

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TÜR 309 b - TELEFON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Mittwoch, 22. Dezember 1965

Blatt 3793

Die Budgetdebatte im Rathaus:

Die Städtischen Unternehmungen

=====

22. Dezember (RK) Am heutigen letzten Tag der Budgetberatungen im Wiener Rathaus wurde die Geschäftsgruppe XII (Städtische Unternehmungen) behandelt.

Stadtrat Dr. Maria Schaumayer (ÖVP) führte in ihrem Referat aus:

"Die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke entsprechen der bei der Generaldebatte mehrfach geäußerten Forderung, daß Investitionsvorhaben mit ihren voraussichtlichen Gesamtkosten über das jeweilige Wirtschaftsjahr hinaus angegeben werden. Für das Jahr 1966 wurde der Wirtschaftsplan für die Wiener Stadtwerke unter folgenden Voraussetzungen erstellt:

Die Hoheitsverwaltung leistet den Verkehrsbetrieben einen Barzuschuß von 170 Millionen Schilling. Damit wird die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes gesichert, aber auch abgegolten, daß den Verkehrsbetrieben durch Altpensionen (zirka 90 Millionen Schilling) und Fremdkapitalfinanzierung (Zinsen: 96 Millionen Schilling; Tilgung rund 105 Millionen Schilling) besondere Lasten auferlegt sind.

Die Hoheitsverwaltung nimmt bei den Stadtwerken eine Kapitalaufstockung von insgesamt 362 Millionen Schilling vor. Hievon entfallen 22 Millionen Schilling auf einen Betriebsmittelkredit, den die Hoheitsverwaltung der Teerag-Asdag AG gewährte und nun noch für 1965 an die Wiener Stadtwerke abtritt. Weiter leistet die Hoheitsverwaltung 1966 einen Bareinschuß von 100 Millionen Schilling. Ferner übernimmt die

./.

Hoheitsverwaltung die Tilgung und Verzinsungen der vierprozentigen sfrs-Anleihe 1931 mit einem Restwert von rund 53,5 Millionen Schilling. Weiter erfolgen Sacheinlagen von 186,5 Millionen Schilling durch Abtretung von Beteiligungen der Stadt Wien an der Verbundgesellschaft (106 Millionen Schilling) und die Überlassung von Grundstücken für die neue Hauptwerkstätte und eine Garage an die Verkehrsbetriebe. Diese Maßnahmen werden in der Bilanz 1966 wirksam werden.

Die Hoheitsverwaltung hat es weiter übernommen, ab 1966 die öffentliche Beleuchtung zum Selbstkostenpreis zu bezahlen. Hierdurch ergeben sich Mehreinnahmen von zehn Millionen Schilling für die Elektrizitätswerke.

Das im Finanzplan ausgewiesene offene Gelderfordernis von 500 Millionen Schilling soll durch Kreditaufnahmen bedeckt werden. Das Bundesministerium für Finanzen hat die Emission der 2. Tranche einer Investitionsanleihe für 1966 auch bereits grundsätzlich genehmigt.

Die Sperren im Investitionsplan wurden so gering wie möglich gehalten und betragen insgesamt rund 130 Millionen Schilling, gegenüber rund 94 Millionen Schilling im Wirtschaftsplan 1965. Leider ist von den Investitionssperren in besonderem Maße das Gaswerk betroffen und zwar die kritische Post 'Rohrnetz' mit 45 Millionen Schilling. Es ist jedoch die Annahme vertretbar, daß die Jahresabrechnung bei Strom und Gas eine Liquiditätsverbesserung bewirken wird, die die volle Erfüllung des Ausbauprogramms bei den Gasverteilungseinrichtungen ermöglicht.

Gesamtaufwand 4,1 Milliarden

Der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke wird für das kommende Wirtschaftsjahr mit insgesamt 4.193,2 Millionen Schilling angenommen. Diesen Aufwendungen stehen Einnahmen von insgesamt 4.173,7 Millionen Schilling gegenüber, es ergibt sich für 1966 somit ein Abgang von 19,5 Millionen Schilling, das sind 0,47 Prozent des Gesamtaufwandes.

Für das nun zu Ende gehende Wirtschaftsjahr 1965 war vergleichsweise ein Abgang von 263,5 Millionen Schilling oder 7,06 Prozent, präliminiert.

Bei den vier Teilunternehmungen konnte gegenüber 1965 ein Mehrerlös von zusammen 445,8 Millionen Schilling oder zwölf Prozent in ansatz gebracht werden, dem Mehraufwendungen in der Höhe von 201,8 Millionen Schilling oder rund fünf Prozent gegenüberstehen. Aus der Differenz ergibt sich eine Verbesserung um 244 Millionen Schilling gegenüber dem Voranschlag für 1965.

Investitionen der Wiener Stadtwerke

Die Wiener Stadtwerke haben die Absicht, im Jahre 1966 Investitionen für insgesamt 1.254,9 Millionen Schilling durchzuführen. Die Situation für die Wiener Stadtwerke sieht auf dem Investitionssektor im Jahre 1966 leider nicht viel besser als in den vergangenen Wirtschaftsjahren aus, während bekanntlich Verkehrsbetriebe und Gaswerke einen namhaften Nachholbedarf geltend machen und auch die Elektrizitätswerke einen rascheren Ausbau der Leitungsnetze wünschen würden. Im Hinblick auf die nicht vorhandene Gelddeckung mußten die Investitionswünsche in einen gewissen Rahmen gebracht werden. So müssen von dem beachtlichen Investitionsvolumen von 1.254,9 Millionen Schilling mangels Bedeckung vorderhand 129,7 Millionen Schilling gesperrt werden.

Die Elektrizitätswerke und Gaswerke werden auch 1966 von ihrem Betriebsgewinn, den sie für eigene Investitionen notwendig brauchen würden, den notleidenden Verkehrsbetrieben dennoch namhafte Subventionen leisten müssen. Die Elektrizitätswerke 100 Millionen Schilling und die Gaswerke 60 Millionen Schilling und zwar erfolgswirksam. Darüber hinaus erhalten die Verkehrsbetriebe noch folgende Darlehen: 95 Millionen Schilling von den Elektrizitätswerken, 13 Millionen Schilling von den Gaswerken und 6 Millionen Schilling von der Bestattung zur Deckung des Geldbedarfes. Für 1966 ist überdies von seiten der Hoheitsverwaltung wie schon erwähnt ein Zuschuß von 170 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe in den Erfolgsplan eingebaut. 1965 waren Subventionen inklusive Darlehen der Teilunternehmungen in der Höhe von 196,5 Millionen Schilling vorgesehen.

Das Personal der Stadtwerke

Die Wiener Stadtwerke rechnen für das Jahr 1966 mit einem Gesamtstand von insgesamt 18.924 Bediensteten (inklusive 165 kaufmännischer Lehrlinge und fallweise Beschäftigter bei der Bestattung). Auf die Elektrizitätswerke entfallen davon 4.036, auf die Gaswerke 2.192, auf die Verkehrsbetriebe 12.142 und auf die Bestattung 554 Bedienstete (inklusive fallweise Beschäftigter). Gegenüber den Ansätzen für das Jahr 1965 ergibt sich eine Verminderung des Personalstandes um 501 Bedienstete.

Im einzelnen weisen die Personalstände der Elektrizitätswerke eine Zunahme um drei, die der Gaswerke eine Verminderung um 31, die der Verkehrsbetriebe eine Verminderung um 466 und die der Bestattung eine solche um sieben Bedienstete auf.

Bei den Pensionisten wird eine Abnahme um 205 von 18.875 auf 18.670 angenommen. Bei den Gaswerken kommen bereits 117 und bei den Verkehrsbetrieben 115 Pensionsparteien auf 100 aktive Bedienstete. Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionisten wird im Jahre 1966 37.594 gegenüber 38.300 im Jahre 1965 betragen, also um 706 geringer sein. Der tatsächliche Stand der Aktiven zum 31. X. 1965 beträgt 17.806 Bedienstete (inklusive kaufmännischer Lehrlinge). Daraus ersieht man, daß gegenüber dem Sollstand den Stadtwerken rund 1.100 Bedienstete fehlen. Den Verkehrsbetrieben allein fehlen 868 Bedienstete auf den Sollstand, vorwiegend Hilfsarbeiter und Fahrpersonal.

Der gesamte Personalaufwand einschließlich des Aufwandes für die Pensionisten inklusive gesetzlichem und freiwilligem Sozialaufwand, steigt für die Wiener Stadtwerke um 112,39 Millionen Schilling oder rund sieben Prozent auf 1.606,02 Millionen Schilling. Diese Steigerung ist durch die Lohn- und Gehaltsregulierung vom 1. Juni 1965 bedingt. Sie würde für 1966 rein rechnerisch höher sein, es wurden jedoch in den Wirtschaftsplänen der Teilunternehmungen für 1966 die Personalstände den Istständen weitgehend angepaßt.

Bekanntlich haben die Verkehrsbetriebe mit einem dauernden und akuten Mangel an Personal für den Fahr- und Werkstättenbetrieb zu kämpfen. Es wurde daher der berühmt gewordene Werbebus in die Bundesländer Burgenland, Steiermark und Niederösterreich gesandt und ich möchte dem Gemeinderat heute die vorläufige Bilanz dieser Werbemaßnahmen vorlegen.

Werbebus-Bilanz

Der Werbebus besuchte an den letzten fünf Wochenenden insgesamt 48 Ortschaften. Die Zahl der Interessenten, die den Bus besuchten, betrug 2.222. Hievon waren 173 prompte Bewerbungen. Von diesen wieder wurden 160 bereits ärztlich untersucht. Bisher wurden auf Grund dieser jüngsten Werbeaktion, die auch Wien einbezog, 29 neue Mitarbeiter gewonnen und 77 erklärten, im Jänner 1966 den Dienst antreten zu wollen. Ich möchte es nicht versäumen, der 'Mannschaft' des Werbebus sehr herzlich für ihren Einsatz zu danken, denn gerade bei dieser Aktion war das persönliche Gespräch entscheidend für den Erfolg.

Vielleicht auch noch ein Wort zu den Hobbies und außerdienstlichen Fähigkeiten unserer Mitarbeiter: Es gehört zum guten Ton für einen Großbetrieb, zumindest einen Star-Fußballer in seinen Reihen zu haben. Auch die Kegelsektion und Schachsektion ist fast unerlässlich, ebenso Einrichtungen für den Schwimmsport. Aber Meisterschaftsangler sind schon seltener und wir freuen uns, daß auch diese Sportdisziplin bei den Stadtwerken vertreten ist. Besondere Anerkennung möchte ich aber unseren Orchestern zollen, die beweisen, daß wir bei allen Unternehmen Begabungen besitzen, auf die wir stolz sein können. Gaswerke und Elektrizitätswerke bewiesen uns jüngst wieder bei Jubilare-Ehrungen beziehungsweise der Eröffnung des Blockes IV in Simmering die Qualität ihrer Orchester, und die Kapelle der Verkehrsbetriebe hat die Konkurrenz mit den 'Speckbachern' bei der Übergabe des Tiroler Weihnachtsbaumes erfolgreich bestanden. Ich weiß, daß bei diesen und anderen Einrichtungen, die außerhalb des Dienstlichen liegen, noch mancher Wunsch offen ist. Ich glaube aber, wir sollten gerade die musischen und sportlichen Fähigkeiten unserer Mitarbeiter fördern und auch dadurch einen positiven Beitrag zum oft zitierten 'Betriebsklima' leisten.

Die E-Werke

Die Elektrizitätswerke prälininieren für 1966 Aufwendungen ohne Subventionen in der Höhe von 1.670,7 Millionen Schilling, denen Erträge von 2.015,7 Millionen Schilling gegenüberstehen. Der Betriebsgewinn würde schon 345 Millionen Schilling ausmachen, verringert sich durch die Subvention an die Verkehrsbetriebe jedoch um 100 Millionen Schilling auf 245 Millionen. In diesem Betriebsergebnis ist sowohl der Niederschlag der letzten Strompreisregulierung zu erblicken, vor allem aber die namhafte Steigerung von Eigenproduktion und Absatz. Daß hierbei ein wesentlicher Rationalisierungseffekt zutage tritt, beweist der Umstand, daß bei einer erwarteten Absatzsteigerung von 7,6 Prozent mit einer Aufwandssteigerung von nur 3,4 Prozent gegenüber 1965 gerechnet wird.

Die Elektrizitätswerke konnten im Jahre 1964 2.264,7 Millionen Kilowattstunden Strom verkaufen. Der voraussichtliche Stromverkauf in laufenden Wirtschaftsjahr wird rund 2.412 Millionen Kilowattstunden betragen. Für das kommende Wirtschaftsjahr rechnen nun die Elektrizitätswerke mit einem Stromverkauf von 2.596 Millionen Kilowattstunden, das ist um 184 Millionen Kilowattstunden oder um 7,6 Prozent höher als der Ansatz im Erfolgsplan 1965. Von diesen 2.596 Millionen Kilowattstunden können die Elektrizitätswerke 61,6 Prozent in ihren eigenen Dampf- und Wasserkraftwerken erzeugen, während sie 38,4 Prozent im Werte von 371,1 Millionen Schilling von der Verbundgesellschaft beziehen. Das Verhältnis von Eigenstrom zu Fremdstrom verbessert sich somit 1966 bedeutend zu gunsten der Elektrizitätswerke. Während laut Rechnungsabschluß für 1964 noch 50,5 Prozent von der Verbundgesellschaft bezogen werden mußten, sank der Prozentsatz in Wirtschaftsplan für 1965 auf 49,4 Prozent. Das Jahr 1966 wird in vollen Maße die Rentabilitätssteigerung durch den Ausbau des Kraftwerkes Sinmering (Block 3 und 4) erweisen. Da Block 5 bereits im Bau ist, wird sich selbst bei stetig steigendem Strombedarf das Verhältnis Eigenstromerzeugung zu Fremdstrombezug weiterhin günstig gestalten. Die Elektrizitätswerke sind bemüht, die Kostenlage auch vom Brennstoffeinsatz her günstig zu gestalten. Erdgas, Heizöl und Kohle werden so kombiniert, daß die Brennstoffkosten pro Kilowattstunde für 1966 gegenüber 1965 abermals gesenkt werden konnten und zwar um einen halben Groschen. Auch durch diese Variationsmöglichkeit wirken sich die neuen Anlagen günstig aus.

Die Elektrizitätswerke würden 1966 für Investitionen ein Gesamtgelderfordernis von 669,6 Millionen Schilling benötigen, mangels Bedeckung mußten jedoch 62,9 Millionen Schilling gesperrt werden, sodaß für Investitionen vorläufig ein Betrag von 606,7 Millionen Schilling zur Verfügung steht.

Entsprechend dem nach wie vor stark steigenden Stromverbrauch wird auch im Jahre 1966 der Bau von Umspann- und Unterwerken in erhöhtem Tempo fortgesetzt. Als rationellster Weg zur Deckung des stetig steigenden Strombedarfes ist ja die Umspannung des Wiener Netzes von 5 auf 10 Kilovolt in Gange.

Vielleicht darf ich fernab der Ziffern und Zahlen auch einmal über den echten Kundendienst der Elektrizitätswerke berichten: Es scheint durchaus nicht allgemein bekannt, daß unsere Elektrizitätswerke in der Mariahilfer Straße eine eigene Beratungsstelle unterhalten, die unseren Stromabnehmern alle gewünschten Auskünfte über Elektrogeräte, Tarife und Anschlußmöglichkeiten von Geräten erteilt. Aber nicht nur die Haushaltskunden, auch die Elektrobaufirmen können sich von den Elektrizitätswerken beraten lassen. Die Elektrizitätswerke planen weiter eine neue lichttechnische Beratung, die die Abnehmer über Beleuchtungsfragen informiert und wer die vielen Klagen in Büros und Arbeitsräumen über zu viel oder zu wenig Licht kennt, wird mir beipflichten, daß diese neue Beratungssparte einem echten Bedarf Rechnung tragen wird.

Ein weiteres Kapitel, das immer wieder Diskussionen auslöst, ist die Reinhaltung der Luft. Ich darf dem Gemeinderat berichten, daß die Elektrizitätswerke bemüht sind, auch hier einen positiven Beitrag zu leisten. Wer an der Eröffnung des Blockes 4 teilnahm, wird sich an die Schornsteinhöhe von 120 Meter erinnern. Die Elektrizitätswerke waren bisher bemüht, Heizöl mit möglichst geringem Schwefelgehalt, nämlich 1 Prozent einzusetzen. Größere Schwefelanteile im Brennstoff könnten noch größere Kaminhöhen erforderlich machen, es gibt darüber empirische Festlegungen. Den Kesseln 6, 7 und 8 der 64 atü-Anlage sowie den Blockkraftwerken 3 und 4 sind im Rauchgasweg Elektrofilter nachgeschaltet, die einen Wirkungsgrad von 97 Prozent aufweisen und eine mechanische Reinigung der Rauchgase von der Flugasche bewirken. Da die Reinhaltung der Luft besonders von der Vollständigkeit des Verbrennungsprozesses abhängt, wird die Verbrennungsluft für jeden Brennstoff gesondert gemessen und geregelt. ./.

Gaswerke

Die Gaswerke weisen ohne Subventionen für 1966 einen Aufwand von 881,3 Millionen Schilling und Erträge von 930,7 Millionen Schilling aus. Das bedeutet gegenüber 1965 eine Steigerung von lediglich 0,1 Prozent bei den Aufwendungen und eine Verringerung von 1,2 Prozent bei den Erträgen. Es ergäbe sich somit 1966 ein betrieblicher Überschuß von 49,4 Millionen Schilling. Durch die Subvention von 60 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe haben die Gaswerke für 1966 jedoch mit einem Verlust von 10,6 Millionen Schilling zu rechnen. Vergleichsweise wurde für 1965 ein Gewinn von 1,3 Millionen Schilling prälininiert und 1964 tatsächlich ein Gewinn von 1,4 Millionen Schilling erzielt.

Die Gaswerke haben im Jahre 1964 701,8 Millionen Kubikmeter Gas verkauft. Im Erfolgsplan 1965 waren 761,4 Kubikmeter prälininiert. Diese Schätzung war zu hoch. Für 1966 wird der Gasverkauf entsprechend dem langjährigen Temperaturmittel mit 750,1 Millionen Kubikmeter angenommen, das entspricht einer Steigerung von 7,1 Prozent gegenüber 1964, die als realistisch anzusehen ist.

In den letzten acht Jahren hat sich in Wien eine stürmische Entwicklung des Heizgasverbrauches angebahnt, die sowohl für die Produktion wie den Behälterraum und die Verteilungsanlagen ernste Probleme schuf. So erreichten wir im Winter 1962/1963 ein Spitzenverhältnis von 1 zu 6,2 und sowohl 1963 wie 1964 Rekordtage mit einer Gasabgabe von über 4 Millionen Kubikmeter. Im Hinblick auf die Abhängigkeit des Heizgasbedarfes von Temperatur und Windstärke müssen die Gaswerke damit rechnen, daß in Wien durchschnittlich an 265 Tagen Außentemperaturen von weniger als plus 16 Grad Celsius herrschen. Man kann für die Produktion also nur rund 100 Tage ohne Heizgaseinfluß annehmen. Ohne Heizgas beträgt die jährliche Basisabgabe rund 365 Millionen Kubikmeter, und es ist selbstverständlich, daß alle zusätzlichen Produktionsanlagen mit einer entsprechend geringeren Kapazitätsausnützung und daher relativ höheren Kosten rechnen müssen.

Es ist von den Gaswerken aber auch beabsichtigt, im Jahr 1966 die Direktbelieferung von Haushalten mit Erdgas zu beginnen, wie dies in vielen Städten der Bundesrepublik bereits erfolgreich geschieht. Es handelt sich vorerst um Süßenbrunn. Die Erhebungen bei den einzelnen Haushalten sind praktisch abgeschlossen.

Mit der Leitungslegung wird im Frühjahr begonnen, und es ist mit einem Anschluß der Haushalte etwa im September 1966 zu rechnen.

Die Gaswerke planen für 1966 Investitionen im Betrage von 263,5 Millionen Schilling von denen jedoch nur 215,1 Millionen Schilling frei verfügbar sind. Im ablaufenden Wirtschaftsjahr standen ihnen insgesamt 300,2 Millionen Schilling zur Verfügung. Die Sperrren bei der Post 'Straßenrohrnetz', Druckregler und Behälter betragen leider 45,7 Millionen Schilling. Sie sind besonders empfindlich, da der Rückstand bei der Rohrlegung bereits mit rund 300 Kilometer zu beziffern ist. Abgesehen von der Bewältigung des Spitzenbedarfes liegen die größten Probleme doch beim mangelhaft ausgebauten Rohrnetz. Insgesamt sind 1966 für den Ausbau des Rohrnetzes an ordentlichen und außerordentlichen Investitionen 90 Millionen Schilling verfügbar.

Die vom Gemeinderat 1964 beschlossene Entgiftung unseres Stadtgases macht gute Fortschritte. Endziel ist ein CO-Gehalt von etwa drei Prozent. Für den Weiterbau der Konvertierungsanlagen in Simmering und Leopoldau sind im außerordentlichen Investitionsprogramm für 1966 43 Millionen Schilling vorgesehen. Die Entgiftungsanlagen sollen im Jahre 1967 fertiggestellt sein.

Im Werk Simmering ist weiter ein neuer und neuartiger Schraubengasbehälter im Bau, der im Mai 1967 fertiggestellt sein wird. Damit wird nicht nur die Versorgung des südlichen Stadtgebietes entscheidend verbessert, sondern auch ein positiver Beitrag zur Schonung des Stadtbildes geleistet.

Da Wien in einigen Jahren mit einer stark verkürzten Erdgasquote rechnen muß, wurden heuer in Leopoldau und Simmering größere Benzinbehälter aufgestellt und die beiden Linien der

Simmeringer CCR-Anlage sowie die zwei restlichen Linien der CCR-Anlage in Leopoldau für die Möglichkeit eines Betriebes mit Benzin eingerichtet.

Verkehrsbetriebe

Die Verkehrsbetriebe weisen für 1966 einen Aufwand von 1.700,2 Millionen Schilling aus, dem Erträge ohne Subventionen und Zuschuß in der Höhe von nur 1.115,7 Millionen Schilling gegenüberstehen. Mit anderen Worten: Die gesamten Erträge decken knapp den gesamten Personalaufwand, beziehungsweise die Beförderungserlöse von insgesamt 873,6 Millionen Schilling decken rund 80 Prozent der Personalkosten. Der betriebliche Abgang wird sich somit 1966 schon auf rund 584,5 Millionen Schilling belaufen. Dieser Betriebsabgang von 584,5 Millionen Schilling, verglichen mit dem Betriebsverlust von 449,1 Millionen Schilling im Jahre 1964, ergibt eine Zunahme von 135,4 Millionen Schilling oder um 30 Prozent. Davon beträgt der Mehraufwand für aktives Personal und Pensionisten allein rund 100,7 Millionen Schilling und 24,9 Millionen Schilling entfallen auf erhöhten Zinsaufwand, der Rest auf verschiedene Aufwandsposten.

Durch die Zuwendungen der Elektrizitätswerke von 100 Millionen Schilling und der Gaswerke von 60 Millionen Schilling, sowie durch den Zuschuß der Hoheitsverwaltung von 170 Millionen Schilling verringert sich der für 1966 ausgewiesene Verlust auf 254,5 Millionen Schilling. Vergleichsweise war der Abgang 1965 mit 310,3 Millionen Schilling angenommen und betrug 1964 tatsächlich 135,1 Millionen Schilling.

In der Erfolgsrechnung ergibt sich bei den Verkehrsbetrieben 1966 eine Steigerung der Aufwendungen um 6,1 Prozent und der Erträge um 11,8 Prozent gegenüber 1965.

Die Wiener Verkehrsbetriebe haben im Jahre 1964 insgesamt 471,4 Millionen Fahrgäste befördert und nach den Beobachtungen im laufenden Wirtschaftsjahr ist leider wieder mit einem leichten Absinken der Frequenzen zu rechnen, sodaß das Präliminare für 1965 von 472,5 Millionen Fahrgästen nicht ganz erreicht werden wird. Daher rechnen die Verkehrsbetriebe für 1966 im Einheitstarif mit 447,2 Millionen Fahrgästen und im Autobus-Sondertarif mit 21,2 Millionen Fahrgästen, zusammen also mit 468,4 Millionen Fahrgästen.

Die gefahrenen Wagenkilometer sind für 1966 im Schienenverkehr mit insgesamt 90,2 Millionen Wagen-Kilometern gegenüber dem Ansatz für 1965 mit 95,5 Millionen Wagen-Kilometern präliminiert. In diesem Rückgang der Wagen-Kilometer kommt die beabsichtigte Umstellung der Straßenbahnlinie 57 auf Autobusbetrieb zum Ausdruck. Im Autobusverkehr waren für 1965 11,4 Millionen Wagen-Kilometer angenommen und für 1966 werden 11 Millionen Wagen-Kilometer angesetzt. Es ist dieser Ansatz deshalb geringer - trotz der Umstellung der Linie 57 auf Autobusbetrieb - weil ja beabsichtigt ist, 1966 einige Autobuslinien von Privatunternehmungen 'Im Auftrag der Verkehrsbetriebe' betreiben zu lassen. Es ist dies eine Maßnahme, zu der sich die Verkehrsbetriebe infolge des nun schon äußerst kritischen Personalmangels entschließen mußten und von der man sich eine gewisse Erleichterung auf dem Personalsektor erwarten darf.

Als Durchschnittserlös pro Fahrgast werden 1966 im Einheitstarif 185,7 Groschen eingesetzt. 1965 waren es 185,3 Groschen und im Abschluß 1964 sind 185,1 Groschen ausgewiesen. Beim Autobus-Sondertarif wurde der Durchschnittserlös von 178 Groschen im Wirtschaftsplan 1965 auf 178,5 Groschen für 1966 erhöht. Im Abschluß 1964 sind 177,7 Groschen ausgewiesen. In dieser leichten Ertragssteigerung für 1966 äußert sich der rationellere Einsatz großräumiger Verkehrsmittel mit verbessertem Platzangebot.

Die Verkehrsbetriebe planen für 1966 Investitionen mit einem Gelderfordernis von 316,7 Millionen Schilling, von denen 18,2 Millionen Schilling mangels Bedeckung gesperrt werden mußten, so daß vorderhand 298,5 Millionen Schilling zur Verfügung stehen.

Im Mittelpunkt des Investitionsprogrammes steht auch 1966 wieder der Ersatz auszuscheidender überalterter Straßenbahnwagen mit 99,1 Millionen Schilling. Bis Ende dieses Jahres sollen noch 9 E-Triebwagen ausgeliefert werden, für die 1966 eine Restzahlung von 1,3 Millionen Schilling erfolgen wird. Das Investitionsprogramm beinhaltet weiters Zahlungen (78 Millionen Schilling) für 30 neue E-Triebwagen, die 1966 geliefert werden sollen, und Anzahlungen (15 Millionen Schilling) für weitere 30 neue E-Triebwagen, deren Lieferung für 1967 vorgesehen ist. Nach dem gegen-

wärtigen Stand der Planung rechnen die Verkehrsbetriebe, daß keine weitere Anschaffung neuer Beiwagen erforderlich sein wird.

Auch beim Autobusbetrieb sind im ordentlichen Investitionsprogramm 34,8 Millionen Schilling für die Beschaffung von Großraumautobussen als Ersatz auszuscheidender Autobusse und zur Durchführung personalsparender Linienverstärkung vorgesehen. Leider sind von dem erforderlichen Betrag noch 15,6 Millionen Schilling gesperrt. Für den zur Verfügung stehenden Betrag von 19,2 Millionen Schilling werden zehn Gelenkszüge á 1,44 Millionen Schilling bestellt, welche auf den Linien 64 und 64 A zur Verbesserung des Platzangebotes eingesetzt werden. Ferner werden noch vier Doppeldeckautobusse á 1,2 Millionen Schilling zur Verstärkung der Linie 39 A aus diesen Mitteln gekauft.

Im außerordentlichen Investitionsprogramm sind weitere 9,4 Millionen Schilling für großräumige Autobusse vorgesehen. Dafür werden acht Doppeldeckautobusse gekauft, welche ebenfalls auf der Linie 39 A eingesetzt werden, um das Platzangebot damit wesentlich zu verbessern. In der Krottenbachstraße entsteht ja bekanntlich ein großes neues Wohngebiet, sodaß mit dem derzeitigen Platzangebot nicht mehr das Auslangen gefunden werden kann.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch die oft diskutierte Frage des sogenannten 'Typensalates' kurz anschneiden. Zur Vereinheitlichung ihres Fahrparkes schaffen die Verkehrsbetriebe vorerst nur mehr sechssachsige Triebwagen - Gelenkszüge der Type E (Fassungsraum 114 Personen) und vierachsige Beiwagen der Type C3 (80 Personen) nach. Abgesehen von unvermeidlichen Änderungen, wie zum Beispiel Verstärkung der Motorleistung bei E-Triebwagen für erschwerte Einsatzverhältnisse, achten die Verkehrsbetriebe bei allen Neuanschaffungen auf größtmögliche Einheitlichkeit der elektrischen und mechanischen Ausrüstungsteile, um eine wirtschaftliche Lagerhaltung zu erzielen. Im Rahmen des 15-Jahresplanes ist noch eine vierachsige Triebwagentype C 3 für 76 Personen vorgesehen, die in späterer Folge als schaffnerloser Solowagen für frequenzschwache Linien gedacht ist. Von dieser Type wird vorerst nur eine Probeausführung gebaut.

Zur Vereinheitlichung des Wagenparkes im Autobusbetrieb sind - außer dem Normalbus U10 (75 Personen) beziehungsweise dem auf ausge-

gesprochenen Bergstrecken eingesetzten U5 (50 Personen) - für starke Linienbelastungen im inneren Stadtgebiet der Doppeldeckbus (105 Personen) und für Außengebiete der Gelenkzug (125 Personen) zur Nachschaffung vorgesehen.

Für den Umbau von Beiwagen auf schaffnerlosen Betrieb sind 10,2 Millionen Schilling vorgesehen. 20 umgebaute Straßenbahnbeiwagen sind bereits in Auslieferung begriffen und werden auf der Linie 43 eingesetzt werden. Nun werden weitere 100 Straßenbahnbeiwagen zum Umbau auf schaffnerlosen Betrieb in Auftrag gegeben, die voraussichtlich auf den Zweierlinien (E_2 , H_2 , G_2) oder den Linien 38, 132 eingesetzt werden sollen.

Im Jahre 1966 wird auch der Bau der neuen Zentralwerkstätte in Angriff genommen werden. Für dieses vordringliche Projekt sind 31,1 Millionen Schilling bereitgestellt. Die Gesamtkosten der neuen Zentralwerkstätte sind mit 442 Millionen Schilling veranschlagt, der Bau soll 1972 fertiggestellt sein.

Beim Bau der neuen Zentralwerkstätte wird mit dem Autobustrakt begonnen. Dieser soll 1969 fertiggestellt sein. Bei der Straßenbahn machen die Großraumwagen derzeit 22 Prozent des gesamten Wagenparkes aus. 1972 wird dieser Anteil jedoch rund 42 Prozent betragen. Das läßt sich in der gegenwärtigen Hauptwerkstätte, bei der keine Erweiterung möglich ist, nicht bewältigen. In der neuen Zentralwerkstätte soll mit einem Minimum an Arbeitskräften das Auslangen gefunden werden. Durch Anwendung modernster Einrichtungen und Arbeitsmethoden wird es möglich sein, die Durchlaufzeit für Reparatur und Instandhaltung ganz wesentlich zu senken und somit eine echte Rationalisierung zu bewirken.

Im ordentlichen Investitionsprogramm sind weiter für die Erhaltung der Gleisanlagen bei Straßenbahn und Stadtbahn 26,8 Millionen Schilling vorgesehen und ferner seien noch jene 2,6 Millionen Schilling erwähnt, welche für die Beschaffung automatischer Fahrscheinentwerfer bereitgestellt sind. Weiters ist im Jahr 1966 der Umbau von 40 Autobussen der Type U10 auf Flüssiggasbetrieb vorgesehen. Diese Autobusse, die ebenfalls einen Beitrag zur Hintanhaltung der Luftverpestung darstellen, sollen vor allem in der Innenstadt eingesetzt werden. Der Umbau soll mit Jahresraten von etwa 50 Autobussen planmäßig fortgesetzt werden.

Die Städtische Bestattung präliminiert 1966 Aufwendungen in der Höhe von 130,7 Millionen Schilling und Erträge von 131,3 Millionen Schilling, woraus sich ein Gewinn von 627.000 Schilling ergibt. Für 1965 war ein Gewinn von 870.000 Schilling an enommen.

Die Annahme der Erträge und Aufwendungen basiert auf der statistischen Ziffer von 27.850 Bestattungsfällen. Die Tarife sind bekanntlich seit dem Jahre 1953 unverändert. Wenn dennoch die Ertragsseite eine Steigerung zu verzeichnen hat, so ist dies auf höherwertige Aufträge zurückzuführen.

Die Städtische Bestattung sieht für 1966 Investitionen von fünf Millionen Schilling, gegenüber 6,1 Millionen Schilling im Jahre 1965 vor.

Zusammenfassung

Da 1966 zwei Teilunternehmen mit Verlust abschließen, läßt sich die wirtschaftliche Lage der Wiener Stadtwerke noch keinesfalls als befriedigend bezeichnen. Der verhältnismäßig geringe saldierte Verlust darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die strukturellen Probleme auf der Kapitalseite nach wie vor ungelöst sind und damit auch investitionsbedingte Rationalisierungsmaßnahmen verzögert werden. Was aber den Zuschuß der Hoheitsverwaltung zur Erfolgsrechnung 1966 anlangt, so kann ich nur wünschen, daß er den Wiener Stadtwerken auch in den kommenden Jahren in gleicher Höhe gewährt werde, denn der Verlustvortrag wird bei den Wiener Stadtwerken Ende 1965 schon rund 1,4 Milliarden Schilling und das Eigenkapital nur mehr etwa 21 Prozent des Gesamtkapitals betragen. Setzt man die Kapitalaufstockung von 362 Millionen Schilling zum Netto-Investitionsvolumen von 1.125 Millionen Schilling in Beziehung, von dem 606 Millionen Schilling wieder aus Fremdmitteln bedeckt und verzinst werden müssen, so zeigt sich: Wir sind auf dem richtigen Weg, die Kapitalaufstockung muß jedoch planmäßig und im Verhältnis zur Jahresinvestitionsrate fortgesetzt werden. Nur bei hinreichender Ausstattung mit eigenen Investitionsmitteln wird sich auch ein entsprechender Rationalisierungseffekt erzielen lassen."

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes:)

Anteil des Bundes an Olympia-Kosten:

Nicht einmal ein Tausendstel der Budgetsumme!
=====

Mitteilung des Bürgermeisters vor dem Wiener Gemeinderat

22. Dezember (RK) Zu Beginn der heutigen Verhandlungen des Wiener Gemeinderates machte Bürgermeister Bruno Marek folgende Mitteilung:

"Bevor wir in die Verhandlungen eintreten, fühle ich mich verpflichtet, dem Gemeinderat über die Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 1972 folgende Information zur Kenntnis zu bringen:

Über diesen Gegenstand wurde in der am 15. Dezember stattgefundenen Sitzung des Wiener Gemeinderates ausführlich diskutiert und der Antrag des Herrn Stadtrates Mandl lautend:

'Zur Unterstützung der Bewerbung der Stadt Wien um Zuerkennung der Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 tritt der Wiener Gemeinderat dem Inhalt des Schreibens des Herrn Bürgermeisters an den Herrn Bundeskanzler vom 14. Dezember 1965 bei.'

von Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Von dieser Willensäußerung des Gemeinderates haben am 16. Dezember Vizebürgermeister Slavik, Vizebürgermeister Dr. Drimmel und ich, Herrn Bundeskanzler Dr. Josef Klaus und Herrn Vizekanzler DDr. Bruno Pittermann in Kenntnis gesetzt. Bei diesem Anlaß wurden auch die finanziellen Voraussetzungen für die Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 nochmals dargelegt und gestützt auf die Bewerbung des Jahres 1963 für sämtliche Mitglieder der Bundesregierung entsprechende Unterlagen vorgelegt, aus welchen zu ersehen war, daß die für die Durchführung notwendigen Aufwendungen einen Betrag von 1.056 Millionen Schilling erfordern. Bei der durch unsere Vorgesprache ausgelösten außerordentlichen Sitzung des Ministerrates am 17. Dezember kam es jedoch trotzdem zu keiner Einigung, wobei als Begründung angegeben wurde, die Bewerbung Wiens gebe noch keine Möglichkeit zu einer endgültigen Beschlußfassung und sei noch zahlenmäßig zu ergänzen.

./.

Tatsächlich hat Herr Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz für den 20. Dezember mittels Fernschreiben eine Enquete einberufen, die von den Vertretern der Bundesländer, der Sportorganisationen und der zuständigen Ministerien beschickt war. Die Vertreter der Gemeinde Wien haben neuerlich detailliert die Bewerbung Wiens begründet und die Bereitwilligkeit bekundet, daß die Stadt Wien 60 Prozent der Kosten für Sportbauten und der Organisationskosten übernimmt, während der Bund ersucht wurde, analog der Olympischen Winterspiele Innsbruck - 40 Prozent dieser Kosten zu tragen.

Nach eingehender Aussprache mit den Vertretern der Sportorganisationen, die mit wenigen Vorbehalten die Bewerbung der Stadt Wien unterstützten, wurden Detailprobleme erörtert.

Auf Grund dieser Enquete berichtete in der ordentlichen Ministerratssitzung vom 21. Dezember Finanzminister Dr. Schmitz. Da sich eine Änderung in der Haltung der Bundesregierung nicht abzeichnete, stellte Vizekanzler DDr. Fittermann, um doch noch einige Einigung zu ermöglichen und die Billigung durch die Bundesregierung zu erreichen, folgenden Antrag:

'Das Billigungsschreiben der Bundesregierung für die Olympischen Sommerspiele 1972 möge ebenso wie im Jahre 1963 zur Verfügung gestellt werden. Eine Beteiligung des Bundes soll im gleichen Verhältnis wie bei der Winterolympiade in Innsbruck 1964 beschlossen werden, wobei die vom Bürgermeister der Stadt Wien in seinem Schreiben genannten Kosten für die Sportbauten und für die Durchführung der Olympischen Spiele in der Gesamthöhe von 1.056 Millionen zugrunde zu legen wären.'

Mit der Annahme dieses Antrages hätte die Bundesregierung für den Bund die Verpflichtung übernommen, in sieben aufeinanderfolgenden Rechnungsjahren eine jährliche Belastung von rund 60 Millionen Schilling zu übernehmen. - Nicht einmal ein Tausendstel der gesamten jährlichen Budgetsumme.

Dies ist der Sachverhalt, der auch der Bundesregierung bekannt war, und der die echten und zusätzlichen Lasten des Bundes zeigt, während in der Öffentlichkeit immer wieder Beträge genannt wurden, die das wahre Bild der finanziellen Lasten für die

Olympischen Sommerspiele 1972 verzerrten und zu Fehlschlüssen Anlaß gaben.

Als Bürgermeister der Stadt Wien bedaure ich aufs tiefste, daß die vom Stadtbauamt der Gemeinde Wien mit Gewissenhaftigkeit errechneten Ansätze in Zweifel gezogen wurden und daß weit überhöhte und unüberprüfte Schätzungen eine Einigung verhinderten.

Dieser negative Ausgang unserer Bemühungen ist umso bedauerlicher, als die Stadt Wien bereit war, außer dem 60prozentigen Kostenanteil auch die Errichtung des Olympischen Dorfes im Rahmen ihres normalen Wohnbauprogrammes - also ohne Kostenbeteiligung des Bundes - zu finanzieren.

Zusammenfassend darf ich nochmals meiner Erschütterung und dem Bedauern Ausdruck geben, daß dem einstimmigen Beschluß des Wiener Gemeinderates der Erfolg versagt geblieben ist. Damit ist eine einmalige Chance für die Jugend Österreichs, eine einmalige Chance nicht nur für Wien, sondern für ganz Österreich vertan worden."

- - -

Neuer Leiter der Chirurgie in der Poliklinik
=====

Stadtrat Bock schlägt vor: Keine Reihung mehr durch den Landessanitätsrat

22. Dezember (RK) Heute früh fand in der Allgemeinen Poliklinik in der Mariannengasse die Amtseinführung des neuen ärztlichen Leiters der Chirurgischen Abteilung der Poliklinik, Dozent Dr. Robert Kühlmayer, statt. Gleichzeitig wurde der in den Ruhestand tretende bisherige Leiter dieser Abteilung, Univ.-Prof. Dr. Robert Oppolzer, verabschiedet. An der Feierstunde im Hörsaal der Poliklinik nahmen die Stadträte Bock und Dr. Glück, Bezirksvorsteher Köchel und mehrere Mitglieder des Gemeinderates teil.

Nach den Begrüßungsworten von Direktor Dozent Dr. Grüneis würdigten die beiden Stadträte das weit über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannte Wirken Professors Oppolzers, eines "echten Wiener", der 1899 in Prag geboren wurde. Professor Oppolzer stand 40 Jahre an Operationstischen und ist, wie Stadtrat Dr. Glück hervorhob, ein lebender Beweis dafür, daß die berühmte medizinische Schule Wiens keineswegs schon untergegangen ist. Das Wirken Professors Oppolzers ist jedoch nicht nur für die Wiener Medizin, sondern für die Chirurgie überhaupt von entscheidender Bedeutung. Seine Operationsmethoden haben seinem Namen überall in der Welt großen Klang verliehen. Professor Oppolzer war seit 1945 Leiter der 78 Betten umfassenden Chirurgischen Abteilung der Poliklinik.

Der neue Leiter, Dozent Dr. Kühlmayer, 1920 geboren, war seit 1945 an der 2. Chirurgischen Abteilung des Allgemeinen Krankenhauses tätig. Wie Stadtrat Dr. Glück betonte, bringt Dozent Dr. Kühlmayer alle Voraussetzungen für die wahrlich nicht leichte Nachfolge Professors Oppolzers mit. Vom Landessanitätsrat wurde Dozent Dr. Kühlmayer "primo loco" vorgeschlagen.

Stadtrat Bock, der dem neuen Leiter das Ernennungsdekret überreichte, kam in seiner Rede prinzipiell auf die Bestellung von Primärärzten zu sprechen. Wie er betonte, sei man stets bemüht, dabei in fairer Weise vorzugehen. Aber je größer die Zahl der Bewerber sei, desto größer sei auch die Qual der Wahl jener,

die über die Bestellung zu entscheiden haben. Eine ebenso schwere Aufgabe hat der Landessanitätsrat bei der Bestellung des sogenannten Dreivorschlages zu erfüllen. Die Verwaltung müsse jedoch neben der fachlichen Qualifikation der Bewerber, auf die der Landessanitätsrat zu achten hat, auch andere Qualifikationen berücksichtigen, wie zum Beispiel die organisatorischen Fähigkeiten der Kandidaten. Aus solchen Überlegungen heraus komme es manchmal vor, daß nicht der vom Landessanitätsrat "primo loco" vorgeschlagene Kandidat bestellt werde, sondern der Zweit- oder Drittgereihte.

Deshalb, so schlug Stadtrat Bock vor, wäre es vielleicht sinnvoller, wenn der Landessanitätsrat in Zukunft keine Reihung mehr vornehmen, sondern nur grundsätzlich feststellen würde, welcher der Kandidaten fachlich befähigt sei. Dies würde zweifellos viele Vorteile mit sich bringen und nicht nur dem Landessanitätsrat die Auswahl erleichtern, sondern auch den Bewerbern zugute kommen, die sich oft brüskiert fühlen, wenn ihre Reihung von der Verwaltung nicht berücksichtigt werden kann.

- - -

Landesgerichtsstraße wird freigegeben!
=====

22. Dezember (RK) Die Fahrbahn der Landesgerichtsstraße zwischen Stadiongasse und Universitätsstraße wird im Laufe des Donnerstag, den 23. Dezember für den Durchgangsverkehr, und zwar vorläufig nur als Einbahn in Richtung zur Universitätsstraße, freigegeben werden.

Dieser Verkehr, der nur auf einer vorläufigen Fahrbahnbefestigung geführt wird, kann bis zur Verkehrsaufnahme der Straßenbahn im Tunnel aufrecht erhalten bleiben. Dann wird im genannten Straßenabschnitt der Verschleißbelag auf der provisorischen Decke aufgebracht werden. Außerdem wird nach Abtragung der überflüssig gewordenen Straßenbahngleise der straßenmäßige Ausbau der Fahrbahn in Richtung Stadiongasse erfolgen.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß auch die Querung der Landesgerichtsstraße von der Felderstraße zur Florianigasse möglich ist.

Städtische Bestattung übernimmt Begräbnis der drei Mordopfer
=====

22. Dezember (RK) Die Städtische Bestattung wird es übernehmen, für ein würdiges Begräbnis der drei Opfer der entsetzlichen Bluttat in Meidling zu sorgen. Auch die Grabkosten werden von der Bestattung übernommen.

- - -

"Das gute Bild für jeden" nur noch zwei Tage
=====

22. Dezember (RK) Die Verkaufsausstellung "Das gute Bild für jeden", die vom Kulturamt gemeinsam mit der Wiener Künstlerschaft in der Secession durchgeführt wird, ist nur noch morgen, den 23. Dezember, von 10 bis 20 Uhr, und Freitag, den 24. Dezember, von 10 bis 12 Uhr, geöffnet. Bisher sind in der Secession mehr als 7.000 Besucher erschienen und haben mehr als 400 Werke im Gesamtwert von 200.000 Schilling gekauft. Die hohe künstlerische Qualität des Angebotes ist durch Nachlieferungen auch für die letzten beiden Tage der Verkaufsausstellung gesichert.

- - -

Berichtigung
=====

22. Dezember (RK) Auf Blatt 3800 der heutigen "Rathaus-Korrespondenz" muß es im zweiten Absatz, zweite Zeile, folgendermaßen heißen:

Im Erfolgsplan 1965 waren 761,4 Millionen Kubikmeter präliminiert.

- - -

Weihnachtsglückwünsche für Bürgermeister Marek
=====

22. Dezember (RK) Heute vormittag stellten sich bei Bürgermeister Marek wieder zahlreiche Gratulanten ein, um dem Stadtoberhaupt und damit der Wiener Stadtverwaltung Glückwünsche zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel zu übermitteln.

In Anwesenheit von Stadträt Gertrude Sandner empfing Bürgermeister Marek zuerst eine Delegation der Modeschule der Stadt Wien in Hetzendorf, angeführt von Direktor Prof. Liewehr, Bürgermeister Marek wies dabei auf die große Bedeutung und die Erfolge der Modeschule hin und versprach, ihr im kommenden Jahr einen Besuch abzustatten.

Eine Schar festlich gekleideter und aufgeregter kleiner Gratulanten aus den Kindergärten der Stadt Wien, kam unter Führung des Leiters des Wiener Jugendamtes, Senatsrat Dr. Kothbauer, und wurde vom Bürgermeister mit Schokolade beschenkt.

Einen besonders netten Glückwunsch hatte sich heuer wieder das Konservatorium der Stadt Wien ausgedacht: Im Roten Salon begrüßte ein kleines Schüler-Orchester, von Konservatoriums-Direktor Prof. Weiss liebevoll als "Baby-Symphoniker" vorgestellt, Bürgermeister Marek mit netten Weisen alter Meister.

Zuletzt erschien eine Delegation von "Jugend am Werk"-Wien, mit ihrem Obmann, Bezirksvorsteher Leo Mistingger und überbrachte selbstgebastelte Geschenke.

Bürgermeister Marek dankte allen Gratulanten, die im Namen vieler tausend Wiener Kinder und Jugendlicher gesprochen hatten, in herzlichen Worten für ihr Erscheinen und bat sie, seine Glückwünsche an die von ihnen vertretenen Vereinigungen zu übermitteln.

- - -

(Fortsetzung des Sitzungsberichtes)

Debatte über die Städtischen Unternehmungen

=====

22. Dezember (RK) In der Debatte kommt als erster Redner GR. Kowarsch (ÖVP) zu Wort. Er führt aus: Der präliminierte Gebarungsabgang der Stadtwerke von 70,5 Millionen könnte in der Öffentlichkeit den Eindruck erwecken, daß die Werke in ihrer Gesamtheit vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch stehen. Aber die E-Werke und die Gaswerke sowie die Städtische Bestattung sind hoch aktiv, lediglich die Verkehrsbetriebe sind passiv, allerdings in einen erschreckenden Ausmaß. Wiederholt wurde die Frage ventiliert, ob die Konstruktion der Stadtwerke richtig ist. In steuerlicher Hinsicht hat sie zweifellos ihre Berechtigung. Vom Standpunkt der Gas- oder E-Werke könnte man vielleicht anderer Meinung sein, weil sie horrenden Summen aus ihren Gewinnen an die notleidenden Verkehrsbetriebe abliefern müssen und dadurch notwendige Eigeninvestitionen nicht durchführen können. Immer wieder kommt es vor, daß Gas- und E-Werke zur Durchführung von Investitionen Darlehen aufnehmen müssen und dann hohe Zinsen zu bezahlen haben.

Der Bedarf an Strom und Gas steigt ständig, und es ergeben sich noch ungeahnte Möglichkeiten. Alle sind sich darin einig, daß der Verkauf von Gas- und Strom ein ausgezeichnetes Geschäft wäre - allerdings sind dazu entsprechende Investitionen notwendig. Die Kopfquote für den Bezug von elektrischem Strom hat bei weitem noch nicht jene Höhe erreicht wie in anderen Ländern. Das hängt damit zusammen, daß Wien ein gut ausgebautes Gaswerk hat, aber sicherlich wird die Kopfquote noch wesentlich steigen. So erfreulich die Entwicklung bei der Erzeugung ist, so wenig ist sie es hinsichtlich des Ausbaues des Leitungsnetzes. Man sollte den Ausbau der Leitungen in ein bestimmtes Verhältnis zu der Erzeugung bringen, sonst könnte der Fall eintreten, daß man den Strom nicht an die Abnehmer heranbringen kann. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, daß sich die Eigenstromerzeugung positiv entwickelt: trotzdem sollten wir auch die Entwicklung auf dem Sektor der Kernenergie beachten.

Auch beim Gaswerk besteht das Hauptproblem darin, das zu einem großen Teil aus dem vergangenen Jahrhundert stammende Rohrnetz zu erweitern, denn auch hier hat die Kopfquote noch lange nicht den Höhepunkt erreicht. Die altmodische Kohlen- oder Koksheizung wird in einigen Jahren der Vergangenheit angehören. Wir werden hier mit einem großen Aufschwung zu rechnen haben; das wird aber nur dann möglich sein, wenn das Rohrnetz rechtzeitig erneuert wird. Voraussichtlich wird die Gasheizung auch durch die von der ÖVP geforderte Gasentgiftung, die in einen Jahr Wirklichkeit werden wird, neuen Auftrieb erhalten. Hier muß aber rechtzeitig mit der Aufklärung über die mögliche Explosionsgefahr begonnen werden. Auch der Einsatz von Erdgas wird eine immer größere Rolle spielen.

In den Gas- und E-Werken wird rationell und wirtschaftlich gearbeitet. Obwohl sie noch verschiedene Probleme zu bewältigen haben, können wir durchaus optimistisch sein, weil in beiden Betrieben ausgezeichnetes Personal arbeitet und die Frau Stadtrat Garant für eine gute Entwicklung ist. (Beifall bei der ÖVP.)

GR. Maller (KLS) stellt fest, daß die Wirtschaftspläne keine Lösung der derzeitigen Situation bringen werden. Es wurde oft über Verhandlungen zur Sanierung gesprochen, bisher sind sie jedoch immer im Sande verlaufen. Diesmal vielleicht einerseits durch die Einsprüche der Bevölkerung und der Opposition, andererseits aber in Anbetracht der kommenden Wahlen. Bei den Verhandlungen ging man außerdem bisher von falschen Gesichtspunkten aus, denn eine Sanierung dürfte keinesfalls durch Tarifierhöhungen vorgenommen werden. Tarifierhöhungen würden das Realeinkommen der arbeitenden Bevölkerung stark beeinträchtigen und außerdem, da sie wie Brot und Milch als Richtpreise gelten, zu einer allgemeinen Preiserhöhung führen.

Was wir brauchen, ist eine wirkliche Sanierung der Städtischen Unternehmungen und nicht ein Weiterwursteln von einer Misere zur anderen. Vier Maßnahmen erscheinen dem Redner dazu geeignet, und zwar wird es notwendig sein, den Bund an seine Verpflichtung gegenüber der Stadt Wien zu erinnern. Er kann die Bundeshauptstadt und ihre Unternehmungen nicht als Melkkuh betrachten.

Wien braucht einen größeren Anteil an den gemeinschaftlichen Bundesabgaben und für die Verkehrsbetriebe müßte der Bund einen Beitrag zur Sanierung leisten, statt 14 Millionen unter dem Titel Beförderungssteuer einzuheben. Zweitens wäre eine beträchtliche Kapitalaufstockung bei den Unternehmungen notwendig und drittens wäre es notwendig, die Gas- und E-Werke von den sogenannten Gebrauchsgebühren zu befreien.

Derzeit werden die Unternehmungen von Bund und Gemeinde geschröpft. Dazu gehört auch der Beitrag von 22,6 Millionen zur Spesenabdeckung für die Investitionsanleihe. Das Kassieren von Gewinnen bei einem defizitären Wirtschaftskörper sei einfach widersinnig, wenn man den gleichen Wirtschaftskörper subventionieren muß. Viertens müßte man damit Schluß machen, aus dem Wort "kostendeckend" einen Fetisch zu machen, denn eine Großstadt kann ohne ihre Unternehmungen nicht existieren. Man müßte auch für entscheidende Subventionen ERP-Mittel verwenden. Auch ein bereits seinerzeit gemachter Vorschlag, der Einführung einer Unternehmerabgabe zugunsten der Verkehrsbetriebe zuzustimmen, könnte bedeutende finanzielle Mittel für die Verkehrsbetriebe bringen. Nach dem Vorschlag des Redners müßte jedes Unternehmen pro Kopf der Beschäftigten wöchentlich an die Verkehrsbetriebe fünf Schilling abführen. Der Redner weist anhand einiger Firmenbilanzen darauf hin, daß eine derartige Abgabe die Firmen nicht stark belasten würde, für die Verkehrsbetriebe aber Einnahmen von 180 bis 200 Millionen Schilling jährlich bringen würde.

Bei den Gaswerken sei vor allem das Leitungsnetz unzulänglich und durch die Überalterung auch eine ernste Gefahr. Auf dem Produktionssektor ist die Lage etwas besser. In weiten Teilen Wiens sind auch die Stromleitungen zur Gänze ausgelastet und weitere Anschlüsse daher oftmals unmöglich. Da die Steigerung der Strom- und Gasabgabe sowohl im Interesse der Bevölkerung, wie auch im Interesse der Unternehmungen liegt, müßte unbedingt ein Plan ausgearbeitet werden, wie innerhalb kürzester Zeit die Anlagen verstärkt, bzw. erneuert werden könnten. Erfreulich ist, daß die Entgiftung des Stadtgases bereits soweit gediehen ist.

Der Redner richtet die Frage an die Referentin, ob die Rationalisierungskommission der Verkehrsbetriebe noch weitere Intervallverlängerungen plant. Die bereits vorgenommenen wirken sich schon sehr ungünstig aus. Leider existiert bis heute auch nur eine Schnellbahnlinie, obwohl seit zwölf Jahren der Ausbau der Schnellbahn zur Diskussion steht. Zur Linienplanung müßte auch ein Terminplan ausgearbeitet werden, wie überhaupt endlich ein wirklicher Generalverkehrsplan erstellt werden müßte. Der Redner bedauert in diesem Zusammenhang, daß es innerhalb der Gemeindeverwaltung keine koordinierende Stelle für Verkehrsfragen gibt, denn derzeit arbeiten die verschiedenen Geschäftsgruppen auf diesem Gebiet teils neben-, teils gegeneinander.

Auf dem Sektor des Personalmangels ist eine weitere Verschärfung zu erwarten. Nur 27 Prozent des Fahrpersonals der Verkehrsbetriebe sind weniger als 40 Jahre alt. Das sind schlechte Aussichten für die Zukunft, und auch die Werbeaktionen haben bisher nur minimale Erfolge gebracht. Hier sind grundlegende Maßnahmen notwendig, um den Dienst bei den Stadtwerken und vor allem bei den Verkehrsbetrieben attraktiver zu machen. In erster Linie sind es Fragen der Bezahlung, die die jungen Leute davon abhalten, in den Dienst der Stadtwerke zu treten. Auch die ungünstigen Dienstzeiten müßten durch eine höhere Bezahlung wettgemacht werden. In der Ersten Republik hat ein Straßenbahnfahrer monatlich mindestens 311 Schilling verdient. Da inzwischen die Lebenshaltungskosten um das 9,7 fache gestiegen sind, müßte ein Straßenbahnfahrer heute 3.017 Schilling verdienen; tatsächlich verdient er aber nur 2.451 Schilling.

GR. Maller stellt sodann den Antrag, eine städtische Autobusverbindung zwischen dem 20. Bezirk (~~Friedrich Engels-Platz~~) und dem 19. Bezirk (Stadtbahnstation Nußdorfer Straße) einzurichten. Durch den Ausbau der Adelbert Stifter-Straße und die Errichtung der neuen Donaukanal-Brücke seien dafür die Voraussetzungen bereits gegeben.

Im weiteren kritisiert der Redner, daß das Liniennetz seit Kriegsende nur unwesentlich erweitert wurde. In einem Generalverkehrsplan müßte unter anderem auch das Liniennetz am Stadtrand enthalten sein. Bezüglich der Vorortelinie erinnert der Redner daran, daß seine Fraktion bereits seit 1953 dafür eintritt, diese

Linie als Schnellbahn einzurichten. Ihre Frequenz wäre mindestens so stark wie jene auf der Gürtellinie der Stadtbahn.

GR. Maller (KLS) befaßt sich sodann mit Fragen der Sicherheit auf der Stadtbahn und stellt den Antrag, geeignete Maßnahmen zu treffen, damit auch auf der Plattform des Zugsbegleiters auf den Stadtbahnzügen eine größtmögliche Sicherheit der Fahrgäste gewährleistet wird.

Da bei den Wiener Stadtwerken statt zielstrebigener Planung nur ein "Weiterwursteln" zu beobachten ist, wird die KLS-Fraktion den Ansätzen keine Zustimmung erteilen.

GR. Peter (FPÖ) gibt einleitend seiner Freude Ausdruck, daß zum erstenmal ein weiblicher Stadtrat das Referat über die Stadtwerke gehalten hat. Leider werden der Berichterstatterin einige unangenehme Kritiken nicht erspart bleiben, die sie jedoch keineswegs als Verstoß gegen die Gesetze der Galanterie aufnehmen dürfe.

Die Situation bei den Stadtwerken ist stets die gleiche geblieben. Nach wie vor führt diese Situation zur Verringerung der Investitionen, zur Erhöhung der Tarife, zu Versorgungsschwierigkeiten bei Strom und Gas usw. Der groß angekündigte Generalsanierungsplan hätte am 22. Oktober dem Gemeinderat vorgelegt werden sollen. Dazu kam es jedoch nicht, denn eines der Themen dieses Planes sollten Tariferhöhungen sein, und damit will man natürlich nicht in eine Wahl gehen. Nach der Wahl jedoch werden der Bevölkerung Tariferhöhungen nicht erspart bleiben.

Es muß immer wieder festgestellt werden, daß eine Sanierung nicht von Tarif- und Preiserhöhungen aus sehen kann. Es gibt viele andere Möglichkeiten für die Sanierung, so zum Beispiel Kapitalaufstockungen, vor allem aber Rationalisierungen auf dem technischen Sektor.

Die Entwicklung der Straßenbahnfahrpreise seit Kriegsende bezeichnet der Redner als "Fieberkurve der Inflation". Diese Entwicklung sieht folgendermaßen aus: 1945 kostete ein Straßenbahnfahrchein 25 Groschen, 1946 - 30 Groschen; 1947 zuerst 35, dann 55 Groschen; 1949 - 80 Groschen; 1950 - einen Schilling; 1951 - 1.30 Schilling; 1955 - 1,90 Schilling; 1958 - 2,20 Schilling; und seit 1961 - drei Schilling. (Zwischenruf Vizebürgermeister Slavik: Sie haben die Zeit der Pfennige vergessen!)

Der Redner betont sodann, daß er nicht für die Abschaffung der Rabatte und Sozialtarife eintrete. Die Verkehrsbetriebe sollten aber nur jene Sozialtarife tragen, die international als gerechtfertigt gelten, nämlich Mengenrabatte von zehn Prozent, für Wochenkarten von 25 Prozent, und für Kinder und Studenten von 50 Prozent. Alle Rabatte, die darüber hinausgehen, gehören in das Fürsorgewesen und müßten von der Hoheitsverwaltung getragen werden.

Gemeinderat Peter befaßte sich sodann eingehend mit Möglichkeiten der technischen Rationalisierung der Verkehrsbetriebe, die ~~er~~ vor allem im Bau von Stadtbahnzügen mit einer Breite von 2,5 Meter anstelle der vorgesehenen 2,2 Meter erblickt. Dies ergäbe eine Personalsparnis bis zu 35 Prozent, geringeres Gewicht, kürzere Züge und einen erhöhten Fassungsraum. Auch die breiteren Wagen könnten auf U-Bahn-Strecken mit Endschleifen verwendet werden. Außerdem würde sich die Spaltbreite zwischen Trittbrett und Bahnsteig auf sieben bis 15 Zentimeter verringern.

Als Kritik an den bisher vorgenommenen Investitionen wurde geäußert, daß man zu hohe Beträge für kleine, langsame, zweiachsige Wagen aufgewendet habe und daß die neubestellten Großraumwagen nur um vier Personen mehr beförderten, als die alten Beiwagen. Auch hätten manche neue Triebwagen eine zu geringe Höchstgeschwindigkeit und könnten auf einer zukünftigen U- oder S-Bahn keine Verwendung finden.

In Wien benötige man 11.500 Personen Fahrpersonal für den Transport von 470 Millionen Passagieren pro Jahr. Hamburg befördere 400 Millionen mit 6.591 Personen Fahrpersonal.

Der Redner kritisierte ferner, daß 20 moderne Großraumwagen seit einem Jahr unbenützt abgestellt seien, weil die dazugehörigen Gelenktriebwagen nicht vorhanden sind.

Die FPÖ-Fraktion werde den Ansätzen der Geschäftsgruppe XII nicht zustimmen.

GR. Dr. Krasser (ÖVP) erinnerte an den Ausbau des E-Werkes Simmering, das seit der Inbetriebnahme von Block IV 258 Megawatt leistet. An Block V wird gearbeitet, für die Blöcke VI und VII sind die Planungen im Gang.

In Wien stehen derzeit zwei thermische und vier Wasserkraftwerke zur Verfügung.

Es erhebt sich die Frage, ob der Ausbau von konventionellen Kraftwerken angesichts der Erkenntnisse der Atomphysik noch vertretbar ist. Seit der Entdeckung der Kernspaltung 1938 und der Inbetriebnahme des ersten Atomkraftwerkes 1955 hat die Reaktortechnik eine atemberaubende Entwicklung genommen. Heute sind bereits industriereife Reaktoren lieferbar. In zehn Ländern stehen 58 Leistungsreaktoren in Betrieb, davon 14 Großkraftwerke mit einer Leistung von insgesamt 3.000 Megawatt. Die Vorteile von Atomkraftwerken liegen in ihrer hohen Leistung, den geringeren Produktionskosten und der Reinhaltung der Luft. Man arbeitet derzeit mit Druckwasser-Reaktoren, jedoch die Entwicklung geht in Richtung der sogenannten Converter, die fast das gesamte eingespeiste Uran in elektrische Energie umwandeln.

In letzter Zeit ist eine Diskussion zwischen Vertretern der konventionellen Kraftwerke und jenen der Kernkraftwerke entstanden, wobei gegenseitige Ansichten zutage treten. Die Stadtverwaltung muß auf weite Sicht planen und sich mit dieser Materie befassen. Wir müssen uns vor Augen halten, daß nach Aussagen von Wissenschaftlern in zehn Jahren die Hälfte des Weltenergiebedarfs aus Kernkraftwerken gedeckt werden wird und daß in zehn Jahren mindestens 800 Reaktoren auf der Welt in Betrieb sein werden. In Österreich wurde ein Koordinationsausschuß gebildet, dessen Erfolgchancen allerdings mit Zurückhaltung zu beurteilen sind, weil hier einander widerstreitende Interessen gegenüberstehen. Der Redner gibt in dem Zusammenhang die Anregung, der Österreichischen Studiengesellschaft für Atomenergie den Auftrag zu erteilen, gemeinsam mit Vertretern der Stadtwerke ein Exposé über die Möglichkeit der Errichtung eines Kernkraftwerkes auszuarbeiten. Die Erstellung eines solchen Exposés kostet die Stadtwerke keinen Schilling, da die Stadtwerke Gesellschafter dieser Studiengesellschaft sind und diese Leistung im Rahmen des Beratungsdienstes vorgenommen werden kann.

Die Errichtung von Kernkraftwerken schreitet unaufhaltsam fort. Wir müssen den Realitäten Rechnung tragen, wir müssen rechtzeitig vorsorgen, daß wir 1975 nicht vielleicht feststellen müssen, daß die mit ungeheurem Aufwand und Opfern errichteten thermischen Kraftwerke technisch überholt und unwirtschaftlich, daß sie eine Fehlinvestition sind. Sehen wir zu, daß sich auf dem Sektor der Energieversorgung in Wien nicht das wiederholt, was sich auf dem Verkehrssektor zugetragen hat, wo wir 1965 infolge einer Fehleinschätzung von 1955 zugeben müssen, daß man verabsäumt hat, rechtzeitig Vorsorge zu treffen (Beifall bei der ÖVP).

GR. Hahn (ÖVP) befaßt sich mit den Verkehrsbetrieben und geht von der Tatsache aus, daß ihr Defizit 1966 bereits die Rekordhöhe von 584 Millionen erreicht. Es ist freilich keine typisch wienerische Eigenschaft, daß Verkehrsbetriebe solche Riesendefizite haben.

Die Gehaltsbezüge im Fahr- und Werkstättendienst erfuhren eine Steigerung um sieben Prozent. Die Nebenbezüge und Zulagen erfuhren jedoch eine Erhöhung um 30 Prozent. Diese rasante Erhöhung hat zwei Ursachen: den Personalmangel und den Versuch, die vor allem für die jungen Bediensteten ungenügenden Gehaltsansätze auf diese Weise zu verbessern. Es ist die Frage, ob allein durch solche Zulagen, die das Unternehmen Millionen kosten, dem Personalmangel gesteuert werden kann. In manchen Fällen betragen die Zulagen mehr als ein Drittel, und es gibt Bedienstete, welche an Überstunden und Zulagen mehr verdienen als ihr Gehalt ausmacht.

Auch über die Intensivierungszulage infolge der Fahrzeugbeschleunigung kann man geteilter Meinung sein. Für den Schaffner bedeutet das eine echte Mehrarbeit, der Fahrer kann jedoch in den modernen Garnituren außerhalb der Spitzenzeiten wirklich rascher fahren. Der Redner kritisiert auch andere Umständlichkeiten und meint, es müsse sich ein einfacheres System finden lassen. Man solle aber auch den Bediensteten in anderer Form entgegenkommen. Eine der größten Härten sei es, wenn auf manchen Dienststellen die Bediensteten an ihrem freien Tag auf den Bahnhof gehen müssen, um zu schauen, wann sie am nächsten Tag beginnen.

Auch das Problem des gleitenden freien Tages wird einmal gelöst werden müssen. Er wisse, daß sich die älteren Bediensteten dagegen wehren, die nach vielen Jahren endlich den günstigsten freien Tag erreicht haben. Aber auf der anderen Seite wollen auch die Jüngeren, wenn sie verheiratet sind, ab und zu einen freien Samstag haben.

GR. Hahn vergleicht dann die Durchschnittsbezüge in der Verwaltung bei den Verkehrsbetrieben einschließlich Generaldirektion und Zentralverwaltung mit den Durchschnittsbezügen bei E-Werk und Gaswerk. Dabei stellt sich heraus, daß bei den Verkehrsbetrieben 2.948 Schilling brutto im Durchschnitt pro Kopf bezahlt werden, bei den E-Werken 3.594 und bei den Gaswerken jedoch 4.288 Schilling für die Verwaltung s- und Kanzleibeamten. Damit ist eindeutig festgestellt, daß die Verwaltung der Verkehrsbetriebe nicht an dem Defizit schuld ist. Andererseits aber sollte man es vermeiden, das Verwaltungspersonal der Verkehrsbetriebe schlechter zu stellen.

Im folgenden beschäftigt sich der Redner mit Rationalisierungsmaßnahmen bei den Verkehrsbetrieben. So wurde für den Bahnhof Erdberg eine automatische Waschmaschine angeschafft, in der Hauptwerkstätte wurde endlich eine Putzgrubenbeleuchtung installiert.

Erfreulicherweise sind heuer erstmals in Erfüllung einer alten ÖVP-Forderung vier Millionen als Entgelt für private autobusfirmen vorgesehen. Der Redner ersucht um Auskunft, welche Linien in Tarifgemeinschaft betrieben werden sollen.

GR. Hahn bringt dann einen Antrag ein, zu überprüfen, welche Maßnahmen zu einer baldigen Verbesserung der Verkehrsverbindungen in den Stadtrandgebieten, vor allem im 21., 22. und 23. Bezirk führen können.

Für die Werbung ist heuer eine Million vorgesehen. Zu der Kundenwerbung gehört allerdings auch die Kundeninformation. Hier möchte er einige Anregungen geben: Bei sämtlichen Haltstellen sollte die Zeit des ersten und vor allem des letzten Zuges genau angegeben werden. Auf den peripheren Linien, wo die Intervalle immer länger werden, müßten auch genaue Fahrplanzeiten angegeben werden. In zunehmenden Maß müßte es auch möglich sein, große Gelenktriebwagen einzusetzen.

Notwendig wäre auch eine echte Fahrgastinformation, vor allem für die Fremden, durch Anbringen einer Tafel in der Mitte des Wagens, wo die Linie mit Gassen und Straßen und vor allem den Anschlußlinien der Umsteigstellen ersichtlich sind. Vielleicht könnten die Verkehrsbetriebe den Fahrgästen auch einmal ein Informationsblatt übergeben, das auf die Personalsituation und die damit verbundenen Schwierigkeiten aufmerksam macht.

Anzustreben wäre es, daß man sich in Zukunft auf einige Wagentypen einigt. Es wäre interessant zu wissen, wie hoch die Umschulungskosten sind, wenn die Fahrer ständig auf neue Typen eingeschult werden müssen, was unter Umständen auch die Fahrsicherheit gefährden könnte.

Echte Einsparungen werden nach Ansicht des Redners erst dann möglich sein, wenn ein gemeinsamer Generalverkehrsplan für den Massenverkehr, eine sinnreiche Koordinierung zwischen Schnellbahn, Stadtbahn, Autobus, Straßenbahn und selbstverständlich, je früher desto besser, für eine U-Bahn vorliegt. Daß eine U-Bahn und Schnellbahn zwar sehr hohe Investitionskosten erfordert, im Betrieb aber dafür wesentlich rationeller ist, sei allgemein bekannt. Da in Wien aber noch immer moderne Massenverkehrsmittel in zweiter Ebene fehlen, muß die Personenbeförderung mit der im Betrieb doppelt so teuren Straßenbahn erfolgen. Das Verkehrschaos wird immer größer, die Durchschnittsgeschwindigkeiten jedoch trotz modernen Garnituren kaum höher. Alle Lösungen, die jetzt getroffen werden, sind daher nur halbe Maßnahmen. Als teilweise unrationell bezeichnet der Redner auch die Lage unserer Stadtbahnstationen. So würde zum Beispiel die Station Stadtpark am Schwarzenbergplatz weitaus zweckmäßiger sein.

Die seinerzeit vielgepriesene Alweg-Bahn wurde in einigen Städten bereits wieder stillgelegt. Statt dieses Projekt zu diskutieren, hätte man bereits seinerzeit mit dem Bau einer U-Bahn beginnen müssen. Leider hat aber Stadtrat Bock bereits im Jahr 1961 in der Generaldebatte erklärt, daß man den U-Bahn-Bau späteren Generationen überlassen müßte.

(Bock: Ich habe damals gesagt, daß eine Stadt wie Wien selbstverständlich eine U-Bahn braucht und man bei den heutigen Lösungen dafür vorsorgt, daß in späterer Zeit eine U-Bahn gebaut werden kann! - Der Ausbau eines kompletten U-Bahn-Netztes dauert schließlich dreißig bis vierzig Jahre!) Der Redner stellt fest, daß man sich aber vorerst wenigstens über den Bau einer ersten U-Bahnlinie einigen müßte. Als kleinen Trost bezeichnet er es, daß heute bereits im Amtsblatt geschrieben werden darf, daß Fachleute der Wiener Verwaltung leidenschaftlich für ein U-Bahn-Netz plädieren. Wahrscheinlich hätten sie schon vor Jahren leidenschaftlich dafür plädiert, hätten sie nicht eine Disziplinaruntersuchung gefürchtet. (Heiterkeit bei den Sozialisten.)

Der Redner schließt seine Ausführungen mit der Hoffnung, daß es in den nächsten Jahren auf dem Gebiet der Verkehrsplanungen bessere Fortschritte geben wird.

GR. Kostelecky (SPÖ) stellt fest, daß schon der Umfang dieses Kapitels auf seine Wichtigkeit hinweist und daß diese Geschäftsgruppe schon aus diesem Grunde gut und wirtschaftlich geführt werden muß. Zu einer wirtschaftlich guten Führung gehören natürlich auch entsprechende Rationalisierungsmaßnahmen. Bei jeder Rationalisierung sei es jedoch auch notwendig, daß mit dem von ihr betroffenen Personenkreis eine Verständigung erzielt wird. Leider ist das nicht immer der Fall, und das Personal findet daher für manche Rationalisierungen nicht das notwendige Verständnis. So mußten wegen Rationalisierungen im Gaswerk Simmering Bedienstete ins Werk Leopoldau versetzt werden. Derartige Maßnahmen tragen keineswegs zur Erreichung eines guten Betriebsklimas bei.

Durch die Totmanneinrichtung bei der Stadtbahn wird den Fahrern eine Mehrleistung im doppelten Ausmaß zugemutet. Auch bei ihnen ist es wichtig, Verständnis zu erwecken.

Bei der Rationalisierung muß darauf geachtet werden, daß die Sicherheit sowohl des Personals als auch der Fahrgäste gewährleistet ist. Und zwar muß dies schon vor der Durchführung der Rationalisierungsmaßnahmen geschehen.

Die Gewerkschaft hat bereits verschiedene Vorschläge in dieser Richtung gemacht. Jetzt hat sie einen Probewagen fertiggestellt, der zeigt, wie sich die Gewerkschaft die Sicherheits-einrichtungen vorstellt.

Bei Störungen des Betriebsklimas müßte in erster Linie der Amtsführende Stadtrat versuchen, sofort Abhilfe zu schaffen. Wie sich gezeigt hat, geht dies oft sehr rasch und sehr gut. Der Redner zitiert zwei Artikel der Tageszeitung "Express", wonach Stadtrat Dr. Maria Schaumayer zugegeben habe, daß nach dem schweren Unfall auf der Stadtbahn, bei dem ein Kind getötet wurde, das Fahrpersonal passive Resistenz gemacht habe und sie selbst nach Gesprächen mit Personalvertretern diese Störung beseitigen konnte. Dies dürfte jedoch nicht ganz stimmen, denn der Gewerkschaft war weder von einer passiven Resistenz noch davon etwas bekannt, daß Stadtrat Dr. Schaumayer mit Personalvertretern gesprochen hat. Tatsache ist hingegen, daß das Fahrpersonal einen Schock erlitten hat, der im übrigen von dem großen Mitgefühl des Personals Zeugnis ablegt. Als feststand, daß weder die Totmanneinrichtung noch ein Bediensteter an dem Unglück schuld war, wurde der Betrieb sogleich wieder fortgesetzt.

Wenn man die finanziellen Gründe der Rationalisierung betrachtet, der im übrigen natürliche Grenzen gesetzt sind, dann muß betont werden, daß bei den Verkehrsbetrieben rationell und wirtschaftlich gearbeitet wird, vielleicht sogar am rationellsten. Die Gründe für das Defizit liegen ganz woanders. (Zurufe seitens der ÖVP-Mandatäre: Wo?) Da muß ganz offen gesagt werden, daß der Ausgabensektor eine Post ist, die feststeht und von Jahr zu Jahr wächst, während der Einnahmensektor eine eingefrorene Post darstellt. Der Bevölkerung muß offen gesagt werden, daß die Einnahmen nicht einmal die Personalkosten decken. Ebenso muß aber auch betont werden: Wenn wir auf diesem Gebiet die Arbeiterschaft subventionieren, dann subventionieren wir damit auch die Betriebe und die Wirtschaft.

Den Personalmangel nennt GR. Kostelecky höher, als von der Berichterstatterin angeführt wurde. Und zwar fehlen bei der Straßenbahn 321 Fahrer, das sind 15 Prozent, ferner 76 Autobuslenker, das sind gleichfalls 15 Prozent, und 228 Schaffner, das sind sieben Prozent.

Wie sich also zeigt, herrscht der größere Personalmangel beim Fahrpersonal, nicht bei den Schaffnern. Noch ungünstiger sieht es aber bei folgenden Abteilungen aus: bei der Wagenrevision fehlen 291 Bedienstete, das sind 18 Prozent, in den Autobusgaragen 108 Bedienstete, das sind 34 Prozent. An Spezial- und Facharbeitern fehlen bei der Straßenbahn 15 Prozent, in den Garagen 25 Prozent, an Hilfsarbeitern bei der Straßenbahn 20,4 Prozent, in den Garagen 40 Prozent.

Vom 1. Dezember 1964 bis 30. November 1965 gab es bei den Verkehrsbetrieben 394 Zugänge und 579 Abgänge, so daß der Gesamtabgang 265 beträgt. In der gleichen Zeit aber suchten 993 Bewerber um Aufnahme in den Dienst der Verkehrsbetriebe an. Von diesen 993 Bewerbern konnten jedoch nur 394 eingestellt werden, da den anderen vor allem die moralischen Voraussetzungen fehlten.

Die Mehrdienstleistungen müssen nicht deshalb vollbracht werden, damit die Wagen blitzblank gesäubert sind, sondern vor allem deshalb, um Sicherheitsrevisionen durchführen zu können. So mußten zum Beispiel in einer Revisionswerkstätte mit 106 Bediensteten innerhalb von 6 Wochen 187 Facharbeiter und 134 Hilfsarbeiterschichten während der Freizeit geleistet werden.

Wenn man sagt, daß die Ursachen für den Personalmangel in erster Linie in der Bezahlung liegen, so ist das eine sehr oberflächliche Behauptung. Die Durchschnitts-Bruttobezüge, die pro Kopf bei den Stadtwerken sowohl im Schema I als auch im Schema II gezahlt werden, zeigen, daß es nicht finanzielle Gründe sein können, die die Schuld am Personalmangel tragen. Durch die Zulagen wird überdies sehr viel ausgeglichen, was man innerhalb des Schemas nicht berücksichtigen kann. Wann immer gerechte finanzielle Wünsche der Bediensteten an Stadtrat Bock herangetragen wurden, finden sie Verständnis und Entgegenkommen und die Verhandlungen der Gewerkschaft konnten stets befriedigende Abschlüsse erzielen.

Der Intensivierungszuschlag für das Fahrpersonal, dessen Höhe von 27 Groschen hier als zu gering bezeichnet wurde, ist ein Minutensatz, der für jede Minute gezahlt wird, die rascher gefahren wird. Pro Stunde macht das den nicht unbeträchtlichen Zuschlag von 16,20 Schilling aus.

Maßgebender für die geringe Anziehungskraft des öffentlichen Dienstes als die Bezahlung ist die Einteilung der Arbeitszeit. Dem Personal im Fahrdienst wird beispielsweise erst 20 Stunden vor Dienstbeginn der Dienstplan für den nächsten Tag zur Kenntnis gebracht. In anderen Städten wird dem Fahrpersonal zu Beginn des Jahres der Dienstplan für das ganze Jahr ausgehändigt, so daß sie sich ihre Zeit entsprechend einteilen können.

Die Fünf-Tage-Woche könnte sofort eingeführt werden. Jedoch die dann notwendige Umstellung der Dienstvorschrift würde für das Personal derartige Belastungen mit sich bringen, daß es nicht zu verantworten wäre. Für Autobuslenker besteht auch das Problem, wo sie ihre Fahrpausen verbringen, wenn ihnen kein Expedit zur Verfügung steht. Oft finden sie gar keinen Parkplatz und müssen bis zur nächsten Abfahrtszeit um den Häuserblock herumfahren.

Ein gutes Betriebsklima ist eine Voraussetzung für ein gedeihliches Verhältnis zwischen dem Personal und den Fahrgästen. Das Fahrpersonal ist weitgehend sich selbst überlassen und kennt die Vorgesetzten kaum mehr. Man müßte darum etwas tun, um den Kontakt zwischen der Direktion und den Bediensteten zu vertiefen. Dies könnte etwa durch eine Betriebszeitung geschehen.

Der größte Teil der Bediensteten der Wiener Stadtwerke ist im Verkehr mit der Bevölkerung höflich und hilfsbereit und nimmt häufig Mehrleistungen auf sich. Dafür gebührt allen Bediensteten der Stadtwerke Dank. Schriftliche Beschwerden aus der Bevölkerung häufen sich besonders zu jenen Zeiten, da die Verkehrsbetriebe in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion rücken, besonders bei Tarifverhandlungen.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten
=====

22. Dezember (RK) Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit: Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obstsorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Inländischer Chinakohl 3 bis 6 S je Kilogramm, inländischer Kohl 3 bis 6 S je Kilogramm, inländisches Weiß- und Rotkraut 2.50 bis 5 S je Kilogramm.

Obst: Ausländische Äpfel 4.50 bis 14 S je Kilogramm, Orangen 4 bis 10 S je Kilogramm.

- - -

(Fortsetzung des Sitzungsberichtes)

GR. Haag (ÖVP) befaßte sich mit der finanziellen Situation der Verkehrsbetriebe: Im Juli haben Sanierungsverhandlungen begonnen, die die dauerhafte Gesundung der Verkehrsbetriebe zum Ziel hatten, jedoch leider im Oktober eingestellt wurden, wobei anzunehmen ist, daß dies auf höhere Weisung von SPÖ-Parteikreisen erfolgte. Die Unterhändler der ÖVP hatten hingegen die Weisung, ein Konzept für fünf Jahre zu erarbeiten.

Für die Verkehrsbetriebe geschieht 1966 in finanzieller Hinsicht mehr denn je. Es handelt sich dabei aber nicht um eine Sanierung, sondern nur um eine Dehnung der Schulden. Die ÖVP hätte es lieber gesehen, wenn die Hoheitsverwaltung den gesamten Zinsendienst der Stadtwerke übernommen hätte. Auch das Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital verschlechtert sich immer mehr. Ferner ist noch kein Konzept für den öffentlichen Verkehr vorgelegt worden. Mit der Verlängerung des Gürtels wurde noch nicht begonnen und auch die Stadtbahnverlängerung noch nicht in Angriff genommen. Es wurden Vorschläge für den Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr auf der ersten Ebene unterbreitet. Es fehlen jedoch Unterlagen für den öffentlichen Verkehr in zweiter Ebene und für die Verknüpfung der beiden Verkehrsebenen. Ferner fehlen eine Studie für die Anpassung des Verkehrs an die Struktur der Stadt und Untersuchungen über eventuelle Veränderungen des Stadtbildes durch den Verkehr..

Zu der Auseinandersetzung über die Frage, wer zuerst die U-Bahn gefordert hat, zitiert GR. Haag aus Ausführungen des Stadtrates Bock vom November 1961, wo dieser erklärte: "Man soll es späteren Generationen überlassen, zu entscheiden, ob Unterpflasterbahnen in der Innenstadt notwendig sind oder nicht, denn heute ist die Situation noch nicht so dringend."

Weiter plädiert der Redner für eine Verlegung oder Verbesserung von Stadtbahnstationen, für die attraktivere Ausgestaltung der Stadtbahn, für die Fortsetzung des Wagenbauprogrammes und den schaffnerlosen Beiwagen, weil alle diese Maßnahmen wesentliche Einsparungen auf dem Personalsektor herbeiführen können. Solange allerdings keine U-Bahn-Planung

bekanntgegeben wird, werden alle diese Maßnahmen nur Stückwerk bleiben.

Schließlich erinnert GR. Haag daran, daß mit Ende dieses Schuljahres die neunjährige Schulpflicht eingeführt wird, und stellt den Antrag, die Tarifbegünstigungen für Schüler, die bisher bis zum 14. Lebensjahr gewährt werden, ab September 1966 bis zum 15. Lebensjahr zu geben. (Beifall bei der Volkspartei.)

GR. Windisch (SPÖ) erinnert daran, daß er bereits vor Jahren die Ausstattung der alten Straßenbahnwagen mit elektrischen Scheibenwischern gefordert hat. Diese alten Holzwagen haben entweder überhaupt keine Scheibenwischer oder sie sind mit der Hand zu betätigen, wobei dann der Fahrer allerdings die Notbremse auslassen muß.

GR. Nekula (SPÖ) hebt hervor, daß die Wiener Stadtwerke eine Wirtschaftsgröße erster Ordnung darstellen. In Erkenntnis ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ist die Wiener Stadtverwaltung stets bemüht, sie auszubauen, ihre Kapazität auszuweiten und ihre Einrichtungen auf den letzten Stand der technischen Entwicklung zu bringen. In Verfolg dieser Politik leistet die Hoheitsverwaltung an die Stadtwerke 1966 einen Betrag von 362 Millionen und darüber hinaus einen Barzuschuß von 170 Millionen an die Verkehrsbetriebe. Die 362 Millionen dienen zur Verbesserung der Kapitalstruktur, während die 170 Millionen zur Stabilisierung der Preise beitragen sollen. GR. Dr. Bauer hat in der Generaldebatte erklärt, daß die Wirtschaft umso eher Preisdisziplin hält, je mehr öffentliche Einrichtungen mit gutem Beispiel vorgehen. Diese 170 Millionen sind das gute Beispiel - hoffentlich wirkt sich das dann auch bei den Preisen aus.

Rechnet man die in den letzten Jahren von der Hoheitsverwaltung an die Stadtwerke erbrachten Beträge zusammen, so kommt man auf 1.250 Millionen Schilling, womit der Schlager von der Aushungerungspolitik durch die Rathausmehrheit klar widerlegt ist.

Wenn, wie zu hoffen ist, die vorgesehenen Sperren aufgehoben werden können, werden für Investitionen 1.254 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Dieser Betrag wird zum größten Teil in die Wiener Wirtschaft fließen, und so dazu beitragen, Tausende von Arbeitsplätzen zu sichern.

Anlässlich der Debatten um den Rechnungsabschluss hat GR. Haag erklärt, daß sich die Aushungerungspolitik der Rathausmehrheit räche, da man vielen nicht das Gas für die Heizung zur Verfügung stellen können werde. Tatsächlich wurden 1964 von 11.493 Anträgen auf Anschluß von Gasgeräten 85,65 Prozent positiv und 14,35 Prozent negativ erledigt, von 10.936 bis Ende November 1965 eingebrachten Anträgen 92,47 Prozent positiv und 7,53 Prozent negativ erledigt; das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um sieben Prozent.

Von 1900 bis 1918 mußten E-Werke und Gaswerke ihre Gewinne an die Hoheitsverwaltung obliefern. 1919, mit der neuen Mehrheitsverwaltung im Rathaus und der damit verbundenen neuen Auffassung über die Führung kommunaler Versorgungsbetriebe konnten die Werke diese Gewinne zu ihrem Ausbau und für Investitionen verwenden. In den Jahren von 1934 bis 1938 hat sich die Praxis neuerlich geändert, es mußten in diesen vier Jahren 105 Millionen Schilling an die Hoheitsverwaltung abgeführt werden. Damit ist klargestellt, wann eine Aushungerungspolitik gegenüber diesen Werken betrieben wurde.

Die Wiener Verkehrsbetriebe sind der notleidende Bruder der Stadtwerke. Wenn man die Notsituation betrachtet, muß man sich allerdings einige Zahlen vor Augen halten. Der Redner spricht über die großen Kriegsschäden, die gerade unsere Versorgungsanlagen erlitten haben. So waren 587 Straßenbahntriebwagen vernichtet und 1539 mehr oder minder schwer beschädigt, Gleisanlagen, Oberleitungen, Straßenbahnhöfe und Garagen zerstört und Autobusse verschleppt. 1954 war zum Großteil der Aufbau und die Wiederherstellung dieser Einrichtungen abgeschlossen. Berechnungen haben ergeben, daß allein die Verkehrsbetriebe durch Kriegseinwirkungen, Besetzungsschäden und andere Kriegsfolgen, einen Gesamtschaden von 550 Millionen Schilling hatten. Dies trägt natürlich dazu bei, daß die Stadtwerke heute in einer Notsituation sind. Auch die fünf Lohn- und Preisabkommen haben sich auf diese lohnintensiven Betriebe ausgewirkt.

Die Verkehrsbetriebe haben versucht, durch eigene Rationalisierungen Einsparungen zu erzielen. Verschiedene Einsparungen, wie Einführung der Totmann-Einrichtung, der Gelenkzüge, Umstellung der Buchhaltung, Verwendung von Münzzählmaschinen und ähnliches, bringen jährliche Ersparnisse von rund 100 Millionen Schilling. Der Bau der Hauptwerkstätte, mit dem im nächsten Jahr begonnen werden soll, wird durch eine raschere Abfertigung der Wagenrevision und der Reparaturen gleichfalls große Einsparungen ermöglichen. Zwei Punkte des seinerzeit beschlossenen Sanierungsprogramms seien noch unerledigt, sie liegen jedoch nicht im Bereich der Stadtverwaltung. Erstens die Abschaffung der vom Bund eingehobenen Beförderungssteuer und zweitens ein Beitrag des Bundes für die außertariflichen Begünstigungen für Polizeiorgane etc. Entgegen der Ansicht, der Finanzminister könne auf die Beförderungssteuer nicht verzichten und auch keine Entschädigung für die genannten Tarifiermäßigungen geben, muß man feststellen, daß verschiedene Lokalbahnen eine Sanierung dadurch erfahren haben, daß der Finanzminister dort ja auf die Beförderungssteuer verzichtet hat. Es wäre daher nur recht und billig, wenn Wien ebenso berücksichtigt würde.

In der Debatte wurde auch auf den Münchner-U-Bahnbau verwiesen. Auch dort hat der Bund einen Teil der Kosten übernommen, und zwar in der Form, daß eine Verbindungsbahn zwischen dem Haupt- und Ostbahnhof ausschließlich aus Bundesmitteln gebaut wird. In Wien ist es jedoch so, daß das Volksblatt im Jahr 1959 den Schnellbahnbau als "Wahlschlager" der Sozialisten bezeichnete, 1964 dann, als die Schnellbahn die Erwartungen übertraf, schrieb dieselbe Zeitung, daß mit dem Schnellbahnbau ein Konzept der ÖVP verwirklicht worden sei. Der Redner verweist dann auch auf den U-Bahnbau in Mailand.

Nach Fertigstellung der U-Bahn konnte sie sechs bis sieben Jahre nicht in Betrieb genommen werden, weil einzelne Stränge untereinander nicht verbunden waren, ein eigener Bahnhof und eine eigene Reparaturwerkstätte fehlte. Es entstand dadurch ein Zinsenverlust, der ungefähr 45 Prozent des Kapitalaufwandes ausmachte. Es zeigt sich also, wie notwendig eine ausreichende Planung ist.

Abschließend appelliert er an den kommenden Nationalrat, dafür vorzusorgen, daß die Bestimmungen für die Gewährung von ERP-Mitteln so geändert werden, daß auch kommunale Versorgungseinrichtungen Kredite bekommen können.

Den Ansätzen der Gruppe XII werde seine Fraktion die Zustimmung geben.

GR. Lanc (SPÖ) nimmt zu einigen Bemerkungen von GR. Haag Stellung. Wenn der ÖVP-Redner davon gesprochen hat, daß es seine Partei ~~hätten~~ Sanierungsverhandlungen lieber gesehen hätte, wenn der Zinsendienst der Stadtwerke vollkommen von der Stadt Wien übernommen worden wäre, so ist dazu zu sagen, daß in den Verhandlungen eine solche Forderung in dieser Formulierung von den ÖVP-Unterhändlern nicht gestellt wurde. Die Verhandlungen vollzogen sich auf einer weit sachlicheren Ebene.

Zur Bemerkung von GR. Haag, daß der Wirtschaftsplan 1966 der Stadtwerke keine Verbesserung des Verhältnisses zwischen Eigen- und Fremdkapital bringe (Zwischenruf von GR. Haag: "Ich habe gesagt, keine wesentliche Verbesserung!"): Gerade in der Kapitalstruktur wurde mit der Aufstockung des Eigenkapitals von rund 360 Millionen Schilling etwas sehr Wesentliches getan.

Zur Behauptung von GR. Haag, die Sanierung der Stadtwerke stehe und falle mit der U-Bahn-Planung: Die Sanierung wurde sehr sachlich diskutiert. Der vorliegende Wirtschaftsplan enthält bereits diese Sanierung, abzüglich der Tarifregelung. Darüber hinaus ist von der ÖVP nicht mehr gefordert worden. Die U-Bahn-Planung kann nicht in die Wirtschaftsplanung der Stadtwerke hineinspielen. Das U-Bahn-Konzept wurde von der Stadtbauamtsdirektion als Diskussionsgrundlage entwickelt; in Koordinationsgesprächen mit den Verkehrsbetrieben wird es nunmehr erörtert.

Im Schlußwort befaßt sich Stadtrat Dr. Maria Schaumayer mit den einzelnen Diskussionsbeiträgen.

Wenn von einem "unechten Verlust" der Gaswerke gesprochen wurde, so muß man dabei sehr vorsichtig sein. Tatsache ist, daß zusätzliche Anlagen geschaffen werden müssen, wenn wir allen Versorgungswünschen der Bevölkerung gerecht werden sollen.

Es stimmt, daß die internationale Kopfquote beim Stromverbrauch in Österreich noch nicht erreicht wurde. Zu den angeführten Argument kommt noch hinzu, daß unser Wohnungsstandard noch nicht westeuropäisches Ausmaß erreicht hat und der Stromverbrauch daher auch noch nicht so hoch ist.

Daß bei der Geräte-Aktion keine Kühlschränke und Waschmaschinen angeboten werden, ist keineswegs auf eine restriktive Politik der E-Jerke zurückzuführen.

Das Wiener Gasnetz ist tatsächlich sehr alt: Von gesamten, 2.200 Kilometer umfassenden Niederdruck-Rohrnetz wurden acht Kilometer vor 1890 verlegt, 157 Kilometer vor dem Jahr 1900, 177 Kilometer vor 1910 und 163 Kilometer vor 1920. Insgesamt wurden also 505 Kilometer, etwa ein Viertel des gesamten Netzes, vor 1920 verlegt. Bei der Erneuerung der Rohrstränge werden die Gaswerke planmäßig vorgehen.

Es gibt Möglichkeiten für einen breiteren Gasabsatz, vor allem in Richtung der Warmwasserbereitung. Die Genehmigung zusätzlicher Gasheizungen ist an die Bedingung geknüpft, daß auch während der Sommermonate ein entsprechender Gasabsatz gewährleistet ist. Bei der Warmwasserbereitung trifft das zu.

Gasentgiftung: Es muß wiederholt werden, daß für die Zeit nach 1967, wenn die Gasentgiftung abgeschlossen sein wird, der Satz gelten muß: Ungiftig, aber nicht ungefährlich.

Die Möglichkeiten von Erdgasimporten werden gegenwärtig begrüßt.

Eine unterirdische Erdgaslagerung würde zweifellos unsere finanziellen Möglichkeiten übersteigen.

Zur Frage der ERP-Finanzierung zitiert die Berichterstatterin aus dem Paragraph 3 des ERP-Fondsgesetzes, in dem es heißt, daß der Fonds keine Leistungen zugunsten von Gebietskörperschaften erbringen darf.

Eine Änderung des ERP-Gesetzes wäre möglich. In der gegenwärtigen Situation aber muß man sich überlegen, was finanziell günstiger ist: eine juristische Umorganisation der E-Werke, so daß sie nicht unter die Ausschlußklausel des ERP-Gesetzes fallen oder jene Steuervorteile, die sich aus ihrer gegenwärtigen Rechtsform ergeben. Ich bin jederzeit bereit, mit dem Finanzminister über die Beförderungssteuer und über ERP-Mittel zu sprechen, aber erst, wenn die Stadt Wien den Stadtwerken die Lasten abgenommen hat, die sie ihnen auferlegte. (Zwischenruf StR. Bock: "Da machen Sie es sich aber sehr billig; sie können hier keine Bedingungen stellen, sondern müssen für die Stadt Wien alle Vorteile wahrnehmen!")

Im Leitungsnetz ist sicher noch einiges nachzuholen. Die Arbeiten am Block V des E-Werkes Simmering können nicht rascher gehen, als beim Block IV, bei dem der Terminplan vorbildlich eingehalten wurde.

Zwischen der Wiener Stadtplanung und den Verkehrsbetrieben sind eingehende Beratungen im Gang. Die erarbeiteten Unterlagen werden sobald als möglich vorgelegt werden.

Es wird alles getan werden müssen, um auch jüngere Menschen für den Dienst bei den Verkehrsbetrieben zu interessieren. Die wirksamste Rationalisierungsmaßnahme der Verkehrsbetriebe, auch auf dem Personalsektor, wäre eine U-Bahn.

Was die Führung der Vorortelinie als Schnellbahn betrifft, hat das Institut für Betriebstechnik an der Technischen Hochschule Wien eine zu erwartende Frequenz von 90.000 Fahrgästen errechnet, während die Untersuchungen der Stadt Wien eine so geringe Frequenz ergaben, daß der Betrieb kaum rentabel erschien.

Ich habe mich gestern gemeinsam mit Stadtrat Heller im Institut für Betriebstechnik informieren lassen, woher diese Divergenz in den Auffassungen kommt. Es hat sich gezeigt, daß Professor Tschirf für seine Vorortelinie einerseits einen Anschluß nach Hietzing und andererseits nach Floridsdorf vorsieht und daß seine Fahrgastzahlen daher jene Frequenzen beinhalten, die wir für die Stadtbahn errechneten.

Für die Sicherheit im Stadtbahnbetrieb - und zwar sowohl für die Fahrgäste als auch für die Zugsbegleiter - haben wir nun die optimale Lösung gefunden.

Es ist die Frage, ob man die Sozialtarife, die in der Zeit der wirtschaftlichen Depression eingeführt wurden, auch für die Jahre ganz anderer Konjunkturverhältnisse verewigen soll.

Zur Frage der Wagentypen der Zukunft, für die GR. Peter eine Breite von 2.50 Meter forderte, ist zu sagen, daß wir sogar an eine Wagenbreite von 2.80 Meter denken. (Zwischenruf GR. Peter: "Ja denken - aber bestellen tun Sie es nicht") - Stadtrat Dr. Schaumayer: "Wir müssen erst die Vorlage des Liniensplanes abwarten". Wir beschäftigen uns mit der Planung und planen heißt denken.

Die Bestellung der 20 Beiwagen, von denen GR. Peter sagte, daß sie unbenützt stehen, fiel unglücklicherweise in eine Zeit, da es bei den Triebwagen außergewöhnlich viel Ausfälle und beim Personal einen besonders drückenden Unterstand gab. Das bewirkte, daß die Beiwagen noch nicht zum Einsatz gelangen konnten. Es handelt sich aber dabei keineswegs um eine Fehlplanung.

Was die Errichtung von Atomkraftwerken anlangt, ist - in technischer und betriebswirtschaftlicher Hinsicht - alles noch in Fluß. Das soll uns aber nicht veranlassen, die Hände in den Schoß zu legen. Die E-Werke werden sich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Kernkraftwerke weiterhin sehr intensiv mit diesen Fragen beschäftigen.

Das Problem der Nebenbezüge bei den Verkehrsbetrieben wird weiter behandelt werden, um vielleicht doch zu einer Vereinfachung zu kommen, wobei allerdings die Bediensteten nicht schlechter gestellt werden dürfen. Die Intensivierungszulage von 27 Groschen ist etwas problematisch, weil sie innerhalb des Fahrpersonals wieder neue Kategorien schafft, was auch etwas Mißmut erzeugt.

Wer immer den Fahrplan für die Massenverkehrsmittel erstellt - er wird in den Spitzenzeiten aber durch den Individualverkehr doch durchkreuzt. Es wird jedenfalls schwierig sein, dem Grundsatzbeschluss über den Vorrang des öffentlichen Massenverkehrs zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Personalstruktur der drei Unternehmungen ist unterschiedlich, und das äußert sich auch bei den Durchschnittsbezügen. Allordings soll der Grundsatz gelten: Gleiche Leistung - gleiche Bezahlung.

Durch die Übergabe gewisser Autobuslinien an private Unternehmen im Auftrag und für Rechnung der Verkehrsbetriebe würden etwa 28 Lenker und 20 Bedienstete in der Hauptwerkstätte eingespart werden können.

Die für Werbung eingesetzte eine Million Schilling dokumentiert den Willen, die Kundeninformation zu schaffen.

Im Schulbüro gibt es 10 Instruktoren für den Unterricht für den Fahrdienst, einen Instruktor für Diensterteilung, 10 Instruktoren für den Schaffnerdienst und 15 Kontrollorfahrer. Jährlich durchlaufen das Schulbüro 350 Schaffner, und es finden etwa 700 Umschulungen statt.

Es fehlt ein Generalverkehrsplan, es fehlt das Massenverkehrsmittel der zweiten Ebene und es fehlt auch das endgültige Stadtmodell. (VBgm. Slavik: Sie versuchen wegzudiskutieren, daß wir eine zweite Ebene schon haben!) Absolut nicht, ich würde mich hüten, etwas wegzudiskutieren, was Bürgermeister Lueger schon geschaffen hat. Uns interessiert jetzt, wie es weitergeht. Wenn man von dem Pessimismus hinsichtlich der U-Bahn hörte, der über die lebende Generation hinausreicht, dann muß man sich fragen, wie man dann die Olympiade 1972 bewerkstelligt hätte.

Zur Werbung um besseres Verständnis des Personals für Rationalisierungen: Sie haben sich gewundert, daß ein so großer Dienstgeber wie es die Gemeinde Wien ist, kein Kommunikationsorgan zu seinen Bediensteten hat. Sie sei bereits dabei, die Voraussetzungen zu prüfen, für den Bereich der Stadtwerke eine Betriebszeitung einzuführen.

Daß es bei der Rationalisierung Grenzen gibt, ist selbstverständlich. Der Personalmangel wird uns noch so lange in Atem halten, als es nicht möglich ist, durch den Einsatz von U-Bahnzügen die notwendige Personalersparnis zu erzielen. ./.

Die finanzielle Frage sei für den Personalmangel wahrscheinlich weniger die Ursache, als das Fehlen der Fünf-Tage-Woche. Alle Vorschläge, die zu einer besseren Diensterteilung führen könnten, würde sie daher gerne aufgreifen.

Beschwerden der Fahrgäste werden selbstverständlich überprüft.

GR. Windisch hat die Scheibenwischer bei den alten Straßenbahnwagen urgiert. Die Referentin stellt fest, daß bei 300 alten Wagen Scheibenwischer vorhanden sind, daß sie jedoch bei 458 Wagen fehlen. Eine Anlage soll jedoch 30.000 Schilling kosten. (Zwischenruf GR. Windisch: Um das Geld bekomme ich ja ein Auto mit zwei Scheibenwischern!) Diese Frage soll jedoch im Gemeinderatsausschuß noch geprüft werden.

Die in den Wirtschaftsplänen ausgewiesenen Zahlen stimmen.

Die genannte Zahl betreffend Ansuchen um Gasanschlüsse, sei kein Maßstab, da vielfach nicht um einen Anschluß angesucht wird, wenn man vom Nachbarn bereits erfahren hat, daß sein Ansuchen abgelehnt wurde.

Das Münchner U-Bahn-Projekt bezeichnet Stadtrat Schaumayer als eine interessante Informationsquelle, auch hinsichtlich der Kosten. Ein Kilometer soll sich nach diesen Informationen auf 155 Millionen Schilling belaufen. Sie würde sich wünschen, die Münchner Verhältnisse auf Wien übertragen zu können, denn dort gibt es eine echte Regionalplanung und dort hat die Stadt die notwendige Hilfeleistung erfahren. Man hat sich dort auch den Umweg über den Bau einer Ustraba erspart und dort ist auch die Finanzierung sichergestellt.

GR. Lanc kann die Protokolle der Sanierungsverhandlungen jederzeit haben. Die Kapitalaufstockung im Jahr 1966 wird ein Ausmaß von 362 Millionen haben und eine leichte Korrektur von etwas mehr als ein Prozent im Verhältnis Fremdkapital zu Eigenkapital verursachen.

./.

Der Umbau spielt nach Meinung von GR. Lanc keine namhafte betriebswirtschaftliche Rolle. Die Referentin ist der Meinung, daß das Gegenteil eintreten wird. Der Sanierungszeitraum kann nicht weit genug bemessen sein und die Planung kann nicht weit genug vorausschauen.

Abschließend stellt sie fest, daß die Stadtwerke selbstverständlich bestrebt sind, weiterhin nach Maßgabe ihrer Kräfte und ihrer Möglichkeiten mit eigener Initiative zu planen und zu arbeiten, um den großen Aufgaben gerecht zu werden. (Beifall)

Bei der Abstimmung über die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke werden die Ansätze mit den Stimmen von SPÖ und ÖVP angenommen. Der Antrag der KLS (Errichtung einer Autobuslinie zwischen dem 20. und 19. Bezirk) sowie die zwei Anträge der ÖVP werden einstimmig der Behandlung zugewiesen.

Das Schlußwort des Bürgermeisters

Zum Abschluß ergreift nocheinmal Bürgermeister Bruno Marek das Wort. Er führte aus:

"Es war die zweite Budgetdebatte in der laufenden Verwaltungsperiode, aber die erste, bei der ich die Ehre hatte, als Bürgermeister mitzuwirken. Sie haben, meine Damen und Herren, in den vergangenen zwölf Arbeitstagen ein großes und verantwortungsvolles Arbeitspensum erledigt. Das Budget für das Jahr 1966, das in vorbildlicher Zusammenarbeit der beiden großen Parteien und in mühevoller Kleinarbeit der verantwortlichen Beamten erstellt wurde, haben Sie in den vergangenen Tagen einer strengen Prüfung und manchmal auch der Kritik unterzogen. An den Debatten im Anschluß an die Referate der zwölf Amtsführenden Stadträt haben sich 100 Debattenredner beteiligt. Die Beratungen dauerten insgesamt 57 Stunden und zehn Minuten. ~~Immer~~ aber waren Ihre Bemerkungen von Sachlichkeit und von der Liebe zu unserer schönen Heimatstadt getragen.

Es ist mir deshalb ein Bedürfnis, Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, dafür zu danken, daß Sie in verantwortungsbewußter und sachlicher Arbeit die Ansätze des Voranschlages für das Jahr 1966 durchleuchtet und so als freigeählte Vertreter der Bevölkerung Ihr Wissen und Können in den Dienst unseres Gemeinwesens gestellt haben. Sie haben dadurch Ihre Bereitschaft und Ihre Fähigkeit bewiesen, die Aufgaben, die mit der Bereitstellung der Mittel für die kommenden kommunalen Aufgaben verbunden sind, pflichtgemäß zu erfüllen. Für diese Einstellung, die in der gedeihlichen Atmosphäre der Budgetberatungen ihren Ausdruck gefunden hat, bin ich Ihnen zu tiefem Dank verpflichtet. Mein Dank gilt in besonderem Maße dem Amtsführenden Stadtrat für das Finanzwesen sowie den leitenden Beamten der Finanzverwaltung. Desgleichen entbiete ich den Damen und Herren Amtsführenden Stadträten samt ihren Abteilungsleitern, dem Herrn Magistratsdirektor, dem Herrn Kontrollamtsdirektor, dem Herrn Stadtbaudirektor und dem Herrn Generaldirektor der Wiener Stadtwerke meinen Dank. Darin eingeschlossen sind selbstverständlich alle ihre Mitarbeiter! Dem Präsidialbüro sei für die gute Organisation der Budgetberatungen gedankt. Der raschen und verlässlichen Berichterstattung durch die Pressestelle und der Mitwirkung des Stenografenbüros zolle ich meine besondere Anerkennung. Für die ausführliche und korrekte Information der Öffentlichkeit durch die Damen und Herren der Presse sage ich ebenfalls herzlichen Dank. (Allgemeiner Beifall.)

Meine Damen und Herren! Sie haben gute Arbeit geleistet und den Haushalt unserer Stadt für das nächste Jahr gut bestellt. Ich wünsche Ihnen deshalb nach der anstrengenden Tätigkeit der letzten Wochen ein friedvolles und harmonisches Weihnachtsfest. Wir blicken ruhigen Gewissens in das Jahr 1966, das uns im Geiste der Zusammenarbeit aller aufbauwilligen Kräfte finden möge, auf daß die Probleme unserer Stadt in jener Atmosphäre gemeinsamen Wollens und miteinander Rednes jene Lösung finden, die einzig und allein den Sachwaltern der kommunalen Belange Maßstab sein darf.

Den Bewohnern dieser Stadt, allen Wienerinnen und Wienern, wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr, das begleitet sei von Erfolg, Gesundheit und Zufriedenheit. (Allgemeiner Beifall). Die Sitzung ist geschlossen.

Hierauf begeben sich folgende Vertreter der Gemeinderatsfraktionen zu Bürgermeister Marek und überbringen ihm die Festtagswünsche ihrer Parteien: für die SPÖ Landtagspräsident Dr. Stemmer, für die ÖVP Gemeinderat Mühlhauser, für die FPÖ Gemeinderat Ieter und für die KLS Gemeinderat Lauscher.

(Ende des Sitzungsberichtes)