

# Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TÜR 309b - TELEFON: 45 16 31, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Freitag, 21. Dezember 1962

Blatt 2979

## Beratung der Wirtschaftspläne:

### Die Städtischen Unternehmungen 1963

=====

21. Dezember (RK) Gestern wurde die Debatte über den Voranschlag der Bundeshauptstadt Wien (Hoheitsverwaltung = Geschäftsgruppen I bis XI) im Wiener Rathaus abgeschlossen. Heute, am letzten Tag der zwölfwägigen Sitzung, behandelte der Gemeinderat die Wirtschaftspläne der Städtischen Unternehmungen für das Jahr 1963. Stadtrat Schwaiger (ÖVP) führte aus:

"Als der Wiener Gemeinderat im Frühjahr 1961 die Zustimmung zu der Tarifregulierung gab, erklärte ich, daß damit die Erstellung eines ausgeglichenen Wirtschaftsplanes der Wiener Stadtwerke in Hinkunft möglich sein würde, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß keine zusätzlichen schweren Belastungen entstehen würden. Bereits im Jahre 1961, in dem die Tarifregulierung und die mit ihr verbundenen Maßnahmen bei den Wiener Verkehrsbetrieben teilweise wirksam wurden, war es möglich, das präliminierte Defizit von 183 Millionen Schilling um 147 Millionen Schilling auf 36 Millionen Schilling zu senken. Der Wirtschaftsplan für das Jahr 1962 sieht einen Abgang von 8,8 Millionen Schilling vor, und wie die Dinge derzeit liegen, wird es vor allem auf Grund der ständig steigenden Absatzquoten bei Gas und Strom, bedingt durch die sich dauernd ausweitende Industrialisierung und Modernisierung unserer Wirtschaft, nicht zuletzt aber auch durch die immer beliebter werdende Raumheizung mit Gas oder Strom, zu keiner Verschlechterung der für 1962 ausgewiesenen Budgetziffer kommen.

./.

Ausgeglichenes Budget

Dieselbe erfreuliche Tendenz zeigt auch der Wirtschaftsplan für 1963. Gesamtausgaben von 3.472 Millionen stehen Gesamteinnahmen von 3.467 Millionen gegenüber, das ergibt einen Abgang von rund 5,1 Millionen oder 0.15 Prozent des Gesamtaufwandes. Allerdings muß festgestellt werden, daß auf der Aufwandseite für die im Laufe der jüngsten Vergangenheit beschlossenen diversen Zulagen, welche einen Betrag von 11,2 Millionen Schilling ausmachen und für die ebenfalls schon beschlossene einmalige Überbrückung für das Jahr 1962 von 500 Schilling für die aktiven und 400 Schilling für die pensionierten Bediensteten, welche für die Wiener Stadtwerke einen Betrag von rund 22 Millionen Schilling ausmacht, keinerlei Beträge eingesetzt sind. Diese Belastungen standen ja zur Zeit der Erstellung der Wirtschaftspläne noch nicht fest. Bei einigem Optimismus kann man aber annehmen, daß diese zusätzlichen Belastungen durch Mehreinnahmen bzw. Minderausgaben gedeckt werden können.

Bevor ich jedoch näher auf die Wirtschaftspläne 1963 eingehe, gestatten Sie mir aber, daß ich Ihnen einen kurzen Überblick über die Entwicklung der finanziellen Situation der Wiener Stadtwerke gebe.

Meine Ausführungen beruhen auf einer Untersuchung des Kontrollamtes, die im Schreiben des Kontrollamtes vom 9. Oktober 1962 an den Bürgermeister ihren Niederschlag fand.

Die finanzielle Situation

Nach dieser Untersuchung verfügten die Wiener Stadtwerke als ganzes am Stichtag der Schillingeröffnungsbilanz, das war der 1. Jänner 1955, über ein Gesamtkapital von 5.655 Millionen Schilling. Davon entfielen rund 3.505 Millionen Schilling (62 Prozent) auf das Eigenkapital, 2.150 Millionen Schilling (38 Prozent) auf Fremdkapital.

Bis Ende 1961 trat nun eine sehr erhebliche Verschlechterung ein. Ende 1961 betrug das bei den Wiener Stadtwerken eingesetzte Gesamtkapital, bestehend aus Eigen- und Fremdkapital, 7.160 Millionen Schilling. Es entfielen aber nur mehr 2.142 Millionen Schilling auf Eigenkapital.

Die Gesamtsituation der Wiener Stadtwerke ist mithin gekennzeichnet: durch hohe Verluste, die fast 39 Prozent des damaligen Eigenkapitales aufzehrten und durch steigende Verschuldung, die ihrerseits wiederum eine ständig ansteigende Zinsenlast mit sich

bringt, welche in weiterer Folge an dem Ansteigen des Gesamtverlustes wesentlich mitbeteiligt ist.

Dabei wird durch das Fremdkapital nicht nur die Kapitallücke geschlossen, die sich aus den Verlusten ergibt, sondern es wird auch der Ausbau der Anlagen, der durch das ständige Steigen des Bedarfes bei Strom und Gas erzwungen wird sowie die Erneuerung der Anlagen bei den Verkehrsbetrieben durch Fremdkapital finanziert.

Es ist bekannt, daß die E-Werke und Gaswerke an die Verkehrsbetriebe jährliche Subventionen zu leisten haben - sie betragen seit der Schillingeröffnungsbilanz 1.091 Millionen Schilling - und daß auch der Magistrat der Stadt Wien in den beiden letzten Jahren einen Betrag von je 100 Millionen Schilling jährlich als nicht rückzahlbare Zuwendung gab. Wenn alle diese Zuwendungen ausgeschieden werden, dann ergibt sich, daß das Eigenkapital der E-Werke nicht unbedeutend zunahm und daß auch das Eigenkapital der Gaswerke leicht stieg. Die Gesamtverluste sind mithin allein auf die Verkehrsbetriebe zurückzuführen. Sie betragen nach Ausscheidung der Zuwendungen der E-Werke, Gaswerke und des Magistrates in der Zeit vom 1. Jänner 1955 bis Ende 1961 zwei Milliarden Schilling. Ein Blick in die Bilanz der Verkehrsbetriebe des Jahres 1961 zeigt auch, daß diese überhaupt kein Eigenkapital mehr besitzen, sondern daß am 31. Dezember 1961 das Fremdkapital um 365 Millionen Schilling höher war als das gesamte Aktivvermögen der Verkehrsbetriebe überhaupt. Es müßte sich bei den Verkehrsbetrieben sogar eine Überschuldung von eineinhalb Milliarden Schilling ergeben, wenn die Zuwendungen der E-Werke, Gaswerke und des Magistrates außer Betracht bleiben.

Das Ergebnis ist mithin: Die Verluste der Wiener Stadtwerke in der Zeit vom 1. Jänner 1955 bis 31. Dezember 1961 sind allein von den Verkehrsbetrieben verursacht worden. Sie können sich vorstellen, daß diese Situation für die Wiener Stadtwerke als ganzes viel Unangenehmes mit sich bringt. Die E-Werke und Gaswerke müssen Kapital, das sie selbst zum Ausbau ihrer Anlagen dringendst benötigen, den Verkehrsbetrieben in Form nicht rückzahlbarer Zuwendungen zur Verfügung stellen und dafür Fremdkapital aufnehmen, das ihnen zusätzliche Kosten in Form hoher Fremdkapitalzinsen aufbürdet. Die Verkehrsbetriebe hingegen sind dazu verurteilt, andauernd die Rolle des Almosenempfängers zu spielen. Man kann sich die Rückwirkungen auf die Einstellung der Unternehmungsdirectionen vorstellen. Bei den Verkehrsbetrieben kommt noch dazu, daß ihnen hochnotpeinliche Untersuchungen durch einen außenstehenden Wirtschaftsprüfer auferlegt wurden. Wie liegen nun die Dinge wirklich? ./.

### Warum es den Verkehrsbetrieben schlecht geht

Eine unvoreingenommene Untersuchung der Lage zeigt, daß die trostlose Situation der Verkehrsbetriebe in der Hauptsache die Folge von zwei Sachverhalten ist: Der unter dem Schlagwort "Sozialtarife" betriebenen Tarifpolitik einerseits, der sogenannten Altpensionen andererseits.

Der wirkliche Gesamtverlust der Verkehrsbetriebe im Jahre 1961 betrug 307 Millionen Schilling. Die Altpensionslast kommt auf 171 Millionen und die Mindereinnahmen als Folge der übernormalen Tarifrabatte betragen 150 Millionen. Das ergibt zusammen 321 Millionen Schilling gegenüber dem schon erwähnten Verlust von 307 Millionen.

Der Referent legte dann den Gemeinderäten eine Reihe von Tabellen vor mit weiteren Einzelheiten über die Entwicklung der Jahresverluste der Verkehrsbetriebe. Aus den Tabellen geht zum Beispiel hervor, daß die Beförderungserlöse der Verkehrsbetriebe praktisch nur den Personalstand decken. Aus einer anderen Tabelle ist zu entnehmen, daß der Personalstand seit 1955 dauernd sinkt; darin kommt die Bemühung der Verkehrsbetriebe zum Ausdruck, den Betrieb zu rationalisieren. Aus der Tabelle über Anleihen ist das steile Steigen der Finanzierungslasten ersichtlich. Eine weitere Tabelle zeigt, daß die Zinsenlast in erster Linie die Verkehrsbetriebe trifft.

Elektrizitätswerk und Gaswerk sind beide kerngesunde, ertragreiche Unternehmungen, die sogar der schwere Aderlaß der entzogenen Grundgebühr, welche jährlich immerhin 100 Millionen Schilling betragen hat und heute schon wesentlich mehr ausmachen würde, nicht erschüttern konnte. Die Wurzeln des Übels liegen einzig und allein bei den Verkehrsbetrieben. Und dieses Übel ist nicht entstanden, etwa durch schlechte und unsachgemäße Führung der Wiener Verkehrsbetriebe, sondern durch Beschlüsse dieses Hauses, des Wiener Gemeinderates, durch Beschlüsse, zu deren Zustandekommen viele von uns beigetragen haben. Und es wird, wenn wir unsere Stadtwerke nicht vor die Hunde gehen lassen wollen, Sache dieses Hauses, Sache des Wiener Gemeinderates sein, entsprechende endgültige Sanierungsbeschlüsse zu fassen.

### Fünf Milliarden Investitionen in zehn Jahren

Ich möchte Ihnen auch einmal sagen, welche Beträge in den letzten zehn Jahren, also von 1952 bis 1961, bei den einzelnen Teilunternehmungen für dringend notwendige Investitionen aufgewendet werden mußten. Beim Elektrizitätswerk macht in diesen zehn Jahren die Investitionssumme 2.175 Millionen Schilling aus. ./.

Beim Gaswerk erreichte die Investitionssumme 1952 bis 1961 944 Millionen Schilling.

Bei den Wiener Verkehrsbetrieben erreicht diese Summe eine Höhe von 1.833 Millionen Schilling. Auch die Investitionen bei der Städtischen Bestattung erreichen immerhin die respektable Höhe von 31 Millionen Schilling.

Insgesamt erreicht die Investitionssumme die ungeheure Höhe von fast 5 Milliarden.

#### Die Wirtschaftspläne

Dem Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke in der Höhe von 3472,4 Millionen Schilling stehen Einnahmen von 3.467,3 Millionen Schilling gegenüber. Bei den vier Teilunternehmungen konnte ein Mehrerlös von insgesamt 181 Millionen Schilling in Ansatz gebracht werden, denen Mehraufwendungen in der Höhe von 177,4 Millionen Schilling gegenüberstehen. Sowohl der Gesamtaufwand als auch die Erträge der Wiener Stadtwerke für 1963 weisen gegenüber dem Budget für 1962 eine Steigerung um 5,5 Prozent auf, und im Verhältnis zum Budget der Hoheitsverwaltung, welches eine 10,7 prozentige Steigerung gegenüber 1962 aufweist, ist der veranschlagte Abgang mit 0,15 Prozent verschwindend gering. Das Budget der Hoheitsverwaltung weist bekanntlich einen Abgang von 3 Prozent der Ausgaben aus. Die Wiener Stadtwerke erreichen im Jahre 1963 49,5 Prozent der Ausgaben des Budgets der Hoheitsverwaltung und rund 51 Prozent der Einnahmen.

Die Elektrizitätswerke präliminieren für 1962 Aufwendungen ohne Subventionen in der Höhe von 1.369,8 Millionen Schilling, denen Erträge von 1.528,1 Millionen Schilling gegenüberstehen, sie rechnen daher mit einem Betriebsgewinn von 158,3 Millionen Schilling. Die Gaswerke weisen einen Aufwand ohne Subventionen von 755,9 Millionen Schilling und Erträge von 812,5 Millionen Schilling aus, rechnen ebenfalls mit einem betrieblichen Überschuß von 56,6 Millionen Schilling. Die Bestattung präliminiert Aufwendungen in der Höhe von 99,2 Millionen Schilling, denen Erträge von 99,4 Millionen Schilling gegenüberstehen, woraus sich ebenfalls ein Gewinn in der Höhe von 0,2 Millionen Schilling ergibt.

Die Verkehrsbetriebe weisen einen Aufwand von 1.419,6 Millionen Schilling aus, denen Erträge ohne Subventionen und Zuschüsse in der Höhe von 1.099,3 Millionen Schilling gegenüberstehen, woraus der betriebliche Abgang von 320,3 Millionen Schilling resultiert.

Nun zu den Erfolgsplänen der einzelnen Teilunternehmungen: Wenn ich mit den Wiener Elektrizitätswerken beginne, dann muß ich eingangs feststellen, daß sich hier eine echte wirtschaftliche Tragödie abspielt. Für das Wiener Elektrizitätswerk liegt das Geld direkt auf der Straße, aber man nimmt ihm systematisch die Kraft, es aufzuheben. Jahr für Jahr muß das Elektrizitätswerk von seinem ehrlich verdienten Geld Millionenbeträge für die Verkehrsbetriebe zur Verfügung stellen, weil man sich immer noch nicht entschließen konnte, die endgültige Sanierung der Verkehrsbetriebe durchzuführen. Die E-Werke müssen für den Fremdstrombezug im Jahre 1963 der Verbundgesellschaft 375 Millionen Schilling zahlen, aber das wesentlich bessere Geschäft ist es für die E-Werke den in eigenen Kraftwerken selbst erzeugten Strom der Wiener Bevölkerung zu verkaufen. Die Möglichkeit aber, dieses wesentlich bessere Geschäft entsprechend dem ständig steigenden Strombedarf der Wiener Bevölkerung und der Wiener Wirtschaft auszubauen, hat man den E-Werken genommen und darin liegt die wirtschaftliche Tragödie.

Im Detail zeigt der Erfolgsplan der Wiener E-Werke folgendes Bild: Die E-Werke konnten im Jahre 1961 über 1.757,6 Millionen kWh Strom verkaufen. Die voraussichtliche Stromabgabe im laufenden Wirtschaftsjahr wird 1.870 Millionen kWh erreichen. Die Elektrizitätswerke rechnen auch für 1963 mit einer Steigerung der Stromabgabe, und zwar um sieben Prozent. Der Stromverkauf wird daher mit 2.000 Millionen kWh angenommen. Davon können die Elektrizitätswerke bereits 51,1 Prozent in ihren eigenen Werken erzeugen, während 48,9 Prozent von der Verbundgesellschaft bezogen und hierfür 375,7 Millionen Schilling bezahlt werden müssen.

Die Gaswerke haben 1961 566,6 Millionen Kubikmeter Stadtgas erzeugt, die Verkaufsmenge betrug 549,6 Millionen Kubikmeter. Auf Grund des sehr kalten ersten Quartals 1962 wird das

Präliminare von 610 Millionen Kubikmeter für das laufende Jahr überschritten werden und 645 Millionen Kubikmeter erreichen. Die Gaswerke rechnen auf Grund der bis jetzt vorliegenden Abgabeziffer mit einer 9 prozentigen Absatzsteigerung und veranschlagen die für 1963 zu erwartende Gasabgabeziffer mit 670 Millionen Kubikmeter.

Etwas kritisch wird langsam die Erdgasversorgung nicht nur unserer Gaswerke, sondern der gesamten österreichischen Wirtschaft, da die österreichischen Erdgasfelder in abschätzbarer Zeit ziemlich erschöpft sein werden. Um hier die Dinge rechtzeitig steuern zu können, wurde vorerst von den Ländern Wien, Niederösterreich und Steiermark die Austria Ferngas Ges.m.b.H gegründet, um das Erdgas aus der französischen Sahara, dessen Lieferung bis Mitteldeutschland bereits beschlossene Sache ist, auch nach Österreich zu leiten.

Die Wiener Verkehrsbetriebe rechnen auf Grund der bisher beobachteten Frequenzen, daß der zahlenmäßige Rückgang der Fahrgäste zum Stillstand gekommen ist. Im Schienenverkehr werden für 1963 454 Millionen Fahrten (Ansatz für 1962 453 Millionen Fahrten), beim Autobusbetrieb 21 Millionen Fahrten (Vorjahr 22,3 Millionen Fahrten), also insgesamt 475 Millionen Fahrten (1962 waren 475,3 Millionen Fahrten) angesetzt.

Es ist nur zu hoffen, daß der in den letzten Jahren immer größer gewordene Frequenzrückgang endlich zum Stillstand kommen wird, zumal der Individualverkehr in den Verkehrsspitzen heute schon Ausmaße angenommen hat, die fast nicht mehr übertroffen werden können.

Die Städtische Bestattung hat in ihrem Wirtschaftsplan für 1962 die Anzahl der Bestattungsfälle gegenüber den Ansätzen des Vorjahres fast unverändert mit 27.050 Fällen angenommen.

Bei der Gewista werden die präliminierten Gesamteinnahmen aus dem Reklamegeschäft und den Beteiligungen mit 29,7 Millionen Schilling um 2,8 Millionen Schilling oder um 10,5 Prozent höher angenommen als 1962.

Die Gesamtausgaben werden sich auf 28,1 Millionen Schilling belaufen, sodaß sich bei der Gewista bei Gesamteinnahmen von 29,7 Millionen Schilling ein Überschuß von 1,6 Millionen Schilling ergeben wird.

Die Entwicklung der einzelnen Teilunternehmungen immer einschließlich der Subventionen zeigt folgendes Bild: Bei den E-Werken steigen die Aufwendungen um 6,1 Prozent, bei den Gaswerken um 11,06 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben um 2,9 Prozent und bei der Bestattung um 5,5 Prozent. Die Erträge dagegen erhöhen sich bei den E-Werken um 8,6 Prozent, bei den Gaswerken um 11,31 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben um lediglich 0,17 Prozent und bei der Bestattung um 5,5 Prozent.

#### Das Personal

Die Gesamtzahl beträgt für 1963 19.530 Aktive gegenüber 19.958 Bedienstete im Jahre 1962. Es ergibt sich somit eine Verminderung des Personalstandes um 428 Bedienstete, die aus einer Erhöhung bei den Elektrizitätswerken um 17, bei den Gaswerken um 9 und aus einer Reduzierung des Personalstandes bei den Verkehrsbetrieben um 437 und bei der Bestattung um 17 Bedienstete resultiert.

Bei den Pensionisten wird ebenfalls eine Reduzierung von 19.292 auf 19.224, somit um 68 angenommen, wobei die E-Werke eine Vermehrung der Zahl der Pensionisten um 85, beim Gaswerk um 27, die Bestattung um 5 ausweisen, bei den Verkehrsbetrieben hingegen eine Abnahme der Zahl der Pensionisten um 185 zu verzeichnen ist.

Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionsparteien bei den Wiener Stadtwerken wird 1963 38.754 gegenüber 39.250 pro 1962 umfassen. Der tatsächliche Stand an Aktiven wie Pensionsparteien, ermittelt per 31.10.1962 ist folgender: 18.825 Aktiven stehen 19.241 Pensionsparteien gegenüber, wobei bei den Verkehrsbetrieben auf 100 Aktive bereits 111 Pensionisten entfallen.

Der gesamte Personalaufwand einschließlich des Aufwandes für die Pensionisten steigt für die Wiener Stadtwerke von 1.312,8 Millionen Schilling im Jahre 1962 auf 1.368,4 Millionen Schilling im Jahre 1963.

#### Große Investitionen

Gemäß dem Voranschlag planen die Stadtwerke, für 838,7 Millionen Schilling Investitionen durchzuführen, die Gewista sieht Investitionen von 2,8 Millionen Schilling vor. Von den 838,7 Millionen Schilling sind jedoch vorderhand 81,9 Millionen Schilling gesperrt.

Die Elektrizitätswerke planen für 1963 Investitionen mit einem Gesamtgelderfordernis von 489,24 Millionen Schilling, von denen 41,12 Millionen Schilling gesperrt sind.

Der nach wie vor stark steigende Stromverbrauch zwingt die E-Werke auch im Jahre 1963 den Bau von Umspann- und Unterwerken in forciertem Tempo fortzusetzen. Fertiggestellt werden die Umspannwerke Eisenstadtplatz, Leopoldstadt, Stadlau und die Erweiterung des Umspannwerkes Weißgerber. Fortgesetzt wird der Bau der Umspannwerke Liesing, Mariahilf, Gaudenzdorf und die Erweiterung des Umspannwerkes Süd-Ost. Begonnen wird 1963 mit der Errichtung je eines Umspannwerkes in Michelbauern und in Währing.

Die Umschaltungen von Gleich- auf Wechselstrom werden nach Maßgabe der vorhandenen Mittel ebenfalls fortgesetzt werden. Im außerordentlichen Investitionsprogramm ist für die Fortsetzung der Bauarbeiten der 100/110 MW-Dampfanlage in Simmering ein Betrag von 100 Millionen Schilling vorgesehen.

Die Gaswerke planen für 1963 Investitionen im Gesamtbetrage von 169,39 Millionen Schilling, von denen 13,4 Millionen Schilling gesperrt bleiben.

Durch die zunehmende Verwendung des Gases zur Raumheizung wird der Gasverbrauch bei Kälteeinbrüchen außerordentlich gesteigert. Zur Bewältigung dieser Verbrauchsspitzen sind die Gaswerke gezwungen, den Ausbau der Gaserzeugungsanlagen in Simmering und Leopoldau zu forcieren. In Simmering wird die Wasserdampf-Methanspaltanlage IV fertiggestellt und mit dem Bau der Anlage V begonnen. In Leopoldau wird ebenfalls die im Bau befindliche Wasserdampf-Methanspaltanlage fertiggestellt. Besonders auffällig unter den Investitionen der Gaswerke ist der Anteil für das Straßenrohrnetz und Druckregler mit 65,15 Millionen Schilling. 27 Millionen Schilling werden hiervon allein für Rohrauswechslungen verwendet.

Die Verkehrsbetriebe investieren von den ihnen zur Verfügung stehenden 147,9 Millionen Schilling für die Straßenbahn 113,8 Millionen, für die Stadtbahn 11,9 Millionen und für den Autobusbetrieb 22,2 Millionen Schilling.

Für die Gleisanlagen der Straßenbahn und Stadtbahn (Projekte der Verkehrsbetriebe) sind 28,3 Millionen Schilling für

Gleisanlagen, verursacht durch Umbauten des Stadtbauamtes sind 28,6 Millionen Schilling und für Gleisanlagen, verursacht durch den Bau der Schnellbahn, sind 1,5 Millionen Schilling vorgesehen.

Für die Fortführung des Umbaus des Bahnhofes Grinzing in eine Autobusgarage sind für 1963 6,8 Millionen Schilling und für den Umbau der Stadtbahnhaltestelle Hietzing 3,8 Millionen Schilling reserviert. Zur Erneuerung des Fahrparkes stehen folgende Beträge zur Verfügung: 19 Millionen für die Anschaffung von 25 Straßenbahn-Gelenkwagen der Type F, zehn Millionen zum Ankauf von neun Großraumwagen der Type E, vorläufig 5,5 Millionen Schilling für fünf Doppeldecker und im außerordentlichen Wagenbauprogramm sieben Millionen Schilling für die Anschaffung von zehn Autobussen U 10 für das Industriezentrum Liesing.

Außerdem werden die Wiener Verkehrsbetriebe zwei Gelenkautobusse mieten und probeweise auf Außenlinien einsetzen. Sollten mit diesen Gelenkautobussen gute Erfahrungen gemacht werden, werden sich die Verkehrsbetriebe zur Anschaffung einer größeren Zahl dieser personalsparenden Autobusse entschließen.

Auch zur Verbesserung der Wiener Luft werden die Verkehrsbetriebe versuchen, einen Beitrag zu leisten. Obwohl die Autobusse der Wiener Verkehrsbetriebe nur einen Bruchteil der in Wien mit Diesel betriebenen Autos ausmachen, wollen wir hier mit gutem Beispiel vorangehen. Der ÖMV ist es nach langen Versuchen gelungen, ein bei ihr als Abfallprodukt anfallendes Flüssiggas mit 60 Prozent Diesel zu mischen und bei Einbau eines entsprechenden Aggregates einen Lastwagen mit dieser Mischung klaglos zu betreiben. Der Vorteil dabei ist, daß nicht nur durch das geringere Quantum Dieselöl weniger Abgase entstehen, sondern daß diese auch wesentlich besser verbrannt werden und gleichzeitig eine zehnprozentige Leistungssteigerung erzielt wird. Die Wiener Verkehrsbetriebe werden in nächster Zeit einen Autobus mit dem hierfür notwendigen Aggregat ausstatten - Kostenpunkt 6.000 Schilling - und mit diesem neuen Antriebsstoff Erfahrungen sammeln. Sollten diese positiv sein, werden im Laufe der Zeit alle Autobusse der Wiener Verkehrsbetriebe auf diesen neuen Antriebsstoff umgestellt werden.

Die immer prekärer werdende Situation auf dem Personal-sektor zwingt die Wiener Verkehrsbetriebe ihr besonderes Augenmerk auf personalsparende Investitionen zu wenden. So wird derzeit ein zweiachsiger moderner Beiwagen nach entsprechender Absprache mit der Aufsichtsbehörde mit einem Kostenaufwand von 48.000 Schilling auf schaffnerlosen Betrieb umgebaut. Bei Gelingen dieses Versuches würde diese Maßnahme eine sicherlich spürbare Personaleinsparung bringen.

Auch die Totmanneinrichtung auf der Stadtbahn wird 1963 Zug um Zug verwirklicht. Wir werden uns damit die Perronabfertiger einsparen, das sind immerhin 90 Personen.

An interessanten Details sind im Investitionsplan der Verkehrsbetriebe noch enthalten: Eine Umkehrschleife in Stammersdorf, eine Umkehrschleife in Rodaun, Gleisumbau bei Passage Operngasse, Unterfahrung der Donauländebahn in der Breitenfurter Straße, Verlegen der Gleise in Mittellage in der Heiligenstädter Straße, Umbau der Prager Straße von Am Spitz bis zur Nordbahnkreuzung und Umbau der Erzherzog Karl-Straße von der Wagner Straße bis Industriestraße.

#### Straßenbahn am Heiligen Abend

Zur Frage des Dienstes am Heiligen Abend möchte ich folgendes sagen: Um einerseits am Heiligen Abend, wie in den vergangenen Jahren, den notwendigen öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten, andererseits aber auch den Wünschen des Fahrpersonals entgegenzukommen, werden heuer im Einvernehmen mit der Personalvertretung folgende Maßnahmen getroffen:

Wie bereits in den letzten Jahren werden auch heuer am 24. Dezember die Fahrpläne der Straßenbahn- und Autobuslinien so erstellt, daß von Betriebsbeginn bis in die Abendstunden normaler Verkehr geführt wird, nach 19 Uhr bis Betriebsschluß jedoch der Verkehr, wenn auch eingeschränkt, aufrechterhalten wird. Die Zugfolgen der einzelnen Linien werden in den späten Abendstunden, im wesentlichen gleich wie im Vorjahr, und zwar zwischen 10 und 20 Minuten, im Mittel etwa 15 Minuten, betragen. Die Stadtbahn wird normal verkehren.

Dadurch wird erreicht, daß am 24. Dezember weniger Fahrbedienstete als an einem normalen Werktag Dienst leisten und daß überdies möglichst wenige Fahrbedienstete am Abend im Dienst belassen werden müssen. 1961 fiel der Heilige Abend an einen Sonntag und dementsprechend konnte an diesem Tag mit insgesamt 3.896 Fahrbediensteten das Auslangen gefunden werden. Heuer ist der 24. Dezember ein Montag, also ein Werktag mit Berufsverkehr. Es werden daher voraussichtlich 4.205 Fahrer, Lenker und Schaffner zum Dienst herangezogen werden müssen.

Die Dienstpläne werden jedoch so erstellt, daß von den 4.205 Bediensteten 80 Prozent vor 21 Uhr Dienstschluß haben werden. Nach 21 Uhr werden nur 834 Fahrbedienstete (1961 waren es 941) noch im Dienst stehen. Die nach 21 Uhr noch eingesetzten Bediensteten werden jedoch ihren Dienst frühestens um 17.50 Uhr anzutreten haben.

Perzentuell können von den am 24. Dezember im Dienst stehenden (4.205) insgesamt 80,2 Prozent den Weihnachtsabend daheim verbringen, und zwar 57,4 Prozent bereits nach 19 Uhr und nach 21 Uhr weitere 22,8 Prozent.

#### Generalplan in Vorbereitung

Ich habe heuer bewußt kein Wort über die sich immer bedrohlicher entwickelnde Verkehrssituation in Wien gesprochen. Es laufen derzeit intensive Verhandlungen zwischen Baudirektion, Direktion der Wiener Verkehrsbetriebe und der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Ziel, einen Generalplan für den Wiener öffentlichen Verkehr zu erstellen. Ich glaube, man sollte das Ergebnis dieser Besprechungen abwarten und sich dann erst mit ihm beschäftigen.

Die Bestattung sieht Investitionen im Betrag von 4,7 Millionen Schilling vor.

Die Gewista verwendet 2,8 Millionen Schilling für die Neuaufstellung von Plakattafeln und die Herstellung verschiedener anderer Reklameträger.

Abschließend erklärte Stadtrat Schwaiger: In vorbildlicher Zusammenarbeit ist es den Wiener Stadtwerken gelungen, für das kommende Wirtschaftsjahr neuerlich ein, man kann sagen fast ausge-

glichenes Budget vorzulegen. Der Rechnungsabschluß für 1961 brachte ja bereits ein Ergebnis, das sich grundlegend von den Abschlüssen vergangener Wirtschaftsjahre unterscheidet. Vorausgesetzt, daß die präliminierten Ansätze des nun vorliegenden Wirtschaftsplanes im wesentlichen eingehalten werden können, kann man mit berechtigter Hoffnung annehmen, daß das Jahr 1963 den Wiener Stadtwerken einen halbwegs ausgeglichenen Abschluß bringen wird.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

- - -

Amtseinführung im Magistratischen Bezirksamt XVIII  
=====

21. Dezember (RK) Der städtische Personalreferent Stadtrat Riemer nahm heute früh in Vertretung des Bürgermeisters die Amtseinführung von Magistratsrat Dr. Otto Rietenauer in seine Funktion als Leiter des Magistratischen Bezirksamtes Währing vor. Zugleich verabschiedete er den in den Ruhestand getretenen bisherigen Leiter Senatsrat Dr. Erich Höcht, dem er den Dank für seine langjährigen verdienstvollen Leistungen aussprach. Der Verabschiedung sowie der Amtseinführung wohnten Magistratsdirektor Dr. Ertl mit den leitenden Beamten der Amtsinspektion bei. Bezirksvorsteher DDr. Gräf sprach im Beisein von Bezirksvorsteher-Stellvertreter Helm Senatsrat Dr. Höcht den Dank des Bezirkes aus und gab zugleich der Zuversicht auf eine gedeihliche Zusammenarbeit mit seinem Nachfolger Ausdruck.

- - -

## Diplomfeiern an Krankenpflegerinnenschulen

=====

21. Dezember (RK) Stadtrat Riemer überreichte in Vertretung des Bürgermeisters in der Krankenpflegeschule Lainz an 45 Absolventinnen die Schwesterndiplome. Der Diplomfeier wohnten Oberstadtphysikus Dr. Dirschmid, der ärztliche Direktor des Lainzer Krankenhauses Dozent Dr. Schneiderbauer und zahlreiche Ehrengäste bei.

Stadtrat Riemer konnte in seiner Ansprache mit Genugtuung feststellen, daß 13 Schülerinnen die Abschlußprüfungen mit Auszeichnung bestanden haben. Er wünschte den jüngsten Krankenschwestern in ihrem weiteren Berufsleben die besten Erfolge.

Auch im Preyer'schen Kinderspital fand eine Diplomfeier statt, bei der Stadtrat Riemer 15 Schwestern Diplome überreichte.

- - -

## Führungen durch die Hodler-Ausstellung

=====

21. Dezember (RK) Auch in der Weihnachtswoche werden die Führungen durch die Ferdinand Hodler-Ausstellung in der Secession fortgesetzt:

Montag, den 24. Dezember, ist die Ausstellung von 9 bis 13 Uhr; Dienstag, den 25. und Mittwoch, den 26. Dezember hingegen ganztätig geöffnet.

Donnerstag, den 27. Dezember, führt um 17 Uhr Prof. Dr. Hugo Ellenberger, am Freitag, dem 28. Dezember, um 18 Uhr Dr. Hubert Adolph, Samstag, den 29. Dezember wird um 10.30 Uhr Dr. Erika Neubauer und am Samstag, dem 29. Dezember um 18 Uhr wieder Dr. Hugo Ellenberger die ausgestellten Werke erklären.

Bekanntlich schließt die Ferdinand Hodler-Ausstellung nach neun Wochen Dauer am 6. Jänner. In der letzten Woche, also vom 31. Dezember bis 6. Jänner sind noch weitere sieben Führungen vorgesehen.

Montag, den 31. Dezember, erklärt Dr. Lucia Gunz um 18 Uhr die Exponate. Mittwoch, den 2. Jänner, führen Dr. Erika Neubauer um 10.30 Uhr und Dr. Hubert Adolph um 18.30. Donnerstag, den 3. Jänner, steht Prof. Dr. Hugo Ellenberger als sachkundiger Führer zur Verfügung, Freitag, den 4. Jänner, ist um 18 Uhr Dr. Wilhelm Mrazek mit einer Führung betraut. Samstag, den 5. Jänner, führen um 10.30 Uhr Dr. Selma Krasa-Florian und um 18 Uhr Prof. Dr. Hugo Ellenberger.

- - -

Fortsetzung des Sitzungsberichtes:Aus der Debatte über die Wiener Stadtwerke

Vorerst ein Nachtrag zum Referat-Schwaiger: Bei Gegenüberstellung der Ausgaben (1419 Millionen Schilling) und der Einnahmen (1099 Millionen Schilling) sowie Erwähnung des hohen Defizits der Verkehrsbetriebe von 320 Millionen Schilling sagt Stadtrat Schwaiger: Wir stehen also wieder vor der gleichen Situation, wie wir sie im Frühjahr 1961 hatten, als der Gemeinderat die Tarifregulierung beschlossen hat.

Nach dem einstündigen Referat von Stadtrat Schwaiger eröffnete Vorsitzender Marek die Debatte über die Wiener Stadtwerke.

GR. Maller (KLS) kritisierte, daß die Gemeinde Wien den Stadtwerken, die das größte Unternehmen in dieser Stadt sind, Lasten aufbürdet, die mit der Betriebsführung nichts zu tun haben. So werden E-Werk und Gas-Werke bei Umbauten betriebsfremde Ausgaben aufgezwungen. Unter dem Titel der sogenannten Gebrauchsgebühren wurden diesen beiden Unternehmungen in den vergangenen Jahren mehr als eine halbe Milliarde Schilling entzogen. Der Bund kassiert von den Verkehrsbetrieben hohe Summen an Beförderungssteuer. Die hochaktiven Unternehmungen E-Werk und Gaswerke müssen mit 140 Millionen Schilling zur Abdeckung des Defizits der Verkehrsbetriebe beitragen; sie werden solange zur Ader gelassen, bis sie "schwarz" sind.

Für die Stadtwerke hat die Gemeinde Wien kein Geld! Da wird höchstens Fremdkapital aufgenommen, für das dann die Betriebe eine drückende Zinsenlast tragen müssen. Es ist vollkommen fehl am Platz, davon zu sprechen, daß die Verkehrsbetriebe durch ihre verbilligten Sozialtarife ein "Geschenk" an die Bevölkerung leisten. Der Redner warnte vor dem Versuch, durch einen etwaigen Abbau der Sozialtarife das Defizit der Verkehrsbetriebe zu verkleinern. In einem modernen Verkehr muß die öffentliche Hand Zuschüsse leisten und die Tarifgebarung der Verkehrsbetriebe in Form von wirksamen Subventionen stützen. Für Kursalon und Cobenzlbar, sowie für die Gastwirte hat die Gemeinde Wien Geld, für die Verkehrsbetriebe aber nicht. Die Folge davon ist, daß die Verkehrsbetriebe zu den Stoßzeiten keine gute Visitenkarte der Bundeshauptstadt Wien abgeben.

Eine Alweg-Bahn würde keine Verbesserung der Verkehrssituation bringen. Da ist die gute alte Liliputbahn noch besser, denn sie schafft den Wienern wenigstens Vergnügen. Notwendig ist nicht eine Vermehrung, sondern eine Vereinheitlichung der Wiener Verkehrsmittel. Wien braucht eine Unterpflasterbahn, eine U-Bahn und die Erweiterung der Schnellbahn. Die Stadt Wien ist mit ihren Verkehrsbauten mindestens zehn Jahre im Rückstand.

Im einzelnen bemängelte der Redner noch den schwachen Gasdruck in einigen Bezirken und forderte eine baldige Gasentgiftung. Den Personalmangel bei den Verkehrsbetrieben durch eine Verlängerung der Intervalle wettzumachen, sei eine falsche Methode. Wenn zuwenig Personal vorhanden ist, muß man den Dienst eben attraktiver machen. Vor allem aber ist es notwendig, die Stadtwerke von den betriebsfremden Lasten zu befreien. Da dies alles nicht geschieht, werden die Kommunisten den Wirtschaftsplänen der Stadtwerke nicht zustimmen.

GR. Peter (FPÖ) stellt fest, daß die Ausführungen von Stadtrat Schwaiger in diesem Jahr viel pessimistischer waren als ein Jahr vorher. Er hofft, daß dieser so offen vorgebrachte Pessimismus nicht der Auftakt zu einer neuerlichen Tarifregulierung ist.

In den Wiener Stadtwerken sind vier Unternehmungen zusammengefaßt. Ein derartiger Zusammenschluß sei vom kommerziellen Standpunkt aus gesehen kaum richtig. Es wäre zu untersuchen, ob die Grundkonzeption der Zusammenfassung eine der modernen Wirtschaftsführung entsprechende ist oder ob sie durch ein anderes wirtschaftliches Konzept ersetzt werden sollte. Durch den Zusammenschluß müssen die E- und Gaswerke das Defizit der Verkehrsbetriebe bezahlen und können daher viele notwendige Investitionen ihres Bereiches nicht durchführen. Jede Werbung für vermehrten Strom- und Gasbezug sei zwecklos, wenn die Versorgungsstränge dann den höheren Anforderungen nicht entsprechen können und Mittel für die Verlegung stärkerer Kabel nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Unverständlich sei es, warum man Investitionen in den Voranschlag einsetzt, die erforderlichen Beträge aber sperrt, und die daher auch nicht durchgeführt werden können.

Wiederholt wurde kritisiert, daß die vier Unternehmungen nicht getrennt kontiert werden und man daher kein genaues Bild erhält. Unkommerziell sei es, daß das Personal zwar von den Stadtwerken bezahlt wird, sonst aber dem Amtsführenden Stadtrat für das Personalwesen untersteht. Es gibt keinen Betrieb, der den Bediensteten bezahlt, aber keinerlei diszipliniere Rechte hat.

Der Redner tritt für eine Kommerzialisierung der Unternehmungen ein, nicht in der Form, daß man sie verprivatisiert, sondern nach den Grundsätzen des kaufmännischen Betriebes führen müßte.

Erfreulich sei es, daß dem Ausbau der kalorischen Kraftwerke großes Augenmerk zugewendet wird. Der aus Wasserkraftwerken erzeugte Strom kommt zwar billiger, aber für die Erbauung solcher Kraftwerke sind viel bedeutendere Beträge erforderlich. Die kalorischen Kraftwerke sollten auch deswegen erhalten bleiben, weil vielleicht in absehbarer Zeit die Atomkraft für ihre Heizung verwendet werden könnte.

Zu den Verkehrsbetrieben: Man weiß, daß zur Deckung des Defizites der Verkehrsbetriebe die E-Werke 80 Millionen beitragen, die Gaswerke 60 Millionen und die Hoheitsverwaltung 100 Millionen. Das Defizit der Verkehrsbetriebe beträgt dann 80,3 Millionen, wäre also ohne diese Beihilfen 320,3 Millionen Schilling hoch. Es zeigt sich hier gegenüber den vergangenen Jahren also keinerlei Besserung, trotzdem auch bei den Verkehrsbetrieben viele Investitionen gestrichen wurden. Wiederholt wurde auf den notwendigen Umbau der Hauptwerkstätte hingewiesen. Leider sind hierfür noch immer keine Beträge eingesetzt, trotzdem die Hauptwerkstätte durch das Gewerbeinspektorat wiederholt beanstandet wurde.

Ungünstig sei die Relation zwischen Fahrpersonal und jenem, das nicht im Fahrdienst verwendet wird, dessen Zahl aber ständig steigt. Auch die Zahl der Verwaltungsbeamten steht in keinem Verhältnis zu den Fahrgästen.

Seit Jahren wird von der Schaffung einer zweiten Verkehrsebene gesprochen und bis jetzt ist keinerlei Planung erfolgt. Auch der Ausbau der Vorortelinie wäre dringend notwendig.

Mehr Verkehrsmittel müßten zu den Stoßzeiten eingesetzt werden. Es müßte auch erwogen werden, die Beginnzeiten der Betriebe, Schulen und Theater zu staffeln und damit eine Verkehrsentlastung zu Spitzenzeiten zu erreichen. Der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel müßte so erstellt werden, daß die Anschlußzeiten aufeinander abgestimmt werden und daß Theaterbesucher die Möglichkeit haben, noch mit der Straßenbahn nach Hause fahren zu können.

Daß die Autobusbremsen gerade bei den städtischen Autobussen quietschen müssen, sei unbegreiflich.

Die Liniensignaltafeln in den Straßenbahnwaggons sollten nicht nur an einer Seite, sondern beiderseits angebracht werden. Als aufklärungsbedürftig bezeichnet der Redner den Umstand, daß für Stadion und Stadionbad eine private Gesellschaft, die mehrheitlich in Besitz der Sozialisten sein soll, nämlich die "Progress", das Geschäft macht und nicht die "Gewista".

Abschließend erklärt GR. Peter, seine Fraktion könne leider den Wirtschaftsplänen der Stadtwerke nicht zustimmen; sie werde nur bei der "Gewista" zustimmen.

GR. Hahn (ÖVP) betont, daß die Situation bei den Verkehrsbetrieben alles andere als erfreulich ist. Stellt man den 1.419 Millionen an vermutlichen Ausgaben die vermutlichen Einnahmen im Jahr 1963 mit 1.339 Millionen gegenüber, so ergibt sich ein geschätztes Defizit von 80 Millionen, das aber ohne die Zuschüsse von 240 Millionen insgesamt 320 Millionen ausmacht. Das heißt also, daß das Defizit fast eine Million Schilling pro Tag beträgt.

Der Redner beschäftigt sich dann mit Personalfragen. Er hebt besonders die Arbeitsfreudigkeit der jungen Bediensteten hervor, die Neuerungen und Reformen oft zugänglicher sind. Der Personalstand kann jedoch nur mit Müh und Not gehalten werden; das heißt, daß es in den Spitzenzeiten immer schwieriger werden wird, die notwendigen Verstärkungen durchzuführen.

Bedauerlich sei auch, daß die Zahl jener Bediensteten immer größer wird, die alles andere als höflich gegenüber den Fahrgästen sind. Allerdings muß auch die Schwerfälligkeit mancher Fahrgäste kritisiert werden.

Zur Tätigkeit der "Kommission zum Studium der wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse der Verkehrsbetriebe" bemerkte GR. Hahn, daß die vorgeschlagenen Einsparungen minimal oder nicht durchführbar waren. Von der Direktion selbst wurden dann einige Verbesserungsvorschläge durchgeführt.

Bei den Pensionen fällt die Steigerung von 252 auf 290 Millionen sofort ins Auge. Das Verhältnis: 290 Millionen für Pensionen zu 468 Millionen für Aktive erscheint sehr ungünstig.

Die Zinsen haben bereits eine Höhe von 216 Millionen erreicht, um 52 Millionen mehr als im Jahresabschluß 1961.

Eine echte Rationalisierungsmaßnahme wäre es, endlich die sogenannte Totmann-Einrichtung einzubauen. Sie würde mehr als hundert Bedienstete bei der Stadtbahn ersparen.

Das Wagenbauprogramm ist erfreulicherweise im großen und ganzen abgeschlossen.

GR. Hahn verweist dann auf einen weiteren Mangel des Investitionsprogrammes, und zwar, daß keine Beträge für die Zentralwerkstätte vorgesehen sind. Es wäre widersinnig, sagt er, wenn in den neuen Garagen für die Wagenüberholung und kleiner Reparaturen die modernsten Einrichtungen zur Verfügung stehen, aber in den Hauptwerkstätten Zustände herrschen, die an die Jahrhundertwende erinnern. Er verweist dabei auf die Wahrnehmungen der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitstechnik, die sich mit den Zuständen in der Straßenbahn-Hauptwerkstätte beschäftigte. In einem Bericht dieser Gesellschaft wird der technische Zustand der Werkstätten als skandalös bezeichnet. Manchmal hört man auch über die Werkstätten Dinge, die etwas unwahrscheinlich klingen. Wenn schon die Reparaturkosten der einzelnen Wagen infolge vieler Arbeiten sehr hoch sind, müßte doch zumindest die Sicherheit gegeben sein, daß der Wagen dann auch eingesetzt wird. Im Jahre 1961 ist es vorgekommen, daß ein Triebwagen der Type G2 generalüberholt und renoviert und kurze Zeit danach ausgeschieden wurde.

Zur allgemeinen Verkehrslage stellt der Redner fest, daß die Verkehrssituation in Wien von Jahr zu Jahr schwieriger wird. In den Spitzenzeiten leidet sowohl der Individualverkehr wie auch die Beförderung in den Massenverkehrsmitteln. In diesem Zusammenhang erinnert er an die seit Jahren aufgezeigte Notwendigkeit,

im innerstädtischen Verkehr einige Straßenbahnlinien unter die Erde zu verlegen. Am Beispiel des verzögerten Umbaus des Karlsplatzes ist zu sehen, erklärt er, daß in dieser Hinsicht auch für das kommende Jahr keine ernsthaften Absichten bestehen. Aber auch auf der bereits grundsätzlich geschlossenen Führung der Straßenbahn der Zweier-Linie als Unterstraßenpflasterbahn dürfte sich im Jahre 1963 noch nichts Konkretes ereignen, zumindest nicht für die Verkehrsbetriebe, da keine Budgetmittel im Investitionsplan vorgesehen sind. Wir haben es nicht nur mit Problemen im innerstädtischen Verkehr, sondern auch mit Problemen der Verkehrserschließung für den öffentlichen Verkehr in den Randgemeinden zu tun.

Er gibt zu, daß die Verkehrsplanung im 22. Bezirk, zumindest in absehbarer Zeit, eine Lösung bringen wird und gibt zu bedenken, ob die alten Wagen der Linie 16 nicht durch ganz moderne Großraumwagen ersetzt werden sollten.

Die Erschließung des Verkehrs im südlichen Raum von Wien bezeichnet er als ein noch nicht gelöstes Problem. Er verweist dabei auf die Überlastung der Autobuslinien 64 und 64a.. Hier müßte Abhilfe geschaffen werden, am besten durch die Einführung von gestaffelten Arbeitszeiten in größeren Betrieben. Er regt die Einführung von Gelenkautobussen auf peripheren Strecken an und bedauert in diesem Zusammenhang, daß man vor Jahren die einzige O-Buslinie eingestellt hat. Er wisse zwar, daß diese Linie unrentabel war, weil sie hohe Kosten erforderte, aber man hätte doch andere Linien auch noch auf das O-Bussystem umstellen können. Man hört immer wieder, daß sich manche Städte auf O-Busse umstellen, die wesentlich ruhiger fahren und keine schädlichen Abgase erzeugen.

Abschließend verweist er darauf, daß viele Straßenbahnen in den Abendstunden wegen ihrer schwachen Frequenz in langen Intervallen fahren und dann auch noch schwach besetzt sind. Es wäre zu überlegen, ob diese Linien am Abend nicht durch Autobusse ersetzt werden sollten. Zusammenfassend erklärt er, daß neben dem akuten Personalmangel noch eine ganze Reihe anderer Probleme der Verkehrsbetriebe im Interesse der Bevölkerung gelöst werden müssen.

Die Gemeinderäte haben die Verpflichtung, sich dafür einzusetzen, daß die öffentlichen Verkehrsmittel eine schnelle, billige und bequeme Einrichtung unserer Stadt werden. In diesem Sinne bittet er, seine Kritik und seine Anregungen zu verstehen (Beifall SPÖ und ÖVP).

GR. Bock (SPÖ) ergreift dann das Wort und bemerkt einleitend, daß er als 100. Redner der diesjährigen Budgetdebatte das Rednerpult betreten hat. Seiner Meinung nach war es die debattenreichste Budgetverhandlung seit vielen Jahren. In der Vielfalt der Themen spiegeln sich zugleich auch die vielfältigen Verwaltungsaufgaben Wiens. Er könne nicht zu allen Problemen sprechen, doch möchte er seinen Beitrag, vor allem Fragen der Gemeinwirtschaft, der Budgetsituation der Wiener Stadtwerke, den Problemen des Massenverkehrs und dem Problem der Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Autobusse widmen.

Zum Thema Gemeinwirtschaft sagt er einleitend, er habe erst vor kurzem in einer Wiener Korrespondenz einen Ausspruch von Altbundeskanzler Raab gelesen. Dieser fragt sarkastisch und humorvoll zugleich: "Was ist denn das, die Gemeinwirtschaft? Eine Erfindung der Sozi!" Hierzu, meint GR. Bock, wäre nur zu bemerken: "Lueger schau oba!" Der Redner erinnert daran, daß Lueger als Schöpfer der kommunalen Betriebe Wiens gilt, die er allerdings unter der Voraussetzung geschaffen hat, daß sie als Versorgungsbetriebe Mittel für die Hoheitsverwaltung herbeischaffen sollen. Auch GR. Hahn, sagt er, hat sich mit dem Thema Gemeinwirtschaft in seinem Debattenbeitrag beschäftigt und meinte, indem er das Parteiprogramm der Sozialisten erwähnte, daß zwischen diesem Programm und der Realität Widersprüche bestehen. GR. Bock stellt hierzu fest, daß die Gemeinwirtschaft aus der österreichischen Wirtschaft nicht wegzudenken sei, denn sie ist die Existenzgrundlage auch für die Privatwirtschaft geworden. Man braucht nur überlegen, was aus unseren Versorgungsbetrieben unter Führung einer privaten Gesellschaft geworden wäre, Die Gemeinwirtschaft ist einfach eine Notwendigkeit geworden und ergänzt die Privatwirtschaft. Vor allem überall dort, wo die Privatwirtschaft ganz einfach nicht weiter kann.

Wenn der Stadtverwaltung die Gründung einer Baustoffgroßhandels-Gesellschaft zum Vorwurf gemacht wurde, dann muß dazu gesagt werden, daß hier die Initiative von privatwirtschaftlicher Seite ausgegangen ist.

Er verweist dann darauf, daß die Geschäftsgruppe XII, Städtische Unternehmungen, seit 17 Jahren von Männern der ÖVP geführt wird. Er gibt zu, daß das Bemühen einzelner ÖVP-Stadträte in diesem Ressort sehr ehrenwert gewesen ist, daß aber die Unterstützung, die sie von ihrer eigenen Partei bekommen haben, immer sehr gering gewesen ist. Er stellt weiter fest, daß es den Männern der ÖVP vielfach an einer inneren Einstellung für die Wiener Stadtwerke fehlt, denn immer wieder, wenn sich der Ressortleiter großen Schwierigkeiten gegenüber sieht, dann kommen sie aus den Reihen der eigenen Partei. Als Beispiel hierfür führt er die Bemühungen des seinerzeitigen Stadtrates Dkfm. Nathschläger um einen Auslandskredit für die Städtischen Unternehmungen an. Diese Bemühungen blieben erfolglos, obwohl es der Wiener ÖVP nicht so unmöglich gewesen wäre, für die Stadt Wien auch ERP-Kredite herbeizuschaffen. Er verweist im Zusammenhang auf die Forderung des Österreichischen Städtebundes nach einer Revision des ERP-Gesetzes zugunsten der kommunalen Betriebe. Er fordert die Wiener ÖVP auf, diese Forderung zu unterstützen.

GR. Bock verweist erneut auf die Benachteiligung Wiens bei der Mineralölsteuer und macht den Vorschlag, bei einem geplanten Bezug von verbilligtem Treibstoff nicht nur an die Traktoren der Landwirtschaft, sondern auch an die Wiener Straßenbahn zu denken, denn diese fährt ja auf Straßen, die keine Subvention vom Bund erhalten. Auch die kritisierte Belastung aus den Sozialtarifen erwächst zum Teil aus Maßnahmen des Bundes.

Noch nie wurde dem Wiener Gemeinderat ein so ausgeglichenes Budget für die Stadtwerke vorgelegt wie diesmal. Der Abgang der Hoheitsverwaltung ist mit 3 Prozent, der der Stadtwerke aber nur mit 0,15 Prozent veranschlagt. Was sollen da die Unkenrufe von Stadtrat Schwaiger, der davon sprach, ohne Sanierungsbeschlüsse würden die Stadtwerke "vor die Hunde gehen?" Die Situation ist nicht so schlimm, wie sie Stadtrat Schwaiger darlegen wollte. Natürlich sind die Wiener Verkehrsbetriebe immer

ein Sorgenkind. 320 Millionen Schilling Defizit sind keine Kleinigkeit, und nach einer neuen Gehaltsregulierung wird man wieder bei einem Abgang von täglich einer Million Schilling landen. Aber die Wiener Gemeindeverwaltung ist mit diesem Problem noch immer fertig geworden.

Für uns Sozialisten, betont GR. Bock, ist der Sozialtarif bei den Straßenbahnen kein Schlagwort. Kostendeckende Tarife bei den Verkehrsbetrieben würden auch Löhne und Gehälter bei den Arbeitern und Angestellten voraussetzen, die es ihnen erlauben, kostendeckende Tarife zu bezahlen. An dem Grundsatz des Sozialtarifes werden wir Sozialisten nie rütteln lassen! (Beifall bei der SPÖ)

Für jede Stadtverwaltung auf der ganzen Welt bleibt die Straßenbahn das Sorgenkind. Ein Vergleich zeigt aber, daß die Situation in Wien gar nicht so schlecht ist. Zeitungen haben das Verbrennen alter Straßenbahnwaggons in Bonn als nachahmenswertes Beispiel empfohlen. Der Vergleich hinkt insofern, als es in Bonn nur drei Straßenbahnlinien gab und der Wagenpark so ziemlich zum ältesten in Europa gehörte. In Wien gibt es aber 71 Straßenbahnlinien mit einer Länge von 250 Kilometer. Seit 1958 sind in Wien immerhin auch 938 Fahrzeuge, nämlich 415 Triebwagen und 523 Beiwagen, verschrottet worden.

In Spitzenzeiten des Verkehrs ist es heute nicht mehr möglich, die Straßenbahnen fahrplanmäßig zu führen. Die Ursachen der Verspätungen liegen zum Teil darin, daß der Individualverkehr den Massenverkehr sehr stark behindert. Die Geleise der Straßenbahn werden immer wieder durch Autos verstellt. An einer verstopften Kreuzung habe der Redner einmal 22 Autos gezählt, die drei Straßenbahnzüge 10 Minuten lang behinderten. In diesen 22 Autos waren nur 28 Personen und zwei Hunde sowie etwa 100 leere Sektflaschen; die drei Straßenbahnzüge beförderten aber etwa 1.000 Personen (GR. Leinkauf: Was wollen Sie mit den zwei Hunden sagen? Der Wiener ist sehr tierfreundlich!) Ich möchte nur sagen, erwidert der Redner, daß 28 Personen in den Autos eine erhebliche Verspätung für 1.000 Personen in der Straßenbahn bedeuteten. Die Verkehrsordnung bestimmt, daß niemand die Geleise der Straßenbahn verstellen darf, aber niemand kümmert sich darum. In anderen Städten werden die Straßenbahngleise durch eine gelbe Linie gegen den Individualverkehr abgesichert.

Dann ist es möglich, daß der Massenverkehr ungehindert vorwärts kommt. (GR. Kowarsch: Wir brauchen schon lange die zweite Ebene!)

Auch die Verkehrsampeln behindern vielfach den Massenverkehr. In Deutschland kann durch Relais-Schaltung der Verkehr für die Straßenbahn freigegeben werden. So wie heute ein Fußgänger schon durch Knopfdruck für sich grünes Licht auslösen kann, soll es auch bei der Straßenbahn sein.

Die Disziplin der Bevölkerung bei Benützung moderner Wagentypen läßt leider noch zu wünschen übrig, was den raschen Fahrgastfluß behindert. Bevor man auf einer Strecke moderne Waggonen in Betrieb nimmt, sollte man die Bevölkerung entsprechend aufklären.

Unterpflasterbahnen werden in vielen europäischen und insbesondere deutschen Städten geplant, aber auch dort ist man über die Planungen noch nicht hinausgekommen. In Brüssel ist man bei der Verwirklichung der großzügigen Projekte auf viele Schwierigkeiten gestoßen. Wahrscheinlich wird aber Wien in wenigen Jahren die längste Strecke an Unterpflasterbahnen in Europa haben. Die Unterführung der Lastenstraße von der Floriani-gasse bis zur Secession wird 1.9 Kilometer, die Gürtelstrecke von der Eichenstraße bis zum Südtiroler Platz 1.8 Kilometer betragen. Zusammen mit unterirdischen Abzweigungen, der Unterführung der Ostbahn in der Erzherzog Karl-Straße und den bereits bestehenden Unterführungen wird Wien wahrscheinlich schon 1965 fünf Kilometer Unterpflasterbahn in Betrieb haben.

Überdies fährt auch die Stadtbahn auf einer Strecke von 18,2 Kilometer unterirdisch. Bei der Erörterung dieser Verkehrsprobleme darf man nicht vergessen, daß Schnellbahn und Stadtbahn etwa ein Viertel aller Fahrgäste erfassen.

Die Alweg-Bahn steht noch zur Diskussion. Der Beschluß des Gemeinderates, sich damit zu beschäftigen, hat als Initialzündung gewirkt, und die Gemeindeverwaltung bekommt Projekte vorgelegt, die sie vorher nicht erhoffen konnte. Alles wird davon abhängen, welche Pläne am zweckmäßigsten, besten und wirtschaftlichsten sind. Der Wiener Gemeinderat wird darüber die letzte Entscheidung zu fällen haben.

Die sozialistische Fraktion wird auch dem Budget dieser Geschäftsgruppe zustimmen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

GR. Kowarsch (ÖVP) stellt fest, daß in der Debatte zum überwiegenden Teil von den Verkehrsbetrieben gesprochen wurde. Zu den Wiener Stadtwerken gehören aber auch die für unsere Stadt so wichtigen Gas- und E-Werke. Die Gaswerke zeigen eine sehr gute wirtschaftliche Entwicklung. Die Produktion ist seit 1945 gestiegen und das hatte nicht einmal die gleiche prozentuelle Steigerung des Personals zur Folge. Die Ausweitungsmöglichkeit bei den Gaswerken ist nicht so groß wie bei den E-Werken, da die Verwendung des Gases für Kochzwecke kaum mehr gesteigert werden kann, die Installation von Heißwasserbereitungsanlagen sich aber sehr teuer stellt und für die Verwendung des Gases für Heizzwecke die Installationen umständlich sind und Mehrkosten verursachen. Vielleicht könnte man die Gasgeräteaktion, durch die bisher der Kauf von 10.557 Gasgeräten und 1.234 Installationen um einen Betrag von 62 Millionen Schilling ermöglicht wurde, weiter ausbauen im Interesse der Konsumenten und des Gaswerkes.

Es wurde auch die Forderung nach Entgiftung des Stadtgases erhoben. Es wäre aber unrealistisch, würde man erwarten, daß eine Entgiftung ohne Preiserhöhung erfolgen könnte. Wenn darauf verwiesen wurde, daß zum Beispiel München eine derartige Entgiftung ohne Preiserhöhung vorgenommen hat, muß man feststellen, daß der Münchner Durchschnitts-Gaspreis 1.45 Schilling beträgt, der Durchschnittspreis in Wien aber bei 91 Groschen liegt. Dazu kommt noch, daß das Wiener Gas einen Heizwert von 4.600 Kalorien hat, das Münchner Gas aber nur von 4.200 Kalorien. Vielleicht könnte man die Gaskassiere aufrufen, bei der Bevölkerung nachzufragen, ob sie für eine Gasentgiftung ist und für diesen Zweck eine Erhöhung um einige Groschen pro Kubikmeter auf sich nehmen würde. Da aber mit einer Entgiftung des Gases in nächster Zeit kaum zu rechnen wäre, könnte man dem Gas vielleicht intensiven Riechstoff zusetzen, der auf ein tvaiges Ausströmen eher aufmerksam machen würde. Bei einer Entgiftung des Gases müßte dieser Riechstoff gleichfalls zugesetzt werden, damit man Explosionen verhindert, die durch Nichtbemerken des ausströmenden Gases entstehen könnten.

Die Beschaffung des Erdgases war in den letzten Jahren kein wesentliches Problem und wird es auch in den kommenden Jahren nicht sein.

Trotzdem dürfe man aber nicht außer acht lassen, daß die Erdgasvorräte Österreichs langsam zu Ende gehen. Im letzten Gemeinderatsausschuß XII wurde nun der Antrag gestellt, der Austria-Ferngas AG beizutreten, einem Einkaufssyndikat, das nicht auf der Basis der Erzielung eines Gewinnes geführt wird und den Import von Erdgas aus dem Ausland durchführt. Die Zuführung dieses Erdgases soll durch Rohrleitungen erfolgen, deren Verlegung bedeutende finanzielle Mittel erfordern wird. Die Techniker haben das interessante Projekt ausgearbeitet, das Gas dann nicht in den bisher üblichen Ballons zu speichern, sondern in unterirdischen Gesteinshöhlen. Diese Lagerung wäre bedeutend billiger.

Die finanziellen Aderlässe für die Verkehrsbetriebe wirken sich aber nicht nur beim Gaswerk ungünstig aus, sondern auch bei den E-Werken, die seit dem Bestand der Wiener Stadtwerke rund 1,040 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe abgeführt haben. Die E-Werke würden aber selbst besser dastehen, wenn sie mehr Eigenstrom durch genügend kalorische Werke produzieren könnten. Sicherlich muß ein gewisses Verhältnis in der Zahl der kalorischen Werke zu den Wasserkraftwerken bestehen, aber die kalorischen Werke müssen gerade in den Spitzenzeiten den Strombedarf decken. Der Redner verweist darauf, daß der Stromverbrauch in Wien seit dem Jahre 1937 um das Dreifache gestiegen ist, daß er aber im Verhältnis zu anderen Großstädten gering ist. So ist der Durchschnittsverbrauch Zürichs pro Kopf der Bevölkerung gerechnet, dreimal so hoch als der Wiens. Die E-Werke werden sich also rechtzeitig darauf einstellen müssen, daß auch bei uns der Strombedarf ständig steigen wird und es wäre notwendig, unsere Erzeugungsstätten und unsere Rohrleitungen entsprechend auszubauen. Der Redner regt an, für die E-Werke ehestens ein langfristiges Energieprogramm und ein dazugehöriges Finanzierungsprogramm auszuarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen.

Wir bauen zwar jetzt ein neues Werk in Simmering, das aber zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung schon nicht mehr ausreichen wird, den inzwischen gestiegenen Bedarf zu decken, da das veraltete Kraftwerk Engerthstraße nicht mehr lange im Betrieb sein wird. Es sei schwierig für die E-Werke, einen Betrag von einer Milliarde abzuführen, andererseits aber Fremdkapital für dringende Investitionen aufnehmen zu müssen und dafür noch Zinsen zu zahlen. Es wäre gerecht, würde die Stadtverwaltung wenigstens diese Zinsenlast übernehmen. Es wird also unbedingt notwendig sein, den Ausbau der Erzeugungsanlagen voranzutreiben. Dabei solle man schon heute an die Ausnützung der Atomkraft denken und die Entwicklung auf diesem Gebiet sorgfältig beobachten. Auch der Ausbau des Kabelnetzes der E-Werke ist besonders dringend.

Der Redner fragt dann, wieweit die Vorarbeiten für die jährliche Abrechnung gediehen sind. In München gibt es sogar schon eine bargeldlose Abrechnung, wobei der Rechnungsbetrag direkt vom Konto des Beziehers abgebucht wird.

Abschließend erklärt der Redner, es sei notwendig, den E-Werken in der nächsten Zeit mehr Eigenmittel zu lassen, damit sie ihre ständig steigenden Aufgaben erfüllen können.

GR. Lanc (SPÖ) meint zu den Ausführungen von Stadtrat Schwaiger, man könne auf der einen Seite nicht ~~immer~~ nur über das klagen, was nicht ganz befriedigend ist, und auf der anderen Seite nicht sagen, welche Konsequenzen sich daraus ergeben, nämlich Tarifierhöhungen. Man kann auch die Stadtwerke nicht ständig aus Steuermitteln subventionieren. Weil aber eine Tarif- und Preiserhöhung derzeit jedenfalls nicht in Frage kommt, so müsse man eben, so bitter das auch sein mag - wenn das Geld auch nicht auf dem Kreditweg aufzutreiben ist - Investitionen verschieben.

Der Redner beschäftigt sich dann mit den Ausführungen von GR. Peter. Er habe sich oft über seine unsachliche Art geärgert, erklärt GR. Lanc. Was dieser aber in einer Versammlung am 3. Oktober gesagt habe, gehe zu weit. Der Redner zitiert einen Zeitungsbericht, nach dem GR. Peter ausgeführt haben soll, daß sich die Gemeinderäte mit Zeitungslesen und Nasenbohren beschäftigen. Nur sollte man mit solcher Kritik vorsichtig sein, ruft GR. Lanc, denn bei der Kulturdebatte am Dienstag, dem

dem 11. Dezember, um 10.43 Uhr, hat GR. Peter selbst in der Nase gebohrt. (Heiterkeit!)

GR. Liwanec (SPÖ) stimmt dem Vorschlag zu, wegen der Kosten für die Gasentgiftung die Bevölkerung zu fragen. Gleichzeitig müsse man allerdings die Bevölkerung darüber aufklären, daß sie sich von der Gasentgiftung nicht zuviel versprechen dürfe. Auch das entgiftete Gas schließt tödliche Unfälle keineswegs aus.

Wesentlich wichtiger scheine ihm eine wirkliche Sicherung der Geräte. Der Grund der Unfälle ist gar nicht so sehr das giftige Gas, sondern der schlechte Zustand der Gasgeräte. Er begrüßt es daher, daß ab 1963 alle neuen Gasgeräte eine Sicherung haben werden.

Besonderen Dank spricht der Redner den Technikern der Gaswerke aus, die seit 1945 19 Erfindungen gemacht haben, deren Auswirkungen allen Wienern zugute gekommen sind. Schließlich weist er auch darauf hin, daß der Wiener Gaspreis nicht nur der billigste in Österreich ist, sondern auch der billigste in Europa.

Abschließend meint GR. Liwanec zu der aufgeworfenen Frage, ob die neue Art der Budgetdebatte sich durchsetzen werde, daß diese neue Form jedenfalls die Möglichkeit gegeben hat, Teilgebiete zu besprechen, was früher nicht der Fall war. Die Debatte habe zwar mehr Zeit erfordert, aber im Interesse einer gedeihlichen Beratung ist dies durchaus zu begrüßen.

Stadtrat Schwaiger (ÖVP) dankt im Schlußwort den Debattenrednern für ihr Interesse, das sie den Angelegenheiten seiner Geschäftsgruppe in ihren Ausführungen gewidmet haben. Er nimmt zunächst zur Rede des Vertreters der Kommunisten Stellung. Auch er als Stadtrat würde eine **Kosten**teilung**** bei den E-Werken und Gas-Werken, ähnlich wie sie jetzt bei den Verkehrsbetrieben gehandhabt wird, begrüßen. Ein verheißungsvoller Anfaß wurde in dieser Hinsicht bereits getan, indem den E-Werken die Gebrauchsgebühren gestundet wurden. Er gibt der **Hoffnung** Ausdruck, daß diese Stundung einmal in eine Schenkung umgewandelt wird.

Zur Frage Karlsplatz-Projekt meint er, daß der ursprüngliche Plan der Fachleute bald doch realisiert wird. Vielleicht wird die Verzögerung bei der Ausführung dieses großen Verkehrs-

problemes dazu führen, daß man die Pläne noch einmal gründlich überlegt.

Was die Klage über die Auflösung von Filialen der Bestattung betrifft, sagt er, daß diese Exposituren nur in jenen Magistratischen Bezirksämtern aufgelöst wurden, wo es keine Standesämter gibt. Der Berichterstatter distanziert sich dann energisch von der von GR. Peter gemachten Andeutung, daß seine Ausführungen über die Sozialtarife als eine Introdution zu Fahrpreiserhöhungen aufgefaßt werden könnten. Die Herabsetzung der Investitionssummen, sagt er, hängt mit dem Programm der Wagenerneuerung eng zusammen. Wir sollten uns darüber freuen, daß die Anschaffung der Straßenbahnwagen fast abgeschlossen ist, und daß daher nicht mehr soviel investiert werden muß. Was die Sperren im Wirtschaftsplan betrifft, sagt er, wurde nirgends festgelegt, daß sie nicht aufgehoben werden könnten. Den Sperren-Weg hat man vor allem deswegen gewählt, da er eine wesentliche Vereinfachung der Verwaltung mit sich bringt.

Die Frage der Hauptwerkstätte ist nicht neu. Wenn der Neubau dieser Objekte nicht in den Investitionsplan aufgenommen werden konnte, dann eben deshalb, weil wir noch immer mit Anschaffungen für den Wagenpark finanziell gehemmt sind.

Ein Rezept für eine Arbeitsstaffelung wurde noch nirgends gefunden. Was die Kritik des Fahrplanes der Verkehrsbetriebe betrifft, verweist er auf die enormen Belastungen in den Spitzenzeiten des Verkehrs, die die Einhaltung des Fahrplanes unmöglich machen. Auch er sei der Meinung, daß der Bequemlichkeit der Fahrgäste am besten dadurch Rechnung getragen werden könnte, wenn wir unsere Straßenbahnwagen nur mit Sitzplätzen ausstatten könnten. Dies sei aber aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht durchführbar.

Dem, was während der Debatte über das ungünstige Verhalten zwischen den Aktiven und Pensionisten bei den Verkehrsbetrieben gesagt wurde, fügt er hinzu, daß in der letzten Zeit immer mehr Straßenbahner den Hilflosen-Zuschuß in Höhe von 300 Schilling pro Monat beantragen und auch bekommen. Dadurch vergrößert sich auch die Zahl der Pensionisten.

Die Totmann-Einrichtung wurde bereits erprobt und hat sich bewährt. Als zuständiger Stadtrat müsse er aber darauf aufmerksam machen, daß die 22 Millionen Schilling, die für diese Einrichtung bereitgestellt werden müssen, im Falle, daß die Stadtbahn durch eine Alweg-Bahn ersetzt würde, eine unnötige Ausgabe wären.

Stadtrat Schwaiger nimmt dann Stellung zu dem, was die Gemeinderäte Bock und Liwanec über die ÖVP und die Gemeinwirtschaft gesagt haben. Er erklärt, es könne nicht abgeleugnet werden, daß Lueger die Kommunalbetriebe verwirklicht hatte. Er empfiehlt aber, die Protokolle des Gemeinderates aus dem Jahre 1910 zur Hand zu nehmen. Ihnen ist zu entnehmen, daß die Gründung der städtischen Gaswerke damals bei den Sozialdemokraten auf heftigen Widerstand gestoßen ist. Damals waren die Sozialdemokraten in der Opposition. Auf die Frage, warum die ÖVP bezüglich der Kommunalwirtschaft vorsichtig geworden ist, erklärt er, daß vor einigen Jahren im Wiener Gemeinderat mit Stimmen der ÖVP die Kommunalisierung der Bestattung beschlossen wurde. Seitdem aber haben wir erlebt, daß sich die Gemeinde Wien auch für die Erzeugung von Spitalsbetten zuständig fühlt und daß sie Schnulzen-Filme produziert. Das könne aber nicht die Aufgabe einer Gemeindeverwaltung sein. Die ÖVP ist aber noch vorsichtiger geworden, seitdem ihr bekannt ist, daß die SPÖ an einer Gemeinwirtschaft nicht so interessiert ist, wenn sie auf eine andere Art Gewinne erzielen kann. Im Wiener Stadion wurden zum Beispiel der Gewista Aufträge entzogen und an ein sozialistisches Unternehmen weitergegeben.

Wenn GR. Bock in seiner Rede daran erinnert, daß Stadtrat Nathschläger in der Besatzungszeit in der Schweiz einen Kredit gesucht hat, dann dürfen wir nicht vergessen, daß zu dieser Zeit in Österreich die Russen waren und das Ausland eben nicht viel Vertrauen zu unserem Lande hatte. Dazu wäre aber noch eines zu sagen: Wir schreiben jetzt 1962, haben keine Besatzung und unserem Finanzreferenten ist es dennoch gelungen, im Ausland die volle Summe einer Anleihe aufzutreiben. Wir warten immer noch auf die restlichen 100 Million Schilling der Auslandsanleihe (Vizebürgermeister Slavik: Das ist völlig falsch! Wir haben aus währungspolitischen Erwägungen abgelehnt!) Was. ./. .

hier über die ERP-Kredite im Zusammenhang mit Stadtrat Nathschläger gesagt wurde, erklärt weiter der Berichterstatter, müsse festgestellt werden, daß Nathschläger als Gemeinderat auf die Aufteilung der ERP-Kredite, die Sache des Parlamentes ist, keinen Einfluß nehmen konnte. Übrigens wurde das ERP-Gesetz im Parlament mit den Stimmen der SPÖ beschlossen. Niemand könne sich erinnern, daß Bürgermeister Jonas im Interesse der Stadt Wien im Parlament gegen das ERP-Gesetz Protest erhoben hätte. Vizebürgermeister Slavik war damals Landessekretär der SPÖ und hat im Parlament für das ERP-Gesetz gestimmt.

Ich habe nichts gegen Sozialtarife, erklärt Stadtrat Schwaiger (GR. Bock: Sie haben vom "Schlagwort der Sozialtarife" gesprochen!), aber die Wochenkarte ist heute nicht mehr ein Sozialtarif, sondern ein ausgesprochener Kundenrabatt. Mit der Wochenkarte kann der Hilfsarbeiter genauso fahren wie der Generaldirektor. Im Winter fahren auch viele wohlhabende Autobesitzer mit der Straßenbahn. Welches Unternehmen kann es sich leisten, einen 50prozentigen Kundenrabatt zu geben? (Vizebürgermeister Slavik: Wenn ein Generaldirektor mit der Wochenkarte fährt, so ändert das nichts am sozialen Charakter der Wochenkarte!) Die Arbeiter-Wochenkarte der Bundesbahnen ist hingegen ein echter Sozialtarif. (Stadtrat Lakowitsch: Bei der Bundesbahn muß man die Lohnbestätigung vorlegen!) Wer solche Rabatte verlangt, muß auch für die Kosten aufkommen. (Vizebürgermeister Slavik: Schließen wir durch einen gemeinsamen Antrag den Generaldirektor von der Wochenkarte aus!)

Es ist richtig, daß dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr nicht genügend Vorrang eingeräumt wird. Aber hier müssen eben die notwendigen Schritte gemeinsam unternommen werden. Bei der Entwicklung zur U-Bahn darf man Wien nicht mit Städten wie Bonn, Frankfurt oder München vergleichen. Will Wien eine Weltstadt werden, dann muß es sich mit Paris, Hamburg, London, Berlin, Rom und Mailand vergleichen. Diese Großstädte sind bezüglich der zweiten Verkehrsebene aber wesentlich weiter als Wien. (Vizebürgermeister Slavik: Rom hat eineinhalb Kilometer U-Bahn, das andere ist eine gewöhnliche Bahn!)

Stadtrat Schwaiger begrüßt die Ankündigung des sozialistischen Sprechers, daß Fachleute entscheiden werden, ob die Alweg-Bahn gebaut wird oder nicht. Wenn wirklich das Urteil der Fachleute ausschlaggebend sein wird, dann bekommen wir keine Alweg-Bahn. (Beifall bei der ÖVP.)

Im Kampf gegen den Gastod gibt es den Weg der Entgiftung und die vollautomatische Sicherung sämtlicher Gas-Geräte. Der zweite Weg ist sicherer, braucht aber lange Zeit. Die Gaswerke werden das Ergebnis der Gasentgiftung in München abwarten und sich diese Erfahrungen zunutze machen. Auch das Gaswerk in Leopoldau führt bereits egehende Versuche durch. Die endgültige Entscheidung wird der Wiener Gemeinderat zu treffen haben.

Die Einführung eines Jahresinkassos für Strom und Gas würde zwar wesentliche Ersparungen mit sich bringen, es müßten aber auch alle Zähler umgearbeitet werden. Jedenfalls sind mit dem Jahresinkasso große Risiken verbunden. Darum sollte man zunächst die weitere Entwicklung auf diesem Gebiet abwarten. In Amerika sind bereits Versuche im Gange, mittels Fernsehen die Strom- und Gaszähler abzulesen.

Auf Grund der Ertragslage bei E-Werk und Gas-Werken hält es der Stadtrat nicht für vertretbar, höhere Tarife zu verlangen. Auch bei den Verkehrsbetrieben ist mit dem Drei-Schilling-Tarif schon eine sehr hohe Grenze erreicht, die nicht so rasch überschritten werden darf. Vielleicht wird es möglich sein, das Tarifsystern auf andere Grundlagen zu stellen. Ein sozialistischer Redner hat gemeint, es wäre unmöglich, ständig von seiten der Hoheitsverwaltung den Betrieben Subventionen zu geben. Dazu stellt abschließend Stadtrat Schwaiger die Frage, ob es sozialer ist, wenn die gesamte Bevölkerung mithilft, die wirtschaftlichen Verhältnisse bei den Verkehrsbetrieben ins richtige Lot zu bringen, oder ob nur der Teil der Bevölkerung, der auf die Straßenbahn angewiesen ist, sein Scherflein beitragen soll. (Beifall bei der ÖVP).

Bei der Abstimmung werden die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke mit den Stimmen der Regierungsparteien genehmigt.

Friede und Freiheit auch im kommenden Jahr!Bürgermeister Jonas dankt allen Wienerinnen und Wienern

Hierauf ergriff Bürgermeister Jonas das Wort zu seiner Abschlußrede. Er sagte:

"Der umfangreiche Aufgabenkreis der Wiener Stadtverwaltung verlangt genaue Kontrolle und Beschlüsse über Einnahmen und Ausgaben. Dieses hohe Recht steht dem Wiener Gemeinderat zu. Sie, meine Damen und Herren, haben auch heuer wieder von diesem Recht vollen Gebrauch gemacht. Es ist nicht immer leicht, bei der Fülle von dringenden Forderungen, die aus allen Kreisen der Bevölkerung an den Wiener Magistrat herangetragen werden, die richtige Auswahl zu treffen. Dies geht natürlich nicht ohne Meinungsverschiedenheiten ab. Wir setzen aber unseren Stolz darein, jeder Bevölkerungsgruppe die ungeschmälerte Möglichkeit zu geben, ihre Wünsche durch ihre gewählten Vertreter vorbringen zu lassen. Bei den Debatten über die einzelnen Punkte der Tagesordnung geht es manchmal recht lebhaft zu. Das sind aber Begleiterscheinungen, die überall auftreten, wo es um liebe Geld geht - warum sollte es hier, im Haushalt der großen Familie der Wiener, denn anders sein als bei den einzelnen Familien daheim! Wichtig ist nur, daß bei aller Entschiedenheit, mit der die eigene Auffassung vertreten wird, der Wille zur gemeinsamen Arbeit und Verantwortung erhalten bleibt.

Welche Argumente auch vorgebracht werden, es geschieht nur aus dem Bestreben heraus, unseren Mitbürgern das Leben zu erleichtern und sie in die Lage zu versetzen, die großen Anforderungen des Alltags besser zu bewältigen. Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, haben im Verlauf der Budgetdebatte ein hohes Maß an Verantwortungsgefühl mitsprechen lassen. Ich danke Ihnen allen dafür, daß die Beratungen, so lebhaft sie auch zuweilen wurden, doch immer in Sechlichkeit und Achtung vor der Überzeugung des Anderen verliefen.

./.

Das demokratische Prinzip, das in diesem Hause immer hochgehalten wird, hat sich auch im abgelaufenen Arbeitsjahr hervorragend bewährt. Wir können mit Befriedigung sagen, daß wir den Haushalt der Stadt Wien ordnungsgemäß bestellt haben. Wir haben auch Vorsorge getroffen für die Überwindung von Schwierigkeiten, die im Verlauf des kommenden Jahres vielleicht eintreten könnten. Bei allen unseren Erwägungen sind wir aber dem Grundsatz *trou* geblieben, das Wohl der Wiener Bevölkerung in den Mittelpunkt unseres Tuns und Lassens zu stellen.

Der Wiener Magistrat hat nun seine Richtlinien für die Arbeit im Jahre 1963 erhalten. Daß sie verläßlich befolgt und ordentlich ausgeführt wird, dafür bürgt der große Stab von Bediensteten, über den die Stadt Wien verfügt. Ich lege Wert darauf, Ihnen im Namen des Wiener Gemeinderates von dieser Stelle aus den besten Dank für ihre im Jahre 1962 geleisteten wertvollen Dienste zum Ausdruck zu bringen und sie zu bitten, auch im kommenden Jahre ihr Wissen und Können im Interesse Wiens und der Wiener voll einzusetzen. (Allgemeiner Beifall.)

Der Amtsführende Stadtrat für das Finanzwesen und die Herren der zuständigen Magistratsabteilungen der Geschäftsgruppe II, die Amtsführenden Stadträte mit ihren Abteilungsleitern, der Magistratsdirektor, der Kontrollamtsdirektor, der Generaldirektor der Wiener Stadtwerke und die Direktoren der Einzelwerke und der Stadtbaudirektor, haben mit Hilfe ihrer Mitarbeiter bei der Ausarbeitung des Voranschlagsentwurfes eine Leistung vollbracht, die ich dankend zu würdigen weiß. Desgleichen danke ich den Angehörigen des Stenographenbüros, der Pressestelle und des Präsidialbüros, die für den glatten Arbeitsablauf der Budgetdebatte und gemeinsam mit den Kommunalberichterstatern für den besten Kontakt mit der Öffentlichkeit gesorgt haben. (Allgemeiner Beifall.) Erfreulicherweise hat das Publikum heuer einen größeren Anteil an den Beratungen des Wiener Gemeinderates genommen als in früheren Jahren.

Der Wiener Bevölkerung, die mit ihrer Arbeitsleistung und ihrem Steueraufkommen die Voraussetzungen für die Tätigkeit des Magistrates schafft, gilt mein aufrichtiger und voller Dank

für das Verständnis und Vertrauen, das sie in diesem Jahr der Stadtverwaltung wieder entgegengebracht hat. (Allgemeiner Beifall.) Unsere Mitbürger sollen und können die Sicherheit haben, daß der Wiener Gemeinderat und der Magistrat der Stadt Wien auch im kommenden Jahr in voller Verantwortung bestrebt sein werden, ihre Aufgaben zu erfüllen. So wie uns das abgelaufene Jahr einen großen Schritt nach vorwärts gebracht hat, soll auch das kommende Jahr die Erfüllung mancher Wünsche und weitere Fortschritte bringen. Hiefür erbitte ich wieder die Mithilfe aller unserer Mitbürger.

Ich wünsche allen Wienerinnen und Wienern und auch Ihnen, meine Damen und Herren des Gemeinderates, ein frohes Weihnachtsfest, das jedem von Ihnen die Freude bringen möge, nach der er sich am meisten sehnt. Das Jahresende mit seinen Festtagen soll der angenehme Ausklang einer arbeitsreichen Zeit sein, damit wir wieder mit neuen und frischen Kräften an die Aufgaben herangehen, die uns die kommenden Monate bringen werden.

Für das Jahr 1963 wünsche ich allen Wienerinnen und Wienern viel Glück, Erfolg und Zufriedenheit und eine gute Gesundheit. Möge uns allen auch im kommenden Jahr der Friede und die Freiheit erhalten bleiben! (Allgemeiner langanhaltender Beifall.)

Damit war die Sitzung geschlossen. Die Klubobmänner der im Wiener Gemeinderat vertretenen Fraktionen brachten hierauf Bürgermeister Jonas ihre Weihnachtswünsche dar: die Gemeinderäte Dr. Stemmer für die SPÖ, Mühlhauser für die ÖVP, Dr. Broesigke für die FPÖ und Lauscher für die KLS.

- - -

Bürgermeister Jonas: "Im Straßenbau stehen uns große Aufgaben bevor!"  
=====

Der umgebaute Wallensteinplatz frei für den Verkehr

21. Dezember (RK) Mit dem Wegräumen der Straßensperren auf dem Wallensteinplatz hat Bürgermeister Jonas heute vormittag im Beisein von Stadtrat Heller, Bezirksvorsteher Koblizka sowie mehreren Gemeinderäten und Mitgliedern der Brigittenauer Bezirksvertretung diese wichtige Straßenkreuzung für den Verkehr freigegeben. Zugleich konnte auch die umgebaute Jägerstraße zwischen Heinzelmanngasse und Pappenheimgasse für den Verkehr in beiden Fahrtrichtungen geöffnet werden.

Stadtrat Heller hob in seinem technischen Bericht hervor, daß die Bauarbeiten an dieser Stelle besonders flott vor sich gegangen sind. Die Baustrecke war 600 Meter lang; das alte holprige Pflaster wurde entfernt und durch ein neues asphaltvergossenes Großsteinpflaster auf Betonsteinunterlage ersetzt. Dadurch wurde die Befahrbarkeit dieser Verkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und Floridsdorf wesentlich verbessert und zugleich ein weiterer Beitrag zur Lärmbekämpfung geleistet. Die Gesamtkosten für diesen Straßenbau, einschließlich der unterirdischen Einbauten, betragen 6,1 Millionen Schilling. Ein Flugdach der Verkehrsbetriebe und eine öffentliche Bedürfnisanstalt werden noch gebaut.

Bürgermeister Jonas gab seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß die Gemeinde Wien im abgelaufenen Jahr durch Straßenbauten die Verkehrssituation an vielen Stellen der Stadt verbessern konnte. Ähnlich wie auf dem Wallensteinplatz werden dieser Tage noch andere fertiggestellte Straßen dem Verkehr übergeben. Überblickt man die Leistungen im Straßenbau, dann sehen wir wie umfangreich aber auch wie kostspielig sie sind. Wenn man hört, daß 100 Meter Fahrbahn, wie hier in der Brigittenau, eine Million Schilling kosten, können wir ermessen, welche Beträge für den Großstadtverkehr aufgewendet werden müssen. Im Straßenbau stehen wir vor großen Aufgaben. Wir haben es auf diesem Bausektor nicht nur mit einem technischen, sondern auch mit einem wirtschaftlichen Problem zu tun, das seinen

Ausdruck im Budget der Stadt Wien findet. Wir müssen weiter alles daransetzen, um unseren Verkehr in vernünftige Bahnen zu lenken. Dabei denken wir auch an die Verkehrspolizei, deren Dienst wir durch Straßenumbauten erleichtern wollen.

Abschließend dankte Bürgermeister Jonas den Bauarbeitern und ihren Firmen für die gute Arbeit und wünschte ihnen ein arbeitsreiches Jahr 1963.

- - -

#### Neuer Wohnungstausch-Anzeiger

=====

21. Dezember (RK) Soeben ist die neue Nummer des Amtlichen Wohnungstausch-Anzeigers erschienen. Das Blatt enthält auf 32 Seiten Wohnungstauschangebote aus sämtlichen Wiener Bezirken und in Spezialrubriken Tauschangebote von Hauswartwohnungen und Angebote aus den Bundesländern.

Der Wohnungstausch-Anzeiger ist um 1.50 Schilling in den Wiener Trafiken und im Tauschreferat, 1, Bartensteingasse 7, erhältlich. Eine Einschaltung in die nächste Nummer, die am 6. Februar erscheint, kann bis spätestens 23. Jänner vorgenommen werden.

- - -

#### Schneebericht

=====

21. Dezember (RK) Heute nacht wurden restliche Schneehaufen aus Fahrbahnen und von Kreuzungsecken entfernt. Seit 6 Uhr früh waren mehr als 1.600 Schneeschaufler mit 97 Geräten eingesetzt.

- - -