

Verkehr und Energie

Straßenverwaltung und Straßenbau

Die Abteilung verwaltete und erhielt im Jahre 1991 2.760 km öffentliche Straßen, von denen 214 km Bundesstraßen B, 38 km Autobahnen und 2.508 km Gemeindestraßen waren.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen wurden gemeinde-eigene Geräte eingesetzt, und zwar 3 große Straßenwalzen, 13 Gehwegwalzen, 5 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 10 Straßenreparaturzüge, 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) und 1 Straßenfräse sowie 1 Minibagger. Diese Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken. Für die Neuherstellung bzw. Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen hat die Abteilung an öffentliche Einbaustellen und an private Bauwerber rund 12.700 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 252 Fällen wurden in verkehrsreichen Straßen statt Aufgrabungen Bohrungen (80) und Minierungen (172) durchgeführt.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden wieder vier PKW, darunter zwei mit Funkausstattung, eingesetzt. Bei diesen 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. Um eine klaglose Abwicklung der Aufgrabungen im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen, werden diese Kontrollfahrten auch in Zukunft fortgesetzt.

In Zusammenarbeit mit der MA 39 und privaten Prüfanstalten wurden von den diversen Einbautendienststellen auf Grund der neuen Wiederinstandsetzungsvorschrift der Abteilung auf den zugeschütteten Künetten laufend Druckversuche mit Lastplatten durchgeführt. Bei den insgesamt rund 2.040 Lastplattenversuchen wurden an etwa rund 1.630 Stellen positive Ergebnisse erzielt, d. h. die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten wurde nur zu rund 20 Prozent nicht immer ordnungsgemäß durchgeführt. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, die Mängel durch Nachverdichtungen beziehungsweise durch einen Materialaustausch zu beheben.

In den Hauptstraßen der Gemeinde Wien wurden verschiedene Straßenbauten durchgeführt, und zwar Fortsetzungsarbeiten, neue Baumaßnahmen und Abschlußarbeiten: Zu den Fortsetzungsarbeiten im 2. Bezirk zählten die Ausstellungsstraße von ONr. 1 bis ONr. 71 samt Elderschplatz von ONr. 1 bis ONr. 2, wobei ein kompletter Umbau der Haupt- und Nebenfahrbahn sowie der Abstellflächen und der Gehsteige durchgeführt wurde. Das Projekt wurde Anfang Oktober 1991 mit der endgültigen Belagsherstellung vorläufig abgeschlossen. Im 5. Bezirk wurden in der Schönbrunner Straße von der Grohgasse bis zur Kettenbrückengasse die Fahrbahn sowie beidseitig Gehsteig- und Abstellflächen mit neuzeitlichen Oberflächenbefestigungen ausgestattet (Bauende August 1991). Im 11. Bezirk wurden in der Haidestraße von der Lautenschlägergasse bis zur Rappachgasse Umbau- und Belagsarbeiten nach Abschluß von Wasserrohrlegungen ausgeführt; in der Kaiserebersdorfer Straße von ONr. 1 bis ONr. 65 sowie von ONr. 2 bis ONr. 86 wurde im Zeitraum von Oktober 1990 bis September 1991 ein kompletter Umbau mittels Generalsanierung der Fahrbahn und der Abstellflächen vorgenommen. Dabei wurde statt des alten Kleinsteinpflasters eine Asphaltbetondecke eingebaut, die Gehsteige wurden erneuert. Im 14. Bezirk wurden in der Linzer Straße von der Utendorfsgasse bis „Wolf in der Au“ sowie in der anschließenden Hauptstraße bis rund 200 m vor der Westbahnüberführung im Zeitabschnitt Juli 1990 bis Juni 1991 die Fahrbahn wie auch die Abstellflächen und Gehsteige zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärmverminderung umgebaut, wobei die unregelmäßige Kleinsteindecke ausgetauscht wurde. Im 20. Bezirk kam es in der Wallensteinstraße von der Rauscherstraße bis zur Nordwestbahnstraße auf Grund einer Neugestaltung mit Baumpflanzungen zu einem Umbau der Straße (Bauzeit Juli 1990 bis Mai 1991). Zum besseren Anschluß der Draschegründe und aus Notwendigkeit der Leistungssteigerung der Fahrbahnrelation in den Jahren 1990/91 fand im 23. Bezirk ein verkehrsgerechter Umbau des Kreuzungsbereiches Sterngasse — Triester Straße — Purkytgasse statt, in der Folge wurde dieses Großbauvorhaben von März bis August 1991 mit dem Ausbau der Sterngasse von der Abfahrt der A 2 bis zur Seligmanngasse fortgesetzt bzw. abgeschlossen. Weiters wurde zur besseren Erschließung des Betriebsbaugebietes „Draschegründe West“ sowie auch zur Entlastung (Verkehrsberuhigung) des Ortskernes von Inzersdorf die sogenannte „Südfahrt von Inzersdorf“ in Form eines kompletten Neubaus der Fahrbahn, der Abstellflächen und der Gehsteige sowie der Radwege der neu geschaffenen Voralberger Allee von der Richard-Strauss-Straße (als deren Fortführung) bis zur Laxenburger Straße verwirklicht.

Neue Baumaßnahmen, die alle 1991 abgeschlossen werden konnten, wurden in folgenden Straßenabschnitten gesetzt: Im 1. Bezirk wurden im Bereich Schubertring von Johannesgasse bis Schwarzenbergplatz Fahrbahnbelagsarbeiten (Auswechslungen) wegen Spurrillenbildungen durchgeführt. Im 3. Bezirk wurde die Fahrbahn in der Neulinggasse von der Landstraßer Hauptstraße bis zur Riesgasse, unter anderem zur Verminderung des Verkehrslärmes, durch Aufbringung einer Asphaltbetondecke komplett umgebaut. Im Bereich Inzersdorfer Straße (Abschnitt Laxenburger Straße — Wirerstraße) im 10. Bezirk kam ein kompletter Umbau durch Neuschaffung von Abstellflächen, Gehsteigverbreiterungen bzw. -vorziehungen, Schaffung von Grünflächen (Baumscheibenherstellungen) sowie durch den

Einbau eines Asphaltbelages zustande. In der Geiselbergstraße von Am Kanal bis zur Sedlitzkygasse im 11. Bezirk wurden die Fahrbahn und die Gehsteige umgebaut sowie neue Abstellplätze geschaffen. Im 12. Bezirk im Bereich des Straßenteilabschnittes der Hetzendorfer Straße zwischen der Strohberggasse und der Atzgersdorfer Straße wurden umfangreiche Straßenumbauten (Neubau von Fahrbahn, Gehsteigen, Abstellflächen, Gleiskörper usw.) im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gleisanlagen vorgenommen. Im 17. Bezirk wurde in der Wattgasse von der Hernalser Hauptstraße bis Richthausenstraße (einschließlich Plateau Lidlgasse) das bislang bestehende Granitsteinpflaster entfernt und eine zeitgemäße Bitumenkies- und Asphaltbetonbelagskonstruktion, unter anderem zur Lärmverminderung, eingebaut.

Außer den Neu- und Umbauarbeiten auf Hauptstraßen sind nur noch einige lediglich nach dem Grad der Wichtigkeit auszugswise angeführte Herstellungsarbeiten an Hauptstraßen von größerer Bedeutung und erwähnenswert. Dabei gelangten vor allem örtliche Belagsarbeiten (Teilflächen-Belagssanierungen), Errichtungen von Verkehrsinseln sowie diverse Umbauten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Ausführung. Diese betraf unter anderem die Straßenteilabschnitte in 2, Taborstraße (108/Plateau Nordbahnstraße), Nordwestbahnstraße (Taborstraße — Rauscherstraße), in 3, Jacquingasse (Mechelgasse — Mohgasse), Prinz-Eugen-Straße gegenüber 24 — gegenüber 28 und gegenüber 50—54, in 4 und 5, Wiedner Hauptstraße 81—91 und 84—88, in 5, Margaretenstraße 132, in 6, Stumpergasse von Schmalzhofgasse bis Mariahilfer Straße, in 7, Burggasse 25—123 und 18—130, in 9, Währinger Straße 1—9, 10—12, 47—51, in 11, Kaiserebersdorfer Straße 143, 172, 212—214, in 13, Hietzinger Hauptstraße 93—117, in 14, Hütteldorfer Straße 353—359, in 18, Gersthofer Straße 70—110, in 19, Billrothstraße von Hartdgasse bis Krottenbachstraße, in 20, Stromstraße 18—22, in 21, Stammersdorfer Straße 115—137, 116—130, sowie in 22, Hirschstettner Straße von Aspernstraße bis Am Krautgarten/Ostbahn und in Aspernstraße von Hirschstettner Straße/Ostbahn bis Plankenmaissstraße.

Im Rahmen der Herstellung von Nebenstraßen wurden in Teilabschnitten Neu-, Umbau- und diverse Belagsarbeiten (Instandsetzungen, Regenerierungen auf Grund von Zeitschäden sowie zu erwartender Frostschäden usw.) oder auch sonstige verschiedene Straßenumbauarbeiten, wie z. B. Fahrbahnverbreiterungen bzw. Gehsteigverschmälerungen oder Parkstreifenherstellungen usw. durchgeführt; So unter anderem in 1, Hoher Markt 1—5, und gegenüber Rotenturmstraße 24, in 2, Leopoldgasse von Untere Augartenstraße bis Adamsberggasse, in 3, Untere Weißgerberstraße 11—13, in 5, Siebenbrunnenfeldgasse 26—28 und 5, in 6, Esterhazygasse 26—34 und 27—39, in 7, Seidengasse von Kaiserstraße bis Kenyongasse, in 9, Rooseveltplatz 2—6 und 11—15, in 10, Senefeldergasse von Troststraße bis Quellenstraße, in 11, Schmidgunstgasse von Kaiserebersdorfer Straße bis Kühgasse, Kühgasse von Schmidgunstgasse bis Klebinderergasse, in 12, Rosenhügelstraße 40 bzw. gegenüber 40 bis Defreggerstraße, in 13, Auhofstraße 74—80 und 39—55, in 14, Anzengruberstraße von Hüttergasse bis 70 bzw. 71, in 15, Diefenbachgasse von 1—11 und 2—14, in 16, Thaliastraße 149—155 und 164—170, in 17, Heuberggasse 1—7 und 2—10, in 18, Pötzleinsdorfer Höhe 15—27, in 19, Salmannsdorfer Straße von Keylwertgasse bis Waldrandweg und Keylwertgasse 7—15 und 8—14, in 20, Bäuerlegasse 12—36 und 13—35, in 21, Anton-Störck-Gasse von Jedleseer Straße bis Peter-Kaiser-Gasse, in 22, Schüttaustraße von Jungmaissstraße bis Moissigasse und Schüttauplatz 1—23 und gegenüber sowie in 23, Ketzergasse 390 bzw. 467 bis Kn. 409 011 bei Promenadeweg.

Im Zuge der Herstellung von Siedlungsstraßen wurden Ausbau- bzw. Umbauarbeiten sowie Instandsetzungen mit gemeindeeigenen Gradern und Baumaschinen auf bisher zum Teil unbefestigten Fahrbahnen nach eventuell erfolgten Aufgrabungen oder notwendigen Bodenverbesserungen mittels Einbau einer Frostschutz- und mechanisch stabilisierten Tragschicht sowie zur Verstärkung mit Hilfe der Aufbringung einer Bitumenkiestragsschicht samt den erforderlichen Pflasterungs- und Baumeisterarbeiten durchgeführt, unter anderem in Teilabschnitten der Palisagasse in der „Heimkehrersiedlung“ (10. Bezirk), der Eisenbachgasse und des Sillerplatzes in der „SAT-Siedlung“ (13. Bezirk), in Teilbereichen der Hohen-Wand-Gasse in der Siedlung „Augustinerwald“ (14. Bezirk), der Karl-Lothringer-Straße (21. Bezirk) sowie in diversen Teiletappen verschiedener Straßen der Siedlung „Schierlinggrund“ bzw. „Schütthäufel“ und in Teilen der Kellerberggasse sowie in Teilabschnitten der Straße Auf der Schanz im 23. Bezirk.

Die Neuherstellung von Radwegen bzw. die Ausgestaltung von vorhandenen Straßenflächen zu Radfahrmöglichkeiten (Umbauarbeiten an Gehsteigen und Abstellflächen, wie z. B. Randsteinabsenkungen und Randsteinneulungen, Herstellung von Asphalttrampen, Errichtung von Pollern zur Radwegsicherung, Um- bzw. Neubau von Straßenentwässerungsanlagen u. a.) wurde auch im Jahre 1991 in folgenden Straßen fortgeführt, so unter anderem in 2, Rembrandtstraße 1—41, Engerthstraße 185—237 und 194—224, in 10, Steudelgasse von Laaerbergstraße bis Gudrunstraße sowie Kennergasse von Laaerbergstraße bis Bürgergasse, in 16, Lerchenfelder Gürtel gegenüber 13 — gegenüber 55, in 17, Hernalser Gürtel im Bereich Jörgerstraße, in 20, Forsthausgasse gegenüber 1—28 sowie Teiletappen der Traisengasse und der Innstraße.

Das Ausbauprogramm zur Herstellung von Fußgeherzonen, Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Zonen wurde fortgesetzt bzw. begonnen, und zwar in 4, Mozartplatz, 5, Bacherplatz, 6, Liniengasse, 9, Hahngasse, Müllnergasse, Seegasse, Fechtergasse, Liechtensteinstraße und Salzergasse, 15, Benedikt-Schellinger-Gasse, Allioigasse, Walküregasse sowie Witzelsberggasse, Clementinengasse, Rauchfangkehrergasse, 19, Philippovichgasse und Schegargasse, 20, Karajangasse und Unterberggasse, sowie 23, Goldhammergasse.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten wurden straßenbauliche Maßnahmen (Umbauarbeiten) an Gehsteigen und Fahrbahnen gesetzt, wie z. B. die Herstellung von Verkehrsinseln und Fahrbahnteilern, Kreuzungsaufdoppelungen, Fahrbahnaufpflasterungen, Gehsteigvor- bzw. -durchziehungen sowie Parkspurabdeckungen und andere Umbauten besonderer Art. Dies traf unter anderem für kleinere Teilabschnitte in 2, Untere Augartenstraße/Leopoldsgasse, 4/5, Margaretenstr. / Kleine Neugasse, 5, Wiedner Hauptstraße/ Laurongasse, 6, Windmühlgasse/Stieggasse, 7, Stiftgasse, 8, Laudongasse/Lange Gasse, 9, Währinger Straße, 10, Inzersdorfer Straße, 14, Hauptstraße, 17, Hernalser Hauptstraße, Dornbacher Straße, Kalvarienberggasse, 18, Pötzleinsdorfer Straße, Währinger Straße und Gutzgasse, 19, Döblinger Gürtel, Gymnasiumstraße, Grinzinger Straße, Sieveringer Straße und Döblinger Hauptstraße, 21, Jedleseer Straße, 22, Breitenleer Straße, sowie in 23, Speisinger Straße/Rosenhügelstraße, zu.

Die Arbeiten im Zuge des Behindertenprogramms wurden wie bisher auch im Jahre 1991 für den gesamten Wiener Raum fortgesetzt. Um das Befahren mit Rollstühlen zu erleichtern, wurden in erster Linie „behindertengerechte“ Gehsteigabsenkungen bei verkehrsreichen, stark von Fußgehern frequentierten Kreuzungsbereichen oder im Anschluß an Fußgängerübergängen in verschiedenen Straßenabschnitten ausgeführt. Solche Arbeiten erfolgten in 5, Reinprechtsdorfer Straße, 6, Gumpendorfer Straße, 1/9, Maria-Theresien-Straße, Währinger Straße/Volksooper und Wasagasse, 15, Mariahilfer Straße, 16, Thaliastraße, 17, Hormayrgasse und Umgebung, Wattgasse, 18, Gutzgasse und Vinzenzgasse, 19, Saarplatz, Döblinger Hauptstraße, 20, Greiseneckergasse und Dresdner Straße, 22, Eipeldauer Straße, sowie in 23, Gatterederstraße und Porschestraße.

Im Bereich des Neubaus von städtischen Wohnhausanlagen wurden Straßenbauarbeiten durchgeführt, und zwar auf Teilflächen in 10, Herzgasse 15—19, 11, Fuchsröhrenstraße 29—41, 36—46, Eisteichstraße gegenüber 18—25, Kopalngasse gegenüber 30—36, Trinkhausstraße 2—20 und gegenüber, 22, Mendelssohnstraße von Schiffmühlstraße bis Schüttaustraße.

Im Bereich des Neubaus privater Wohnhausanlagen und sonstiger hochbaulicher Anlagen wurden diverse Straßenbauarbeiten von größerer Bedeutung ausgeführt, und zwar in 2, Tempelgasse 5—9 und gegenüber, 4, Schäffergasse gegenüber 13A — 20, 5, Kleine Neugasse 23, 10, Max-Mauermann-Gasse 15—23 und gegenüber, Hartmuthgasse von Muhrengasse bis Laxenburger Straße, 11, Am Kanal von Grasberggasse bis Geystraße, Schmidgunstgasse 59—67, 12, Koflergasse von Wolfganggasse bis Fockygasse und Fockygasse von Koflergasse bis Flurschützstraße, im „Wohnpark Wilhelmsdorf“ in der Aßmayergasse 23—57 und 28—48 und das Plateau Niederhofstraße — Steinbauergasse, in der Böckhgasse 2 bis gegenüber 13, in der Längenfeldgasse 24—64, weiters in 13, Meytengasse von Schrutkagasse bis Trazerberggasse, in 14, Edenstraße 52—84 und gegenüber, Heinrich-Collinstraße 1 — gegenüber 12, 8—12, 18, Gersthofstraße 119—121, in 19, Gugitzgasse 10—14 und gegenüber, Hohe Warte 8—22, 21, Anton-Bosch-Gasse 2—8, Leopold-Ferstl-Gasse von Floridsdorfer Hauptstraße bis Schöpfleuthnergasse, 22, Pfalzgasse von Hausfeldstraße bis Mayredergasse, Teile der Mayredergasse, Silenegasse von Lieblgasse bis Rautenweg (Bauende Sommer 1992), Reglergasse von Hausfeldstraße bis Josef-Frank-Gasse und Josef-Frank-Gasse von Pilotengasse bis Reglergasse, Am Krautgarten 11 bis Hirschstettner Straße.

Der U-Bahn-Bau löste auch im Jahre 1991 eine Reihe von straßenbaulichen Maßnahmen aus. Vorwiegend war dies in den Bezirken 1, 3, 6, 7, 11, 20 und 23 der Fall, da rechtzeitig vor Baubeginn der eigentlichen U-Bahn-Bauarbeiten (Aufgrabungen wegen Einbautenverlegungen sowie Absperrungen) leistungsfähige Umleitungsstrecken für den Individualverkehr, bauliche Vorarbeiten für den U-Bahn-Bau sowie wichtige Verkehrsleiteneinrichtungen errichtet werden mußten. Auch wurden bereits nach abgeschlossenen Arbeiten für die U-Bahn sowohl großflächige Wiederinstandsetzungs- bzw. Wiederherstellungsarbeiten eingeleitet oder durchgeführt, und zwar im 1. Bezirk in Teilbereichen (Teilflächen) des Ballhausplatzes, der Fahnengasse, Metastasiogasse und des Minoritenplatzes; im 3. Bezirk wurden unter anderem in Teilen der Würtzlerstraße und der Markhofgasse (Plateaubereich) sowie in der Erdbergstraße (3. und 11. Bezirk: Errichtung von Bushaltestellen) und im Plateaubereich Rasumofskygasse/Maria-Eis-Gasse Vorarbeiten bzw. Wiederinstandsetzungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der U 3 abgeschlossen. Im 6., 7. und 15. Bezirk wurden diverse Straßenprovisorien für den U-Bahn-Bau hergestellt, so in der Mariahilfer Straße 24—134 und 33—135, am Mariahilfer Gürtel 18—34 und 23—41, am Neubaugürtel 1—11 und 2—28 sowie am Europaplatz 1—2. Im 20. Bezirk sind in folgenden Straßenteilabschnitten bauliche Vorarbeiten im Zuge der Errichtung der U-Bahn-Linie „U 6-Nord“ ausgeführt worden: In der Stromstraße/Dresdner Straße, am Allerheiligenplatz 1—19 und gegenüber, in der Wexstraße von Klosterneuburger Straße — Nr. 19 und in der Engerthstraße von der Hellwagstraße bis zur Stromstraße. Im 23. Bezirk wurde im Bereich der „Erlaer Schleife“ und der Verbindungsstraße zwischen Anton-Baumgartner-Straße und Rößlergasse eine Oberflächengestaltung (Vorarbeiten U 6/9) beendet.

Im Zusammenhang mit der Aufschließung von Betriebsbaugebieten (BBG) sind Straßenneubauten vorwiegend in drei Industriebezirken errichtet worden: Im 10. Bezirk wurde im Betriebsbaugebiet „Aldergründe“ bei der Oberlaaer Straße 242 eine Aufschließungsstraße (Gasse 6167) ausgebaut. Im 21. Bezirk wurden im Betriebsbaugebiet „Lundenburger Gasse“ Teilbereiche der Ignaz-Köck-Straße, der Karl-Schäfer-Straße sowie der Lundenburger Gasse ausgestaltet. Im Betriebsbaugebiet „Industriepark Nord“ im 22. Bezirk kamen in Teilen der Lichtblaustraße, der Niedermoserstraße sowie der Percostraße Fahrbahn- und Abstellflächenneubauten zur Ausführung. Im Zuge der

Errichtung des Sozialmedizinischen Zentrums Ost (SMZ Ost) wurden bis Dezember 1991 zur Aufschließung Teilflächen der Hardegasse und der Wulzendorfstraße ausgebaut.

Auch 1991 wurden wieder Straßenbauten kleineren Umfanges für andere Dienststellen in einigen Bezirken durchgeführt. Dazu zählten vorwiegend für die Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe die Errichtung von sogenannten „Haltestellenkaps“ sowie Umbauten für das „Beschleunigungsprogramm“ für Straßenbahn und Bus (Errichtung von Busspuren bzw. Busbuchten usw.). Für die MA 49 wurden Erhaltungsarbeiten am örtlichen Straßen- und Wegenetz des Lainzer Tiergartens und für die MA 42 Maßnahmen zur Sanierung der Ringstraßenalleen (Umbau und Sanierung der Gehalleen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr) sowie eines Teilbereiches der Hernalser Hauptstraße (Baumscheibenverbreiterung, Straßenentwässerungsanlage im Zusammenhang mit der Sanierung der Allee, Nebenfahrbahn) ausgeführt.

Im Zuge der laufenden Instandhaltungsarbeiten wurden in nahezu allen Bezirken kleinere Straßenbauarbeiten, wie Umbauten und Erneuerungen von Gehsteigen und Fahrbahnen sowie Regenerierungen bzw. Ausbesserungsarbeiten kleineren, nicht zusammenhängenden Umfanges sowohl in Gemeindestraßen als auch auf Gehsteigen der Bundesstraßen „B“ vorgenommen.

Nach der Übersicht über das Baugeschehen auf Gemeindestraßen wird eine kurze Beschreibung der Tätigkeit der Unterabteilung Bundesstraßenverwaltung gegeben, die die Straßenbauarbeiten im Bereich der Autobahnen (Bundesstraßen A) und der übrigen Bundesstraßen (Bundesstraßen B) durchführt. Im Bereich der Autobahnen konnten 1991 bedeutende Projekte ausgeführt bzw. begonnen werden: So wurde im Bereich der A 23 — Autobahn Südosttangente Wien, Abschnitt Knoten Landstraße — Knoten Prater, bis Ende August 1991 die Verbreiterung der Hauptfahrbahnen von derzeit zwei auf drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit der Belagsaufbringung abgeschlossen. Zur Verlängerung der A 23 vom Knoten Kaisermühlen bis nach Hirschstetten (Anschlußstelle) wurden 1990 umfangreiche Vorarbeiten abgeschlossen, so daß ab Sommer 1991 der eigentliche Straßenbau in Angriff genommen werden konnte (Baulos WBG). In Teilabschnitten der A 4 — Ost-Autobahn wurde im Bereich Gaswerksteg bis Straße Am Schüttel auf der stadtseinwärtigen Richtungsfahrbahn eine Belagssanierung vorgenommen. Auf der A 2 — Süd-Autobahn wurden im Sommer 1991 die Bauarbeiten zur Herstellung eines 4. Fahrstreifens vom Bereich der Anschlußstelle Inzersdorf bis zur Landesgrenze Wien/Niederösterreich beendet.

Im Bereich der Bundesstraßen B wurden 1991 sowohl größere Bauprojekte (Umbau, Vollausbau u. a.) als auch Erhaltungsarbeiten geringeren Umfanges ausgeführt. Diese größeren Straßenbauarbeiten umfaßten die B 3 — Donau Straße im 21. Bezirk von der Brünner Straße (B 7) bis zur Leopoldauer Straße in Form einer kompletten Neutrassierung mit getrennten Richtungsfahrbahnen, beidseitigen Abstellflächen sowie richtungsgebundenen Radwegen. Baubeginn war im Sommer 1991, Gesamtfertigstellungstermin ist für Juni 1993 vorgesehen. Die Bauarbeiten auf der B 7 — Brünner Straße von der Abfahrt Nordbrücke bis zur Schnellbahnbrücke mit dem Ausbau auf je zwei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn und einem selbständigen Gleiskörper für die Straßenbahn wurden im Sommer 1991 abgeschlossen. Auf der B 10 — Budapester Straße erfolgte im 2. Bezirk am Handelskai (im Bereich Reichsbrücke/Mexikoplatz bzw. von Haussteinstraße bis Wachaustraße) im Rahmen eines kompletten Straßenumbaues die endgültige Ausgestaltung der Anschlußbereiche zur B 8 (Lassallestraße) mit Anbindung der DDSG. Auf der B 222 — Wiener Vororte Straße bzw. in 14, Maroltingergasse von Breitenseer Straße bis Steinbruchstraße wurde ein kompletter Umbau (Fahrbahn- und Gehsteigumbau sowie Abstellflächenneubau einschließlich Radwegneuerstellung) vorgenommen. Im Bereich der B 225 — Wienerbergstraße bzw. in 10, Endlichergasse — Theodor-Sickel-Gasse (mit Plateau Holzknechtstraße und Laaerbergstraße) wurde ein Ausbau mit je zwei Fahrstreifen samt getrennten Richtungsfahrbahnen einschließlich teilweisen Gehsteigumbaus sowie Abstellflächenneubauten durchgeführt. Außerdem wurde im Sommer 1991 (geplanter Fertigstellungstermin Sommer 1993) mit dem Ausbau der B 302 — Wiener Nordrand Straße von der Anschlußstelle A 23 bis zur Wagramer Straße (B 8) begonnen. Vorgesehen ist hier die Errichtung von zwei durch einen Mittelstreifen getrennten Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen. Die Baudurchführung erfolgt im Auftrag der Wiener Bundesstraßen AG.

Zu den größeren, wesentlichen Erhaltungsarbeiten auf den Bundesstraßen B zählten unter anderem im Bereich der B 221 — Wiener Gürtel Straße im Abschnitt Linke Wienzeile — Gumpendorfer Straße Betondeckensanierungen sowie die Aufbringung eines lärmindernden Belages (Versuchsstrecke) im Bereich des Hernalser Gürtels. Im 10. Bezirk im Bereich B 230 — Laxenburger Straße von Sahulkastraße bis Franz-Schreker-Gasse bzw. Soesergasse wurden Fahrbahnerneuerungsarbeiten ausgeführt. Auf der stadtseinwärtsführenden Richtungsfahrbahn wurde eine Busspur mit entsprechender Abänderung der Busbucht angeordnet. Auf der B 1 — Wiener Straße wurden im 13. Bezirk am Hackinger Kai von der Auhofstraße bis zur Gustav-Seidel-Gasse Lärmschutzbauten durch die Wiener Bundesstraßen AG errichtet. Im 14. Bezirk wurden auf der Wientalstraße bei der Einmündung der A 1 rund 80 m vor der Unterführung Teile der stadtseinwärtigen Richtungsfahrbahn erneuert. Des weiteren fanden laufend Instandhaltungsarbeiten (z. B. kleinere örtliche Betonfeldererneuerungen) an verschiedenen Bundesstraßen in diversen Bezirken statt. Im Rahmen des Budgets für Gemeindestraßen wurde sowohl der Bau von Gehsteigen, Parkplätzen als auch der Ausbau von Nebenfahrbahnen bei Bundesstraßen B durchgeführt.

Brückenbau und Grundbau

Ende Februar 1991 wurde die gesamte Abteilung von 12, Niederhofstraße 23, nach 16, Wilhelminenstraße 93, übersiedelt.

Der Fachbereich Brückenbau und Straßentunnel gliedert sich in die Gruppen „Planung und Bauvorbereitung“, „Neubau“ und „Erhaltung“. Das Arbeitsgebiet dieser Gruppen schließt aber auch Stützmauern und Stiegenanlagen ein.

Im Rahmen der Gruppe Planung und Bauvorbereitung wurde das generelle Projekt der Überführung der Bundesstraße B 3 — Donau Straße über das Gleisdreieck Floridsdorf abgeschlossen. Für die Verbreiterung der Franzensbrücke im Zuge der Bundesstraße B 8 — Angerer Straße wurden Ausschreibungsprojekte für die statisch-konstruktiven Erfordernisse sowie die Gestaltung begonnen und zum Großteil durchgeführt. Der Ausschreibungsentwurf für die Bitterlichbrücke wurde im Umfang eines generellen Projektes ohne Massenermittlung abgeschlossen. Die für die Errichtung des provisorischen Fußgängersteiges Donaupark erforderlichen Planungsleistungen wurden begonnen und ausgeführt. Für den Hackinger Steg in neuer Lage wurde eine Studie erstellt, mit dem Ausschreibungsentwurf für den Johann-Friedl-Steg wurde begonnen und für das Kaasgrabengewölbe wurden die für die weitere Planung erforderlichen Randbedingungen geklärt. Was einen Steg über die A 23 neben der U-Bahn und U6/9 betrifft, wurden die Möglichkeiten des Einbaues eines Tragwerkes, das im Bereich der Anschlußstelle Reichsbrücke nicht mehr benötigt wird, untersucht. Ferner wurden laufend Stellungnahmen zu Projektierungen anderer Dienststellen abgegeben bzw. waren fachliche Beurteilungen vorzunehmen. Für die im Zusammenhang mit dem Kraftwerk Freudenua erforderliche Hebung der Praterbrücke durch die DOKW fungiert die Abteilung als Konsenswerber in den erforderlichen Genehmigungsverfahren; es wurden daher die entsprechenden Ansuchen gestellt. Weiters erfolgt die Mitarbeit in einem Arbeitskreis, der eine neue Gebührenordnung für den Brückenbau behandelt. Neben diesen Tätigkeiten waren laufend Anfragen in Zusammenhang mit der Errichtung von Brücken, Unterführungen, Stützmauern und Stiegen usw. zu beantworten und über den Projektstand einer Reihe von Planungen zu berichten sowie deren Fortgang zu betreiben.

An städtischen Brückenneubauten wurden im Jahre 1991 zwei Projekte durchgeführt. So wurde im August 1990 mit der Errichtung des Siemens-Nixdorf-Steges über den Donaukanal (ehemalige Bezeichnung: Roßauersteg), der für Fußgänger und Radfahrer eine Verbindung zwischen dem 2. und 9. Bezirk in der Höhe der Seegasse schafft, begonnen. Die Konstruktion, ein räumliches Stahlfachwerk mit Widerlagern aus Stahlbeton mit der Möglichkeit einer Begrünung, entstand in intensiver Zusammenarbeit zwischen Architekt, Projektant und Abteilung. Die Firma Siemens-Nixdorf leistete einen Baukostenbeitrag in der Höhe von 7 Millionen Schilling. Die Fertigstellung erfolgte mit August 1991. Im Bereich der Kagraner Brücke wurde im November 1990 mit den Arbeiten für die Fuß- und Radwegunterführung Kagraner Brücke begonnen, durch die neben der Verknüpfung der vorhandenen Radrouten zu beiden Seiten auch eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Bundesstraße B 8 — Angerer Straße geschaffen wird. Dabei war es erforderlich, die Kragplatte der vorhandenen Fußwegunterführung durch eine breitere Konstruktion zu ersetzen und mittels Rampen in Holzbauweise zu beiden Seiten der Kagraner Brücke die Anbindung an die Wegrela-tion herzustellen. Die Arbeiten wurden im Mai 1991 fertiggestellt.

Die Bundesbauvorhaben im Brückenneubau umfassen zwei Objekte: Mit Baubeginn August 1989 erfolgten die Arbeiten für den Umbau der A 23 Südosttangente — Knoten Landstraße mit der Neuerrichtung der Fahrbahn — Rampe 700 von der Gürtelauffahrt nach St. Marx mit der Verbreiterung der Hauptfahrbahnen 200 und 600 von derzeit 2 x 2 auf 2 x 3 Fahrspuren zufolge Tragwerksverbreiterungen sowie mit der Mittelstreifenverschiebung bis zum Knoten Prater zur Gewinnung einer zusätzlichen Fahrspur Richtung Nord. Die Arbeiten wurden nach einem Bauzeitplan, der die Verkehrsbehinderungen möglichst gering hält, durchgeführt und werden bis Februar 1992 komplett abgeschlossen. Im Juli 1991 konnten die Fertigstellung der 2. Bauphase der Verbreiterung mit drei Fahrspuren in Richtung Nord sowie die Mittelstreifenverschiebung bis zum Bereich Erdberger Brücke im Knoten Prater mit einer Bauzeiteinsparung von 2,5 Monaten erfolgen. Im Zusammenhang mit dieser Bauzeiteinsparung und den Bauzeiteinsparungen im Jahr 1990 konnten die anschließenden Belagsarbeiten der MA 28 — Bundesstraßenverwaltung ebenfalls bis Ende August 1991 durchgeführt werden. In Floridsdorf wird zur Umfahrung des Bezirkszentrums ein neues Teilstück der Bundesstraße B 3 — Donau Straße von der Brünner Straße zur Leopoldauer Straße mit der Brücke über das Gleisdreieck Floridsdorf errichtet. Dabei müssen zwei Schnellbahnstrecken sowie vielbefahrene Betriebsgleise der Schnellbahn und der Hauptwerkstätte Floridsdorf überquert werden. Die Brücke wird im sogenannten Taktchiebeverfahren gebaut, um auch während des Baues einen weitgehend störungsfreien Bahnbetrieb gewährleisten zu können, und weist zwei Fahrspuren in jeder Richtung, einen Mittelstreifen und beidseitig Geh- und Radwege auf. Wegen der Fahrleitungsdrähte wurde ein 1,5 m hohes, dichtes Stahl-Glas-Geländer gewählt, das gleichzeitig auch als Lärmschutz dient. Die Geh- und Radwege sind von beiden Fahrbahnen durch Leitwände getrennt. Das durch zwei Hohlkästen gebildete Spannbetontragwerk hat 10 Felder mit Spannweiten bis 47 m und eine Gesamtlänge von 345 m. Die Bauarbeiten wurden im Juni 1991 begonnen. Eine vorzeitige, halbseitige Verkehrsfrei-gabe soll bereits Ende November 1992 erfolgen, die Fertigstellung ist für Ende Juni 1993 vorgesehen.

In den Fachbereich Brückenneubau und Straßentunnelbau fallen auch die Bauvorhaben der Wiener Bundesstraßen AG (WBAG). In diesem Fall führt die Stadt Wien für die WBAG auf Grund eines Übereinkommens gegen Kostenersatz die Bauaufsicht durch. Mit Baubeginn 1. August 1989 wurde mit zwei Baulosen am Projekt der Verlängerung der A 23 Südosttangente Richtung Hirschstetten der Startpunkt gesetzt. Dabei handelt es sich um die Bauabschnitte Tieflage 1 — Stadlauer Tunnel und Tieflage 2 — Hirschstettner Tunnel. Die Tieflage 1 besteht aus einer Damm- und Niveaulage mit einer Länge von rund 440 m, aus Rampenstrecken in Tieflage mit einer Länge von 570 m sowie aus einem Tunnel mit einer Länge von 465 m. Weiters umfaßt die Tieflage 1 die Abfahrtsrampe 100, die einen Tunnel mit einer Länge von 384 m sowie eine Rampenstrecke in Tieflage von rund 100 m enthält. Auch der Umbau des Tragwerkes Erzherzog-Karl-Straße und der Fußgängerpassage einschließlich Verlegung der Einbauten sowie die Errichtung eines Kollektors für die Einbautenverlegungen im Baubereich, die Errichtung eines Betriebsgebäudes in der Smolagasse und die Arbeiten der Österreichischen Bundesbahnen zur Baufeldfreimachung sind Bestandteil des Bauloses Tieflage 1. Im Zuge des Umbaus der Erzherzog-Karl-Straße wird der Haltepunkt Stadlau miterrichtet, wobei zwei Bahnsteige auf dem bestehenden Tragwerk gebaut werden. Im Zuge dieser Umbauarbeiten müssen die Umsteigrelationen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Wiener Verkehrsbetrieben (Linien 26 und 29 A) hergestellt werden. Der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr müssen während der Bauzeit aufrechterhalten werden. Die Tieflage 2 besteht aus einem 280 m bzw. 305 m langen Tunnel sowie aus einer 195 m langen Eindeckung der Richtungsfahrbahn Kaisermühlen. Die Rampenstrecken in Tieflage sind 320 m bzw. 100 m lang. Ein weiterer Bestandteil der Tieflage 2 ist die Auffahrtsrampe 200, die Einbindung der Erzherzog-Karl-Straße in die A 23, die aus einem 184 m langen Tunnel und einer 180 m langen Einhausung besteht. Mit der Tieflage 2 wurde auch als örtliche Querung der A 23 die Ostbahnwegbrücke hergestellt, mit der eine bestehende Fernwärmeleitung der Wiener Heizbetriebe mitverlegt wurde. Beide Bauvorhaben wurden im Jahre 1991 zügig vorangetrieben. Für die Verlängerung der A 23 — Südosttangente Richtung Hirschstetten sind weitere vier Brückenbauwerke im Knoten Kaisermühlen zu errichten. Es sind dies die Brücke A 23 über das Mühlwasser, die Rampenbrücke XI als Zubringer der A 23 zur A 22 — Donauufer Autobahn Richtung Süden und die Rampenbrücke XII als Zufahrt der A 22 — Lobau zur A 23 Richtung Stadlau. Diese Brücken überqueren das Naturschutzgebiet Oberes Mühlwasser und werden auf Grund einer naturschutzbehördlichen Genehmigung, die eine Minimierung der Auswirkungen auf den Landschaftshaushalt vorschreibt, in einer Bauzeit von Oktober 1990 bis Dezember 1992 hergestellt. Mit gleichem Bauende wird in der A 23 — Trasse die Brücke über die Neuhafengasse als Hohlkastenspannbetonbrücke errichtet. Den Abschluß der A 23 mit ihrer Fortsetzung in die B 302 — Wiener Nordrandstraße bildet die Anschlußstelle Hirschstetten. Hier waren für die niveaufreie Querung und Anbindung der Hirschstettner Straße drei Brückenbauwerke (HS 1—3) zu errichten (Bauzeit November 1990 bis Dezember 1991). Da die Brückenobjekte im Bereich einer Stadtautobahn liegen, wurde auch auf die architektonische und farbliche Gestaltung sowie die Bepflanzung im Brückenbereich großer Wert gelegt. Durch die in den Eckpunkten der Tragwerke angeordneten Pylone werden die Brücken im Verhältnis zu ihrer Umgebung besonders betont. Verstärkt wird dies noch durch die Oberflächenstrukturierung der Pylone sowie durch die Farbgebung der Bauwerke.

Im weiteren Verlauf der B 302 sind zwei Objekte situiert, für die die Abteilung ebenfalls die Bauaufsicht durchgeführt hat. Das Objekt HS 5, Zwerchhackerbrücke, eine Feldwegbrücke zur niveaufreien Überquerung der B 302, wurde als im Grundriß bogenförmiges Rahmentragwerk mit einer Strukturschalung ausgeführt. Die Errichtung erfolgte von April bis Oktober 1991. Kurz vor der Einmündung der B 302 in die Wagramer Straße muß eine neu errichtete ÖBB-Brücke unterfahren werden. Um eine freie Durchfahrts Höhe von 4,5 m zu gewährleisten, muß wegen des hohen Grundwasserstandes die Grundwasserwanne beim Objekt HS 6 errichtet werden. Die Grundplatte ist eine 1,6 m starke Stahlbetonkonstruktion, die anfallenden Tagwässer werden von einem Hebewerk in den Vorfluter gepumpt. Die Bauarbeiten werden von November 1991 bis April 1993 durchgeführt. Die Bauzeiten sämtlicher Brückenobjekte und Tunnelbauten dieser Baulose sind so ausgelegt, daß mit den notwendigen Straßenbauten eine Verkehrsfreigabe vom Knoten Kaisermühlen bis zur Wagramer Straße im Herbst 1993 ermöglicht wird.

Im August 1991 wurde im Bereich der Nikolai-Hang-Brücke und des Kragtragwerkes Hütteldorf unter Aufsicht der Abteilung mit der Errichtung einer Lärmschutzwand begonnen.

Einen Sonderfall im Bereich des Brückenneubaus stellt der Neubau von zwei Brückenobjekten im Zuge der Erschließung des Betriebsbaugbietes Floridsdorf durch die Neuerrichtung der Ignaz-Köck-Straße dar. Diese kreuzt die bestehende ÖBB-Nordwestbahn und Hochbahn, wodurch zwei Brückenobjekte für die ÖBB (Baudurchführung von August 1990 bis Juni 1991) herzustellen waren. Bauträger war hier der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, für den die Abteilung die Bauaufsicht durchgeführt hat.

Im Bereich der Brückenerhaltung — städtische Bauvorhaben wurde bei der Lobkowitzbrücke die Betoninstandsetzung im oberstromigen Endbereich abgeschlossen. Ebenso wurden auch die Instandsetzungsarbeiten bei der anschließenden Stützmauer rechts der B 1 — Wiener Straße und beim Kragtragwerk B 1, die in der Erhaltung des Bundes stehen, Anfang 1991 abgeschlossen. Die Instandsetzungsarbeiten bei der Stützmauer Gudrunstraße — Nordseite/Unterführung Ostbahn (2. Teil), die sowohl eine Erneuerung der gesamten Mauerkrone und des Otto-Wagner-Geländers als auch die Instandsetzung des Gesamtmauerwerks sowie das Versetzen einer Granitverblendmauer in den durch Kriegseinwirkung beschädigten Mauerteilen vorsahen, wurden im Sommer 1991 abgeschlossen.



Inbetriebnahme der U 3 durch Amtsführenden Stadtrat Johann Hatzl und Bürgermeister Dr. Helmut Zilk

Fotos: Landesbildstelle





Präsentation der Gewista-Wartehalle

Foto: Rohmoser (PID)

Die 600. Fahrradabstellanlage wird eingeweiht

Foto: Hutterer (PID)



Bei der Aspernbrücke über den Donaukanal wurden im Sommer 1991 die Arbeiten für eine Überholung des Korrosionsschutzes sowie die Herstellung und Montage von Vogelschutzgittern für die komplette Brücke begonnen. Bei der Großen Marxerbrücke wurde im Herbst 1991 die Verschleißschicht des Fahrbahnbelages erneuert und die Fugenkonstruktion der Ausfahrt des Autobusbahnhofes instand gesetzt. Weiters wurde die Gesamtinstandsetzung der Kielmannseggrücke über den Wienfluß im 14. Bezirk durchgeführt. Auf Grund des Schadumfangs war eine komplette Belagserneuerung sowie eine Überarbeitung des Korrosionsschutzes notwendig. Im Zuge dieser Instandsetzung erfolgten auch die Auswechslung der schadhaften Stahlbetongehwegkonstruktionen gegen entsprechende dicht geschweißte Stahlkonstruktionen sowie der Einbau von zwei wasserdichten Dehnfugenkonstruktionen. Zeitlich koordiniert mit diesen Arbeiten erfolgten auch die Umlegungen bzw. Erneuerungen von im Bauwerk vorhandenen Einbauten der MA 31, MA 33, Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke — Gaswerke und des Fernmeldebauamtes 2. In der Zeit von Juli bis Oktober wurde die auf Grund der schädlichen Einwirkungen von Tausalzsprühnebel schadhaf gewordene Betonoberfläche des Wiener Steges über die B 1 — Wiener Straße instand gesetzt und zum Schutz gegen weitere witterungsbedingte und chemische Einflüsse mit einer Betonbeschichtung versehen.

Im Rahmen der Brückenerhaltung bei Bundesbauten wurden im Zuge der Gesamtinstandsetzung der Radetzkybrücke, bei der eine Wiederherstellung der Brücke im Aussehen um 1900 vorgesehen war, die Kandelaber auf den Steinpylonen montiert und somit diese Arbeiten vollendet. Im Februar 1991 wurde mit den Instandsetzungsarbeiten an der Stadionbrücke begonnen. Es erfolgten eine komplette Neuherstellung der Gehwegkonstruktion in Stahl, die Auswechslung der Fahrbahnverschleißschicht mit örtlichen Abdichtungsarbeiten, der Einbau von zwei wasserdichten Dehnfugenkonstruktionen sowie die Überarbeitung des gesamten Korrosionsschutzes, die Verkleidung der Tragwerksuntersichten mit Vogelschutzgittern und begehbaren Gitterrosten sowie die Instandsetzung bzw. Umlegung von diversen Einbauten. Die gesamten Arbeiten, bei denen jeweils die Aufrechterhaltung von je zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung gewährleistet wurde, konnten bereits im Dezember abgeschlossen werden. Im Sommer 1991 wurde eine baumeistermäßige Instandsetzung aller Stützmauern der Unterfahung Kennedybrücke durchgeführt, wobei beiderseits eine rund 1 m hohe Stahlbetonprallwand vorgesetzt und die Restflächen der Stützmauern und Widerlager mit Lärmschutzpaneelen verkleidet wurden. Gleichzeitig mit den Arbeiten der Abteilung wurden auch Belagsinstandsetzungen der MA 28 — Bundesstraßenverwaltung durchgeführt. Weiters wurden im Oktober bei der Hochstraße Inzersdorf im Zuge der A 23 die Arbeiten zur Herstellung von Entwässerungsleitungen an den Tragwerksuntersichten sowie der Bau eines Absetzbeckens begonnen. Bei der Nordbrücke wurde Anfang des Jahres beim Trennpfeiler rechtes Donauufer die Dilatation auf beiden Fahrtrichtungen instand gesetzt sowie Ende des Jahres am Strom-Kai-Pfeiler eine Lagerauswechslung durchgeführt. Für den Ausbau des Lagerplatzes Leberstraße wurden Geländebegradigungen, Rodungen und Belagsarbeiten durchgeführt sowie zur Leberstraße hin eine Schutzwand der Gewista aufgestellt.

Der Fachbereich **Grundbau** umfaßt vier Gruppen und stellt das zweite große Aufgabengebiet der Abteilung dar.

Die Gruppe **Geologie und Baugrunderkater** betreute neben den von den anderen Gruppen behandelten Bauvorhaben und den Aufschlußbohrungen im Wiener Raum auch die großen laufenden U-Bahn-Baustellen (U3 und U6-Nord) sowie die Altlastenerkundungen. Im Zuge der Arbeiten wurden Erhebungen für 46 neue Bauakte durchgeführt. Die MA 31 wurde insbesondere bei aktuellen Problemen der Hangsicherung, der Wassergewinnung (Kräuterin) und der Wahl einer neuen Trasse für die II. Wiener Hochquellenwasserleitung im Raume östlich von Scheibbs geologisch beraten. Auch beim U-Bahn-Bau erfolgte im Zuge der Tunnelvortriebe bei den Bauabschnitten U3/13, 14 und 15 eine geologische Betreuung. Um die Nutzung der Tiefenwässer im Stadtgebiet von Wien für eine eventuelle Notwasserversorgung zu ermöglichen, wurde gemeinsam mit den MA 45 und 31 ein Projekt entwickelt und beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung zur Förderung eingereicht. Dieses Projekt wird derzeit von der MA 31 gemeinsam mit der Montanuniversität Leoben — Institut für Geophysik weiterhin ausgearbeitet und demnächst abgeschlossen.

Am 9. März 1991 mußte wegen des Baues der U6 eine Teilübersiedlung des Bodenprobenlagers in der Gürtelbrücke vom 20. Bezirk in das neue Lager in 16, Wilhelminenstraße 91 (Wohnpark Sandliten), bzw. in die Widerlagerkammer des Brückenobjektes B 2012 im Knoten Nußdorf durchgeführt werden. Hierbei mußten 220 mit Bodenproben beladene Paletten übersiedelt sowie Bodenproben von über 300 Paletteninhalten skartiert und auf die Deponie Rautenweg abtransportiert werden.

Die MA 45 wurde bei einer Grundwasseruntersuchung, die die tieferen quartären Grundwässer betrifft, beraten.

Die Sammlung der Daten über den Baugrund von Wien (Baugrunderkater) wurde systematisch weitergeführt. So konnten dem Bestand 273 neue Einlagen zugeführt werden. Die Bedeutung des Katasters wird auch durch die zunehmende Benutzung der darin gesammelten Unterlagen unterstrichen. Im Jahre 1991 erfolgten 236 Einsichtnahmen vor allem durch Zivilingenieurbüros. Die Einnahmen daraus betragen 37.760 S. Von der Gruppe **Baugrunduntersuchungen** wurden für eine Vielzahl von Bauvorhaben in direkter Zusammenarbeit mit der Planung die erforderlichen Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Im Zuge der Vorarbeiten wurden die Baugrunduntersuchungen für das Kanalprojekt in 1, und 3, Rechter Hauptsammelkanal-Entlastungskanal im Bereich Roßauer Lände — Franz-Josefs-Kai — Weißerberlande und in 22, Breitenleer Straße, zwischen Schukowitzgasse und Orchideenweg ausgeführt. Die Probebohrungen und Fundamentaufschließungsarbeiten im Trassenbereich der zukünftigen U-Bahn-

Linie U3 im Abschnitt Beckmannngasse bis Ottakringer Straße wurden abgeschlossen. In den Bauabschnitten der U3/16 und 17 wurden Seitendruckversuche in Kernbohrungen ausgeführt.

Zur Erfassung von Altlasten (Grundwasserpegel im Bereich von Altdeponien in Wien) und für projektierte Kompostieranlagen (Rothneusiedl, Schafflerhof) wurden zahlreiche Bohrungen und Schürfe hergestellt. Im Rahmen des zwischen der Stadt Wien und den Entsorgungsbetrieben Simmering Ges.m.b.H. & Co. KG getroffenen Übereinkommens, das die Mitwirkung des Personals der Stadt Wien bei der Durchführung der grundbautechnischen Vorarbeiten für die Erweiterung der Hauptkläranlage Wien betrifft, wurden die Baugrunduntersuchungen gegen Ersatz des Personal- und Sachaufwandes durchgeführt. Insgesamt wurden im Jahre 1991 von der Gruppe Baugrunduntersuchungen rund 3.500 m Schächte und Bohrungen, 50 Grundwassermeßstellen und rund 1.000 m Rammsondierungen (schwere Rammsonde SRS) hergestellt. Die Gruppe Bauberatung — Tiefbau und U-Bahn-Bau betreute über Ersuchen der Wiener Bundesstraßen AG die Verlängerung der A 23 Südosttangente (Abschnitt Kaisermühlen — Hirschstetten) und die B 302 — Wiener Nordrandstraße. Die Erd-, Straßen-, Brücken und Straßentunnelausschreibungen wurden grundbautechnisch beraten, sind soweit in Ausführung begriffen, auch auf der Baustelle fachlich betreut. Die Hochleistungsstrecken AG wurde auf Grund eines Übereinkommens beim Baugrundaufschluß im Bereich des geplanten „Lainzer Tunnels“ bis in den Herbst 1991 geotechnisch beraten. Im Bereich des U-Bahn-Baus lag das Schwergewicht der Tätigkeit auf der grundbautechnischen Betreuung der laufenden Baulose U3/11 bis U3/15 und der neu begonnenen Baulose U6/11 und U6/16 sowie U6/9 Teil 1—5 im Zuge der Erweiterung der U6 nach Norden (Floridsdorf) und Süden (Siebenhirten). Dabei lagen die Schwerpunkte vor allem bei den Herstellungen der Tunnel in geschlossener Bauweise, den Schlitzwandlerstellungen der einschaligen-offenen Bauweisen, den Grundwassererhaltungen und Grundwasserausgleichsanlagen sowie den Pfahlgründungen der Hochstrecken und Donaubrücken. Für die Erweiterung der U-Bahn-Linie U3 nach Westen mit den Baulosen U3/16 bis U3/18 erfolgte die Mitarbeit bei der Ausschreibungsplanung und bei der Erstellung der zugehörigen geotechnischen Berichte und Planbeilagen. Weiters fungierte im gesamten U-Bahn-Bereich die Abteilung als Amtssachverständige mit der Erstellung grundbautechnischer Auflagen im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren und deren Überwachung. Ferner wurden die Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe, vor allem im Zusammenhang mit Fremdbauten im Einflußbereich bestehender U-Bahn-Anlagen, die MA 30, MA 31 und Heizbetriebe Wien Gesellschaft m.b.H. bei tiefliegenden Leitungsbauten und Rohrvorpressungen, die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke (Kraftwerk Simmering) oder die Gruppe Brückenneubau (z. B. B 3 — Gleisdreieck Floridsdorf) im Zuge eigener Bauführungen grundbautechnisch beraten und bei der Bauüberwachung fachlich unterstützt. Die für die MA 31 laufend durchgeführten Verformungsmessungen der Berghänge entlang der Trasse der II. Wiener Hochquellenwasserleitung dienten ebenfalls der Sicherheit des Bestandes des Freispiegelstollens und der Sicherstellung des Quellwassertransportes nach Wien. Schließlich sind die geotechnische Beratung und Betreuung bei der Absicherung von Altlasten zu erwähnen, wobei im Jahr 1991 z. B. die Projekte Spitzau und WIG 64 (EXPO-Bereich) sowie die Sanierung der Deponie Himmelteich zu nennen sind. Ebenso erfolgte die stete grundbautechnische Amtssachverständigkeit im Wasserrechtsverfahren für alle Beurteilungen von Altlasten.

Die Gruppe Bauberatung-Hochbau führte bei zahlreichen städtischen Bauten die grundbautechnische Beratung sowohl bei der Projekterstellung als auch bei der Bauausführung durch. Das Jahr 1991 stand zu einem großen Teil im Zeichen des Schulbauprogramms. Hatte der Schulneubau während der letzten Jahre eher einen bescheidenen Umfang, so kam es seit Ende 1990 wegen der geänderten Bevölkerungsentwicklung zu einer geradezu explosionsartigen Ausweitung der Tätigkeit auf diesem Gebiet. 1991 mußten nicht weniger als 27 Schulbauprojekte in grundbautechnischer Hinsicht betreut werden. In einer ersten Phase handelte es sich mehrheitlich um Erweiterungen bestehender Schulgebäude, während es in letzter Zeit Schulneugründungen, insbesondere in den Stadterweiterungsgebieten des 21. und 22. Bezirkes, aber auch im 10., 11. und 16. Bezirk waren. Bedeutende Projekte, für die Baugrund- und Gründungsgutachten erstellt wurden, waren der Neubau eines Schulgebäudes für zwei Volksschulen in 10, Pernerstorfergasse 43—45, der Neubau eines Schulgebäudes für zwei Hauptschulen in 16, Koppstraße, oder der Neubau einer Hauptschule in 23, Dirmhirngasse 138. Neben diesen vom Umfang her neuen Aufgaben mußte auch die Mitarbeit am Wohnbauprogramm der Stadt Wien fortgeführt werden. So wurden beispielsweise für die Wohnbauvorhaben in 3, Würtzlerstraße/Barthgasse, 3, Erdberger Straße 5 — 7/Kundmannngasse, 3, Kardinal-Nagl-Platz 6 und 7, 9, Lazarettgasse 17, 17, Franz-Glaser-Gasse 1—3, 6, Hottelgasse 25/Strohmayergasse 4, 5, Schönbrunner Straße 34, Gutachten erstellt. Auch bei zahlreichen Bauvorhaben, die sich in der Ausführungsphase befinden, wurde eine grundbautechnische Beratung vor Ort durchgeführt. Als Beispiele sind die Wohnbauvorhaben in 11, Simmeringer Hauptstraße 30—32, 15, Ölweingasse 3—5, 16, Sandleitengasse 10—16/Romanogasse, oder die Schulbauten in 14, Karl-Toldt-Weg 12, und 15, Reichsapfelgasse 30, zu nennen. Zunehmend wurde die Gruppe Bauberatung-Hochbau auch von der Baubehörde zu Beratungs- und Gutachterstätigkeit im Rahmen von Baubewilligungsverfahren bei privaten Bauvorhaben herangezogen. Dabei standen insbesondere Fragen der Sicherung von Nachbargebäuden während der Bauarbeiten im Vordergrund.

Im Fachbereich Allgemeines, Brückenprüfung und Sonderbauten hat die Gruppe Brückenprüfung 137 Hauptprüfungen, 568 periodische Überwachungen und 1.370 Befahrungen durchgeführt. Die Prüfung der Überkopfwegweiser erfaßte 138 Objekte. Die Hauptprüfungen bezogen sich unter anderem auf die Erdberger Brücke, Steinspornbrücke, Klosterneuburger Hochstraße und den Knoten Nußdorf, aber auch auf 10 Brücken in den Quell-

schutzgebieten der Stadt Wien. Außerdem wurden 42.000 lfm Stützmauer, Schallschutzwände und Stiegenanlagen überwacht und überprüft. Auch wurden 512 Schwertransportansuchen in brückenbautechnischer Hinsicht bearbeitet. 41 Transporte mußten auf Grund des hohen Fahrzeuggewichtes über die Brückenobjekte geleitet werden. Im Herbst wurden bei allen Straßendonaubrücken (Praterbrücke, Brigittenauer Brücke, Reichsbrücke, Floridsdorfer Brücke und Nordbrücke) Pfeiluntersuchungen und -überprüfungen durch Taucher durchgeführt.

Im Wirkungsbereich der Gruppe Sonderbauten wurden bei der Freudenaauer Hafnbrücke im Zuge der B 10 — Budapester Straße am linksufrigen Trennpfeiler die alten Stelzenlager des Haupttragwerkes gegen neue elastomere Lager ausgetauscht. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch bei der anschließenden Vorlandbrücke die Spannglieder überprüft und, wenn erforderlich, nachinjiziert. Ebenso wurden im Herbst bei der Nußdorfer Brücke im Zuge der B 227 — Donaukanal-Straße beim linksufrigen Widerlager die alten Stelzenlager gegen neue elastomere Lager ausgewechselt und die konzentrierten Spannglieder auf ordnungsgemäße Ausinjizierung überprüft. Außerdem wurde sowohl links- als auch rechtsufrig je eine Revisionsöffnung in der Bodenplatte des Hohlkastens hergestellt. Diese Maßnahme soll in Zukunft, da früher nur von oben situierten Einstiegen unter großen Verkehrsbehinderungen eingestiegen werden konnte, das Einsteigen in den Hohlkasten (z. B. zwecks Revisionen bei den Einbauten der Wiener Stadtwerke — Elektrizitäts-Werke) erleichtern. Ferner wurden im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau-Bauabschnitt U6/12 Spannglieder der Gürtelbrücke — Abfahrtsrampe Spittelau auf ordnungsgemäße Ausinjizierung überprüft. Weiters wurden die Spannglieder der Spetterbrücke im Zuge der B 223 — Flötzersteigstraße auf ordnungsgemäße Ausinjizierung überprüft und, wo erforderlich, nachinjiziert.

Im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (FVS) wurden unter ständiger Mitwirkung von Mitarbeitern der Abteilung in der Arbeitsgruppe „Brückenbau“ wichtige Detailprobleme, die die laufenden Brückenprüfungen, die Brückenerhaltung und den Neubau von Brücken (Randbalken, Übergangskonstruktionen, Leitschienen, Brückenabdichtungen usw.) betreffen, sowie in der Arbeitsgruppe „Tunnelbau“ die Erfordernisse für die Projektierungen, den Bau, den Betrieb und die Erhaltung, die Sicherheitseinrichtungen und die Dokumentation diskutiert und an der Ausarbeitung dementsprechender Richtlinien und Leistungsbeschreibungen, die vor allem im Bundesbereich und in weiterer Folge auch im Gemeindebereich angewendet werden sollen, gearbeitet.

In der Arbeitsgruppe „Brückenbau“ waren zahlreiche Mitarbeiter der Abteilung, aufgeteilt auf die Arbeitsausschüsse „Brückenprüfung und Brückenerhaltung“, „Leistungsbeschreibung für Brückenbauten (Neubau bzw. Erhaltung)“, „Korrosionsschutz“, „Brückenausrüstung“, „Brückenabdichtung“ und „Stahlkonstruktionen“, tätig. Hierbei wurden in den drei Unterausschüssen „Brückenprüfrichtlinien, Bewertung und Kostenrechnung“, „Sondertransporte“, „Belastungsannahmen für Brücken und Brückendaten“ und „Instandsetzungsmethoden, Richtlinien und Zulassungen“ des Arbeitsausschusses „Brückenprüfung und Brückenerhaltung“ neue Richtlinien erarbeitet. Im Unterausschuß „Brückenprüfrichtlinien, Bewertung und Kostenrechnung“ wurde die „Richtlinie für die Überwachung und Prüfung von Straßenbrücken“ erarbeitet sowie mit dem Hauptausschuß und dem Bundesministerium abgestimmt. Im Bereich des Unterausschusses „Instandsetzungsmethoden, Richtlinien und Zulassungen“ wurden eine Überprüfung und eine Überarbeitung der Richtlinien des österreichischen Betonvereines über die Erhaltung und Instandsetzung von Bauten aus Beton und Stahlbeton unter Berücksichtigung der Richtlinien des österreichischen Betonvereines über die Erhaltung und Instandsetzung von Bauten aus Beton und Stahlbeton und unter Berücksichtigung der Richtlinien des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton (DAfStb) weitergeführt. Im Rahmen des Arbeitsausschusses „Leistungsbeschreibung für Brückenbauten“ wird an der Erstellung einer entsprechenden EDV-gerechten Leistungsbeschreibung für den Brückenbau gearbeitet. Alle Kapitel für die Herstellung von Rohrtragwerken wurden fertiggestellt und zur Begutachtung ausgesandt. Im Rahmen des Unterausschusses „Leistungsbeschreibung für Brückeninstandsetzung“ wurde die Erstellung einer EDV-gerechten Leistungsbeschreibung für Brückeninstandsetzungen fortgesetzt, einige wesentliche Kapitel wurden bereits dem Koordinationsausschuß vorgelegt. Im Arbeitsausschuß „Brückenausrüstung“ wurde in den Unterausschüssen „Übergangskonstruktionen“, „Leitschienen“ und „Randleisten“ bei der Überarbeitung bestehender Richtlinien bzw. bei der Entwicklung und Verarbeitung neuer Erkenntnisse im Hinblick auf Sicherheit und Wartungsfreundlichkeit weiter mitgearbeitet. Im Arbeitsausschuß „Stahlkonstruktionen“ wurden die Richtlinien RVS 15.51 Korrosionsschutz, Stahlkonstruktionen und die RVS 25.52 Korrosionsschutz, Aluminiumkonstruktionen fertiggestellt und im Oktober 1991 vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten im Bundesbereich für ganz Österreich für verbindlich erklärt. Im Unterausschuß „Leitschienen“ wurde eine statische und dynamische Versuchserie über die geschraubte Befestigung bei Leitschienekehrern durchgeführt. In der Arbeitsgruppe „Tunnelbau“ sind zwei Mitarbeiter des Fachbereiches Grundbau und ein Mitarbeiter des Fachbereiches Brückenbau und Straßentunnel, aufgeteilt auf die Arbeitsausschüsse „Tunnelbau im Stadtbereich“ und „Projektierung und Bau“, tätig. Im Arbeitsausschuß „Tunnelbau im Stadtbereich“ sind die vier Unterausschüsse „Bautechnische und geotechnische Vorarbeiten“, „Leistungsbeschreibung“, „Statisch-konstruktive Richtlinien zur geschlossenen Bauweise“ und „Statisch-konstruktive Richtlinien zur offenen Bauweise“ tätig. Alle genannten Unterausschüsse erarbeiten die Grundlagen für die zur Planung und Ausschreibung von Tunnelbauwerken im Stadtbereich nötigen Unterlagen, die dann von der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (FVS) veröffentlicht werden. Die Unterlagen über die „Statisch-konstruktive Richtlinie zur offenen Bauweise“ wurden teilweise dem

Veröffentlichungsausschuß vorgelegt. Die Unterlagen werden zur Zeit erarbeitet. Der Arbeitsausschuß „Projektierung und Bau“ befaßt sich mit den genannten Problemen in den außerhalb von Städten liegenden Bereichen (Land). Diese Grundlagen werden derzeit erarbeitet und in den nächsten Jahren veröffentlicht. Neben diesen Gremien im Rahmen der FVS werden auch unter Federführung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in verschiedenen Arbeitskreisen auf höherer Ebene Themen des Brücken- und Tunnelbaues, der Brückenkontrolle und -erhaltung unter Beiziehung von Mitarbeitern der Abteilung diskutiert und generelle Richtlinien erarbeitet. Im Arbeitskreis zur Überwachung und Prüfung von Tunneln und Unterflurstrecken wurde die Erarbeitung der „Richtlinien für die Überwachung und Prüfung von Tunneln“ abgeschlossen und per Erlaß für verbindlich erklärt. Im Arbeitskreis zur Überwachung und Prüfung von geankerten Konstruktionen wurde mit der Erarbeitung von Prüfrichtlinien begonnen. Schließlich waren im Jahre 1991 in folgenden Fachausschüssen bzw. in deren Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Normungsinstitutes Vertreter der Abteilung tätig: FNA 010 — Beton-, Stahlbeton- und Massivbau, FNUA 010b — Spannbeton, FNA 013 — Stahlbau, FNA 014 — Brückenbau, Allgemeines, FNA — 023 Grundbau, FNUA 023a — Klassifikation, Probeentnahme und Dokumentation, FNUA 023b — Labor- und Feldversuche, FNUA 023c — Grundbau-Berechnungsverfahren, FNUA 023d — Besondere Gründungsverfahren, AG 023.01 — Erd- und Felsanker, FNA 050 — Anstrichmittel, FNA 051 — Natürliche Gesteine, FNA 097 — Bergbau, FNA 157 — Abfallwirtschaft, AG 157b.02 — Deponieabdichtungen, FNA 169 — Bauleistungen, AG 169.02 — Untertagebauarbeiten, AG 169.05-Erdarbeiten, FNA 174 — Korrosionsschutzarbeiten und FNA 211 — Straßenausstattung, FNUA 211a — Verkehrslenkung, AG 211.01 — Schutzbarrieren, Anpralldämpfer und Brückengeländer, AG 211.04 — Lärmschutzeinrichtungen, Brandschutzwände, Notrufsäulen und andere Einrichtungen.

Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten wurden im Jahre 1991 rund 9.500 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren in Wien 133.084 Leuchten mit insgesamt 229.927 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.663 kW, der Stromverbrauch 52.304.373 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten sollen im folgenden nur einige hervorgehoben werden: Bei der Oberflächengestaltung nach dem U-Bahn-Bau in Zusammenarbeit mit der MA 19 wurde die Beleuchtung um die Minoritenkirche erneuert. Es wurden Gußkandelaber mit Altstadtleuchten aufgestellt und mit Natriumhochdruckdampfampfen 70 W bestückt. In diesem Zusammenhang mußte auch die Anstrahlung der Kirche erneuert werden. Im Zuge der Errichtung der städtischen Wohnhausanlage Wienerberg wurde die Beleuchtung der Otto-Probst-Straße vom Tesarekplatz bis zur Computerstraße vollendet. Dabei wurden Lichtmaste der Type „Messe“ mit Ansatzleuchten, bestückt mit Leuchtstofflampen 2x40 W, angewendet. Weiters wurden der Tesarekplatz und der Fußweg entlang der Otto-Probst-Straße vom Viktor-Adler-Weg bis zum Tesarekplatz mit konischen Lichtständern und Leuchten der Type „Lamprecht“ mit Natriumhochdruckdampfampfen 50 W ausgestattet. Am Parkplatz Kantenweg erfolgte die Aufstellung von zwei Lichtmasten mit 16 m Lichtpunkthöhe und je einer Großflächenleuchte mit 6 Natriumhochdruckdampfampfen 150 W. Im Zuge des Straßenneubaues in der Geiselbergstraße von der Sedlitzkygasse bis zur Straße Am Kanal hat die Abteilung die bestehende Mittelbeleuchtung mit längshängenden Leuchtstoffleuchten, 2x40 W, umgebaut, wobei die Stahldrahtverspannungen, Versorgungsleitungen und Leuchten erneuert wurden. Mit Mitteln aus dem Bezirksbudget wurde im Wilhelmsdorfer Park eine Beleuchtung errichtet, wobei konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Lamprecht“ ausgewählt wurden. Als Lichtquelle fand eine Natriumhochdruckdampfampe 70 W Verwendung. Ebenfalls aus Mitteln des Bezirksbudgets wurde als Instandhaltungsmaßnahme ein Teilstück der Linzer Straße saniert. Es wurden bei der bestehenden Mittelbeleuchtung mit längshängenden Leuchtstoffleuchten 2x40 W die Stahldrahtverspannung, Versorgungsleitungen und Leuchten ausgetauscht, wobei erstmals als Versorgungsleitung anstatt der Kupfereinzelleiter ein selbsttragendes Leiterbündel CU 4x6 mm² eingesetzt wurde. Im Zuge der Errichtung des Sozialmedizinischen Zentrums Ost wurden die angrenzenden Straßen ausgebaut, wobei auch die öffentliche Beleuchtung erneuert wurde. Zur Ausleuchtung der Langobardenstraße wurden Lichtmaste mit Doppelausleger im Mittelstreifen gewählt, die mit Ansatzleuchten für Natriumhochdruckdampfampfen 1x150 W bestückt wurden. In der Wulzendorfstraße wurden Lichtständer der Type „Stadhalle groß“ aufgestellt. Als Lichtquelle wurden Ansatzleuchten mit Leuchtstofflampen 2x40 W verwendet. Beim Straßenumbau wurden im Mittelstreifen der Stern gasse Vierkantlichtmaste mit Ausleger aufgestellt. Als Lichtquelle wurden Ansatzleuchten, bestückt mit Natriumhochdruckdampfampfen 250 W, angewendet.

Die Abteilung betreut zur Zeit 195 öffentliche Uhren, und zwar 79 Würfeluhren, 7 Springzifferuhren, 77 Uhren auf Kirchen, 17 Uhren auf Amsthäusern und Schulen sowie 15 Uhren auf sonstigen Objekten. Darunter sind 182, die auf dem Funkwege ferngesteuert werden: 13 Uhren erhalten das Steuersignal vom Uhrenfunktaster der Abteilung (Frequenz 445,2 MHz), 169 Uhren werden über den Zeitzeichensender DCF 77 der deutschen Bundespost (Frequenz 77,5 kHz) synchronisiert.

1991 wurden Würfeluhrn (Lichtmastuhren) in 1, Franz-Josefs-Kai/Schottenring, 1, Schwedenplatz, 2, Kaisergarten (Parkplatz Riesenrad), 2, Vorgartenmarkt, 4, Wiedner Hauptstraße/Schönburgstraße, 8, Alser Straße/Kochgasse, 12, Philadelphiabrücke, 13, Speisinger Straße, 23, Altmannsdorfer Straße/Anton-Baumgartner-Straße, und in 23, Drei-
ständegasse, generalüberholt. Bei den Kirchen- oder Gebäudeuhren auf der Karlskirche, in 9, Marktgasse (Lichtental),
in 11, Rzehakgasse 7 (Schule), 16, Gablenzgasse (Radetzkykaserne), Ottakringer Straße (Pfarrkirche Alt-Ottakring),
18, Bischof-Faber-Platz (Pfarrkirche Gersthof), 20, Vorgartenstraße 42 (Schule), und in 21, Pius-Parsch-Platz (Pfarrkir-
che Floridsdorf), waren zum Teil aufwendige Instandsetzungsarbeiten durchzuführen.

Von den Projekten, die 1991 im Versuchsraum bearbeitet wurden, sind folgende zu nennen: Der Abteilung wurden zwei prozessorgesteuerte Dämmerungsschalter zur Prüfung übergeben. Beide haben eine digitale Luxwertan-
zeige, mit deren Hilfe das Einschalt- und Ausschaltniveau exakt eingestellt werden kann. Eine Version dieser Schalter
ist überdies mit einem DCF77-Empfänger mit integrierter Antenne ausgestattet. Damit ist es möglich, eine Beleuch-
tungsanlage beispielsweise mit der Dämmerung einzuschalten und zu einer bestimmten Uhrzeit wieder auszuschalten.
Der eingebaute Zeitzeichenempfänger sorgt dabei für sekundengenaue Schaltzeiten. Die einfachere Ausführung ohne
Empfangsteil wird in der Unterführung der Kennedybrücke probeweise eingesetzt. Weiters wurden zwei neue Ausfüh-
rungen der Leuchte „WIG 74“ geprüft, die mit Kompaktleuchtstofflampen bestückt waren. Durch die Verwendung
dieser Lampentype war es möglich, auch einen Reflektor in die relativ niedrige Leuchte einzubauen und so die
Lichtverteilung wesentlich zu verbessern. Es zeigte sich, daß die erste Version mit zwei 24-W-Lampen überbestückt
war, mit zwei 18-W-Kompaktlampen aber das Auslangen gefunden werden kann. Nach Behebung einiger kleinerer
Mängel könnte die Leuchte erstmalig als Gehwegbeleuchtung in einer Donaubrücke (U6-Verlängerung) verwendet
werden. Schließlich stellten die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke eine neue Ausführung von TF-Empfängern vor,
die im Versuchsraum geprüft wurden. Zum Unterschied von der herkömmlichen Ausführung haben diese Geräte ein
„Gedächtnis“ eingebaut: Der jeweils letzte Einschaltzeitpunkt wird gespeichert. Wenn nun am folgenden Tag der
Einschaltbefehl ausbleibt oder nicht empfangen wird, so gibt das Gerät rund 20 Minuten nach der Einschaltzeit vom
Vortag den Schaltbefehl aus.

Im Auftrag der MA 7 wurden die Anstrahlungsanlagen für die Minoritenkirche, Michaelerkuppel, den Michaeler-
platz (Archäologiefeld), die Pfarrkirche Stammersdorf und die Dreifaltigkeitskirche (Wotrubakirche) im 23. Bezirk
errichtet bzw. instand gesetzt.

U-Bahn-Bau

Die Arbeiten an der Linie U3 standen im Jahre 1991 ganz im Zeichen der Eröffnung des 1. Teilstückes zwischen
Erdberg und Volkstheater am 6. April. Dieser erste von insgesamt 5 Teilschnitten ist 5 km lang und umfaßt neun
Stationen. Im Laufe der 90er Jahre werden die restlichen Abschnitte zwischen Ottakring und Simmering Schritt für
Schritt folgen. Die gesamte U3 ist beinahe 14 km lang und hat insgesamt 21 Stationen. Sie fährt fast durchgehend im
Tunnel in einer Tiefe von 9 bis 20 Metern.

Auf den einzelnen Bauabschnitten der U3 wurden im Jahre 1991 folgende Leistungen erbracht:

Im Bauabschnitt U3/2 — Schlachthausgasse (Erdbergstraße — Schlachthausgasse — Leonhardgasse)
waren Teile des Innenausbauens, wie z. B. Komplettierungen an den Aufgangsüberdachungen, Montage von Emailver-
kleidungen, Handläufen usw., Malerarbeiten und Versetzen von Granitbodenbelägen in den obersten Niveaus in
Arbeit. Die Beschriftung von Betriebsräumen sowie die Montage von Stationsfolgeplänen und des übrigen Leitsystems
wurden ausgeführt. Weiters konnten diverse Verkabelungen, die Montage von Schaltkästen, Komplettierungen an
Heizungs- und Lüftungsanlagen und die restliche Streckenausrüstung, wie etwa die Installation der Niederspan-
nungsanlage, Nachrichtentechnik, Funkanlage, Brandmeldeanlage usw., vorgenommen werden. Im Bereich um die
Stationsaufgänge wurden Gehsteige definitiv hergestellt und Restarbeiten zur Anbindung von Straßenbahn und
Bussen durchgeführt. Im Hinblick auf die Eröffnung des ersten Teilschnittes der Linie U3 am 6. April erfolgte eine
generelle Reinigung des gesamten Bauwerkes sowie der angrenzenden Flächen.

Im Bauabschnitt U3/3 — Kardinal-Nagel-Platz (Leonhardgasse — Hainburgerstraße — Wassergasse)
wurden verschiedene Ausbesserungs- und Restarbeiten von diversen Innenausbaufirmen durchgeführt. Die Fertigstel-
lung des Leitsystems, der Betriebsraumbeschriftung und der Reinigungsarbeiten für die Eröffnung am 6. April konnte
zeitgerecht abgeschlossen werden. Daneben waren auch noch einige Zusatzarbeiten erforderlich. Die Beendigung der
Umbauarbeiten am Kardinal-Nagel-Platz mit der Wiedereröffnung des Parks erfolgte am 28. Juni 1991.

Im Bauabschnitt U3/4 — Rochusgasse (Wassergasse — Landstraßer Hauptstraße — Weyrgasse) wurden
an Schlosserarbeiten die Streckmetallgitter zwischen der Deckenverkleidung im gesamten Stationsbereich, die Liefere-
rung und Montage der Türbeschläge (Drücker, Schlösser, Selbstschließer) sowie diverse Fertigstellungsarbeiten
ausgeführt. Ebenso konnten die Malerarbeiten im gesamten Stationsbereich abgeschlossen werden. Des weiteren
erfolgten das Besieben, Liefern und Montieren von Klebefolien im gesamten Stationsbereich und in den Betriebsräu-
men.

Im Bauabschnitt U3/5 — Landstraße (Weyrgasse — Landstraßer Hauptstraße — Gigergasse) wurden die Restarbeiten für die Heizungs- und Lüftungsanlage, für die Elektro- und Sanitärinstallationen und für die Fahrtreppen und Aufzüge abgeschlossen. Der Umbau der Stiege 1 in der Kassenhalle, die Emailpaneelmontage und die restlichen Steinmetzarbeiten im Bereich der umgebauten Stiege, die Montage des kompletten Leitsystems neben Komplettierungs- bzw. Ausbesserungsarbeiten durch den Maler konnten ebenfalls durchgeführt werden. Daneben wurden die Diensträume für den Betrieb eingerichtet und die elektrische Streckenausrüstung im Tunnelbereich fertiggestellt. Weiters wurde die Einbindung der Station Landstraße in die Leitstelle Karlsplatz durchgeführt, und die Steuerungsanlage in den Niederspannungs-, Traktions-, Heizungs- und Lüftungsverteiler wurde in Betrieb genommen. Abschließend wurden die nachrichtentechnischen Ausrüstungen, wie Stationsüberwachung, Notruf-, Uhren-, Fernseh-, Lautsprecher- und Zugzielanzeigeanlagen, sowie die Funkversorgung und die Brandmeldeanlage fertiggestellt.

Was den Bauabschnitt U3/6 + 7 — Stubentor (Gigergasse — Dr.-Karl-Lueger-Platz — Graben) betrifft, so wurden sämtliche Innenausbauarbeiten in der Station „Stubentor“ rechtzeitig abgeschlossen, so daß am 6. April der Betrieb aufgenommen werden konnte. Die Station „Stubentor“, die zwischen Parkring und Stubenbastei liegt, ist über zwei Aufgänge erreichbar. Der parkringseitige Aufgang ermöglicht mit seinen drei Aufzügen sowie einer festen Stiege die direkte Anbindung der Station an die Ringstraßenbahnlinien 1, 2 sowie an den Autobus 74A. In diesem Bereich wurden verschiedene Rest- und Komplettierungsarbeiten vorgenommen. Am anderen Ende der Station „Stubentor“ gelangt man von den Bahnsteigen zuerst über eine Fahrtreppe in die Passage und von dort entweder über eine Fahrtreppe bzw. Stiege in die Wollzeile, oder man kann bei Benützung der Stiegenanlage zum Dr.-Karl-Lueger-Platz die alte Stadtmauer besichtigen. Auch in diesem Bereich konnten alle Professionistenarbeiten rechtzeitig fertiggestellt werden. Ebenfalls bis April 1991 wurde die Oberflächenherstellung im Bereich der Station „Stubentor“ sowie bei den beiden Lüftungsbauwerken im Stadtpark und in der Kumpfgasse abgeschlossen.

Im Jänner 1991 wurde der Probetrieb der U3 für schulungs- und signaltechnische Zwecke begonnen. Im Bauabschnitt U3/8 - H Stephansplatz (Station Stephansplatz) wurden die restlichen Emailwand- sowie Deckenverkleidungen montiert. Mit der Inbetriebnahme der U3 wurde die Station „Stephansplatz“ ihrer zentralen Rolle sowohl als Zielstation als auch als Umstiegstation zwischen den U-Bahn-Linien U1 und U3 gerecht. Für einen hohen Benützerkomfort sorgen nunmehr 25 Fahrtreppen und 4 Aufzüge, die eine optimale Verbindung zwischen den einzelnen Bahnsteigen bzw. der Oberfläche gewährleisten. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden die elektrotechnischen sowie die nachrichtentechnischen Anlagen in der gesamten Station auf den letzten Stand der Technik gebracht. Für den etwaigen Ausfall der Stromversorgung wurde ein Notstromaggregat installiert.

Im Bauabschnitt U3/9 — Herrngasse (Graben — Minoritenplatz — Bellaria) erfolgte im Juli die Fertigstellung des Abluftturmes vom Lüftungsbauwerk Neubaugasse (Rohbau, Gewichtsschlosserarbeiten). Im Zuge der restlichen Innenausbauarbeiten wurden von den Professionisten Maler-, Schlosser-, Steinmetz- und Stahlbauarbeiten usw. ausgeführt. Neben der Fertigstellung der heizungs- und lüftungstechnischen Anlagen wurden sämtliche Rolltreppen und Aufzüge nach kurzem Probetrieb und Einstellarbeiten fertiggestellt. In den Betriebsräumen und in der Stationsüberwachung konnte die Installation der für den Betrieb erforderlichen technischen Geräte vorgenommen werden. Weiters erfolgte die Fertigstellung der nachrichtentechnischen Ausrüstung wie Notruf-, Uhren-, Fernseh-, Lautsprecher- und Zugzielanzeigeanlagen sowie der Funkversorgung. Die Arbeiten an der Oberfläche für die Neugestaltung der Bereiche Minoritenplatz (vor ON 1, 8 und 9) und Fahngasse wurden abgeschlossen.

Das Baugeschehen im Bauabschnitt U3/10 — Volkstheater Bellaria — Volkstheater — Mariahilfer Straße) war im Jahre 1991 vorwiegend durch die Fertigstellung des Innenausbau geprägt. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag aus diesem Grund im Bereich Abgang Messepalast, wo in den Passagen die Stationsüberwachung, der Kartenverkauf und die Infostelle der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe sowohl schlosser- als auch tischlermäßig fertiggestellt wurden. Der Abgang selbst wurde in Anpassung an die vorhandene Baustruktur fertig restauriert und somit in das neue U-Bahn-Bauwerk integriert. Das unter dem Messepalast situierte Besucherforum wurde mit der erforderlichen Innenausstattung komplettiert und mit den technischen Einrichtungen ausgerüstet. Weiters erfolgte im Jahre 1991 die Feinabstimmung der Steuer- und Regeltechnik für die Aufzüge und Fahrtreppen im gesamten Stationsbereich. Ebenso wurde das Leitsystem — die Orientierungshilfe für Fahrgäste — im Verknüpfungsbereich mit der U2-Station fertiggestellt. Die Oberfläche vor dem Messepalast wurde kurz vor der Eröffnung in die derzeit bestehende Form gebracht, so daß die Station „Volkstheater“ termingerecht im Zuge der U3-Eröffnung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.

Die Rohbauarbeiten im Stationsbereich des Bauabschnittes U3/11 — Kirchengasse (Mariahilfer Straße bis Andreasgasse) wurden im Jahr 1991 mit der Mittelschlitzwandauswechslung im Bereich des Gleises 2 und der Schließung der Förderöffnungen einschließlich der Oberflächeninstandsetzung beendet. Weiters konnte mit den Rohbauarbeiten für die Errichtung des Aufganges im Objekt Mariahilfer Straße ONr. 34 begonnen werden. Die Gleisbauarbeiten im Bereich des Gleises 1 und Gleises 2 wurden fertiggestellt. Fortgesetzt wurden die Innenausbauarbeiten (Baumeister-, Stahlbau- und Steinmetzarbeiten sowie Haustechnikinstallationen) im gesamten Stationsbauwerk.

Im Bauabschnitt U3/12 — Zieglergasse (Andreasgasse — Mariahilfer Straße — Kaiserstraße) konnten sämtliche Rohbauarbeiten bis auf die Schließung des Transportschachtes vor der Mariahilfer Straße ONr. 124 fertiggestellt werden. Es wurde die Transportöffnung vor der Mariahilfer Straße ONr. 101 geschlossen, die Bodenplatte und der Bahnsteig im Niveau 3 im Stationsbereich eingebaut sowie die Stiegenaufplatten in das Niveau 3 fertiggestellt. Weiters mußten die Baumeisterarbeiten (Zwischenwände, Estrich usw.) für den Innenausbau weitergeführt und kompliziert werden. In der zweiten Jahreshälfte konnten die ersten Innenausbauarbeiten voll in Angriff genommen werden. Im Niveau 2 hat im Stations- und Streckenbereich der Gleisbau begonnen und wurde fast zur Gänze auch fertiggestellt. Weiters sind sämtliche acht Fahrtreppen vom Passagengeschloß in die beiden Gleisgeschoße angeliefert und eingebaut worden. Die Installationsarbeiten (Elektro-, Sanitärinstallationen bzw. Trockenlöschleitung) in der Station wurden weitergeführt bzw. im Streckenbereich begonnen. Weiters wurden fast alle Türzargen eingebaut und teilweise mit den Maler- und Gewichtsschlosserarbeiten begonnen. Gegen Ende des Jahres konnte auch die Unterkonstruktion für die Wandverkleidungen in Angriff genommen werden. An der Oberfläche erfolgten Arbeiten zur Anpassung bzw. Verbesserung der Verkehrssituation (Abschränkungen, Straßenbelagsausbesserungen bzw. Straßenwiederherstellungen, Verkehrslichtsignalanlagen, Bodenmarkierungen usw.), des weiteren eine Wasserrohrlegung im Zuge der Schließung des Transportschachtes. Für die Oberflächenwiederherstellung wurde das Detailprojekt ausgearbeitet.

Im Bauabschnitt U3/13 — Westbahnhof (Bereich Gürtel — Westbahnhof) wurden im Streckenbereich der U-Bahn-Linie U6 die Rohbauarbeiten mit der Herstellung der restlichen Bodenplatten und Deckenfelder abgeschlossen und die Beschüttung der obersten Decke aufgebracht. Im Stationsbereich konnten die baumeistermäßigen Ausbauarbeiten ebenfalls abgeschlossen werden. Der Innenausbau im Bahnsteigbereich sowie das darüber befindliche Aufnahmegebäude wurden soweit fertiggestellt, so daß am 8. November die neue U6-Station samt Fahrtreppen und Aufzügen in Betrieb genommen werden konnte. Im Bereich der U-Bahn-Linie U3 wurden die Rohbauarbeiten mit der Herstellung der Innenschale der Stationsröhren, Passagendecke, Innenschalen, Wände und Stiegenanlagen fortgeführt. Im Kreuzungsbereich U3/U6 konnte mit der Herstellung der letzten Bodenplatten am 31. Juli die Tiefengleiche erreicht werden. Im Unterwerk wurden die Rohbauarbeiten und die baumeistermäßigen Ausbauarbeiten abgeschlossen, und es wurde mit den Innenausbauarbeiten begonnen. Für den Aufgang in die Kassenhalle des Westbahnhofs wurde der niedere Anbau abgebrochen, und die Schlitzwände wurden hergestellt. Die Umbauarbeiten im Westbahnhof für die Errichtung des Aufganges in die Kassenhalle, wie die Sanierung und der Ausbau des Bunkers, die Errichtung von Stiegenanlagen, die Aufstockung des Traktes Langaugergasse, diverse Abbruchsarbeiten in der Kassenhalle usw. wurden im vollem Umfang weitergeführt. Zur Sicherung der bestehenden Säulenfundamente wurde eine Hochdruckbodenvermörtelung durchgeführt. Für den Aufgang am „Mariahilfer Platz!“ konnten die Schlitzwände hergestellt und die Verbindung zum Stationsbauwerk errichtet werden. Im Stationsbereich wurde mit den Innenausbauarbeiten begonnen. Die ehemalige Stadtbahnstation vor dem Westbahnhof wurde verfüllt. Im Zuge der baulichen Vorarbeiten wurden bestehende Straßen- und Gleisprovisorien an den neuen Aufgang der U6 angepaßt. Weiters sind neue Straßen- und Gleisprovisorien entsprechend dem Bauablauf hergestellt worden.

Am Bauabschnitt U3/14 — Schweglerstraße (Gerstnerstraße — Kardinal-Rauscher-Platz) wurden die Vortriebsarbeiten in den Strecken- bzw. Stationsröhren beendet. Daneben wurde die Innenschale im gesamten Baulos fertiggestellt. An dieser wurde mit der Betonkosmetik bzw. den Injektionsarbeiten im Sohl- und Firstbereich begonnen. In den Streckenröhren wurde mit Gleisverlegungsarbeiten sowie mit dem Versetzen der Kabeltassen und der Stromschiene begonnen. Im Bereich der offenen Bauweise mußten für die beiden Stationsaufgänge in der Benedikt-Schellinger-Gasse und der Stättermayergasse die Innenschalenwände hergestellt, Stahlstreifen ausgebaut, Stiegen in den Aufgangsbereichen betoniert, Zwischenwände gemauert, Stahlzargen versetzt, Kanäle verlegt und die Bodenplatte hergestellt werden. Weiters wurde mit den Verputzarbeiten begonnen. Im Bereich des Betriebsgebäudes in der Benedikt-Schellinger-Gasse wurde die Dachkonstruktion fertiggestellt, und die Fenster wurden eingebaut. Beim Innenausbau des Betriebsgebäudes wurde mit Malerarbeiten, Gewichtsschlosserarbeiten, Fliesenlegerarbeiten und Estricharbeiten begonnen. Im Bereich dieses Bauloses wurden für das Meßprogramm Gleitmikrometer — Druckmeßdosen — Konvergenzmessungen und Oberflächennivellements durchgeführt. Die Grundwasserabsenkung war bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Innenschale in der geschlossenen Bauweise in Betrieb. Ab diesem Zeitpunkt wurde mit den Rückbauarbeiten der Brunnen und Pegel begonnen.

Im Bauabschnitt U3/15 — Johnstraße (Kardinal-Rauscher-Platz — Märzstraße — Beckmannngasse) konnten für das gesamte U-Bahn-Bauwerk im Zuge der Meiselstraße die Aushubarbeiten nahezu abgeschlossen werden. Ebenso wurde die Sohlplatte zu rund 90 Prozent fertiggestellt. Im Streckenbereich stadteinwärts der Station „Johnstraße“ wurden alle Zwischendecken für die Tiefgarage Meiselmarkt betoniert. Das Gleisgeschoß wurde von der Bauabschnittsgrenze zu U3/14 bis zur Station „Johnstraße“ rohbaumäßig termingemäß fertiggestellt, so daß ab Oktober mit dem Gleisbau und der Kabeltassenverlegung begonnen werden konnte. Im Unterwerk und im Stellwerk wurde termingemäß mit den Ausbauarbeiten der Sanitär- und Elektroinstallationen begonnen. Der stadteinwärtige Aufgang der Station „Johnstraße“ konnte rohbaumäßig fast vollständig errichtet werden, die Oberfläche über weite Bereiche provisorisch und in einem kleineren Bereich bereits definitiv wieder hergestellt werden. Die Planung für die

Oberflächengestaltung in der Meiselstraße von der Johnstraße bis einschließlich Kardinal-Rauscher-Platz ist im Zuge der Arbeiten für die Ausstellung „Wiener Wasser-Welt“ in Ausarbeitung.

Im Jahre 1991 fiel die Entscheidung zur Herstellung des Bahnabschnittes U3/16 — Hütteldorfer Straße (Beckmanngasse bis Feilplatz) in offener Bauweise (Variante B). Zuvor wurden etliche andere Varianten untersucht und im Rahmen einer Ausstellung auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Es konnte somit in die Phase der Ausschreibungsplanung eingetreten werden, und diese konnten vorangetrieben werden. Daneben wurden bereits diverse Einbautenumlegungen, wie z. B. der Wiener Stadtwerke-Elektrizitäts-Werke, Wasserwerke, Kanalisation, Post usw., im Hinblick auf einen Baubeginn Mitte 1992 vorgenommen. Zur späteren Überwachung der Bautätigkeit wurde im Hause Breitenseer Straße 13 mit der Errichtung einer städtischen Baukanzlei begonnen.

In Fortführung der 1990 begonnenen Ausschreibungsplanung des Bauabschnittes U3/17 — Kenderstraße (Feilplatz — Kenderstraße) mit der Station „Kenderstraße“ wurden umfangreiche Koordinierungs- und Detailgespräche zwischen den planenden Ziviltechnikern und den Fachdienststellen geführt. Neben einer genauen Trassierung der beiden Gleise wurden auch die Stationsaufgänge in der Steinbruchstraße und Opfermanngasse festgelegt. Im Zuge der Vidierung des Lüftungsprojektes wurden ein Lüftungsbauwerk für die Streckenlüftung in der Kenderstraße sowie ein Lüftungsquerschlag zwischen den beiden Gleisen vor dem Anschluß an die Station „Hütteldorfer Straße“ eingeplant, womit die Ausschreibungsplanung abgeschlossen werden konnte. Bei den baulichen Vorarbeiten sind die Einbautenumlegungen von Wasser-, Gas- und Stromleitungen in der Kenderstraße und Hutten-gasse sowie die Errichtung eines Baukanzleigebäudes für die städtische Bauaufsicht der Bauabschnitte U3/17 und U3/18 auf dem Gelände des Umspinnerwerkes in der Kenderstraße durchgeführt worden.

Im Zuge der Grundfreimachung für den Ausbau der U3 — Bauabschnitt U3/18 — Ottakring (Kenderstraße — Ottakringer Straße) wurden Abbrüche, Baumfällungen, Rodungen wie auch Objektverwaltungen durchgeführt. Weiters wurden die baulichen Vorarbeiten, wie zahlreiche Einbautenum- und -neulegungen, verwirklicht. Im Bereich der ÖBB-Bahnhof Ottakring konnten die Umlegungsarbeiten an der 55-kV-Trasse begonnen werden. Für den neu zu errichtenden Stützpunkt der MA 48 wurden Vermessungsarbeiten durchgeführt. Für die Öffentlichkeitsarbeit und Präsentation der künftigen Endstation, einschließlich Abstell-, Revisions- und Wendeanlage, wurde ein Modell angefertigt, die Ausschreibungs- und Einreichplanung weitergeführt.

Im Bauabschnitt U6/1 — Pottendorfer Straße (Liebenstraße — Pottendorfer Straße — Wienerbergstraße) wurde noch an der Installation des Funkkabels gearbeitet.

Die Neugestaltung der Oberfläche des Bauabschnittes U6/2 — Philadelphiabrücke wurde im Bereich der Eichenstraße zwischen Vivenotgasse und Philadelphiabrücke einschließlich der Grünflächen und Ersatzpflanzungen abgeschlossen, die erforderlichen Verkehrssicherheitseinrichtungen konnten fertiggestellt werden. Im Stationsbauwerk Philadelphiabrücke wurden die Arbeiten an den Sicherungsanlagen im Tunnel beendet und das Stellwerk sowie die Funkversorgung fertiggestellt. Die Ziviltechnikerhonorare wurden abgerechnet.

Im Bauabschnitt U6/3 — Vivenotgasse (Vivenotgasse bis Schönbrunner Straße) erfolgte neben verschiedenen Restarbeiten die Inbetriebnahme des neuen Tunnelfunksystems. Weiters wurden für die Anbringung von schallabsorbierenden Flächen im Tunnel drei rund 100 m lange Streckenabschnitte mit verschiedenen Schalldämmmaßnahmen versehen. Die Vergleichsmessungen wurden bereits durchgeführt, wobei eine endgültige Festlegung der zu wählenden Maßnahmen erst in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und der maximal zu erwirkenden Schalldämmung erfolgen wird. An der Oberfläche wurden in der Vivenotgasse bzw. Niederhofstraße noch Restarbeiten durchgeführt.

Im Bauabschnitt U6/12 — Jägerstraße (Heiligenstädter Lände — Leipziger Straße — Jägerstraße) wurden die wesentlichen, für den Rohbau erforderlichen Einbautenumlegungen durchgeführt. Die Baugrubenum-schließungswände (Bohrpfähle) wurden von der Jägerstraße bis zur Leipziger Straße (ONr. 14) ausgeführt. Die Herstellung der obersten Decke erfolgte im Bereich der Jägerstraße bis kurz vor dem Leipziger Platz. Der Aushub unter der obersten Decke erfolgte auf einer Länge von rund 60 m. Teilstücke der obersten Decken wurden isoliert und überschüttet. Für die neue Donaukanalbrücke wurden auf der Seite der Spittelauer Lände die Stützen für die zukünftigen Tragwerke hergestellt. Die Abfahrtsrampe von der Gürtelbrücke zur Spittelauer Lände wurde bis zur Anschlußfuge abgebrochen. Im Anschluß daran wurde das neue Tragwerk für die neue Abfahrtsrampe in die Brigittenufer Lände auf einer Länge von etwa 60 m hergestellt. Weiters wurde auf der Seite der Brigittenufer die Unterfangung der Rampe zur Adalbert-Stifter-Straße hergestellt und eine provisorische Fahrbahn mit teilweisen Schallschutzwänden errichtet. Nach dieser Verkehrsumlegung wurde mit der Absenkung der Brigittenufer Lände begonnen. Für die neue seilabgespannte Donaukanalbrücke wurden auf der Seite der Brigittenufer Teile des Widerlages sowie der südseitig gelegene Pylon errichtet.

Mit dem Rohbaubeginn am 14. März 1991 wurde im Bauabschnitt U6/13 — Dresdner Straße (Jägerstraße — Hellwagstraße — Engerthstraße) parallel zu den noch laufenden Einbautenumlegungen mit der Baustellen-einrichtung begonnen. In der Leipziger Straße zwischen Jägerstraße und Nordwestbahnstraße wurden die Kanal-neubauten im Zuge der Einbautenumlegungen sowie die dadurch vorlaufend erforderliche Tieferführung der Hausfundamente mittels Hochdruckbodenvermörtelung durchgeführt. Außerdem wurde im Herbst in diesem Bereich mit den Vorausmaßnahmen für die Schlitzwandherstellung begonnen (Bodenverfestigung). Bei der bestehenden Nordwest-

bahnbrücke über die Hellwagstraße konnten im Zuge von Einbautenumlegungen Ankerungen und Fundamenttieferführungen am stadteinwärtigen Widerlager vorgenommen werden. In der Hellwagstraße lag der Schwerpunkt bei der Herstellung der Schlitzwände im Stationsbereich sowie bei den damit in Verbindung stehenden Kanalneubauten und Hausfundamenttieferführungen. Außerdem konnte in diesem Bereich im Schutz von Stahlhilfsbrücken für den Anrainerverkehr bereits mit der Herstellung der obersten Decke begonnen werden. Im Zuge der Unterfahmung der Nordbahnbrücke über die Hellwagstraße wurde der Einbau von vier Stahlhilfsbrücken erforderlich. Anschließend erfolgten der entsprechende Dammabtrag und die Herstellung der Schlitzwände unter den Hilfsbrücken. Im Zusammenhang mit der Nordbahnunterfahmung mußte eine Fundamentumlagerung der bestehenden Brückenkonstruktion im Zuge der Hellwagstraße vorgenommen werden. Für die Verschwenkung der Nordbahn im Zuge der Durchlaufstraße zwischen Hellwagstraße und Engerthstraße wurde der bestehende ÖBB-Damm verbreitert, und die erforderlichen Stützmauern wurden hergestellt. Außerdem wurde ein neues Stahlbetontragwerk (vorerst zur Hälfte) über die Vorgartenstraße errichtet. Im Einschnittbereich zwischen Leystraße und Vorgartenstraße wurden die für die Fundierung erforderlichen Bohrpfähle hergestellt, und mit der darauf aufgelagerten Bodenplatte wurde begonnen. Weiters wurde Ende 1991 im Stationsbereich mit dem Abteufen von Brunnen und Pegel begonnen.

Am Bauabschnitt U6/14 — Handelskai (Engerthstraße — Donauquerung — Am Hubertusdamm) wurde im Jahre 1991 der Antrag auf Genehmigung des Sachkredites für den Ausbau gestellt. Weiters erfolgte die Vergabe der Rohbauarbeiten und der Baumeisterarbeiten des Innenausbauens sowie der Stahlbauarbeiten für die Donaubrücke und den Hängesteg — Neue Donau. Ferner wurden die Detailplanung und die statisch-konstruktive Überprüfung der Detailplanung vergeben. Am 18. März 1991 wurde mit den Rohbauarbeiten begonnen, die vor allem Fundierungsarbeiten und die Herstellung der Unterbauten für die Tragwerke umfaßten. Im Dezember wurden die Stahlbauarbeiten für die Donaubrücke begonnen.

Für den Bauabschnitt U6/15 — Neue Donau (Am Hubertusdamm — An der oberen Alten Donau) waren bauliche Vorarbeiten zu leisten. Am Ferdinand-Kaufmann-Platz wurde die städtische Baukanzlei errichtet. Im Bereich des Bahndammweges zwischen Arbeiterstrandbadstraße und Ferdinand-Kaufmann-Platz wurden ein Kanal zur Entwässerung des Oberflächenwassers aus dem Trassenbereich der U6 und eine Wasserleitung zur Entnahmemöglichkeit für Löschwasser hergestellt. Im Baustellenbereich wurden zwei Trafostationen zur Versorgung der Baustelle und der Baukanzlei errichtet. Im Bereich der A 22 wurden mehrere Lichtmasten demontiert, und im Mittelstreifen wurde das Fernwerkssystem umgelegt. Die Gashochdruckleitungen wurden zwischen Neuer Donau und Ferdinand-Kaufmann-Platz umgelegt. Für den U-Bahn-Ausbau wurden im Bereich der ÖBB-Haltestelle „Strandbäder“ zwei Hilfsbrücken zur späteren Schaffung eines Durchganges montiert. Auf der A 22 erfolgten die Verkehrsumstellung (Verminderung um jeweils eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung) und die Kanalumlegung. In den Bauteilen B (neue ÖBB-Station Strandbäder), C (U-Bahn-Station) und D (Überplattung A 22) wurde mit der Herstellung der Bohrpfähle und der Bodenplatte begonnen. In der Alten Donau wurde eine Vorschüttung zur Errichtung der Pfahlgründung für die U-Bahn und die Fußgängerbrücke hergestellt. Im Bereich des ÖBB-Durchganges erfolgte nach dem Aushub die Errichtung einer Nagelwand, im Bereich des Verbindungsweges vom Ferdinand-Kaufmann-Platz zum Broßmannplatz wurden Pfähle für die Fundierung der Stützmauer gerammt.

Im März 1991 erfolgte der offizielle Baubeginn für den Rohbau des Bauabschnittes U6/16 Floridsdorf (An der oberen Alten Donau — Angerer Straße). Der Abbruch der Häuser Schloßhofer Straße ONr. 16 und ONr. 18 sowie in weiterer Folge der Häuser Rechte Nordbahngasse ONr. 48, 50 und 52 wurde durchgeführt, um die Flächen für die kommenden Bauarbeiten freizumachen. Im April begannen die Schlitzwandarbeiten im Bereich neben dem bestehenden Bahnhof Floridsdorf. In der Schloßhofer Straße wurden die gesamten Einbauten (Gas-, Wasser-, E-Leitungen usw.) und die Schienen der Straßenbahn auf die Seite der ungeraden Orientierungsnummern gelegt, um eine Straßenhälfte für die Herstellung der Schlitzwände und der obersten Decke freizumachen. Auch in der Angerer Straße wurden die Einbauten auf die Seite des Frachtenbahnhofes gelegt, um eine Straßenhälfte für die erforderlichen Arbeiten freizubekommen. Bis Dezember 1991 wurden die Schlitzwände von der Straße An der Oberen Alten Donau bis zur Schloßhofer Straße sowie Teile im Bereich Angerer Straße fertiggestellt. Weiters konnten bereits Teilabschnitte der Tunneldecke betoniert werden, wodurch es möglich wurde, die bestehende Fernwärmeleitung beim Durchgang Franklinstraße in einen Trog der neuen Decke zu verlegen. Im Bahnhofsbereich wurden das Tragwerk für den neuen 5. Bahnsteig sowie der komplette Gleisbau für das 5. Gleis hergestellt. Ferner wurde von der bestehenden Halle ein Zugang mittels Durchbruch geschaffen, um zum neuen 5. Bahnsteig zu gelangen. Bei der Franklinstraße wurde mit den Rohbauarbeiten für das Unterwerk begonnen. Weiters wurden noch diverse Brunnen und Pegel gebohrt, die eine Absenkung und Beobachtung des Grundwasserstandes ermöglichen.

Städtische Friedhöfe

Auf Grund 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 1. Februar 1991 zu Pr.Z. 171 genehmigt wurde. Dabei wurden die Posten des Tarifeiles A — Grabstellenentgelte um 3,6 Prozent und jene des Tarifeiles B — Arbeitsentgelte um 5,9 Prozent erhöht. Der Wirksamkeitsbeginn für diese Tarifierhöhung war der 1. März 1991.

Im Jahre 1991 wurden in den städtischen Friedhöfen insgesamt 21.252 Bestattungen durchgeführt, was gegenüber dem Jahre 1990 eine Verringerung um 31 Fälle (0,14 %) bedeutet. Es wurden 17.854 Erd- und 3.398 Urnenbestattungen vorgenommen, wobei bei den Erdbestattungen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 171 Fälle und bei den Urnenbestattungen eine Verringerung um 202 Fälle zu verzeichnen war. Der Anteil der Urnenbeisetzungen an der Zahl der Gesamtbestattungen sank von 16,91 Prozent im Jahre 1990 auf 16,00 Prozent im Jahre 1991. Von den insgesamt 21.252 Bestattungen entfielen 17.379 oder 81,78 Prozent auf Beilegungen in Erd- und Urnengräbern, 1.891 oder 8,89 Prozent auf Neuebelegungen in heimgefallenen Grabstellen, 611 oder 2,88 Prozent auf Neuebelegungen auf Erweiterungsflächen und 1.371 oder 6,45 Prozent auf Beerdigungen in einfachen Gräbern. Die Anzahl der Deckplattenbewilligungen ist gegenüber dem Jahre 1990 mit 2.321 Fällen um 312 Fälle auf 2.009 zurückgegangen. In 20.081 Fällen wurden die Benützungrechte an Grabstellen verlängert, in 1.893 Fällen insgesamt 5.085 Leichen exhumiert bzw. zusammengelegt.

Auf bautechnischem Gebiet wurde in den Friedhöfen Döbling und Hadersdorf ein Teil der Friedhofsmauer erneuert, im Friedhof Baumgarten der Werkstättenhof überdacht, im Friedhof Hietzing die Aufbahrungshallen instand gesetzt und ein Behinderten-WC eingebaut. Weiters wurde im Friedhof Kagran mit dem Umbau der Aufbahrungshalle sowie dem Einbau eines Behinderten-WC begonnen. Auf dem Friedhof Grinzing war die WC-Anlage instand zu setzen und ein Behinderten-WC einzubauen. Im Friedhof Stammersdorf Zentral wurden die Sanierungsarbeiten am Verwaltungsgebäude abgeschlossen. Auf dem Zentralfriedhof wurde mit dem Kanalanschluß einiger Geländeteile im Bereich des Tores 2 begonnen, auch wurden vorbereitende Maßnahmen zur Umstellung der Wasserversorgung auf Grundwasser durchgeführt. Außerdem wurden laufend Erhaltungsarbeiten an den von der Abteilung verwalteten Gebäuden und Anlagen sowie am gesamten technischen Inventar des hoheitlichen und des gewerblichen Bereiches durchgeführt.

In den Eigenregiefriedhöfen wurden 1.256 Grabstein- und 1.263 Einfassungsfundamente hergestellt, wobei bei ungünstigen Bodenverhältnissen 168 Piloten geschlagen werden mußten. 38 Gräfte und 4 Urnengräfte wurden neu errichtet. In verschiedenen städtischen Friedhöfen wurden 4.044 m² neue Straßen und 2.010 m² neue Wege hergestellt, während 3.385 m² Straßen und 3.026 m² Wege instand gesetzt werden mußten; 301 lfm Einfriedungen aller Art wurden neu hergestellt bzw. 469 lfm instand gesetzt. Weiters wurden 102 lfm Stützmauern neu hergestellt. Bei der Anlage neuer Flachgräbergruppen wurden 1.623 lfm fundierte Kantstein-Fußbefassungen und 282 lfm neue Wasserleitungsrohre verlegt. 605 lfm Wasserleitungsrohre mußten ausgewechselt werden. Um die wilden Müllablagerungen in den Friedhöfen hintanzuhalten, wurden 46 neue Abfallbehälter aufgestellt bzw. 28 Abfallbehälter instand gesetzt, weiters wurden 16 Wasserbottiche ausgewechselt bzw. neu aufgestellt.

Auf gartentechnischem Gebiet wurden die Ausgestaltung und Begrünung von Friedhofsflächen weitergeführt. 116 Bäume und 2.072 lfm Hecken konnten gepflanzt werden; 1.800 m² Grünflächen wurden gärtnerisch neu gestaltet. Heimgefallene Gräber, auf denen ein schöner Baum steht, wurden nicht weiter vergeben und als Baumplatz gestaltet. Zahlreiche Grabstellen mit bestehendem Benützungsrecht wurden amtswegig verlegt, damit dendrologisch wertvolle Bäume dem Friedhofsbild erhalten bleiben. 883 Bäume wurden in den Baumkronen fachgerecht ausgeglichen. Wegen Erreichung der physiologischen Altersgrenze mußten 29 Bäume aus dem Bestand genommen werden. 750 lfm überalterte (Laub- bzw. Nadelholz) Hecken wurden gerodet, 126.100 lfm Laub- und Nadelholzhecken in Form geschnitten. Um die Wiedervergabe von Heimfallsgräbern zu ermöglichen, waren umfangreiche Rodungsarbeiten auf 572 Grabstellen erforderlich.

Die Umgestaltung des Urnenhaines der Simmeringer Feuerhalle, Abteilung I, wurde fortgesetzt, d. h., die 0,36 m² großen Urnengräber wurden im Einvernehmen mit dem jeweiligen Benützungsberechtigten amtswegig verlegt, dafür nur mehr mindestens 1 m² große Ersatzgrabstellen bereitgestellt. Im diesem Sinne konnte auch im Friedhof Meidling mit der Umgestaltung des Urnenhaines begonnen werden. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres konnten die Sanierungsarbeiten an der russischen Kriegsgräberanlage des II. Weltkrieges im Zentralfriedhof abgeschlossen werden. Mit der Nachgravierung der Inschriften an den Pultsteinen der russischen Kriegsgräber des II. Weltkrieges im Friedhof Stammerdorf Zentral wurde begonnen.

Die alljährliche Frühjahrssäuberung im Zentralfriedhof erstreckte sich auf eine Fläche von 1.046.400 m². Die Unkrautbekämpfung auf den unbefestigten Wegen auf einer Fläche von 384.720 m² wurde wegen des Anwendungsverbotes von chemischen Mitteln mit verschiedenen mechanischen Geräten ohne zufriedenstellenden Erfolg durchgeführt, so daß diese Wegeflächen künftig in Rasenwege umgestaltet werden können. Im gesamten Bereich des Zentralfriedhofes konnten die zahlreichen verwahrlosten Gräber wieder in drei Pflegedurchgängen gemäht werden. Mit

dieser Maßnahme wurde eine wesentliche Verbesserung des Friedhofsbildes erreicht. Die Ehrengräberanlagen sowie die Anlagen der Krieger- und Opfergräber wurden gärtnerisch betreut, ebenso wurden alle Grünanlagen laufend gärtnerisch instand gehalten. Insgesamt 46.600 Grabpflegeaufträge wurden durchgeführt.

Folgende Gräber von verdienten Persönlichkeiten wurden als Ehrengräber auf Friedhofsdauer vergeben bzw. ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet und in Obhut der Stadt Wien übernommen oder ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet (ohne Inobhutnahme):

A) Zugang an Ehrengräbern (in Obhut) bzw. an ehrenhalber gewidmeten Grabstellen, die in die Obhut der Stadt Wien übernommen wurden.

Zentralfriedhof:

Boskovsky, Prof. Willi, Konzertmeister, Ehrengrab

Marek Bruno, Altbürgermeister, Ehrengrab

Weigel Hans, Schriftsteller und Kritiker, Ehrengrab

Krafft Johann Peter, Maler und Galeriedirektor

Ehrenhalber gewidmet und in die Obhut der Stadt Wien übernommen

Urnenhain der Feuerhalle Simmering:

Klein-Löw, Dr. Stella, Abgeordnete zum Nationalrat

Ehrenhalber gewidmet und in die Obhut der Stadt Wien übernommen

Friedhof Neustift/Walde:

Gawell Oskar, akademischer Maler

Ehrenhalber gewidmet und in die Obhut der Stadt Wien übernommen

B) Zugang an ehrenhalber gewidmeten Grabstellen (nicht in Obhut genommen):

Friedhof Dornbach:

Böck Hans, Stadtrat a. D.

Reining (recte Thierfelder) Maria, Kammerschauspielerin

Friedhof Döbling:

Sowinetz Kurt, Kammerschauspieler

Friedhof Neustift:

Schafranek, Prof. Dr. Franz, Leiter des Vienna International Theatre

Friedhof Südwest:

Absolon Kurt, Maler und Graphiker

Wiener Zentralfriedhof:

Schönwiese, Prof. Dr. Ernst, Schriftsteller

Schreiner Liselotte, Kammerschauspielerin

Zobl, Dr. Wilhelm, Komponist

Auf Grund der laufend steigenden Kosten für Friedhofsgärtnerische Leistungen wurden die Preise der Städtischen Friedhofsgärtnerei um durchschnittlich 4,5 Prozent erhöht. Die diesbezügliche Genehmigung erfolgte mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. Februar 1991, Pr.Z. 170, mit Wirksamkeitsbeginn 1. März 1991. Neben der Erfüllung von 46.600 Grabpflegeaufträgen und den diversen Grabschmückungsaufträgen sowie der Herstellung von Kranzgebinden wurde von der Städtischen Friedhofsgärtnerei die Aufzucht von Blütenpflanzen für den Eigenbedarf im Werte von rund 1,94 Millionen Schilling durchgeführt. Die Schmückung der Ehrengräber, der Krieger- und Opfergräber erfolgte unter Beistellung des erforderlichen Pflanzenmaterials.

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Organisatorisch gliedert sich die Abteilung in die Stabstelle und sechs Gruppen, von denen fünf in Referate unterteilt sind. Zur Stabstelle gehört die Informationsstelle, die auch die Dienstaufsicht über die Verkehrspermanenzstelle hat. Als Zentralstelle der Abteilung ist sie für die Endredaktion von Akten vorgesetzter Dienststellen, der Bezirksvertretungen, des Bürgerdienstes und sonstiger Terminakte zuständig. Dabei sind besonders zwei Aufgaben wahrzunehmen, und zwar die zentrale und somit koordinierende Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung sowie die Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen und deren allfällige Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter. 1991 hat die Informationsstelle 1.296 Vorlageberichte entweder auf Grund von Ergebnissen der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder auf Grund von Erhebungen ausgearbeitet und den jeweiligen Dienststellen, aber auch Privatpersonen übermittelt. Weiters wurden aus 220 Bezirksjournalen, aus der Rathauskorrespondenz sowie aus rund 1.850 Tageszeitungen etwa 500 Artikel, die mit dem Aufgabengebiet der Abteilung im Zusammenhang standen, entnommen und auf einem öffentlichen Aushang den Abteilungsangehörigen zur Kenntnis gebracht. Bei verkehrsbehördlich aufklärungsbedürftigen Fällen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem wurden verkehrstechnische Anfragen aus der Bevölkerung mündlich oder schriftlich beantwortet. Gutachten bzw. Stellungnahmen in Verwaltungsstrafverfahren wurden 1991 in insgesamt 1.017 Fällen abgegeben.

Die Verkehrspermanenzstelle ist mit jeweils drei Bediensteten der Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde besetzt, und zwar Montag bis Freitag von 7.00 bis 18.00 Uhr im Amtsgebäude in 12, Niederhofstraße 23. Dort werden Anträge, die Aufgrabungen im Straßenbereich betreffen, erledigt, soweit dies aus Termingründen erforderlich und im kurzen Weg möglich ist. Diese Arbeiten werden innerhalb eines Tages behandelt und sind als besondere Serviceleistung anzusehen. Weiters erteilt man in 1.885 Fällen Bewilligungen für Ladetätigkeiten bei Übersiedlungen, Ölabschlauchungen und ähnliches. Die Permanenzstelle nimmt auch Meldungen über Gebrechen im Straßenbereich entgegen und veranlaßt gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen. Weiters werden Termine, die den Baubeginn oder das Bauende von Arbeiten auf oder neben der Straße betreffen, Meldungen über vorläufige Fahrtunterbrechungen bei Gefahrguttransporten, Meldungen über schwere Verkehrsunfälle sowie über die Beschädigungen von Verkehrsleiteinrichtungen entgegengenommen. Außerdem werden telephonische Auskünfte über den Geschäftsbe- reich der Abteilung erteilt. In der Verkehrspermanenzstelle wird auch eine Ablage zur Erfassung aller im Raume Wien bewilligten Baustellen, aller von der MA 35 — Gebrauchserlaubnisse bewilligten Baustellen und aller von den Dienststellen mittels „rosa Formular“ durchgeführten Bauarbeiten geführt; diese Ablage ist bezirkswise und alphabetisch nach Straßennamen geordnet. Zu den sonstigen Aufgaben gehört auch die Funkverbindung mit dem Referat für Sofortmaßnahmen in der MD-VR.

Zur Gruppe 1 — Verkehrsorganisation und Planung, die sich in drei Referate gliedert, gehört das Referat 1 — Verkehrsorganisation. Es arbeitet unter anderem an der Planung und Realisierung von Verkehrskonzepten für Bezirke oder Bezirksteile unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption für Wien. Weitere Aufgabengebiete sind die Mitwirkung am Stadtentwicklungsplan und bei Bezirksentwicklungsplänen, bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten der MA 18, weiters die Planung und Realisierung von Wohnstraßen, Fußgängerzonen und anderer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Mitwirkung bei verkehrstechnischen bzw. verkehrsbehördlichen Problemen in Stadterneuerungsgebieten sowie Stellungnahmen bei vorgesehenen Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes. Außerdem gibt das Referat Gutachten zur Verkehrserschließung von Großbauvorhaben ab und plant die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs. Das Referat arbeitete an der generellen Planung der Oberflächengestaltung nach Abschluß der Bauarbeiten für den U-Bahn-Bau im 14. und 15. Bezirk mit.

Die Umorganisation des Verkehrs betrafen im 1. Bezirk die Verkehrsorganisation im Zusammenhang mit der Busproblematik und dem Korso Winterthur, im 2. Bezirk die Schaffung der Fußgängerzone Wiener Volksprater, im 3. Bezirk die Verkehrsorganisation im Bereich Schlachthof St. Marx, im 6. und 7. Bezirk die Vorbereitung einer neuen Verkehrsorganisation im Zusammenhang mit den Problemen auf der Mariahilfer Straße, im 8. Bezirk die Verkehrsorganisation Wimberggasse — Kandlgasse mit Garagenbau, im 9. Bezirk die neue Verkehrsorganisation am Himmelpfortgrund, im 10. Bezirk die neue Verkehrsorganisation im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung des Böhmisches Praters, im 11. Bezirk die Überprüfung der Verkehrsorganisation im Bereich Czokorgasse, im 14. Bezirk die Verkehrsorganisation Breitensee, Verkehrsorganisation Staargasse im Zusammenhang mit der Neuorganisation im Hanuschkrankenhaus, im 15. Bezirk die Verkehrsorganisation Ullmannstraße — Sechshauer Straße, Verkehrsorganisation Märzstraße, im 17. Bezirk die Überprüfung der Verkehrsorganisation Rötzergergasse — Comeniusgasse, im 18. Bezirk die Schopenhauerstraße, im 19. Bezirk die Verkehrsorganisation Sandgasse — Grinzinger Straße, die Verkehrsorganisation Sperre Höhenstraße, im 20. Bezirk diverse Maßnahmen in der Pöchlarnstraße, Heinzelmanngasse, Burghardtstraße, Jägerstraße, Universumstraße, Leithastraße, am Mortaraplatz, in der Treustraße, Vorgartenstraße, am Sachsenplatz, in der Waldmüllergasse, im 21. Bezirk die Verkehrsorganisation Lorettoplatz (Straßenrückbau), im 22. Bezirk die Verkehrsorganisation Hartlebengasse und die Verkehrsorganisation Grundackergasse.

93 Tempo-30-Anträge wurden für ganz Wien bearbeitet, davon wurden 30 Bereiche im Jahr 1991 kundgemacht.

36 Anträge müssen — meist auf Grund von Einsprüchen — neuerlich behandelt werden. Weiters wurde in sämtlichen Gebietsbetreuungen der Stadt Wien mitgearbeitet, 12 Bürgerversammlungen abgehalten und an 115 Amtsbesprechungen der MA 19 und 28 sowie anderer Dienststellen teilgenommen. Die „Nachuntersuchung für Tempo 30 in Wien“ durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde betreut. Im Referat 1 wurden etwa 100 Beantwortungen an Bezirksvorstehungen, amtsführende Stadträte, an die MD-Präsidialbüro als auch an Einzelpersonen in Zusammenarbeit mit der Informationsstelle erstellt. Weiters wirkt das Referat Verkehrsorganisation bei mehreren Wettbewerben wie z. B. für den Nordbahnhof, das Karmeliterviertel, bei verschiedenen Bezirksentwicklungsplänen, bei Fragen der Parkraumbewirtschaftung und der Planung von Park-and-Ride-Anlagen mit. Außerdem wurden etwa 25 Garagenstandorte bezüglich der Verkehrsorganisation auf deren Eignung überprüft.

Das Referat 2 — Planung befaßt sich mit der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) sowie mit der Überprüfung deren Notwendigkeit. 1991 wurden weiters die erforderlichen Ermittlungsverfahren für jene Örtlichkeiten durchgeführt, bei denen VLSA-Regelungen auf Blinkbetrieb untersucht, prinzipiell als möglich angesehen wurden und von den Bezirken nach Anfrage entsprechende Rückmeldungen erfolgt sind. Außerdem wurden 430 Projekte des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues begutachtet und entsprechende Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs angeregt.

Einen wesentlichen Arbeitsaufwand erfordern die Großprojekte, die etwa von der Wiener Bundesstraßen AG betrieben werden. Hier sind Projekte wie die West- und Südeinfahrt, Wiedner Gürtel und Grünbergstraße sowie die Verlängerung der A 23 bzw. B 302 anhängig. Umfangreiche Aktivitäten wurden auch durch das verkehrlich sensible Projekt der Donau-City erforderlich. Weiters wurden vermehrt Park-and-ride-Projekte auf ihre Folgewirkungen für den Verkehr überprüft. Unter denselben Gesichtspunkten wurden verschiedene Garagenprojekte überprüft.

Bei Projekten für Wegweiser, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf Bundesstraßen A waren die Ermittlungsverfahren und die Einreichung zur Genehmigung beim zuständigen Bundesministerium durchzuführen. So wurden z. B. Projekte für die 4. Spur auf der A 2, Änderung der FBM im Knoten A 23/A 4 erstellt sowie eine Aktualisierung aller Autobahnpläne für Wien durchgeführt. Bei U-Bahn-Projekten, Straßendetailprojekten sowie bei der generellen Planung der U 3 sowie U 6-Nord und Süd wurden Stellungnahmen und Änderungsvorschläge ausgearbeitet. Weiters wurden verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Überprüfungen diverser Bevorrangungsprojekte der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe durchgeführt: Zu nennen sind hier die Busspur 13 A im 4., 5., 6. und 8. Bezirk, die Bevorrangung Währinger Straße, Linie 40 und 41 im 9. Bezirk, die Busspur Laxenburger Straße, Linie 66 A und 67 A im 10. Bezirk, die Busspur Sechshauser Straße (+ Verkehrstechnische Untersuchung) im 15. Bezirk, die Bevorrangung Gentsgasse — Gersthofer Straße, Linie 40 und 41 im 18. Bezirk und die Bevorrangung Wallensteinstraße, Linie 5 und 31/5 im 20. Bezirk.

Das Referat 3 — Radverkehrsanlagen konnte sein für 1991 mit 30 km prognostiziertes Radwegenetz mit tatsächlich gebauten 42 km wieder übertreffen. Ende 1991 standen daher rund 430,46 km Radwege zur Verfügung. Auch die Fahrradabstellanlagen konnten um 102 auf derzeit 649 Örtlichkeiten erweitert werden. Der Projektkoordinator hat Koordinations- und Planungsgespräche mit Abteilungen des Magistrates sowie mit dem Umland Wiens zur Herstellung von regionalen und überregionalen Radwegrouten geführt.

Die Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde ist in fünf Referate unterteilt und mit folgenden Aufgaben befaßt:

Der erste Aufgabenbereich umfaßt die Verordnung und Festlegung definitiver Verkehrsmaßnahmen sowie die periodische Überprüfung bestehender Verkehrsmaßnahmen. 1991 wurden in diesem Zusammenhang 3.786 Anträge behandelt. Diese kamen in der Regel von Bezirksvorstehungen, der Magistratsdirektion, dem Bürgerservice, der Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt, den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetrieben, der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und von Privatpersonen. Weiters wurden Verkehrsmaßnahmen nach Fertigstellung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues festgelegt, aber auch auf der Grundlage von Untersuchungen der Gruppe für Verkehrssicherheit Verhandlungen über die Entschärfung von Unfallsschwerpunkten geführt.

Der zweite Aufgabenkomplex besteht in der Bewilligung von Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 StVO und der Festlegung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen. Im Zusammenhang damit wurde von Mitarbeitern ein Programm für die EDV-mäßige Bearbeitung der in Bescheiden vorgesehenen Verkehrszeichenaufstellung ausgearbeitet. Im Jahr 1991 waren dies 9.982 Fälle. Die Antragsteller sind vor allem die Magistratsabteilungen 28, 29, 30, 31, 33 und 42, die Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe, das Fernmeldebauamt Wien, die Österreichischen Bundesbahnen, die Heizbetriebe Wien, Telekabel und auch Private. Im Jahre 1991 wurde mit der Verlängerung der Linie U 6 im 20., 21. und 23. Bezirk und den damit verbundenen Umlegungen der Einbauten begonnen, Ersatzfahrbahnen errichtet sowie Schienenumlegungen und Umleitungen für den Individualverkehr durchgeführt. Die Arbeiten an der Verlängerung der A 23-SO-Tangente sowie der B 302 wurden weitergeführt, ebenso die Arbeiten der U 3 im Bereich Mariahilfer Straße — Europaplatz, sowie mit den Arbeiten im 16. Bezirk begonnen. Die Verbreiterung der A 23 im Knoten Gürtel konnte fertiggestellt werden. Verkehrsmaßnahmen wie Umleitungsstrecken usw. wurden unter anderem für die Erneuerung des Gaswerk-Netzes, den Ausbau des Kanal- und Wassernetzes, vor allem in den Siedlungsgebieten, festgelegt.

Für die Arbeiten der fünf Referate der Gruppe 3 — Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen wurden die für die Vergabe von Leistungen erforderlichen Maßnahmen, unter anderem die

Aufstellung und Ausführung von Voranschlägen, Ausschreibung und Einholung von Angeboten, Bauüberwachung, Kollaudierung und Rechnungsprüfung, durchgeführt.

Das Referat 1 — Detailprojekt und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) überprüfte 1991 auf Grund von Anträgen 161 Schaltprogramme oder Verkehrsabläufe und hat für den Neu- bzw. Umbau von VLSA entsprechende Detailprojekte erstellt. Davon betrafen 67 Projekte die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs. An 21 Örtlichkeiten wurden neue, teils koordinierende VLSA unter Berücksichtigung der Wünsche des öffentlichen Verkehrs errichtet. Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen wurden 33 teilweise komplizierte VLSA projektiert, errichtet, in Betrieb genommen und gegebenenfalls den geänderten Umleitungsverhältnissen angepaßt. Ferner nahm das Referat 372 definitive bzw. provisorische Umbauten und Anpassungen an VLSA vor. Weiters wurde an den Grundlagen für die dezentrale Ausschreibung und Angebotsprüfung mit Hilfe der EDV weitergearbeitet. Mit vorhandenen und laufend selbst ergänzten EDV-Programmen erstellte man die erforderlichen Projektunterlagen. Für die zentrale Verkehrsregelung wurden 50 Kabellegungen und Verteilerausbauten durchgeführt und 59 VLSA an die Wiener Verkehrsleitzentrale angeschlossen. Für Erdarbeiten im Zuge von VLSA-Baumaßnahmen wurden 73 Aufträge vergeben.

Das Referat 2 — Betrieb und Erhaltung von VLSA und der Verkehrsleitzentrale beantwortete 500 gerichtliche Anfragen, stellte Planunterlagen zu Verkehrsunfällen im Bereich von VLSA bei und beantwortete 10 Anfragen in Verwaltungsstrafverfahren. Weiters wurden an den 909 in Betrieb befindlichen VLSA (einschließlich 16 Fremdanlagen wie etwa Feuerwehrausfahrten) und 89 Blinkanlagen Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, und der wurde Betrieb ständig überprüft. Durch bessere Überwachung und genauere Wartung der Steuergeräte wurde die Betriebs- und Verkehrssicherheit erhöht. In diesem Zusammenhang wurden die Schaltgeräte turnusmäßig zweimal gewartet, die Signalgeber gereinigt, und ein zweimaliger Lampentausch wurde durchgeführt, wofür etwa 94.000 Glühlampen einschließlich des Verbrauches für Ausfälle erforderlich waren. Etwa 1.100 Störungen mußten behoben werden, und eine abschließende Prüfung der Anlagen mußte durchgeführt werden. Dazu kamen noch Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an 36 Fernsehbeobachtungsstellen und den Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale, aber auch die Überprüfung von Lampenausfällen in Hinblick auf eine Qualitätskontrolle. 1991 wurden zwei Steuergeräte, deren Zustand dem technischen Standard nicht mehr entsprach, getauscht sowie Gewitterschäden an diversen Einrichtungen behoben. Zu nennen ist noch die Mitwirkung im Fachnormenausschuß für VLSA des Österreichischen Normeninstituts.

Das Referat 3 — Verkehrsleiteinrichtungen ist für Straßenverkehrszeichen und Wegweiser zuständig. Insgesamt wurden Ende 1991 87.826 Verkehrszeichen in Email- oder Scotchliteausführung (rückstrahlend), 2.061 beleuchtete Verkehrszeichen und 574 Verkehrsleuchtsäulen verwaltet. Davon wurden 3.301 Verkehrszeichen auf 2.229 Eisenständern neu aufgestellt. Im Zusammenhang mit dem Wegweisungskonzept für Wien wurden 145 Wegweiser aufgestellt. Im Zuge von Erhaltungsarbeiten bzw. der Änderung bestehender Verkehrsmaßnahmen wurden 11.569 Verkehrszeichen, 6.064 Zusatztafeln, 6.069 Eisensteher und 265 Kettensteher erneuert. Im Zusammenhang mit der Tragwerksverbreiterung der A 23 wurden 20 Überkopfwegweiser neu aufgestellt und 18 Überkopfwegweiser entfernt. Weiters stellte man 45 beleuchtete Verkehrszeichen und 15 Verkehrsleuchtsäulen neu auf und demonitierte 42 beleuchtete Verkehrszeichen und 10 Verkehrsleuchtsäulen. Bei Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Friedhofsverkehr zu Allerheiligen wurden 260 transportable Verkehrszeichen aufgestellt.

Das Referat 4 — Bodenmarkierungen brachte auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, rund 168.000 m Strichmarkierungen (Leit-, Sperr-, Randlinien) sowie etwa 38.700 m² Flächenmarkierungen (Schutzwege, Sperrflächen) auf. Von den Strichmarkierungen waren rund 58.000 m, von den Flächenmarkierungen rund 20.900 m² Kurzzeitmarkierungen. Auf den Bundesstraßen B waren rund 128.000 m Strichmarkierungen (darunter 100.000 m Kurzzeitmarkierungen) sowie etwa 10.400 m² Flächenmarkierungen (darunter rund 7.400 m² Kurzzeitmarkierungen), auf Autobahnen rund 72.000 m Strichmarkierungen (darunter rund 45.000 m Kurzzeitmarkierung) und etwa 3.000 m² Flächenmarkierungen (darunter rund 2.600 m² Kurzzeitmarkierung). Außerdem bearbeitete das Referat 14 Verwaltungs- und 520 Gerichtsstrafakte. Weiters wurden die gesamten Straßenzüge der B 221, B 12, B 13, B 13a und B 225 sowie die A 23 zwischen Knoten Prater und Knoten Kaisermühlen im Rahmen von Erhaltungsverträgen komplett erneuert.

Das Referat 5 — Budget ist für die Führung der Sach- und Referatskredite und deren Abrechnung zuständig und führt für die Referate 1, 3 und 4 die Kontrolle und Abrechnungen der Leistungen für Fremdbteilungen durch. Im einzelnen betragen die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel (einschließlich der Budgetanteile der Bezirke) rund 306.960.000 S, wovon 72.460.000 S auf Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen, 15.200.000 S auf Strom, 76.200.000 S auf die Errichtung von Verkehrsanlagen, 25.540.000 S auf die Refundierungen und diverse andere Budgetposten, 78.100.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 24.800.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A sowie 14.660.000 S auf Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau entfielen.

Die Gruppe 4 — Sondertransporte, die aus zwei Referaten besteht, ist gleichzeitig die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung beim Amt der Wiener Landesregierung; sie erstellt außerdem Verkehrsgutachten in Bau-, Gewerbe-, Kraftfahr-, Luftfahrt- und straßenpolizeilichen Angelegenheiten.

Vom Referat 1 — Sondertransporte wurden 2.722 Routengenehmigungen für übergroße und überschwere Fahrzeuge und Transporte nach § 40 (3) und (4), - 45 (5), - 101 (5) und - 104 (9) des Kraftfahrgesetzes erteilt. Die eingeschränkte Zulassung von überschweren Arbeitsmaschinen und die Genehmigung von Sondertransporten mit einer Länge bis 40 m, Breite bis 7 m und einer Höhe bis 5,5 m sowie mit einem Gesamtgewicht bis 140 t erforderten Routenerhebungen über die fahrttechnische Eignung sowie Ermittlungen über die Tragfähigkeit von Brücken und Straßendecken einschließlich Einbauten. Für bestimmte Fälle waren auch begleitende Maßnahmen auf der Ebene der Straßenverkehrsordnung notwendig, wie z. B. Verordnungen von Halteverbotszonen, die den Zweck haben, schmale Straßen und enge Kurven vom ruhenden Verkehr freizuhalten, und Ausnahmen von Mindestgeschwindigkeiten.

Mit der 12. Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 ist insofern eine Kompetenzverschiebung eingetreten, als nunmehr auch bundesländerüberschreitende Sondertransporte nicht mehr vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sondern von den Ländern zu bewilligen sind. Da gerade in Wien bedeutende Transportunternehmen und Baufirmen angesiedelt sind, waren dies etwa 25 Prozent der ausgestellten Bescheide; das bedeutet einen wesentlichen Mehraufwand an Ermittlungen mit Straßenverwaltungen in den anderen Bundesländern.

Das Referat 2 — Behindertenangelegenheiten, Drehgenehmigungen, Gutachtertätigkeit erteilte insgesamt 1.736 bescheidmäßige Bewilligungen, wovon unter anderem 383 Drehgenehmigungen betrafen, 206 Halteverbote für Drehzwecke, 305 Halteverbote „ausgenommen Fahrzeuge mit offizieller Wagenkarte“, 286 Ladezonen, 30 Halteverbote für Spezialkraftwagen, weiters fallweise Halteverbote an 27 Örtlichkeiten, die 1991 insgesamt 76mal beansprucht wurden, sowie 465 Ausnahmegenehmigungen. Für die Erledigung der Drehgenehmigungen waren insgesamt 87 Ortsverhandlungen erforderlich. In 69 Fällen war es notwendig, öffentliche Verkehrsflächen längerfristig zu sperren und für den Verkehr Umleitungstrecken festzulegen. Außerdem stellte das Referat für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr 174 Erlaubnisse zum Radfahren aus. Das Referat behandelte weiters 31 Fälle von sportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen, für die Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn wurden 97 Ermittlungsverfahren durchgeführt.

Gemäß § 29b Abs. 4 StVO 1960 wurden 281 Anträge zur Ausstellung von Behindertenausweisen gestellt. 99 Behindertenausweise wurden ausgestellt. 126 Anträge mußten abgewiesen werden, bei 56 Ansuchen war das Ermittlungsverfahren noch nicht abgeschlossen.

Das Referat ist auch mit der Erteilung von Ausnahmen vom „Wiener Nachtfahrverbot“ für Lkw mit über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (148 Anträge) und von Bestimmungen des § 42 StVO 1960 „Wochenend- und Feiertagsfahrverbot“ für Lkw mit über 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (801 Anträge) befaßt. Ferner werden auch Fahrzeuge der Wiener Fahrschulen überprüft und Gutachten erstellt, ob diese für die praktische Ausbildung geeignet sind. Dabei ist der erfreuliche Trend festzustellen, daß es zahlreiche Wiener Fahrschulen gibt, die bei den Neuanschaffungen ihrer Schulzüge schon auf Fahrzeuge mit den größtzulässigen Maßen und Gewichten und vielstufigen Getrieben umgestiegen sind. Dadurch ist eine gediegene Berufskraftfahrerausbildung sichergestellt. Im Zusammenwirken mit der Wiener Handelskammer-Sektion Verkehr, Fachgruppe der Kraftfahrerschulen, dem Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien und der MA 70 wurde unter den Auspizien der Verwaltungsakademie der Stadt Wien und den Damen und Herren Sachverständigen für die Lenkerprüfung ein 4tägiges Seminar abgehalten, bei dem nicht nur die überarbeiteten Handbücher für die Lenkerprüfung vorgestellt und zum Gebrauch übergeben, sondern auch offene Fragen der Lenkerprüfung behandelt wurden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß Wien das erste österreichische Bundesland war, in dem eine Dame zur technischen Sachverständigen für die Lenkerprüfung bestellt wurde, während schon seit geraumer Zeit Juristinnen bei Lenkerprüfungen tätig sind.

Weiters wurden Gutachten für behinderte Personen bezüglich der notwendigen Ausgleichseinrichtungen an Fahrzeugen erstellt, teilweise nach Beobachtungsfahrten mit den Behinderten. In luftfahrbehördlichen Angelegenheiten, die von der MA 64 wahrgenommen werden, wird der luftfahrttechnische Amtssachverständige gestellt. Während des Parteienverkehrs werden Projektanten und Private in Bau- und Gewerbeangelegenheiten verkehrstechnisch beraten.

Die Gruppe 5 — Landesfahrzeugprüfstelle besteht aus drei Referaten. Das Referat 1 ist zuständig für Genehmigungen von Fahrzeugen sowie Änderungen an genehmigten Fahrzeugen bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 2.500 kg. Weiters werden Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von weniger als 10 km/h und weniger als 2.500 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht einzeln oder als Type genehmigt. 1991 wurden für 8.651 Fahrzeuge Gutachten über die Verkehrs- und Betriebssicherheit erstellt und Genehmigungsfälle abgewickelt.

Das Referat 2 ist zuständig für dieselben Aufgaben wie das Referat 1, jedoch für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2.500 kg. Diese Trennung ist erforderlich, da für die schweren Fahrzeuge andere Prüfeinrichtungen erforderlich sind. Durch die anderen Prüfeinrichtungen, insbesondere der Prüfstraßen, ist auch eine räumliche Trennung notwendig. Im Rahmen von Genehmigungen wurden vom Referat 2 1.869 Gutachten über die Betriebs- und Verkehrssicherheit von Fahrzeugen erstellt. Im Referat 2 wurden weiters 391 Gutachten für die wiederkehrende und besondere Überprüfung (§§ 55 und 56 KFG 1967) sowie 18 Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung von Fahrzeugen zum Transport gefährlicher Güter (§ 15 GGSt) erstellt.

Das Referat 3 führt die Verfahren der zur Begutachtung von Fahrzeugen nach § 57a KFG 1967 sowie der zur Überprüfung nach § 55 KFG ermächtigten Vereine und Gewerbetreibenden durch. Weiters wird die Tätigkeit dieser Vereine und Gewerbetreibenden in Form von regelmäßigen Revisionen überprüft. 1991 wurden 483 Geschäftsfälle

behandelt. Die Sprechstunden des Referates am Dienstag und Donnerstag werden immer mehr ausgenutzt. Hier kommen Gewerbetreibende und lassen sich die Vorgangsweise bei der wiederkehrenden Begutachtung erklären, es kommen aber auch immer mehr Bürger, die sich durch einen Mißbrauch bei der Begutachtung nach § 57a KFG benachteiligt fühlen. Soweit als möglich wird versucht, diesen Bürgern zu helfen; Werkstätten, die angeblich Mißbrauch getrieben haben, werden einer Revision unterzogen.

In 47 Fällen wurden Verkehrsgutachten im Bau- und Gewerbeverfahren erstellt. 22 Gewerbetreibenden und Vereinen konnte eine Ermächtigung zur Überprüfung und Plombierung von Fahrtenschreiberanlagen erteilt werden.

Im Bereich des Transportes gefährlicher Güter auf Straßen wurden 1991 durch das Referat 25 Streckenbewilligungen und 318 Ausnahmegewilligungen erteilt sowie 112 Tankfahrzeuge besonders überprüft und genehmigt.

Die überwiegende Anzahl von Sachverständigen der Landesfahrzeugprüfstelle nach § 125 KFG ist auch als Sachverständige bei der Lenkerprüfung (§ 126 KFG) tätig.

Bei Typenprüfungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurden Sachverständigengutachten durch die beiden vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestellten Sachverständigen nach § 124 KFG erstellt.

Die Gruppe 6 befaßt sich mit Verkehrssicherheit und Statistik. Das Jahr 1991 war für Wien seit 1983 das Jahr mit der geringsten Anzahl von Personenschadenunfällen und Verletzten im Straßenverkehr. Waren 1983 7.742 Personenschadenunfälle mit 10.303 Verletzten und Toten zu verzeichnen, konnten 1991 6.720 Unfälle mit 8.674 Verunglückten registriert werden. Dies entspricht einer Abnahme von mehr als 1.000 Unfällen und 1.600 Verunglückten pro Jahr. Die Zahl der Toten mit rund 100 ist zwar generell höher als in den Vorjahren, liegt jedoch immer noch deutlich unter dem Wert des Jahres 1983 (169 Tote). Diese Zahlen bestärken die Meinung, daß gerade den Maßnahmen für die Geschwindigkeitsreduktion noch viel mehr Bedeutung als bisher beizumessen ist. Als Maßnahmen werden aus diesem Grund folgende Schwerpunkte weiter verfolgt: Neben der systematischen Sanierung von Unfallstellen nach nachvollziehbaren Kriterien werden die Maßnahmen für die Geschwindigkeitsreduktion mehrschichtig verfolgt und ständig sicherheitstechnische Planungsbegutachtungen vorgenommen. Für die Exekutive werden in bestimmten Abständen Auswertungen über Unfälle für Überwachungsschwerpunkte durchgeführt. Im Jahre 1991 wurden mehr als 100 sicherheitstechnische Untersuchungen von Stellen, an denen sich die Zahl der Unfälle extrem häuft, veranlaßt. Hierbei zeigt sich, daß die finanziellen Möglichkeiten für die Sanierung in Zukunft erweitert werden müssen und auch bei den Bezirken die Budgetpost Verkehrssicherheit höher zu dotieren sein wird.

Die Einrichtung der 1. Radarstufe wurde analytisch und praktisch vorbereitet, so daß im Frühjahr 1991 in der Wiener Westein- und -ausfahrt sowie am Süd- und Westgürtel gezielt nach dem Unfallgeschehen Radarboxen aufgestellt wurden. In Ergänzung sind Geschwindigkeitswarnblinkanlagen beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten eingereicht. Zur Bekämpfung der hohen Fahrgeschwindigkeiten in den Wohngebieten (Anliegerstraßen) wurden in vielen Bereichen bauliche Fahrbahnerhöhungen eingerichtet. 1991 wurden auch ständig sicherheitstechnische Planungsbegutachtungen von Projekten der MA 28 und 46 durchgeführt. Hierbei hat sich gezeigt, daß in vielen Planungen der Ziviltechniker grobe sicherheitstechnische Mängel gegeben sind, die dann entsprechend verbessert werden mußten. Weiters zeigt sich, daß nicht alle Planungen der MA 46 — Verkehrssicherheit vorgelegt werden. Gemäß der Richtlinie RVS 1.21 wären alle Planungen dem sicherheitstechnischen Sachverständigen zeitgerecht vorzulegen, damit Mängel vermieden werden können. In Zukunft muß das Schwergewicht aus diesem Grund im Bereich der Verkehrssicherheit vor allem auf generelle Planungen, aber auch auf temporäre Detailplanungen von Umleitungen gelegt werden. Für den „Wiener Verkehrssicherheitscomputer“ wurde 1991 die Umstellung auf PC weiter vorangetrieben, so daß derzeit das Unfallgeschehen über Laptop-Geräte (Klein-PC) bereits abgerufen werden kann. In diesem Zusammenhang wird auch die graphische Unfalldatendarstellung weiter verfolgt, so daß nicht nur Kollisionsdiagramme, sondern auch Häufigkeitsbilder auf Übersichtskarten anschaulich gezeigt werden können. Darüber hinaus erfolgt ständig die sicherheitstechnische Betreuung der Verkehrsbehörde, um Entscheidungen mit Hilfe von Sicherheitsdaten, Fußgängeruntersuchungen und Geschwindigkeitsmessungen besser unterstützen zu können.

Wiener Stadtwerke

Die wirtschaftliche Entwicklung der Wiener Stadtwerke war im Jahr 1991 von verschiedenen Faktoren sowohl positiv als auch negativ geprägt. So wirkte sich die Konjunkturabschwächung zwar auch auf die österreichische Wirtschaft aus, die Auswirkungen blieben jedoch wesentlich geringer als in anderen Ländern. Das Wachstum des österreichischen Bruttoinlandsproduktes lag mit rund 3 Prozent zwar unter den Vorjahreswerten, war aber immer noch günstiger als in den übrigen OECD-Staaten.

Einen weiteren wesentlichen Faktor stellt für die Wiener Stadtwerke der Temperaturverlauf während des Winterhalbjahres dar. Das Temperaturniveau des Jahres 1991 lag weit unter jenem von 1990. Die Summe der Gradtagzahlen lag um 18,8 Prozent über dem Vorjahreswert. Dementsprechend hoch waren auch die Energieabsätze bei Strom (+6%) und Gas (+10%).

Mit einem Investitionsvolumen von rund 4 Milliarden Schilling im Jahr 1991 gehören die Wiener Stadtwerke zu den wichtigsten Wirtschaftsgrößen im Wiener Raum. Allein auf die Elektrizitätswerke entfielen mehr als 3 Milliarden Schilling, wovon der Neubau des Blockes 3 im Kraftwerk Simmering den Löwenanteil beanspruchte. Dieser Kombiblock soll im Herbst 1992 in Betrieb gehen. Für den Ausbau der Leitungsnetze wurden rund 780 Millionen Schilling ausgegeben.

Die Gaswerke investierten rund 360 Millionen Schilling, wovon der Großteil (211 Millionen Schilling) auf den Ausbau des Rohrnetzes entfiel. Den Schwerpunkt bildete dabei die Siedlungsaufschließung in Wien und Niederösterreich. Intensiviert wurde das Austauschprogramm für Graugußrohre, das 1995 abgeschlossen sein soll. Zur Erhöhung der Versorgungssicherheit wurde im November mit dem Bau einer neuen Erdgas-Hochdruckleitung von der Übernahmestelle Aderklaa (Niederösterreich) bis zum Kraftwerk Donaustadt begonnen.

Von den 660 Millionen Schilling, die von den Verkehrsbetrieben investiert wurden, entfielen 125 Millionen auf Gleiserneruerungen, 120 Millionen auf die Neuanschaffung von Autobussen und 66 Millionen auf Bevorrangungsmaßnahmen.

Alle vier Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke konnten im Jahr 1991 Umsatzzuwächse verbuchen, so daß der Umsatz des Gesamtunternehmens um 6,7 Prozent von 17,7 Milliarden Schilling im Jahr 1990 auf 18,8 Milliarden Schilling im Jahr 1991 gesteigert werden konnte. Dennoch hat sich die Erfolgssituation des Gesamtunternehmens gegenüber 1990 erheblich verschlechtert, was vorwiegend auf die großen Kostensteigerungen beim Personal, bei den Brennstoffen und vor allem beim Verbundstrom zurückzuführen ist. Diese Entwicklung traf besonders die Elektrizitätswerke, die das Geschäftsjahr 1991 mit einem Jahresverlust von fast 440 Millionen Schilling abgeschlossen haben. Gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1990 mit einem Gewinn von rund 470 Millionen Schilling bedeutet dies eine Erfolgverschlechterung um fast 900 Millionen Schilling. Eine der Hauptursachen für diese Entwicklung ist, daß sämtliche Kostensteigerungen vom Unternehmen getragen werden mußten, da die Preisbehörde eine entsprechende Tarifanpassung abgelehnt hat.

Der Personalstand der Wiener Stadtwerke hat sich 1991 nur unwesentlich gegenüber 1990 verändert. Per 31. Dezember 1991 waren insgesamt 15.469 Mitarbeiter beschäftigt, was gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Abnahme um 26 Personen bedeutet. Die Zahl der Pensionisten hat sich 1991 hingegen um mehr als 100 gegenüber 1990 auf 13.226 verringert. Damit kommen nunmehr auf 100 aktive Bedienstete 86 Pensionisten.

Auch 1991 boten die Wiener Stadtwerke Ausbildungsplätze in acht technischen und kaufmännischen Lehrberufen an. So wurden 88 Lehrlinge aufgenommen, 92 Lehrlinge haben ihre Lehrzeit beendet; Ende 1991 standen 292 Lehrlinge in Ausbildung. Auch 1991 boten die Wiener Stadtwerke wieder Ferienpraxisplätze für 36 Schüler und Studenten an, die auf diese Weise einen Vorgeschmack auf das Berufsleben bekommen haben.

1991 feierten 124 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr 40jähriges und 338 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr 25jähriges Dienstjubiläum. Diese Jubiläen sind mit einer kleinen finanziellen Zuwendung als Dankeschön für die geleistete Arbeit verbunden. Acht Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke wurden durch ein Ehrenzeichen der Wiener Landesregierung für ihre Verdienste um das Land Wien ausgezeichnet.

Der EDV-Bereich hat sich auch 1991 rasant weiterentwickelt. So erhöhte sich die Anzahl der Datenendgeräte (Terminals und Drucker) auf über 1.800, was einer Zunahme um rund 400 Geräte entspricht. Aus der Vielzahl der begonnenen bzw. weitergeführten EDV-Projekte sind die Entwicklung eines Personalinformationssystems, die Einrichtung eines Online-Materialsystems für alle Lager der Wiener Stadtwerke und die Weiterentwicklung des graphischen Netzinformationssystems der Gaswerke, das nun rund 1.700 km Einbauten im Hauptrohrnetz erfaßt, hervorzuheben. Bei den Arbeitsplatzrechnern gab es einen Zuwachs von 95 PC-Konfigurationen, womit sich die Gesamtzahl der bei den Wiener Stadtwerken verwendeten Personalcomputer auf über 300 erhöht hat. Um den Mitarbeitern den Umgang mit diesen Geräten zu erleichtern, wurden 30 Softwarekurse mit fast 100 Teilnehmern abgehalten. Der gesamte Schulungsaufwand im Bereich des Rechenzentrums der Wiener Stadtwerke betrug mehr als 1 Million Schilling. Gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Wien wurde 1991 eine öffentliche Ausschreibung über insgesamt 900 Kopiergeräte vorgenommen, wodurch der Preis je Kopie um etwa 20 Prozent gesenkt werden konnte.

Anfang 1972 wurde in der Generaldirektion der Wiener Stadtwerke ein **E n e r g i e r e f e r a t** geschaffen. Gemeinsam mit dem unter seiner Leitung stehenden, ebenfalls 1972 eingerichteten „Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE)“ hat das Energiereferat in erster Linie den Ausbau und den Einsatz der leitungsgebundenen Energieträger abzustimmen, Energiekonzepte für die Stadt Wien zu erstellen und den zuständigen amtsführenden Stadtrat vor allem in Fragen der Fernwärmeversorgung zu unterstützen. Mit Wirkung vom 1. September 1984 wurde dem Energiereferat als weitere Aufgabe die Energieberatung als umfassende Dienstleistung der Wiener Energieversorgungsunternehmen übertragen. In den nunmehr 20 Jahren seines Bestehens hat das Energiereferat drei Energiekonzepte für die Bundeshauptstadt erstellt. Das erste Energiekonzept — Wien zählte zu den ersten Großstädten der Welt, die ein solch umfassendes Energiekonzept aufweisen konnten — wurde im Jahr 1978 dem Wiener Gemeinderat vorgelegt. Im Herbst 1983 wurde dieses Konzept mit der Vorlage der 1. Fortschreibung adaptiert. Im Juni 1991 wurde bereits die 2. Fortschreibung des Energiekonzeptes „Neue Wege für Wiens Energie“ vorgelegt, mit der die neue Wiener Energiepolitik vorgestellt wird. Diese orientiert sich an den wesentlichen Zielvorstellungen „Zufriedene Kunden durch verstärkte Dienstleistungen“, „Saubere Umwelt“, „Moderne Technologien für eine langfristige Siche-

rung der Energieversorgung“, „Wirtschaftliches Handeln“, „Soziale Verträglichkeit“ und „Energieversorgung als Teil der Kommunalpolitik“. Die Tätigkeit des AKE besteht vor allem darin, für projektierte, aber auch für bestehende Objekte eine Empfehlung für die Energieversorgung abzugeben. Seit 1972 wurden fast 5.000 solcher Empfehlungen für die Energieversorgung von Bauvorhaben mit einem Gesamtwärmeanschlußwert von mehr als 6.500 Megawatt beschlossen, wobei auf Fernwärme rund 56 Prozent entfallen, auf Erdgas 42 Prozent und auf Strom und sonstige Brennstoffe nur je 1 Prozent.

Ein weiteres wesentliches Instrument der Energieversorgungsplanung stellt auch die Wohnbauförderung dar, für die die öffentliche Hand jährlich erhebliche Mittel bereitstellt. Um den Erfordernissen des Umweltschutzes in bezug auf eine emissionsfreie oder emissionsarme Heizung bei geförderten Wohnbauten Rechnung zu tragen, ist das Energiereferat in Zusammenarbeit mit dem AKE und der Energieberatung mit der Überprüfung aller Wohnbauförderungsanträge im Hinblick auf die geplante Energieversorgung befaßt. Durch diese Maßnahmen ist es gelungen, den Heizölanteil im geförderten Wohnbau von rund 40 Prozent im Jahr 1973 auf rund 1 bis 3 Prozent in den 80er Jahren zu verringern. 1990 lag der Heizölanteil sogar unter 1 Prozent. Demgemäß beträgt der Anteil der leitungsgebundenen Energieträger in diesem Bereich mittlerweile 99 Prozent.

1991 wurden insgesamt rund 8.900 Kunden der Wiener Stadtwerke und der Heizbetriebe Wien beraten. Fast die Hälfte der Beratungsleistungen bezog sich auf Vorschläge zu Sanierungsmaßnahmen und Energiesparmöglichkeiten, gefolgt von Auskünften über die Anwendung leitungsgebundener Energieträger sowie von EDV-gestützten Berechnungen der Heizlast bzw. der Heizkosten. Die Energieberatung wird nicht nur von Haushaltskunden, sondern in immer stärkerem Ausmaß auch von Wohnbaugenossenschaften, Hausverwaltungen sowie durch Gewerbe-, Industrie- und Handelsunternehmungen in Anspruch genommen. In der Heizperiode 1990/91 wurden im Rahmen einer Aktion „Heizungstest vom Energieberater“ rund 900 Heizungsanlagen überprüft, wobei rund zwei Drittel der überprüften Geräte äußerst schlechte Ergebnisse erbrachten. Nur jedes sechste Gerät erbrachte eine energiesparende und umweltfreundliche Betriebsweise. Die Anlagenbetreiber wurden auf die Mängel hingewiesen, wobei gleichzeitig entsprechende Maßnahmen empfohlen wurden.

Einen Schwerpunkt bildeten 1991 die Vorarbeiten zur Umstellung des Rechnungswesens auf die ab 1. Jänner 1992 wirksamen Bestimmungen des Rechnungslegungsgesetzes. In diesem Zusammenhang waren umfangreiche Änderungen bei der Gewinn- und Verlustrechnung sowie beim Berichtswesen notwendig.

Zur Sicherstellung der Energieversorgung sowie von Verkehrs- und Bestattungsleistungen auch in Katastrophenfällen wurde ein Ausschuß für Katastrophenschutz gegründet, dem die Koordinierung der notwendigen Maßnahmen für den Gesamtbereich der Wiener Stadtwerke obliegt.

Auf Grund des neuen Abfallwirtschaftsgesetzes des Bundes wurde 1991 mit der Adaptierung der Abfallkonzepte der einzelnen Teilunternehmungen begonnen.

Zur verstärkten Entwicklung der Wiener Stadtwerke und der Heizbetriebe Wien in Richtung „kundennahes Dienstleistungsunternehmen“ wurde der Ausschuß für Marketing und Kundendienst gegründet. Der Zentraleinkauf hat 1991 Bestellungen mit einem Gesamtvolumen von mehr als 1.600 Millionen Schilling durchgeführt, wovon allein auf Wiener Firmen rund 1.300 Millionen Schilling entfielen.

Im Jahr 1991 gab es in allen Unternehmensbereichen eine Reihe innovativer Neuerungen. Im Zuge eines Großversuches wurde in Zusammenarbeit der Elektrizitätswerke mit verschiedenen Firmen in Wien-Landstraße am 20. Februar 1991 die erste Wiener Solartankstelle eröffnet. Die Stromerzeugung erfolgt mittels 30 Silizium-Solarzellen, die eine Jahresproduktion von etwa 1.500 Kilowattstunden garantieren. Die Solaranlage ist mit dem Stromnetz gekoppelt, um auch bei Schlechtwetter die Funktion zu gewährleisten. Im Blockkraftwerk 1/2 des Kraftwerkes Simmering wurde die Gasturbine mit verstellbarer 1. Leitschaufelreihe auf der Lufteintrittsseite des Verdichterteiles ausgerüstet. Dadurch kann eine geringere Mindestlast des Kombiblockes im Schwachlastbetrieb erreicht werden, was einen besseren Wirkungsgrad und die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte für Schadstoffemissionen auch bei Schwachlast ermöglicht. Für die Erneuerung bzw. den Umbau von alten 10- oder 20-kV-Schaltanlagen wurden zwei Containerschaltanlagen in Betrieb genommen, die eine kostengünstige Arbeitsdurchführung ermöglichen, da für abgerissene Anlagenteile keine Provisorien mehr errichtet werden müssen. Vor allem aus Gründen der Personen- und Anlagensicherheit und unter dem Aspekt des neuen Produkthaftungsgesetzes erfolgte die Neukonstruktion des Trennanschlußkastens in vollisolierter Ausführung zur Bewältigung der höchstmöglichen Kurzschlußleistungen. Weiters wurde gemeinsam mit der Industrie ein neuer, freistehender Niederspannungs-Schleifenkasten in vollisolierter, platzsparender Bauweise entwickelt, der neben einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit für das Personal auch beachtliche Kosteneinsparungen bringt.

Im Bereich der Dienststelle Simmering wurde ein sogenanntes Konsignationslager für Gaszähler eingerichtet. Die dort von den Herstellerfirmen gelagerten Zähler können von der zuständigen technischen Abteilung jederzeit entnommen werden, gelten aber erst ab Übernahme ins Magazin als geliefert. Da sich dadurch auch die Rechnungslegung entsprechend verschiebt, ergibt sich für die Gaswerke ein Zeitgewinn für die Bezahlung von etwa 4 bis 5 Monaten, was für das Unternehmen einen Zinsvorteil von etwa 1 Million Schilling pro Jahr bringt. Ebenfalls in der Dienststelle Simmering wurde die Spritzlackiererei für die Gaszähler von Lacken mit organischen Lösungsmitteln auf wasserlösliche Lacke umgestellt. Diese Maßnahme stellt eine wesentliche Umweltentlastung dar. Seit 16. Dezember 1991 ist bei

den Gaswerken ein Gehörloselephon installiert. Es handelt sich hierbei um ein Bildschirmgerät in Verbindung mit einem Telephonapparat. Diese Einrichtung stellt eine Novität im Bereich der Wiener Stadtverwaltung dar und steht rund um die Uhr für Notrufe und allgemeine Anfragen zur Verfügung.

In Hinblick auf eine umweltfreundlichere Lacktechnologie künftiger Fahrzeuggenerationen wurde auf einen Straßenbahnbeiwagen versuchsweise ein lösungsmittelarmer Komplettlack auf Alkydbasis aufgebracht. Neben dem laufenden Nachrüstprogramm zur Verbesserung des Schallschutzes an Straßenbahntrieb- und -beiwagen wurde versuchsweise auch je ein älterer Trieb- und Beiwagen mit Schallschutzeinrichtungen nachgerüstet. Ferner wurden erste Versuchsfahrten mit einem auf Drehstromantrieb umgebauten Straßenbahntriebwagen durchgeführt. Auf Grund des Bedarfes an kleinen und wendigen Autobussen wurde eine internationale öffentliche Ausschreibung für Niederflrbusse vorgenommen. Weiters wurden die Gleisbett-Versuchsstrecken im Bereich des U-Bahn-Betriebsbahnhofes Wasserleitungswiese ausgebaut. Die Betontragplatten und Schwellen wurden komplett entfernt und durch Spannbetonschwellen in Schotterbett ersetzt. Eine Schallvergleichsmessung ergab eine klare Verbesserung der Luftschallwerte. Dieser bei Neubaustrecken verwendete Oberbau wird erhebliche Einsparungen bei den Kosten für die Gleiserhaltung mit sich bringen. Durch den Einbau einer automatischen Abgasabsauganlage in der Autobusgarage Vorgarten, deren Saugleitung händisch direkt an die Auspuffrohre der Autobusse angekuppelt und nach dem Absaugvorgang automatisch abgekuppelt und zur Tankstelle zurückgeführt wird, ist die wirtschaftlichste Lösung zur Abgasentsorgung gewählt worden.

Auf dem Zentralfriedhof wurde der Prototyp eines neuen Elektrokonduktzuges in Betrieb genommen und einer mehrmonatigen praktischen Erprobung unterzogen. Auf Grund der positiven Erfahrungen sollen nun bis Ende 1992 alle im Einsatz befindlichen, mit Flüssiggas betriebenen Konduktzuges durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden.

Elektrizitätswerke

Die Stadtwerke-Elektrizitätswerke verzeichneten im Jahr 1991 in ihrem Versorgungsgebiet einen Gesamtstrombedarf von 8,686.175 MWh, was einem Mehrbedarf gegenüber 1990 um 6,2 Prozent entspricht. Aufgebracht wurde diese Strommenge zu 47,4 Prozent durch eigene kalorische Kraftwerke, zu 1,0 Prozent aus eigenen Wasserkraftwerken, zu 2,1 Prozent aus dem Strombezugsrecht am Donaukraftwerk Greifenstein und zu 49,5 Prozent aus Fremdstrombezügen vom österreichischen Verbundkonzern. Wie bereits im Jahr 1990 konnte die Verbundgesellschaft auch 1991 auf Grund von Niederwasser auf der Donau in den Sommermonaten keine Sonderstromkontingente anbieten. Trotzdem hat sich der Fremdstromanteil am Gesamtstrombedarf von 47,4 Prozent im Jahr 1990 auf 49,5 Prozent im Jahr 1991 erhöht. Am 10. Dezember 1991 trat mit 1.642 MW die bis dahin größte Belastungsspitze aller Zeiten auf. Dieser Jahreshöchstwert lag um 132 MW oder 8,7 Prozent über jenem des Vorjahres, wobei auch dieser schon ein absoluter Höchstwert war. Auch der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie ergab sich am 10. Dezember 1991 und war mit 33.498 MWh um 11,6 Prozent höher als im Jahr davor. Die Wärmelieferung aus den Kraft-Wärme-Kupplungsanlagen der Stadtwerke-Elektrizitätswerke in den Kraftwerken Simmering und Leopoldau betrug 1991 insgesamt 1,676.175 MWh und war damit um 12,4 Prozent höher als im Vorjahr. Die Entwicklung zeigt deutlich, daß der Strombedarf trotz verschiedener Energiespar-Initiativen nach wie vor stark ansteigt. Der Bedarfszuwachs der letzten 10 Jahre betrug immerhin fast 40 Prozent. Die jährlich für einen Zeitraum von 10 Jahren zu erstellende Strombedarfsprognose wird daher dieser Entwicklung Rechnung tragen müssen und entsprechend höhere Jahreszuwächse auszuweisen haben, da dadurch das Ausbauprogramm für die Stromerzeugungs- und -verteilanlagen wesentlich beeinflusst wird.

Im Jahr 1991 haben die Stadtwerke-Elektrizitätswerke insgesamt 8,003.363 MWh Strom an ihre Kunden abgegeben, um 5,9 Prozent mehr als 1990. Davon verbrauchten die Haushalte 32,6 Prozent, Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe 16,4 Prozent, die Industrie 46,9 Prozent und öffentliche Beleuchtung sowie öffentlicher Verkehr zusammen 4,1 Prozent.

Im Kraftwerk Simmering wurden die Bauarbeiten am Blockkraftwerk 3 termingerecht fortgesetzt. Für eine Reihe von maschinen- und elektrotechnischen Komponenten des Kraftwerkes wurden die Ausschreibungen durchgeführt und die entsprechenden Aufträge vergeben. Sowohl der Dampf- als auch der Gasturbosatz wurden von der Herstellerfirma geliefert, so daß im Dezember das erste Zünden der Gasturbine erfolgen konnte. Die Kesseldruckproben wurden im September erfolgreich durchgeführt. Auch die Arbeiten an der Rauchgasentschwefelungsanlage sind weit fortgeschritten. So wurden das Elektrofilter, der Wäscher und der Gasvorwärmer montiert. Das Blockkraftwerk 1/2 soll mit einer Rauchgasentstickungsanlage (DENOX) nachgerüstet werden. Dazu wurden bereits Planungsarbeiten und Vorklärungen für die Behördenbewilligungen durchgeführt. Die bestehenden Kraftwerksblöcke wurden den vorgeschriebenen Revisionen unterzogen. Die größte Reparatur betraf den Block 4, in dem infolge eines Schadens im Lastregelschalter der Blocktransformator getauscht werden mußte. Das Kesselhaus und alle darin enthaltenen Anlagenteile des alten, stillgelegten Blockes 3 wurden abgebrochen.

Im Kraftwerk Donaustadt erfolgte die planmäßige Revision des Blockes 1, wobei einige kleinere Schäden behoben wurden. Für den Block 2 ist die nächste Hauptrevision im Jahr 1992 vorgesehen. Am 1. September 1991 wurde probeweise ein Inselbetrieb mit dem Block 1 durchgeführt. Anschließend wurde auch der Parallelbetrieb mit Block 2 in einer erweiterten Netzinsel getestet. Die positiven Ergebnisse dieses Versuches haben gezeigt, daß das Kraftwerk

Donaustadt auch als eigenständige Erzeugungsanlage außerhalb des Gesamtnetzes funktioniert. Im Jahr 1991 wurden Ausschreibung und Vergabe für den Ersatz der Block-Leitrechner durchgeführt. Für den Umbau der Kühlwasserversorgungseinrichtungen des Kraftwerkes Donaustadt im Zusammenhang mit der Errichtung des Donaukraftwerkes Freudenu wurde eine einvernehmliche Vereinbarung mit der Donaukraftwerke AG getroffen. Die notwendigen Einreichungen für die diversen behördlichen Bewilligungen wurden vorgenommen, wobei allerdings vor Beginn der Umbauarbeiten der noch ausstehende Baubeschluss für die Donauaustaufe abzuwarten ist. Auch beim Kraftwerk Leopoldau wurden im Zuge der Revisionsarbeiten diverse Schäden behoben und einige technische Verbesserungen durchgeführt.

Auf dem Gebiet der Umspannwerke, Unterwerke und Schaltstationen erfolgten 1991 Ausschreibungen verschiedener Anlagenteile für das geplante Umspannwerk Wagramer Straße. Dieses Umspannwerk sollte ursprünglich das Gebiet der Weltausstellung 1995 im Bereich des Vienna International Centers mit Strom versorgen. Nach dem Volksentscheid gegen die Weltausstellung dient das Umspannwerk nun der Versorgung der geplanten „Donau-City“ auf demselben Areal. Im Umspannwerk Liesing wurden die Bauarbeiten zur Erweiterung der 110-kV-Schaltanlage fortgesetzt. Auch in fast allen übrigen Umspannwerken erfolgten verschiedene Arbeiten zur Erhöhung der Versorgungssicherheit. Das Wasserkraftwerk Opponitz wurde nach dem Tausch des Blockumspanners 2 im Oktober 1991 wieder in Betrieb genommen. Die Arbeiten am neuen Notlastverteiler und dem Schulungs- und Testzentrum im Umspannwerk Michelbeuern konnten zum Großteil fertiggestellt werden. Zur reibungslosen Stromversorgung von Straßenbahn und U-Bahn mußten einige Unterwerke ausgebaut werden. Bei der Planung neuer Unterwerke lag der Schwerpunkt bei der 2. Ausbaustufe der U 3. Für diesen Bauabschnitt wurden die elektrischen Anlagen bestellt. Mit der Montage wird im Herbst 1992 begonnen.

Im 380-kV-Netz erfolgten hauptsächlich Arbeiten im Zusammenhang mit dem neuen Blockkraftwerk Simmering 3. Für die geplante 380-kV-Nordeinspeisung wurden die Vorgespräche über den Trassenverlauf fortgesetzt.

Auch im 110-kV-Netz wurden umfangreiche Arbeiten im Bereich des Blockkraftwerkes Simmering 3 durchgeführt. So wurde im August die 110-kV-Kabelanlage zum Anfahrtrafo in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der Kabelanlage zum Gasturbinen-Trafo erfolgte im Oktober. Im Zuge der Bauarbeiten für die U-Bahn-Linie U 6 mußten umfangreiche Kabelumlegungen durchgeführt werden.

Im 20-kV-Netz wurden erstmals Umspannwerks-Bauprovisorien in SF6-Technik für den Umbau von Anlagen in Betrieb genommen. Im Zuge des Umbaus des Umspannwerkes Liesing waren umfangreiche 20-kV-Kabellegungen bei voller Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlich. Für die Entsorgungsbetriebe Simmering (EBS) wurde eine neue 20-kV-Anspeisung ab Umspannwerk Kaiserebersdorf in Betrieb genommen.

Im Bereich des 10-kV-Netzes erfolgte aus technischen und wirtschaftlichen Gründen eine Umgestaltung des sogenannten Maschennetzes III im 1. Bezirk. Im Zuge der Neubebauung des Nordbahnhofgeländes wurde die Übergabestation des neuen IBM-Gebäudes in Betrieb genommen.

Ende 1991 waren für die öffentliche Beleuchtung in Wien sowie für Verkehrssignale, Ampelanlagen und Verkehrszeichen insgesamt mehr als 269.000 Lampen und Leuchtstoffröhren in Betrieb. Der Jahresstromverbrauch für diesen Bereich betrug 60.253 MWh. Mehr als 71.000 Lampen mußten während des Jahres getauscht werden.

Die kaufmännischen Agenden des Jahres 1991 waren neben den jährlichen Routinearbeiten im wesentlichen von der Aufbereitung umfangreicher und detaillierter Unterlagen aus dem Bereich des kaufmännischen Rechnungswesens für die Einbringung eines Antrages auf Strompreiserhöhung sowie von vorbereitenden Maßnahmen zur Erfüllung der Vorschriften des neuen Rechnungslegungsgesetzes geprägt.

Durch die erlösmindernde Auswirkung der Tarifreform des Jahres 1989 bei den Tarifabnehmern und die Strompreiserhöhung der Verbundgesellschaft im Ausmaß von 11,3 Prozent im Jahr 1991 waren die Stadtwerke-Elektrizitätswerke gezwungen, nach den übrigen Landesgesellschaften ebenfalls einen Antrag auf Strompreiserhöhung beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu stellen.

Umfangreiche Kalkulationsangaben waren auch Gegenstand einer Vorlage gemäß § 53 des Niederösterreichischen Elektrizitätswesengesetzes zur Behauptung der Konzession für die Stadtwerke-Elektrizitätswerke in ihrem niederösterreichischen Versorgungsgebiet.

Eine weitere zusätzliche Belastung für das kaufmännische Rechnungswesen ergab sich aus dem mit 1. Jänner 1992 überraschend frühzeitigen Inkrafttreten des Rechnungslegungsgesetzes. Um eine den neuen Vorschriften dieses Gesetzes entsprechende Bilanzierung für den Jahresabschluß 1992 zu gewährleisten, wurde von der Generaldirektion ein eigener Arbeitskreis gegründet.

Beim Rechnungseinlauf war vor allem durch die erhöhte Investitionstätigkeit auf dem Kraftwerkssektor sowie durch forcierte Verkabelungen im niederösterreichischen Versorgungsgebiet eine steigende Tendenz festzustellen. Insgesamt wurden rund 60.000 Eingangsrechnungen verzeichnet. Sowohl kaufmännischer als auch technischer Kundendienst waren 1991 hauptsächlich mit routinemäßigen Aufgaben betraut. Hervorzuheben sind jedoch die Schaffung eines EDV-Programms zur besseren internen Kommunikation bei Strom- und Gasabschaltungen, die Vorarbeiten für eine Umorganisation im Bereich des Rechnungssinkassos sowie die verstärkte Neuausfertigung von Stromlieferungs-Sonderverträgen im Zuge des allgemein zunehmenden Energiebewußtseins der Kunden.

Im Jahr 1991 gab es umfangreiche Aktivitäten auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit. So wurden zu den bereits vorhandenen Informations- bzw. Beratungsbroschüren über Stromspartips zwei weitere zu den Themen „Heizen mit Strom“ und „Strom“ aufgelegt. Die nunmehr 10 Broschüren umfassende Sammlung wurde im „Wiener Stromsparbuch“ zusammengefaßt.

Das Beratungszentrum für Elektrohaushaltsgeräte in 6, Mariahilfer Straße, wurde neu gestaltet, wobei den Kunden nach der Strategie „Kundendienst Energie“ ein umfassendes Service geboten wird. Am 3. und 4. Dezember 1991 wurde in diesem Beratungszentrum das internationale Symposium „Energieberatung in Österreich“ in Zusammenarbeit mit der Energieberatung, der Energieverwertungsagentur und dem Heizungsmuseum Wien veranstaltet.

Im März 1991 wurde im Informationszentrum des Kraftwerkes Simmering nach dessen einjährigem Bestehen der 5.000ste Besucher begrüßt. Bis zum Jahresende haben bereits rund 9.000 Interessierte diese Einrichtung besucht. Im Kundendienstzentrum Spitalgasse wurde im Juli 1991 bereits der 1.000.000ste Besucher empfangen.

Am 14. September konnten sich im Rahmen des „Tages der offenen Tür“ im Kraftwerk Simmering die Besucher über Umweltschutzmaßnahmen bei den Wiener Kraftwerken und über Details beim Bau des neuen Blockes 3 informieren. Im Dezember wurde am Naturfreundehaus Höllenstein in Niederösterreich eine von den Elektrizitätswerken unterstützte 1,2-kV-Photovoltaikanlage feierlich ihrer Bestimmung übergeben.

Gaswerke

Die Wiener Stadtwerke haben 1991 rund 1.897 Millionen m³ NZ Erdgas bezogen, um 5,4 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Aus heimischen Gaslagerstätten kamen 9,7 Prozent, 90,3 Prozent des Erdgases stammte aus Rußland. Dem Untertagespeicher wurden rund 67 Millionen m³ NZ zugeführt, und von den verbleibenden 1.830 Millionen m³ NZ entfielen 910 Millionen m³ NZ auf die Elektrizitätswerke (Brennstoffeinsatz in den kalorischen Kraftwerken) und 920 Millionen m³ NZ auf die Gaswerke. Die Gasabgabe an Tarifkunden (Haushalte, Gewerbebetriebe) betrug 701 Millionen m³ NZ (+10,4 Prozent gegenüber 1990) und an Sonderabnehmer (Industriebetriebe, Gärtnereien, Blockheizwerke) 215 Millionen m³ NZ (+14,2 Prozent gegenüber 1990). Insgesamt lag der Gasverkauf im Jahr 1991 um 11,2 Prozent über jenem des Jahres 1990, was vor allem witterungsbedingt war. Deutlich ist diese Tatsache daran abzulesen, daß 1991 die tägliche Durchschnittstemperatur an 206 (1990: 193) Tagen unter 12 Grad C lag, was eine Heizgradsumme von 3.335 (1990: 2.807) ergab. Die größte Tagesabgabe an Tarif- und Sonderabnehmer betrug 6.808.700 m³ bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -10,9 Grad C.

Was den Ausbau der Betriebsanlagen betrifft, wurden im Bereich der Dienststelle Simmering die Arbeiten an der Druckhalteanlage der Erdgasvorwärmung abgeschlossen. Zur Reinigung von Schutzanzügen wurde eine entsprechende Anlage errichtet. Der Außenwandrührerprüfstand wurde umgebaut. Außerdem wurden Änderungen an der Propan- und Butan-Flüssiggasleitung vorgenommen. Die Arbeiten an der 1. Ausbaustufe des Meßwerterfassungssystems wurden weitergeführt. Zwischen dem Rechenzentrum in Simmering und dem Hauptmagazin sowie den Gaszählerwerkstätten wurde ein KOAX-Kabel verlegt. Im Bereich des ehemaligen Behälters 6 wurde der Rohrlagerplatz erweitert.

In der Dienststelle Leopoldau wurden im Werksbereich Kanäle für die Rohr- und Kabelverlegungen erneuert. Im Zuge des Umbaus der Abwasseranlage wurden Saug- und Druckleitungen sowie Pumpen und die Elektroinstallation erneuert. Der Umbau der Telephonanlage wurde fortgesetzt.

Im Jahr 1991 wurden im Rohrnetz 86,2 km Hauptrohrleitungen neu verlegt; davon 8,9 km Hochdruckrohre über 0,1 bar Nenndruck und 77,4 km Niederdruckrohre bis 0,1 bar Nenndruck. Die im Jahr 1985 begonnene Verlegung von Kunststoffrohren wurde 1991 mit der Verlegung von 124,7 km derartiger Rohre fortgesetzt. Vorwiegend aus Sicherheitsgründen wurden 1991 119,9 km Hauptrohrleitungen gewechselt. Aus dem gleichen Grund mußten 2,5 km Hochdruckrohrleitungen und 4,5 km Niederdruckrohrleitungen außer Betrieb genommen werden.

Per 31. Dezember 1991 ist der Gasliefervertrag mit der Gemeinde Laxenburg abgelaufen. Das Rohrnetz der Gemeinde (11,0 km) mußte daher an die EVN übergeben werden. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes (einschließlich Erdgashochdrucktransportleitungen) betrug 2.996,9 km (1990: 2.928,7 km). Davon entfielen 473,5 km auf das Hochdruckrohrnetz und 2.523,4 km auf das Niederdruckrohrnetz. Der Kunststoffanteil am Niederdruckrohrnetz betrug per Jahresende 12,7 Prozent. Die Bauaufsicht hat insgesamt 23.538 fremde Aufgrabungen überprüft. Nach Gebrechemeldungen wurden 23 durchrostete Stahlrohre, 83 Rohrbrüche, 584 undichte Muffen, 430 undichte Zuleitungen, 86 undichte Rohrschellen, 64 undichte Armaturen und 22 sonstige Gebrechen gefunden und die Schäden behoben. Auch 1991 wurde die periodische flächenmäßige Überprüfung des Rohrnetzes fortgesetzt. Dabei wurden 1.586,9 km Hauptrohre und 204,7 km Hausanschlußleitungen überprüft.

Mit Jahresende 1991 besaßen die Stadtwerke-Gaswerke in den Untertagespeichern einen Erdgasvorrat von 489,8 Millionen Kubikmeter NZ (1990: 423,0 Mio m³ NZ).

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahre 1991 durch 9.258 Neuaufstellungen, 8.885 Demontagen und die Übergabe von 693 Gaszählern an die EVN um insgesamt 320 Stück verringert, so daß per 31. Dezember 1991 insgesamt 724.735 (1990: 725.055) Gaszähler in Verwendung standen. Davon waren 94,8 Prozent Wohnungsgaszähler. In den eigenen Werkstätten wurden 58.430 Gaszähler untersucht. Darunter mußten 108 durch eine Generalreparatur

instand gesetzt werden. 22.260 Geräte wurden justiert und 21.750 der amtlichen Eichung unterzogen. Kleinere Reparaturen erfolgten an weiteren 1.717 Gaszählern. An 39.792 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen haben die Gaswerke Dichtheitsprüfungen durchgeführt, wobei sich in 594 Fällen Beanstandungen ergaben.

Die positive Entwicklung bei den Sonderabnehmern setzte sich auch 1991 fort. So konnten 31 Blockheizwerke für Betriebe und öffentliche Institutionen und 21 Anlagen für Wohnbauten angeschlossen werden. Auch mit einer Reihe von Industriebetrieben konnten wieder Gaslieferverträge abgeschlossen werden. Als Sonderabnehmer wurden 99 Industrieanlagen, 55 Gärtereien, 818 Blockheizanlagen und 5 Spitzenheizwerke betreut. Im Jahr 1991 haben die Gaswerke 20.998 Heizgasanträge mit einer Gesamtnennbelastung von 645,6 MW positiv erledigt.

1991 war von umfangreichen Vorarbeiten zur Umstellung des Rechnungswesens auf das neue Rechnungslegungsgesetz geprägt. Einen bedeutenden zusätzlichen Aufwand brachte auch eine Prüfung der Gaswerke durch den Rechnungshof mit sich. Die tägliche Entnahmeleistung aus den Untertagespeichern der ÖMV-AG wurde vertraglich um 600.000 m³ NZ aufgestockt. Mit der ÖMV-AG wurde zur Verbesserung und Sicherung sowohl der Erdgasversorgung für das Dampfkraftwerk Donaustadt der Elektrizitätswerke als auch für die nördlichen Versorgungsgebiete der Gaswerke ein Vertrag über die Bereitstellung von weiteren Anlieferungskapazitäten im Ausmaß von 320.000 m³ NZ pro Stunde abgeschlossen. Der Transport wird über eine derzeit in Bau befindliche Transportleitung der Gaswerke von Aderklaa im nördlichen Niederösterreich nach Donaustadt mit Einspeisemöglichkeit zur Dienststelle Leopoldau erfolgen.

Im Beratungszentrum Mariahilf wurden 7.891 Kundenberatungen mit Schwerpunkt Geräteinformation durchgeführt. Die Beratungstätigkeit im Kundendienstzentrum der Elektrizitätswerke, Gaswerke und Heizbetriebe Wien in der Spitalgasse war hingegen mehr auf versorgungstechnische Aspekte ausgerichtet.

Für Gebietsaufschlüsselungen im 17. und 22. Bezirk sowie in Groß-Enzersdorf, Rutzendorf und Langenzersdorf wurde der Beratungsbus der Gaswerke vor Ort eingesetzt.

Speziell für werbliche Maßnahmen wurde für die Gaswerke ein neues, zusätzliches Firmenlogo „WIENGAS“ entwickelt.

Um die Ausfälle durch die Gebietsabtretungen an die EVN in Niederösterreich und den Abnehmerrückgang durch das Nachrüstprogramm der Heizbetriebe Wien GesmbH auszugleichen, wurde im April 1989 die Aktion „Erdgasheizung“ gestartet. Im Rahmen dieser Aktion wurden 1991 2.062 spezielle Beratungen mit 939 Hausbesuchen abgewickelt. Seit Beginn dieser Aktion erfolgten fast 7.500 Beratungen mit 2.800 Hausbesuchen.

Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastfrequenz ist im Jahr 1991 gegenüber dem Vorjahr um rund 0,1 Prozent auf 611,3 Millionen Fahrgäste gesunken. Dieser geringe Rückgang ist vor allem auf den durch den Golfkrieg bedingten schwächeren Städtetourismus zurückzuführen. Die Wagennutzkilometerleistung hat sich gegenüber 1990 um 5,2 Prozent erhöht, was vor allem auf die Eröffnung der Linie U 3 und damit zusammenhängende Veränderungen im Oberflächenverkehr zurückzuführen ist. Weiters hat das sogenannte „Septembepaket“ der Verkehrsbetriebe mit Intervallverdichtungen, Betriebszeitenverlängerungen usw. zur Erhöhung der Betriebsleistung beigetragen.

Nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues der Trasse der Linie 31 auf der Brünner Straße konnte Anfang Jänner die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Streckenteil zwischen Gerasdorfer Straße und Heerespital von bisher 50 auf 60 km/h erhöht werden. 1991 konnten bei 24 Straßenbahn- und Autobuslinien durch Errichtung selbständiger Gleiskörper, Anbringung von Bodenmarkierungen, Aufbringung von Wiener Schwellen, Schaltungsänderungen bei Verkehrslichtsignalanlagen usw. zum Teil erhebliche Verbesserungen für unsere Fahrgäste erzielt werden.

Wegen der Neugestaltung der Hetzendorfer Straße erfolgte zwischen 5. März und 23. August eine Streckensperre für die Linie 62 zwischen Philadelphiabrücke und Wattmannasse. Der Betrieb in diesem Abschnitt wurde mittels Schienenersatzverkehr aufrechterhalten. Im Zusammenhang mit der Eröffnung der U-Bahn-Linie U 3 am 6. April ergaben sich im Straßenbahnbetrieb folgende Änderungen: Es wurde die Linie 18 an die U 3 bei der Station Schlachthausgasse angebunden, neue Intervalle für die Linie 71 wurden geschaffen, und der Fahrbetrieb der Linie 72 zwischen Zentralfriedhof und Schlachthausgasse wurde aufgenommen. Außerdem wurde am 8. April eine Intervallverdichtung auf der Straßenbahnlinie 18 durchgeführt. Am Bahnhof Hernalds wurde mit dem Einbau einer Revisionshalle begonnen. Außerdem wurde eine Räderschleifmaschine und eine Wagenwaschanlage eingebaut. Am Bahnhof Erdberg wurden zwei Waggonhebeanlagen in Betrieb genommen. Der Ausbau des Wiener Straßenbahnmuseums im Bahnhof Erdberg konnte größtenteils abgeschlossen werden. Im Bereich der U-Bahn wurde mit den Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie U 6 nach Floridsdorf und nach Siebenhirten begonnen. Am 6. April nahm die U 3 im ersten Teilstück zwischen Volkstheater und Erdberg den Betrieb auf. Dieser Teilabschnitt ist 5 km lang und hat 9 Stationen. Im U 3-Bauabschnitt zwischen Volkstheater und Johnstraße wurde mit dem Innenausbau begonnen. Auf der Strecke der U 6 zwischen Heiligenstadt und Philadelphiabrücke werden die Stationsbereiche für den zukünftigen Betrieb mit Niederflurfahrzeugen adaptiert, wobei die Bahnsteigkanten auf Grund der größeren Wagenbreite der neuen Fahrzeuge rückversetzt werden müssen. Auf der Linie U 4 wurde die Umrüstung der Zugzielzeiger an den Bahnsteigen von Fallblattanzeigern auf ein Fahrgastinformationssystem mit Flüssigkristallanzeigen weitergeführt. Die Brandmeldean-

lagen der U 3 und U 6 sowie der umgerüsteten Stationen des Grundnetzes wurden in einer zentralen Brandmeldeüberwachung zusammengefaßt. Anlässlich der Eröffnung der Linie U 3 wurde die Linienführung der Linien 18A, 79A, 80A, und 81A mit Anbindung an die U-3-Station Schlachthausgasse geändert, der Betrieb der Linie 75A wurde eingestellt, und die neuen Autobuslinien 77A und 78A wurden eröffnet.

Im Bereich des Fuhrparks wurden bei den Schienenfahrzeugen im Jahr 1991 wegen Überalterung, Fahruntauglichkeit bzw. Verwendung als Hilfsfahrzeuge 9 Trieb- und 4 Beiwagen ausgeschieden. Dem stand die Neuanschaffung eines Triebwagens für die U 6 und von 15 Doppeltriebwagen für die U 3 gegenüber. Der Wagenpark des Schienenbetriebes umfaßte per Jahresende 1991 insgesamt 1.364 Personenzüge. Aus der Autobusflotte mußten wegen Überalterung bzw. Fahruntauglichkeit 1 Normalbus, 25 Gelenk- und 17 Doppeldeckbusse ausgeschieden werden. Mit Juli wurden die letzten Doppeldeckbusse aus dem Linienverkehr abgezogen und durch Normalbusse ersetzt. An Neufahrzeugen wurden 7 Normal- und 21 Gelenkbusse in Betrieb genommen. Der Wagenstand am 31. Dezember 1991 betrug somit 510 Autos.

Die Zentralwerkstätte hat Reparaturen und Hauptuntersuchungen an 1.025 Schienenfahrzeugen, an 1.627 Autobussen, an 1.020 sonstigen Kraftfahrzeugen und an 1.636 Drehgestellen durchgeführt. 53 Straßenbahntriebwagen wurden mit Fahrscheinausgabeautomaten mit Restgeldrückgabe ausgerüstet. In Angleichung an die U-Bahn-Neubauwagen wurden an 25 U-Bahn-Wagen der ersten Generation die nachrichtentechnischen Einrichtungen und die Türsteuerung umgebaut. Wegen der Verlegung des Bau- und Altmateriallagers in die Zentralwerkstätte Simmering mußten ein Verwaltungsgebäude mit Werkstätte und mehrere Lagergebäude mit den dazugehörigen Zufahrts- und Abstellflächen ausgebaut werden.

Anfang März 1991 trat eine Tarifierhöhung in Kraft, wobei die Preise für Zeitkarten um etwa 7,3 Prozent erhöht wurden. Diese Maßnahme dient ausschließlich zur Finanzierung des Investitionsprogramms der Verkehrsbetriebe. Als zusätzliches Angebot wurde eine „Wiener Schnupperkarte“ geschaffen. Diese uneingeschränkte, übertragbare Netzkarte kann von mehreren Personen nacheinander benützt werden und soll einen weiteren Anreiz schaffen, in der Hauptverkehrszeit auf den eigenen PKW zu verzichten und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Um dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste zu entsprechen, wird seit 1. Oktober 1991 allen Exekutivbeamten der Bundespolizeidirektion im Wiener Stadtbereich die Freifahrt auf den Verkehrsmitteln der Wiener Verkehrsbetriebe und der Wiener Lokalbahnen gewährt.

Bestattung

Der Städtischen Bestattung wurden 17.126 Erd- und Feuerbestattungen übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 18,0 Prozent betrug. Außerdem wurde das Unternehmen mit der Durchführung von 1.742 Exhumierungen und Wiederbeerdigungen und mit 659 Überführungen in das In- und Ausland beauftragt. Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden in folgende Länder übernommen: Ägypten, Afghanistan, Albanien, Chile, Deutschland, England, Finnland, Griechenland, Indonesien, Iran, Israel, Katar, Libyen, Norwegen, Panama, Philippinen, Schottland, Schweiz, Syrien, Türkei, UdSSR und USA. Überführungen auf dem Landweg wurden in die CSFR, nach Deutschland, Rumänien, in die Schweiz und nach Ungarn durchgeführt. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahr 1991 insgesamt 24.607 Aufträge erteilt, das sind um 155 mehr als im Vorjahr. Davon mußten 644 Bestattungen auf Anordnung der Sanitätsbehörde durchgeführt werden, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufkommen wären.

Der Fuhrpark verzeichnete eine Fahrleistung von rund 777.300 km, das waren um 1.100 km weniger als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 32 km, wobei die tägliche Fahrleistung von 3.109 km etwa der Entfernung Wien — London — Wien entspricht. Das Unternehmen verfügte Ende 1991 über 19 Fourgons, 13 Glas- und Blumenwagen, 8 Konduktwagen sowie 18 sonstige Fahrzeuge.

Im Sargerzeugungsbetrieb, dem größten derartigen Betrieb Europas, wurden 41.601 Särge hergestellt, um 1.984 mehr als im Vorjahr. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf an Bestatter in den Bundesländern und im benachbarten Ausland bestimmt.

Die Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Umgestaltung und Renovierung der Aufbahrungshalle im Friedhof Hietzing konnten abgeschlossen werden. Die beiden Aufbahrungsräume wurden, dem langfristigen Unternehmenskonzept entsprechend, mit einer Musikanlage ausgestattet, die die musikalische Untermalung von Trauerfeierlichkeiten mittels Tonbandkassetten gestattet. Die Aufbahrungshalle wurde am 4. November wieder ihrer Bestimmung übergeben. Die neu gestaltete Aufbahrungshalle im Friedhof Jedlesees stand ab 12. Dezember wieder für Trauerfeiern zur Verfügung.

Im dritten Quartal 1991 konnte die für den Aufnahmehilfsdienst angeschaffte EDV-Anlage nach mehrmonatigem Probebetrieb endgültig in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus wurden für den Sargerzeugungsbetrieb zwei Personalcomputer für die Lagerbuchhaltung, Kalkulation, Sargdisposition, Fakturierung usw. beschafft.

1991 konnte ein Schulungsfilm fast fertiggestellt werden, der den Schulungsreferenten in die Lage versetzen soll, das in den Friedhöfen tätige Personal des Unternehmens noch besser als bisher auf seine Tätigkeit vorzubereiten. Dieser Film wird dazu beitragen, den Kundendienst der Städtischen Bestattung weiter zu verbessern.

Die Mindszenty-Stiftung beauftragte das Unternehmen mit der Durchführung der Feierlichkeiten und der Überführung des verstorbenen Kardinals Josef Mindszenty von Mariazell über Niederösterreich ins ungarische Esztergom. Der verstorbene Kardinal wurde am 1. Mai umgebettet und am 2. Mai in der Basilika von Mariazell aufgebahrt. Am selben Tag wurden ein Pontifikalrequiem und ein Requiem in ungarischer Sprache zelebriert. Am 3. Mai wurde der Verstorbene von Mariazell über Lilienfeld, Nickelsdorf, Hegyeshalom und Győr nach Esztergom überführt. An den angeführten Orten wurden jeweils entsprechende Würdigungsakte bzw. Trauerfeierlichkeiten abgehalten. Am 4. Mai fand vor der Basilika in Esztergom ein feierliches Pontifikalamt statt, in dessen Anschluß der Verstorbene in der Krypta der Basilika beigesetzt wurde.

1991 wurde das Unternehmen mit folgenden Bestattungsdurchführungen besonderer Art betraut (in zeitlicher Reihenfolge): Kurt Sowinetz, Burgschauspieler; Bruno Marek, Bürgermeister von Wien 1965—1970; Karl Mark, ehemaliger Abgeordneter zum Nationalrat; Dr. Otto Tschulik, Erster Generalanwalt; Hans Thimig, Kammerschauspieler; Professor Maria Reining-Thierfelder, Kammersängerin, Ehrenmitglied der Wiener Staatsoper; Ernst Schönwiese, Ehrenmitglied des Österreichischen P.E.N.-Clubs; Professor Willi Boskovsky, Dirigent; Ernst Anders, Kammerschauspieler; Prälat Dr. Adolf Zimmermann, Ehrendomherr des Metropolitan- und Domkapitels zum Heiligen Stephan; Professor Dr. Franz Schafranek, Theaterdirektor; Hans Weigel, Autor und Kritiker; Walter Zemmann, Tormannlegende; Julius Meinl, Seniorchef der Firma Meinl; Josef Mohnl, Landesrat von Niederösterreich; Dr. Otto Überreiter, Rektor der Tierärztlichen Hochschule i. R.; Dr. Heinrich Drimmel, Unterrichtsminister i. R.; Hans Böck, Amtsführender Stadtrat a. D.; Dr. Viktor Liebscher, Generalprokurator i. R.

Der Wiener Gemeinderat hat gemäß § 4 Ziffer 6 des Statutes für die Unternehmungen der Stadt Wien den Rechnungsabschluß, der aus der Vermögensrechnung zum 31. Dezember 1991 und der Erfolgrechnung für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1991 besteht, nach Prüfung durch das Kontrollamt der Stadt Wien mit Beschluß vom 24. Juni 1992, Pr. Z. 1762, genehmigt und gleichzeitig folgendes beschlossen: Der Verlust des Jahres 1991 der Wiener Stadtwerke von zusammen 1.056,818.175,70 S und der Verlustvortrag von 210,1 Millionen Schilling sind auf neue Rechnung vorzutragen. Die am 1. Jänner 1992 vorgetragenen Erfolge der einzelnen Teilunternehmungen (in Summe der Jahresverlust 1991 der Wiener Stadtwerke von zusammen 1.056,818.175,70 S) werden gegen die zum 31. Dezember 1991 bestehenden freien Rücklagen der einzelnen Teilunternehmungen verrechnet.