

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

19

Wien, am 20. Jänner 1934

Sitzungen im Rathaus.

In der kommenden Woche tritt am Freitag um 17 Uhr der Wiener Landtag zu einer Sitzung zusammen. Anschliessend an die Landtagsitzung hält der Gemeinderat der Stadt Wien eine Sitzung ab.

Neuwahl des Bezirksvorsteher-Stellvertreters in der Leopoldstadt.

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt hatte wie ~~vor~~ andere Bezirksvertretungen einen nationalsozialistischen Bezirksvorsteher-Stellvertreter. Auf Grund des Wiener Verfassungsgesetzes, das die nationalsozialistischen Mandate für nichtig erklärt, ist diese Stelle frei geworden. In der heutigen Sitzung der Bezirksvertretung wurde der christlichsoziale Bezirksrat Wilhelm Pink zum Bezirksvorsteher-Stellvertreter gewählt.

Der Zehn-Groschentarif auf der Strassenbahn kommt.

Einführung auch von Dreissig-Groschenkarten. - Korrekturen an der Zoneneinteilung für den Zwanzig-Groschentarif.

In der Sitzung des sozialdemokratischen Gemeinderatsklubs am Samstag nachmittag erstattete Stadtrat Dr. Danneberg, der in Vertretung des erkrankten Vizebürgermeisters Emmerling auch die Geschäfte der Unternehmungsgruppe führt, ein Referat über die Fortführung der Tarifreform auf der Strassenbahn, in dem er wichtige Mitteilungen über bevorstehende Tarifänderungen machte:

Der Einführung des Zwanzig-Groschentarifes soll nun die eines Zehn-Groschentarifes folgen, um das Publikum auch für die Benützung der Strassenbahn auf kurzen Strecken zu gewinnen. Die für zehn Groschen zubefahrenden Strecken ergeben sich im allgemeinen durch eine Halbierung der bereits bestehenden Zoneneinteilung für den Zwanzig-Groschentarif. Es ist undurchführbar, von jeder beliebigen Haltestelle aus die Benützung der Strassenbahn für eine bestimmte Streckenlänge um zehn Groschen zu ermöglichen, da die Kontrolle bei einem solchen System ausgeschlossen wäre. Es muss daher mit einer bestimmten Zoneneinteilung gerechnet werden, die sich aus den natürlichen Streckenabschnitten und Kreuzungen ergibt. Dass dabei nicht alle Zonen gleich lang sein können, liegt auf der Hand. Gewisse Unbilligkeiten und Unbequemlichkeiten für die Fahrgäste, die bei den auf den Ring einfahrenden Linien, D, L und M entstanden sind, sollen aber durch eine Verlängerung der Zwanzig-Groschenzonen ab 1. Februar ausgeglichen werden. Gleichzeitig soll für die Linie 4 die Zonengrenze von der Ungargasse zur Landstrasse verlegt werden. Gewisse kurze Endzonen, für die jetzt der Zwanzig-Groschentarif gilt, sollen in Zehn-Groschenzonen umgewandelt werden. (Zum Beispiel: Neuer Markt-Oper, Baumgartner Kasino-Hütteldorf.)

Die Bewältigung des Verkehrs bei Einführung des Zehn-Groschentarifes stellt die Strassenbahn vor neue Aufgaben, die nicht einfach das Budapester Beispiel nachgeahmt werden kann. Daher muss zunächst auf einzelnen Linien ein Versuch unternommen werden. Die Strassenbahndirektion schlägt für diesen Versuch alle Linien der Mariahilferstrasse vor, und zwar die Linien 52, 58 und 59 von Endstation zu Endstation, die Linien L und M ab Bellaria bis zu den Endstationen Dreherpark und Baumgartner-Kasino. Auf diesen Linien soll der Versuch nach dem Budapester System unternommen werden. Für die Zehn-Groschen-Fahrgäste wird also die vordere Plattform des Motorwagens reserviert. Die Fahrgäste erhalten keinen Fahrschein vom Schaffner, sondern haben ein Zehngroschenstück unter Kontrolle des Fahrers in einen

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am _____

Apparat zu werfen. Der Fahrer kontrolliert auch, dass am Zonenende alle Fahrgäste die vordere Plattform des Wagens verlassen oder bei Weiterfahrt neuerlich zehn Groschen in den Apparat werfen. Für den Fall, dass die vordere Plattform für die Zehn-Groschen-Fahrgäste nicht ausreicht, muss damit gerechnet werden, dass - so wie in Budapest - der Schaffner des Wagens die vordere Wagentür öffnet, um die der Tür zunächst gelegenen Sitz- und Stehplätze ebenfalls diesen Fahrgästen zugänglich zu machen und diese Plätze durch eine Kette gegenüber dem übrigen Wagen abzuschliessen. Während aber in Budapest die Fahrgäste dieser vorderen Wagenplätze in diesem Falle aufstehen und sich in den rückwärtigen Teil des Wagens begeben müssen, soll dies in Wien vermieden werden. Der Fahrgast, der einen normalen Fahrschein besitzt, wird nur, wenn er sitzen bleibt, bei jeder Zonengrenze seinen Fahrschein zeigen müssen. Im allgemeinen wird sich vermutlich das Öffnen der Wagentür weniger oft als notwendig erweisen wie in Budapest, da die vorderen Plattformen in Wien grösser sind. Fährt ein Kleinzonenfahrgast, der im Wagen sitzt, über die Zonengrenze hinaus, so erfolgt das Einkassieren für die nächste Kleinzone durch den Schaffner, aber nicht wie in Budapest durch Einwerfen eines Zehngroschenstückes in eine Geldbüchse, mit der dort die Schaffner ausgerüstet sind, sondern durch Ausgabe eines Zehn-Groschenfahrscheins.

Während die Zwanzig-Groschenfahrscheinne erst ab 8 Uhr früh gelten, da vorher die Schaffner zu stark beschäftigt sind und überdies die Frühfahrscheinne um 21 Groschen grössere Berechtigung geben als die Zwanzig-Groschenfahrscheinne, soll der Zehngroschentarif schon ab Betriebsbeginn gelten, um auch den Frühfahrern diese Begünstigung für kurze Strecken zugänglich zu machen.

Ausser auf der Mariahilferstrasse sollen die Versuche zugleich auch auf den Gürtellinien unternommen werden, also mit den Wagen 8, 18, 118 und 18G (nur Strassenbahn). Auf der Linie 8 soll der Versuch, da dort Dreiwagenzüge verkehren, so unternommen werden, dass für die Zehn-Groschen-Fahrer ein *eigener* Strassenbahnwagen verwendet wird, in dem nur hinten eingestiegen und nur vorne ausgestiegen werden darf, sodass der Schaffner die vollständige Kontrollmöglichkeit an den Zonengrenzen hat. In diesem Falle sollen Zehn-Groschenfahrscheinne ausgegeben werden. Die Einführung des Kleinzonentarifes, insbesondere die damit verbundene Verdrängung von Langstreckenfahrern aus dem Triebwagen, erfordert, dass auch die Beiwagen (mit Ausnahme der vorderen Plattform) den Nichtrauchern zur Verfügung gestellt werden. Dies ist auch wegen der gleichmässigen Verteilung der Fahrgäste auf Motor- und Beiwagen notwendig. Das Rauchen wird also auf den Versuchsstrecken nur auf den vorderen Plattformen der Beiwagen gestattet sein. Vom Rauchverbot auf den Beiwagen ausgenommen werden nur die Linien L, M und 18G, weil sie über die Versuchsstrecken hinaus verkehren. Bei der Beurteilung des teilweisen Rauchverbots darf nicht übersehen werden, dass auf den meisten Strassenbahnen der Welt überhaupt ein Rauchverbot besteht, auch in Budapest, wo der Kurzstreckentarif eingeführt ist.

Ausser dem Zehn-Groschentarif soll auf den Linien der Mariahilferstrasse und des Gürtels auch ein Dreissig-Groschen-Fahrschein, der ab 8 Uhr früh gilt, erprobt werden. Er gibt die Möglichkeit, anderthalb Zonen mit direktem Wagen zu fahren, so dass der Fahrgast, der mit dem Zwanzig-Groschenfahrschein am Ende der Zone aufstehen müsste, um auf der vorderen Plattform mit zehn Groschen zu seinem Ziele weiterzufahren, eine Fahrkarte bekommen kann, mit der er an sein Ziel gelangen kann, ohne die vollen fünfunddreissig Groschen bezahlen zu müssen.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III, Blatt

Wien, am

Die Einführung der Zehn-Groschen-Fahrkarte wird gegenüber dem heutigen Zustande eine grosse Begünstigung bedeuten, weil sie ermöglicht, für zwanzig Groschen zwei verschiedene Linien zu benützen, also gewissermassen eine Umsteigkarte für zwanzig Groschen ersetzt, während bisher für eine solche Fahrt ein Fahrschein um fünfunddreissig Groschen notwendig war. Das ist für die Fahrgäste ein grosser Vorteil, der freilich für die Strassenbahnen nachteilige finanzielle Auswirkungen haben wird. Denn er wird zur Abwanderung sehr vieler Fahrgäste von dem normalen Fahrschein zu dem billigen Fahrschein führen. Diese Verluste können nur dadurch wettgemacht werden, dass der billige Kurzstreckentarif der Strassenbahn sehr viele neue Fahrgäste bringt, ohne dass ihr Apparat allzusehr belastet wird.

Da die Gürtelwagen die Mariahilferstrassen-Linien kreuzen, wird also schon während der Versuchsperiode ein Umsteigverkehr mit Zehn-Groschen-Fahrkarten möglich sein. Zu gleicher Zeit soll ein Versuch auf der stark frequentierten 49er Linie gemacht werden, die den Gürtel, nur durch eine Zehn-Groschenzone von der Mariahilferlinie getrennt, überquert. Es kann also das Zusammenwirken mehrerer Linien im Hinblick auf den Tarif beobachtet werden. Die Dreissig-Groschenkarten sollen auf der 49er Linie nicht zur Ausgabe gelangen, um zu sehen, wie weit sich ihr Fehlen bemerkbar macht.

Da die neuen Apparate für den Einwurf der Zehngroschenstücke erst bestellt werden müssen ^{und} für die Wagen, die für Zehn-Groschen-Fahrer reserviert werden sollen, die Türen geändert werden müssen, kann die Einführung des Zehn-Groschentarifes nicht sofort erfolgen. Die Vorlage soll dem Gemeinderat schon in seiner nächsten Sitzung am kommenden Freitag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, die Einführung wird aber erst in der zweiten Hälfte März erfolgen können. Wenn sich die Versuche bewähren und alle Schlussfolgerungen daraus gezogen werden können, wird die Einführung in ganz Wien stattfinden. Dann wird an jeder Strassenbahnhaltestelle in Wien eine Tafel angebracht werden, aus der jedermann wird ersehen können, wie weit er von dieser Haltestelle aus auf den dort verkehrenden Linien für zehn Groschen fahren kann.

Die Strassenbahn unter Leitung ihrer Direktoren Werner und Resch hat dank der verständnisvollen Mitarbeit des ganzen Personals die Einführung des Zwanzig-Groschentarifes und des Gepäckstarifes klaglos bewältigt. Sie trifft auf Grund der Erfahrungen alle Vorbereitungen, um auch die neuen Tariformen der Wiener Bevölkerung in zweckmässiger Weise zugänglich zu machen.

.....