleis U3/U4 und der Station „Stubentor“) nach der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“ im Schutze einer Grundwasserabsenkung aufgeföhren. Besonderes Augenmerk mußte dabei auf die in unmittelbarer Nähe liegenden Hauptkanäle sowie den knapp zu unterföhrenden Wienfluß gelegt werden. Am 25. Februar 1988 konnte der letzte Durchschlag vom Verbindungsgleis in den Zentralschacht geföhrt werden. In der Zwischenzeit wurde in den bereits hergestellten Tunnelröhren die wasserdichte Betoninnenschale hergestellt, anschließend mit den Gleisbauarbeiten und der Stromschienenmontage begonnen. Das Lüftungsbauwerk Kumpfgasse wurde fertiggestellt und die Oberfläche nach Rücklegung der Einbauten provisorisch instandgesetzt. In der Station Stubentor mit ihren beiden Aufgängen am Parkring bzw. in die Wollzeile und zum Dr.-Karl-Lueger-Platz wurden nach Fertigstellung der wasserdichten Außenschale die Bahnsteige in den Stationstunneln hergestellt und mit dem Aufstellen der Zwischenwände und der Estrichherstellung begonnen. Lüftungskanäle sowie Elektro- und Sanitärinstallationen wurden verlegt, an der Oberfläche wurden die Einbauten rückgelegt. Das Lüftungsbauwerk Stadtpark wurde bis auf eine Einbringöffnung für die weiteren Ausbauarbeiten im Tunnelbereich fertiggestellt. Am 29. Dezember 1988 konnten nach nur 48monatiger Bauzeit die Rohbauarbeiten im gesamten Bauabschnitt termingemäß abgeschlossen werden. In der Landstraßer Hauptstraße wurde nach Räumung der Baustelleneinrichtungsflächen und Rücklegung der E-Werkskabel die Oberfläche entsprechend dem neuen Projekt zwischen Gigergasse und Vordere Zollamtsstraße ausgestaltet.

Im Bauabschnitt U3/8 — Stephansplatz konnte nach Durchführung umfangreicher Detailplanungen für den Ausbau und die Adaptierung der U-Bahn-Station „Stephansplatz“ auf die Belange der U3 die eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Durchführung der Bauarbeiten erlangt werden. Nach Ausschreibung und Vergabe der Professionistenarbeiten wurden vorerst am 4. Juli 1988 die zwei bestehenden Lifte außer Betrieb genommen und mit der Erweiterung des Liftschachtes zum späteren Einbau von drei Liften begonnen. Der Liftschacht wird nunmehr entsprechend dem generellen Ausbaukonzept für die Linie U3 als Stahl-Glaskonstruktion ausgeführt. In den Bahnsteigbereichen der U3 wurde der bereits größtenteils im Zuge der Bauarbeiten für die U-Bahn-Linie U1 hergestellte Rohbau weitergeföhrt. Lüftungskanäle, Sanitär- und Elektroinstallationen wurden baubedingt umgebaut. Besonderes Augenmerk wurde bei der Baudurchführung darauf gelegt, daß der Betrieb der U-Bahn-Station nicht behindert wird und keine Gefährdung der Benutzer entsteht. Für den im Jahre 1989 herzustellenden unterirdischen Raum für das Notstromaggregat sowie die Erweiterung der bestehenden Passage zum Lift im Haas-Haus wurden im Bereich der Goldschmiedgasse die bestehenden Einbauten wie Gas, Wasser, Kanal und Fernheizung umgelegt. Als Vorleistung wurde entsprechend dem Baufortschritt die innerhalb des Haas-Hauses liegende Abgasleitung für das Notstromaggregat verlegt.

Im März 1988 erfolgte im Bauabschnitt U3/9 — Herrengasse („Graben—Bellariastraße“ inklusive der Station „Herrengasse“) die Fertigstellung der Injektionsmaßnahmen im Schacht Petersplatz vor ONr. 3 (Graben ONr. 26). Die Vortriebsarbeiten der beiden eingleisigen Streckenröhren zwischen Minoritenplatz und Graben (U3/8), welche größtenteils unter Druckluft hergestellt wurden, konnten abgeschlossen werden (Durchschlag Gleis 2 am 13. September 1988 und Gleis 1 am 18. Dezember 1988). Die Arbeiten für den Vortrieb der Stationsröhren Gleis 1 und 2, des Stationsquerschlages sowie des Treppentunnels wurden fortgesetzt und Anfang November 1988 fertiggestellt. In der Röhre Gleis 1 mußte wie bei Gleis 2 auf eine Länge von etwa 35 m ein mit Quecksilber kontaminierter Bereich durchörtert werden. Nach Beendigung des Druckluftvortriebes wurden im September 1988 die Drucklufterrichtungen (Druckwand, Schleusen, Kompressoren) abgebaut. Die Herstellung der Innenschale und des Gleisunterbetons in den beiden Streckenröhren zwischen Ring (U3/10) und Minoritenplatz wurden Mitte November 1988 abgeschlossen. Bis Jahresende wurde die Innenschale in der Streckenröhre Gleis 2 zwischen U3/8 und Lüftungsbauwerk Neubadgasse betoniert. In der Stationsröhre Gleis 2 wurde mit der Herstellung des Sohlgewölbes begonnen. Die Ausführung der erforderlichen Grundwasserdüker im Bereich Herrengasse bis U3/8 erfolgte vor Herstellung der Innenschale. Ab November 1988 erfolgte der Rückbau der Brunnen im Bereich Minoritenplatz bis Löwelstraße, die Rohbauarbeiten des Lüftungsbauwerkes Volksgarten wurden größtenteils im Oktober 1988 beendet. Weiters erfolgten 1988 die Teillieferungen von Oberbaumaterial wie PUR-Kunststoffschwelen diverser Typen, Roofingplatten, Schwelenschuhe, Kabelkanalfertigteile diverser Typen und Leitschienen der Form UIC sowie die Lieferung von Schienen der Form S48 U.

Der Teilvortrieb in NÖT (Neue Österreichische Tunnelbaumethode) für die Unterfahrung der U2 im Bauabschnitt U 3/10 — Volkstheater („Bellariastraße—Mariahilfer Straße ONr. 38—40“ inklusive der Station „Volkstheater“) wurde abgeschlossen, wobei die Fertigstellung des dreiteiligen Rahmenprofils unter der U2 für die beiden Fahrtunnel und den Mittelbahnsteig ebenfalls 1988 erfolgte. Im Bereich der Unterfangung Messepalast Halle H wurden die Sohlplatte im Weichenschacht betoniert und die Stahlbetonsäulen wiederhergestellt. Nach Lastumlagerung der H-Halle auf die Säulen konnte mit dem Abbrechen der Wurzelpfähle begonnen werden. Des Weiteren wurden diverse Verputz- und Mauerungsarbeiten im Passagengeschoß ausgeführt. Die Innenschale im Gleis 1 und 2 sowie im Abstelltunnel wurde fertiggestellt und der Lüftungs- und Notausstiegsschaft ausgebaut. Am 14. Dezember 1988 fand termingemäß die Tiefengleiche statt. Im Zuge der Innenausbauarbeiten in der Station „Volkstheater“ begann die künstlerische Ausgestaltung der Station unter Leitung von Prof. Lehmden, wobei die Mosaikherstellung in einem Werkraum in der Kendlerstraße (E-Werk) erfolgt. Im Stationsbereich wurden Schlosserarbeiten durchgeführt und oberirdisch die Flugdächer im Haltestellenbereich Ring-Bellaria errichtet. Im Staatsratshof (Messepalast) konnten die Fassaden fertiggestellt werden. Nach dem Beginn der Gleisbauarbeiten sind die Wiederherstellung der Grünflächen (halbseitig) vor dem Naturhistorischen Museum und die straßenbauliche Wiederherstellung des Kreuzungsplateaus Burggasse/Lastenstraße erwähnenswert.

Im Bereich der Mariahilfer Straße zwischen Zollergasse und Neubaugasse, Bauabschnitt U 3/11 — Kirchengasse („Mariahilfer Straße ONr. 38—40—Mariahilfer Straße ONr. 84—Andreassgasse“ inklusive der Station „Kirchengasse“), wurden auf der Seite des 7. Bezirkes ab Anfang Jänner die Leit- und Schlitzwände hergestellt, der Aushub durchgeführt, die oberste Decke betoniert und die HBW (Heizbetriebe Wien)-Leitung verlegt sowie die Schüttung und der Belag bis Ende Juni aufgebracht. Von Anfang Jänner bis Ende Februar 1988 wurde das Straßenbahnprovisorium 3/1 für die vierte Bauphase im Bereich Stiftgasse bis Kirchengasse auf der Seite des 7. Bezirkes hergestellt, danach von Anfang März bis Mitte Mai 1988 das Straßenbahnprovisorium 2/2 für die fünfte Bauphase im Bereich Neubaugasse bis Andreassgasse auf der Seite des 7. Bezirkes hergestellt. Nach Fertigstellung des Straßenbahnprovisoriums 3/1 wurden im Bereich der Mariahilfer Straße zwischen Stiftgasse und Barnabiten-gasse auf der Seite des 6. Bezirkes ab Anfang März 1988 die Leit- und Schlitzwände hergestellt, der Aushub durchgeführt, die oberste Decke betoniert, die Gas- und Wasserrohre auf die fertiggestellte oberste Decke verlegt sowie die Schüttung und der Belag bis Ende August aufgebracht. Nach Fertigstellung des Straßenbahnprovisoriums 2/2 wurden im Bereich der Mariahilfer Straße zwischen Esterhazygasse und Otto-Bauer-Gasse auf der Seite des 6. Bezirkes ab Mitte Mai ebenfalls die Leit- und Schlitzwände hergestellt, der Aushub durchgeführt, die oberste Decke betoniert, die Wasser- und HBW-Leitungen auf der fertiggestellten obersten Decke verlegt sowie die Schüttung und der Belag bis Ende Oktober aufgebracht. Weiters wurden im Bereich Plateau Amerlingstraße die 380 kV EW-Leitung unterfangen, die oberste Decke betoniert und die Schüttung und der Belag bis Ende September 1988 aufgebracht. Im Bereich der Mariahilfer Straße zwischen Amerlingstraße und Esterhazygasse auf der Seite des 6. Bezirkes wurden von Mitte August bis Mitte November 1988 die Leit- und Schlitzwände hergestellt und anschließend die Straßenoberfläche saniert. Die zweite Hälfte der F-Bau 3-Querung (Postkabeltrasse) im Bereich Plateau Zollergasse wurde von Anfang April bis Mitte Juli 1988 umgelegt. Auf der Seite des 7. Bezirkes wurden im Bereich zwischen Kirchengasse und Zollergasse, beginnend mit Anfang Juli 1988, die Leit- und Schlitzwände hergestellt, der Aushub durchgeführt, die oberste Decke betoniert, die HBW-Leitung verlegt sowie die Schüttung und der Belag bis Mitte November 1988 aufgebracht. Zwischen Stiftgasse und Kirchengasse auf der Seite des 6. Bezirkes wurde ein Straßenprovisorium für die Errichtung des Zuganges ONr. 34 hergestellt. Weiters wurden im Bereich zwischen Kirchengasse und Neubaugasse auf der Seite des 7. Bezirkes die Straßenbahnprovisorien 3/4 und 4/1 von Anfang Oktober bis Mitte November 1988 für die siebente Bauphase im Jahre 1989 errichtet.

Im Bauabschnitt U 3/12 — Zieglergasse (Mariahilfer Straße ONr. 84—Mariahilfer Straße ONr. 126“ inklusive der Station „Zieglergasse“) konnten alle Arbeiten im Jahre 1989 termingerecht abgeschlossen werden (15. November). Teilweise konnten in Teilbereichen sogar Arbeiten aus dem Jahre 1988 aufgrund der Beschleunigung der Rohbauarbeiten vorgezogen werden. In den nachstehenden Bereichen wurden folgende Arbeiten durchgeführt: Im Bereich Andreassgasse—Straßenhof wurde, da bereits 1987 die Schlitzwände hergestellt worden waren, nach dem Aushub die oberste Decke und nach Verlegung der Einbauten und Schütten sowie der Herstellung der provisorischen Oberfläche das Gleisprovisorium 2/2 hergestellt. Ab September 1988 wurde das Gleisprovisorium 3/3 schon im Hinblick auf die Bauarbeiten im Jahre 1989 verlegt. Zwischen Zieglergasse—Schottenfeldgasse wurde im Februar 1988 mit dem Gleisprovisorium 3/2 begonnen, um anschließend auf der Seite des 6. Bezirkes die Schlitzwandarbeiten durchzuführen. Weiters wurden in diesem Bereich die oberste Decke hergestellt, Einbauten verlegt sowie Schüttung und provisorische Oberfläche wiederhergestellt. Auch im gesamten Bereich zwischen Schottenfeldgasse und Kaiserstraße konnten 1988 die Schlitzwände, die oberste Decke, die Schüttung und die provisorische Oberfläche durch eine Beschleunigung des Bauablaufes hergestellt und die Einbauten verlegt werden. Eine Kabelquerung wurde ebenfalls plangemäß umgelegt. Der Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Gürtel konnte aufgrund einer Arbeitsbeschleunigung und der Erwirkung einer längeren Arbeitsdauer (bis 23. Dezember 1988) noch komplett fertiggestellt werden. Das heißt, es wurden ebenfalls neben der Schlitzwandherstellung noch die oberste Decke, die Einbautenverlegung, Schüttung und Herstellung der provisorischen Oberfläche abgeschlossen, und beim

Einbringschacht am Europaplatz konnte mit dem Aushub der obersten Decke begonnen werden. Nebenbei konnte durch einen zusätzlichen Einbringschacht im Streckenbereich bereits mit den unterirdischen Aushubarbeiten im Niveau -1 begonnen werden. Dadurch war es möglich, einen zirka 160 lfm langen Teil der 1. Zwischendecke bereits 1988 zu betonieren. Sämtliche Zusagen für den 15. November konnten nicht nur termingemäß eingehalten werden, sondern es war auch möglich, durch den ursprünglich nicht vorgesehenen Abtransport der recht voluminösen Entsandungsanlage das Erscheinungsbild der Mariahilfer Straße zu verbessern und zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Die Aufrechterhaltung des öffentlichen und des Individualverkehrs erfolgte plangemäß in Abstimmung mit den verschiedenen Gleisprovisorien, den Umleitungsstrecken und Verkehrsführungen in der Mariahilfer Straße.

Im Jahre 1988 wurde im Bauabschnitt U 3/13 — Westbahnhof („Mariahilfer Straße ONr. 126—Gerstnerstraße“ inklusive der Station „Westbahnhof“) mit der Herstellung der Schlitzwände in einer Tiefe von 40 bis 45 Metern, der obersten Decke und der 1. Zwischendecke des Anfahrschachtes „Gerstnerstraße“ begonnen. In der Folge nahm man den Aushub bis zur 1. Zwischendecke vor, weiters erfolgte die Herstellung und Inbetriebnahme des Brunnenfeldes für die Grundwasserabsenkung im Bereich des Anfahrschachtes sowie die Herstellung der Gleitmikrometer und Setzungsmeßpunkte im Bereich des künftigen Tunnelvortriebes. Schlitzwände wurden für den Stiegenaufgang „Äußere Mariahilfer Straße“, für die Einbautenquerung bzw. das Unterwerk und für den Anschluß an den Stiegenaufgang in die Kassenhalle des Westbahnhofes (Tiefe bis 40 m) hergestellt. In der inneren Mariahilfer Straße errichtete man die Schlitzwände und die oberste Decke samt HBW-Querung. Weiters wurden Kiespfähle für die künftigen Grundwasserdüker abgebohrt. Für die 1989 beginnenden Tunnelvortriebsarbeiten begannen die Arbeiten für die „Setzungsmindernden Maßnahmen“ (Injektionsschächte und -bohrungen).

Im Bereich der Linie U6 setzte man die Herstellung der Umfassungswände (Schlitzwände und Bohrpfähle) fort, so daß im Zuge des Neubaugürtels vom Baulosende in Höhe Goldschlagstraße bis zur Mariahilfer Straße ein geschlossener Tunnel besteht. Im Bereich des Mariahilfer Gürtels wurden die Schlitzwandarbeiten ebenfalls fortgeführt und die Bohrpfähle durch die Stadtbahn hindurch abgeteuft. Die obersten Decken im Zuge des Neubaugürtels wurden bis auf den Einschnittsbereich der Stadtbahn zwischen Felberstraße und Unterwerk Goldschlagstraße hergestellt. Der Aushub unter den Decken bis zur Bodenplatte wurde begonnen, in Teilbereichen (Felberstraße) konnte bereits bis zur Bodenplatte ausgehoben werden. Im Bereich Goldschlagstraße wurde im Zuge der Deckenherstellung das Stadtbahngebäude abgetragen. Das Unterwerk Goldschlagstraße lagerte man auf die fertiggestellte Decke um, im Bereich Felberstraße wurde mit der Herstellung der Bodenplatten begonnen.

1988 wurden für den Bauabschnitt U 3/14 — Schweglerstraße („Gerstnerstraße—Kardinal-Rauscher-Platz“ inklusive der Station „Schweglerstraße“) folgende Leistungen erbracht: Abschluß der Ausschreibungsplanung, Ausschreibung für die Rohbauarbeiten (7. Juli bis 1. August), Anbotsprüfung, Vergabe und Baubeginn (2. November). Gleichzeitig wurden die zugehörigen Einbautenumlegungen, Hausuntersuchungen usw. durchgeführt. Neben der Vergabe und Durchführung der Detailplanung samt zugehöriger Prüfung konnten die erforderlichen Genehmigungen (Eisenbahnrechtliches Verfahren) für den Baubeginn erwirkt werden. Im Zuge der Rohbauarbeiten erfolgten gegen Ende des Jahres Abbrucharbeiten in der Benedikt-Schellinger-Gasse 13, Arbeiten zur Baustelleneinrichtung, die Herstellung von Brunnen, Pegeln und Gleitmikrometern sowie Grundwasserabsenkungen. Mit der Herstellung des Anfahrschachtes am Reithofferplatz konnte 1988 ebenfalls begonnen werden.

Die Ausschreibungsplanung für den Bauabschnitt U 3/15 — Johnstraße („Kardinal-Rauscher-Platz—Beckmannstraße“ inklusive der Station „Johnstraße“) wurde im Juli 1988 abgeschlossen. Nach eingehender Anbotsprüfung konnte nach Genehmigung der Vergabe durch den Gemeinderatsausschuß mit den Rohbauarbeiten am 12. Dezember 1988 begonnen werden. Die dafür erforderlichen Einbautenumlegungen für die Freimachung des Baubereiches konnten im Jahre 1988 größtenteils abgeschlossen werden. Nach Freimachung von Teilen der Liegenschaft Meiselstraße ONr. 32—34 (Nobilegasse 50) wurde im Oktober 1988 mit dem Umbau für das städtische Baubüro des Bauabschnittes U3/15 begonnen, wobei die Arbeiten Ende 1988 weitgehend abgeschlossen werden konnten.

Für die Bauabschnitte U 3/16 — Hütteldorfer Straße, U 3/17 — Kendlerstraße und U 3/18 — Ottakring wurde die generelle Planung weitergeführt und gegen Ende 1988 abgeschlossen. Damit sind die Voraussetzungen für den Beginn der Ausschreibungsplanung und in Folge für den Beginn der Rohbauarbeiten im Jahre 1990 geschaffen.

Linie U6 (Philadelphiabrücke—Längelfeldgasse—Gürtelstammstrecke—Friedensbrücke/Heiligenstadt)

Im Bauabschnitt U 6/1 — Pottendorfer Straße („Liebenstraße—Pottendorfer Straße“) wurde ab Mitte Oktober 1988 mit den Schlosserarbeiten — Herstellung und Montage von Streckenhandläufen und Streckengeländer — im Schutzraumbereich begonnen. Bis Ende Dezember 1988 wurden zirka 800 lfm Handläufe und 15 Steckgeländer versetzt. Die elektrische Ausrüstung der Tunnelstrecke wie Kabeltassenmontage, Leuchten- und Steckdosenmontage wurde parallel zum Baufortschritt fortgesetzt. Weitere Arbeiten umfaßten die Beschaffung von Fahrleitungsmaterial wie Fahrdraht sowie die Erstellung des Detailprojekts, Haftarbeiten, die Herstellung des Rückleiterschachtes und Innenausbauarbeiten im Schacht Wagenseilgasse.

Im Bauabschnitt U 6/2 — Philadelphiabrücke („Pottendorfer Straße—Sechtergasse“ inklusive der Station „Philadelphiabrücke“) wurden im Jahre 1988 die Rohbauarbeiten fertiggestellt und die 1987 begonnenen Innenausbauarbeiten fortgeführt. Im Zuge der Rohbauarbeiten wurde der Notausstieg in der Vivenotgasse (Innenschalenwände des Schachtes sowie Stiegenlaufplatten und Podeste) errichtet. Im Bereich des Aufganges Schedifkaplatz konnten die Stützmauer einschließlich der Schallschutzvormauerung und Schüttungsarbeiten fertiggestellt werden, wobei bei der Schallschutzvormauerung erstmals profilierte Schallschlucksteine aus Leichtbeton verwendet wurden. Die vom unteren Schüttungsniveau ausgehenden Teile des Unterwerkes wurden mit Fassadenplatten (Fertigteile) verkleidet. Die zwischen den beiden Schüttungsniveaus liegende Außenstiege wurde hergestellt, im Bereich des Pottendorfer Einschnittes führte man die Lüftungstürme aus. In den Betriebs- und Diensträumen des Bauwerkes wurden die Estriche hergestellt. In einigen Bereichen wurden Abdichtungsarbeiten durchgeführt. Die Übernahme der Rohbauarbeiten erfolgte am 2. Mai 1988. Bei den Innenausbauarbeiten ist die Ausführung der in vier Teile gegliederten Gewichtsschlosserarbeiten — Lüftungsjalousien, Stahlblechtüren, Gitter und Rigole, Geländer, Aufgangsüberdachungen, Kommunikationsträger-Bahnsteig und Leuchtenbänder sowie Wandelemente aus Stahl, Alu und Nirosta — zu erwähnen. Seitens der Steinmetzfirma wurden Granitverkleidungen ausgeführt (Wände, Boden, Stiegenstufen). Durch den Fliesenleger wurden die keramischen Wandverkleidungen hergestellt. Die Austeilung der verschiedenfarbigen und verschieden profilierten Fliesen erfolgte durch Beiziehung des Künstlers Prof. Kurt Ingerl. Weiters wurden die Kunststeinarbeiten im Bereich der Betriebsstiegen ausgeführt und in den Dienst- und Betriebsräumen die Bodenbeläge verlegt. Auf der Stützmauer Schedifkaplatz wurde ein Maschendrahtzaun errichtet. Im Zuge der Oberflächengestaltung wurde mit der Ausgestaltung des Mießbachparkes (in der Vivenotgasse) begonnen.

Die Rohbauarbeiten im Bauabschnitt U 6/3 — Vivenotgasse („Sechtergasse—Schönbrunner Straße“ inklusive der Station „Niederhofstraße“) wurden am 22. Juli 1988 abgeschlossen, das heißt im Frühjahr 1988 erfolgte die Betonierung der letzten Innenschalenblöcke im Abschnitt Niederhofstraße—Schönbrunner Straße. Dadurch war der Rückbau des Arbeitsschachtes Grieshofgasse ONr. 12 möglich. Der Rückbau sowie die Räumung der Baustelleneinrichtungsflächen Park Arndtstraße (Arndtstraße ONr. 94) und der Liegenschaft Grieshofgasse ONr. 12 erfolgten bis Ende September 1988. Mit der Wiederherstellung des Parks Arndtstraße wurde Ende des Jahres begonnen. Die Gleisbauarbeiten wurden im gesamten Bauabschnitt U 6/3 Ende November 1988 abgeschlossen, ebenso erfolgte die elektrische Ausrüstung der Tunnelstrecken wie Kabeltassen-, Leuchten- und Steckdosenmontage sowie die Montage der Trockenlöschleitung im gesamten Bauabschnitt. In der Station Niederhofstraße schloß man die Baumeisterarbeiten ab, die Stahlrohkonstruktion der Aufnahmegebäude Reschgasse und Niederhofstraße mit Dacheindeckung und Verglasung wurde bis Ende 1988 hergestellt. Ebenso erfolgte die Herstellung der Stahlrohkonstruktion der Kommunikationsträger sowie diverser Unterkonstruktionen, wodurch im 4. Quartal 1988 mit den Steinmetz- und Fliesenlegerarbeiten begonnen werden konnte, weiters wurden in der Station Niederhofstraße sämtliche Türen eingebaut. Dem Baufortschritt entsprechend wurden die Maler- und Anstreicherarbeiten nachgezogen, wodurch es möglich war, beim Aufgang Niederhofstraße die Fahrtreppen vom Bahnsteig bis zur Oberfläche einzubauen. Weiters erfolgte ein Großteil der Montage der Sanitär- und Elektroinstallationen. Der Hauptteil der heizungs- und lüftungstechnischen Anlagen konnte hergestellt werden. An der Oberfläche in der Vivenotgasse (Reschgasse—Niederhofstraße) im Bereich der Station Niederhofstraße wurde der Unterbau des Gehweges beim Haus Vivenotgasse 1—5 hergestellt und bereits die Lichtmaste aufgestellt. Weiters erfolgte auf Seite des Hauses Vivenotgasse 1—5 der Einbau der Anspeisung der öffentlichen Beleuchtung sowie der Einbau der Leerverrohrung für die Bewässerung der Baumneupflanzungen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß an der Oberfläche in der Vivenotgasse im Bereich Sechtergasse bis Niederhofstraße die Rück- bzw. Neulegungen sämtlicher Einbauten wie Kanal, Strom und Gas fast zur Gänze abgeschlossen werden konnten.

Im Bauabschnitt U 6/4 — Längenfeldgasse („Schönbrunner Straße bis Otto-Wagner-Brücke über das Wiental“ inklusive der Station „Längenfeldgasse“ im Bereich zwischen Station Meidling Hauptstraße und Station Längenfeldgasse) wurden die Rohbauarbeiten für den Tunnel und die Wanne für das Gleis U 6/2 weitergeführt, konnten jedoch bauablaufbedingt noch nicht zur Gänze fertiggestellt werden. Im Bereich der Station Längenfeldgasse wurden die Rohbauarbeiten praktisch abgeschlossen; das letzte Feld der Stationsdecke wurde am 3. November 1988 betoniert. Ebenso wurde der zweizügige Notauslaß im Zuge der Längenfeldgasse fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten an der Lüftungszentrale wurden abgeschlossen. Die Rampe für die Linie U 6 zwischen der Station Längenfeldgasse und der Brücke über das Wiental wurde rohbaumäßig fertiggestellt — mit Ausnahme der neuen Scheibe nördlich des ehemaligen Gewölbes Nr. 13, da eine diesbezügliche Einigung mit der Firma Bäck & Fischer erst um die Jahreswende zustande gekommen ist. Die Gleisbauarbeiten für die Linie U 4 wurden abgeschlossen, das Gleis 2 im Bereich zwischen der Station Meidling Hauptstraße und dem neuen Tunnelportal nächst der Kobingergasse wurde am 21. Mai 1988, das neue Gleis 1 im Bereich der Station Längenfeldgasse am 11. Juni 1988 in Betrieb genommen. Weiters wurde das Gleis 1 der Linie U 6 im gesamten Bauabschnittsbereich mit Ausnahme über dem Gewölbe der Firma Bäck & Fischer fertiggestellt. Das Gleis 2 der Linie U 6 konnte lediglich auf der Rampe der Linie U 6 hergestellt werden (ebenfalls mit Ausnahme des Gewölbes Nr. 13 der Firma Bäck & Fischer). In der Station Längenfeldgasse haben im Jahre 1988 die Innenausbauarbeiten voll eingesetzt; bei beiden Aufnahmegebäuden wurde die Trag- und Dachkonstruktion samt Dacheindeckung errichtet. Weiters erfolgte die Verglasung der Aufnahmegebäude im

Erdgeschoß, außerdem wurden weitere Professionistenarbeiten wie Steinmetz-, Estrich- und diverse Schlosserarbeiten durchgeführt. Mit den Steinmetz- und Klinkermauerwerksarbeiten an der Rampe der Linie U6 sowie an der Oberfläche entlang der Schönbrunner Straße wurde Ende April 1988 begonnen. In der Station Längenfeldgasse wurden beide Fahrtreppen montiert. Mit der Installation der Lüftungsanlage wurde nach der Durchführung von Ausschreibung und Vergabe begonnen. Die Sanitärinstallationen wurden baufortschreitend weitergeführt. Mit der Montage der Kabelböden als Vorleistung wurde begonnen, außerdem wurde die elektrische Ausrüstung der Tunnelstrecke, Kabeltassenmontage und die Leuchten- und Steckdosenmontage weitergeführt. Auch wurde für diesen Bereich die Traktionsstromschaltanlage bestellt. Im Juli 1988 konnte die Schönbrunner Straße im Bereich zwischen Franz-Emerich-Gasse und Gierstergasse gemäß dem neuen Oberflächenprojekt wiederhergestellt werden. Die Verfuhr des gesamten, im Jahre 1988 anfallenden Aushubmaterials erfolgte wegen der Kontamination auf die Deponie Bauer in Fischamend. In der Station Meidling Hauptstraße wurden im Zeitraum Mai bis Oktober 1988 die Stahlbau- und Emailverkleidungsarbeiten durchgeführt. Die Arbeiten umfaßten im wesentlichen die Herstellung der Einhausungskonstruktion, die Verkleidung der Fassade und der Wände am Bahnsteig mit Emailpaneelen, den Einbau einer Zwischendecke mit Preßphenolhartplatten über die gesamte Bahnsteiglänge sowie einer Streckmetallverkleidung am Blindbahnsteig Seite Gleis 2. Das Leitsystem wurde adaptiert, weiters wurden die Maler- und Anstreicher- sowie die Fliesenleger- und Bodenbelagsarbeiten in den neu geschaffenen Betriebsräumen durchgeführt. Am Vorplatz im Straßenniveau wurden der Asphaltbelag sowie die gärtnerische Gestaltung vorgenommen.

Im Bauabschnitt U 6/5 — Adaptierung der Otto-Wagner-Brücke über das Wiental wurden 1988 die bereits 1986 begonnenen Adaptierungsarbeiten für den zukünftigen U-Bahn-Betrieb auf den Brücken über die Kleine Zeile, die Gumpendorfer Zeile, den Sechshauser Gürtel und die Mollardgasse fortgesetzt. Trotz des Konkurses der Stahlbaufirma Wiener Brückenbau und der damit verbundenen Arbeitsunterbrechung von Ende April bis Mitte Juli 1988 konnten — durch Weiterführung der Arbeiten durch die Voest Alpine Maschinenbauges.m.b.H. — wichtige Arbeiten wie der Stahlbau, mit Ausnahme des Umbaus der Lager, der Brücke über die Gumpendorfer Zeile, das Einheben des neuen Stahltragwerkes über die Kleine Zeile und die Beschichtungsarbeiten im gesamten Bauabschnitt mit Ausnahme der Fluchtwege und der Stahlportale der Brücke Gaudenzdorfer Gürtel nahezu abgeschlossen werden, so daß für die Arbeiten an der Oberleitung und Signaltechnik keine Behinderungen zu erwarten sind. Die Baumeisterarbeiten wurden bis auf die Wiederherstellung der Oberfläche abgeschlossen. In den letzten beiden Monaten des Jahres 1988 wurden die Gleise über alle Tragwerke mit Ausnahme der Kleinen Zeile gelegt und das Schotterbett bis Schwellenunterkante eingebracht. Die elektrische Ausrüstung der Strecke wie Kabeltassenmontage, Leuchten- und Steckdosenmontage wurde baufortschreitend weitergeführt, die Traktionschaltanlage wurde bestellt.

Bis zur Mitte des Jahres 1988 wurden im Bauabschnitt U 6/6 — Station Michelbeuern diverse Restarbeiten wie z. B. Bodenbelags-, Maler- und Anstreicherarbeiten in den Betriebsräumen des Stationsgebäudes ausgeführt. Im August 1988 wurde das Leitsystem am Bahnsteig aufgrund der geänderten Fahrtrichtung adaptiert. Die Projekterstellung der Niederspannungsschaltanlage mit zugehöriger speicherprogrammierbarer Steuerung wurde fertiggestellt sowie die Schaltschränke ausgeliefert. Für die Errichtung der elektrischen Schaltanlage wurden als Vorleistung Kabelböden montiert. Die Abnahme des Prototyps der Anlage und die Freigabe der Serienfertigung ist erfolgt, mit der Auslieferung der ersten Anlage für Michelbeuern wurde begonnen. Im Rahmen der Umstellung auf Rechtsbetrieb erfolgte die komplette Signalverkabelung der Gürtelstammstrecke sowie die Errichtung und Inbetriebnahme des Stellwerkes Michelbeuern. Während der Betriebseinstellung im Sommer erfolgte der Abtrag der Signalanlage. Weiters wurde die neue Telefonanlage Michelbeuern in Betrieb genommen und Fernmeldeverkabelungen auf der U6-Stammstrecke und für die Anbindung an die Leitstelle Karlsplatz durchgeführt. Weiters erfolgte die Lieferung von 200 m Bodenkanal inklusive Deckel und 2.400 m Kabeltassen sowie die Montage von zusätzlichen Kabeltassen im Mitteltrug der Gleisanlage. Im Zeitraum Juni bis Ende September 1988 wurden die Strecken- und Bahnhofsgleise zwischen den Stationen Michelbeuern und Alser Straße im Zuge der Rechtsumstellung umgebaut. Der Betriebsbahnhof Michelbeuern erhielt in Richtung Süden und Norden neue Bahnhofsaus- bzw. -einfahrten. Es wurden zirka 780 m Gleise abgetragen und durch den Oberbau S 48 U ersetzt. Weiters wurden etwa 600 m³ Schotterunterbau ausgeräumt und mit neuem Schotter aufgefüllt. 6 vorhandene Weichen wurden ausgebaut, 8 Weichen und 1 Kreuzung eingebaut. Für die Planumsentwässerung wurde eine etwa 200 lfm lange Drainageleitung hergestellt. Die Hauptarbeiten wurden in der Betriebseinstellung zwischen 2. Juli und 4. September 1988 innerhalb des vorgegebenen Termines abgeschlossen.

Im Zeitraum Jänner bis Ende März 1988 wurde die Ausschreibung und Vergabe der Baumeisterarbeiten für die Errichtung der Revisionshalle im Bauabschnitt U 6/6b — Revisionshalle Michelbeuern durchgeführt. Der Baubeginn erfolgte am 25. April 1988, die vorgesehene Bauzeit beträgt 14 Monate. Die Inbetriebnahme der dreigleisigen Revisionshalle ist für Ende Oktober 1989 vorgesehen. Bis Ende Mai 1988 wurde der Abbruch eines im Baubereich befindlichen Werkstattgebäudes mit zirka 1.000 m³ umbautem Raum abgeschlossen. Am 12. Dezember 1988 waren die Rohbauarbeiten soweit fortgeschritten, daß die Dachgleiche gefeiert werden konnte. Anfang November wurde mit den Stahlbauarbeiten begonnen, bis Ende Dezember wurde das Profilitfensterband von etwa 130 m Länge in der Westfassade hergestellt. Am 22. Dezember 1988 erfolgte die Anbotseröffnung für die Gleisbauarbeiten. Weiters wurden im Dezember 36 Lichtkuppeln geliefert und am Dach versetzt und die Ausschreibungen der

Heizungs-, Lüftungs- und Sanitäreanlagen sowie der Trockenlöschleitung, Druckluftanlage und E-Installation durchgeführt.

Im Bereich des Bauabschnitts U 6/7 — Adaptierung der Gürtelstammstrecke für den U-Bahn-Betrieb (inklusive aller Stationen) wurden im Jahre 1988 die Adaptierungsarbeiten wie Baumeister-, Tischler-, Glaser-, Spengler-, Maler-, Fliesenleger-, Steinmetz- und Schlosserarbeiten in allen Stationen weitergeführt. Die Projekterstellung der Niederspannungsschaltanlage mit zugehöriger speicherprogrammierbarer Steuerung wurde abgeschlossen und die Schaltschränke geliefert. Für die Errichtung der elektrischen Schaltanlage wurden als Vorleistung Kabelböden montiert, ein weiterer Schwenkspiegelprototyp angeschafft und in der Station Thaliastraße montiert und erprobt. In den Stationen Gumpendorfer Straße, Währinger Straße und Nußdorfer Straße wurde die schadhafte Isolierebene durch eine Dichtbetonwannenausbildung mit einer zusätzlichen Isolierschicht (Schottertrogbeschichtung) ersetzt. In Verbindung mit den Gewölbearbeiten wurden für die bestehenden sowie auch für zusätzlich notwendige Kabelquerungen Verrohrungen unter der Dichtbetonplatte verlegt. Die Kabelführungen zwischen den Gleisen und an den Perronkanten wurden als hochgezogene Kabelziehschächte ausgeführt. Dadurch konnte eine Unterbrechung der Isolierebene verhindert werden. An die Wannenisolierung wurde die Perronisolierung in herkömmlicher Art angeschlossen, so daß eine durchgehende Isolierebene im gesamten Gleis- und Perronbereich gegeben ist. Die Anschlüsse an die angrenzenden Brücken wurden mit Hochzügen und Neoprenstreifen unter den Schleifblechen hergestellt. Alle diese Arbeiten wurden während der zweimonatigen Betriebseinstellung auf der Gürtellinie (Juli—August 1988) in nur dreieinhalb Wochen durchgeführt. In den Bereichen zwischen Gumpendorfer Straße und Westbahnhof bzw. Burggasse und Thaliastraße wurden die offenen Entwässerungsgräben verfüllt, so daß der vorgeschriebene Schutzraum geschaffen wurde. Des Weiteren wurde durch Einlegen von Betonhalbschalen eine Drainleitung mit den notwendigen bzw. geforderten Putzschächten geschaffen. Im Bereich Burggasse bis Nußdorfer Straße wurden durch längsverlegte Betonplatten in den Streckenabschnitten zwischen den Stationen (mit Ausnahme der Brücken) die Fluchtwege hergestellt, wobei die bestehenden Fluchtwege auf den Brücken miteinbezogen wurden (Anrampungen bzw. Stufen). Die Weichenantriebsgruben auf der Gürtelstammstrecke zwischen Gumpendorfer Straße und Nußdorfer Straße, die im Bereich der Fluchtwege liegen, wurden mit Übergängen versehen, wobei die eingelegten Gitterroste aus Kunststoff sind. Am 5. September 1988 konnte die Stadtbahn den Betrieb im Rechtsverkehr aufnehmen.

Im Rahmen der Rechtsumstellung erfolgte die komplette Signalverkabelung der Gürtelstammstrecke sowie im Bauabschnitt U 6/8 — Stellwerk Friedensbrücke die Errichtung und Inbetriebnahme des Stellwerkes in der neuen Technik mit Lichtsignalen und Gleisfreimeldung. Die Fassadenverkleidung des Umformerraumes wurde abgeschlossen, weiters erfolgte die Lieferung von 2.400 m Kabeltassen sowie die Montage von Kabeltassen im Mittelzug der Gleisanlage.

Für den Bauabschnitt U 6/9 — Siebenhirten („Pottendorfer Straße bis Siebenhirten“ — Umbau bzw. Adaptierung der Straßenbahntrasse) wurde mit der generellen Neuplanung begonnen.

Was den Wagenbau betrifft, wurde im Jahre 1988 die Materialbeschaffung und Fertigung der für die Errichtung einer Notsprechverbindung zwischen Fahrer und Fahrgastraum in den U-Bahn-Wagen erforderlichen elektrischen und mechanischen Ausrüstungsteile fortgesetzt. Mit dem Ziehen des Notbremsgriffes wird im Tunnelbereich eine Sprechverbindung zwischen Fahrer und Fahrgast aufgebaut, durch die sich der Fahrer über die Ursache der versuchten Notbremsung informieren und seinerseits durch Funkkontaktaufnahme mit der Leitzentrale entsprechende Hilfsmaßnahmen in die Wege leiten kann. Der Einbau dieser Anlagen bedingt nicht nur den Tausch sämtlicher Notbremseinrichtungen, sondern auch umfassende Änderungen in der Lautsprecher- und Funkanlage sowie bei der Türsteuerung und Türüberwachung. Für die für den Betrieb der Linie U 3 erforderlichen U-Bahn-Doppeltriebwagen (Serienwagen) mit stromsparender Antriebstechnik erfolgten Materialbeschaffung und Fertigungsbeginn. Der Bau an den für die Verlängerung der Linie U 6 bis Siebenhirten benötigten Schienenfahrzeugen wurde weitergeführt. Von den dafür vorgesehenen 5 Triebwagen E 6 und 18 Zwischenwagen C 6 wurden im Jahre 1988 9 Zwischenwagen der Type C 6 fertiggestellt und ausgeliefert.

Allgemeines:

- Ende Oktober 1988 konnten die Vortriebsarbeiten im quecksilberkontaminierten Boden (Bauabschnitt U 3/9 — Herrngasse) abgeschlossen werden. Insgesamt wurden zirka 12.700 t kontaminiertes Bodenmaterial abgebaut und entsorgt. Etwa 2.100 t des kontaminierten Materials mußten im Tunnel in Stahlfässer und reißfeste Kunststoffsäcke abgefüllt und durch die EBS entsorgt werden. Zur Klassifizierung des Bodenmaterials wurden durch ein Ziviltechnikerbüro etwa 2.200 Bodenproben untersucht. Aus den Beprobungsergebnissen kann abgeschätzt werden, daß 300 bis 400 kg Quecksilber in unterschiedlicher Verteilungsintensität im Vortriebsbereich vorhanden waren.
- Die Sondervereinbarung über Vergebührung von Planungsleistungen für Bauwerke im U-Bahn-Bau, kurz SVU 87 genannt, wurde am 12. April 1988 vom Gemeinderatsausschuß Verkehr und Energie angenommen und trat

damit auch offiziell in Kraft. Die noch offene Beilage 5 „Planungsleistungen für Gleisanlagen“, welche den alten Trassierungstarif ersetzt, konnte gemeinsam mit der Ingenieurkammer und den Verkehrsbetrieben im Dezember 1988 abgeschlossen werden und wird in Absprache mit der MD-BD — Dezernat 4 im Jahre 1989 in Kraft treten. Weiters konnten im Einvernehmen mit der Ingenieurkammer noch offene Detailfragen (Terminpläne Innenausbau) geklärt bzw. über generelle Regelungen verhandelt werden (Lichtpausarbeiten durch Ziviltechniker, Verrechnung nach Zeitaufwand, Umbaufaktor).

Städtische Friedhöfe

Aufgrund der ständig steigenden Kosten für Betriebsmittel und der jährlichen Lohnsteigerungen war eine Erhöhung des Tarifes für Bestattungsanlagen der Stadt Wien erforderlich, die mit Gemeinderatsbeschluß vom 29. Jänner 1988, Pr.Z. 175, genehmigt wurde: Die Posten des Tarifteiles A, Grabstellenentgelte, wurden um 4,0 Prozent und jene des Tarifteiles B, Arbeitsentgelte, um 2,0 Prozent erhöht. Diese Tarifierhöhung wurde mit 1. Februar 1988 wirksam.

Im Jahre 1988 wurden in den städtischen Friedhöfen insgesamt 22.140 Bestattungen durchgeführt, was gegenüber 1987 einen Zugang um 123 Fälle oder um 0,6 Prozent bedeutet. Es wurden 18.605 Erd- und 3.535 Urnenbestattungen vorgenommen, wobei bei den Erdbestattungen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 220 Fälle und bei den Urnenbestattungen eine Abnahme um 97 Fälle zu verzeichnen war. Somit verringerte sich der Anteil der Urnenbestattungen an der Zahl der Gesamtbestattungen von 16,5 Prozent im Jahre 1987 auf 16,0 Prozent im Jahre 1988.

Von den insgesamt 22.140 Bestattungen entfielen 18.027 oder 81,4 Prozent auf Beilegungen in Erd- und Urnengräbern, 1.923 oder 8,7 Prozent auf Neuebelegungen in heimgefallenen Grabstellen, 805 oder 3,6 Prozent auf Neuebelegungen auf Erweiterungsflächen und 1.385 oder 6,3 Prozent auf Beerdigungen in einfachen Gräbern. Die Anzahl der Deckplattenbewilligungen ist gegenüber dem Jahre 1987 mit 2.502 Fällen um 160 auf 2.342 Fälle zurückgegangen. In 20.928 Fällen wurden die Benützungsrechte an Grabstellen verlängert und in 1.777 Fällen wurden insgesamt 4.546 Leichen exhumiert bzw. zusammengelegt.

Im Wiener Zentralfriedhof wurde für den Hauptbetrieb der Städtischen Friedhofsgärtnerei ein dreischiffiges Glashaus errichtet. Weiters wurden die Hauskanalanschlüsse für das Objekt 7, für die Gärtnereiobjekte und für die Werkstätte hergestellt. Im Bereich des Gewerbebetriebes Städtische Steinmetzwerkstätte führte man elektrische Sicherheitsmaßnahmen durch. Im Friedhof Hetzendorf wurde der 1987 begonnene Neubau einer Aufbahrungshalle samt den erforderlichen Nebenräumen einschließlich einer öffentlichen WC-Anlage fertiggestellt. Die feierliche Eröffnung und anschließende Wiederinbetriebnahme erfolgte am 29. September 1988. Im Friedhof Stammersdorf-Zentral wurde die Aufbahrungshalle 2 umgebaut und entsprechend instand gesetzt; ihre feierliche Eröffnung und anschließende Wiederinbetriebnahme erfolgte am 21. November 1988.

Im Friedhof Kagran wurden im vorgesehenen Erweiterungsgebiet entsprechende Beerdigungsflächen ausgebaut und am 8. September 1988 ihrer Bestimmung übergeben. Im Zuge dieser Arbeiten wurde eine 208 m lange Fertigteil-Einfriedungsmauer errichtet. Im Friedhof Neustift wurde mit dem Neubau der Arbeiterunterkunft einschließlich Geräteinstellräumen begonnen; die Fertigstellung wird im Jahre 1989 erfolgen. Die Fassade der Aufbahrungshalle setzte man im Friedhof Hütteldorf instand. Im Friedhof Ober-St.-Veit wurde die bestehende Stützmauer bei den Mausoleen instand gesetzt. Außerdem wurden laufend Erhaltungsarbeiten an den Gebäuden und Anlagen sowie am gesamten technischen Inventar des hoheitlichen und gewerblichen Bereiches durchgeführt.

In den Eigenregiefriedhöfen stellte man 1.368 Grabstein- und 1.204 Einfassungsfundamente her, wobei bei ungünstigen Bodenverhältnissen 159 Piloten geschlagen werden mußten. 49 Grabkammern und 3 Urnengrabkammern wurden neu errichtet sowie 12 Grabkammern bzw. Gräfte zur Wiedervergabe instand gesetzt. In verschiedenen städtischen Friedhöfen wurden 1.020 m² neue Straßen und 1.540 m² neue Wege hergestellt, ferner 4.876 m² Straßen und 2.885 m² Wege instand gesetzt. 611 lfm Einfriedungen aller Art wurden neu hergestellt bzw. 961 lfm instand gesetzt. Weiters setzte man 88 lfm Stützmauern instand. Auf dem Wiener Zentralfriedhof und im Bereich der Feuerhalle Simmering wurden 84.800 m² Wege neu gerietet. Bei der Anlage neuer Flachgräbergruppen wurden 918 lfm fundierte Kantstein-Fußeingassungen und 435 lfm neue Wasserleitungsrohre verlegt: 100 lfm Wasserleitungsrohre mußten ausgewechselt werden. Um die wilden Müllablagerungen in den Friedhöfen hintanzuhalten, wurden 25 neue Abfallbehälter aufgestellt bzw. 12 Abfallbehälter instand gesetzt, weiters wurden 4 Wasserbottiche ausgewechselt bzw. neu aufgestellt.

Auf gartentechnischem Gebiet wurde mit dem Ziel, die Friedhöfe parkähnlicher zu gestalten, die Begrünung weitergeführt. 38 kranke und nicht mehr erhaltungswürdige Bäume wurden gefällt, 204 Bäume neu gepflanzt. Heimgefallene Gräber, auf denen ein schöner Baum steht, wurden nicht weitergegeben, um diese Bäume zu erhalten. Oft werden auch Grabstellen mit bestehendem Benützungsrecht amtswegig verlegt, damit Bäume erhalten bleiben. Um heimgefallene Gräber wiedervergeben zu können, waren umfangreiche Rodungsarbeiten auf 309 Grabstellen notwendig. Ferner wurden 240 Bäume fachgemäß geschnitten. Um eine Gefährdung von Friedhofsbesu-

chern zu vermeiden, wurden 22 Bäume im Kronenbereich stark zurückgeschnitten (Kronenabwurf). Schließlich konnten 3.422 lfm Hecken angepflanzt werden, allerdings mußten 1.178 lfm wegen Frostschädigung aus dem Bestand genommen werden. 1.820 lfm wurden einem Verjüngungsschnitt unterworfen. 124.800 lfm Laub- und Nadelholzhecken wurden in Form geschnitten und 2.100 m² Grünflächen konnten gärtnerisch neu ausgestaltet werden.

Die alljährliche Frühjahrssäuberung im Wiener Zentralfriedhof erstreckte sich auf eine Fläche von 1.046.400 m², die Unkrautbekämpfung auf den unbefestigten Wegen auf eine Fläche von 384.720 m². Im gesamten Bereich des Wiener Zentralfriedhofes konnten auch 1988 die verwahrlosten Gräber in drei Pflegedurchgängen gemäht werden. Mit dieser Maßnahme wurde das Friedhofsbild wesentlich verschönert.

Folgende 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). An Ehrengräbern bzw. ehrenhalber gewidmeten Grabstellen, die in die Obhut der Stadt Wien übernommen wurden, sind zu nennen: Am Wiener Zentralfriedhof die Grabstätten von Antonia *Wagner*, Lebensgefährtin von Ferdinand Raimund, Dr. Hugo Jenny *Hoegel*, Generalstaatsanwalt, und Wilhelmine *Hoegel*, Malerin, Prof. Dr. Hofrat Wilhelm *Matejka*, ehem. Vorstand des Dolmetsch Institutes der Universität Wien; in der Simmeringer Feuerhalle das Grab von Peter *Strasser*, Abgeordneter zum Nationalrat; auf dem Friedhof Ottakring das Grab von Johann August *Schmid*, Wiener Liedersänger; am Friedhof Neustift das Grab von Univ. Prof. Dr. Otto *Pächt*, Kunsthistoriker; am Friedhof Grinzing das Grab von Prof. Hans *Unterkircher*, Burgschauspieler; und am Friedhof Heiligenstadt das Grab von Ödön *von Horvath*, Dichter und Dramaturg.

An ehrenhalber gewidmeten Grabstellen übernahm die Stadt Wien das Grab von Irmgard *Schneiderhan* (Seefried), Kammersängerin, auf dem Friedhof Neustift.

Aufgrund der laufend steigenden Kosten für friedhofsgärtnerische Leistungen wurden die Preise der städtischen Friedhofsgärtnerei um durchschnittlich 6 Prozent erhöht, wobei die vom Preisunterausschuß der paritätischen Kommission genehmigten Preiserhöhungen für Grabschmückungen im Ausmaß von 2,0 Prozent und für Grabpflegearbeiten in der Höhe von 4,0 Prozent bereits beinhaltet sind. Die diesbezügliche Genehmigung erfolgte mit Gemeinderatsbeschluß vom 29. Jänner 1988, Pr.Z. 176, und wurde mit 1. März 1988 wirksam. Neben Grabschmückungen und der Herstellung von Kranzgebinden wurde die Aufzucht von Blütenpflanzen für den Eigenbedarf im Wert von zirka 1,98 Millionen Schilling durchgeführt. Für die Schmückung der Ehrengräber, der Krieger- und Opfergräber wurde das erforderliche Pflanzenmaterial beigelegt.

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Organisatorisch gliedert sich die Abteilung in die Stabstelle und sechs Gruppen, die jeweils in Referate unterteilt sind. Zur Stabstelle gehört die Informationsstelle, der auch die Dienstaufsicht über die Verkehrspermanenzstelle obliegt. Als Zentralstelle der Abteilung ist sie für die Terminüberwachung und Endredaktion von Akten vorgesetzter Dienststellen, der Bezirksvertretungen, des Bürgerdienstes und sonstiger Terminakte zuständig. Im einzelnen hat die Informationsstelle zwei Aufgaben wahrzunehmen, und zwar die zentrale und somit koordinierte Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung sowie die Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen und deren allfällige Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter in der Abteilung. 1988 hat die Informationsstelle 1.312 Vorlageberichte entweder aufgrund der Ergebnisse der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder aufgrund von Erhebungen ausgearbeitet und der jeweils anfordernden Dienststelle übermittelt. Weiters wurden aus 250 Bezirksjournalen aller Bezirke sowie aus rund 1.700 Tageszeitungen etwa 2.300 Artikel, die mit dem Aufgabengebiet der Abteilung im Zusammenhang standen, entnommen und dem jeweils zuständigen Sachbearbeiter mit einer Information über die weitere Vorgangsweise zur Kenntnis gebracht. Bei verkehrsbehördlich aufklärungsbedürftigen Fällen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem wurde eine Vielzahl verkehrstechnischer Anfragen aus Bevölkerungskreisen mündlich und schriftlich beantwortet.

Der Dienstbetrieb in der Verkehrspermanenzstelle — sie ist ein Teil der Stabstelle — wird mit jeweils drei Bediensteten der Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde — von Montag bis Freitag in der Zeit von 7.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Amtsgebäude in 12, Niederhofstraße 23, aufrechterhalten. Der Permanenzdienst umfaßt folgende Aufgabebereiche: Es werden Anträge erledigt, soweit dies auf kurzem Weg aus Termingründen erforderlich ist und Aufgrabungen im Straßenbereich betrifft, sowie vorbereitende Verkehrsmaßnahmen für die Ladetätigkeiten wie z. B. bei Übersiedlungen. Diese Arbeiten werden im verkürzten Verfahren innerhalb eines Tages behandelt und können als besondere Serviceleistung angesehen werden. 1988 wurden rund 2.250 Bescheide erstellt. Der Verkehrspermanenzdienst nimmt weiters Meldungen über Gebrechen im Straßenbereich entgegen und veranlaßt die erforderlichen Maßnahmen. Darüber hinaus werden Termine, die den Baubeginn und das Bauende von Arbeiten auf oder neben der Straße betreffen, entgegengenommen, sowie Meldungen über vorläufige Fahrtunterbrechungen bei Gefahrenguttransporten, über schwere Unfälle und über die Beschädigung von Verkehrsleiteinrichtungen. Außerdem werden telefonische Auskünfte über den Geschäftsbereich der Abteilung erteilt. In der Verkehrspermanenzstelle wird

weitere eine Ablage zur Erfassung aller im Raum Wien bewilligter Baustellen, aller von der MA 35 bewilligten Baustellen und aller von den Dienststellen mittel „Rosa Formular“ durchgeführten Bauarbeiten. Diese Ablage wird bezirksweise, alphabetisch nach Straßennamen geordnet, geführt. Zu den Aufgaben des Verkehrspermanenzdienstes gehört auch die direkte Kommunikation über Funk mit dem Referat für Sofortmaßnahmen in der MD-VR.

Zur Gruppe 1 — Verkehrsorganisation und Planung — gehört das Referat 1 — Verkehrsorganisation. Der Aufgabenbereich umfaßt die Planung und Realisierung von Verkehrskonzepten für Bezirke und Bezirktile im bestehenden Straßennetz, wobei die Zielsetzungen der Verkehrskonzeption in Wien berücksichtigt werden. Weiters die Mitwirkung bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten am hochrangigen Straßennetz durch die MA 18, die Planung und Realisierung von Wohnstraßen, Fußgängerzonen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Mitwirkung in verkehrstechnischen und verkehrsbehördlichen Belangen in sämtlichen Stadterneuerungsgebieten und die Mitwirkung bzw. Stellungnahme bei vorgesehenen Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes. Außerdem hat das Referat Gutachten zur Verkehrserschließung bei Großbauvorhaben und Industriensiedlungen zu erstellen, die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs zu planen, Garagenobjekte unter dem Aspekt des Anschlusses an das öffentliche Verkehrsnetz zu begutachten, Stellungnahmen zur Verkehrsanbindung diverser Park & Ride-Standorte abzugeben und die im Auftrag der MA 18 durchgeführte „Gürteluntersuchung“ zu betreuen. In Verwaltungsstrafverfahren wurden durch die Referenten 818 Gutachten und Stellungnahmen abgegeben.

Das Referat arbeitet an der generellen Planung der Oberflächengestaltung nach Abschluß der Bauarbeiten für den U-Bahn-Bau im 6., 7. und 15. Bezirk mit, ebenso an der Planung der Tiefgaragen Börseplatz, Georg-Coch-Platz und der Tiefgarage „Neue Hauptpost“. Die Umorganisation des Verkehrs betraf im 1. Bezirk den Bereich westlicher Graben, Kohlmarkt, die Fahrbahnoberfläche der Freyung nach Fertigstellung des Garagenprojektes, die Fahrbahnoberflächen des Dr.-Karl-Lueger-Platzes sowie der Seilerstätte nach Fertigstellung des U-Bahn-Baus. Im 2. Bezirk die Randbebauung Nordbahnhof im Zusammenhang mit einem Bürogebäudeumbau durch die IBM sowie einen neuerlichen Wettbewerb betreffend die EXPO 95 auf demselben Areal, weiters die Änderung der Verkehrsführung im Bereich Karmeliterviertel unter dem Aspekt einer zukünftigen Verkehrsberuhigung und schließlich die neuerliche Überprüfung der Randbereiche des Alliiertenviertels nach dem Eintreten der gewünschten Verkehrsberuhigung im Kernbereich. Im 3. Bezirk die Planung eines Park & Ride-Standortes im Bereich Franzosengraben und die Mitarbeit an der neuerlichen Umorganisation des Bereiches Marxviertel. Im 4. Bezirk die Teilnahme an Diskussionen über die Errichtung einer Fußgängerzone bei gleichzeitigem Shopping mit Pkw in der unteren Favoritenstraße. Im 5. Bezirk die neuerliche Überprüfung der Verkehrsführung im 4. Teilbereich (Zentagasse) sowie die Überprüfung der Verkehrsführung der Embelgasse (Wohnstraßenbereich) im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung. Im 6. Bezirk die Oberflächengestaltung der Marchettigasse (Schulbereich). Im 8. Bezirk die Oberflächengestaltung des Bennoplatzes hinsichtlich Hebung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung der Albertgasse. Im 9. Bezirk die Verkehrsneuorganisation der Sechsschimmelgasse und Fuchsthallergasse und flankierende Detailmaßnahmen für den Himmelfortgrund. Im 10. Bezirk die Verkehrsneuorganisation im Bereich Gudrunstraße—Absberggasse—Quellenstraße im Zusammenhang mit einer Betriebsansiedlung bzw. Fertigstellung der Einbauten, die Verkehrsberuhigung des Oberlaaer Platzes sowie die verkehrstechnische Untersuchung dieses Bereiches. Im 11. Bezirk den Straßenrückbau der Lorystraße und die Verkehrsneuorganisation im Bereich Rinnböckstraße. Im 12. Bezirk die Verkehrsneuorganisation im Bereich Wilhelmsdorf nach Fertigstellung der U-Bahn-Bauarbeiten (Planung), weiters die neuerliche Überprüfung der Verkehrssituation der Hoffingersiedlung, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Straßenrückbau in der Gaßmannstraße sowie die Mitarbeit an Projekten hinsichtlich einer allfälligen Verkehrsberuhigung von Hetzendorf und Altmannsdorf. Im 13. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung in Ober- und Unter-St.-Veit und die Verkehrsberuhigung der Stampfergasse. Im 14. Bezirk die Verkehrsberuhigung der Einwangasse sowie des Kernbereiches Penzing, weiters die verkehrstechnische Untersuchung hinsichtlich einer allfälligen Verkehrsberuhigung der Anzengruberstraße und die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches Freyenthurm-gasse. Im 15. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches Maria vom Siege mit teilweisem Straßenrückbau, flankierende Detailmaßnahmen für den Storchgrund, den Straßenrückbau der Sechshauser Straße, die Anbindung der Ullmannstraße an den inneren Gürtel und die Aufhebung der Einbahnführung in der Avedikstraße. Im 16. Bezirk die Änderung der Verkehrsführung in der Hasnerstraße. Im 17. Bezirk die Verkehrsberuhigung der Comeniusgasse. Im Bereich 17. bis 19. Bezirk die Verkehrsberuhigung Lacknergasse (verkehrstechnische Untersuchung in Zusammenarbeit mit der MA 18). Im 19. Bezirk die Verkehrsberuhigung der Boschstraße (Bahnhof Heiligenstadt), die verkehrstechnische Untersuchung von Unter-Döbling, die Verkehrsberuhigung der Philippovichgasse, den Straßenrückbau im Bereich Weinberggasse sowie sicherheitstechnische Maßnahmen und die Verkehrsberuhigung der Nußwaldgasse (Wohnstraße). Im 20. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung des Winarskyhofes, die Oberflächengestaltung von Brigittagasse bis Hartlgasse und die Überprüfung der Verkehrssituation im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung in der Greiseneckergasse. Im 21. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches Schwarzlackenu, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Adolf-Loos-Gasse sowie Maßnahmen hinsichtlich erwünschter Geschwindigkeitsreduktion, die Sperre der Verkehrsfläche An der oberen Alten Donau an Badewochenenden und die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches der Frohe-Schaffen-Siedlung. Im 22. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung der Josef-Baumann-Gasse im Zusammenhang mit

der Ansiedlung der Veterinärmedizinischen Universität, die Verkehrsanbindung des Sozialmedizinischen Zentrums Ost sowie die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches Lettenhaufen. Im 23. Bezirk betraf die Umorganisation des Verkehrs die Verkehrsberuhigung des Ortskernes Inzersdorf, die Verkehrsberuhigung des Atzgersdorfer Kirchenplatzes, die verkehrstechnische Untersuchung des Bereiches Hochwassergasse und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Gregorystraße.

Weiters arbeitete das Referat Verkehrsorganisation in sämtlichen Gebietsbetreuungen der Stadt Wien mit, nahm an Sitzungen der Bezirksverkehrskommissionen der Bezirke 1, 2, 7 bis 10, 12 bis 15, 17 und 21 bis 23 teil, hielt 40 Bürgerversammlungen ab bzw. nahm an diesen teil, beteiligte sich an 100 Amtsbesprechungen der Magistratsabteilungen 28 und 19 sowie anderer Dienststellen, betreute die verkehrstechnische Untersuchung „Förderung der Nachtruhe für die Bevölkerung von Wien“ durch das Zivilingenieurbüro Knoflacher. Schließlich arbeitete das Referat am Stadtentwicklungsplan mit sowie bei der Erstellung der Bezirksentwicklungspläne. Im Jahre 1988 wurden im Referat 1 zirka 200 Beantwortungen an Bezirksvorstehungen, amtsführende Stadträte, an das Präsidialbüro als auch an Einzelpersonen in Zusammenarbeit mit der Informationsstelle erstellt.

Das Referat 2, Planung, der Gruppe 1 beschäftigt sich mit der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrslichtsignalanlagen sowie der Überprüfung von deren Notwendigkeit; außerdem legt es die besondere Betriebsart „Gelbblinken“ während der Nachtstunden und am Wochenende fest. 1988 wurden in diesem Zusammenhang 156 Fälle behandelt. Was das Gelbblinken betrifft, wurden 50 Örtlichkeiten untersucht. Ferner wurden Projekte des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues in verkehrstechnischer Hinsicht begutachtet und 251 Bauabänderungsvorschläge zur Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ausgearbeitet. Bei Projekten für Wegweisung, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf Bundesstraßen A und S waren die Ermittlungsverfahren und die Einreichung für die Genehmigung beim zuständigen Bundesministerium durchzuführen, bei 24 U-Bahn-Projekten die Stellungnahmen zur generellen Planung sowie Detailplanungen abzugeben.

Besonders umfangreich ist der Tätigkeitsbereich des Projektkoordinators für das Radwegebauprogramm, der zugleich Leiter der Gruppe 1 ist. Im Rahmen des Arbeitsprogrammes 1988 wurde ein Radwegenetzausbau um weitere 25 km angekündigt. Durch verstärkte Bemühungen und erhöhten Einsatz konnte ein tatsächlicher Netzlängenzuwachs von über 58 km erreicht werden. Die gesamte Netzlänge beträgt somit 274 km. Weiters konnte der Bestand der Fahrradabstellanlagen auf 308 Örtlichkeiten ausgeweitet werden.

Die Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde — befaßt sich mit fünf Aufgabenbereichen. Der erste Bereich umfaßt die Verordnung und Festlegung definitiver Verkehrsmaßnahmen sowie die periodische Überprüfung bestehender Verkehrsmaßnahmen. 1988 wurden 3.694 Fälle behandelt. Veranlaßt wurden diese Tätigkeiten hauptsächlich von den Bezirksvorstehungen, der Magistratsdirektion, dem Bürgerdienst, der Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt, den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetrieben, der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und von Privatpersonen. Zu diesem Aufgabenbereich gehören weiters Verhandlungen zur Festlegung der Verkehrsmaßnahmen bei fertiggestellten Projekten des Straßen-, Brücken- und Gleisbaues sowie bei der Inbetriebnahme neuer Autobuslinien, aber auch Verhandlungen über die Entschärfung von Unfallschwerpunkten anhand von Untersuchungen des Referates für Verkehrssicherheit. Der zweite Aufgabenkomplex besteht in der Bewilligung von Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 der Straßenverkehrsordnung und in der Festlegung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen. Im Jahre 1988 fielen 9.248 Fälle an. Die Antragsteller sind die Magistratsabteilungen 28, 29, 30, 31, 33 und 42, die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe, das Fernmeldebauamt Wien, die Österreichische Bundesbahnen, die Heizbetriebe Wien Ges.m.b.H., die Telekabel Wien und private Stellen. Die wesentlichste Maßnahme des Jahres 1988 war sicherlich die Sanierung der Wiener Westausfahrt. Im Bereich Straßenbau und Sanierung können noch einige weitere große Baustellen angeführt werden. So wurde der Neubau der Triester Straße und der Wienerbergstraße fortgesetzt, die Obere Donaustraße zwischen Hollandstraße und Schiffamtsstraße umgebaut und die Linke Wienzeile von Winckelmannstraße bis Schloßallee ausgebaut. Umfangreiche Straßenbauarbeiten und Gleisbauarbeiten wurden auf der B222 im Bereich Billrothstraße von Krottenbachstraße bis Silbergasse getätigt, die noch bis 1989 andauern. Umgebaut wurden ferner noch die Ottakringer Straße von Wattgasse bis Lienfeldergasse sowie die Possingergasse von Thaliastraße bis Gablenzgasse. Auf den Autobahnen im Bereich Wien wurden für folgende Arbeiten die Verkehrsmaßnahmen festgelegt:

- Belagsbaulos A23 Altmannsdorfer Ast von Altmannsdorfer Straße bis Knoten Inzersdorf auf beiden Richtungsfahrbahnen (km 0,0—km 2,1).
- Betonfeldaustausch auf der A23 nach der Anschlußstelle Favoriten bis in Höhe Neilreichgasse Fahrtrichtung Süd (rechter Fahrstreifen und Pannestreifen).
- A2 Belags- und Brückeninstandsetzungsarbeiten auf der Abfahrtsrampe von der A2 zur B17 — Triester Straße.
- Repaving auf der Hochstraße St. Marx auf der A23 im mittleren Fahrstreifen bei der Richtungsfahrbahn von Erdbergbrücke bis Auffahrt Gürtel.
- Herstellung der Entwässerung und Aufbringen des Drainasphalts auf der A4 von Schrägzeitbrücke bis Anschluß A23 Fahrtrichtung stadteinwärts.

Neu begonnen wurde der Bau der Rampe B3b im Knoten Kaisermühlen von der A23, Südosttangente zur Donau-stadtstraße. Größere Gleisbauarbeiten wurden am Schottenring, Opernring, Burgring, im Bereich Rennweg, Sand-

leitengasse, Thaliastraße und Wagramer Straße durchgeführt. Bauvorhaben zur Trinkwasserversorgung und Kanalentsorgung im größeren Umfang führte man im Bereich der Siedlungsgebiete des 22. Bezirkes durch. Schließlich sei hier noch die Vielzahl an Arbeiten zur Erneuerung des Gasleitungsnetzes, Wassernetzes und Kanalnetzes erwähnt, ferner die Gebietserschließung des Fernmeldebauamtes, der Heizbetriebe Wien oder auch der Fa. Telekabel.

Der dritte Aufgabenbereich ist der U-Bahn-Bau. Für die Bauarbeiten an der U3 und U6 waren umfangreiche Ermittlungsverfahren und Planungen erforderlich, die sich u. a. auf Umleitungen und Fahrbahnumlegungen bezogen. Neben der Fortsetzung der Arbeiten aus den Vorjahren, z. B. im Bereich Erdbergstraße—Schlachthausgasse, Mariahilfer Straße oder Bellariastraße, wurden umfangreiche Arbeiten im Bereich Europaplatz durchgeführt. Für die Aushub- und Schlitzwandarbeiten waren zahlreiche Verkehrsumlegungen bzw. Verkehrsphasen erforderlich. Für diese Bauarbeiten wurden Verfahren eingeleitet und Bewilligungen gemäß § 90 der Straßenverkehrsordnung ausgestellt. Die allgemeine Verwaltungstätigkeit, der vierte Schwerpunkt, betraf Ausnahmegenehmigungen von bestehenden definitiven Verkehrsmaßnahmen, Ausnahmen von der winterlichen Gehsteigbetreuungspflicht, die Abgabe von Verkehrsgutachten bei Verhandlungen der MA 35 und die Abgabe von Verkehrsgutachten bei Verhandlungen der Magistratsabteilungen 28, 59, 64 und 70. Im Jahre 1988 fielen insgesamt 655 Fälle an. Der fünfte Aufgabenbereich umfaßt Gutachten und Stellungnahmen in Verwaltungsstrafverfahren. 1988 wurden 995 Fälle bearbeitet.

Für die Tätigkeiten der Referate 1, 2, 3 und 4 der Gruppe 3 — Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen — wurden alle für die Vergabe von Leistungen notwendigen Verwaltungstätigkeiten ausgeführt, wie z. B. die Aufstellung und Ausführung der Voranschläge, die Ausschreibung und Einholung von Angeboten, die Bauüberwachung, Kollaudierung, Rechnungsprüfung, Führung der Sach- und Referatskredite sowie die Abrechnung, Karteiführung und Lagerhaltung. Im einzelnen betragen die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel (einschließlich Budgetanteile der Bezirke) rund 259,124.000 S, wovon 59,580.000 S auf den Betrieb und die Erhaltung von Verkehrsanlagen, 13,684.000 S auf Strom, 48,013.000 S auf die Errichtung von Verkehrsanlagen, 19,330.000 S auf Refundierung und diverse andere Budgetposten, 81,645.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 14,407.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A und 22,285.000 S auf Umbauten sowie Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau entfielen.

Vom Referat 1, Detailplanung und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA), wurden 1988 für den Neu- bzw. Umbau von VLSA 399 Detailprojekte ausgearbeitet, darunter für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahn und Autobus) 69 Projekte. An acht Örtlichkeiten wurden neue, zum Teil koordinierte VLSA unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und der zentralen Verkehrsregelung errichtet. Im Zusammenhang mit Maßnahmen, die aus § 90 der Straßenverkehrsordnung resultieren, wurden 25 größtenteils komplizierte, provisorische VLSA projektiert, errichtet, in Betrieb genommen und laufend den geänderten Umleitungsverhältnissen angepaßt. Schließlich nahm das Referat an 349 VLSA definitive oder provisorische Umbauten bzw. Anpassungen vor. Weiters erarbeitete das Referat die Grundlagen für die dezentrale Ausschreibung und Angebotsprüfung mit Hilfe der EDV in der Abteilung und erstellte ergänzend zu bereits vorhandenen EDV-Programmen für die Detailprojektierung ein Programm zur Koordinierung von VLSA. Für die zentrale Verkehrsregelung wurden 76 Kabellegungen durchgeführt und der Umbau der Wiener Verkehrsleitzentrale weitergeführt.

Das Referat 2, Betrieb und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen und der Verkehrsleitzentrale, beantwortete 507 gerichtliche Anfragen im Straf- sowie im Zivilrechtsverfahren und stellte entsprechende Planunterlagen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen im Bereich von VLSA bei, beantwortete 15 Anfragen und erstellte 10 Gutachten im Verwaltungsstrafverfahren. Ferner wurden an den in Betrieb stehenden 862 VLSA (einschließlich 17 Fremdanlagen) und 96 Blinkanlagen die erforderlichen Erhaltungsarbeiten durchgeführt, die Steuergeräte gewartet, Schäden instand gesetzt sowie der ordnungsgemäße Betrieb ständig überwacht und überprüft. Durch konzentrierte Überwachung und exakte Wartung der Steuergeräte wurde eine Erhöhung der Betriebs- und Verkehrssicherheit erzielt. In diesem Zusammenhang wartete man turnusmäßig zweimal die Schaltgeräte, reinigte turnusmäßig zweimal die Signalgeber, wobei man zweimal die Glühlampen tauschte, behob etwa 1.200 Störungen an den Steuergeräten und führte die damit verbundene anschließende Prüfung dieser Anlagen durch. Dazu kamen noch Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den in Betrieb stehenden 36 Fernsehbeobachtungsstellen und an allen Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale, weiters laufende verkehrstechnische Funktionskontrollen an den in Betrieb stehenden Einrichtungen sowie Erhaltungszustandüberprüfungen gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken—Elektrizitätswerken, aber auch die Überprüfung der aufgetretenen Lampenausfälle im Hinblick auf eine Qualitätskontrolle. 1988 wurden 18 Steuergeräte getauscht, die aufgrund ihres Ausbaustandes den technischen Anforderungen nicht mehr gerecht wurden. Ferner wurden Gewitterschäden an Steuergeräten und Übertragungsleitungen behoben, die beiden in Betrieb stehenden stationären Radar-Geschwindigkeitsanzeige- und -meßanlagen kontrolliert und überwacht sowie die Bauvorbereitung für die Aufstellung von acht stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen (Radargeräte) des Bundesministeriums für Inneres im Zuge der A2 und A23 durchgeführt.

Das Referat 3 ist für Straßenverkehrszeichen und Wegweiser zuständig. Insgesamt wurden Ende 1988 76.909 Verkehrszeichen in Email- oder Scotchliteausführung, 2.040 beleuchtete Verkehrszeichen und 556 Verkehrs-

leuchtzeichen verwaltet. Davon wurden im Zusammenhang mit neuen Verordnungen 2.551 Straßenverkehrszeichen auf 1.571 Eisenständern neu aufgestellt. Die Realisierung des Wegweisungskonzeptes für Wien erforderte die Aufstellung von 251 Wegweisern. Ferner wurden im Zuge von Erhaltungsarbeiten sowie bei Änderung bestehender Verkehrsmaßnahmen 9.132 Straßenverkehrszeichen, 5.542 Zusatztafeln, 4.477 Eisensteher und 291 Kettensteher erneuert. Mit der Teileröffnung der Donauuferautobahn wurden 9 Überkopfwegweiserbrücken mit 27 Großtafeln realisiert. Im Bereich Verteilerkreis Kaisermühlen wurde erstmals ein Überkopfwegweiser mit zwei Rrammbalken als Höhenkontrolle errichtet. Weiters stellte man beleuchtete Verkehrseinrichtungen neu auf, und zwar 76 Verkehrszeichen und 10 Verkehrsleuchtsäulen, gleichzeitig entfernte man über 57 Verkehrszeichen und 2 Verkehrsleuchtsäulen. Für die vorübergehenden Verkehrsmaßnahmen im Rahmen des Friedhofsverkehrs zu Allerheiligen wurden 220 transportable Straßenverkehrszeichen aufgestellt.

Im Rahmen des Referates 4, Bodenmarkierungen, wurden auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, für neue festgelegte Maßnahmen und zur Erhaltung der bestehenden Markierungen 154.173 m Strichmarkierungen für Leit-, Sperr-, Rand-, Park- und Begrenzungslinien (darunter 36.453 m Kurzzeitmarkierungen) sowie 24.817 m² Flächenmarkierungen aller Art für Schutzwege, Sperrflächen, Haltelinien, aber auch Richtungspfeile und sonstige Markierungen (darunter 10.089 m² Kurzzeitmarkierungen) aufgebracht. Auf den Bundesstraßen B und S im Bereich des Landes Wien waren es 9.512 m Strichmarkierungen (darunter 5.312 m Kurzzeitmarkierungen) sowie 3.348 m² Flächenmarkierungen (darunter 1.987 m² Kurzzeitmarkierungen) und auf den Autobahnen (Bundesstraße A) 50.979 m Strichmarkierungen (darunter 29.180 m Kurzzeitmarkierungen) und 869 m² Flächenmarkierungen für Pfeilsymbole usw. (darunter 640 m² Kurzzeitmarkierungen). Außerdem bearbeitete das Referat 465 Strafakte, und zwar 27 Verwaltungs- und 438 Gerichtsstrafakte.

Die Gruppe 4 ist die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung beim Amt der Wiener Landesregierung und erstellt Verkehrsgutachten in Bau-, Gewerbe-, Kraftfahr-, Luftfahrt- und straßenpolizeilichen Angelegenheiten. Vom Referat 1 — Sondertransporte — der Gruppe 4 wurden insgesamt 2.760 Fälle bearbeitet, davon 782 Ausnahmen von Lkw-Fahrverbot (§ 42 StVO) sowie 1.978 Routengenehmigungen für übergroße und überschwere Fahrzeuge und Transporte nach § 40 (3) und (4), § 45 (5), § 101 (5) und § 104 (9) des Kraftfahrzeuggesetzes. Die eingeschränkte Zulassung von überschweren Arbeitsmaschinen und die Genehmigung von Sondertransporten mit einer Länge bis 46 m, einer Breite bis 6,8 m und einer Höhe bis 7,0 m sowie mit einem Gesamtgewicht bis 153 t erforderten Routenerhebungen über die fahrtechnische Eignung sowie Ermittlungen über die Tragfähigkeit von Brücken und Straßendecken einschließlich Einbauten. Für bestimmte Fälle waren auch begleitende Maßnahmen auf der Ebene der Straßenverkehrsordnung, wie z. B. Verordnungen von Halteverbotszonen, die den Zweck haben, schmale Straßen und enge Kurven vom ruhenden Verkehr freizuhalten, und Ausnahmen von Mindestgeschwindigkeiten, notwendig. Mit der 12. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle (KFG) ging, ab Jahresmitte, die Kompetenz bei Routengenehmigung gemäß § 40 (4) KFG, vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an die Landeshauptmänner über. Nunmehr ist bei Ermittlungsverfahren mit allen betroffenen Landeshauptmännern das Einvernehmen herzustellen, weiters sind deren Stellungnahmen zu koordinieren (besonders hinsichtlich der Routenführung) und ein für alle betroffenen Bundesländer gültiger Bescheid zu erstellen.

Das Referat 2, das sich u. a. mit Filmaufnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen und der Festlegung der dazu erforderlichen Verkehrsmaßnahmen beschäftigt, erteilte insgesamt 1.558 bescheidmäßige Bewilligungen, wovon u. a. 326 Drehgenehmigungen betrafen, 171 Halteverbote für Drehzwecke, 412 Ladezonen, 85 Halteverbote für Spezialekraftwagen, weiters fallweise Halteverbote an 15 Örtlichkeiten, die 1988 insgesamt 49mal beansprucht wurden, ferner 32 Halteverbote für die Freihaltung der Durchfahrt sowie 468 Ausnahmegenehmigungen. Für die Erledigung der Drehgenehmigungen waren insgesamt 84 Ortsverhandlungen erforderlich. In 69 Fällen war es notwendig, öffentliche Verkehrsflächen längerfristig zu sperren und für den Verkehr Umleitungsstrecken festzulegen. Außerdem stellte das Referat für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr 39 Erlaubnisse zum Radfahren aus. Das Referat behandelte weiters 33 Fälle von sportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen, und für die Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn wurden 79 Ermittlungsverfahren durchgeführt. Die Zahl der Ansuchen um die Ausstellung von Behindertenausweisen gemäß § 29b Abs. 4 der Straßenverkehrsordnung 1960 zeigte auch 1988 eine leicht ansteigende Tendenz. Insgesamt 271 Anträge wurden gestellt. 60 Behindertenausweise wurden ausgestellt; 135 Anträge mußten abgewiesen werden, bei 76 Ansuchen war das Ermittlungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Das Referat 2 ist auch mit der Erteilung von Ausnahmen vom „Wiener Nachtfahrverbot“ für Lkw mit über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht und vom Wochenendfahrverbot befaßt. In luftfahrbehördlichen Angelegenheiten, die von der MA 64 wahrgenommen werden, wird der luftfahrtechnische Amtssachverständige gestellt. Schließlich werden während des Parteienverkehrs Projektanten und Private in Bau- und Gewerbeangelegenheiten verkehrstechnisch beraten.

Im Jahre 1988 wirkten sich u. a. die durch einige Novellen in Kraft getretenen Bestimmungen im Kraftfahrzeuggesetz und in der Kraftfahrzeugdurchführungsverordnung zusätzlich auf die Prüfung der Fahrzeuge aus, die die Gruppe 5, Landesfahrzeugprüfstelle, durchführt. Aufgrund dieser laufenden Änderungen war es wiederum notwendig, im Zuge von Schulungen, Seminaren und Koordinationsgesprächen für die Weiterbildung der Mitarbeiter zu sorgen,

um eine einheitliche Auslegung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften und einen einheitlichen Prüfungsablauf der Fahrzeuge zu gewährleisten. Diese Änderungen im Jahre 1988 betrafen:

- die Erhöhung der Achslasten und des Gesamtgewichtes von Omnibussen
- die Asbestfreiheit von Bremsbelägen
- die Vorbereitung auf die Überprüfung von Fahrtenschreibern
- die Vorbereitung auf die Neugestaltung des § 57 a KFG
- die Verschärfung der Grenzwerte betreffend die Messung des Fahrtgeräusches von Kraftfahrzeugen
- die Verschärfung der Abgasbestimmungen verschiedener Fahrzeuggruppen und
- das Inkrafttreten der Streckenbewilligungsverordnung zum Gefahrgutgesetz.

Insgesamt wurden 11.616 Genehmigungsfälle behandelt und 379 Gutachten für das Verwaltungsstrafverfahren sowie 1.606 Gutachten für die wiederkehrende und besondere Überprüfung erstellt. Weiters wurden 57 Werkstätten zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung ermächtigt, 70 Revisionen solcher Werkstätten durchgeführt und 51 Streckenbewilligungen erteilt. Die überwiegende Anzahl der Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967 für die Einzelprüfung von Fahrzeugen sind auch als Sachverständige gemäß § 126 KFG 1967 für die Lenkerprüfung tätig. Bei 22 Typenprüfungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurde ein Sachverständigen-gutachten abgegeben.

Das Referat 1, zuständig für Fahrzeuge bis 2,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht, befaßt sich mit der Genehmigung von Änderungen an genehmigten Fahrzeugen, mit der Einzelgenehmigung von einzelnen Fahrzeugen sowie mit der Typengenehmigung von Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von maximal 10 km/h.

Das Referat 2, zuständig für Fahrzeuge über 2,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht, befaßt sich mit der Genehmigung von Änderungen an genehmigten Fahrzeugen, mit der Einzelgenehmigung von einzelnen Fahrzeugen sowie mit der Typengenehmigung von Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von maximal 10 km/h. Weiters wurden auch Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von unter und über 10 km/h mit einem über den gesetzlichen Bestimmungen liegenden Höchstgewicht und Achshöchstlasten erteilt. Weiters Genehmigungen von Fahrzeugen und Änderungen an diesen nach dem Gefahrgutgesetz für die Straße. Ferner wurden in diesem Referat die gesamten Gutachten gemäß §§ 55 und 56 Kraftfahrzeuggesetz 1967 und nach § 15 Gefahrgutgesetz für die Straße erledigt.

Das Referat 3 befaßt sich mit der Ermächtigung und der Revision der zur Überprüfung und Begutachtung von Fahrzeugen ermächtigten Vereine und Gewerbetreibenden. Außerdem umfaßt die Tätigkeit dieses Referates auch alle Angelegenheiten des Gefahrgutgesetzes. Seit Mai 1988 werden die Genehmigungen von Änderungen und von einzelnen Fahrzeugen gemäß der §§ 12, 13 und 14 Gefahrgutgesetz für die Straße durchgeführt und Streckenbewilligungen für Gefahrguttransporte erteilt. Weiters wurden Vorbereitungen für die Ermächtigungsverfahren für die Änderung bzw. Erweiterung des § 24 Kraftfahrzeuggesetz (Geschwindigkeitsmesser, Fahrtsschreiber und Wegstreckenmesser) als auch für die Gesetzänderung des § 57 a KFG durchgeführt.

In der Gruppe 6, Verkehrssicherheit und Statistik, war 1988 die Unfalltypenforschung Grundlage für umfassende Sanierungen. Der Vergleich der Unfalldaten von 1983 und 1988 zeigt einen Rückgang um 738 Unfälle, 1.282 Verletzte und 79 Tote. Die Einsparung an volkswirtschaftlichen Unfallkosten durch die Unfallforschung nach dem Wiener Modell beträgt allein in einem Jahr 700 Millionen Schilling. Seit 1983 beträgt die Einsparung an volkswirtschaftlichen Unfallkosten insgesamt 2,4 Milliarden Schilling. Aus Detailuntersuchungen geht hervor, daß bei Sanierungen von 40 VLSA an Kreuzungen pro Jahr 41 Millionen Schilling Unfallkosten eingespart werden konnten. Aus diesen Zahlen läßt sich die Gesamtwirtschaftlichkeit der Verkehrssicherheitsarbeit eindeutig ableiten. Geht man für Wien jedoch von 1.000 tatsächlichen Unfallstellen aus, so zeigt sich, daß die Initiativen erweitert werden müssen, da große potentielle Möglichkeiten gegeben sind.

1988 konnte die Computer-Unfall-Grafik als modernste Ausbaustufe des Verkehrssicherheitscomputers eingerichtet werden. Die Unfälle werden nach Unfalltypen und Bewegungsrichtungen in einem EDV-gezeichneten Kollisionsdiagramm erfaßt, wodurch die Zusammenhänge augenscheinlich verdeutlicht werden. Im Jahre 1988 entwickelte die Gruppe 6 diverse Innovationen der Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitsreduktion. Durch die Anordnung von geschwindigkeitsmindernden Fahrbahnerhöhungen (Schutzwegaufdoppelungen, Kreuzungsaufdoppelungen) in Rampenneigung 1:10 (1:7), Kleinstrampenausführung, wurden Ausführungsformen entworfen, die bereits bundesweit zum Einsatz kommen. Damit kann in Wohngebieten die Fahrgeschwindigkeit von 85 Prozent aller Fahrzeuge in einem Bereich zwischen 25 und 35 km/h, alle Spitzen unter 50 km/h, quantifiziert werden. Als Kriterium für die Einrichtung gelten Unfallrisiko, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder häufige Fußgängerbewegungen, die objektiviert den Einsatz rechtfertigen. Hauptziele für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit sind die Vernetzung der lokalen Unfallforschung mit Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduktion, die Straßenraumgestaltung und die sicherheitstechnische Planungsbegutachtung neuer Projekte. Diese integrative Betrachtung der Verkehrssicherheit soll das Wiener Verkehrssicherheitsmodell weiterentwickeln und noch mehr Unfälle verhindern helfen.

Wiener Stadtwerke

Das Jahr 1988 war von hohen Durchschnittstemperaturen gekennzeichnet. Die Summe der Gradtagszahlen, die objektives Maß für den Heizenergiebedarf, betrug 1988 nur 2.993 und lag um 12,8 Prozent unter dem Wert von 1987 (3.431). Das anhaltende Überangebot an Rohöl drückte dementsprechend auf den Preis. Folglich zeigten die Rohölpreise auf den Weltmärkten seit Jahresbeginn eine fallende Tendenz. Dies wirkte sich auch auf die österreichischen Heizölpreise aus, die am Jahresende um einiges niedriger waren als am Jahresbeginn. Anfang 1989 zogen die Heizölpreise jedoch wieder an. Für die Konsumenten bedeutete diese Entwicklung, daß im April 1988 der Erdgaspreis um 12 g/m^3 und ab 1. Jänner 1989 um weitere 12 g/m^3 gesenkt werden konnte. Der Strompreis konnte per 1. Jänner 1989 um 1 g/kWh ermäßigt werden. Dem sinkenden Preisniveau stand 1988 eine überdurchschnittliche Abnahme des Gasverbrauches gegenüber. Ursache dafür waren die hohen Außentemperaturen vor allem in der Heizperiode. Die Erdgasabgabe an Tarifabnehmer lag um 8,1 Prozent unter jener von 1987. Bei Sonderabnehmern nahm der Gasverbrauch um 7,6 Prozent ab. Die Stromabgabe nahm 1988 um 3,4 Prozent zu, da sie weniger an die Außentemperatur gebunden ist und weiters von der guten konjunkturellen Entwicklung beeinflusst wurde. Die Inbetriebnahme der Kraft-Wärme-Kupplung im Kraftwerk Leopoldau am 21. Oktober 1988 ermöglichte es, mehr als 1,1 Millionen MWh Fernwärme an die Heizbetriebe Wien GesmbH zu liefern, was einer Steigerung von 16,6 Prozent gegenüber 1987 entspricht.

Dem Umweltschutz wird bei den Wiener Stadtwerken nach wie vor große Bedeutung beigemessen. Die Elektrizitätswerke konnten das Programm zur Reduzierung der Stickoxidemissionen aus den Wiener Kraftwerken zum Abschluß bringen. Das Ergebnis ist eine Reduktion der Stickoxidemissionen um rund 75 Prozent gegenüber den Emissionswerten des Jahres 1984. Durch Maßnahmen auf der Brennstoffseite konnten die jährlichen Schwefeldioxidemissionen im Vergleich zu 1980 um rund 88 Prozent gesenkt werden. Durch die verstärkte Aufschließung von Siedlungsgebieten konnten neue Kunden für die umweltfreundliche Gasversorgung gewonnen werden. Im Bereich der Verkehrsbetriebe wurde eine Nachrüstung der bestehenden Normalbusse auf Katalysatorbetrieb sowie der Übergang zum ausschließlichen Flüssiggasbetrieb bei Gelenkbussen begonnen.

Die Energieberatungsstelle der Wiener Stadtwerke und der Heizbetriebe Wien GesmbH wurde 1988 von 7.600 Kunden in Anspruch genommen. Seit Juli 1985 haben somit mehr als 27.000 Kunden von dieser Dienstleistung Gebrauch gemacht. Die Beratungsleistungen bezogen sich auf Auskünfte zur Anwendung leitungsgebundener Energieträger, Vorschläge zu Sanierungsmaßnahmen und Energiesparmöglichkeiten sowie EDV-gestützten Berechnungen der Heizlast bzw. der Heizkosten. Zur Verwirklichung der energiepolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien leistete der Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) seinen Beitrag in Form von mehr als 320 Empfehlungen für die Energieversorgung von Gebäuden. Darunter befanden sich fast 200 Empfehlungen für Wohnhausanlagen mit etwa 13.000 Wohnungen. Die Empfehlungen bezogen sich fast ausschließlich auf Fernwärme und Erdgas.

Seit 20 Jahren beziehen die Wiener Stadtwerke einen Großteil ihres Erdgases aus der Sowjetunion. Am 1. Juli 1968 wurde von der ÖMV und der SOJUS-Gasexport der erste Liefervertrag unterzeichnet. Heute gibt es vier Verträge und bis Ende 1988 wurden insgesamt 17 Milliarden Kubikmeter Erdgas geliefert.

Mehr als 600 Millionen Fahrgäste, genauer 602,6 Millionen, konnten die Verkehrsbetriebe 1988 verzeichnen. Dadurch konnte das gute Vorjahresergebnis noch um 0,7 Millionen Fahrgäste übertroffen werden. Zur Aufrechterhaltung des Beförderungsangebotes und zur Durchführung von Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr wurden 1988 Investitionen von rund 750 Millionen Schilling getätigt.

1988 wurden insgesamt 346 Projektanforderungen an das Rechenzentrum gestellt bzw. teilweise realisiert, was auch einen entsprechenden Ausbau der Hard- und Software erforderte. So erhöhte sich die Anzahl der Terminals und Personalcomputer auf 960 Stück und die im Rechenzentrum vorhandene Speicherplattenkapazität auf 77 Gigabyte. Aufgrund des allgemeinen Wachstums der EDV-Anwendungen mußte 1988 das Betriebssystem geändert werden. Trotz der bedeutenden Hardwareanschaffungen im Jahre 1988 konnten die Kosten für Hard- und Software gegenüber dem Vorjahr gleichgehalten werden. Im Bereich der Mittleren Datentechnik sind vor allem die EDV-mäßige Reorganisation im Bereich der Betriebskrankenkasse der Verkehrsbetriebe, die Erweiterung des EDV-Systems in der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsbetriebe, die Aufrüstung der bei den Gaswerken für die Verwaltung der Sonderabnehmer installierten Geräte, die EDV-Organisation der Hauptbuchhaltung der Elektrizitätswerke sowie des Zentraleinkaufs erwähnenswert.

In der Zentralverwaltung wurde 1988 eine neue vereinheitlichte Materialbewirtschaftungsvorschrift erarbeitet und per 1. Jänner 1989 herausgegeben. Die Einkaufsabteilung hat 1988 Bestellungen im Gesamtwert von mehr als 1,3 Milliarden Schilling durchgeführt. Von der Materialbewirtschaftung wurden mehr als 34.250 Rechnungen für mehr als 182.000 Warenposten überprüft. Der Inventurwert der in den Lagern der Wiener Stadtwerke vorhandenen Vorräte betrug 1988 rund 884 Millionen Schilling. Die Kollaudierungsabteilung hat Bauarbeiten mit einer Kostensumme von 808 Millionen Schilling überprüft. Vom Bautechnischen Referat wurden insgesamt 328 Vergabeanträge überprüft. Die zentrale Innenrevision hat 68 Berichte vorgelegt, die sich hauptsächlich mit Organisations- und Gebarungsprüfungen befaßten.

Mit 31. Dezember 1988 waren bei den Wiener Stadtwerken 15.577 aktive Mitarbeiter (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Die Zahl der Beschäftigten hat gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 16 zugenommen. In dieser minimalen Personalstandserhöhung kommt angesichts der Verbesserung des Leistungsangebotes der Grundsatz der Sparsamkeit zum Ausdruck. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstehen ihre Aufgabenstellung als Dienst an den Mitbürgern.

Die Wiener Stadtwerke in ihrer Gesamtheit boten 1988 nicht weniger als 366 Lehrlingen Ausbildungsplätze in den Lehrberufen Bürokaufmann, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Schwachstrom, Maschinenschlosser, Gas- und Wasserleitungsinstallateur, Chemielaborant sowie Kraftfahrzeugmechaniker und Betriebschlosser. 94 kaufmännischen standen 272 technische Lehrlinge gegenüber. Neben der rein fachlichen Ausbildung wurden die Jugendlichen durch Exkursionen und Vorträge auch mit anderen Einrichtungen der Stadt Wien vertraut gemacht.

Wie in den vergangenen Jahren erfolgte die Fortbildung zahlreicher Mitarbeiter durch interne Kurse auf den verschiedensten Gebieten. Seminare aus Soziologie und Psychologie rundeten das Schulungsprogramm ab.

1988 wurden im Zusammenwirken mit den Personalvertretungen wieder zahlreiche Maßnahmen in Anpassung an geänderte Gegebenheiten gesetzt. Die wichtigsten Änderungen auf dem Gebiet des Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechtes waren:

- Die 29. Novelle zur Besoldungsordnung 1967 bzw. die 13. Novelle zur Vertragsbedienstetenordnung 1979 brachten mit 1. Juli 1988 eine Bezugserhöhung um 330 S. Mit dieser Erhöhung war die Erhöhung der Allgemeinen Dienstzulage und der Zulage der Werkmeister, Betriebsbeamten und vergleichbaren Bedienstetengruppen um 1,2 Prozent sowie die Erhöhung der Nebengebühren um 1,88 Prozent verbunden. Durch die Bezugsbewegungen entstanden jährliche Mehrkosten von 114 Millionen Schilling für Bedienstete des Aktivstandes und 52 Millionen Schilling für Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger, die sich wegen der halbjährigen Wirksamkeit der Bezugserhöhung 1988 jedoch nur in der halben Höhe der genannten Beträge auswirkten.
- Die Anhebung der Mindestsätze der Ergänzungszulagen ab 1. Jänner 1988.
- Mit der 14. Novelle zur Dienstordnung 1966 wurde per 1. Juli 1988 das Disziplinarrecht für die Beamten der Stadt Wien einer generellen Neuregelung unterzogen.
- Durch die 8. Novelle zur Pensionsordnung 1966 wurden mit 1. Juli 1988 die Bestimmungen über das Ruhen des Ruhe- und Versorgungsbezuges aufgehoben.
- Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1988 erfolgte eine Neuerlassung der Amtstitelordnung.

Darüber hinaus ergaben sich für einzelne Bedienstetengruppen bei den Teilunternehmungen vor allem auf dem Nebengebührenssektor besoldungsrechtlich Besserstellungen.

Laufend werden auf Anregung der damit betrauten Bediensteten und insbesondere von Mandatären der Personalvertretung auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes Verbesserungen für die Bediensteten in die Wege geleitet, die von der Einführung den neuesten ergonomischen Erkenntnissen Rechnung tragender Arbeitskleidung über Vorbeugungsimpfungen bis zur noch humaneren Gestaltung der Arbeitsplätze reichen.

Die vom Herrn Bürgermeister unterfertigten Diplome für langjährige Dienstzeit und Remunerationen als Jubiläumsgabe erhielten 118 Mitarbeiter für das 25jährige Dienstjubiläum.

Einer gar nicht so geringen Zahl von Mitarbeitern konnten für wertvolle Verbesserungsvorschläge Belohnungen zuerkannt werden; gleichsam etwas zusätzliches Positives zur Freude über das eigene erfolgreiche Mitdenken und Mitgestalten.

Elektrizitätswerke

Die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke verzeichneten im Jahre 1988 gegenüber 1987 eine Zunahme des Gesamtstrombedarfes um 2,84 Prozent von 7,454.062 MWh auf 7,665.864 MWh. Davon erzeugten die eigenen kalorischen Kraftwerke 3,104.552 MWh und die eigenen Wasserkraftwerke 94.329 MWh. Die kalorische Eigenerzeugung war somit im Jahre 1988 um 2,4 Prozent kleiner als im Vorjahr. Der Anteil der Bezugsrechte aus dem Donaukraftwerk Greifenstein betrug 1988 220.684 MWh, und 4,246.335 MWh wurden aus dem Verbundnetz und von Kleinkraftwerken bezogen. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 23. November 1988 mit 1.403 MW, der höchste Tagesbedarf am 24. November 1988 mit 29.093 MWh. Die Gesamtwärmelieferung des Dampfkraftwerkes Simmering und des seit 21. Oktober 1988 in Betrieb befindlichen Gas- und Dampfkraftwerkes Leopoldau betrug 1,173.386 MWh, was einer Steigerung gegenüber 1987 von 16,6 Prozent entspricht. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 28. November 1988 mit 510 MW. Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 16. Dezember 1988 mit 10.658 MWh.

Im Rahmen des Umweltschutzes wurde beim Blockkraftwerk 1 im Kraftwerk Donaustadt die gesamte Rauchgasreinigungsanlage früher als im Terminplan vorgesehen fertiggestellt. Der Probetrieb dieser Anlage konnte noch vor der Blockrevision positiv abgeschlossen werden. Mit der Inbetriebnahme je einer katalytischen Entstickungsanlage beim BKW 1 im Kraftwerk Donaustadt und im Kraftwerk Leopoldau konnte auch das Programm der Elektrizitätswerke zur Reduzierung der Stickoxidemissionen aus den Wiener Kraftwerken zum Abschluß gebracht werden.

Als Ergebnis dieses Programmes erfolgte eine wesentliche Reduktion der Stickoxidemissionen. Nachdem durch Maßnahmen auf der Brennstoffseite die jährlichen SO_2 -Emissionen im Vergleich zum Ausgangsjahr 1980 um rund 88 Prozent gesenkt werden konnten, wurden damit nun auch die NO_x -Emissionen auf ein Mindestmaß reduziert. Die Elektrizitätswerke haben damit einen großen Anteil zur Reinhaltung der Luft geleistet.

Für die im Jahre 1985 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Errichtung eines neuen Blockkraftwerkes mit Kraft-Wärme-Kupplung im Kraftwerk Simmering sind die zahlreichen Genehmigungsverfahren soweit fortgeschritten, daß mit einem diesbezüglichen Genehmigungsbescheid die Bauarbeiten beginnen konnten. Nach etwa vierjähriger Bauzeit soll das Kraftwerk, das eine elektrische Leistung von 380 MW aufweisen wird, im Herbst 1992 den Betrieb aufnehmen. Das Bauvorhaben zur Ertüchtigung der Gasturbinenanlage und der Nachrüstung einer Dampfturbinenanlage mit Fernwärmeauskopplung im Kraftwerk Leopoldau konnte mit der Inbetriebnahme Ende 1988 praktisch abgeschlossen werden. Diese Anlage weist jetzt eine elektrische Leistung von 150 MW bei gleichzeitig möglicher Fernwärmeauskopplung von etwa 170 MW auf. Die Ausnutzung des eingesetzten Brennstoffes ist bei dieser Anlage mit rund 86 Prozent außerordentlich hoch. Das Kraftwerk Simmering 3 wurde mit 31. Dezember 1988 stillgelegt. Die Montagearbeiten im Kraftwerk des Wasserkraftwerkes Gaming 2 sind abgeschlossen. Bei der Verlegung der Druckrohre traten Probleme auf, die eine Verzögerung der Inbetriebnahme zur Folge hatten.

Im Umspannwerk (UW) Traiskirchen wurde der zweite Teil der 110 kV-Anlage neu errichtet und am 9. Oktober 1988 in Betrieb genommen. Außerdem wurden zwei 20 kV-Petersenspulen in Betrieb gesetzt. Im UW Kaiser-Ebersdorf wird in den Jahren 1988—1990 die 110 kV-Schaltanlage erneuert. Im September 1988 wurde mit der Errichtung des Provisoriums für die 110 kV-Anlage begonnen. Im UW Baden wird eine 110/20 kV-Abspannung errichtet; mit dem Bau des 110 kV-Gebäudes für die SF₆-Abspannung wurde im Herbst 1988 begonnen. Mit dem Bau des UW Landstraße wurde 1988 begonnen. Im UW Stadlau wurde 1988 die 110 kV-SF₆-Anlage um zwei Kabel- und ein Umspannerfeld erweitert und im Herbst in Betrieb genommen. Der Umbau der Steuerstellen für den neuen Lastverteiler der Elektrizitätswerke wurde mit Jahresende abgeschlossen. Für die Fernsteuerung der U-Bahn-Unterwerke wurde ein neues Rechnersystem in der Leitstelle Karlsplatz im März 1988 in Betrieb genommen. Auch die Bedienungsplätze wurden im Zusammenhang mit dem allgemeinen Umbau der U-Bahn-Warte Karlsplatz erneuert.

Netzausbau: 380 kV: Infolge des Neubaus eines Einkaufszentrums in der Gablenzgasse mußte die Ölversorgungsanlage einer Sperrmuffe verlegt werden. 110 kV: Die Verlegungsarbeiten für das Doppelkabelsystem vom UW Nord zum UW Stadlau wurden abgeschlossen. Für den Bau der U3 mußten im 15. Bezirk umfangreiche Umlegungsarbeiten vorgenommen werden. 20 kV, 10 kV, 1 kV: Zur Verbesserung der Stromversorgung, zur Versorgung von Wohnungsneubauten sowie in Verbindung mit dem Straßenbau wurden in allen Bezirken Kabel verlegt.

Der Kaufmännische Dienst der Elektrizitätswerke bemüht sich seit Jahren, einen neuen, möglichst gerechten, für alle Tarifkunden verständlichen Tarif zu gestalten. Intensive Vorarbeiten waren notwendig, um im Juni 1988 beim zuständigen Ministerium letztendlich den entsprechenden Antrag einzubringen. Im April und im Mai 1988 wurde das Unternehmen einer Gebarungsprüfung durch den Rechnungshof unterzogen. Schwerpunkte der Prüfungstätigkeit lagen bei der Strompreiskalkulation und beim Personalwesen. Rund 14.700 Besucher wurden in der Beratungsstelle Mariahilfer Straße registriert. Zu 228 Kursen und Vorträgen kamen 6.000 Besucher.

Ende 1988 waren 1.336.790 Stromzähler installiert (+4.714). Über 19.500 Zähler wurden neu angeschlossen, rund 14.800 abmontiert. Etwa 108.500 Zähler wurden wegen amtlicher Nacheichung getauscht.

Das Chemische Laboratorium, eine staatlich autorisierte Prüfstelle für Isolieröle, erstellt Gutachten über die Qualität und Verwendbarkeit von Mineralölprodukten. Die Prüfungen werden nach nationalen und internationalen Normen oder Richtlinien durchgeführt. Die Untersuchungen werden sowohl für das eigene Unternehmen als auch z.B. für andere Energieversorgungsunternehmen und Trafobetreiber durchgeführt. Das Physikalische Laboratorium führte 5.001 Betriebsmittelpfahrungen für die Wiener Stadtwerke bzw. diverse Magistratsabteilungen, 1.080 für fremde Firmen, 610 Prüfungen von Verbrauchsgeräten, 749 Prüfungen an Installationsmaterial und 371 Prüfungen an Glühlampen, Leuchten und Zubehör durch.

1988 wurde die Zahl der Lampen und Leuchtstoffröhren bei der Straßenbeleuchtung um 630 Stück auf 228.720 erhöht. Insgesamt sind im Wiener Stadtgebiet einschließlich der Verkehrsleuchten und Verkehrssignale 267.155 Lampen und Leuchtstoffröhren mit einem Anschlußwert von 17.097 MW angeschlossen.

Gaswerke

Die gesamte Gasabgabemenge durch die Gaswerke betrug im Jahre 1988 861,6 Millionen m³ (1987: 930,6 Millionen m³). Die durchschnittliche Gasabgabe an Tarifabnehmer betrug 1988 905 m³ (1987: 976: m³) je Konsument bzw. 407 m³ (1987: 440 m³) je Einwohner im Versorgungsgebiet. 1988 lag die Tagesdurchschnittstemperatur an 192 (1987: 204) Tagen unter +12 °C; das ergab 2.993 (1987: 3.431) Gradtagszahlen. Die größte Stundenabgabe an Tarifabnehmer ergab sich mit 246.300 m³ (1987: 310.900 m³) am 17. Dezember zwischen 8.00 und 9.00 Uhr, bei einer

Tagesdurchschnittstemperatur von $-4,5^{\circ}\text{C}$. Die größte Tagesabgabe an Tarifabnehmer, $4,521.700\text{ m}^3$ (1987: $6,617.000\text{ m}^3$), erfolgte ebenfalls am 17. Dezember; an Tarif- und Sonderabnehmer, $5,350.300\text{ m}^3$ (1987: $7,595.000\text{ m}^3$), am 23. November, bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von $-4,0^{\circ}\text{C}$. Der nutzbare Behälterraum der beiden Hochdruckbehälter in Leopoldau beträgt 240.000 m^3 , das geometrische Behältervolumen beträgt 32.000 m^3 .

Was den Ausbau der Betriebsanlagen betrifft, wurden in der Dienststelle Simmering beim Lastverteiler für die Darstellung von Schaltbildern Farbmonitore installiert. Bei der zu errichtenden EDV-Außenstelle des Rechenzentrums der Wiener Stadtwerke wurden die Bauarbeiten und Innenausgestaltungen fortgesetzt. Die Bauarbeiten am Sondermüll-Zwischenlager erreichten mit Jahresablauf die Endphase der Fertigstellung. In der Dienststelle Leopoldau wurde für die Nordleitung eine Filterstation fertiggestellt sowie eine Hochdruckreduzierstation errichtet. Außerdem installierte man einen zusätzlichen Heizkessel in der Heizzentrale. In der Buchfeldgasse 7 wurden in mehreren Räumen Elektroinstallationen durchgeführt und die Computerverkabelung mit dem Direktionsgebäude hergestellt. 1988 wurden 57.438 m Hauptrohrleitungen neu verlegt (1987: 57.844 m), davon 1.113 m (1987: 7.192 m) Hochdruckrohrleitungen über $0,1\text{ bar}$ Nenndruck und 56.325 m (1987: 50.652 m) Niederdruckrohrleitungen bis $0,1\text{ bar}$ Nenndruck. Die im Jahre 1985 begonnene Verlegung von Rohren aus Kunststoff wurde fortgesetzt. 1988 wurden 37.865 m (1987: 23.845 m) verlegt. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen und wegen Straßenbauten wurden 102.427 m (1987: 104.822 m) Hauptrohrleitungen gewechselt, davon 12.051 m (1987: 18.567 m) Hochdruck- und 90.376 m (1987: 86.255 m) Niederdruckrohrleitungen. Vorwiegend aus Sicherheitsgründen wurden 1988 52 m (1987: 15.055 m) Hochdruck- und 3.865 m (1987: 2.735 m) Niederdruckrohrleitungen außer Betrieb genommen.

Die Gesamtlänge des Rohrnetzes (inklusive Erdgashochdrucktransportleitungen) betrug zum Jahresende 1988 $3,045.715\text{ m}$ (1987: $3,010.720\text{ m}$); davon waren 485.333 m (1987: 486.188 m) im Hochdruck- und $2,560.382\text{ m}$ (1987: $2,524.532\text{ m}$) im Niederdruckrohrnetz. Davon waren 77.892 m (1987: 40.027 m) Rohre aus Kunststoff. Der Rauminhalt des Rohrnetzes betrug zum Jahresende 1988 168.891 m^3 (1987: 170.055 m^3), davon waren 61.858 m^3 (1987: 62.188 m^3) im Hochdruck- und 107.033 m^3 (1987: 107.867 m^3) im Niederdruckrohrnetz.

Die Bauaufsicht hat 22.979 fremde Aufgrabungen überprüft, dabei wurden an 3.238 Stellen Gashauptrohre und an 6.314 Stellen Zuleitungen freigelegt. Insgesamt wurden folgende Gebrechen aufgefunden und behoben: 11 durchgerostete Stahlrohre, 117 Rohrbrüche, 440 undichte Muffen, 372 undichte Zuleitungen, 73 undichte Rohrschellen und 62 undichte Armaturen. 1988 wurden 2.554 Hausanschlußleitungen neu hergestellt, 1.283 instand gesetzt, 2.554 untersucht und 289 vom Hauptrohrnetz getrennt. Die Gesamtzahl der Zuleitungen betrug am Jahresende 105.746 Stück.

742.786 Gaszähler mit einer maximalen Durchflußmenge von $6,289.684\text{ m}^3/\text{h}$ standen am Jahresende in Benützung; davon waren 704.437 ($=94,84\%$) Wohnungsgaszähler. In den eigenen Werkstätten wurden 1988 81.227 Gaszähler untersucht und bei Bedarf Mängel behoben. Bei den Erzeugerfirmen wurden 411 instand gesetzt. 1988 wurden 49.900 Gaszählerfilter eingebaut. Dichtheitsprüfungen wurden an 46.733 von Fachfirmen verlegten Leitungen vorgenommen, wobei sich in 934 Fällen Beanstandungen ergaben. Ende 1988 wurde in 704.437 Wohnungen, 13.614 Gewerbe- und 6.414 Industriebetrieben Gas verwendet. 19.262 Heizgasanträge mit einer Nennbelastung unter 500 kW und 57 über 500 kW wurden genehmigt. Ein Antrag über 500 kW wurde abgelehnt. Die gesamte Nennbelastung betrug $537.754,96\text{ kW}$.

Der Gebrechenbehebungsdienst meldete 77.467 Arbeitsfälle. Bei 38 Gas- und Abgasunfällen starben 12 Personen, 49 Personen wurden verletzt oder erkrankten.

In der Prüf- und Versuchsanstalt wurden 186 Gasgeräte und Armaturen, weiters 20 Geräte mit abgelaufener Prüfmarke sowie 50 Anlagen zur Erteilung von Einzelgenehmigungen geprüft.

In der Informationsstelle Mariahilfer Straße wurden 8.034 Beratungen durchgeführt.

Was die Sonderabnehmer betrifft, wurden 19 Blockheizanlagen für Wohnbauten und 60 für Betriebe und öffentliche Institutionen neu angeschlossen. Der Gesamtstand am Jahresende 1988 betrug 837 (1987: 742).

Mit Jahresende 1988 ist der Gasliefervertrag mit der Gemeinde Hinterbrühl (inklusive Weißenbach) abgelaufen. Durch die Übergabe des Rohrnetzes der Gemeinde Hinterbrühl (inklusive Weißenbach) an die Energieversorgung Niederösterreich per 31. Dezember 1988 wurde die erste Kündigung einer niederösterreichischen Gemeinde auch praktisch wirksam.

Verkehrsbetriebe

Es wurden $602,5$ Millionen Beförderungsfälle registriert, das sind rund $0,1$ Prozent mehr als 1987. Diese positive Frequenzzunahme ist insbesondere auf die weiterhin günstige Entwicklung der Jahresnetzkarte sowie auf laufende Verbesserungen im Verkehrsnetz zurückzuführen. Die Wagennutzkilometer stiegen durch die im Linienetz aller Betriebszweige durchgeführten Änderungen um $1,1$ Prozent (963.260 km) und die Platzkilometer ebenfalls um $1,1$ Prozent ($153,388.063\text{ km}$). Die größte Fahrleistung, jeweils in Wagennutzkilometern, wurde von der Straßenbahn am 10. März mit 147.497 km , von der Stadtbahn am 1. Juli mit 11.568 km , von der U-Bahn am 1. Juli mit

42.307 km und vom Autobus am 14. September mit 72.683 km erbracht. Am Ende des Jahres 1988 verfügte die Straßenbahn über 36 Linien (davon 30 tagsüber und 6 weitere im Abend-, Wochend- und Feiertagsverkehr im Einmannbetrieb), die Stadtbahn über 2 Linien, die U-Bahn über 3 Linien und das Autobusnetz umfaßte 69 Linien.

Im Rahmen des Beschleunigungsprogrammes setzte man Maßnahmen u. a. bei den Straßenbahnlinien 6, 18, 21, 25, 26, 32, 43, 46, 49, 52, 62, 65, J und O. Im Zuge der Betriebsüberwachung nahmen 108 Kontrolloren, 134 Revisoren und 222 Fahrscheinprüfer 565.898 Wagenkontrollen (7.002.796 Fahrgäste) vor; 130.600 meldepflichtige Vorgänge mit 83.798 Einhebungen oder Einforderungen von Mehrgebühren wurden registriert.

Die besonderen Betriebsmaßnahmen im Jahre 1988 umfaßten die Inbetriebnahme des neuen Expedites am Quellenplatz für die Straßenbahnlinien O und 6 und den Umbau der Gleisanlage in der Wolkersbergenstraße auf Rasengleis. Auch der 5. Wiener Frühlingmarathon- und Volkslauf sowie der „4. Wiener Tramwaytag“ (4. Juni) erforderten besondere Maßnahmen. Wegen der Umstellung auf Rechtsbetrieb und der Errichtung eines neuen Signalsystems war vom 2. Juli bis zum 4. September die Einstellung des Stadtbahnbetriebes notwendig. In der 2. Verbundphase wurden 155 regionale Buslinien in den Verkehrsverbund Ost-Region einbezogen. Per 11. Jänner wurde die neue Fahrtroute der Autobuslinie 19 A aufgenommen, um das Wohngebiet der Per-Albin-Hansson-Siedlung-Ost und das Industriegebiet Inzersdorf besser zu erschließen. Aufgrund einer Ausstellung im Gasometer Simmering wurde die Fahrtroute der Autobuslinie 79 A geändert (11. November).

Auf der U-Bahn-Linie U3 erfolgte im Bereich des U-Bahn-Betriebsbahnhofes Erdberg die Fertigstellung der Fassaden bis auf die Attika am Betriebsgebäude, am maschinentechnischen Gebäude, am Sozial- und Werkstättengebäude. Mit der Montage der Stromschienenanlage, der Niederspannungsschalteranlagen und der Tunnelinstallationen wurde begonnen. Weiters wurden die Gleisbauarbeiten in den Bereichen Kardinal-Nagl-Platz und Stephansplatz abgeschlossen. Im Bereich Schlachthausgasse erfolgte der Baubeginn. Auf der Linie U4 wurden die Bauarbeiten für die Errichtung des Wendegleises in Hütteldorf abgeschlossen. Im Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese wurden die Arbeiten zur Errichtung der größten Drehscheibenanlage der Welt beendet und die dafür erforderlichen technischen und maschinellen Ausrüstungen fertiggestellt. Weiters erfolgte die Eröffnung des 2. Aufganges in der Station Meidling Hauptstraße (Aufgang Ruckergasse). Im Rahmen der Bauarbeiten der U6 erfolgte im Bahnhof Michelbeuern der Baubeginn einer Revisionshalle für die Unterbringung der Stadtbahngarnituren. Die Rohbauarbeiten in der Station Längenfeldgasse wurden weitergeführt und der Innenausbau hergestellt. Am weitesten fortgeschritten ist die Montage der elektrischen Anlagen im Streckenabschnitt Pottendorfer Straße und Längenfeldgasse. In der Leitstelle Karlsplatz gingen die Arbeiten für die Einbeziehung der Linien U3 und U6 zügig voran. Die Verlängerung der U6 von Philadelphiabrücke bis Siebenhirten mußte unter Berücksichtigung der neuen Planungsvorgaben nochmals überarbeitet werden.

Im Wagenpark wurden 14 Triebwagen und 23 Beiwagen ausgeschieden und 9 Gelenktriebwagen sowie 21 Beiwagen angeschafft. Weiters wurden 1 Normalbus, 3 Doppeldeckbusse und 7 Gelenkbusse ausgeschieden, 35 Normalbusse und 13 Gelenkbusse angeschafft.

In der Zentralwerkstätte Simmering fanden an 775 Schienenfahrzeugen, 2.422 Kraftfahrzeugen und 1.380 Drehgestellen Reparaturen statt. 65 Gelenktriebwagen wurden mit dem automatischen Weichensteuerungssystem VETAG und 92 Trieb- und Beiwagen mit verbesserten Tür-Lichtschraken ausgerüstet; weiters baute man in 8 Normalbussen Anti-Schlupf-Regelungen ein.

Im Bereich des Hochbaues wurden die Umbauarbeiten im Bahnhof Floridsdorf (Errichtung eines Bahnmeistergebäudes und zweier Revisionshallen) abgeschlossen. In den Betriebsbahnhöfen Gürtel und Simmering konnten beheizte Revisionshallen bis auf einige Innenausbauarbeiten fertiggestellt werden. Im Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese wurde die Ausblashalle in Betrieb genommen und in der Frauenstiftgasse ein neues Expedit für den Autobusbetrieb eröffnet.

Was den Gleisbau betrifft, so wurde je ein Vorfahr- bzw. Abstellgleis in den Endstellen der Linie 58 (Hummelgasse) und der Linie 60 (Rodaun) zum Bereitstellen von Reservezügen oder zum Abstellen von schadhafte Zügen errichtet. Im Zuge des Bevorrangungsprogrammes des öffentlichen Verkehrs erfolgte die Verschiebung der Gleisanlage Am Tabor (Bogen zur Nordbahnstraße), so daß die Behinderung durch den Individualverkehr wegfällt.

Im Zusammenhang mit der Großkundgebung am Rathausplatz zum Gedenken an das Jahr 1938 wurde auf allen Linien der Verkehrsbetriebe sowie auf den in die Tarifgemeinschaft einbezogenen Kraftfahrlinien der öffentlichen und privaten Autobusunternehmungen ab 17.00 Uhr Freifahrt gewährt (10. März), ebenso am 7. Mai zur Eröffnung der Wiener Festwochen auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln in der Kernzone. Die Beförderungsmöglichkeit für Fahrräder in der U-Bahn wurde auf die Monate Mai bis September ausgedehnt.

Städtische Bestattung

Der Bestattung wurden 1988 18.133 (1987: 18.826) Bestattungsdurchführungen übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 17,9 Prozent bzw. 3.242 Fälle betrug (1987: 18,1% bzw. 3.400 Fälle). Außerdem wurde das Unternehmen im Jahre 1988 mit der Durchführung von 1.743 (1987: 1.768) Exhumierungen und Wieder-

beerdigungen und mit 714 (1987: 668) Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden in folgende Länder übernommen: Ägypten, Australien, Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irak, Iran, Island, Israel, Jugoslawien, Libyen, Pakistan, Philippinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Spanien, Türkei, Tunesien und UdSSR. Überführungen auf dem Landweg wurden in die Bundesrepublik Deutschland, Schweiz, nach Polen und Ungarn durchgeführt. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1988 insgesamt 25.211 (1987: 25.861) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 587 (1987: 532) Bestattungen auf Anordnung der Sanitätsbehörde durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufgekomen wären.

Der Fuhrpark verzeichnete eine Fahrleistung von rund 822.300 km, das waren um 44.300 km mehr als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 33 km, wobei die tägliche Leistung von 3.289 km der Entfernung Wien—Istanbul—Wien entspricht. Das Unternehmen verfügte Ende 1988 über 19 Fourgons, 14 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Kurierfahrten usw.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden 41.741 Särge (um 2.292 mehr als 1987) hergestellt. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf an Bestatter in den Bundesländern bestimmt.

Am 29. September 1988 wurde die neuerrichtete Aufbahrungshalle im Friedhof Hetzendorf feierlich ihrer Bestimmung übergeben. Am 27. Oktober 1988 eröffnete man im Rahmen einer Feier die neuerrichtete Aufbahrungshalle im Pfarrfriedhof Schwechat. Seit 21. November 1988 steht die umgebaute und instand gesetzte Aufbahrungshalle 2 im Friedhof Stammersdorf Zentral wieder für die Abhaltung von Trauerfeiern zur Verfügung. Diese Halle wurde, ebenso wie die oben erwähnten Aufbahrungshallen im Friedhof Hetzendorf und Pfarrfriedhof Schwechat, mit Einrichtungen ausgestattet, die das Abspielen von Tonbandmusik ermöglichen. In der Aufbahrungshalle 3 des Wiener Zentralfriedhofes wurden zwei Aufbahrungsräume mit Urnenstellen für die Abhaltung von Urnenaufbahrungen ausgestattet. Die Nebenräume dieser Halle wurden umgestaltet und instand gesetzt. Im Bereich des Wiener Zentralfriedhofes wurde die Möglichkeit geschaffen, den 4-spännigen Konduktwagen auch 2-spännig anzubieten.

Außerdem konnte im Herbst 1988 der vom Unternehmen erworbene und renovierte 6-spännige Konduktwagen erstmals eingesetzt werden. Die Broschüre „Rat und Hilfe im Trauerfall“, die Wissenswertes für Hinterbliebene und Informationen über das Bestattungswesen in Wien enthält, wurde überarbeitet, ergänzt und berichtigt (4. Auflage). Diese Broschüre wird nicht nur den Bestellern von Bestattungsleistungen ausgefolgt, sondern auch an Interessenten kostenlos abgegeben.

Im Herbst 1988 wurden im Vortragssaal des Unternehmens zwei Buchpräsentationen durchgeführt, und zwar stellte am 26. September der Autor Heinz Petz das Buch „Unerwartet & Plötzlich“ vor und am 19. Oktober Univ.-Prof. Dr. Hans Bankl das Buch „Woran sie wirklich starben“.

Mit dem Landesgesetzblatt für Wien Nr. 36 vom 10. Oktober 1988 wurde die Verordnung des Landeshauptmannes vom 19. September 1988 betreffend die Abänderung des Höchsttarifes für das Bestattergewerbe in Wien (Bestattertarif 1988) kundgemacht. Aufgrund eines Beschlusses des Wiener Gemeinderates vom 30. November 1988 wird der Tarif der Städtischen Bestattung in Entsprechung des angeführten Höchsttarifes mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1989 angepaßt.

Im Jahre 1988 wurde das Unternehmen mit folgenden Bestattungsdurchführungen besonderer Art betraut (Anführung in zeitlicher Reihenfolge): Johann („Hansl“) *Schmid*, Wienerliedersänger, Professor Dr. Gustav *Niebauer*, Vorstand der I. Universitäts-Hautklinik, Professor Dr. *Stephan Koren*, Nationalratspräsident und Bundesminister für Finanzen a.D., Ministerialrat Dr. *Franz Bauer*, Volksanwalt, Professor *Herbert Hawk*, ORF-Hauptabteilungsleiter i.R., Professor *Franz Rauscher*, Staatssekretär a.D., *Ödon von Horvath*, Schriftsteller, Johann („Hansi“) *Dujmic*, Rocksänger, Kommerzialrat *Hans Paulus*, Bezirksvorsteher von Simmering a.D., Dr. *Friedrich Käs*, ehemaliger Widerstandskämpfer, *Erik Frey*, Kammerschauspieler, *Adolf Czettel*, Präsident der Wiener Arbeiterkammer und des Österreichischen Arbeiterkammertages, *Irmgard Seefried*, Kammersängerin, *Paul Löwinger*, Theaterdirektor und Schauspieler der „Löwinger-Bühne“ und *Julia Pintar-Drupal*, Ehrenmitglied der Wiener Staatsoper, ehemalige Prima Ballerina.