

# Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Donnerstag, 19. Dezember 1963

Blatt 3146

## Stadtrat Jacobi diskutierte mit Polizeifunktionären über Jugendschutzgesetz

19. Dezember (RK) Wie bedeutungsvoll das heuer beschlossene Wiener Jugendschutzgesetz angesehen wird geht daraus hervor, daß Wohlfahrtsstadtrat Maria Jacobi von Polizeipräsident Holaubek eingeladen wurde, vor den mit diesen Agenden beschäftigten Polizeifunktionären und den Stadthauptleuten über das Gesetz zu referieren. Der Vortrag, an den sich eine lebhafte Diskussion schloß - auch die leitenden Herren des Jugendamtes der Stadt Wien waren anwesend - fand heute vormittag im Polizeipräsidium auf dem Parkring statt.

- - -

## Fälligkeitstermine der Abgaben der Stadt Wien im Jänner

19. Dezember (RK) Im Jänner 1964 sind nachstehende Abgaben fällig:

10. Jänner: Ankündigungsabgabe für Dezember,  
Getränkesteuer für Dezember,  
Vergnügungssteuer und Sportgroschen für die zweite Hälfte Dezember.
14. Jänner: Anzeigenabgabe für Dezember,  
Ortstaxe für Dezember.
15. Jänner: Lohnsummensteuer für Dezember.
25. Jänner: Vergnügungssteuer und Sportgroschen für die erste Hälfte Jänner.

Die Wirtschaftspläne der Städtischen Unternehmungen  
=====

19. Dezember (RK) Heute vormittag wurden die Wirtschaftspläne der Städtischen Unternehmungen für das Jahr 1964 vom Wiener Gemeinderat genehmigt. Das Referat erstattete Stadtrat Anton Schwaiger (ÖVP). Er führte aus:

"Ich habe mich in den letzten Jahren bei der Behandlung der Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke sehr eingehend bemüht, Ihnen zu zeigen, warum der Weg zu einer endgültigen Konsolidierung unserer Wiener Stadtwerke so schwer, so mühsam und so lang ist. Durch hieb- und stichfeste Unterlagen, welche ich Ihnen bei der Budgetdebatte des Vorjahres auf den Tisch legte, habe ich Ihnen gezeigt, wie stark die hohe Zinsenlast, die die drei großen Teilunternehmungen infolge des ständig ansteigenden Fremdkapitals zu tragen haben, die Bilanz der Stadtwerke belastet. Ich habe Ihnen aufgezeigt, wie schwer unsere Teilunternehmungen durch die ihnen auferlegten ungerechtfertigten Belastungen - Elektrizitäts- und Gaswerk durch hohe Subventionen, die sie jährlich den Verkehrsbetrieben geben müssen, die Verkehrsbetriebe durch den weit über das übliche Maß hinausgehenden Einnahmementfall durch die vom Gemeinderat beschlossenen Sozialtarife - zu leiden haben und ich habe auch auf die hohen finanziellen Aufwendungen hingewiesen, die den Wiener Stadtwerken für die durch keinerlei Rücklagen gedeckten Altpensionen hingewiesen.

Ich glaube, heuer auf diese Dinge nicht mehr näher eingehen zu müssen. Ich kann wohl annehmen, daß sie Ihnen allen in Fleisch und Blut übergegangen sind und keiner unserer Gemeinderäte annimmt, daß Mißwirtschaft und schlechte Betriebsführung Ursache der nicht gerade rosigen wirtschaftlichen Lage unserer Wiener Stadtwerke sind. Diese drei vorhin aufgezeigten Komponenten vor allem sind es also, die, wie schon gesagt, den Weg so mühsam und lang werden lassen. Daß dieser mühsame Weg einmal - und ich hoffe in nicht allzu ferner Zeit - ein Ende haben und zum Ziel führen wird, hat der von uns in der letzten Gemeinderatssitzung verabschiedete Jahresabschluß der Wiener Stadtwerke für das Jahr 1962 gezeigt, der mit dem absolut erfreulichen Ergebnis eines Abganges von nur rund sieben Millionen Schilling abschloß.

./.

Auch der für das Jahr 1963 beschlossene Wirtschaftsplan ließ berechtigte Hoffnungen aufkommen, sah er doch bei äußerst vorsichtiger Kalkulation einen Abgang von lediglich fünf Millionen Schilling vor. Leider erfüllten sich diese Hoffnungen nicht, da den Wiener Stadtwerken in Form von wesentlich höheren Personalkosten ein schwerer Brocken auf den Kopf fiel, den zu verdauen sie heuer nicht in der Lage sind. Wenn trotzdem nach den bisher vorliegenden Ergebnissen geschlossen werden kann, daß die Wiener Stadtwerke 1963 mit einem Abgang von 60 bis 70 Millionen Schilling abschließen werden, so ersehen wir daraus, daß sie ohne diese eingetretenen Erhöhung der Personalkosten einen absolut erfreulichen aller Wahrscheinlichkeit nach aktiven Jahresabschluß ausweisen könnten. Wir sind also ohne Zweifel auf dem richtigen Weg, es kommen nur immer wieder einige große Steine, die aus dem Weg zu räumen derzeit noch größere Schwierigkeiten bedeutet. Aber die Zeit arbeitet hier ohne Zweifel für uns. Der Absatz von Gas und Strom weist eine ständig steigende Tendenz auf und nach dem alten kaufmännischen Grundsatz "je höher der Umsatz, umso größer der Nutzen" werden diese beiden großen Teilunternehmungen immer lukrativer, wobei vor allem die Entwicklung auf dem Personalsektor, der ja bei unseren Stadtwerken von so ungeheurer Bedeutung ist, äußerst interessant ist. Ich habe bei der letzten Feier der 40jährigen Dienstjubilare Vergleiche zwischen den Personalständen und den Produktionszahlen 1923 und 1963 gezogen, welche folgenden äußerst interessanten Tatbestand ergeben: Das Elektrizitätswerk erzeugte 1923 mit einem Personalstand von 3.560 Bediensteten 313 Millionen kWh Strom, 1963 mit einem Personalstand von 3.956 Bediensteten 2.400 Millionen kWh, das heißt, daß in diesen 40 Jahren die Stromerzeugung um 670 Prozent, oder das 7,7fache, der Personalstand jedoch nur um elf Prozent gestiegen ist. Noch interessanter liegen die Dinge beim Gaswerk. Dieses erzeugte im Jahre 1923 mit 2.929 Bediensteten 183,5 Millionen Kubikmeter Gas, während im Jahre 1963 mit 2.177 Bediensteten 690 Millionen Kubikmeter erzeugt werden, das heißt also, daß in diesem Zeitraum die Erzeugung um rund 270 Prozent gestiegen, der Personalstand aber um 752 Mann oder rund 25 Prozent gesunken ist. Und diese Entwicklung zeigt anhaltende

Tendenz, was aber nicht heißt, daß wir heute die Leute wesentlich mehr ausnützen als dies 1923 geschehen ist, sondern es sind dies die Vorteile der fortschreitenden Rationalisierung und Mechanisierung in diesen Unternehmungen und eben die Auswirkungen des Grundsatzes 'je größer der Umsatz, umso größer der Nutzen'. Dieser Umstand ermöglicht es auch diesen beiden Unternehmungen ohne weiteres, die angeführte eingetretene Erhöhung der Personalkosten ohne größere Schwierigkeiten zu verkraften. Ein ähnliches Beispiel zeigt auch die Entwicklung bei den Wiener Verkehrsbetrieben. 1923 beförderten die Wiener Verkehrsbetriebe mit einem Personalstand von 15.119 Bediensteten und 108,8 Millionen gefahrenen Wagenkilometern 459,6 Millionen Fahrgäste. 1963 werden sie bei einem Personalstand von 11.688 Bediensteten und 109 Millionen gefahrenen Wagenkilometern 475 Millionen Fahrgäste befördern. Hier muß man allerdings berücksichtigen, daß die Wiener Verkehrsbetriebe einen Personalunterstand von rund 500 Bediensteten im Fahrdienst haben. Wenn man dies einkalkuliert, so ergibt sich, daß bei fast gleicher Anzahl der gefahrenen Wagenkilometer jedoch eine Steigerung der beförderten Fahrgäste um rund 15 Millionen eine Personalverminderung - hier ist es vor allem der moderne Wagenpark, Ein-Mann-Betrieb usw. - um rund 23 Prozent. Allerdings ist die Personaltangente so hoch, daß die Verkehrsbetriebe trotz größten Anstrengungen die Erhöhung der Personalkosten nicht zu verkraften in der Lage sind, sondern diese in Form einer Erhöhung des Abganges zum Ausdruck kommen.

#### Stadtwerke-Budget 3.786,5 Millionen

Im kommenden Wirtschaftsjahr wird der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke die Höhe von 3.786,5 Millionen Schilling erreichen, dem Einnahmen von 3.701,7 Millionen Schilling gegenüberstehen. Es ergibt sich für 1964 somit ein Abgang von 84,8 Millionen Schilling, das sind 2,2 Prozent des Gesamtaufwandes. Für das laufende Wirtschaftsjahr 1963 war ein Abgang von nur 5,1 Millionen Schilling oder 0,15 Prozent präliminiert, demnach ist der vorliegende Wirtschaftsplan für das Jahr 1964 leider wieder schlechter, und zwar um 79,7 Millionen Schilling als der für das Jahr 1963. Diese Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Wiener Stadtwerke ist allein auf die im heurigen Jahr erfolgte Lohn- und Gehaltserhöhung zurückzuführen, die den Wiener Stadtwerken 1964 mindestens 134 Millionen Schilling zusätzliche Lasten bringen wird. ./.

Es ist ein Spiel mit Zahlen, aber doch interessant, zu untersuchen, wie aller Voraussicht nach der Wirtschaftsplan der Wiener Stadtwerke aussehen würde, wenn diese Gehaltserhöhungen, die ich, das sei ganz offen zugegeben, unseren Bediensteten von Herzen vergönne, nicht eingetreten wären. Der Wirtschaftsplan für 1964 weist ohne den Beitrag der Hoheitsverwaltung einen Abgang von 134,9 Millionen Schilling aus, die Gehaltserhöhung bringt zusätzliche Lasten von 134 Millionen Schilling, das heißt also, daß unsere Stadtwerke ohne jeden Zuschuß von seiten der Hoheitsverwaltung lediglich einen Abgang von einer runden Million Schilling hätten. Wenn wir unter dieser Voraussetzung einen Vergleich mit dem Jahresabschluß 1962 herstellen, so ergibt sich folgendes Bild: Ohne Zuschuß der Hoheitsverwaltung, der, wie Ihnen bekannt, 100 Millionen Schilling betrug, hätten wir einen Abgang von 108 Millionen Schilling, das heißt, daß das Jahr 1964, unter den Voraussetzungen, also ohne Gehaltserhöhungen, den Wiener Stadtwerken eine Ertragssteigerung von 107 Millionen Schilling gegenüber dem Abschluß 1962 gebracht hätte. Wieder ein Beweis, daß wir auf dem absolut richtigen Weg sind!

#### Günstige Prognose für die Zukunft

Daß wir aber auch diese Lohnerhöhung in sehr kurzer Zeit verkraften werden, zeigt das Beispiel 1960. In diesem Jahr mußten die Wiener Stadtwerke den 14. Monatsgehalt und die Mehrkosten für die 45-Stundenwoche im Gesamtbetrag von 84 Millionen Schilling zusätzlich aufbringen und das Defizit betrug 197 Millionen Schilling. 1962 war trotz dieser bleibenden Belastung der Abgang, wie Ihnen ja bekannt, nur mehr rund sieben Millionen Schilling. Nun aber wieder zurück zu den Wirtschaftsplänen 1964. Bei allen vier Teilunternehmungen konnte ein Mehrerlös gegenüber 1963 von insgesamt 292,9 Millionen Schilling in Ansatz gebracht werden, denen Mehraufwendungen in der Höhe von 372,6 Millionen Schilling gegenüberstehen; aus der Differenz ergibt sich die Verschlechterung um 79,9 Millionen Schilling gegenüber dem Voranschlag für 1963. Der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke für 1964 weist gegenüber dem Budget für 1963 eine Steigerung um rund 8.8 Prozent, die Erträge weisen eine Steigerung um rund 6.6 Prozent auf. Im Verhältnis zum Budget der Hoheitsverwaltung, welches eine 8.4prozentige Steigerung gegenüber dem Budget für 1963 aufweist, ist der veranschlagte Abgang der Wiener Stadtwerke mit 2.2 Prozent immerhin noch unter dem Prozentsatz der Hoheitsverwaltung gelegen, welches bekanntlich einen Abgang von 2.7 Prozent der Ausgaben vorsieht. Die Wiener Stadtwerke erreichen

1964 49.9 Prozent der Ausgaben des Budgets der Hoheitsverwaltung und rund 50.1 Prozent der Einnahmen.

Die Elektrizitätswerke präliminieren für 1964 Aufwendungen ohne Subventionen in der Höhe von 1.504,9 Millionen Schilling, denen Erträge in der Höhe von 1.712,2 Millionen Schilling gegenüberstehen, sie rechnen daher mit einem Betriebsgewinn von 207,3 Millionen Schilling.

Die Gaswerke weisen einen Aufwand ohne Subvention von 828,8 Millionen Schilling und Erträge von 909,6 Millionen Schilling aus, rechnen ebenfalls mit einem betrieblichen Überschuß von 80,8 Millionen Schilling.

Die Städtische Bestattung präliminiert Aufwendungen in der Höhe von 106,2 Millionen Schilling und Erträge von 106,7 Millionen Schilling, woraus sich ebenfalls ein Gewinn in der Höhe von 0,5 Millionen Schilling ergibt.

Die Verkehrsbetriebe weisen einen Aufwand von 1.527,3 Millionen Schilling, denen Erträge ohne Subventionen und Zuschuß in der Höhe von 1.103,9 Millionen Schilling gegenüberstehen, aus, der betriebliche Abgang wird sich somit 1964 auf rund 423,4 Millionen Schilling belaufen. Dieser betriebliche Abgang von 423,4 Millionen Schilling, mit dem Betriebsabgang von 1963 mit 320,3 Millionen Schilling verglichen, ergibt eine Zunahme des Abganges um 103,1 Millionen Schilling. Davon entfallen allein über 80 Millionen Schilling auf den Personalsektor, 3,5 Millionen Schilling auf das höhere Entgelt an die Österreichischen Bundesbahnen für die Personenbeförderung auf der Schnellbahn, der Rest auf verschiedene Aufwandsposten. Die Einzelergebnisse der Teilunternehmungen einschließlich der Subventionen und Zuschuß zeigen in Gegenüberstellung zum Budget 1963 und Abschluß 1962 folgendes Bild:

Die Elektrizitätswerke weisen für 1964 einen Gewinn von 117,3 Millionen S aus - 1963 78,4 Millionen S, im Abschluß 1962 72 Millionen S.

Die Gaswerke weisen einen Gewinn von 20,8 Millionen S aus - 1963 war ein Verlust von 3,4 Millionen S ausgewiesen und der Abschluß 1962 weist einen Gewinn von 32,8 Millionen S aus.

Die Verkehrsbetriebe weisen für 1964 einen Verlust von 223,4 Millionen Schilling aus, 1963 war der Abgang 80,3 Millionen S und der Abschluß 1962 brachte einen Verlust von 113 Millionen S. Die Bestattung präliminiert 1964 einen Gewinn von 0,5 Millionen S, 1963 war ein Gewinn von 0,2 Millionen S eingesetzt und der Abschluß 1962 brachte einen solchen von 0,5 Millionen S.

Erfolgspläne der Teilunternehmungen

Die Elektrizitätswerke konnten im Jahre 1962 1.950 Millionen kWh Strom verkaufen. Der voraussichtliche Stromverkauf im laufenden Wirtschaftsjahr wird mit 2.122 Millionen kWh angenommen und um 122 Millionen kWh größer sein als im Wirtschaftsplan für 1963 angenommen worden war. Für das kommende Wirtschaftsjahr rechnen nun die Elektrizitätswerke mit einem Stromverkauf von 2.297 Millionen kWh, das ist um 175 Millionen kWh oder um 8.2 Prozent höher als für 1963 angenommen war. Von diesen 2.297 Millionen kWh können die Elektrizitätswerke 45.7 Prozent in ihren eigenen Werken erzeugen, während sie 54.3 Prozent von der Verbundgesellschaft beziehen und hierfür nicht weniger als 445 Millionen Schilling bezahlen müssen. Der Prozentsatz hat sich wieder etwas zu ungunsten der Elektrizitätswerke verschoben, weil zur Deckung des erhöhten Strombedarfes unsere eigenen Werke nicht ausreichen und daher Strom bei der Verbundgesellschaft gekauft werden muß.

Die Gaswerke haben im Jahre 1962 657,4 Millionen Kubikmeter Gas erzeugt, die Verkaufsmenge betrug 637,6 Millionen Kubikmeter Stadtgas. Der Erfolgsplan für 1963 sah eine Gaserzeugungsmenge von 670 Millionen Kubikmeter vor, und für 1964 veranschlagen die Gaswerke eine zu erwartende Gasabgabemenge von 750 Millionen Kubikmeter, das ist um 80 Millionen Kubikmeter oder zwölf Prozent mehr als für 1963 angenommen wurde. Die eingesetzte Erdgasmenge erfährt auch 1964 wieder eine Steigerung, und zwar von 315,3 Millionen Kubikmeter auf 350,4 Millionen Kubikmeter, ebenso der Ansatz für die zur Entgasung eingesetzte Kohle, und zwar von 310.000 Tonnen im Jahr 1963 auf 350.000 Tonnen 1964, wobei ich darauf hinweisen möchte, daß der Durchschnittspreis der Kohle pro Tonne 1964 niedriger ist als 1963. Der Anfall von Koks wird entsprechend dem höheren Kohlendurchsatz etwas höher sein, und zwar 277.000 Tonnen gegenüber 250.000 Tonnen 1963. Der Durchschnittserlös für Koks steigt gegenüber 1963 wieder an, ebenso verbessert sich das Preisverhältnis Kohle zu Koks.

Die Wiener Verkehrsbetriebe haben im Jahr 1962 insgesamt 472,7 Millionen Fahrgäste befördert und nach den Beobachtungen im laufenden Wirtschaftsjahr ist wieder ein leichtes Steigen der Frequenzen zu verzeichnen, sodaß man rechnen kann, daß der zahlenmäßige Rückgang der Frequenzen nun endgültig zum Stillstand gekommen ist. Die Verkehrsbetriebe rechnen daher für 1964 mit 454 Millionen Fahrgästen im Einheitstarif (1963 waren es ebenfalls 454 Millionen) und mit 20,7 Millionen Fahrgästen im Sondertarif (innerstädtischer Autobus) - 1963 waren es 21 Millionen Fahrgäste - zusammen also mit 474,7 Millionen gegenüber 1963 mit 475 Millionen Fahrgästen.

Als Durchschnittserlös pro Fahrgast werden 1964 185 Groschen auf Straßenbahn und Stadtbahn eingesetzt, 1963 waren es ebenfalls 185 Groschen. Beim innerstädtischen Autobusbetrieb hat sich der

Durchschnittserlös von 186,3 auf 180,6 Groschen pro Fahrgast vermindert.

Diese Verminderung des Durchschnittserlöses auf 180,6 Groschen ist auf ein zunehmendes Überwandern von den Autobus-kurzstreckenkarten auf Straßenbahn-Kurz- und Teilstreckenkarten zurückzuführen. Es zeigt sich, daß die 1.50 und 2.50 Schilling Karten des innerstädtischen Autobusses zurückgehen, der Fahrgast fährt vom Ring auf der Straßenbahn mit einem Ein Schilling-Kurzstreckenfahrchein weiter.

Die Städtische Bestattung hat in ihrem Wirtschaftsplan pro 1964 die Ansätze für die voraussichtliche Anzahl der Bestattungsfälle gegenüber den Ansätzen des Vorjahres fast unverändert mit 27.600 Fällen angenommen.

Der Gesamtaufwand aller vier Teilunternehmungen einschließlich der Subventionen summiert, beziffert sich für 1964 auf 4.117,2 Millionen Schilling gegenüber 3.784,6 Millionen Schilling im Erfolgsplan 1963, das ergibt eine Steigerung um 8.8 Prozent. Die Erträge aller vier Teilunternehmungen ebenfalls einschließlich der Subventionen summiert, erhöhen sich von 3.779,5 Millionen Schilling auf 4.032,5 Millionen Schilling, die Steigerung ergibt hier 6.6 Prozent. Während die Aufwendungen der Wiener Stadtwerke von 1962 auf 1963 um 5.9 Prozent und die Erträge um 6 Prozent gestiegen sind, so sind die Prozentsätze, die zwischen den Erfolgsplänen für 1963 und 1964 aufscheinen, schon wieder schlechter geworden, da einerseits die neuen Personallasten den Aufwandsprozentsatz erhöhen, andererseits die Erträge bei den Verkehrsbetrieben durch die Kürzung des Zuschusses seitens der Hoheitsverwaltung auf 50 Millionen Schilling sinken.

Die Entwicklung der einzelnen Teilunternehmungen, immer einschließlich der Subventionen, zeigt folgendes Bild: Bei den Elektrizitätswerken steigen die Aufwendungen gegenüber 1963 um 10 Prozent, bei den Gaswerken um 8.9 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben um 7.6 Prozent und bei der Bestattung um 7 Prozent. Die Erträge dagegen erhöhen sich bei den Elektrizitätswerken um 12 Prozent, bei den Gaswerken um 11.9 Prozent, bei der Bestattung um 7.3 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben vermindern sich jedoch die Erträge um 2.6 Prozent gegenüber den Ansätzen für 1963.



### Das Personal der Wiener Stadtwerke

Die Gesamtziffer inklusive Jugendlicher und fallweise Beschäftigter beträgt für 1964 insgesamt 19.577 Aktive gegenüber 19.550 Bedienstete im Jahre 1963. Es ergibt sich somit eine Erhöhung des Gesamtpersonalstandes der Wiener Stadtwerke um 27 Bedienstete, die aus einer Verminderung um 18 Bedienstete bei den Elektrizitätswerken, aus einer Erhöhung um je 25 Bedienstete bei den Gaswerken und Verkehrsbetrieben sowie aus einer Reduzierung des Personalstandes um 5 Bedienstete bei der Bestattung resultiert.

Im einzelnen entfallen auf die Elektrizitätswerke 3.990, auf die Gaswerke 2.235, auf die Verkehrsbetriebe 12.779 und auf die Bestattung 573 Bedienstete. In diesen Personalständen sind insgesamt 123 kaufmännische Lehrlinge enthalten.

Bei den Pensionsparteien wird 1964 eine Verminderung um 412 Pensionisten, und zwar von 19.224 auf 18.812 Pensionsparteien angenommen, wobei die Elektrizitätswerke eine Reduzierung um 36, die Gaswerke eine um 13, die Verkehrsbetriebe um 378, die Bestattung hingegen eine Zunahme um 15 Pensionisten verzeichnen. Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionsparteien bei den Wiener Stadtwerken wird 1964 38.389 gegenüber 38.774 pro 1963 umfassen. Der tatsächliche Stand an Aktiven wie Pensionsparteien, ermittelt per 31. Oktober 1. J. ist folgender: 18.692 Aktiven stehen 19.073 Pensionsparteien gegenüber, wobei bei den Gaswerken und Verkehrsbetrieben auf 100 Aktive 111 Pensionsparteien entfallen.

Der gesamte Personalaufwand einschließlich des Aufwandes für die Pensionisten inklusive gesetzlichen und freiwilligen Sozialaufwand steigt für die Wiener Stadtwerke von 1.368,4 Millionen Schilling im Jahre 1963 auf 1.483,9 Millionen Schilling im Jahre 1964, das kommt einer Steigerung um 8,4 Prozent gleich. Diese Steigerung ist bedingt durch die mehrmals erwähnte Lohn- und Gehaltserhöhung.

### Die Investitionspläne

Die Wiener Stadtwerke haben die Absicht, in Jahre 1964 Investitionen für insgesamt 867,9 Millionen Schilling durchzuführen.

Die Situation für die Wiener Stadtwerke sieht auf dem Investitionssektor im Jahre 1964 leider nicht besser als in den vergangenen

Wirtschaftsjahren aus. Von dem vorgesehenen Investitionsvolumen von 867,9 Millionen Schilling müssen vorderhand 47,2 Millionen Schilling gesperrt werden, sodaß an freien Beträgen 820,7 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Im einzelnen stehen den Teilunternehmungen in Gegenüberstellung zu den Investitionen des ablaufenden Wirtschaftsjahres folgende freie Mittel zur Verfügung:

Die Elektrizitätswerke präliminieren für 1964 493,4 Millionen Schilling, 1963 konnten sie für 512 Millionen Schilling Investitionen durchführen, die Gaswerke planen 1964 Investitionen im Betrage von 155,4 Millionen Schilling, im ablaufenden Wirtschaftsjahr 1963 standen ihnen insgesamt 179,6 Millionen Schilling zur Verfügung. Die Verkehrsbetriebe haben für 1964 einen Investitionsaufwand von 166,6 Millionen Schilling vorgesehen, im Jahre 1963 konnten sie lediglich 140 Millionen Schilling investieren, da sie infolge der Lohn- und Gehaltserhöhung noch zusätzlich Investitionen im laufenden Jahr sperren mußten.

Die Bestattung sieht wie 1963 wieder 5 Millionen Schilling für Investitionen vor. Die Investitionspläne der Teilunternehmungen zeigen im einzelnen folgendes Bild:

Die Elektrizitätswerke verwenden die frei verfügbaren 493,4 Millionen Schilling folgendermaßen: Im ordentlichen Investitionsprogramm sind für den Ausbau der Kraftwerke (Simmering und Engerthstraße) 76,3 Millionen Schilling, für Umspann- und Unterwerke 98,7 Millionen Schilling vorgesehen. Für Leitungsnetze müßten rund 167 Millionen Schilling bereitgestellt werden, leider müßten gerade bei dieser wichtigen Post 33,4 Millionen Schilling gesperrt werden, sodaß die Elektrizitätswerke lediglich 133,6 Millionen Schilling für den Ausbau des Kabel- und Freileitungsnetzes zur Verfügung haben. Für die Energieversorgung der Verkehrsbetriebe sind 6,1 Millionen Schilling, für Ortsnetze 18,2 Millionen Schilling, für den Kundendienst, Zähler und Zeitschalter 17,1 Millionen Schilling und für sonstige Dienststellen Transportmittel und Restzahlungen zusammen 12,9 Millionen Schilling präliminiert. Im außerordentlichen Investitionsprogramm sind für die Weiterführung der Bauarbeiten der 100/110 MW-Dampfanlage in Simmering 130 Millionen Schilling vorgesehen. Entsprechend dem nach wie vor stark ansteigenden Stromverbrauch wird auch im Jahre 1964 der Bau von Umspann- und Unterwerken in erhöhtem Tempo

fortgesetzt. Fertiggestellt werden das Umspannwerk Liesing sowie die Schaltstelle Gumpoldskirchen, fortgesetzt wird der Bau der Umspannwerke Gaudenzdorf, Leopoldstadt, Mariahilf, Michelbeuern, Fähring sowie die Erweiterung der 110 kV-Anlage im Umspannwerk Süd.

Die Umschaltungen von Gleich- auf Wechselstrom werden voraussichtlich im Jahre 1964 beendet werden.

Die den Gaswerken frei für Investitionszwecke zur Verfügung stehenden 155,4 Millionen Schilling verteilen sich auf folgende große Gruppen: Für das Werk Simmering sind 27,3 Millionen Schilling vorgesehen, für das Werk Leopoldau 32,7 Millionen Schilling, für das Straßenrohrnetz 77,1 Millionen Schilling, für Gaszähler 16 Millionen Schilling und für sonstige Betriebsstellen, Betriebsgeräte und Kraftwagen 2,3 Millionen Schilling. Da die Bevölkerung in zunehmendem Maße zur bequemen Raumheizung mit Gas übergeht und dadurch bei Einbruch der kälteren Jahreszeit der Gasverbrauch enorm ansteigt, sind die Gaswerke gezwungen, zur Bewältigung dieser Verbrauchsspitzen in Leopoldau wie in Simmering weitere Erzeugungsanlagen zu bauen. So werden im Werk Simmering die Anlagen V und VI, mit deren Bau bereits begonnen wurde, 1964 fertiggestellt. Im Werk Leopoldau wird voraussichtlich die Rundkipperanlage fertiggestellt werden können, die Errichtung einer Koksauflaufanlage wird weitergeführt, ebenso der Bau einer Ferox-Gasentschwefelungsanlage. Besonders hervorzuheben unter den Investitionen der Gaswerke ist der Anteil für das Straßenrohrnetz und Druckregler, wofür 77,1 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Davon werden für die Auswechslung alter Rohre 24 Millionen Schilling aufgewendet.

#### Jede Stadt braucht öffentliche Verkehrsmittel

Bevor ich auf die Investitionstätigkeit der Wiener Verkehrsbetriebe im Jahre 1964 näher eingehe, möchte ich doch einige Worte zur Verkehrssituation in Wien sagen.

Der bekannte deutsche Verkehrsfachmann Professor Lehner, Hannover, hat in einem seiner grundlegenden Referate klar aufgezeigt, daß die Lösung der städtischen Verkehrsprobleme in einer richtigen Aufteilung zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Verkehr gefunden werden muß. Keiner von beiden allein kann die mannigfaltigen Verkehrsaufgaben im Großraum einer Stadt erfüllen.

Es geht daher einerseits um die Aufgabenteilung und andererseits um die Zusammenarbeit. Die Lösung ist also nicht in einem "Entweder - oder" sondern in einem "Sowohl - als auch" zu suchen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Individualverkehrs für die moderne Stadt wird von niemandem bestritten. Es sind aber dem Einsatz der Kraftwagen Grenzen gesetzt, die dort liegen, wo sein großer Straßenflächenbedarf eben nicht mehr befriedigt werden kann. Dies trifft besonders für die Innenräume einer Stadt zu. Hier liegt auch das wichtigste Arbeitsfeld des öffentlichen Verkehrs, weil dieser allein bei geringster spezifischer Straßenflächenbeanspruchung und größter Leistung je Spur in der Lage ist, den Massenverkehr, insbesondere während der Spitzenstunden, zu befriedigen. Daher ist auch in allen Großstädten der Welt - abgesehen von Autostädten wie Los Angeles - der Anteil am öffentlichen Verkehr in den Stadtinnenräumen auch heute noch beachtlich hoch. Er hängt von der Größe der Stadt, der Bevölkerungsdichte, dem Grad der Motorisierung, den Straßen- und Parkverhältnissen, dem Vorhandensein von Schnellbahnen usw. ab. Es ist interessant, daß die öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in Hamburg mit 81 Prozent, in London mit 93 Prozent, in New York mit 81 Prozent, in Wien mit 80 Prozent beteiligt sind, wenn man die Fußgänger nicht miteinrechnet. Diese Statistik zeigt, daß die Verkehrsschwierigkeiten, wie wir sie täglich während der Spitzenstunden in den zentralen Räumen erleben, durch eine kleine Zahl von Menschen ausgelöst werden, die sich nicht mit einem Platz in einem öffentlichen Verkehrsmittel begnügen, sondern einen Sitzplatz im Auto einnehmen. Einen besonders geringen Anteil an PKW-Fahrern hat London mit nur sieben Prozent. Und doch reichten diese sieben Prozent aus, um die Innenstadt zu verstopfen und die Flüssigkeit des Verkehrs weitgehend zu lähmen. Als dieser Anteil während des Busstreikes im Jahre 1958 auf 14 Prozent anstieg, waren die Verkehrsverhältnisse bereits katastrophal.

Das Leben fast aller Großstädte wäre hoffnungslos gelähmt, wenn nicht noch immer der weitaus größte Teil des Verkehrs von den öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt würde.

Man könnte hier einwenden, daß es trotz alledem in Amerika eine Anzahl von Städten gibt, in denen der Verkehr zu den Zentralräumen vorwiegend durch Autos bedient wird. In einigen Städten erreicht der Anteil der Autobenutzer sogar 70 Prozent und mehr. Wir

dürfen dabei aber nicht übersehen, daß es sich hier um junge Städte mit aufgelockerter Besiedlung handelt, die bereits unter dem gestaltenden Einfluß des Autos gewachsen sind und in denen man dem Auto jeden Tribut zollt, ohne daß auf eine historische Substanz Rücksicht genommen werden muß. Anders liegen eben die Verhältnisse in den europäischen Großstädten, deren Innenräume auch heute noch an die alten historischen Gegebenheiten gebunden sind.

Der Ausbau der vorhandenen Verkehrsflächen hat noch in keiner Stadt die erhoffte Erleichterung gebracht, da durch den zuströmenden Neuverkehr der Straßenraum auch weiterhin überbeansprucht wird. Auf diese Art und Weise wuchs zwar der Anteil des Individualverkehrs am Gesamtverkehr langsam in den Innenräumen, die verkehrlichen Verhältnisse haben sich aber nicht gebessert. Sie bewegen sich, solange die Zunahme der Motorisierung anhält, immer am Rande des Chaos bis der Verkehr eines Tages ganz zum Erliegen kommen wird.

In Wien, aber auch in keiner anderen europäischen Großstadt wird es möglich sein, den Verkehrsraum des Innengebietes so auszuweiten und die erforderlichen Parkplätze in einem derartigen Umfang und Ausmaß zu schaffen, daß auf die öffentlichen Verkehrsmittel verzichtet werden könnte. Auch dann nicht, wenn die Geschäftsgebiete weitgehend aufgelockert und dezentralisiert werden, eine Maßnahme, für deren Durchführung allein im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen von Haus aus Beschränkungen auferlegt sind. Die City braucht daher, um leben zu können, den öffentlichen Verkehr. Sie braucht ihn sogar in einem verstärkten Maße, weil nur in der Rückkehr zu flächensparenden Verkehrsmitteln die Chance liegt, die Verkehrsnot zu mildern.

Unser Jahrhundert steht jetzt bekanntlich im Zeichen der Rationalisierung. Auch die Wiener Verkehrsbetriebe machen davon Gebrauch, zum Beispiel durch großräumige Fahrzeuge und Doppeldecker, Motorisierung des Überwachungsdienstes, Einsatz von Funksprechanlagen, automatische Verkehrskontrolle, elektronische Fahrplan- und Dienstgestaltung, Totmann-Einrichtung, Ein-Mann-Bedienung, usw. Nun muß der Rationalisierungsgedanke aber auch bei der Neuordnung des Verkehrs durchdringen, das heißt, daß die Planungen so auszurichten sind, daß mit wirtschaftlich tragbaren Mitteln der größte Verkehrseffekt und der beste Wirkungsgrad im Hinblick auf die nun einmal begrenzten Verkehrsflächen erreicht wird. Immer aber muß man sich vor Augen halten, daß die Aufgabe heißt 'Menschen und nicht Fahrzeuge zu bewegen'.

Wenn man die Reisegeschwindigkeiten in den ausgesprochenen Stadtzentren betrachtet, so kann man ja wirklich nicht mehr von einem rationellen Betrieb sprechen. Wir sehen hier Reisegeschwindigkeiten, die während der Spitzenstunde im Durchschnitt auf acht Kilometer heruntergesunken sind. Die Einhaltung des Fahrplanes ist somit nicht nur bei uns, sondern in den meisten Städten in den Flutstunden zu einem ernststen Problem geworden. Durch die zweifellose Benachteiligung der Signalisierung (die grüne Welle kommt ihnen kaum zugute) sind die öffentlichen Verkehrsmittel stärkeren Behinderungen unterworfen als die individuellen. Die Anstrengung der Verkehrsbetriebe, die Verkehrsabwicklung durch technische Verbesserungen zu beschleunigen und die Unregelmäßigkeiten auszugleichen, waren nicht ganz ohne Erfolg. Trotzdem können die Geschwindigkeitsverluste in den Innenbezirken nur zum Teil durch schnelleres Fahren in den äußeren Bezirken wieder aufgeholt werden. Abgesehen davon, daß diese Mängel der Verkehrsbedienung die Abwanderung der Fahrgäste zu den privaten Verkehrsmitteln fördert, wird der Betrieb durch die Unregelmäßigkeiten und das Sinken der Reisegeschwindigkeit verteuert, da bei gleichem Platzangebot mehr Fahrzeuge und mehr Personal eingesetzt werden müssen.

Im Rahmen der Verkehrsrationalisierung gehört in erster Linie die Schaffung besserer Arbeitsbedingungen für den öffentlichen Verkehr in den Stadtinnenräumen. Dies kann geschehen:

durch Zurverfügungstellung der gesamten Straßenfläche für den fließenden Verkehr, durch Parkverbote, insbesondere in Straßen mit Straßenbahnen und Autobussen,

durch horizontale Trennung der Verkehrsarten, wie zum Beispiel durch Sperrung von Straßen für den Autoverkehr, besondere Bahnkörper für Straßenbahnen, besondere Fahrspuren für Autobusse,

durch vertikale Trennung der Verkehrsarten durch Herausnahme des öffentlichen Verkehrs aus der Oberfläche und Verlegung in die zweite Ebene. Diese Maßnahme ist wohl die wirksamste, um die zuverlässige und schnelle Bedienung der Stadtinnenräume zu erreichen. Generell ist festzustellen, daß Städte, die bereits über Hoch- oder Untergrundbahnen verfügen, wie London, Berlin, Hamburg, Stockholm, Madrid, Barcelona, Lissabon, Moskau, Leningrad und Kiew in der Nachkriegszeit ihre Netze erweitert haben oder ihren Ausbau planen. Mailand, Rotterdam und Oslo haben bereits mit den Bauarbeiten für ein Schnellbahnsystem in der zweiten Ebene begonnen. ./.

Städte wie München, Stuttgart, Frankfurt, Köln, Düsseldorf, Essen, Dortmund, Hannover, Bremen und Basel beabsichtigen auf großen Strecken den Straßenbahnbetrieb unterirdisch zu führen, während die verbleibenden restlichen Strecken vorwiegend auf selbständigem Gleiskörper verlegt werden sollen. Die Unterpflasterstraßenbahnen haben eben den großen Vorteil, daß die vorhandenen Fahrzeuge, Betriebsbahnhöfe, Werkstätten und die Stromversorgungsanlagen weiterhin verwendet werden können und daß die Einheit des Netzes mit seinen bewährten alteingefahrenen Verkehrsbedingungen nicht zerrissen wird. Auch kann ein jeweils fertiggestellter Streckenabschnitt mittels provisorischer Rampen sofort in Betrieb genommen werden und der Entlastung der Oberfläche nutzbar gemacht werden. Besonders vorteilhaft erscheint es, daß mit der Unterführung überlasteter Verkehrsknotenpunkte wie zum Beispiel am Schottentor begonnen wurde. Gleichzeitig erscheint stets eine Überprüfung der Liniennetze erforderlich. Der öffentliche Verkehr muß wieder attraktiv und wettbewerbsfähig werden. Er muß wieder zu seiner einstigen, nunmehr schon Jahrzehnte zurückliegenden Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit auch in der Spitzenstunde zurückfinden. Nur sichere, wirtschaftliche und leistungsfähige Verkehrsmittel mit guten Fahreigenschaften, ausreichendem Fahrkomfort und hoher Reisegeschwindigkeit werden in der Lage sein, diese Aufgaben zu meistern. Der individuelle Verkehr muß aber verstehen, daß er allein die verkehrlichen Aufgaben in den Städten und Ballungsräumen nicht übernehmen kann. Der Individualverkehr muß sich damit abfinden, daß das Auto in den Stadtinnerräumen bereits seine wesentlichen Vorzüge, wie die hohe Geschwindigkeit, das von Haus-zu-Haus-Fahren usw. verloren hat und daß er im Interesse der Erhaltung der Lebenskraft der zentralen Räume als Wirtschafts- und Kulturzentren manche Beschränkung hinnehmen muß, die ihn entmutigen soll, die Innenräume aufzusuchen.

Die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs erfordert somit hohe finanzielle Aufwendungen. Es sei hier in erster Linie an den Bau der zweiten Ebene gedacht, an die bauliche Anpassung der Verkehrsanlagen an städtebauliche Maßnahmen usw. Die hohen Kosten für diese Investitionen können keinesfalls von den Betrieben selbst getragen werden, das gilt für alle Städte und genauso für Wien. Eine solche Belastung würde weit über die Finanz-

kraft auch eines finanziell gut fundierten Unternehmens hinausgehen. Hierauß den Verkehrsbetrieben weitgehendst finanzielle Hilfe geleistet werden. Wenn ein öffentliches Verkehrsunternehmen die Bitte und Forderung um Unterstützung mit starkem Nachdruck verbringt, so geschieht dies aus der Verantwortung heraus, die es als Träger des öffentlichen Verkehrs der Bevölkerung gegenüber hat.

Der Wiener Gemeinderat hat am 30. November 1961 zum städtebaulichen Grundkonzept des Stadtplaners Professor Rainer Stellung genommen, wobei hinsichtlich der Vorsorge für den Massenverkehr folgender Antrag genehmigt wurde: "Um eine möglichst reibungslose und wirtschaftliche Verbindung aller Stadtteile zu gewährleisten, ist in erster Linie die Entwicklung aller öffentlichen Verkehrsmittel erforderlich. Hierbei gilt es, jedes weitere Abwandern von Fahrgästen vom Massenverkehr zum Individualverkehr durch Verbesserung des Massenverkehrs in jeder Hinsicht möglichst hintanzuhalten, soll nicht die schon jetzt strecken- und zeitweise prekäre Verkehrssituation auf den Straßen noch wesentlich verschärft werden. Dies gilt insbesondere auch für die Verbindungen zu den städtebaulichen Entwicklungsgebieten; aus diesem Grunde wird eine der wichtigsten Maßnahmen der Verkehrspolitik die Verlängerung der Stadtbahn nach Süden über die Philadelphiabrücke in den Raum von Liesing und nach Norden bis zur Engerthstraße mit Anbindung an die Schnellbahn nach Floridsdorf durch ein leistungsfähiges schienengebundenes Massenverkehrsmittel sein. Ich möchte hier einfügen, daß dieses Massenverkehrsmittel nur eine Verlängerung der Stadtbahn nach Süden und Norden sein kann und ein anderes System nicht in Frage kommt. Durch die Umgestaltung einer Reihe von Verkehrsknoten müssen die Umsteigeverbindungen für die Teilnehmer am Massenverkehr verbessert werden, wie überhaupt dem Schutz der Fußgänger besonderes Augenmerk zuzuwenden ist. Dem Ausbau der Massenverkehrsmittel auf der Lastenstraße in geeigneter Form kommt in diesem Zusammenhang gleichfalls große Bedeutung zu".

So richtig dieser Teil des Grundkonzeptes Professor Rainers ist, steht heute bereits fest, daß nicht nur in der Lastenstraße der öffentliche Verkehr in die zweite Ebene verlegt werden muß. Schon hat die städtische Planungskommission den Bau eines rund zwei Kilometer langen Straßenbahntunnels am Gürtel zwischen Südtiroler



Platz und Eichenstraße beschlossen. Die zweckmäßigste und auf die Dauer haltende Lösung des Problems Karlsplatz wird wohl nur dann gefunden werden, wenn man sich entschließt - sowie es das ursprüngliche Projekt Professor Rainers vorsah - die Favoritner Straßenbahnlinien zumindest ab Paulanerkirche in die zweite Verkehrsebene hinunter zu legen. Dieselbe Notwendigkeit wäre heute schon gegeben für die Linien der Währinger Straße und der Burggasse - Siebensterngasse. Ungeheure Aufgaben, verbunden mit schweren finanziellen Opfern, die von der Wiener Stadtverwaltung in nächster Zukunft in Angriff genommen werden müssen. Die Kosten werden beträchtlich sein, das ist jedoch ein sehr relativer Begriff. Ein Maximum der Wirtschaftlichkeit in der Investition öffentlicher Mittel für den Verkehr kommt dann zustande, wenn sie in erster Linie zum Ausbau derjenigen Verkehrsart verwendet werden, die den verfügbaren Verkehrsraum am günstigsten ausnützt. Je mehr und je schneller das öffentliche Verkehrsmittel gefördert, erweitert, modernisiert und durch bauliche Maßnahmen vom übrigen Verkehr getrennt wird, desto eher zeigt sich im Nutzeffekt eine Investitions-Einsparung, die den Städten nicht nur die Erhaltung des Stadtbildes, sondern vor allem den Stadtzentren ihre Werts substanz und ihre Wirtschaftskraft erhält. Die anerkannten Fachexperten Bockemühl und Bande kommen zu dem zwingenden, wenn auch revolutionären Schluß: "Die Notwendigkeit, den Ausbau weiterer Autostraßen zugunsten von U-Straßenbahnen einzuschränken, liegt auf der Hand, weil in der heutigen kritischen Lage jene Gesundungsmaßnahmen getroffen werden müssen, die den raschesten Erfolg versprechen. Auch der Bau von U-Straßenbahn-Tunnels ist Straßenbau, jedoch mit sechs- bis achtfachem Nutzeffekt!" Leider hat sich diese wichtige Erkenntnis der modernen Verkehrsplanung in unserer Stadtverwaltung noch nicht durchgesetzt. Wir vernachlässigen derzeit immer noch sträflich den Ausbau und die Modernisierung unseres öffentlichen Verkehrs, bauen aber mit einem Aufwand von hunderten Millionen eine Autostraße um die andere. Es ist in dieser Budgetdebatte sehr viel von der Rangordnung der Probleme unserer Kommunalpolitik gesprochen worden. Im Gegensatz zu einem sozialistischen Debattenredner muß ich feststellen, daß unser Generalredner Präsident Mühlhauser eindeutig dem Wohnungsbau Rangnummer eins gegeben hat.

Die Rangnummer 2 gehört meiner Ansicht nach unbedingt dem verstärkten Ausbau unseres öffentlichen Verkehrs. Leider muß ich feststellen, daß dieser meiner Forderung das Budget 1964 absolut nicht gerecht wird. Während allein für den Straßen- und Brückenbau 294,1 Millionen Schilling ausgewiesen werden, die zum allergrößten Teil dem Individualverkehr dienen, steht den Wiener Verkehrsbetrieben für den gesamten Investitionsaufwand, also nicht nur für verkehrsverbessernde Investitionen, sondern auch für die Erhaltung der bestehenden Anlagen, des Wagenparkes usw. ein Betrag von nur 166,8 Millionen Schilling zur Verfügung! Diese Diskrepanz ist unwahrscheinlich groß und ich kann nur hoffen, daß sich über kurz oder lang - je früher umso besser - in unserer Stadtverwaltung die richtige Wertigkeit dieser Dinge durchsetzt und dann wird auch das für die Rettung unseres öffentlichen Verkehrs notwendige Geld zur Verfügung stehen.

Allen Ernstes wird aber auch die Frage zu prüfen sein, und ich habe dies schon einmal zum Ausdruck gebracht, ob die Rettung des öffentlichen Verkehrs unserer Bundeshauptstadt Wien einzig und allein Sache der Wiener Stadtverwaltung ist, oder ob nicht auch der Bund hier helfend einzugreifen hat. Viel zu stark ist die Verflechtung zwischen Verkehr und Wirtschaft. Ein gut funktionierender Verkehr hebt die Ertragslage unserer Wirtschaft und stärkt damit deren Steuerkraft, ein schlecht funktionierender Verkehr hemmt und schwächt beides! In Amerika hat sich diese Erkenntnis bereits durchgesetzt und in einer Botschaft an den Kongreß hat Präsident Kennedy am 4. April 1962 zum Ausdruck gebracht, daß es, um die Verkehrsnot in den Städten zu beheben, notwendig sei, "diesen langfristige finanzielle und technische Hilfeleistung seitens des Bundes zu gewähren, damit ein umfassendes und wohl ausgewogenes städtisches Verkehrssystem, das so dringend notwendig ist, geplant und entwickelt werden kann." So wie die Behebung der Wohnungsnot schon längst nicht nur die Sache der Städte, sondern auch der Länder und des Bundes geworden ist, so wie in Westdeutschland auf Grund beschlossener Gesetze, Bund, Länder und Städte sich gemeinsam bemühen, die Verkehrsnot der Städte zu beheben, müßten auch bei uns im Interesse der Gesamtbevölkerung und im Interesse der Wirtschaft möglichst bald ähnliche Wege beschritten werden. Man kann auf die Dauer die Städte

in dieser ihrer Not nicht allein lassen, da ansonsten die Gefahr besteht, daß der Verkehr zum Chaos wird und dadurch ungeheure Verluste für unsere Wirtschaft und damit für uns alle entstehen.

Ich kann in diesem Zusammenhang nur meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß es Dank der Initiative und der unnachgiebigen Haltung der Wiener ÖVP-Fraktion im Gemeinderat und Parlament endlich gelungen ist, zum ersten Schritt zur Gleichberechtigung des Landes Wien mit den übrigen Bundesländern in punkto Übernahme von Landesstraßen in die Obhut des Bundes gekommen ist. Mit dieser Feststellung möchte ich aber gleich die Hoffnung verknüpfen, daß die vielen, vielen Millionen, die sich dadurch das Land und die Stadt Wien in Zukunft ersparen werden, einzig und allein für den verstärkten Ausbau und die verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Führen wir den öffentlichen Verkehr aus dem Engpaß, in den ihn der ungeheuer angeschwollene Individualverkehr gedrängt hat, wieder heraus und er wird seine Fahrgäste, so wie er es ja schon Jahrzehnte lang getan hat, schneller, sicherer, bequemer und auch billiger an ihr Reiseziel bringen als jedes Privatauto! Wer könnte wohl leugnen, daß zum Beispiel vom Schwedenplatz die Meidlinger Hauptstraße nicht nur zur Zeit der Verkehrsspitze, sondern wohl zu jeder Tageszeit am schnellsten, bequemsten und sichersten und darüber hinaus auch am billigsten mit der Stadtbahn in ihrer Unabhängigkeit vom Individualverkehr erreicht werden kann. Befreien wir also unseren öffentlichen Verkehr von den Fesseln, die ihm angelegt wurden, geben wir ihm wieder den für ihn unbedingt notwendigen Verkehrsraum - in der heutigen Situation kann dies wohl nur mehr die zweite Ebene sein und er wird die Aufgabe, seine Fahrgäste schnell und sicher, aber auch bequem und billig an ihr Fahrziel zu bringen, hundertprozentig erfüllen.

#### Die Investitionen der Verkehrsbetriebe

Und nun zum Investitionsplan der Wiener Verkehrsbetriebe für das Jahr 1964. Die Verkehrsbetriebe hätten für das laufende Wirtschaftsjahr 1963 157,8 Millionen Schilling zur Verfügung. Infolge der im heurigen Jahr erfolgten Lohn- und Gehaltserhöhung, für die keine Bedeckung vorgesehen war, mußten die Verkehrsbetriebe intern Investitionen sperren, sodaß sie voraussichtlich

nur 140 Millionen Schilling für Investitionen ausgeben können. Für das Jahr 1964 sind Investitionen in der Höhe von 170,7 Millionen Schilling vorgesehen, davon jedoch 3,9 Millionen Schilling gesperrt, sodaß 166,8 Millionen Schilling frei zur Verfügung stehen. Davon entfallen auf substanzerhaltende und verkehrsverbessernde Investitionen 90,7 Millionen Schilling. Groß ist im kommenden Jahr der Anteil der Investitionen, die durch Umbauten des Stadtbauamtes verursacht werden, und zwar insgesamt 55,6 Millionen Schilling. Im Rahmen des Fünf-Jahresplanes werden 1964 noch 20,4 Millionen Schilling ausgegeben.

Im einzelnen sind für Gleisanlagen (Projekte der Verkehrsbetriebe) 20 Millionen Schilling vorgesehen, für Gleisanlagen, durch Umbauten der Magistratsabteilung 28 verursacht, 48,2 Millionen Schilling wovon 20,4 Millionen Schilling allein für den Umbau der Quellenstraße von der Favoritenstraße bis zur Triester Straße inklusive Gleisprovisorien am Matzleinsdorfer Platz benötigt werden. Weiter wird die Taborstraße von der Heinestraße bis zur Nordbahnstraße umgebaut, wofür acht Millionen Schilling bereitgestellt sind, das Gleisprovisorium Auerspergstraße-Museumstraße-Messeplatz wird 4,9 Millionen Schilling kosten, für die Unterfahrung der Donauländebahn an der Breitenfurter Straße sind 8,7 Millionen Schilling vorgesehen und die Fertigstellung der Gleisanlagen in der Erzherzog Karl-Straße wird noch 3,3 Millionen Schilling kosten.

Für die Fertigstellung des Umbaus der Stadtbahnhaltestelle Hietzing sind 1964 5,1 Millionen Schilling vorgesehen und im Zusammenhang mit dem Umbau der Lobkowitzbrücke ist der Neubau eines Stellwerkes für die Stadtbahn in Meidling notwendig geworden, das 2,3 Millionen Schilling kostet. Für den Ersatz für auszuscheidende überalterte Straßenbahnwagen sind 34,5 Millionen Schilling vorgesehen. Für die Fortführung des Umbaus des Bahnhofes Grinzing in eine Autobusgarage sind 1964 sechs Millionen Schilling ausgeworfen. Der Umbau der Stadtbahntriebwagen auf Totmanneinrichtung wird 1964 mit einer ersten Rate mit zehn Millionen Schilling begonnen.

Die zweite Rate von zwölf Millionen Schilling kann erst 1965 bereitgestellt werden, sodaß sich erst ab Frühjahr 1966 diese Rationalisierungsmaßnahmen auswirken kann. Wie ich Ihnen ja schon einmal berichtet habe, ersparen sich die Verkehrsbetriebe mit der Einführung der Totmanneinrichtung rund 100 Bedienstete, das sind jährlich zirka 4,5 Millionen Schilling, sodaß sich diese Investition in fünf Jahren bezahlt gemacht haben wird.

Für die Anschaffung großräumiger Autobusse sind 10,4 Millionen Schilling vorgesehen und es ist beabsichtigt, dafür acht Gelenkautobusse anzuschaffen.

Im vorigen Jahr habe ich Ihnen in meiner Budgetrede einen Versuch der Verkehrsbetriebe angekündigt, der zum Ziele hat, einen Beitrag zur Verbesserung der Luft in den Wiener Straßen zu leisten. Es wurde nun vor einigen Monaten ein Autobus der Verkehrsbetriebe für den Mischbetrieb-Flüssiggas-Dieselöl umgebaut, der Probetrieb verlief in Holland zur vollsten Zufriedenheit. Der erste Zwischenbericht brachte mehr als erwartet wurde. Bei dem Mischbetrieb mit 40 Prozent Flüssiggas und 60 Prozent Diesel konnte folgendes erreicht werden: erstens eine zehnprozentige Leistungssteigerung, zweitens eine zehnprozentige Senkung des Treibstoffverbrauches, drittens eine Verringerung des Motorgeräusches und viertens eine Verbesserung der Verbrennung mit einer 65prozentigen Senkung der Rußbildung. Die gesammelten Erfahrungen sind durchwegs positiv, sodaß die Verkehrsbetriebe daran gehen werden, in nächster Zeit weitere Autobusse mit den Zusatzgeräten auszustatten und wenn sich diese Versuchsumbauten in Wien weiter bewähren, wird daran gedacht, den gesamten Autobuspark mit den Zusatzgeräten auszustatten.

An interessanten Details enthält der Investitionsplan der Verkehrsbetriebe noch folgendes: Die Fertigstellung der baulichen Umgestaltung der Autohauptwerkstätte. Damit wird eine 40prozentige Kapazitätserhöhung bei nur 15 Prozent Personalmehrbedarf erreicht.

Die Schleifenanlage in Stammersdorf wird fertiggestellt und in Betrieb genommen werden, damit können auch auf dieser Linie moderne Einrichtungsgroßraumwagen zum Einsatz gebracht werden. Für den Umbau von Beiwagen für schaffnerlosen Betrieb sind 1,2 Millionen Schilling vorgesehen. Es sollen nach Genehmigung des bereits umgebauten Probewagens durch die Aufsichtsbehörde vorderhand zirka 20 Beiwagen umgebaut werden, um eine Linie für einen schaffnerlosen Beiwagenbetrieb auszustatten, um so Erfahrungen sammeln zu können.

Die Bestattung sieht Investitionen im Betrage von fünf Millionen Schilling vor. Diese werden für die Ausgestaltung von Filialen, für verschiedene Anschaffungen im Sargerzeugungsbetrieb und in der Bestattungsabteilung zur Anschaffung von fünf Totentransport-Spezialkraftfahrzeugen, drei Blumenwagen und verschiedene Aufbahrungsgegenstände verwendet.

Sie ersehen aus meinen Ausführungen, daß die Wiener Stadtwerke mit diesen Investitionssummen ebenfalls einen hervorragenden Anteil an der Vollbeschäftigung unserer Wirtschaft haben und damit zum Wohlstand unserer Bevölkerung einen wesentlichen Beitrag leisten.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

## 85. Geburtstag von Karl Przibram

=====

19. Dezember (RK) Am 21. Dezember vollendet der Physiker Univ. Prof. i. R. Dr. Karl Przibram das 85. Lebensjahr.

Er wurde in Wien geboren, wo er sich 1905 habilitierte und seit 1920 auch am Radiumforschungsinstitut arbeitete. 1938 außer Dienst gestellt, ging er 1940 nach Brüssel und kehrte 1946 in seine Heimatstadt zurück. Ein Jahr später erfolgte seine Ernennung zum Ordinarius für Physik und zum Vorstand des II. Physikalischen Institutes sowie seine Wahl zum wirklichen Mitglied der österreichischen Akademie der Wissenschaften. Sein spezielles Forschungsgebiet sind Kernphysik und die Luminiszenz. Weiter beschäftigte er sich mit den elektrischen Entladungen in Gasen und Flüssigkeiten sowie mit allen Fragen, die Ionen betreffen. Professor Przibram gehört zu den bedeutendsten österreichischen Physikern. Er ist mit zahlreichen Veröffentlichungen hervorgetreten und hat sich auch als Lehrer hohe Wertschätzung erworben. 1955 wurde ihm der Preis der Stadt Wien für Naturwissenschaften verliehen.

Bürgermeister Jonas und Vizebürgermeister Mandl haben dem Jubilar in herzlichen Worten gehaltene Glückwunschsreiben übermittelt.

- - -

## Sitzung einer Wiener Bezirksvertretung in dieser Woche

=====

19. Dezember (RK) In dieser Woche findet folgende Sitzung einer Wiener Bezirksvertretung statt:

Freitag, 20. Dezember:

19.30 Uhr, Währing, Martinstraße 100, 2. Stock, Festsaal.

- - -

## Musikveranstaltungen in der Zeit vom 23. Dezember bis 5. Jänner

19. Dezember (RK)

Freitag, 27. Dezember:

19.30 Uhr, Brahmssaal (MV): Gesellschaft der Musikfreunde: Klavierabend Dianko Iliew; nachgeholt vom 8. Dezember 1963 (Mozart: Sonate a-moll KV 310; Beethoven: Mondscheinsonate cis-moll op. 27/2; Debussy: Trois Préludes; Chopin: Nocturnes)

19.30 Uhr, Mozartsaal (KH): Wiener Konzerthausgesellschaft: 4. Konzert im Zyklus II; Klavierabend Jörg Demus (Haydn: Andante von Variazioni f-moll; Beethoven: Sonate A-dur op. 2/2; Schubert: Wanderer-Phantasie C-dur; Mozart: Phantasie c-moll KV 475, Rondo a-moll KV 511, Eine kleine Gigue G-dur KV 574; Beethoven: Waldstein-Sonate C-dur op. 53)

19.30 Uhr, Schubertsaal (KH): Konzertvereinigung blinder Künstler: Solistenkonzert

Samstag, 28. Dezember:

19.30 Uhr, Gr.M.V.Saal: Gesellschaft der Musikfreunde: 5. Konzert im Zyklus "Die große Symphonie"; Wiener Symphoniker, Wolfgang Schneiderhan (Violine), Dirigent Josef Krips (Schubert: Ouvertüre "Der häusliche Krieg"; Mozart: Violinkonzert G-dur KV 216; Bruckner: 4. Symphonie Es-dur)

19.30 Uhr, Brahmssaal (MV): Musikalische Jugend Österreichs: 2. Konzert im Zyklus XIV; Klavierabend Jörg Demus (Schubert, Schumann, Chopin)

Sonntag, 29. Dezember:

19.30 Uhr, Gr.M.V.Saal: Gesellschaft der Musikfreunde: Wiederholung des 5. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie"; Wiener Symphoniker, Wolfgang Schneiderhan (Violine), Dirigent Josef Krips (Schubert, Mozart, Bruckner)

19.30 Uhr, Kammersaal (MV): Ensemble Ella Kasteliz: Weihnachtskonzert

Montag, 30. Dezember:

10.00 Uhr, Gr.M.V.Saal: Voraufführung des Silvesterkonzertes der Wiener Philharmoniker für das österreichische Bundesheer

19.30 Uhr, Gr.M.V.Saal: Musikalische Jugend Österreichs: 3. Konzert im Zyklus III A (Wiederholung des 5. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der GdM); Wiener Symphoniker, Wolfgang Schneiderhan (Violine), Dirigent Josef Krips (Schubert, Mozart, Bruckner)

Dienstag, 31. Dezember:

- 15.00 Uhr, Gr.M.V.Saal: Musikalische Jugend Österreichs:  
3. Konzert im Zyklus III B (Wiederholung des 5. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der GdM);  
Wiener Symphoniker, Wolfgang Schneiderhan (Violine),  
Dirigent Josef Krips (Schubert, Mozart, Bruckner)
- 18.00 Uhr, Loggia des Rathhausturmes: Kulturamt der Stadt Wien:  
Silvester-Turmblasen des Trompeterchores der Stadt  
Wien, Leitung Josef Hadraba
- 20.00 Uhr, Gr.M.V.Saal: Wiener Philharmoniker: Silvesterkonzert,  
Dirigent Willi Boskovsky (Johann und Josef Strauß)

Mittwoch, 1. Jänner:

- 11.00 Uhr, Gr.M.V.Saal: Wiener Philharmoniker: Neujahrskonzert,  
Dirigent Willi Boskovsky (Johann und Josef Strauß)

Donnerstag, 2. Jänner:

- 19.30 Uhr, ~~Gr.M.V.Saal~~ Österreichischer Gewerkschaftsbund: Wiederholung des  
5. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der  
GdM; Wiener Symphoniker, Wolfgang Schneiderhan  
(Violine), Dirigent Josef Krips (Schubert, Mozart,  
Bruckner)

Freitag, 3. Jänner:

- 19.30 Uhr, Kammersaal (MV): Klavierabend Jenny Protopapa  
(Werke von Frédéric Chopin)

Samstag, 4. Jänner:

- 19.30 Uhr, Gr.M.V.Saal: Volksbildungskreis: 4. Konzert im Zyklus  
"Musik der Meister"; Wiener Symphoniker, Linzer Sing-  
akademie, Wiener Kammerchor, Ursula Rhein (Sopran),  
Sonja Kolisko (Alt), Erich Kienbacher (Tenor), Royce  
Reaves (Baß), Dirigent Kurt Wöss (Beethoven: 1. Sym-  
phonie und 9. Symphonie)

Sonntag, 5. Jänner:

- 10.30 Uhr, Mozartsaal (KH): Wiener Kammerorchester: 4. Konzert  
im Matineen-Zyklus; mitwirkend Marianne Bonnet (Kla-  
vier), Dirigent Edgar Seipenbusch (Fasch: Sonata a  
4 für Streicher; Mozart: Klavierkonzert B-dur KV 465  
und Symphonie Es-dur KV 297; Haydn: Symphonie Nr. 44)
- 16.00 Uhr, Gr.M.V.Saal: Niederösterreichisches Tonkünstler-  
orchester: 6. Sonntag-Nachmittagskonzert; mitwirkend  
Mimi Coertse (Sopran), Dirigent Dr. Gustav Koslik  
(Mozart: Symphonie KV 550; Mahler: 4. Symphonie)
- 19.30 Uhr, Brahmssaal (MV): Gesellschaft der Musikfreunde:  
Liederabend Hans Hotter, am Flügel Walter Klien; nach-  
geholt vom November 1963 (Schumann: Dichterliebe;  
Brahms: Vier ernste Gesänge; Schubert: ausgewählte  
Lieder)



Die Straßenbahn zu Weihnachten und Neujahr  
=====

19. Dezember (RK) Am Mittwoch, dem 25. (Christtag) und Donnerstag, dem 26. Dezember (Stephanitag) sowie am Mittwoch, dem 1. Jänner (Neujahr) gilt auf der Straßenbahn, Stadtbahn, auf den Autobuslinien und im Gemeinschaftstarif mit der Schnellbahn der Sonntagsfahrpreis. An diesen Tagen gelten daher die Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrtscheine zu 5.50 Schilling im Tarifgebiet I oder auf den Ausnahmetarifstrecken "Mauer-Mödling" und "Kagranner Platz - Groß-Enzersdorf", außerdem die Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrtscheine für Kinder zu 50 Groschen im Tarifgebiet I und II. Ungültig sind die Kurz- und Teilstrecken-, Hin- und Rückfahrtscheine sowie sämtliche Wochenkarten.

Auf den Strecken des Tarifgebietes II gilt der Drei Schilling-Fahrtschein (im Vorverkauf 2.70 Schilling), auf den Aufzählungsstrecken der Autobus-Anschlußlinien der Drei Schilling-Fahrtschein.

Die Vorverkaufsstellen sind am Dienstag, dem 24. Dezember 1963, von 6.30 bis 14 Uhr, Dienstag, dem 31. Dezember 1963 von 6.30 bis 16 Uhr und Mittwoch, dem 1. Jänner 1964, von 8 bis 14 Uhr geöffnet. Am Mittwoch, dem 25. und Donnerstag, dem 26. Dezember 1963 bleiben sie geschlossen.

Die Kartenausgabekasse 6, Rahlgasse 3, ist am Dienstag, dem 24. und Dienstag, dem 31. Dezember 1963 von 8 bis 15 Uhr geöffnet, an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen geschlossen.

Mit Rücksicht auf die Weihnachtsferien der Schulen findet der Wertmarkenverkauf bei allen Vorverkaufsstellen ausnahmsweise bis einschließlich Donnerstag, dem 9. Jänner 1964 statt.

- - -

Fortsetzung des Sitzungsberichtes:Debatte über die Städtischen Unternehmungen  
=====

19. Dezember (RK) GR. Adelpoller (SPÖ) verweist auf die gigantischen Leistungen der Städtischen Unternehmungen seit 1945. Für den Aufbau und den Ausbau der Stadtwerke wurden seit dieser Zeit 7,7 Milliarden Schilling investiert. Ein Betrag, der natürlich zur Gänze der Wirtschaft zugeflossen ist. Die E-Werke erzeugen fast achtmal mehr Strom als in der Vorkriegszeit und die Gaswerke haben ihre Produktion fast verdreifacht. Die ungünstigere Situation der Verkehrsbetriebe ist ja vor allem durch die sozialen Tarife verursacht.

Der Redner verweist auch auf die hohen Personalkosten der Stadtwerke. Die Bezahlung der Gehälter und Pensionisten der 19.400 Aktiven und 19.073 Pensionisten erfordert mehr als ein Drittel der Gesamtausgaben der Unternehmungen.

GR. Kowarsch (ÖVP) betont, daß die Stadtwerke gesund sind und drei Unternehmungen hoch aktiv genannt werden können. Die E-Werke haben einen Gewinn von 207,3 Millionen Schilling, die Gaswerke von 80,8 Millionen und die Bestattung von 0,5 Millionen Schilling. Nur die Verkehrsbetriebe sind passiv, dies allerdings in einem erschreckenden Ausmaß. Die Sozialtarife sollten daher von der Hoheitsverwaltung getragen werden. Gas- und E-Werke müssen einen Teil ihres Gewinnes, und zwar 150 Millionen Schilling, an die Verkehrsbetriebe abliefern. Dieses Geld würden sie aber selbst für Investitionen brauchen, um die Produktion erweitern zu können. Die Gaswerke brauchen neue Erzeugungsanlagen für den steigenden Bedarf und auch die E-Werke werden dem wachsenden Strombedarf Rechnung tragen müssen. Außerdem sollte man das Verhältnis Fremdstrom-Eigenstrom durch den stärkeren Ausbau der eigenen Anlagen verbessern. In diesem Zusammenhang: Es heißt, daß die Verbundgesellschaft den Stromvertrag mit Wien nicht verlängern will, der 1968 abläuft. Es wird dabei von einer Tarifierhöhung gesprochen.

Die Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom sei erfreulicherweise fast abgeschlossen. Überhaupt müßte die ausgezeichnete Arbeit bei den Gas- und E-Werken gewürdigt werden. Die letzte

Gaspreiserhöhung hat im Jahre 1958 stattgefunden, wobei der Preiserhöhung von acht Prozent eine Erhöhung des Kalorienwertes um 9.5 Prozent gegenüberstand. (Die letzte wirkliche Preiserhöhung war somit schon 1951!) Die seit 1958 erfolgten Preis- und Lohnerhöhungen konnten somit ohne Verteuerung des Stadtgases aufgefangen werden. Die Produktionssteigerung von 503 auf 750 Millionen Kubikmeter konnte sogar bei einer Senkung des Personalstandes erbracht werden.

Auch bei den E-Werken sei die letzte Preiserhöhung 1958 erfolgt und der Strompreis trotz Lohnerhöhungen gehalten worden. Der Redner lobte, daß es nicht viel so erfolgreiche Unternehmungen in Österreich gäbe. Nach dem Hinweis auf die Nützlichkeit eines neuen Laufkraftwerkes für Wien schloß der Redner mit dem Dank für ihre ausgezeichnete Arbeit an die Arbeiter, Direktoren sowie an den Amtsführenden Stadtrat.

Der nächste Debattenredner ist GR. Peter (FPÖ), der eingangs betont, daß Kritik nicht mit Anschuldigung zu verwechseln sei. Er bezieht sich auf die vorjährige Budgetdebatte und meint, daß die darin geforderten "endgültigen Sanierungsbeschlüsse" noch nicht gefaßt worden seien. Nach dem Hinweis auf den Gebarungsabgang wird festgestellt, daß dieser ausschließlich auf die Verkehrsbetriebe zurückgehe, welche allein aus Darlehenstilgungen eine Belastung von 74 Millionen Schilling im letzten Jahr zu tragen gehabt hätten. Diese Belastungen müßten den Stadtwerken abgenommen werden. (Zwischenruf Vizebürgermeister Slavik: Von wem?)

Der Redner schneidet die Frage der Sozialtarife an, die er als ungelöstes Problem bezeichnet. Auch seien manche Anregungen, die Kommerzialisierung der Stadtwerke betreffend, nicht aufgegriffen worden. Der Redner bemängelt, daß das Personal dem Personalstadtrat, und nicht den Ressortstadträten unterstehe. (Zwischenruf Vizebürgermeister Slavik: Weil's praktisch ist!) Durch Modernisierungen sei der Strom- und Gasbedarf weiter steigerungsfähig. GR. Peter regt abermals die Schaffung kalorischer Kraftwerke an, auf deren Vorteile er hinweist. Er streift ferner die Beschwerden über die zahlreichen Aufgrabungen und fordert eine Koordination der Maßnahmen. Bezugnehmend auf das Defizit der Verkehrsbetriebe rügt der Redner dessen Bedeckungsform durch Darlehen, die dann gestundet werden und schließlich doch in Schenkungen umgewandelt werden müßten. Er bezeichnet diese Vorgangsweise als Spiegelfechtere.

Das Defizit ist bedauerlich, es kann nur durch Einsparungen verringert werden. Diese können nur erzielt werden durch Vergrößerung des Fassungsraumes, durch Steigerung der Geschwindigkeit und möglichste Typenvereinigung beim Wagenpark, durch Abbau der vielen verschiedenen Typen. Da in stark verbauten und stark frequentierten Gebieten die Verkehrsgeschwindigkeit nicht mehr erhöht werden kann, muß man sich der zweiten Verkehrsebene zuwenden. Sie soll eine Entlastung des Verkehrs auf der ersten Ebene bringen und zweitens möglichst viele Personen möglichst schnell befördern. So sehr wir für die in Bau befindliche Unterpflasterbahn sind, kann sie die zweite Bedingung nicht erfüllen. Es wäre daher unbedingt notwendig, den von uns schon verlangten Generalverkehrsplan für die zweite Verkehrsebene zu erstellen, um so ein ganzes Netz zu schaffen, in dem dann möglichst viele Fahrgäste befördert werden können. Die Überfüllung der Straßenbahnen könnte bei einiger vorausschauender Planung da oder dort vermieden werden. Die Freiheitlichen könnten bedauerlicherweise auch diesem Kapitel nicht zustimmen, solange ihre Kardinalforderungen, die auch jene vieler Fachleute sind, nicht erfüllt werden.

GR. Gockner (ÖVP) setzt sich für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im 22. Bezirk ein, den er als ein Stiefkind der öffentlichen Verkehrsmittel bezeichnet. Obwohl der 22. Bezirk flächenmäßig ein vielfaches von anderen Bezirken umfaßt und auch die Besiedlung weit verzweigt ist, besteht außer einer privaten Autobuslinie lediglich östlich der Ostbahn eine Straßenbahnlinie sowie eine Autobuslinie. Besonders zu erwähnen sind die Siedlungsgebiete vom Stadlauer Kloster bis zur Lobau und der Biberhaufen, der vergangenes Jahr als Bauland umgewidmet wurde. Es ist dringend notwendig, diese Gebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen. Die Gehzeiten, die die Bevölkerung dieser Siedlungsgebiete bis zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel zurückzulegen hat, betragen zwischen 20 und 40 Minuten. Außerdem sind im Raume zwischen Aspern und Stadlau große Neubauten der Gemeinde Wien im Entstehen. Es wäre zweckmäßig, die Straßenbahnlinie 16 bis nach Aspern zu führen. Der Redner schließt mit der Bitte, den 22. Bezirk mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser zu erschließen, da auch die Bevölkerung

dieses Bezirkes ihr Scherflein sowie alle anderen Bürger dieser Stadt zum Budget beiträgt.

GR. Maria Hirschler (SPÖ) dankt unter dem Beifall des Hauses den Straßenbahnern und Straßenbahnerinnen, die in dieser sibirischen Kälte ihren Dienst versehen müssen. Zu der immer wieder erhobenen Kritik, daß die Verkehrsbetriebe zusammen mit E-Werk und Gaswerk budgetieren, stellt sie fest, daß, wenn dem nicht so wäre, die Verkehrsbetriebe von den Sozialtarifen abgehen müßten. Solange aber Sozialisten in dieser Stadt regieren werden, werden wir an den Sozialtarifen festhalten! (GR. Neset, FPÖ: Es geht nicht um die Sozialtarife, es geht um eine ehrliche Buchhaltung!) Auch Sie als Kaufmann müßten wissen, daß nicht jede Filiale gleich gut funktioniert und manchmal von dem einen Betrieb in den anderen etwas hineingepumpt werden muß. Genau dasselbe machen wir auch bei der Gemeindeverwaltung. Der Finanzreferent teilt genau ein, was er den Verkehrsbetrieben an Zuschüssen geben kann. Sollte bei ihnen einmal eine Notlage eintreten, wird er auch den richtigen Weg finden, sie aus dieser schweren Situation herauszuführen.

Auch die Sozialisten können keine Wunder wirken. Wenn man aber immer wieder hört, daß alles nur auf Initiative der ÖVP geschieht, dann muß man sagen: In Wahrheit ist es so, daß die sozialistische Gemeindeverwaltung mit Unterstützung der ÖVP das Beste für unsere Wiener Bevölkerung tut. (GR. Leinkauf, ÖVP: Wir haben schon noch eine Koalition - weil Sie Sozialistische Gemeindeverwaltung sagen!) Ich habe ausdrücklich gesagt: mit Unterstützung der ÖVP. Sie können nicht behaupten, daß in diesem Hause die Minderheit anschaffen wird.

Auch GR. Hirschler setzt sich für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im 22. Bezirk ein und schließt mit der Mahnung, niemals zu vergessen, daß die Gemeinderäte Volksvertreter sind und nach bestem Wissen und Gewissen für die Erfüllung der Wünsche der Bevölkerung zu sorgen haben.

GR. Maller (KLS) erklärt, er sei gegenüber Kollegin Hirschler, die in ihrer Debattenrede gesagt hatte, sie arbeite mit Liebe im Gemeinderatsausschuß XII mit, im Nachteil. Er habe nicht die Absicht, dem Herrn Stadtrat eine "Liebeserklärung" zu machen.

Zum Kapitel Gaswerke stellt GR. Maller die Frage an Stadtrat Schwaiger, ob tatsächlich die Absicht besteht, die Kohlengas-

erzeugung im Simmeringer Kraftwerk aufzulassen, Kohlendioxid nur mehr im Leopoldauer Werk zu produzieren und im Simmeringer Werk nur mehr Spaltgas aus Erdgas zu erzeugen. Eine weitere Frage sei, ob dadurch nicht die Anlagen zur Kohlendioxid-erzeugung verlorengehen.

Ebenso wie die Gaswerke arbeiten auch die E-Werke gewinnabwerfend und sind doch arm dran, meint GR. Maller anschließend. E-Werke und Gaswerke seien Opfer der Finanzpolitik Slaviks. Ihnen werden alle Mittel entzogen, die sie selbst für Investitionen dringend brauchen würden, man entzieht ihnen Millionen an Gebrauchsgebühren, die in die Stadtkasse wandern. Kurz, es wird ihnen das Leben schwer gemacht. Sie dürfen zwar nicht mit eigenen Geldern investieren, kostspieliges Fremdkapital aber dürfen sie aufnehmen. Sie verdienen Geld, um ein anderes Unternehmen, die Verkehrsbetriebe, zu subventionieren. Das ist zweifellos ein unwirtschaftlicher Weg.

Zum Verkehrsproblem sagt GR. Maller: Bei der Lösung dieses Problems, das ja nicht erst seit heute besteht, geht es in erster Linie um eine grundlegende Verbesserung der Massenverkehrsmittel, um die Anschaffung eines modernen Fuhrparks, um den Ausbau des Verkehrsnetzes usw. Die Voraussetzung dafür aber ist die Trennung des Massenverkehrs vom Individualverkehr.

Seit zehn Jahren wird immer wieder festgestellt, was getan werden müßte. Seit zehn Jahren aber harren die Probleme ihrer Lösung. Die Bevölkerung hat nichts davon, wenn immer nur geredet wird. Man muß endlich einmal etwas tun. 244 Straßenbahnkilometer gibt es in Wien, aber wieviele Kilometer wurden schon unter die Erde verlegt? Auch hier hat man in der Vergangenheit immer nur davon gesprochen.

GR. Maller meint sodann, es freue ihn, daß sich StR. Schwaiger an die Bundesregierung gewandt habe. Auch er, GR. Maller, sei der Meinung, daß der Ausbau des Wiener Verkehrsnetzes nicht allein Aufgabe der Stadt Wien sei. Auch der Bund habe dabei Verpflichtungen. Jedenfalls müßte sich der ganze Gemeinderat dafür einsetzen, daß die Interessen der Wiener Bevölkerung wahrgenommen werden und auch der Bund sein Scherflein dazu beiträgt.

Ein guter Anfang im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist mit der Wiener Schnellbahn gemacht worden. Die Schnellbahn hat sich bisher außerordentlich gut bewährt.

Schon im ersten Betriebsjahr wurde sie von 20 Millionen Fahrgästen benützt. Sie ist jedoch nur ein Bruchstück. Die Notwendigkeit, weitere Schnellbahnlinien zu errichten, bleibt bestehen. Wien braucht ein ganzes Schnellbahnsystem, das den innerstädtischen Verkehr mit dem Nahverkehr organisch verbindet. Es ist schade, daß die mit den Trassen der Vororte- und Verbindungsbahn bereits vorhandenen Möglichkeiten nicht ausgenützt werden.

Es sei löblich, so fährt GR. Maller fort, daß Stadtrat Schwaiger die Autofahrer zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel wieder zurückgewinnen will. Man dürfe dabei jedoch Ursache und Wirkung nicht verwechseln. Viele Kraftfahrer haben ja nicht gleich mit dem Auto begonnen, sondern sie waren zuerst Straßenbahnfahrer und dann kauften sie sich Mopeds oder Roller, da diese billiger als die Straßenbahn kamen. Nach jeder Tarifierhöhung wanderten dann weitere Straßenbahnfahrer zum Individualverkehr ab. Heute ist das Auto ein arger Konkurrent der Verkehrsbetriebe. Der Slogan "Lass' das Auto stehen, fahr' mit der Straßenbahn!" bleibt ohne Wirkung, solange der Massenverkehr nicht anziehender gestaltet wird. Im Auto hat man es natürlich bequemer, vor allem aber braucht man keine großen Umwege machen, um zum Ziel zu kommen. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist das nicht so - man bedenke zum Beispiel, welchen Umweg man machen muß, wenn man von Floridsdorf nach Döbling kommen will.

Auch wir sind der Meinung, sagt GR. Maller, daß die öffentlichen Verkehrsmittel vorzuziehen sind. Es ist jedoch klar, daß viele Voraussetzungen dafür fehlen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind zu teuer, einheitliche Tarife fehlen. Die öffentlichen Verkehrsmittel müßten mehr Sicherheit und Bequemlichkeit bieten - und sie müßten schneller sein. In erster Linie wären daher kürzere Intervalle und mehr Sitzplätze notwendig. Es gibt zu große Wartezeiten auch auf der Stadtbahn. Möglichkeiten zur Verkürzung der Wartezeiten sind sicherlich vorhanden, aber es geschieht nichts. Es wird nichts getan, um allen diesen Forderungen nachzukommen. Im Gegenteil, es sieht so aus, als ob der nächst Slogan heißen müßte: "Zahl' den Fahrpreis und geh' zu Fuß!"

Der auch von der FPÖ geforderte Abbau der Sozialtarife wäre natürlich unsozial und hätte einen weiteren Verlust von Fahrgästen zur Folge.

Der Redner stellt fest, daß es hoch an der Zeit wäre, die Finanzen der Verkehrsbetriebe in Ordnung zu bringen. Die Kredite und die Schuldenlast der Verkehrsbetriebe sind bereits auf eine Milliarde Schilling angewachsen. Allein die Zinsen machen pro Jahr 75 Millionen Schilling aus. Das ist ein alarmierender und besorgniserregender Zustand. Tariferhöhungen dürften jedoch keinesfalls als Ausweg aus dieser schlechten Lage betrachtet werden. Die Stadtverwaltung und der Bund müßten unbedingt einen finanziellen Beitrag für die Wiener Verkehrsbetriebe leisten. Die Mehrheit der Steuerzahler benützt schließlich die öffentlichen Verkehrsmittel und hat daher ein Recht darauf, daß diese entsprechend organisiert und ausgestaltet sind. Wo bleibt sonst die Gleichheit der Bürger? Für 15 Prozent der Bevölkerung, die im eigenen Auto fährt, baut man - sicherlich zu Recht - mit ungeheuren Aufwendungen Autostraßen. Für 60 Prozent der Bevölkerung, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, will man jedoch keinen Beitrag leisten. Verschiedene von seiner Fraktion vorgeschlagene Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsmisere wurden ebenso wie Vorschläge, die aus der Bevölkerung kamen, nicht gehört. Die beiden Koalitionsparteien selbst haben aber kein Konzept für die Lösung der Wiener Verkehrsfragen. Es werden zwar da und dort große Baustellen geschaffen, damit die Bevölkerung das Gefühl hat, es geschehe ohnedies etwas. Der Redner fordert die Berufung einer Gemeinderatskommission, die ein brauchbare Konzept für die Lösung der Wiener Verkehrsmisere zu entwerfen hätte und dessen Durchführung man ehestens in Angriff nehmen müßte.

Auf Grund der vielen aufgezeigten Mängel könne die KLS den Ansätzen nicht zustimmen.

GR. Haag (ÖVP) stellt fest, daß die Wiener Stadtwerke, wären nicht die Gehaltserhöhungen erfolgt, ein fast ausgeglichenes Budget hätte erstellen können. Das Defizit der Stadtwerke wurde für 1964 mit 134 Millionen Schilling veranschlagt, die Gehaltserhöhungen machen 130 Millionen Schilling aus.



Es ist zu hoffen, daß diese Ansätze gehalten werden können und 1964 keine neuerlichen Gehaltserhöhungen eintreten, die die Berechnungen wieder über den Haufen werfen würden.

Die Elektrizitätswerke haben bei einem Gewinn von 207 Millionen Schilling 90 Millionen an die Verkehrsbetriebe abgegeben und die Gaswerke bei einem Gewinn von 80 Millionen 60 Millionen Schilling. Der Finanzplan der Verkehrsbetriebe sieht einen Geldbedarf von 261 Millionen Schilling vor, abzüglich 50 Millionen der Hoheitsverwaltung. Es wird 1964 wieder ein Bankenkredit in Höhe von 100 Millionen Schilling aufgenommen werden. Das bedeutet Zinsen von 6.5 Prozent. Im Investitionsplan der Stadtwerke sind 47,3 Millionen Schilling gesperrt. Dieser Betrag erscheint nicht allzu hoch. Im Laufe des Jahres wird es sicher möglich sein, die Sperre teilweise aufzuheben.

Als erfreulich bezeichnet es der Redner, daß der Fahrgastenschwund zum Stillstand gekommen ist. Eine gewisse Propaganda für die Verkehrsbetriebe und die Tatsache, daß man heute vielfach mit einem öffentlichen Verkehrsmittel geschwinder weiter kommt als mit dem eigenen Auto, werden sich auf die Fahrgastzahl sicher günstig auswirken.

Der Redner stellt in diesem Zusammenhang fest, daß Gewerbe- und Handelstreibende des 1. Bezirkes oft selbst die Schuld an der Verkehrsmisere tragen. Sie fahren in der Früh mit ihrem Auto in die Innenstadt, parken es dort bis zum Abend, und vertreiben damit ihre eigene Kundschaft. Dabei ist es so billig, mit dem Autobus in die Innenstadt zu kommen. Die wenigsten Wiener wissen anscheinend, wie weit man mit einem städtischen Autobus um einen Schilling fahren kann.

Die Feststellung von Vizebürgermeister Slavik, daß das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital bei unseren Stadtwerken nicht ungünstig ist, kann man nur unterstreichen. Trotzdem muß man feststellen, daß die Stadtwerke aus eigenem nicht mit den zur Verfügung stehenden Mitteln werden auskommen können. Die Ausführungen des GR. Maller, die ÖVP wäre gegen die Sozialtarife, müßte man energisch zurückweisen. GR. Mühlhauser hat bereits in der Generaldebatte festgestellt, daß der Vorrang dem öffentlichen Verkehrsmittel zukommt und sich für die Sozialtarife ausgesprochen. Ein Teil dieser Sozialtarife müßte jedoch von der Hoheitsver-

waltung getragen werden. Es sei schließlich besser, die Gesamtheit unserer Bevölkerung einen Beitrag für die öffentlichen Verkehrsmittel mittragen zu lassen, als nur jene damit zu belasten, die sie täglich benützen müssen. Die Verkehrsbetriebe sind ein äußerst lohnintensiver Betrieb und die Einnahmen decken nicht einmal die Löhne. Rationalisierungsmaßnahmen, die sich vor allem auf den Personalsektor günstig auswirken, müßten daher getroffen werden. Es wurden auf diesem Gebiet, wie der Referent bereits mitgeteilt hat, schon gute Erfolge erzielt. Bedeutende Mittel wurden bereits für Großraumautobusse, für die Erneuerung des Wagenparks, für die Autobusse, für Gleiserneuerungen und das Schienenbremsenprogramm aufgewendet. Trotzdem sind wir bei den Gleiserneuerungen in Europa nicht führend. Andere Städte wenden dafür jährlich perzentuell weitaus höhere Beträge auf. Durch die verschiedenen Umbauarbeiten des Stadtbauamtes entstehen für die Verkehrsbetriebe Belastungen in Höhe von 28 Millionen Schilling. Über diesen Betrag sind die Verkehrsbetriebe nicht besonders erfreut, dienen diese Umbauten doch meistens dem Individualverkehr. Neugierig kann man darauf sein, wie die Wiener auf den Versuch reagieren, den schaffnerlosen Beiwagen einzuführen.

Auf die großen Verkehrsbauvorhaben unserer Stadt wurde bereits hingewiesen. Notwendig wäre es noch, die Straßenbahnlinie 16 bis Aspern auszubauen. Eine Verbesserung ist die Verlängerung der Linie 60 bis Rodaun. Die eingleisige Strecke der Linie 360 von Rodaun nach Mödling müßte noch zweigleisig ausgebaut oder durch Autobusse ersetzt werden. Das Gebiet dieser Linie liegt zwar auf niederösterreichischem Boden. Die angrenzenden Gemeinden werden aber sicherlich an dem Ausbau der Linie interessiert sein.

Als unerfreulich bezeichnet der Redner die Tatsache, daß im Budget 1964 nichts für die Hauptwerkstätte der Straßenbahn und zu wenig für die der städtischen Autobusse in Favoriten vorgesehen sei. Auch gäbe es noch 915 Wagen mit Holzaufbauten, die durch modernere ersetzt werden müßten. Die Gürtelverlängerung der Stadtbahn bis Meidling wäre notwendig. Der Redner begrüßt die Verhandlungen mit den ÖBB zur Übernahme der Gürtellinie.

Jedoch sei es erforderlich, bei den notwendigsten Dingen zu beginnen. In dem Zusammenhang werden die Schnellbahnstrecke nach Liesing, eine Verbindung nach Klosterneuburg sowie eine Verbindung vom Südbahnhof nach Stadlau genannt. Zu all diesen Projekten werde auch Wien finanziell beitragen müssen.

GR. Haag stellt die Frage, was mit der Schnellbahnstation am Rennweg geschehe. Er fordert deren Fertigstellung, die nach dem schon bestehenden Rohbau nicht mehr allzu kostspielig sein könnte.

Heute enden die Straßenbahnlinien nicht mehr im Grünen, so wie es zur Zeit deren Anlage der Fall war. An den entsprechenden Verlängerungen seien die Verkehrsbetriebe wegen des Einheitstarifes nicht interessiert. Darum müsse in diesen Fällen die Hoheitsverwaltung finanziell eingreifen. Der Redner weist ferner auf den Verlust früher existierender Verkehrslinien hin. Die Großraumzüge bei Straßenbahn und Autobus hätten sich sehr bewährt. Den älteren Menschen, die sich darinnen schwer tun, sollten die jüngeren entsprechend beistehen.

Zur Frage der Wagentypenbereinigung widerspricht GR. Haag seinem Vorredner GR. Peter hinsichtlich der Auffassung, es werde zu einer Einheitstype kommen. Vielmehr werde es mehrere rationalisierte Typen nebeneinander geben. Auch sei es nicht richtig, daß die Wagentype C unbenützt stehe, wie GR. Peter behauptet hat.

Der Sprecher regt die Ausgabe verbilligter Fahrscheine für an der Schneeräumung beteiligte Soldaten an. (Ein Zwischenruf von GR. Nessel, FPÖ, weist darauf hin, daß ein derartiger Antrag von seiner Fraktion im Ausschuß XII eingebracht und damals von den Koalitionsparteien niedergestimmt worden sei.) GR. Haag begründet dies mit damals vorgelegenen finanziellen Verhältnissen.

An das Aufsichtspersonal der Verkehrsbetriebe wird der Appell gerichtet, in den Abendstunden die Verkehrsanschlüsse abzuwarten. Abschließend meint der Redner, es sei zwar viel geschehen, aber angesichts der großen Aufgaben müßte man für die Verkehrsbetriebe die Mittel reichlicher und vor allem rechtzeitig bereitstellen und spricht die Hoffnung aus, daß in dringenden Fällen auch noch nachträglich Mittel flüssig gemacht werden können.

GR. Liwanec (SPÖ) trifft eingangs grundsätzliche Feststellungen über die Aufgabe kommunaler Betriebe. Diese bestehe in der Versorgung der Bevölkerung zu erträglichen Tarifen. Diese

Aufgabe ist durch die Wiener Stadtwerke gut gelöst worden. Auch die Verkehrsbetriebe sind nicht die schlechtesten der Welt und werden hinsichtlich des Wagenparkes bald noch besser werden. Wir müßten also über die Verwaltungsarbeit der Gruppe XII stolz sein. Aber die Opposition stellt es immer wieder so dar, als gäbe es in Wien kein Konzept sondern nur Misere und Chaos.

In der Frage der Reingewinne weist der Sprecher auf die Steuerprobleme hin. Bezüglich der Verkehrsnöte muß eine dauernde Diskriminierung Wiens durch den Bund festgestellt werden. Wien ist im Kampf um gerechte Lösungen bisher allein gelassen worden. Erfreulich sei ein Antrag im Parlament, daß das Bundesministerium für Handel und Verkehr schon jetzt die durch Wien führenden Autobahntrassen festlegen möge. Wenn auch die ÖVP die Unterstützung des Bundes fordere, so ist zu hoffen, daß dies nicht nur im Hinblick auf die kommenden Gemeinderatswahlen geschieht.

Das ist nur ein Teil der Diskriminierung. Wien bringt jährlich rund eine Milliarde Schilling für Mineralölsteuer und Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer auf, davon kommen Wien aber nur ganze 78 Millionen Schilling zugute. Es ist die Pflicht eines Vertreters der Wiener Bevölkerung, darauf hinzuweisen, daß das ein Unrecht ist, daß das eine Diskriminierung der Wiener ist, die beseitigt werden soll. Hier müssen wir eine Generallösung anstreben.

Von den Rednern der anderen drei Parteien wurden der Hoheitsverwaltung immer neue Aufgaben vorgelegt. Es werden Subventionen verlangt, die Autobahn soll mit Geldern der Hoheitsverwaltung gebaut werden, die Sozialtarife sollen von der Hoheitsverwaltung zur Gänze getragen werden, und nun soll auch noch eine Straßenbahnlinie auf Kosten der Hoheitsverwaltung gebaut werden. Wie stellen Sie sich das vor? Das wären Milliardenbeträge, die den Haushalt unserer Stadt zur Gänze zerschlagen würden. Es wäre unmöglich, überhaupt noch Leistungen zu erbringen, wollte man das alles der Wiener Bevölkerung, dem Wiener Steuerzahler zur Gänze auferlegen. Es sind große Bauprojekte in Durchführung - Hietzinger Brücke, Lastenstraße, Lobkowitzbrücke -, aber das ist nicht ausschließlich Aufgabe der Gemeinde Wien und nicht ausschließlich Aufgabe der Wiener Verkehrsbetriebe. Die Einfahrt der Autobahn muß jetzt schon eingeplant werden. Aber das sind Durchzugsstraßen! Und hier fehlt bis heute die deutliche Forderung

der anderen Parteien: Hier hat der Bund beizutragen! Das ist auf der ganzen Welt so, daß solche große Bauvorhaben nicht ausschließlich mit Geldern der betreffenden Stadt durchgeführt werden. Es ist zu hoffen, daß völlig unabhängig von jeder politischen Überlegung die Interessen Wiens und seiner Bevölkerung von den beiden großen Parteien dieses Hauses in Zukunft gemeinsam vertreten werden können.

Wenn in der Debatte festgestellt wurde, daß die Einnahmen der Verkehrsbetriebe nicht die Lohnkosten decken, so ist dazu zu sagen: Die Verkehrsbetriebe sind der lohnintensivste Betrieb der Städtischen Unternehmungen. Aber während 1955 die Einnahmen aus den Fahrterlösen die Ausgaben auf dem Personalsektor wirklich nicht gedeckt haben, zeigt der Rechnungsabschluß für 1962, daß die Einnahmen aus der Beförderung 878,6 Millionen Schilling ausmachen, die Personalausgaben dagegen 809,9 Millionen betragen haben. Das ist ein Verdienst der bei den Verkehrsbetrieben angestellten, der Straßenbahner, der Arbeiter und selbstverständlich auch der kaufmännischen und technischen Fachleute. Dabei haben die Verkehrsbetriebe seit 1949 trotz Einführung der 45-Stunden-Woche um 1.666 Angestellte weniger. G.R. Haag hat auch von 147 Millionen Schilling für Sozialtarife gesprochen. Ich habe bereits 1959 nachgewiesen, daß ein Betrag von rund 15 Millionen vom Bund vergütet werden müßte - eine Forderung, die von der ÖVP-Fraktion nie unterstützt wurde -, denn dabei handelt es sich um die Fahrpreisbegünstigung für Schwerkriegsbeschädigte, um Begünstigungen für die Polizei und andere kleinere Ermäßigungen. Das ist mit eine Forderung an den Bund. Eine weitere Forderung betrifft die Beförderungssteuer. Anderen Lokalbahnen hat sie das Finanzministerium bereits erlassen oder sistiert, während wir in Wien immerhin auf einen Betrag von rund 13 bis 14 Millionen Schilling im Jahr kommen.

Die abgeführte Debatte habe gezeigt, daß Wien demokratisch verwaltet wurde. Mit uns sollen alle Wienerinnen und Wiener stolz auf die Demokratie in Wien, auf die Demokratie im Wiener Rathaus sein.

Hier wird der Bevölkerung Wiens und darüber hinaus der Bevölkerung Österreichs von der sozialistischen Mehrheit vordemonstriert, wie wir uns vorstellen, daß eine Zusammenarbeit funktionieren soll. Wenn wir von den gestrigen Auseinandersetzungen im Niederösterreichischen Landtag hören, dann kann unser Stolz noch etwas berechtigter sein. (Beifall bei der SPÖ.) Was wir als Mehrheit hier an demokratischer Zusammenarbeit demonstrieren, zeigt, daß Demokraten, wo sie die Mehrheit haben, immer Verteidiger und niemals Beseitiger der Demokratie waren. (Neuerliche Zustimmung bei den Sozialisten) Unsere Fraktion hat ihre Mehrheit nie schamlos ausgenützt, wie es leider in unserem Nachbarland der Fall ist.

Zehntausende Menschen mühen und plagen sich in Wien auf dem sehr schwierigen Gebiet der öffentlichen Unternehmungen und sind bestrebt, das Beste zu leisten. Weil wir Sozialisten das Gefühl haben, daß in dieser Verwaltungsgruppe gut gearbeitet wird, werden wir den Ansätzen zustimmen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP)

Stadtrat Schwaiger verweist in seinem Schlußwort auf die Notwendigkeit eines zweiten Investitionsprogrammes. Er teilt mit, daß man bereits mit der Ausarbeitung beschäftigt sei.

Es sei richtig, daß die Subventionen an die Verkehrsbetriebe die Gas- und E-Werke schwer treffen. Trotzdem müsse er festhalten, daß noch nie in den letzten Jahren so viel investiert wurde wie jetzt.

Der Stadtrat kündigt auch an, daß in absehbarer Zeit ein neuer Gasbehälter gebaut werden wird. Als Standort ist das Gaswerk Simmering vorgesehen, und es wird sich um einen sogenannten Schrauben-Gasbehälter handeln, mit einem Fassungsraum von 250.000 Kubikmeter. Dieser Behälter wird kleiner, wenn wenig Gas gespeichert wird.

Ziel im Verhältnis Eigenstromerzeugung- Verbundstrom wird es sein, 75 Prozent selbst zu erzeugen. Es existieren bereits Pläne für ein fünftes Kraftwerk in Simmering, was den Vertrag mit der Verbundgesellschaft betrifft, so wurde nur ein Bonifikationsvertrag gekündigt. Verhandlungen sind jedoch im Gange.

GR. Peter habe sich darüber beklagt, daß er im Vorjahr von mir schlecht behandelt wurde, wendete sich der Referent dann den Ausführungen des FPÖ-Redners zu. Entschuldigen Sie mein Temperament. Aber auf einen groben Klotz gehört ein grober Keil, oder "wie man in den Wald hineinruft, so schallt es wieder heraus". Da Peter jedoch heute sehr ruhig gesprochen habe, werde er sich kaum über schlechte Behandlung beschweren können:

Ob die Verkehrsbetriebe ihre Schulden zahlen können? Sie haben sich immer bemüht, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Sicher ist die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit der Verkehrsbetriebe in manchen anderen Städten größer. Man darf aber nicht vergessen, daß das der Durchschnitt aller Verkehrsmittel ist. In Hamburg also auch der U-Bahn und der Schnellbahn. Und deshalb ergibt sich eine höhere Zahl.

Auflösung von Straßenbahnhaltestellen: Rund 70 Prozent unserer Vorschläge wurden von den Bezirksvertretungen einstimmig zur Kenntnis genommen.

Die Geschwindigkeit der Straßenbahn wird sich unter der Erde zweifellos erhöhen, weil die Beeinträchtigung durch den Individualverkehr und durch die Kreuzungen wegfällt.

Auch in Wien ist man bestrebt, eine mögliche Einheitlichkeit der Wagentypen zu erreichen.

Neue Hauptwerkstätte: Er hoffe, daß die Errichtung im neuen Investitionsprogramm drin sein wird.

Verkehrerschließung des 22. Bezirkes: Wir sind daran den Sechzehner weiterzuführen. Und wenn die vierte Donaubrücke fertig ist, dann wird sicher auch ein öffentliches Verkehrsmittel darübergeführt werden.

Die Kohlengaserzeugung in Simmering: wird wahrscheinlich aufgelassen werden und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auf Leopoldau konzentriert. Der Anteil des Kohlengases beträgt ja nur mehr 16 Prozent, alles andere ist Erdgas.

Lange Wartezeiten auf der Stadtbahn: Das Intervall muß sich dem Verkehrsbedürfnis anpassen. Wir können die Züge nicht leer fahren lassen.

Er habe nie behauptet, daß die Sozialtarife abgebaut werden sollen. Sein Standpunkt sei vielmehr: wer anschafft, soll zahlen,

und wenn der Gemeinderat so hohe Sozialtarife beschließt, dann müßte er den Verkehrsbetrieben den Einnahmenentfall abwälzen. Von sich aus können die Verkehrsbetriebe das unmöglich tragen. Sie sind kein Wohlfahrtsinstitut sondern ein wirtschaftlich zu führendes Unternehmen. Das wird ja schließlich von den Verkehrsbetrieben immer wieder verlangt.

Zur Forderung, eine Gemeinderätliche Kommission zur Behebung der Verkehrsmisere einzusetzen, gibt der Berichterstatter bekannt, daß schon seit einiger Zeit sehr intensive Verhandlungen zwischen Bundesbahnen, Baudirektion und Verkehrsbetrieben stattfinden, mit dem Ziel, einen einheitlichen Generalverkehrsplan für Wien zu erstellen.

Schaffnerloser Beiwagen: Die Aufsichtsbehörde hat leider noch immer keine Bewilligung für die Einführung eines schaffnerlosen Beiwagens gegeben. Während solche Straßenbahnwagen in vielen Städten Westeuropas bereits gang und gäbe sind, werden in Wien leider Schwierigkeiten gemacht. In Kürze wird es möglich sein, der Aufsichtsbehörde den endgültig umgebauten schaffnerlosen Beiwagen vorzuführen.

Hauptwerkstätte: Bekanntlich ist die Hauptwerkstätte ein ehemaliger Pferdestall. Sie genügt den Anforderungen nicht mehr. Sie ist nur ein Provisorium. Da der Bau einer neuen Hauptwerkstätte unbedingt erforderlich ist, wird gegenwärtig in der alten nur das Allernotwendigste getan.

Es ist richtig, daß es noch immer 915 Straßenbahnwagen mit Holzaufbau gibt. Im Investitionsprogramm ist jedoch bereits die Erneuerung der zweiten Hälfte des Wagenparks vorgesehen. Dies wird etwa eineinviertel Milliarden Schilling kosten.

Leider stimmt es auch, daß wir gegenwärtig nicht in der Lage sind, notwendige Verlängerungen von Straßenbahn- und Autobuslinien durchzuführen. Ein großes Hemmnis dabei ist, daß jede solche Verlängerung zusätzliche Kosten verursacht, aber keine zusätzlichen Einnahmen bringt.

Verbilligte Fahrscheine für Soldaten: Dieses Problem wurde dem Städtebund überantwortet. Die Verhandlungen in diesem Gremium haben jedoch noch keine konkreten Ergebnisse gezeitigt. Ich jedenfalls bin dafür, daß man den Soldaten ermöglicht, billiger zu fahren. Die zusätzlichen Kosten müßte jedoch die Hoheitsver-



waltung tragen (Wien ist Garnisonstadt!), nicht die Verkehrsbetriebe.

Übernahme von Landesstraßen in Bundeshoheit: Die Wiener ÖVP hat sich hier in den letzten drei Jahren nur deshalb nicht eingeschaltet, weil vor drei Jahren im Nationalrat der Beschluß gefaßt wurde, erst nach Ablauf des Finanzausgleiches die neuen Landesstraßen in Bundeshoheit zu übernehmen. (Zwischenruf von Stadtrat Heller, SPÖ: Das stimmt ja nicht!) Das stimmt schon, und deshalb hat die ÖVP bisher nicht darüber gesprochen.

Über die Frage, ob der Autobus- oder der O-Bus-Betrieb besser ist, sind sich auch die Experten nicht ganz einig. Wir haben uns für die Autobusse entschieden.

Bei der Abstimmung werden die Ansätze der Geschäftsgruppe XII mit den Stimmen der SPÖ und der ÖVP angenommen. Der Vorsitzende, Bürgermeister Jonas, erklärt, daß damit die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke für 1964 genehmigt und die Voraussetzungen für die Arbeit im nächsten Jahr geschaffen sind.

Damit sind die Budgetberatungen für 1964 abgeschlossen. Aus diesem Anlaß hält Bürgermeister Jonas abschließend folgende Rede:

"Wir wollen die Harmonie der Stadt erhalten!"

"Der umfangreiche Haushaltsplan einer Großstadt verlangt mühsame Kleinarbeit ebenso wie vorausschauende Planung in großen Zügen. Diese scheinbaren Widersprüche können nur dann auf einen Nenner gebracht werden, wenn der mit den Vorarbeiten betraute Beamtensstab ebenso aufopferungsvoll und verläßlich arbeitet wie die Politiker, die als Vertrauensleute ihrer Wähler ihre verfassungsmäßige Kontrollfunktion auszuüben und die Richtlinien für die künftige Arbeit der Stadtverwaltung zu geben haben. Meine Abschlußansprache will ich daher mit Dankesworten einleiten, die ich an alle Mitglieder des Wiener Gemeinderates ebenso richte wie an die Beamtenschaft des Magistrates. Der Amtsführende Stadtrat für das Finanzwesen hatte gemeinsam mit den Herren der zuständigen Magistratsabteilungen der Geschäftsgruppe II die Hauptlast der Vorarbeit zu tragen. Die Amtsführenden Stadträte mit ihren Abteilungsleitern vollbrachten in engem Kontakt mit dem Magistratsdirektor, dem Kontrollamtsdirektor, dem Generaldirektor der Wiener

Stadtwerke und mit dem Stadtbaudirektor unter Mitwirkung ihres Mitarbeiterstabes eine große Aufgabe, ohne die eine geregelte rationelle Arbeit der einzelnen Gemeindedienststellen im kommenden Jahr unmöglich wäre. Die Bediensteten, die im Präsidialbüro, im Stenografenbüro und in der Pressestelle tätig sind, sorgten in verdienstvoller Weise für den glatten Ablauf der Debatte und die ausführliche Information der Öffentlichkeit. Dabei leisteten die Kommunalberichterstatter der Wiener Zeitungen wertvolle Mithilfe.

Vor allem aber danke ich allen Wienerinnen und Wienern, deren Arbeitskraft und Steuerleistung es zu verdanken ist, daß wir hier im Gemeinderat Pläne für das Jahr 1964 festlegen konnten. Wir wollen unsere Stadt umgestalten, ohne ihren ureigensten Charakter zu beeinträchtigen. Das ehrwürdige, traditionsreiche Wien soll in schonender Weise so umgeformt werden, daß der ständig stärker werdende Großstadtverkehr sie nicht abwürgt und erstickt, sondern ihr im Gegenteil kräftiges, pulsierendes Leben zuströmen läßt. Große Bauvorhaben sind erforderlich, und es wird viele Jahre dauern, bis die wichtigsten Brennpunkte des Verkehrs in ihrer neuen Form endgültig fertiggestellt sein werden. Wir wollen die Harmonie der Stadt erhalten, das Stadtbild schonen und dort, wo es vertretbar ist, mit neuen Akzenten moderner Architektur bereichern und beleben. Die Harmonie soll aber nicht nur im Stadtbild merkbar sein, sondern vor allem im Familienleben der Bewohner, und deshalb wollen wir das soziale Wohnbauprogramm mit dem nötigen Nachdruck weiter vorantreiben, denn dort, wo glückliche Menschen in schönen und gesunden Wohnungen leben, herrscht jene Zufriedenheit und Harmonie, die zu erfolgreicher Arbeit und zu der Bereitschaft führt, verantwortungsvoll seinen Teil zum Wohle der Gesamtheit zu leisten.

Für diejenigen unserer Mitbürger, die von Krankheit oder Alter geplagt sind, haben wir im Rahmen unseres Sozialfürsorgeprogrammes Pflege und Betreuung bereitzustellen. Der Neubau des Allgemeinen Krankenhauses, dessen Planung und Vorbereitung uns schon so lange beschäftigt, nimmt immer greifbarere Formen an und wird zusammen mit anderen Vorhaben bestimmt dazu beitragen, das Gesundheitswesen in Wien entscheidend zu bessern und zu modernisieren.

Es bleibt noch immer viel zu tun übrig, und das kommende Jahr

wird uns wieder vor viele neue Probleme stellen. Wichtig ist und bleibt, daß die sachliche Atmosphäre, in der die diesjährige Budgetdebatte abgewickelt wurde, erhalten bleibt. Wie intensiv die Beratungen geführt wurden, geht daraus hervor, daß sich insgesamt 116 Redner an den Debatten beteiligt haben.

Abschließend wünsche ich Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Gemeinderates, recht frohe und glückliche Feiertage. Für das Jahr 1964 wünsche ich Ihnen allen Glück und Gesundheit. Es sei wieder ein Jahr friedlicher gemeinsamer Arbeit im vollen Genuß des höchsten Gutes der Demokratie, nämlich der uneingeschränkten Freiheit!

Der Wiener Bevölkerung in ihrer Gesamtheit wünsche ich im Namen des Wiener Gemeinderates fröhliche Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr, das alle Erwartungen und Hoffnungen in vollem Umfang erfüllen soll. - Die Sitzung ist geschlossen!"

Nach den Worten des Bürgermeisters erheben sich alle Gemeinderäte unter lebhaftem Beifall von ihren Sitzen. Die Klubobmänner der vier Fraktionen begeben sich zum Bürgermeister, um ihm ihre besten Glückwünsche auszusprechen: für die sozialistische Fraktion GR. Dr. Stemmer, für die ÖVP Gr. Mühlhauser, für die Freiheitlichen GR. Dr. Schmidt und für die KLS GR. Lauscher.

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -

Rindernachmarkt vom 19. Dezember  
=====

19. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: Inland:  
5 Stiere, 1 Kalbin, Summe 6. Neuzufuhren Ungarn: 1 Ochse,  
5 Kühe, 4 Kalbinnen, Summe 10. Gesamtauftrieb: 1 Ochse,  
5 Stiere, 5 Kühe, 5 Kalbinnen, Summe 16..Verkauft wurde.

Marktverkehr ruhig. Inländische Rinder notierten zu Haupt-  
marktpreisen. Ungarischer Ochse 12.70 S, ungarische Kühe 11 S,  
ungarische Kalbinnen 12.70 S.

- - -

Schweinenachmarkt vom 19. Dezember  
=====

19. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren  
Inland: 485. Iolen 615, Gesamtauftrieb: 1.100. Verkauft wurde  
alles.

Ponische Schweine notierten 14 bis 15.30 S.

- - -

Pferdenachmarkt vom 19. Dezember  
=====

19. Dezember (RK) Inland kein Auftrieb. Auslandsschlacht-  
hof: 33 Stück aus der CSSR, 6 bis 7.90 S.

- - -