

Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

1, RATHAUS, 1. STOCK, TUR 309b, 1082 WIEN - TELEPHON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Donnerstag, 22. Dezember 1966

Blatt 4165

Die Budgetberatungen im Wiener Rathaus:

Städtische Unternehmungen

=====

22. Dezember (RK) Am heutigen letzten Tag der Budgetberatungen im Wiener Rathaus wurde die Verwaltungsgruppe XII (Städtische Unternehmungen) behandelt. Stadtrat Dr. Maria Schaumayer (ÖVP) führte in ihrem Referat aus:

"Erstmals werden für das Wirtschaftsjahr 1967 jene Bestimmungen der Wiener Verfassung und des Statutes für die Unternehmungen der Stadt Wien wirksam, die eine Führung der Unternehmungen nach wirtschaftlichen Grundsätzen und die Überprüfung der Tarife vorschreiben. Als Minimum dieser Führung nach wirtschaftlichen Grundsätzen legt der Paragraph 24 des Statutes fest, daß die Unternehmungen eigene Erträge erzielen sollen, die zumindest die Aufwendungen voll decken, die Erhaltung der Wirtschaftssubstanz im Bereich der Anlagen sicherstellen und die technische und wirtschaftliche Fortentwicklung der Unternehmungen gewährleisten.

Die wirtschaftliche Lage

Die Ergebnisse der sogenannten Sanierungsverhandlungen bedeuten einen ersten Schritt, um diesem Auftrag des Gemeinderates zu entsprechen. Sie zeitigen einerseits die vom Gemeinderat am 21. Oktober beschlossene Tarifierhöhung bei den Verkehrsbetrieben, andererseits die ebenfalls vom Gemeinderat gebilligten Maßnahmen, im Sinne einer möglichst Tarifeinheit und Tarifgerechtigkeit im Wiener Stadtbereich, eine Tarifgemeinschaft zwischen Verkehrsbetrieben und privaten Autobuslinien herzustellen und den Gemeinschaftstarif der Schnellbahn bis zur Stadtgrenze auszudehnen.

./.

Ich freue mich, dem Gemeinderat mitteilen zu können, daß beide Maßnahmen plangemäß und termingerecht am 2. Jänner 1967 in Kraft treten werden. Wohl werden die Schnellbahnstationen Jedlersdorf, Strebersdorf, Floridsdorf-Siemensstraße, Leopoldau, Süßenbrunn, Hetzendorf, Atzgersdorf-Mauer, Liesing noch eine Zeitlang bloß provisorische Sperrenanlagen aufweisen, doch die Hauptsache ist, daß auch unsere 'Randwiener' von finanzieller Mehrbelastung befreit werden. Diese Belastung geht auf die Verkehrsbetriebe über, denen sowohl aus der Vereinbarung mit den Österreichischen Bundesbahnen, wie auch mit den privaten Autobuslinien und den Trafiken (Zwei Prozent Provision für den Vorverkauf) nicht unerheblicher Mehraufwand erwächst.

Ein weiteres Ergebnis der Sanierungsverhandlungen wird im Erfolgsplan nicht sichtbar: Die Kapitalaufstockung der Hoheitsverwaltung. Diese 150 Millionen Schilling Bareinlage und die rund 250 Millionen Schilling Sacheinlagen werden erst in der Bilanz 1967 zutage treten. In den Finanzplan ist die Bareinlage bereits eingebaut. Weiters ist mit der Finanzverwaltung vereinbart, daß den Verkehrsbetrieben jener Mehraufwand, der durch das als Sacheinlage vorgesehene Tunnelstück Lastenstraße erwächst, von der Hoheitsverwaltung vergütet wird.

4,5 Milliarden-Aufwand

Der Voranschlag der Wiener Stadtwerke für das Jahr 1967 weist bei einem Gesamtaufwand von 4.487,6 Millionen Schilling und einem Gesamtertrag von 4.367,6 Millionen Schilling einen Abgang von 120 Millionen Schilling aus. Das sind 2,7 Prozent des Gesamtaufwandes. Der Jahresverlust 1966 war mit 19,6 Millionen Schilling veranschlagt. Im Erfolgsplan 1966 war aber ein Zuschuß der Hoheitsverwaltung von 170 Millionen Schilling enthalten. In betrieblicher Sicht ist der präliminierte Verlust 1967 also geringer. Gegenüber 1965 - dieses Jahr schloß mit einem Abgang von 176,9 Millionen Schilling - weist das Präliminare 1967 ebenfalls eine Verbesserung auf. Allerdings muß ich den Gemeinderat darauf hinweisen, daß durch die im Bundeskanzleramt erzielte Einigung über eine Gehaltserhöhung den Wiener Stadtwerken 1967 Mehrkosten von etwa 80 Millionen Schilling erwachsen werden.

Trotz dem Verlust von 120 Millionen Schilling sieht die Generaldirektion der Wiener Stadtwerke davon ab, dem Gemeinderat derzeit Vorschläge für Tarifänderungen vorzulegen. Die Stromtarife wurden zuletzt mit 1. Jänner 1965 nach vorangegangenen Preisregelungsverfahren gesamtösterreichisch neu geregelt. Bezüglich einer Änderung der Gastarife muß das Ergebnis des bei der Preisbehörde anhängigen Verfahrens abgewartet werden, ehe dem Gemeinderat ein Antrag vorgelegt werden kann. Bei der Städtischen Bestätigung ist derzeit kein Anlaß zu einer Tarifänderung gegeben. Und was die Verkehrsbetriebe anlangt, so bin ich der Zustimmung des Gemeinderates gewiß, daß die am 21. Oktober 1966 beschlossene Tarifänderung ja ohnehin das Jahr 1967 betrifft.

Aufwands- und Ertragsentwicklung

Vergleicht man mit dem Voranschlag 1966, so zeigt der Erfolgsplan der Wiener Stadtwerke für das Wirtschaftsjahr 1967 eine Aufwandssteigerung von 7 Prozent. Dem steht eine Ertragssteigerung von nur 4,6 Prozent gegenüber. Bei diesem Vergleich der Ertragsseite mit dem Jahr 1966 ist allerdings zu berücksichtigen, daß der erfolgswirksame Zuschuß der Hoheitsverwaltung von 170 Millionen Schilling die Entwicklung ungünstiger erscheinen läßt, als sie tatsächlich ist. Die Aufwandsseite zeigt gegenüber dem Voranschlag für 1966 Mehraufwendungen der Wiener Stadtwerke von insgesamt 294,4 Millionen Schilling. Davon entfallen 201,9 Millionen Schilling auf die Verkehrsbetriebe. Dieser Mehraufwand verdient eine Erklärung, da er nicht ausschließlich aus Preis- und Lohnsteigerungen resultiert. So ist darauf hinzuweisen, daß der Österreichischen Bundesbahn aus der Wiener Tarifierhöhung Mehreinnahmen von rund 5 Millionen Schilling für den Gemeinschaftstarif zufallen. Weiters äußert sich die Vereinbarung der Verkehrsbetriebe mit den privaten Autobusunternehmen in einen Mehraufwand von etwa 10 Millionen Schilling. Auch die Beförderungssteuer steigt auf Grund der neuen Tarife um etwa 4 Millionen Schilling. Schließlich bedeutet auch die neue Tunnelstrecke Lastenstraße einen Mehraufwand von geschätzt 8 Millionen Schilling für die Verkehrsbetriebe. Wenngleich ich hinzufügen muß, daß die Hoheitsverwaltung diesen Mehraufwand analog der Schneeräumregelung vergüten wird.

Die Zinsen der Investitionsanleihen bringen den Verkehrsbetrieben einen Mehraufwand von rund 10 Millionen Schilling. Und schließlich ist die Summe der Personalkosten (einschließlich Pensionisten) trotz sinkenden Personalstandes 1967 um rund 100 Millionen Schilling höher als 1966 präliminiert, wobei nur 2,5 Prozent Gehaltserhöhung ab 1. Jänner 1967 berechnet sind.

Die erfolgswirksamen Subventionen der Elektrizitätswerke werden 1967 110 Millionen Schilling, jene der Gaswerke 55 Millionen Schilling zugunsten der Verkehrsbetriebe betragen. Weiter nimmt die Hoheitsverwaltung eine Kapitalaufstockung bei den Verkehrsbetrieben in der Höhe von 150 Millionen Schilling vor, die - wie schon gesagt - im Erfolgsplan nicht wirksam ist.

1966 waren Subventionen der Teilunternehmungen in der Höhe von 160 Millionen Schilling, ein erfolgswirksamer Zuschuß der Hoheitsverwaltung von 170 Millionen Schilling und ein Darlehen der Bestattung für die Verkehrsbetriebe von 6 Millionen Schilling vorgesehen.

Durch die im Erfolgsplan ausgewiesenen Subventionen verteilt sich der Abgang auf die vier Teilunternehmungen wie folgt: Die Elektrizitätswerke veranschlagen einen Gewinn von 252,8 Millionen Schilling, die Gaswerke einen solchen von 5,9 Millionen Schilling, die Bestattung einen Gewinn von 183.000 Schilling, während die Verkehrsbetriebe einen Verlust von 378,9 Millionen Schilling ausweisen.

Der echte Betriebsverlust der Verkehrsbetriebe ist 1967 mit 543,9 Millionen Schilling präliminiert. Im Jahr 1966 beträgt die Annahme 584,5 Millionen Schilling, allerdings wird diese Zahl durch die letzte Gehaltsregulierung, durch Preiserhöhungen und geringere Fahrgastziffern eine tatsächliche Verschlechterung um etwa 90 Millionen Schilling erfahren. Der echte betriebliche Verlust der Verkehrsbetriebe im Jahr 1965 betrug 575,2 Millionen Schilling.

Produktions- und Leistungsannahmen

Die Wiener Elektrizitätswerke haben im Jahr 1965 2.407,7 Millionen Kilowattstunden elektrischer Energie abgegeben. Der voraussichtliche Stromverkauf im Jahr 1966 wird mit 2.510 Millionen Kilowattstunden angenommen. Für 1967 wird der Stromverkauf mit rund 2.690 Millionen Kilowattstunden veranschlagt, das sind um rund 7,2 Prozent mehr als im Erfolgsplan 1966. Eine eher optimistische Annahme. Von den 2.690 Millionen Kilowattstunden werden 61,2 Prozent in den eigenen Dampf- bzw. Wasserkraftwerken erzeugt. Die restlichen 38,8 Prozent müssen von der Verbundgesellschaft um den Betrag von 391 Millionen Schilling bezogen werden. Durch den Ausbau der eigenen Erzeugungsanlagen erfährt das Verhältnis Eigenerzeugung zu Fremdstrombezug eine zeitweilige Verbesserung. Block 5 wird im Jahr 1967 in Betrieb gehen und da Block 6 bereits in Bau ist, wird sich auch bei ständig steigendem Strombedarf das Verhältnis Eigenstromerzeugung zu Fremdstrombezug weiterhin günstig gestalten. Das erfolgreiche Bemühen der Elektrizitätswerke, die Kostenlage auch vom Brennstoffeinsatz her günstig zu gestalten, zeigt sich 1967 noch deutlicher.

Die Brennstoffkosten pro Kilowattstunde für 1967 konnten gegenüber 1966 abermals gesenkt werden und zwar um 2,02 Groschen! Zur Illustration sei gesagt, daß die im Durchschnitt täglich bereitgestellte Strommenge von 8,403.000 Kilowatt fast dem Jahresstrombedarf von Kindberg oder Inst entspricht.

Gaswerke: Der Gasverkauf betrug im Jahre 1965 727,6 Millionen Kubikmeter. Im Erfolgsplan 1966 waren 750,1 Millionen Kubikmeter präliminiert. Diese Schätzung war zu hoch angesetzt und dieses Präliminare wird für 1966 kaum erreicht werden. Für 1967 wird der Gasverkauf entsprechend dem langjährigen Temperaturmittel mit 774,4 Millionen Kubikmeter angenommen, das ist eine Steigerung von rund 6,3 Prozent gegenüber 1965.

Die eingesetzte Erdgasmenge erfährt für 1967 wieder eine Steigerung und zwar von 387,1 Millionen Kubikmeter auf 403,2 Millionen Kubikmeter. Dafür ist der Ansatz für die zur Entgasung eingesetzte Kohle mit 280.000 Tonnen um 37.000 Tonnen niedriger angesetzt als 1966 mit einem Ansatz von 317.000 Tonnen.

Verkehrsbetriebe: Für 1967 wird beim Einheitstarif die Beförderungsleistung mit 422,5 Millionen Fahrgästen, beim Autobus-Sondertarif mit 20,1 Millionen, zusammen also mit 442,6 Millionen Fahrgästen angenommen. Gegenüber dem Voranschlag für 1966 mit zusammen 468,4 Millionen und gegenüber dem Abschluß 1965 mit 463,9 Millionen Fahrgästen wird auch im Hinblick auf die ab 2. Jänner 1967 wirksam werdende Tarifierregulierung mit einem zirka 8 prozentigen Frequenzrückgang gerechnet. Für 1967 wird für den neuen Einheitstarif mit einem Durchschnittserlös von 248 Groschen pro Fahrgast, beim Autobus-Sondertarif von 300,9 Groschen pro Fahrgast gerechnet.

Die gefahrenen Wagenkilometer sind für 1967 im Schienenverkehr mit insgesamt 87,5 Millionen Wagenkilometern gegenüber dem Ansatz für 1966 von 90,2 Millionen Wagenkilometern, angesetzt. Dieser Rückgang der Wagenkilometer ist in der Wagentauschaktion begründet. Auf den Linien G 2, 31/5, 48, 0 und Ø werden die Wagen alter Bauart gegen Großbraunwagen getauscht. Darüber hinaus wird der Wagenbedarf durch Abhängen von Beiwagen den Erfordernis angepaßt und letzten Endes wird 1966 der Ansatz von 90,2 Millionen Wagenkilometern nicht erreicht, weil ja auch schon in heurigen Jahr durch Abhängen von Wagen Einsparungen erzielt werden konnten.

Im Autobusverkehr waren 1966 11 Millionen Wagenkilometer angesetzt und für 1967 werden nun 10,7 Millionen Wagenkilometer präliminiert. Es war schon 1966 beabsichtigt, einige Autobuslinien von Privatunternehmungen "Im Auftrage der Verkehrsbetriebe" betreiben zu lassen, es kam jedoch lediglich mit einer Privatfirma der Vertrag zustande und zwar für die Linie 73. Erst ab 2. Jänner 1967 werden weitere Autobuslinien mit insgesamt 824.000 Kilometern 'Im Auftrage der Verkehrsbetriebe' von Privatunternehmungen weiter geführt werden. Im Hinblick auf die Abgabe einiger Autobuslinien an fremde Firmen erscheint der Ansatz von 10,7 Millionen Wagenkilometern für 1967 nur geringfügig gegenüber 1966 reduziert. Dazu muß ich bemerken, daß die Verkehrsbetriebe im Frühjahr 1967 zwei neue Autobuslinien errichten werden und zwar eine Autobuslinie 12 vom Friedrich Engels-Platz über die neue Gürtelbrücke zur Stadtbahnstation Nußdorfer Straße - als Autobus-Schnellverbindung zwischen Brigittenau und den westlichen Bezirken. Weiter wird gleichzeitig eine Autobuslinie 33A von Wexstraße - Bahnhof Brigittenau - Klosterneuburger Straße - Brigittenauer Lände - Heiligenstädter Brücke - Muthgasse - Stadtbahnhaltestelle Heiligenstadt errichtet, die von Montag bis Samstag Mittag in Betrieb stehen wird. Durch die Abgabe von einigen Randlinien an Privatunternehmungen "Im Auftrage der Verkehrsbetriebe" wird auf dem Personalsektor eine gewisse Erleichterung eintreten, die es auch gestatten soll, die zwei neuen Autobuslinien zu errichten.

Die Städtische Bestattung hat in ihrem Wirtschaftsplan 1967 die Ansätze für die voraussichtliche Zahl der Bestattungsfälle entsprechend der Normalsterblichkeit gegenüber den Ansätzen des Vorjahres fast unverändert mit 28.650 angenommen, davon sind 1000 Fälle mittellos.

Die 'Marktlage' für die Stadtwerke

Meine Überlegungen richten sich natürlich auf eine positive Beeinflussung der Ertragslage. Negativ wirksame Kosten- und Umsatzfaktoren treten ohnehin mit einer gewissen Zwangsläufigkeit auf. Umso mehr sind die Unternehmungen gezwungen, nach Rationalisierungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Das sind jene Faktoren, die im internen Unternehmensbereich wirksam werden. Dazu sind in die Überlegungen aber auch alle Ansatzpunkte einzubeziehen, die eine Umsatzsteigerung versprechen.

Dieser Aspekt erscheint mir umso wichtiger, als praktisch alle Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke mit einem sehr hohen Fixkostenanteil zu rechnen haben. Lassen Sie mich eine kurze Marktanalyse der einzelnen Unternehmungen versuchen: Die Wiener Elektrizitätswerke haben einen Anteil von sechs Prozent an der gesamtösterreichischen Stromproduktion und einen Anteil von zwölf Prozent am gesamtösterreichischen Stromverkauf. Ihr Anteil an der gesamtösterreichischen Stromerzeugung auf kalorischer Basis betrug im Jahre 1965 etwa ein Fünftel.

Das Problem der Wirtschaftlichkeit liegt bei Dampfkraftwerken besonders in den Brennstoffkosten und im Wärmeverbrauch. In beiden Positionen zeichnen sich im Wirtschaftsplan erhebliche Verbesserungen ab. Verbesserungen, die durch die Vorteile der neuen Blockanlagen bewirkt werden. Aber auch die Verteilungsanlagen sind am Rationalisierungseffekt maßgeblich beteiligt. Dies beweist nicht zuletzt die in Angriff genommene Umschaltung des bestehenden 5 Kilovolt-Netzes auf 10 Kilovolt. Mit dieser Aktion wird nicht nur eine 80prozentige Erhöhung der Übertragungsfähigkeit bewirkt, sondern eine faktische Kostenersparnis von rund einer halben Milliarde Schilling in 5 Jahren.

Man darf allerdings nicht übersehen, daß die Elektrizitätswirtschaft insgesamt mit zwei Problemen konfrontiert ist: Der noch immer gültigen Annahme, daß sich der Strombedarf innerhalb von zehn bis zwölf Jahren verdoppelt und dem daraus resultierenden Investitionszwang. Damit ist aber auch das Problem der Finanzierung und Kapitalausstattung angeschnitten. Um bei der Erzeugung und Verteilung mit dem steigenden Strombedarf Schritt halten zu können, müssen unsere Elektrizitätswerke die nötigen Investitionsmittel erhalten oder behalten. Wir können es nicht unvermerkt lassen, daß sich ihre Eigenkapitalsausstattung aus den bekannten Gründen verschlechtert hat gegenüber dem Durchschnitt der österreichischen Elektrizitätsversorgungsunternehmen. Wenn wir daher die Chancen nützen wollen, die im steigenden Strombedarf liegen, muß der Ausbau der eigenen Erzeugungsanlagen und des Verteilernetzes fortgesetzt werden. Die Beteiligung der Wiener Elektrizitätswerke an der 'Arbeitsgemeinschaft Kernkraftwerk der Elektrizitätswirtschaft' soll gleichzeitig die Gewähr bieten, daß die letzten technischen und wirtschaftlichen Erkenntnisse in die Planung einbezogen werden.

Die Wiener Gaswerke haben mit einem noch sensibleren Markt zu rechnen als es bei Strom der Fall ist, der praktisch zumindest für Beleuchtungszwecke überall ein 'Mußgeschäft' ist. Gas steht aber in weiten Marktbereichen unter Konkurrenz. Wie sehr dies der Fall ist, zeigt eine jüngst veröffentlichte Brennstofferhebung in der österreichischen Industrie, aus der der Verbrauch des Jahres 1964 und eine Verbrauchsprognose für 1967 hervorgeht. Die Verbrauchsschätzung für 1967 zeigt, wenig überraschend, einen deutlichen Rückgang bei Steinkohle, Braunkohle und Koks, einen bedeutend höheren Heizöl-Anteil, eine leicht steigende Erdgasquote und einen fast 25 Prozent betragenden Rückgang bei Stadtgas.

Das sind eigentlich **alarmierende** Erhebungen für ein Unternehmen wie die Wiener Gaswerke, dessen Anlagevermögen fast drei Viertel des Gesamtvermögens darstellt und das einen entsprechend hohen Fixkostenanteil von etwa zwei Drittel aufweist. Verliert das Unternehmen die Expansionsmöglichkeit, so würde es zwangsläufig in eine permanente Verlustsituation gedrängt, aus der herauszukommen umso schwieriger wäre, als ein Ausweichen auf höhere Preise die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Energie- und Brennstoffarten neuerlich verschlechtern würde.

Es gilt also Überlegungen anzustellen, auf welche Weise das Gaswerk zu einer Umsatzsteigerung und damit zu Kostendegression gelangen kann. Für diese angestrebte expansive Entwicklung gibt es derzeit einige Hemmnisse. Lassen Sie mich zuerst das geläufigste nehmen: Zustand des Rohrnetzes und fehlende Mittel zu dessen planmäßigem und ausreichendem Ausbau. Hier wird es gelten, rasche Abhilfe zu schaffen und der Antrag der Wiener Gaswerke an die Preisbehörde dient unter anderem diesem Ziel.

Das Verteilernetz gewinnt auch umso mehr an Bedeutung, wenn der bei den Verbrauchern besonders in Gewerbe und Industrie zweifellos vorhandene Trend zum Erdgas genützt werden soll. Die österreichischen Erdgasvorräte sind beschränkt. Folgerichtig sind die Wiener Stadtwerke als ~~Gesellschaft~~ der Austria Ferngas und als jene Gesellschaft, die über den größten Anteil am heimischen Gasabsatz verfügt, um den Import von Erdgas bemüht. Das Jahr 1967 dürfte eine Klärung hinsichtlich der angestrebten Erdgasimporte bringen.

./.

Eines der Erfordernisse für eine Erdgasversorgung in größerem Stil - nämlich Vorsorge für Spitzenbedarf und importunabhängige Zwischenversorgung - haben die Wiener Gaswerke durch die Anschaffung der Leichtbenzinspaltanlagen zumindest schon teilweise erfüllt. Man kann auch nicht übersehen, daß bei Direktversorgung der Abnehmer mit Erdgas durch dessen gegenüber Stadtgas rund doppelt so hohen Heizwert eine erhebliche Kapazitätssteigerung des vorhandenen Rohrnetzes eintreten würde. Ein Rationalisierungseffekt ähnlich jenem, den bei Strom die Umstellung von 5 auf 10 Kilovolt bewirkt.

Lassen Sie mich noch ein Problem sehr offen formulieren: Um wirtschaftlich zu sein, muß ein Gasversorgungsnetz eine bestimmte Netzdichte aufweisen. Mögliche Versorgungsgebiete, die schlecht oder gar nicht an das Gasnetz angeschlossen sind, bedeuten entweder auf Dauer verlorene Märkte mit künftig verllorener Expansionsmöglichkeit oder Faktoren der Unrentabilität. Ich betrachte daher mit Sorge, wenn unsere eigene Gemeindeverwaltung Wohnbauten errichtet, in denen keine Gasversorgung vorgesehen und somit das Prinzip der zweiseitigen Versorgung durchbrochen wird. Eine derartige Baupolitik ist nicht nur zuweilen im Einzelfall unwirtschaftlich, wenn sich herausstellt, daß beispielsweise eine zentrale Warmwasserbereitungsanlage auf Ölbasis den Mietern mehr Kosten verursacht, als es bei der Einzelanlage mit Gas der Fall wäre. Eine derartige Baupolitik wäre auch geeignet, auf die Dauer die optimale Versorgungsleistung, die den Stadtwerken zur Aufgabe gestellt ist, in Frage zu stellen. Ich vertrete daher die Auffassung, die Gemeindeverwaltung ist der Wiener Bevölkerung gegenüber verpflichtet, einen 'Energieplan für Wien' zu erstellen, der den Versorgungsunternehmen die nötige Expansion ermöglicht und unserer Bevölkerung mengen- und preismäßig eine optimale Versorgung gewährleistet. Nicht aus Ressortegoismus, sondern im wohlverstandenen Allgemeininteresse muß ich das dringende Ersuchen aussprechen, daß die Pläne der Geschäftsgruppe VI hinsichtlich zentraler Wärme- und Warmwasserversorgung mit der Geschäftsgruppe XII zu koordinieren sind.

Wie läßt sich die Ertragslage der Wiener Verkehrsbetriebe günstig beeinflussen? Für das Jahr 1967 sind durch den forcierten Einsatz von schaffnerlosen Beiwagen nicht unerhebliche Rationalisierungseffekte zu erwarten.

Diese Rationalisierung soll etwa um die Jahresmitte durch den Einsatz automatischer Fahrscheinentwerfer unterstützt und verstärkt werden. Das neue Fahrscheinsystem ist bewußt auf diese Rationalisierung zugeschnitten.

Will man nicht den Vorwurf einer unrealistischen Betrachtungsweise herausfordern, so muß man allerdings feststellen: So lange echter Personalmangel herrscht, wird durch derartige Rationalisierungsmaßnahmen höchstens eine Verringerung der Mehrbelastung des vorhandenen Personals erzielt werden können. Ich möchte es auch offen aussprechen: Bis zur Inbetriebnahme des Grundnetzes der U-Bahn werden die Verkehrsbetriebe eine sorgen- und dornenvolle Durststrecke zu überwinden haben. Nicht nur, weil die Kosten den Erträgen fast zwangsläufig davoneilen. Immerhin bedeutet ein Prozent Gehaltserhöhung bei den Verkehrsbetrieben jährliche Mehrkosten von etwa 11 Millionen Schilling. Auch ist die Attraktivität unserer herkömmlichen Massenverkehrsmittel nicht gerade geeignet, ein Gegengewicht zur anhaltenden Motorisierungswelle zu schaffen. Dem Bemühen um den Fahrgast werden die Verkehrsbetriebe daher in den Übergangsjahren durch Werbung und durch kundenfreundliches Verhalten ganz besondere Aufmerksamkeit schenken müssen.

Wer aber meinte, die kommende U-Bahn gestatte es, am vorhandenen Wagenpark alles beim alten zu lassen, den muß ich auf die beträchtliche Zwischenzeit verweisen, in der - als Planungsziel - die Fahrgastfrequenz annähernd gehalten werden soll. Im Gegenteil **wird es nötig sein**, durch vermehrte Anschaffung von Großraumfahrzeugen, durch personalsparenden Betrieb, durch rationelle Fahrplangestaltung, durch Rationalisierung des Werkstätten- und Reparaturbetriebes die Betriebskosten in erträglichen Grenzen zu halten und den Fahrgast nicht zu verlieren. Auch auf den Faktor Fahrzeit soll man nicht vergessen. Er läßt sich gleichfalls mit modernen Wagen von höherer Motorleistung verbessern. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit ergibt einen rascheren Wagenumlauf und damit Einsparungsmöglichkeiten an Betriebspersonal und Fahrbetriebsmitteln.

Mehrfach haben die Verkehrsbetriebe darauf hingewiesen, daß verschiedene Maßnahmen, die nicht in ihre Kompetenz fallen, geeignet wären, der Behinderung durch den starken Individualverkehr und damit den Absinken der Reisegeschwindigkeit entgegenzuwirken. Ich möchte nur die wichtigsten dieser möglichen Maßnahmen nennen:

Erklärung der Straßenzüge mit Straßenbahn und stark frequentierten Autobuslinien zu Vorrangstraßen.

Verstärkte Anwendung von Parkbeschränkungen in solchen Straßenzügen und rigorose Durchsetzung des bestehenden Schienenstraßenparkverbotes.

Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel bei Errichtung automatischer Signalanlagen.

Freihaltung der Gleiszone vor Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkten vom Individualverkehr.

Verbot des Einordnens zum Linksabbiegen in der Gleiszone.

Es würde mir wertvoll erscheinen, diesem so notwendigen Vorrang des öffentlichen Verkehrs wieder mehr praktische Aufmerksamkeit zu widmen.

U-Bahn das Ziel - Straßenbahn der Weg

Ohne mich eines unbegründeten Optimismus schuldig zu machen, möchte ich doch sagen: U-Bahn das Ziel, Straßenbahn der Weg. Ein Weg, der kein Selbstzweck ist, sondern der in Gefüge einer Großstadt nicht nur Existenzberechtigung, sondern sogar Betriebspflicht hat. Ein Teil der Bemühungen, die Ertragslage der Wiener Verkehrsbetriebe zu verbessern, wird daher immer wieder in Appellen an den Finanzreferenten und andere Gremien um Unterstützung bestehen. Lange genug wurden die Verkehrsbetriebe wie ein Autofahrer behandelt, den man einredet, der Wagen koste ihn nur Benzin, Steuer und Versicherung. Und wenn das Vehikel nicht mehr fährt, soll er halt wieder zu Fuß gehen. Gerade diesen Rückfall in den Urzustand wird es in den kommenden Jahren in gemeinsamer Anstrengung zu vermeiden gelten, wenn wir das Ziel erreichen wollen: Eine U-Bahn und ein in Maßstab der Region vernünftig koordiniertes öffentliches Verkehrssystem für Wien.

Investitionen und Finanzierung

Das Investitionsprogramm der Wiener Stadtwerke für 1967 hat ein Volumen von 1.222 Millionen Schilling. Mangels Bedeckung sind davon 146,5 Millionen Schilling gesperrt. Wir haben netto also mit einem Investitionsbudget von 1.075,5 Millionen Schilling zu rechnen. Wie sieht es mit der Bedeckung dafür aus?

Die Abschreibungen auf Sachanlagen sind in den Erfolgsplänen der Unternehmen nominell mit 560,8 Millionen Schilling eingesetzt. Zumindest bei den Verkehrsbetrieben ist es im Hinblick auf deren Verlust evident, daß die Abschreibungen nicht verdient werden. Aber auch beim Gaswerk gilt das Prinzip der Selbstfinanzierung nur unter der nicht unumstrittenen Voraussetzung, daß man Prämienzuführung und Zinsen zur Rückstellung für Ruhe- und Versorgungsverpflichtungen stellvertretend für Eigenmittel gelten läßt. Echte Eigenmittel stellen die aus der Kapitalaufstockung resultierenden 150 Millionen Schilling dar. Dazu kommt Fremdkapital, das in einer Höhe von 527 Millionen Schilling im Finanzplan vorgesehen werden mußte. Man kann also sagen, daß sich die Relation zwischen Eigenkapital und Fremdkapital im Jahre 1967 nicht verschlechtern, sondern vielmehr leicht verbessern wird. Man darf sich aber auch der Tatsache nicht verschließen, daß nicht einmal die Amortisationsquoten bei den Stadtwerken insgesamt verdient werden, so daß nach wie vor der Zwang zur Aufnahme bedeutender Fremdmittel besteht.

Dazu kommt noch, daß 1967 als ein Jahr forcierter Tilgung anzusprechen ist. Geplant sind Kreditrückzahlungen von insgesamt 405 Millionen Schilling. Davon entfallen 332,6 Millionen Schilling allein auf die Verkehrsbetriebe. Und ich muß es offen aussprechen, diese Tilgung erfolgt wieder mit verzinslichen Fremdmitteln. Um nicht den Vorwurf verantwortungsloser Betriebsführung auf die Wiener Stadtwerke zu laden, möchte ich allerdings hinzufügen, daß im Jahre 1968 eine gewisse Entspannung der Tilgungsverpflichtungen zu erwarten ist.

Elektrizitäts- und Umspannwerke

Den Elektrizitätswerken stehen für 1967 vorläufig 602,9 Millionen Schilling für Investitionen zur Verfügung, die sich auf folgende Gruppen verteilen:

Im ordentlichen Investitionsprogramm: Ausbau der Kraftwerke Simmering und der Wasserkraftwerke 50,5 Millionen Schilling, Umspann- und Unterwerke 85,8 Millionen Schilling, Leitungsnetze 140,8 Millionen Schilling, Energieversorgung der Verkehrsbetriebe 11,5 Millionen Schilling, Ortsnetze 30,2 Millionen Schilling, Kundendienst und Zähler 28,1 Millionen Schilling, Sonstiges 12,9 Millionen Schilling.

Im außerordentlichen Investitionsprogramm sind für das bereits arbeitende Werke 4 noch Restzahlungen in der Höhe von sieben Millionen Schilling vorgesehen. Für das Werk 5 sind 1967 120 Millionen Schilling vorgesehen und für das Werk 6 wurden 82 Millionen Schilling eingeplant. Für den Bau einer Pipeline Österreichische Mineralölverwaltung - Schwechat - Dampfkraftwerk Simmering sind 13 Millionen Schilling präliminiert. Weiters sind unter den außerordentlichen Investitionen 20 Millionen Schilling für den Ausbau des 110 Kilovolt-Kabelnetzes für 1967 vorgesehen. Der Block 5 macht ausgezeichnete Fortschritte. Das Bauprogramm wurde um drei Wochen unterschritten. Der Betrieb wird planmäßig im Frühjahr 1967 anlaufen. In den ersten Märztagen wird ein großer Knall bekunden, daß das Spülen und Ausblasen der Kesselanlage mit reduziertem Dampfdruck vor sich geht. Die Simmeringer werden vorbeugend um Verständnis für diese unvermeidbare "Lärmbelästigung" gebeten! Insgesamt wird der Gesamtumbau 50 Millionen Schilling kosten.

Entsprechend dem nach wie vor steigenden Stromverbrauch wird auch im Jahre 1967 der Bau von Umspann- und Unterwerken in forciertem Tempo fortgesetzt. So sind für die Fertigstellung des Umspannwerkes Gaudenzdorf 3,9 Millionen Schilling bereitgestellt. Die endgültige Fertigstellung ist im Frühjahr 1967 zu erwarten.

./.

Für das Umspannwerk Kaiser-Ebersdorf sind für 1967 25 Millionen Schilling vorgesehen. Die Inbetriebnahme dieses Umspannwerkes wird im September 1967 erfolgen. Anschließend kann dann im Bereich Simmering mit der Umschaltung von 5 Kilovolt auf 10 Kilovolt begonnen werden. Für das Umspannwerk Michelbeuern sind 1967 7,1 Millionen Schilling vorgesehen. Für die Errichtung einer 110 Kilovolt Schaltanlage im Umspannwerk Michelbeuern sind 1967 7,2 Millionen Schilling präliminiert. Das Umspannwerk Währing, für welches 6,7 Millionen Schilling bereitgestellt sind, wird voraussichtlich im September 1967 vollständig in Betrieb gehen, sodaß dann in den Bezirken 18 und 19 endlich weitere Anschlüsse von Nachtspeicheröfen bewilligt werden können.

Für den weiteren Ausbau des Umspannwerkes Klosterneuburg sind vier Millionen Schilling präliminiert und für den Umbau der 5 Kilovolt Schaltanlage auf 10 Kilovolt im Umspannwerk Leopoldstadt sind 6,5 Millionen Schilling eingesetzt.

Für den Ausbau der Stromnetze wären eigentlich 197,5 Millionen Schilling erforderlich, leider sind davon 56,7 Millionen Schilling gesperrt. Von den freien 140,8 Millionen Schilling sind für den weiteren Ausbau des Kabelnetzes 64 Millionen Schilling bereitgestellt und für Kabellegungen infolge von Straßenumbauten 20 Millionen Schilling. Der Ausbau der Freileitungen muß mit sechs Millionen Schilling das Auslangen finden. Für die Neuerrichtung beziehungsweise den Umbau von Netzumspanneranlagen sind 10,8 Millionen Schilling präliminiert und für die Errichtung eines Kabelsteiges über den Donaukanal beim Kraftwerk Simmering 2,5 Millionen Schilling. Für die Energieversorgung der Verkehrsbetriebe sind 10,5 Millionen Schilling vorgesehen.

Für den Ausbau von Ortsnetzen samt der Herstellung von Hausanschlüssen sowie die Errichtung und den Umbau von Netzspanneranlagen sind 1967 19 Millionen Schilling präliminiert. 17,2 Millionen Schilling sind für die Anschaffung von Zählern für die Abnehmeranlagen bereitgestellt.

Gaswerke

Die Gaswerke planen für 1967 Investitionen im Betrage von 231,4 Millionen Schilling, von denen jedoch nur 184,9 Millionen Schilling frei verfügbar sind. Im ablaufenden Wirtschaftsjahr standen den Gaswerken 215,1 Millionen Schilling frei zu Verfügung.

Von den Sperrern des Investitionsplanes für 1967 in der Höhe von insgesamt 46,5 Millionen Schilling entfallen 43 Millionen Schilling auf die Post Straßenrohrnetz und Druckregler, was als besonders drückend empfunden wird, weil der Rückstand der Rohrlegungen bereits im Vorjahr 300 Kilometer betragen hatte, aber nicht aufgeholt werden konnte. So stehen für diese Post 1967 lediglich 53,3 Millionen Schilling zur Verfügung - ein viel zu geringer Betrag im Hinblick auf die großen Aufgaben, die die Gaswerke gerade beim Straßenrohrnetz zu bewältigen haben.

Für das Werk Simmering sind 9,7 Millionen Schilling eingesetzt, davon für die Anschaffung und Montage der Spaltgas- und Mischgas-Verbindungsleitung zwischen Spaltanlage, Behältern und Gebläsehaus 3,5 Millionen Schilling. Für die Erdgas-Luftmischanlage wird 1967 eine Million Schilling benötigt.

Für das Werk Leopoldau sind 26,2 Millionen Schilling vorgesehen. Hier wird für die Perox-Gasentschwefelungsanlage, Spalt- und Gebläseanlage eine Wasseraufbereitungsanlage errichtet, wofür eine Million Schilling vorgesehen ist. Weiters werden für das Kohlendioxid eine Elektro-Entteerungsanlage und ein Kühler aufgestellt. Dafür sind 3,5 Millionen Schilling bereitgestellt. Für die Anschaffung eines Koksranes einschließlich der Aufstellung sind vier Millionen Schilling präliminiert und für die Fertigstellung der Koksauflbereitungsanlage zwei Millionen Schilling. Die zweite Ausbaustufe der Vollentsalzungsanlage für Kesselspeisewasser ist mit 3,5 Millionen Schilling dotiert.

Für Gaszähler- und Gaszählerverbindungen stehen 1967 nur 20,9 Millionen Schilling frei zur Verfügung.

Beim außerordentlichen Investitionsprogramm finden wir die Errichtung von Entgiftungsanlagen zu bestehenden Erdgas-Wasserdampf-Spaltanlagen. Dafür sind insgesamt 54 Millionen Schilling eingesetzt, denn im kommenden Jahr sollen ja die Entgiftungsanlagen fertiggestellt und damit der Kohlenoxydgehalt auf etwa drei Prozent herabgesetzt werden.

Für die Fertigstellung der Erweiterung des Kesselhauses und die Aufstellung neuer Dampfkessel für die Gaserzeugung und Gasförderung mit dazugehörigen Notstrom-Aggregaten sind in beiden Werken 1967 noch 5 Millionen Schilling vorgesehen. Für die Anschaffung von Stadtgasgebläsen mit Gasturbinenantrieb im Werk Leopoldau werden 8 Millionen Schilling präliminiert. Für die Anschaffung und Aufstellung eines Gasgebläses im Werk Simmering sind 5,5 Millionen Schilling vorgesehen. Mit diesen neuen Gebläsen wird es gelingen, Versorgungsengpässe in den kritischen Gebieten zu vermeiden.

Das Investitionsprogramm der Verkehrsbetriebe

Die Verkehrsbetriebe planen für 1967 Investitionen für 290,2 Millionen Schilling, wovon 19,4 Millionen Schilling gesperrt sind. Von diesem Betrag entfallen 53,7 Millionen Schilling auf substanzerhaltende und verkehrsverbessernde Investitionen und 217,1 Millionen Schilling auf außerordentliche Investitionen. Unter diesen außerordentlichen Investitionen sind durch das Stadtbauamt verursachte Umbauten mit 46 Millionen Schilling veranschlagt. Etwa die Hälfte dieses Betrages wird den Verkehrsbetrieben allerdings wieder von der Magistratsabteilung 28 rückvergütet. Die Unterfahrgang Matzleinsdorf ist hier die größte Aufwandspost und mit 38 Millionen Schilling dotiert.

An wichtigeren Ausgabenposten aus dem ordentlichen Investitionsprogramm sind zu erwähnen: Straßenbahn- und Stadtbahn-Gleiserneuerungen für 29,7 Millionen Schilling und 2 Millionen Schilling für Stromnetz-Überprüfungen. Für die Generalinstandsetzung von Fahrzeugen und Wagenkasten sind 2,8 Millionen Schilling präliminiert. Beim Autobusbetrieb sind für Generalreparaturen von Autobussen 2,5 Millionen Schilling eingesetzt.

Die Umstellung der Autobusse auf Gasmischbetrieb wird 1967 fortgesetzt und zwar ist hierfür eine Million Schilling vorgesehen. Es werden damit ungefähr 60 Autobusse umgebaut werden können. Derzeit sind 50 Autobusse umgebaut, von denen jedoch nur 25 Autobusse ständig in Betrieb sind, der Rest kann derzeit noch nicht mit Flüssiggas betrieben werden, weil lediglich eine Tankstelle für Flüssiggas vorhanden ist und daher noch gewisse Auftankschwierigkeiten bestehen. Die Gaslieferfirmen werden den Verkehrsbetrieben Tankanlagen bauen, sofern sie von den Verkehrsbetrieben einen langfristigen Liefervertrag für Flüssiggas erhalten. Diesbezügliche Angebote liegen bereits vor.

Schwerpunkt des Investitionsprogramms für 1967 bildet wieder der Ersatz für überalterte Straßenbahnwagen mit einem Aufwand von 96 Millionen Schilling, wovon allerdings auch 4,1 Millionen Schilling gesperrt sind.

Für 30 Millionen Schilling werden Autobusse angeschafft und zwar für elf Gelenkzüge, die für die Umstellung der Straßenbahnlinie 48 auf Autobusbetrieb vorgesehen sind und für zwölf neue Doppeldecker-Autobusse.

Für den Neubau der Halle I im Bahnhof Speising sind 3 Millionen Schilling vorgesehen.

Um den Personalmangel weiter abzubauen, werden 1967 50 Beiwagen der Type c3 auf schaffnerlosen Betrieb umgebaut. Dafür sind 5,2 Millionen Schilling eingesetzt. Die Post 'Verbesserung der Wagenausstattung' ist mit 3,7 Millionen Schilling dotiert und sieht die Anpassung von 52 Wagen an den schaffnerlosen Betrieb vor. Für 2,7 Millionen Schilling werden 200 Stück automatische Fahrscheinentwerter gekauft. Mit dem Einsatz dieser Fahrscheinentwerter wird im zweiten Halbjahr 1967 eine fühlbare Entlastung der Personallage erwartet.

Für die Weiterführung des Baues der Zentralwerkstätte sind 35 Millionen Schilling präliminiert, leider sind davon 5 Millionen Schilling gesperrt, sodaß für diese wichtige Post nur 30 Millionen Schilling zur Verfügung stehen.

An Verkehrsverbesserungen sehen die Verkehrsbetriebe 1967 die neuen Autobuslinien 12 und 33A vor. Weiters ist die Einrichtung einer Autobuslinie zum Neustifter Friedhof geplant. Vermutlich am 9. Jänner 1967 wird der schaffnerlose Beiwagen auf den Linien 48 und G₂ zum Einsatz kommen. Die Autobuslinie 57 soll ab Mitt Jänner 1967 in der verkehrsschwachen Zeit im Einmannbetrieb geführt werden.

Von seiten der Verkehrsbetriebe wurden auch alle Vorkehrungen getroffen, um den Übergang zum neuen Tarifsysteem reibungslos zu bewerkstelligen: Eine Fahrgastinformation klärt über das neue System auf und wird in zwei Millionen Exemplaren über Trafiken, Vorverkaufsstellen und Schaffner verteilt. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, die neuen Wochenstreckenkarten schon ab 27. Dezember 1966 vormarkieren zu lassen. Zusätzlich werden die Verkehrsbetriebe am 2. Jänner 1967 selbst eine gewisse Zahl von Standschaffnern an besonders frequentierten Haltestellen einsetzen, um der 'Erstmarkierung' gewachsen zu sein und allzu große Verzögerungen in der Abfertigung der Wagen zu vermeiden.

Die städtische Bestattung

Die Bestattung plant Investitionen für rund 16,8 Millionen Schilling. Davon entfallen 2,7 Millionen Schilling auf die Ausgestaltung von Friedhofs-Aufbahrungshallen und die Wiedererrichtung der Aufbahrungseinrichtungen in der Halle II des Zentralfriedhofes. Elf Millionen Schilling sind für einen neuen Sargerzeugungsbetrieb vorgesehen.

Die Personal-Situation

Die Wiener Stadtwerke rechnen für 1967 mit einem Stand von insgesamt 18.531 Bediensteten (inklusive 141 kaufmännischer Lehrlinge). Auf die Elektrizitätswerke entfallen davon 3.896, auf die Gaswerke 2.099, auf die Verkehrsbetriebe 11.973 und auf die Bestattung 563 Bedienstete. Gegenüber 1966 ergibt sich eine Verminderung des Personalstandes um 393 Bedienstete.

In einzelnen weisen die Personalstände der Elektrizitätswerke eine Abnahme um 140, die der Gaswerke eine Abnahme um 93, die der Verkehrsbetriebe eine Abnahme von 169 und die der Bestattung eine Zunahme um 9 Bedienstete auf. Den Präliminare 1967 wurden die sogenannten Personal-Sollstände weitgehend den Istständen angepaßt. Bei den Pensionisten wird eine Abnahme um 407, nämlich von 18.670 auf 18.263 angenommen.

Auf 100 aktive Bedienstete kommen bei den Gaswerken bereits 118 und bei den Verkehrsbetrieben 114 Pensionisten. Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionisten wird 1967 36.794 gegenüber 37.594 im Jahre 1966 betragen, also um 800 geringer sein. Der tatsächliche Stand der Aktiven am 31. Oktober 1966 betrug 17.421 Bedienstete. Daraus ist zu ersehen, daß gegenüber dem Sollstand den Stadtwerken noch immer rund 1.370 Bedienstete fehlen. Den Verkehrsbetrieben allein fehlen auf den Sollstand 1.037 Bedienstete, vorwiegend Fahrpersonal und Hilfsarbeiter.

Der gesamte Personalaufwand - Pensionen, .. gesetzlicher und freiwilliger Sozialaufwand eingeschlossen - steigt für die Wiener Stadtwerke um 169,7 Millionen Schilling oder rund 10,5 Prozent auf 1.775,7 Millionen Schilling. Diese Steigerung ist durch die Gehaltserhöhung von 2,5 Prozent bedingt und wird auf Grund der neuen Vereinbarung eine weitere Steigerung erfahren.

Da sich auf den Personalsektor bei den Verkehrsbetrieben keine Besserung zeigt - die Abgänge durch Pensionierungen oder Kündigungen heben stets die Zugänge auf - wurde der bekannte Werbebus der Verkehrsbetriebe im November wieder auf Fahrt geschickt und zwar vorerst in Wien. 1.253 Interessenten besuchten den Bus, dabei gab es 71 prompte Bewerbungen. Von diesen wieder wurden bereits 14 ärztlich untersucht. Bisher wurde auf Grund dieser jüngsten Werbeaktion ein neuer Mitarbeiter gewonnen. Ich möchte es nicht verabsäumen, von dieser Stelle aus der "Mannschaft" des Werbebusses sehr herzlich für ihren Einsatz zu danken, denn gerade bei dieser Aktion ist das persönliche Gespräch entscheidend für den Erfolg.

Wir wissen alle, daß unseren Mitarbeitern - vor allen bei den Verkehrsbetrieben - restloser Einsatz abverlangt wird. Lassen Sie mich zur Illustration dieses Einsatzes unserer Mitarbeiter nur eine Zahl nennen: im 1. Halbjahr 1966 wurden bei den Verkehrsbetrieben insgesamt 2,210.000 Überstunden geleistet!

Und nun darf ich Sie bitten, den folgenden Anträgen ihre Zustimmung zu geben:

Von einer Änderung der Gebühren und Tarife wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt Abstand genommen.

Der Wirtschaftsplan für 1967 wird genehmigt.

Der Fehlbetrag des Finanzplanes von 673,498.000 Schilling wird durch eine vorläufige Sperre von Posten des Investitionsplanes in der Höhe von 146,498.000 Schilling sowie durch Kreditaufnahmen von 527,000.000 Schilling ausgeglichen.

Der Amtsführende Stadtrat für das Finanzwesen wird ermächtigt, die Sperre der Investitionen ganz oder teilweise aufzuheben und Verschiebungen des Gelderfordernisses der einzelnen Posten im Rahmen des Investitionsplanes zu gestatten, wenn dadurch die vom Gemeinderat genehmigten einzelnen Sachkredite und das vorgesehene Gelderfordernis in der Gesamtsumme nicht überschritten werden.

Der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen wird ermächtigt, Sperrungen von Investitionen anzufordern, falls es die finanzielle Lage der Wiener Stadtwerke erfordert."

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

Straßenbahn zu Weihnachten und Neujahr
=====

22. Dezember (RK) Am Montag, dem 26. Dezember (Stephanie-
tag) gilt auf der Straßenbahn, der Stadtbahn, auf den Autobus-
linien und im Gemeinschaftstarif mit der Schnellbahn der Sonntags-
fahrpreis. An diesem Tage gelten daher die Sonn- und Feiertags-
Zweifahrtenfahrtscheine zu 5.50 Schilling im Tarifgebiet I oder auf
den Ausnahmetarifstrecken "Mauer-Mödling" und "Kagran-Groß-Enzers-
dorf", außerdem die Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrtscheine
für Kinder zu 50 Groschen im Tarifgebiet I und II. Ungültig sind
die Kurz- und Teilstrecken-, Arbeitslosen-, Jugendfürsorge-,
Hin- und Rückfahrtscheine sowie sämtliche Wochenkarten.

Auf den Strecken des Tarifgebietes II gilt der 3 Schilling-
Fahrtschein (im Vorverkauf 2.70 Schilling), auf den Aufzahlungs-
strecken der Linie 64 A der 3 Schilling-Teilstreckenfahrtschein.

Die Vorverkaufsstellen sind am Samstag, dem 24. Dezember,
Samstag, dem 31. Dezember und Sonntag, dem 1. Jänner von 8 bis
14 Uhr geöffnet. Am Sonntag, dem 25. und Montag, dem 26. Dezember
bleiben die Vorverkaufsstellen geschlossen.

Die Kartenausgabekassa, 6, Rahlgasse 3, ist an Samstagen
sowie an Sonn- und Feiertagen geschlossen.

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

- - -

Musikveranstaltungen in der Zeit vom 26. Dezember bis 8. Jänner
 =====

22. Dezember (RK)

Dienstag, 27. Dezember:

19.30 Uhr, Konzerthaus, Schubert-Saal: Blindenkonzert

Mittwoch, 28. Dezember:

19.30 Uhr, Musikverein, Kammer-Saal: Ensemble Ella Kasteliz:
Weihnachtskonzert

19.30 Uhr, Konzerthaus, Schubert-Saal: Konzertvereinigung blinder
Künstler: Solistenkonzert

Freitag, 30. Dezember:

10.00 Uhr, Musikverein; Großer Saal: Österreichisches Bundesheer:
Voraufführung des Silvester-Konzertes der Wiener
Philharmoniker, Dirigent Willi Boskovsky (Johann und
Josef Strauß)

Samstag, 31. Dezember:

18.00 Uhr, Rathausplatz (Loggia des Rathhausturmes) Kulturamt der
Stadt Wien: Silvester-Turmblasen; Trompeterchor der
Stadt Wien, Leitung Josef Levora

20.00 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Wiener Philharmoniker: Silvester-
konzert; Dirigent Willi Boskovsky (Johann und Josef
Strauß)

23.00 Uhr, Theater an der Wien: "Lieder für Fortgeschrittene"
Topsy Küppers - Georg Kreisler (Wiederholung vom
20. Dezember)

Sonntag, 1. Jänner:

11.00 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Wiener Philharmoniker: Neu-
jahrskonzert; Dirigent Willi Boskovsky (Johann und
Josef Strauß)

Dienstag, 3. Jänner:

20.00 Uhr, Palais Palffy, Beethoven-Saal: Österreichische Gesell-
schaft für Musik - Österreichisches Fernsehen: Einführungs-
abend zur Sendung des Musikfernsehspiels "Inzwischen" von
Paul Kont. Vortrag Adolf Holl, Paul Kont, Fritz Lemden,
Dr. Marcel Prawy und Prof. Dr. Wilfried Scheib

Donnerstag, 5. Jänner:

19.30 Uhr, Konzerthaus, Großer-Saal: Wiener Konzerthausgesellschaft:
4. Konzert im Zyklus I; Wiener Symphoniker, Dirigent
Zdenek Kosler (Dvořák: 1. Symphonie c-moll; acht
slawische Tänze op. 46)

Freitag, 6. Jänner:

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Österreichischer Gewerkschafts-
bund: Voraufführung des 4. Konzertes im Bruckner-Zyklus
der GdM; Niederösterreichisches Tonkünstlerorchester,
Dirigent Heinz Wallberg (Bruckner: 8. Symphonie)

Samstag, 7. Jänner:

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Musikalische Jugend Österreichs:
4. Konzert im Zyklus IV (Voraufführung des 4. Konzertes
im Bruckner-Zyklus der GdM); Niederösterreichisches
Tonkünstlerorchester, Dirigent Heinz Wallberg (Bruckner:
8. Symphonie)

Sonntag, 8. Jänner:

10.30 Uhr, Konzerthaus, Mozart-Saal: Wiener Kammerorchester:
3. Konzert im Matineen-Zyklus; mitwirkend Hans Kann,
Rosario Marciano und Carlos Rivera-Aguilar (Klavier),
Dr. Helmut Riessberger (Flöte), Dirigent Edgar Seipenbusch
(Mozart: Konzert für zwei Klaviere Es-dur KV 365 und
Konzert für drei Klaviere F-dur KV 242; Scarlatti: Sonata
für Flöte und Streicher F-dur)

11.00 Uhr, Theater an der Wien: "Vom armen BB"; Blanche Aubry und
Theo Lingen bringen Bekanntes und Unbekanntes von Bert
Brecht; mitwirkend Solisten und Orchester des Theaters
an der Wien, Musikalische Leitung Robert Opratko

19.30 Uhr, Musikverein, Großer Saal: Gesellschaft der Musikfreunde:
4. Konzert im Bruckner-Zyklus; Niederösterreichisches
Tonkünstlerorchester, Dirigent Heinz Wallberg (Bruckner:
8. Symphonie)

- - -

65. Geburtstag von Otto Basil
=====

22. Dezember (RK) Am 24. Dezember vollendet der Schriftsteller Prof. Otto Basil das 65. Lebensjahr.

Er wurde in Wien geboren, wo er sich bis 1948 als redaktioneller Mitarbeiter, Herausgeber von kulturellen Zeitschriften, Verlagslektor und Dramaturg **betätigte**. Seither leitet er die Kulturredaktion der Tageszeitung "Neues Österreich". Basil ist schon frühzeitig als Lyriker und Erzähler hervorgetreten. Seine Formkunst zeigte sich auch in ausgezeichneten Übertragungen französischer Dichter. Als Publizist, Kritiker und Wortführer eines Kreises junger Künstler leistete er gleichfalls Bedeutendes. 1923/1924 gab er mit Gleichgesinnten die Zeitschrift "Das Wort" heraus. Später erfolgte die Gründung seiner bekannten Zeitschrift "Der Plan", die Beiträge vieler junger österreichischer Künstler, Schriftsteller, Musiker und Wissenschaftler enthielt. Die Mehrzahl von ihnen gehört heute zu den Repräsentanten unseres kulturellen Lebens. Seine Tätigkeit als Literatur-, Kunst- und Theaterkritiker bewegt sich in der gleichen Richtung. 1965 wurde ihm der Preis der Stadt Wien für Publizistik verliehen. In der Zwischenzeit ist sein Roman "Wenn das der Führer wüßte" erschienen.

- - -

Straßenbahnlinien 74 und 75

=====

22. Dezember (RK) Ab morgen Freitag, dem 23. Dezember, können die Linien 74 und 75 wegen der neuen Verkehrsregelung am Schwarzenbergplatz nicht mehr über die Schleife Hochstrahlbrunnen geführt werden. Die Einführungsfahrten der Linie 74, derzeit um 5.27 und 5.39 Uhr und der Linie 75 um 5.26 und 5.32 Uhr sowie um 23.15 und 23.26 Uhr ab Hochstrahlbrunnen werden künftig um die gleiche Zeit ab Schleife Matthäusgasse über Ring - Weiskirchnerstraße geführt. Die weiteren Fahrten der Linie 74 um 5.50, 6.00, 6.20, 6.24, 6.28 und 6.32 Uhr werden weiterhin ab Schwarzenbergplatz unverändert geführt.

- - -

Schülerstreckenkarten für Richtung Kahlenberg

=====

22. Dezember (RK) Inhaber von Schülerstreckenkarten, die zusätzlich Anweisungen zur Behütung von Schülerwochenkarten für die Autobuslinien 21 (Grinzing-Kahlenberg) und 21 A (Grinzing-Cobenzl an Sonntagen) besitzen, können ab 27. Dezember in der Abteilung für Kartenausgabe und Fahrbegünstigungen, 6, Rahlgasse 3, 1. Stock, die Umschreibung dieser Fahrausweise beantragen. Es werden ihnen gegen Entrichtung der Umschreibengebühr von zehn Schilling Schülerstreckenkarten ausgefolgt, die ab 2. Jänner 1967 für die Autobuslinien 21 und 21 A gelten, so daß sich die Lösung der Schülerwochenkarte erübrigt. Ferner wird den Inhabern von Schülerstreckenkarten, deren Wohnort an einer in Tarifgemeinschaft mit privaten, gewerblichen Autobus-Unternehmungen geführten Linien liegt, empfohlen, zeitgerecht eine Verlängerung der Fahrstrecke in der Abteilung für Fahrkartenausgabe und Fahrbegünstigungen zu beantragen.

- - -

Fälligkeitstermine der Abgaben der Stadt Wien im **Jänner**

=====

22. Dezember (RK) Im Jänner sind nachstehende Abgaben fällig:
10. Jänner: Ankündigungsabgabe für Dezember,
Getränkesteuer für Dezember,
Vergnügungssteuer und Sportgroschen für die
zweite Hälfte Dezember.
14. Jänner: Anzeigenabgabe für Dezember,
Ortstaxe für Dezember.
15. Jänner: Lohnsummensteuer für Dezember.
25. Jänner: Vergnügungssteuer und Sportgroschen für die
erste Hälfte Jänner.

- - -

Sitzung des Wiener Landtages

22. Dezember (RK) Unter dem Vorsitz von Landtagspräsident Dr. Stemmer trat der Wiener Landtag heute zu einer Arbeitssitzung zusammen. Die Vorlage dreier Gesetze stand auf der Tagesordnung.

Stadtrat Glaserer (SPÖ) referiert in Vertretung von Landeshauptmann-Stellvertreter Slavik die Vorlage des Gesetzes, mit dem das Gesetz über Kanalanlagen und Einmündungsgebühren geändert werden soll. Der vom Magistrat ausgearbeitete Entwurf wurde allen interessierten Bundesstellen vorgelegt, deren Einwendungen in dem vorliegenden überarbeitenden Entwurf bereits Rechnung getragen ist.

In der Debatte erklärt Abgeordneter Maller (KLS), daß sich in den wenigen Zeilen des Entwurfes eine empfindliche Erhöhung der Kanaleinmündungsgebühren verbirgt. Der bisherige Einheitssatz dieser Gebühren betrug ein Drittel der Kanalherstellungskosten, höchstens jedoch 500 Schilling für den Laufmeter. Nun soll aber der Passus "höchstens jedoch 500 Schilling" wegfallen. Es besteht die Absicht, die Gebühren pro Laufmeter auf 700 Schilling zu erhöhen. Da die Herstellungskosten je Laufmeter Kanal 2100 Schilling betragen, wären diese 700 Schilling ein Drittel der Kosten. Das würde bedeuten, daß die Stadtverwaltung die Möglichkeit hätte, auch mehr als 700 Schilling zu verlangen. Der Redner bezeichnet es als unzulässig, eine solche Verteuerung zu beschließen und den Höchstsatz fallen zu lassen.

Im Schlußwort betont Stadtrat Glaserer, daß nur die Höchstgrenze wegfallen, der eigentliche Betrag aber erst von der Landesregierung festgelegt werden soll.

Bei der Abstimmung wird die Vorlage mit den Stimmen von SPÖ, ÖVP und FPÖ angenommen.

Novellierung zweier Schulgesetze

Stadtrat Gertrude Sandner (SPÖ) referiert sodann die Vorlage des Gesetzes, mit dem das Wiener Pflichtschulorganisationsgesetz geändert werden soll. Die Änderung betrifft einen Passus über den Polytechnischen Lehrgang. Laut Vorlage sollen die Schüler dieses Lehrganges unter Bedachtnahme auf eine für die Unterrichtsführung

erforderliche Mindestschülerzahl nach ihrer Vorbildung in Klassen zusammengefaßt werden. Damit soll der geänderten Rechtslage entsprochen werden.

Da keine Wortmeldungen vorliegen, wird sofort abgestimmt und die Vorlage einstimmig angenommen.

Einen Gesetzentwurf, mit dem das Wiener Schulaufsichts-Ausführungsgesetz geändert werden soll, legt gleichfalls Stadtrat Gertrude Sandner (SPÖ) vor. Da in dem Gesetz bisher eine Bestimmung über die Vertretung des Amtsführenden Präsidenten als Vorsitzender des Kollegiums des Wiener Stadtschulrates für den Fall seiner Verhinderung fehlt, soll der vorgelegte Entwurf diese Frage regeln.

In der Debatte betont Abgeordneter Ascherl (SPÖ), daß der Entwurf für die SPÖ-Fraktion keine politische Streitfrage darstellt. Ihr gehe es nicht darum, bei diesem Entwurf die Rechte des Präsidenten und des Vizepräsidenten zu ändern oder die Zusammensetzung des Kollegiums zu beeinflussen, sondern darum, daß durch den Entwurf Klarheit über die Regelung des Vorsitzes geschaffen wird, so daß das Kollegium unter allen Umständen aktionsfähig bleiben kann.

Es erhebt sich jedoch die Frage, wieso 1962 bei der parlamentarischen Beschlußfassung über das Gesetz das Problem der Vorsitzenden-Vertretung nicht genügend beachtet wurde. Dazu ist zu sagen, daß 1962 zwar durchaus brauchbare Schulgesetze beschlossen wurden, trotz der langen Vorbereitungszeit jedoch manches nicht genügend berücksichtigt und manches auch übersehen wurde. Da auf Bundesebene nicht mit einer Novellierung zu rechnen ist, muß die Änderung auf Landesebene erfolgen.

Im Folgenden beschäftigt sich der Redner mit der rechtlichen Situation dieses Fragenkomplexes. Das Wiener Schulaufsichtsgesetz schreibt für Wien zwingend vor, daß der Präsident des Stadtschulrates einen Amtsführenden Präsidenten zu bestimmen hat. Damit ist auch in Wien die Frage der Vorsitzführung geklärt. Nun kann aber der Fall eintreten, daß der Vorsitzende verhindert ist. Für diesen Fall müssen aber alle Vorkehrungen getroffen werden, damit das Kollegium aktionsfähig bleibt.

Der Redner schildert dann die umfangreiche Arbeit, die vom Kollegium des Wiener Stadtschulrates seit der konstituierenden Sitzung im November 1963 bewältigt wurde. In insgesamt 79 Sitzungen wurden Fragen des Sonderschulwesens, der allgemeinbildenden höheren Schulen und der berufsbildenden Schulen erörtert.

Zwar sind im Kollegium die Lehrer stark vertreten, es sind 46 von 100 Mitgliedern, doch führt dies keineswegs zu Betriebsblindheit, denn unter den anderen Mitgliedern sind Beamte und Journalisten, Gewerbetreibende und Ärzte, Rechtsanwälte und vor allem natürlich Hausfrauen und Mütter.

Präsident Dr. Stemmer macht auf den Umstand aufmerksam, daß auch im Landtag heute die Lehrer dominieren: einer hat die Sitzung eröffnet (Dr. Stemmer), eine Lehrerin hat über das Gesetz berichtet (Gertrude Sandner) und einer hat hier in der Diskussion gesprochen (Ascherl) und als nächster Redner kommt GR. Bittner (auch Lehrer) zu Wort. (Heiterkeit)

GR. Bittner (ÖVP) tritt sofort der Befürchtung entgegen, daß das was heute hier gesagt wurde, nachher geprüft wird. (Heiterkeit.)

Im sachlichen stellt er kurz fest, daß seine Fraktion der Vorlage zustimmen werde (Allgemeiner Beifall).

Präsident Dr. Stemmer bemerkt, obwohl noch weitere Lehrpersonen im Saal anwesend sind, lägen weitere Wortmeldungen nicht mehr vor.

Bei der Abstimmung wird das Gesetz in erster und zweiter Lesung einstimmig angenommen.

Rückblick auf die Arbeit des Wiener Landtages

Präsident Dr. Stemmer gab hierauf einen kurzen Rückblick über die Arbeit des Wiener Landtages im zu Ende gehenden Jahr 1966:

"Es war dies die zehnte Sitzung im heurigen Jahr und die dreiundzwanzigste in der gegenwärtigen Gesetzgebungsperiode.

In diesen zehn Sitzungen befaßte sich der Wiener Landtag mit 22 Gesetzesvorlagen, und zwar:

Sieben Gesetzesvorlagen in Angelegenheiten des Dienst- oder Besoldungsrechtes, drei Gesetzesvorlagen zu Finanzangelegenheiten, fünf Gesetzesvorlagen zu Schul- oder Kulturangelegenheiten, drei Gesetzesvorlagen zu Angelegenheiten des Wohlfahrtswesens, eine Gesetzesvorlage, betreffend das Gesundheitswesen, drei sonstige Gesetze, nämlich das Wiener Gasgesetz, ein Gesetz über die Sicherheitspolizei und eine Novelle zur Bauordnung.

Ferner hatte der Landtag drei Bundesräte sowie zwei neue Mitglieder des Immunitätskollegiums zu wählen.

Dem Wiener Landtag lagen fünf Anträge auf Aufhebung der Immunität von Mitgliedern des Wiener Landtages vor, denen ausnahmslos entsprochen wurde.

Der Wiener Landtag hatte in seiner Sitzung vom 16. September 1966 Gelegenheit, einen ausführlichen Bericht des Herrn Landeshauptmannes über die Hilfeleistungen der Stadt Wien bei der Hochwasserkatastrophe des heurigen Sommers zur Kenntnis zu nehmen und allen hiebei Beteiligten zu danken.

An den Beratungen haben sich außer den 22 Berichterstattern 46 Mitglieder des Hohen Hauses an der Debatte beteiligt.

Sämtliche vom Wiener Landtag beschlossenen Gesetzesvorlagen sind, soweit die Einspruchsfrist der Bundesregierung abgelaufen ist, ohne Einspruch in Kraft getreten.

Der Dank hiefür gebührt den mit der Ausarbeitung der Gesetzesvorlagen befaßten Mitgliedern der Wiener Landesregierung sowie den zuständigen Beamten, ferner den Mitgliedern der Ausschüsse, denen diese Gesetzesvorlagen zur Beratung und Beschlußfassung vorlagen.

Daß sich die Verhandlungen in der gesetzgebenden Körperschaft des Bundeslandes Wien stets sachlich und in geordneten Bahnen vollzogen, ist das Verdienst aller Mitglieder dieses Hohen Hauses, wofür ich Ihnen allen herzlichst danken möchte."

- - -

Westautobahn-Einfahrt Wiens eröffnet
=====

22. Dezember (RK) Heute früh, punkt 8 Uhr, wurde im Beisein des Vizekanzlers Dr. Fritz Bock die Westautobahn-Einfahrt Wiens und das daran anschließende Autobahn-Teilstück Auhof-Preßbaum durch Bautenminister Dr. Vinzenz Kotzina, den Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien, Bruno Marek und den Landeshauptmann von Niederösterreich, Andreas Maurer, eröffnet.

Unter den zahlreich erschienenen Eröffnungsgästen sah man Wiens Baustadtrat Kurt Heller, Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Koller mit den leitenden Beamten des Wiener Stadtbauamtes sowie leitende Beamte des Bundesministeriums für Bauten und Technik.

Der Bautenminister und die beiden Landeshauptleute entfernten persönlich die letzten Straßensperren beim Autobahnknoten Auhof und übergaben mit dieser symbolischen Handlung die Strecke dem Verkehr. Dann wurde wieder in die Autos eingestiegen und der lange "Eröffnungskonvoi" setzte sich in Bewegung, um das rund 14 Kilometer lange Autobahn-Teilstück zwischen Auhof und Preßbaum abzufahren.

In Preßbaum wurden die Gäste von den Schülern der Volks- und Hauptschule willkommen geheißen, die für diesen Anlaß ein großes Begrüßungs-Transparent angefertigt hatten. Auch ein Mitglied des Gemeindevorstandes der Marktgemeinde Preßbaum hieß die Regierungsmitglieder und Landeshauptleute willkommen.

Bei einem kleinen Imbiß in einem Preßbaumer Gasthof ergriffen Bautenminister Dr. Kotzina und die Landeshauptleute Bruno Marek und Andreas Maurer das Wort zu kurzen Tischreden. Dr. Kotzina erinnerte an die großen Schwierigkeiten, die sich bei der Fertigstellung dieses Autobahnstückes, besonders durch Hangrutschungen, ergeben haben. Umso erfreulicher sei es, daß man dieses wichtige Autobahn-Teilstück doch noch als "Weihnachtsgeschenk" an die Autofahrer, wenn auch teilweise nur einbahnig, eröffnen konnte. Landeshauptmann Maurer bezeichnete das neue Autobahn-Teilstück als ein weiteres wichtiges Band, das die schicksalhafte Verbundenheit der Bundesländer Wien und Niederösterreich sinnfällig zum Ausdruck bringe. Bürgermeister Bruno Marek gab namens aller Wiener seiner Freude über diese neue Westeinfahrt Ausdruck, die das Verkehrsgeschehen wesentlich entlasten werde.

Auch für den Fremdenverkehr, besonders im Hinblick auf die Wiener Frühjahrsmesse und die kommenden Wiener Festwochen, sei die neue, leistungsfähige Verkehrsader sehr zu begrüßen. Nur der Unbill des Wetters sei es zuzuschreiben, daß zugleich mit dem Autobahnstück nicht auch die linksseitige Wientalbegleitstraße als Autobahnzubringer fertiggestellt werden konnte. Sie werde aber nicht mehr lange auf sich warten lassen. Als besonders erfreulich bezeichnete Bürgermeister Marek den Umstand, daß er an dieser Eröffnung gemeinsam mit dem niederösterreichischen Landeshauptmann mitwirke, der sich im Sinne seines allzufrüh verstorbenen Amtsvorgängers, Dipl.-Ing. Hartmann, zu einer engen Zusammenarbeit von Wien und Niederösterreich zur Lösung aller gemeinsamen Probleme bekannt habe.

Technischer Bericht

Die Autobahn-Anschlußstelle Auhof ist der vorläufige Endpunkt der West-Autobahn und leitet den Verkehr von der Autobahn auf die Wiental-Begleitstraßen über, und umgekehrt. Das im Wiener Raum liegende Baulos "Lainzer Tiergarten" verläuft vom Autobahnverteiler Auhof durch das nordwestliche Gebiet des Lainzer Tiergartens und geht nördlich der Glasgräbenhütte in das erste Baulos auf niederösterreichischem Boden über. Die Länge des Bauloses "Lainzer Tiergarten" beträgt rund 2,5 Kilometer, die Fahrbahnen des Autobahn-Kreises selbst haben eine Gesamtlänge von 3,2 Kilometer.

Die Trassenführung durch den Lainzer Tiergarten erforderte vor Beginn der Erdarbeiten den Neubau einer rund zwei Kilometer langen Tiergartenmauer, die Schlägerung einer rund 70 Meter breiten Schneise durch den Tiergarten und die Höherlegung von drei wichtigen Starkstromleitungen. Diese Vorarbeiten wurden bereits in den Jahren 1961 und 1962 durchgeführt.

Die durch die Trassenführung der Autobahn bedingte Abtrennung einer rund 59 Hektar großen Fläche des Lainzer Tiergartens wurde durch Einbeziehung eines etwa 94 Hektar großen Gebietes bei Laab im Wald in den Naturpark wieder ausgeglichen. Der zu diesem Zweck erforderliche Bau einer weiteren rund 2,2 Kilometer langen, neuen Einfriedungsmauer wurde bereits abgeschlossen.

Mit den Bauarbeiten am Autobahnbaulos "Lainzer Tiergarten" wurde am 10. Juni 1963 begonnen. Bereits im Spätsommer 1964 war der Großteil der Erdbewegungen - insgesamt mehr als eine halbe Million Kubikmeter durchgeführt. Ebenso konnte im November 1964 das Brückenobjekt "Wegüberführung" an der Wiener Stadtgrenze fertiggestellt werden.

Die Bauarbeiten für die Fußgängerunterführung im Bereich der Autobahnabfahrt konnten Anfang 1965 abgeschlossen werden.

Trotz der abnormalen Schlechtwetterperioden in den Jahren 1964/1965, die großflächige Hangrutschungen verursachte und umfangreiche Bodenauswechslungen notwendig machte, konnten die Arbeiten so forciert werden, daß im Dezember 1965 die Autobahn im Wiener Bereich auf beiden Richtungsfahrbahnen einschließlich einer provisorischen Einbindung in die Wientalstraße über den Südast der Anschlußstelle Auhof fahrbar und beleuchtet war.

Die Arbeiten im nordwestlichen Teil der "Anschlußstelle Auhof" konnten erst nach Abschluß der bereits im April 1963 eingeleiteten, äußerst schwierigen Grundablöseverhandlungen im Juni 1965 begonnen werden.

Im Mai 1965 wurde als vordringlichstes Bauvorhaben die Brücke für die Unterführung der Bundesstraße 1 in der Anschlußstelle Auhof in Angriff genommen. Trotz schwierigster Fundierungsarbeiten konnte dieses Objekt heuer im April im Rohbau fertiggestellt werden.

In der verbleibenden Bauzeit ab Mai wurden die Arbeiten soweit vorangetrieben, daß am heutigen Tage die gesamte Anschlußstelle projektmäßig mit provisorischer Fahrbahndecke, einschließlich der Fahrbahnbeleuchtung, fertiggestellt ist und dem Verkehr übergeben werden kann.

Autobahnknoten Auhof mit Tankstellen und Resthaus geplant

Im kommenden Jahr werden mit der Aufbringung der definitiven Fahrbahndecke in der "Anschlußstelle Auhof", der Verlegung der neuen Badgasse und der Grünflächengestaltung die Straßenbauarbeiten im Bereich Auhof abgeschlossen werden. Die endgültige Fahrbahndecke auf den beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn wird zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut werden.

Die Gesamtplanung des Autobahnknotens Auhof wurde so durchgeführt, daß in einer späteren Ausbaustufe die Zusammenfassung von

Tankstellen, Servicestation und Rasthaus sowie eines Umschlagplatzes für LKW zu einer organischen Einheit möglich ist.

Rekordbauzeit für Autobahnzubringer links der Wien

Der Ausbau des Autobahnzubringers, der in Hinkunft in der Verlängerung der Hadikgasse über die linke Wientalbegleitstraße, eine Hangbrücke am linken Ufer der Wien, die neue Nikolaibrücke über das Wiental und eine Richtungsfahrbahn rechts der Wien zum Autobahnknoten Auhof führen wird, konnte erst 1965 nach Genehmigung des Projektes durch das zuständige Bautenministerium begonnen werden. Trotzdem wäre man durch ein stark forciertes Bautempo, rationelle Arbeitsmethoden und die Verwendung von Fertigteilen mit der linken Wientalbegleitstraße und der neuen Nikolaibrücke bis zur heutigen Eröffnung der Westautobahn-Einfahrt fertig geworden, wenn das außergewöhnlich ungünstige Wetter nicht einen Strich durch diese Rechnung gemacht hätte. Für das kommende Frühjahr ist jedoch mit der Fertigstellung des Autobahnzubringers zu rechnen.

Besondere Schwierigkeiten in dem rund 2,5 Kilometer langen Bauabschnitt von der St. Veiter Brücke bis zum Nikolaiberg ergaben sich bei der Trassierung aus den äußerst beengten Platzverhältnissen zwischen Westbahn und Wienfluß, wodurch auf etwa drei Viertel der Gesamtlänge umfangreiche Kunstbauten erforderlich wurden.

Das bedeutendste Bauwerk ist ein rund ein Kilometer langes Brückenobjekt, von dem 730 Meter in Fertigteilbauweise errichtet wurden. Durch diese in Wien erstmalig angewandte Baumethode war es möglich, das gesamte Brückenobjekt in der überraschend kurzen Bauzeit von rund 15 Monaten fertigzustellen.

Die im November dieses Jahres einsetzende Schlechtwetterperiode, besonders die unerwarteten Schneefälle brachten jedoch gerade bei der heiklen Isolierungsarbeit empfindliche Rückschläge, die auch durch die Heranschaffung von Flugdächern, unter denen an der Isolierung weiter gearbeitet wurde, nicht mehr wettgemacht werden konnten. Es wird an diesem Bauabschnitt aber ohne Winterpause weitergearbeitet. Für die Fertigstellung der Arbeiten bis zur Verkehrsübergabe dieses besonders wichtigen Bauabschnittes sind lediglich drei Wochen Schönwetter erforderlich, so daß damit gerechnet

werden kann, im zeitigen Frühjahr 1967 dieses Ziel zu erreichen.

Der Bundesvoranschlag für 1967 sieht im Rahmen des endgültigen Ausbaues der Wiener Westeinfahrt weitere Bauvorhaben vor: So soll im Zuge der rechtsufrigen Wientalbegleitstraße der Abschnitt Nikolai-berg bis Mantlergasse ausgebaut beziehungsweise regeneriert werden. Ebenso ist der vierspurige Ausbau der Wiener Bundesstraße, von der Anschlußstelle Auhof bis zur Kielmannseggbrücke, vorgesehen. Damit wird voraussichtlich Ende 1967 die erste Bauphase des Ausbaues der Wiener Westeinfahrt über die Autobahn und die Bundesstraße 1 bis zur Schönbrunner Schloßbrücke abgeschlossen sein.

- - -

Ungargasse ab morgen wieder durchgehend befahrbar

=====

22. Dezember (RK) Wie Baustadtrat Kurt Heller der "Rathaus-Korrespondenz" mitteilt, wird das wegen Bauarbeiten längere Zeit gesperrte Stück der Ungargasse zwischen Neulinggasse und Rennweg im Laufe des morgigen Vormittags wieder dem Verkehr übergeben werden können. In dem 437 Meter langen Straßenstück mußten die Straßenbahngleise ausgewechselt und die Fahrbahndecke erneuert werden. Die 11 bis 13 Meter breite Straße hat jetzt einen modernen Asphaltbelag. Vorerst wurde die Tragschicht der Fahrbahndecke aufgebracht, die eine gewisse Einfahrtszeit benötigt. Im Frühjahr wird dann die endgültige Fahrbahndecke, die sogenannte Verschleißschicht, hergestellt. Die Kosten für die Straßenbau- und Gleisverlegungsarbeiten in diesem Straßenstück betragen rund 5,2 Millionen Schilling.

- - -

Fortsetzung des Sitzungsberichtes:Debatte über die Stadtwerke
=====

GR. Kowarsch (OVP) verwies darauf, daß die Verwaltungsgruppe Städtische Unternehmungen als einzige nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen ist und daher eine ausgeglichene Bilanz aufweisen sollte. Dagegen sei an sich nichts zu sagen. Wenn man aber auf der einen Seite die Führung nach kaufmännischen Grundsätzen verlangt, dann dürfte man nicht gleichzeitig den Stadtwerken Aufgaben übertragen, die kaufmännischen Grundsätzen zuwiderlaufen. Bei anderen Verwaltungsgruppen kommt man gar nicht auf die Idee, Kostendeckung zu verlangen, weil man weiß, daß gewisse Aufgaben im Interesse der Wiener Bevölkerung von der Stadtverwaltung erbracht werden müssen. Die defizitäre Gebahrung geht einzig und allein von den Verkehrsbetrieben aus, die anderen Betriebe entsprechen in ihrer Gebahrung durchaus kaufmännischen Grundsätzen.

Wenn die E-Werke für 1967 einen Gewinn von 252 Millionen präliminieren, wobei noch zusätzlich 110 Millionen an die Verkehrsbetriebe abgeführt werden, dann ist das ein zufriedenstellendes Ergebnis, das nicht zuletzt auf die immer besser werdende Eigenstromerzeugung zurückzuführen ist. Der Redner warf in diesem Zusammenhang die Frage auf, ob nicht in einigen Jahren Atomkraftwerke wirtschaftlicher sein werden als die bisherigen kalarischen Kraftwerke und verwies weiter darauf, daß Meldungen zufolge in Form der magnetohydrodynamischen Elektrizitätsgewinnung eine völlig neue Energieerzeugungsart erfunden worden sein soll, durch die man zur Stromerzeugung angeblich weder Generatoren noch Turbinen benötigt und auch die Herstellungskosten billiger als bei Kohle, Stromenergie oder Wasserkraft sein sollen. Möglicherweise werden dies die E-Werke der Zukunft sein.

Während in der Eigenstromerzeugung echte Fortschritte erzielt werden konnten, sieht es um den Ausbau der Kabelnetze weniger gut aus. Die Schwierigkeiten liegen in den zu schwachen Steigleitungen und Zuleitungen. Die Frau Stadtrat möge mitteilen, wie weit die E-Werke die Möglichkeit haben, bei Neubauten entsprechend starke Leitungen vorzuschreiben, und ob diese Möglichkeiten genutzt werden.

Bei den Gaswerken bemängelte GR. Kowarsch das veraltete Rohrnetz, das eine zusätzliche Gasabgabe in vielen Fällen nicht gestattet. Aus diesem Grund können die Chancen, die vor allem auf dem Heizungssektor gegeben sind, nicht genutzt werden. Mit der Fertigstellung der Gasentgiftungsanlage im kommenden Jahr wird ein berechtigter Wunsch der Wiener erfüllt. Damit wird die Vergiftungsgefahr weitestgehend ausgeschaltet sein. Die Errichtung dieser Anlage kostet allerdings viel Geld. Würden die Gaswerke nicht dauernd Kapital an die Verkehrsbetriebe abführen müssen, könnten diese Arbeiten und wahrscheinlich auch die Verstärkung der Rohrleitungen, ohne den Preis zu erhöhen, durchgeführt werden. Sicherlich hätte die ÖVP-Fraktion an einer Preissteigerung keine Freude. Wenn aber der Grundsatz der Kostendeckung von allen Fraktionen anerkannt wurde, wird man sich der Verantwortung nicht entziehen können. Vor allem müßten dann aber die Sozialisten auch im Parlament denselben Grundsatz der Kostendeckung vertreten, zu dem sie sich im Rathaus bekennen. (Beifall bei der ÖVP.)

GR. Deutsch (SPÖ) entgegnete seinem Vorredner, daß die Sozialisten sich überall dort zum Grundsatz der Kostendeckung bekennen, wo es um betriebswirtschaftlich begründete Tarifierhöhungen, nicht aber dort, wo es um Profitsucht geht.

Der Redner befaßte sich sodann mit der Personalsituation der Gemeinde Wien, wandte sich entschieden dagegen, daß man im Zusammenhang mit dem Arbeitskräftemangel von einer schlechten Entlohnung und einer schlechten Vertragspolitik seitens der Bundeshauptstadt spricht, und erklärte schließlich, daß der gleiche Personalmangel auch auf dem Sektor der Privatwirtschaft zu finden ist, und es zu begrüßen wäre, wenn die Privatwirtschaft auf diesem Gebiet die gleichen Errungenschaften wie Wien aufweisen könnte. Alle diese Fragen sollte man nicht verpolitisieren, sondern sich mit ihnen ernsthaft und sachlich auseinandersetzen.

Der Redner betont, daß es keinen Sinn hätte und falsch wäre, mehr Freizeit durch größere Überstundenleistung erkaufen zu wollen. Es darf kein Raubbau an der Gesundheit der Arbeitnehmer getrieben werden!

Unter zahlreichen Protestrufen aus den Bänken der ÖVP betont der Redner, daß man nicht den ÖAAB brauche, um moderne Sozialge-

setze zu schaffen. Der ÖVP habe die Sozialisten im Gegenteil nur daran gehindert. Die SPÖ hat zweifellos ein besseres Konzept über moderne Wirtschaftsführung und -planung als die ÖVP (Zwischenruf von Gemeinderat Kowarsch, ÖVP: "Bleiben Sie sachlich!"). Der Redner weist die Kritik der ÖVP an der Personalvertretung zurück und sagt, er wäre glücklich, wenn es in allen Privatbetrieben so demokratische Sozialeinrichtungen gäbe wie in den städtischen Betrieben. Auch den Vorwurf des "Faulenzertums" weist der Redner zurück. (Zwischenruf von Gemeinderat Kowarsch, ÖVP: "er hat denn das gesagt?") Das behaupten die ÖVP-Zeitungen! Der Krankenstand in den städtischen Betrieben beträgt aber im Durchschnitt nur 7,5 Prozent, und das ist außerordentlich gering. Es ist festzuhalten, daß auch die Arbeitsmoral unter einer fortschrittlichen Sozialpolitik nicht leidet.

Im Zusammenhang mit der großen Zahl von Tankwagenunfällen in Österreich betont der Redner, daß es im Bereich der städtischen Betriebe glücklicherweise solche Unfälle kaum gibt. Für die Zukunft wird es jedoch notwendig sein, der technischen Ausrüstung in Bezug auf die Sicherheit besonderes Augenmerk zu schenken.

Viel Lob findet der Redner für das gute Beispiel, das die Stadtverwaltung bei der Unterbringung von Gastarbeitern gibt. Den Gastarbeitern werden anständige Wohnräume zur Verfügung gestellt, sie müssen nicht wie "Klaven" in Lagern hausen. Zur Frage der Teilzeitbeschäftigung fordert der Redner, daß auf diesem Gebiet dem Spekulantentum keine Möglichkeiten gelassen werden dürfen. Oft kommt es nämlich vor, daß Teilzeitbeschäftigte so verwendet werden, daß sie Vollbeschäftigte ersetzen müssen. Das sei grundsätzlich abzulehnen. Abschließend erklärt der Redner im Hinblick auf den Personalmangel, er hoffe, daß wir endlich zu einer aktiven Arbeitsmarktpolitik in Österreich kommen werden.

GR. Maller (KLS) sagt, daß die Tariferhöhung besonders unsozial sei, weil sie ausschließlich die sozial Schwächsten betrifft. Er bringt einige Beispiele und regt an, man solle den Lehrlingen zu ihrem Taschengeld auch die Wochenkarte geben.

Die Wirtschaftspläne zeigen überdies, daß die Tariferhöhungen keineswegs geeignet sind, die Verkehrsbetriebe der angestrebten Sanierung auch nur einen Schritt entgegenzubringen. Der Bund

aber kassiert von den notleidenden Verkehrsbetrieben beträchtliche Summen und ist seinerseits nicht bereit, auch nur bescheidene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Wien beizutragen.

GR. Maller kritisiert auch, daß der Einheitstarif noch immer nicht vollständig sei und stellt einen Antrag, auch die Badner Bahn in den Einheitstarif einzubeziehen und einen zweiten Antrag, Verhandlungen darüber aufzunehmen, daß auch KÖB und Postautobus in den Einheitstarif aufgenommen werden.

Ausführlich beschäftigt sich der Redner dann mit der bevorstehenden Tarifierhöhung. Im Vorjahr war bei den Verhandlungen von einem 4 Schilling-Tarif die Rede. Jetzt wurde daraus der 5 Schilling-Tarif. Womit ist das zu begründen? Offenbar hat man sich gedacht: Wenn der Pudel schon auf die Scheerbank kommt, dann kann er gründlich geschoren werden. Es sei jedenfalls bedenklich, daß der Weg der Tarifierhöhung weiter beschritten wird. Das sogenannte Kostendeckungsprinzip sei ein falsches Argument, solange nicht auch Löhne und Gehälter kostendeckend seien. Die SPÖ könne nicht im Parlament gegen Tarifierhöhungen stimmen, aber im Rathaus, wo sie die Mehrheit habe, solche beschließen.

Die Grundgebühr für Stadtgas sei am 22. Juli 1955 abgeschafft worden. Die Gründe, die damals von den Sprechern aller Parteien dafür ins Treffen geführt wurden, hätten auch heute noch Gültigkeit. Dennoch wolle man die Grundgebühr wieder einführen, obwohl die Gaswerke aktiv sind und mit ihrem Reingewinn sogar die Verkehrsbetriebe stützen. Die Grundgebühr für Gas sei eine Sondersteuer, gegen deren Einführung die KLS-Fraktion kämpfen werde.

Auch die Pläne, die Gasgebühr nicht nach der Verbrauchsmenge, sondern nach dem Heizwert zu berechnen, stünden in dem Verdacht, daß sich hinter ihnen eine verhüllte Tarifierhöhung verberge.

Neues Personal werde man nur finden, wenn man die Bezahlung und die Arbeitsbedingungen entsprechend gestalte. Durch eine Neuorganisation könnte man auch bei den Stadtwerken, ja sogar bei den Verkehrsbetrieben, zur Einführung einer Fünf-Tage-Woche kommen.

Die Gasentgiftung sei noch immer nicht durchgeführt, obwohl man sie schon oft versprochen habe. Sie müsse ferner Gegenstand einer Aufklärungsaktion werden, bei der der Bevölkerung klar gemacht wird, daß die Explosionsgefahr weiterhin besteht. Aus diesem Grund müsse auch dem entgifteten Gas ein Geruchsmittel beigelegt werden.

Neuanschlüsse von Gasheizungen müßten vielfach wegen des unzulänglichen Leitungsnetzes abgelehnt werden. Es gäbe aber auch andere Gründe für Ablehnungen von Gasheizungen, hinter denen Geschäftspraktiken stünden, die der Gaswerke unwürdig seien. Von den Gaswerken würden sogenannte Koppelgeschäfte vorgeschrieben, das heißt, man dürfe eine Gasheizung nur anschließen, wenn man auch noch ein anderes Gasgerät dazu kauft. Solche Geschäftsmethoden müßten abgestellt werden. Auch das Leitungsnetz der E-Werke weise Schwächen auf und es sei ein Wunder, daß etwa in Favoriten das Netz noch nie zusammengebrochen sei. Warum seien Mittel für den Ausbau der Leitungsnetze gesperrt, der doch zur Verbesserung der Ertragslage beitragen würde?

Eine Gesundung der Verkehrsbetriebe sei nur durch gründliche Modernisierung zu erwarten. Den Massenverkehrsmitteln müsse ein eigener Gleiskörper zur Verfügung stehen. Es gäbe zwar nun ein U-Bahn-Konzept, das aber immer noch ein Teilkonzept sei und mit den anderen Verkehrsträgern zu einem Generalverkehrsplan verschmolzen werden müßte.

Der Redner urgierte sodann einige Verkehrsverbindungen, die Einbeziehung der Vorortlinie, Intervallverkürzungen für verschiedene Straßenbahnlinien und eine bessere Verkehrserschließung des 22. Bezirkes. Er bemängelte auch, daß auf der Linie 11 noch alte amerikanische Straßenbahnwagen verkehren, die in den USA bereits als museumsreif gelten. Es sei auch nicht richtig, das Mitführen von Kinderwagen in den Straßenbahnen, das in anderen Städten erlaubt sei, in Wien grundsätzlich zu verbieten.

Durch das neue Inkassosystem der Stadtwerke wurden für 1966 Paulschalbeträge festgesetzt. Man habe den Jahresverbrauch 1965 zugrunde gelegt, aber willkürlich Verbrauchszunahmen angenommen. Auf diese Weise seien rund 20 Millionen Schilling mehr eingenommen worden, als dem Verbrauch entsprochen hätte. Dies bedeute ein zinsenloses Darlehen der Kunden zugunsten der Stadtwerke. Durch die Vorauszahlungen, die sich vor allem in den Monaten mit dem höheren Verbrauch zum Schaden der Kunden auswirken und durch die höhere Fest-

legung des Verbrauches für den angenommenen Anstieg, muß die Bevölkerung den Stadtwerken sozusagen einen zinsenlosen Kredit zur Verfügung stellen. Der Redner bezeichnet es für ein Unternehmen der Stadt Wien als unwürdig, seine Monopolstellung in der Art auszunützen, daß seine Kunden über die errechnete Jahresdurchschnittsgebühr hinaus zusätzliche Leistungen erbringen müssen, während der städtische Finanzreferent für den den Stadtwerken zur Verfügung gestellten Kredit Zinsen kassiert, die über die übliche Bankrate hinausgehen.

Seine Fraktion könne daher den Ansätzen für die Wirtschaftspläne nicht die Zustimmung erteilen.

GR. Peter (FPÖ) bezeichnet es als bedauerlich, daß die aktiven E-Werke, Gas-Werke und die Bestattung mit ihrem Reingewinn wie bisher die Verkehrsbetriebe finanzieren müssen. Es ist also nicht gelungen, trotz der kommenden Tarifierhöhung, einen zumindest halbwegs ausgeglichenen Erfolgsplan zu erstellen. Von einer Preissteigerung auch beim Gaswerk wird daher bereits gesprochen. Wahrscheinlich wird die Erhöhung hier auch unter dem Titel "Tarifregulierung" erfolgen. Man habe jahrelang, wie der Redner feststellt, die Situation nicht richtig eingeschätzt. Nach den Protokollen aus den Jahren 1961, 1962 und soweit man ersehen kann, daß der seinerzeitige Stadtrat in einem Jahr optimistisch war, im darauffolgenden Jahr dann wieder pessimistisch und so ging es weiter. Frau Stadtrat Schaumayer hält hier die Mitte, sie ist nicht zu pessimistisch und nicht zu optimistisch, Frauen sind anscheinend doch die besseren Diplomaten.

Der Redner bedauert es, daß der wiederholten Forderung nach Schaffung eines Generalsanierungsplanes noch immer nicht entsprochen wurde. Wieviele Jahre wollen wir noch verstreichen lassen? Die immer wiederkehrende Aufnahme von Anleihen könne keinesfalls zur Gesundung des Unternehmens beitragen, weil für die Anleihen nicht nur Zinsen, sondern natürlich auch die Tilgungsraten aufgebracht werden müssen.

So schöpft man also weiter von den E-Werken und Gas-Werken ab und diese können daher nicht die notwendigen Erneuerungen vornehmen. Der Strombedarf steigt jährlich um sieben bis acht Prozent, also - wie Stadtrat Dr. Schaumayer ausführte - in zehn bis 15 Jahren auf das Doppelte. Der Redner begrüßt es, daß neue Umspannwerke, Unterwerke usw. geschaffen werden, er hat aber das Gefühl, daß trotzdem der Bedarf den Investitionen davonläuft. Es gibt viele Leistungen, die schwach sind und oftmals ist der Anschluß zusätzlicher Geräte dadurch unmöglich.

Bei den Gaswerken haben wir ein ähnliches Bild. Der Gasverbrauch ist 1965 um 3,9 Prozent gestiegen. Für das kommende Jahr rechnet man mit einer Steigerung um drei Prozent. Etwa 10.000 Meter unserer Gasrohre liegen aber schon 75 Jahre in der Erde, ohne daß sie ausgewechselt worden wären. Sie sind also vielfach nicht mehr ganz dicht und dadurch tritt nicht nur eine Druckverminderung, sondern auch ein Mengenverlust ein. Sie sind auch in ihrem Durchmesser zu klein und erlauben es nicht, neue Gasgeräte anzuschließen.

Der Redner ersucht die Stadträtin um Mitteilung, ob man in der Zukunft bei der mengenmäßigen Verrechnung bleiben will, oder ob man daran denkt, die Kalorienberechnung einzuführen? Daß die Arbeiten an der Entgiftungsanlage weiter gehen, bezeichnet der Redner als erfreulich, denn durch die Herabsetzung des CO-Gehaltes auf weniger als drei Prozent sei das Wiener Gas dann nicht mehr giftig.

Gemeinderat Peter kam sodann auf die Verkehrsbetriebe zu sprechen und verwies darauf, daß in der Diskussion jedes Jahr dieselben Beschwerden und dieselben Argumente vorgebracht werden. Dabei steigen die Defizite laufend, die Frequenz geht ständig zurück. Jahr für Jahr nimmt auch die Verschuldung zu. Sicherlich sind die Verkehrsbetriebe ein sehr lohnintensives Unternehmen, die Einnahmen reichen aber kaum aus, um die Gehälter der dort Beschäftigten bezahlen zu können. Es wäre daher durchaus zu begrüßen, wenn etwa durch die Erhöhung der Zahl der schaffnerlosen Beiwagen tatsächlich Personaleinsparungen erzielt werden könnten.

Zur Verbesserung der Situation der Verkehrsbetriebe unterbreitete der Redner eine Reihe von Vorschlägen. So müßte es zu

einer echten Aufstockung des Eigenkapitals kommen. Die Fremdlasten sollten beseitigt werden. Selbstverständlich wären die Sozialtarife aufrechtzuerhalten: die Hoheitsverwaltung wird jenen Teil tragen müssen, den die Verkehrsbetriebe von sich aus nicht herauswirtschaften können. Dazu wären Maßnahmen im Sinne einer technischen und verwaltungsmäßigen Rationalisierung und eines echten Kundendienstes erforderlich. Ausständig ist auch immer noch ein Generalsanierungsplan. Durch die aufklärende Tätigkeit einer Art Kuratorium für Verkehrsordnung sollte weiter der Versuch unternommen werden, für die nervenzermürende Situation in den Verkehrsspitzen eine Abhilfe zu bringen.

Abschließend erklärte Gemeinderat Peter, daß sich die FPÖ-Fraktion zu ihrem Bedauern nicht in der Lage sehe, dem in Beratung stehenden Budgetkapitel die Zustimmung zu geben.

Gemeinderat Dr. Krasser (ÖVP) beschäftigt sich in seinem Debattenbeitrag mit der zukünftigen Umstellung von Stadtgas auf Erdgas in den Wiener Gaswerken. 1965 wurden in den Gaswerken 751 Millionen Kubikmeter Stadtgas erzeugt und 727 Millionen Kubikmeter abgegeben. Für die Erzeugung dieser Gasmenge waren 317.000 Tonnen Kohle, 324 Millionen Kubikmeter Erdgas und 567 Tonnen Naphta erforderlich. Außerdem wurden rund 46 Millionen Kubikmeter Erdgas in reiner Form direkt an die Industrie abgegeben. Das heißt also, daß rund 80 Prozent der Energie heizwertmäßig gesehen auf Erdgas zurückzuführen ist.

In den vergangenen zehn Jahren war die Lieferung von Erdgas durch die ÖMV zufriedenstellend. Der österreichische jährliche Erdgasbedarf wird derzeit auf rund 2,5 Milliarden Kubikmeter geschätzt. Die niederösterreichische Erdgasförderung betrug jedoch 1965 nur rund 1,7 Milliarden Kubikmeter und wird in wenigen Jahren laufend zurückgehen. Daher besteht die Notwendigkeit, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um durch ausreichende Erdgasimporte den Bedarf sicherzustellen.

Die Wiener Gaswerke studieren schon seit längerer Zeit die verschiedenen Möglichkeiten eines Erdgasimportes. Solche Überlegungen werden in nächster Zeit in ganz Österreich anzustellen sein.

Der Bezug von Hollandgas über Deutschland ist zu teuer, weit günstigere Möglichkeiten bietet jedoch Algerien mit seinem Sahara-Erdgas. Die Austria-Ferngas hofft, schon in Kürze mit der staatlichen algerischen Erdgasgesellschaft zu einem Vorvertrag zu gelangen. Da die Menge, die derzeit in Österreich benötigt wird, für solche Importe zu gering ist, plant man einen Gasverbund, dem neben Österreich auch die CSSR, Jugoslawien und Bayern angehören sollen. Das algerische Erdgas soll über eine Sammelschiene vom jugoslawischen Hafen Koper nach Wien und weiter nach Bayern beziehungsweise in die CSSR geführt werden. Es ist vorgesehen, daß jeder der Partner des geplanten Vertrages die auf dem Territorium seines Landes projektierten Anlagen selbst erstellen soll. Die Baukosten für den österreichischen Teil der Sammelschiene werden auf 800 bis 900 Millionen Schilling geschätzt. Ein Viertel bis ein Drittel davon soll mit Eigenkapital, der Rest mit Fremdmitteln finanziert werden.

Eine andere Möglichkeit des Erdgasimportes ist der Bezug aus der Ukraine beziehungsweise aus Sibirien, über den bereits Gespräche mit den Russen geführt wurden. Der sowjetische Staatspräsident Podgorny hat bekanntlich in Linz den Plan entwickelt, die geplante Erdgas-Pipeline Sibirien-Triest über Österreich zu führen.

Die Wiener Gaswerke sind schon deshalb am Erdgasbezug interessiert, weil der Koksverkauf auf immer größere Schwierigkeiten stößt. Die Umstellung von Stadtgas auf Erdgas wird jedoch nur schrittweise erfolgen können. Diese Umstellung wird allerdings neue Probleme mit sich bringen, so etwa im Zusammenhang mit dem notwendigen Umbau der Gasgeräte. Außerdem wird man neue Abnehmerkreise aus Gewerbe und Industrie gewinnen müssen. Ein weiteres Problem bilden die hohen Verbrauchsspitzen, da bei Erdgasimporten ein gleichmäßiger Bezug gesichert sein muß. Das bedeutet, daß genügend Speichermöglichkeiten vorhanden sein müssen. GR. Dr. Krasser stellt an die Berichterstatterin die Frage, welche Wege man hier zu beschreiten gedenkt.

GR. Nekula (SPO) wirft einleitend GR. Maller vor, in der Debatte gegen eine weitere Verteuerung gesprochen, gleichzeitig aber einen Antrag eingebracht zu haben, der weitere finanzielle Belastungen mit sich bringt, da darin die Einbeziehung der Badner Bahn in das Tarifsysteem verlangt wird. Eine solche Einbeziehung ist nicht möglich, da beschlossen wurde, nur innerstädtische Linien in das Tarifsysteem aufzunehmen. Die Badner Bahn aber ist eine sogenannte Zweilandlinie. Die Anregung, den Lehrlingen in Lehrlingsheimen Taschengelder zu bezahlen, kommt zu spät, da dies bereits ab 1. Jänner 1967 eingeführt wird.

Die Sperrung von Investitionsmitteln für die Stadtwerke bedeutet nur eine scheinbare Verschlechterung gegenüber 1966, da in diesem Jahr fast 88 Prozent der Sperrungen wieder aufgehoben wurden. Krieg und Nachkriegszeit haben den Wiener Stadtwerken einen Schaden von 2,4 Milliarden Schilling verursacht. Zunächst galt es, die Schäden zu beheben und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Von 1945 bis 1966 wurden insgesamt 11 Milliarden Schilling für Investitionen in den Wiener Stadtwerken ausgegeben, ein Sechstel davon für die Behebung der Kriegsschäden. Mit den für 1967 vorgesehenen Mitteln sind dies insgesamt 12 Milliarden Schilling. Daß diese Investitionen nicht allein aus Eigenmitteln bestritten werden konnten, ist klar. Der Anleihesektor mußte daher beschritten werden. Während 1966 135 Millionen an Tilgungsraten zu zahlen waren, sind heuer dafür 405 Millionen vorgesehen.

Der Redner betont sodann, daß in letzter Zeit zahlreiche Politiker und Fachleute mahnend auf die Entwicklung der österreichischen Wirtschaft hingewiesen haben. Der Finanzminister hat im Parlament erklärt, daß er mit einer Zuwachsrate von 4 Prozent für 1967 rechnet und darauf sein Budget aufgebaut habe. Professor Nemschak jedoch ist nicht so optimistisch, er hat erst vor drei Tagen festgestellt, daß nur eine Zuwachsrate von 1 bis 3 Prozent zu erwarten sei. Dr. Nemschak hat auch die verschiedenen Möglichkeiten aufgezeigt, die eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation herbeiführen könnten, und angeregt, durch vermehrte Investitionstätigkeit den Wirtschaftsablauf wieder anzukurbeln. Dieser Aufgabe werden die Wiener Stadtwerke im nächsten Jahr nachkommen.

Weil soviel von der Erhöhung der Tarife gesprochen wurde, stellte GR. Nelula einen Vergleich an. Seit 1938 sind die Preise und Löhne im Durchschnitt auf das 14- bis 15fache gestiegen. Das Gas ist aber nur auf das 2,9fache gestiegen. Eine Kilowattstunde kostete damals 70 Groschen, das entsprach dem Gegenwert von 10 Semmeln, heute aber kostet eine Kilowattstunde Strom 61 Groschen, einen Betrag, um den man nicht einmal mehr eine Semmel kaufen kann. Das ist eine Tarifpolitik, meinte der Redner, die nur möglich war, indem man elf Milliarden Schilling investiert hat, um die Werke auszubauen.

Zur Beförderungssteuer, die im kommenden Jahr novelliert werden soll, bemerkte der Redner, daß es im Entwurf als Verbesserung bezeichnet wird, daß das von den Schienenreinigungsfahrzeugen mitgeführte Wasser von der Beförderungssteuer ausgenommen sein soll. Wohl eine groteske Verbesserung.

Zu begrüßen wäre es, wenn durch eine Änderung der Bestimmungen auch E- und Gaswerk. billige Kredite aus dem ERP-Fonds erhalten könnten.

GR. Haag (ÖVP) hofft, daß der im Ansatz verzeichnete Fahrgastschwund von acht Prozent doch nicht so groß sein werde. Immer mehr Menschen fahren nicht mehr mit dem Auto, weil der Verkehr immer schwieriger wird, so daß eine echte Chance für den öffentlichen Verkehr besteht.

Ausführlich beschäftigt sich der Redner mit den Investitionen der Verkehrsbetriebe. Er hebt unter anderem hervor, daß allein durch die Einführung des Schaffnerlosen Beiwagens auf der Linie E₂ 13 Schaffner erspart werden könnten. Der Redner bedauert, daß für die Erzherzog Karl-Straße nur 200.000 Schilling eingesetzt sind und damit eine so wichtige Verbindung im 22. Bezirk fast unberücksichtigt geblieben ist.

Der Anleihedienstplan sieht für Tilgung 405 Millionen Schilling vor, davon entfallen allein 332 Millionen auf die Verkehrsbetriebe. Ab 1968 wird es jedoch eine wesentliche Erleichterung geben. Aus der Verlustentwicklung geht hervor, daß von 1955 bis 1965 bilanzmäßige Verluste in der Höhe von 1,6 Milliarden Schilling ausgewiesen sind, durchschnittlich also 150 Millionen im Jahr.

Um eine Befreiung von der Beförderungssteuer werden sich die zuständigen Stellen vor allem Stadtrat Dr. Schaumayer natürlich beim Bund bemühen. Aber man wird uns beim Bund das Argument entgegenhalten, die Stadt Wien fordere von ihren eigenen Gas- und E-Werken Gebrauchsgebühren, die mehr als das Doppelte der Beförderungssteuer ausmachen.

Durch die U-Bahn werden 1.000 Fahrbedienstete und damit rund 100 Millionen Schilling jährlich eingespart werden können. Die Bedeutung der Personalkosten geht aus der Tatsache hervor, daß eine Gehaltsregulierung von einem Prozent bereits elf Millionen Schilling ausmacht.

Die Fahrgastfrequenz von Jänner bis Oktober 1966 ist beträchtlich stärker zurückgegangen, als die Fahrleistung der Straßenbahn. Die Fahrleistung der Autobusse ist sogar gestiegen.

Durch Zusammenlegung der Straßenbahnlinien 17, 217 und 317 konnten Personaleinsparungen erzielt werden. Eine Zusammenziehung von Linien wäre auch anderswo möglich, etwa bei den Linien 33, 78 und 80. Bei der Endstelle dieser Linien beim Ringturm werden oft Beschwerden laut, daß die vorderen Türen nicht geöffnet werden, wie dies bei der Endstelle der Linien 46, 48 oder 49 der Fall ist. Man sollte hier wegen des großen Fahrgastaufkommens die vorderen Türen ebenfalls öffnen.

Sehr zu begrüßen sind die neuen Autobuslinien 12 und 34 A, die eine Querverbindung zwischen Döbling und der Brigittenau herstellen. Auch ein öffentliches Verkehrsmittel über die dritte Donaubrücke in den Raum Jedlesees wäre sehr zu begrüßen. Dringend benötigt werden die drei neuen Schnellbahnstationen, deren Bau nun durch die Vorfinanzierung von seiten der Stadt Wien endlich ermöglicht wird. Die Baukosten für die Stationen Rennweg und Matzleinsdorfer Platz erscheinen allerdings unverhältnismäßig hoch.

Die Verkehrsbetriebe haben sich sehr bemüht, den Fahrgästen zugleich mit der Tarifierhöhung auch echte Verbesserungen zu bringen, die vor allem in der Tarifgemeinschaft auf einer verlängerten Schnellbahnstrecke und mit privaten Autobuslinien sowie im Vorverkauf durch die Trafiken besteht. Freilich sind auch bei diesen Regelungen Anfangsschwierigkeiten zu erwarten.

Gemeinderat Haag gab abschließend der Hoffnung Ausdruck, daß es 1967 möglich sein werde, Sperren von Budgetposten für die Verkehrsbetriebe aufzuheben und dankte allen Mitarbeitern der Wiener Stadtwerke für ihre Leistungen.

Gemeinderat Busta (SPÖ) kam zunächst auf die Städtische Bestattung zu sprechen. Er bezeichnete es als erfreulich, daß die Bestattungsfälle im abgelaufenen Jahr um vier Prozent zurückgegangen sind. Das Unternehmen hat einen geschäftlichen Erfolg durch eine Steigerung des Sargverkaufes in die Bundesländer zu verzeichnen. Ein neuerworbenes Fabriksobjekt, in dem ein Sargerzeugungsbetrieb eingerichtet wird, wird zu einer weiteren Verbesserung der Ertragslage führen. Heuer im Mai ist in der Lackiererei der Sargerzeugung durch Selbstentzündung von Lacken ein Brand ausgebrochen. Durch den Einsatz aller Bediensteten konnte der Wiederaufbau so rasch vollendet werden, daß der Betrieb nach einer Woche wieder weiterging. Dafür gebührt allen Beteiligten herzlicher Dank. (Allgemeiner Beifall.)

In den E-Werken spielt das Heizöl bei der Stromerzeugung eine immer größere Rolle. Dementsprechend mußten auch die Lager Räume für Öl vergrößert werden. Der Stromverbrauch hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Es bedurfte also einer gewaltigen Ausbauleistung bei den E-Werken, die besonders deutlich am E-Werk Simmering abzulesen ist. Wegen der verschiedenen Schwierigkeiten bei der Entladung von Tankschiffen im Ölhafen Lobau ist der Bau einer Pipeline von Schwechat nach Simmering, die sich in fünf Jahren voll amortisieren wird, besonders zu begrüßen. In weiterer Folge wird diese Pipeline auch zur Brennstoffversorgung des Fernheizwerkes für das Allgemeine Krankenhaus nützlich sein.

Die Errichtung eines zweiten Kabelnetzes konnte man sich durch eine Spannungserhöhung auf das Doppelte ersparen. Diese wieder war nur möglich, weil man in der Ersten Republik erstklassiges Kabelmaterial verlegt hat.

Wegen der starken Schwankungen im Tagesverbrauch würden die E-Werke gerne mehr Nachtstrom abgeben. Oft sind jedoch die Steigleitungen in den Häusern zu schwach, oder die Deckenlasttragkraft in alten Häusern reicht für Speicheröfen nicht aus.

Es wurden in der Debatte auch Atomkraftwerke erwähnt, wahrscheinlich vor allem deshalb, damit man in späteren Jahren sagen kann, Atomkraftwerke habe man schon im Jahr 1966 gefordert. Die Atomkraft kann aber auch nur auf dem Weg über den Wasserdampf in Strom verwandelt werden. Außerdem müssen die Dimensionen eines solchen Kraftwerkes viel größer sein, als Wien es braucht. Man müßte also ein Einvernehmen mit der Verbundgesellschaft herstellen. Überdies ist das spaltbare Material nur aus dem Ausland zu beziehen.

Zum Gaswerk: Wenn wir beim E-Werk versuchen, weniger Erdgas zu verwenden, so vor allem deshalb, weil wir dieses sehr notwendig für unser Gaswerk benötigen. Das jetzige Stadtgas wird zu 15 Prozent aus Kohle und zu 85 Prozent aus Erdgas gewonnen. Leider läuft der Vertrag mit der ÖMV 1968 ab. Während uns die ÖMV derzeit jährlich 570 Millionen Kubikmeter Erdgas liefert, wird sie nach 1968 nur mehr in der Lage sein, 34 bis 50 Prozent der bisherigen Menge zur Verfügung zu stellen. Ein weiterer kleiner Lieferant ist die CSSR mit 35 Millionen Kubikmeter durch zehn Jahre hindurch. Um dieses Manko ausgleichen zu können, versuchen wir nun die Gasgewinnung durch Benzin. Zu diesem Zweck wird ein Behälter in der Leopoldau umgebaut und einer in Simmering errichtet. Der Redner hält es für zweckmäßig, durch Verhandlungen niederländisches oder algerisches Gas geliefert zu bekommen. Die Ausarbeitung eines gesamteuropäischen Energieplanes müßte alle Verantwortlichen beschäftigen. Erst im Rahmen dieses Planes könnte ein österreichischer und ein Wiener Energieplan erstellt werden.

Die größte Sorge bereitet, nach Ansicht des Redners, den Gaswerken die starke Schwankung im Verbrauch. Es besteht eine ungeheure Differenz zwischen dem Sommer- und dem Winterverbrauch. Außerdem haben wir eine allgemeine starke Steigerung zu verzeichnen. Im Winter 1955 betrug der Gasverbrauch pro Tag noch 1,5 Millionen Kubikmeter, 1960 3 Millionen und 1962/63 4 Millionen. 1966 hatten wir sogar einmal eine Tagesspitze von 4,5 Millionen Kubikmeter. Aus diesen Zahlen und aus der Tatsache, daß wir derzeit in unseren Gasometern nur 1,3 Millionen Kubikmeter Gas speichern können, ergibt sich die Notwendigkeit einer Reservespeicherung. Der Redner begrüßt in diesem Zusammenhang die Errichtung des ersten Schraubengasbehälters mit einem Fassungsraum von 300.000 Kubikmetern. Er wird 1967 fertiggestellt sein. ./.

Eine weitere große Aufgabe der Gaswerke sei die Instandhaltung des Rohrwerkes.

Erfreulich sei es, daß 1967/68 die stufenweise Entgiftung des Stadtgases erfolgt sein wird.

Die Verkehrsbetriebe bezeichnet der Redner als das Sorgenkind der Städtischen Unternehmungen. Sie müssen so geführt werden, daß sie dem Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung entsprechen und dieser ein attraktives Massenverkehrsmittel bieten. Derzeit müssen alle Bemühungen darauf abgestimmt sein, mit den entsprechenden Rationalisierungen der Personalnot zu begegnen und auf dem finanziellen Sektor das ständige Wachsen des Defizits zu stoppen. Es kann daher auch die mit 1. Jänner 1967 in Kraft tretende Tarifregulierung keine Sanierung der Verkehrsbetriebe herbeiführen, wohl bringt sie aber eine finanzielle Verbesserung und schafft die Voraussetzungen für die Forcierung einer weiteren Rationalisierung. Es sei zu hoffen, daß durch die größere Spanne zwischen dem Vorverkaufsfahrschein und dem Normalfahrschein, sich der Fahrgast mehr als bisher dem Vorverkauf zuwenden wird. Man wird daher Entwerter einbauen können und damit die Zahl der schaffnerlosen Beiwagen erhöhen. Als dringend notwendig erachtet der Redner die Typenbereinigung des Fahrzeugparkes, da dadurch eine Senkung der Werkstättenkosten und eine Verminderung der Ersatzteillagerbestände erreichbar wäre. Eine wesentliche Hilfe wird die bereits im Bau befindliche neue Hauptwerkstätte sein.

Der Redner verweist darauf, daß man ab 1967 bis zur Stadtgrenze mit dem Wiener Tarif auf der Schnellbahn und auch mit privaten Autobussen fahren kann. Die Bundesbahnen erhalten nun für den Schnellbahnbetrieb zu Wiener Tarifsätzen eine Entschädigung von 21,25 Millionen Schilling. Der Bund müßte den Wünschen der Bevölkerung endlich dadurch Rechnung tragen, daß er die Stationen Matzleinsdorfer Platz, Rennweg und Brünner Straße errichtet. Es ist zu hoffen, daß das Finanzministerium den Bestrebungen der Stadt Wien wenigstens in der Form entgegenkommt, daß er die Vorfinanzierung genehmigt.

Wie man aus der ÖVP-Presse erfährt, stellt GR. Busta fest, will der Bund für den von ihm errechneten Ausfall an Schnellbahneinnahmen von der Gemeinde rund 18 Millionen Schilling. Der Redner hofft, daß man auch bei der Bundesbahn erkennt, daß die Forderungen zu Unrecht gestellt werden.

Der Redner stellt sodann den Vergleich an, wieviel Verkehrsfläche ein Pkw beansprucht und wieviel ein Straßenbahnzug. Während ein fahrender Pkw im Durchschnitt 70 Quadratmeter Straßenfläche beansprucht, braucht ein Straßenbahnfahrgast nur 0,25 Quadratmeter, mit anderen Worten, ein Straßenbahnzug entspricht einer Autoschlange von 700 Meter Länge. Außerdem kommt die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in den meisten Fällen billiger. Um wieviel konsumbewußter wäre es also - man hat während der Budgetberatungen über dieses Konsumbewußtsein gesprochen - würde man mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fahren.

Er tritt der Behauptung entgegen, daß bei den Lehrlingswochenkarten besonders unsozial vorgegangen wurde. Es wird künftig nur mehr eine einheitliche Wochenkarte für Lehrlinge zum Preis von 18 Schilling geben; das bedeutet gegenüber der bisherigen 6-Tage-Karte eine 25prozentige Erhöhung, gegenüber der 5-Tage-Karte eine 50prozentige Erhöhung, während das Ausmaß der gesamten Tarifregulierung im Durchschnitt 66,6 Prozent beträgt. Vergleiche mit der Arbeiterwochenkarte bei den Bundesbahnen sind völlig unangebracht, denn dort gibt es noch immer Einkommensgrenzen, wobei Bestätigungen des Dienstgebers vorgelegt werden müssen. Diese Einkommensgrenzen waren seit Jahren eingefroren; deshalb haben sich die Sozialisten im Parlament erlaubt, für eine Erhöhung dieser Einkommensgrenzen einzutreten. Tatsache ist, daß durch die Entwicklung des Lohnniveaus ein immer größerer Prozentsatz von Arbeitern die Arbeiterwochenkarte nicht mehr in Anspruch nehmen kann.

Wenn wir hier im Gemeinderat gemeinsam für die Wiener Bevölkerung wirken und gemeinsam Beschlüsse fassen, die eine befriedigende Führung der Betriebe gewährleisten, dann machen wir den Bewohnern dieser Stadt vor dem 24. Dezember das schönste Geschenk.

Die sozialistische Fraktion wird den Anträgen der Referentin die Zustimmung geben. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

Damit ist die Debatte geschlossen.

./.

Berichterstatterin Stadtrat Dr. Maria Schaumayer nimmt in ihrem Schlußwort zu den Debattenbeiträgen Stellung.

Sie bezeichnet es als absolut verfrüht, schon 1966 eine konkrete Aussage über die Errichtung von Kernkraftwerken zu treffen, ganz abgesehen davon, daß die Erzeugung von Atomstrom ein auf gesamtösterreichischer Basis zu lösendes Problem sein wird. Feststeht, daß in vielen anderen Ländern die kalorische Entwicklungsphase übersprungen wurde und man direkt zum Atomstrom tendiert. Die Teilnahme der Wiener E-Werke an der Studiengesellschaft der österreichischen Elektrizitätswirtschaft wird dafür Gewähr sein, daß wir auf diesem Sektor nichts verschlafen.

Auch die Referentin bedauere außerordentlich die Investitionssperre beim Ausbau des Leitungsnetzes. Da die Steigerungsrate beim Stromverkauf mit 7,2 Prozent recht hoch angesetzt wurde, habe sie Bedenken, ob diese Steigerungsrate überhaupt in vollem Maß erreicht werden kann. Weitere Investitionen können nur durchgeführt werden, wenn Mehreinnahmen aus dem Stromverkauf erzielbar sind.

Die E-Werke sind nicht in der Lage, zwingend vorzuschreiben, daß bei Neubauten entsprechend starke Leitungen verlegt werden. Im Rahmen des Bauzentrums wurde heuer ein Arbeitskreis "Elektrische Energieversorgung im Wohnungsbau" gebildet, der sich mit dem Problem zukunftsicherer Installationen beschäftigt und dessen Bemühungen die Wiener E-Werke mit großem Interesse verfolgen.

Wir alle sind sehr froh darüber, daß die Entgiftung des Gases zu einem Rückgang der Unfallsziffern geführt hat. Wie die Stadträtin betont, ist auch bei ungiftigem Gas Vorsicht beim Hantieren am Platz, da mit der Entgiftung die Explosionsgefahr nicht beseitigt wurde.

Derzeit reicht das Erdgasangebot nicht aus, den Bedarf zu decken. Die Frage, ob an der Kohlengaserzeugung festgehalten werden soll, wird erst dann geklärt werden können, wenn feststeht, ob und in welchem Umfang Erdgasimporte zur Verfügung stehen werden.

Die Städtische Bestattung kann keineswegs als Stiefkind der Wiener Stadtwerke hingestellt werden. Allerdings hat sie wie die übrigen Betriebe mit Personalschwierigkeiten zu kämpfen. Die Tatsache, daß wir aus den Kreisen der Bevölkerung so wenig über die Städtische Bestattung hören, ist der beste Beweis dafür, daß sie gut geführt wird und Direktion und Mitarbeiter vom richtigen Geist beseelt sind.

Generalisierungen in der Form, daß man Bedienstete in der öffentlichen Verwaltung jenen in der Privatwirtschaft gegenüberstellt, sind auf jeden Fall abzulehnen. Wenn es für einen Bereich der privaten Wirtschaft gelingt, günstige Abschlüsse zu tätigen und Fortschritte zu erzielen, dann kommt dies oft auch dem Sektor der öffentlich Bediensteten zugute.

Was die Freizeitprobleme bei den Verkehrsbetrieben, vor allem im Fahrdienst, betrifft, sollte man sich nicht unbedingt gegen eine Regelung aussprechen, die bei einer geringfügigen täglichen Mehrdienstleistung eine geregelte Wochenendfreizeit garantiert. Wir haben hier nicht nur auf die physische Arbeitskraft unserer Mitarbeiter, sondern auch auf ihre Familien Rücksicht zu nehmen.

Die Einführung der Teilzeitbeschäftigung ist im gegenwärtigen Zeitpunkt bei den Wiener Stadtwerken nicht aktuell. Im übrigen halte es die Berichterstatterin nicht für richtig, Gewerkschaftsbund und Sozialistische Partei unbedingt gleichzusetzen.

Den bezüglich der Lehrlingswochenkarten bereits vorgebrachten Argumenten fügt die Referentin die Feststellung hinzu, daß in einer gar nicht so geringen Zahl von Fällen der Lehrherr dem Lehrling die Kosten der Lehrlingswochenkarte ersetzt.

Die Berichterstatterin beantragt, die beiden Anträge des Gemeinderates Maller dem Ausschuß XII zuzuweisen, wo eine Klärung der aufgeworfenen Probleme möglich sein wird.

Eine endgültige Entscheidung über die verkehrsmäßige Erschließung des 22. Bezirks wird erst dann möglich sein, wenn Klarheit seitens der Bundesbahnen über das künftige Schicksal der Ostbahn geschaffen wird. Der Plan, eine Autobuslinie bis zur Linie 16 zu führen, läßt sich wegen Personalmangels nicht realisieren. Die Straßenbahnlinie 11 wird vermutlich noch eine Lebensdauer von mindestens drei Jahren haben.

Die Problematik der Beförderung von Kinderwagen wird noch durch jene der Beförderung von Rollstühlen ergänzt. Den Verkehrsbetrieben wird hier zu Unrecht Hartherzigkeit vorgeworfen. Die Regelung hängt ja auch von der Aufsichtsbehörde ab. Bisher wurde jedenfalls der Sicherheit der Fahrgäste der Vorrang gegeben.

./.

Autobus auf der Vorortelinie: Die Verkehrsbetriebe haben die Einführung einer solchen Linie vorgemerkt, der Zeitpunkt einer Realisierung kann jedoch wegen der Schwierigkeiten auf dem Personal-sektor nicht genannt werden.

Jahresabrechnung: Es scheint mir der sozialere Weg zu sein, nach der Abrechnung Mehrbeträge zurückzuzahlen als beträchtliche Nachzahlungen zu fordern.

Bei der Preisbehörde wurde als Ergebnis der Sanierungs-verhandlungen der Antrag nach Wiedereinführung einer Gas-Grund-gebühr und nach Umstellung der Berechnungsgrundlage von Kubikmeter auf Megakalorien (Heizwert) gestellt. Es ist jedoch noch zu früh, darüber zu sprechen, da die Preisbehörde noch keine Entscheidung getroffen hat.

Arbeitsgemeinschaft Liesing: Im Rahmen der Parteienvereinbarun-gen von 1962 hat Finanzreferent Slavik erklärt, für die Verlängerung der Stadtbahn im Süden Sorge zu tragen: Im übrigen kann man die Schnellbahn-Tarifregelung als Zwischenlösung betrachten. Die Verlängerung der Stadtbahn wurde im Rahmen des U-Bahn-Projektes als dringlich eingestuft.

1.128 Trafikanten haben sich dem Vertrag mit den Verkehrs-betrieben angeschlossen. Der Vorverkaufsrabatt beträgt 20 Prozent anstelle der zunächst vorgesehenen zehn Prozent.

Es gibt verschiedene Speichermöglichkeiten für Erdgas, so etwa leergewordene Erdgasfelder. Die Stadtwerke werden diesem Problem größtes Augenmerk schenken.

Der Schuldenstand der Stadtwerke hat sich keineswegs ver-ringert, da zu der letzten Tilgungsrate von 405 Millionen Schil-ling im kommenden Jahr neue Schulden in der Höhe von 527 Millionen Schilling hinzukommen.

Beförderungssteuer: Hier konzentrieren sich unsere Bemühungen auf zweierlei: Erstens auf verwaltungsvereinfachende Maßnahmen und zweitens darauf, die Beförderungssteuer überhaupt loszuwerden. Der bisherige Entwurf für eine Gesetzesnovellierung ist nicht mehr aktuell, da aus dem Finanzministerium verlautet, daß 1967 ein neuer Entwurf vorgelegt werden soll. Für 1967 ist eine Beförderungs-steuer von 18 Millionen Schilling zu erwarten, dem steht jedoch eine Gebrauchsgebührenvorschreibung von 70 Millionen Schilling gegenüber.

Diese Relation wird uns also eher dazu veranlassen, unsere Bemühungen an die Adresse des Wiener Finanzreferenten zu richten.

Fahrgaststauungen beim Ringturm: Eine Analogie mit der Regelung auf der Bellaria ist leider nicht möglich. Wir erwarten uns jedoch von der neuen Wochenstreckenkarte eine gewisse Erleichterung der Situation bei der Haltestelle Ringturm.

Zur Frage der drei Schnellbahnstationen: Bei der Besprechung mit Verkehrsminister Dr. Weiss zeigte sich der Minister den Wünschen der Bundeshauptstadt gegenüber sehr aufgeschlossen. Sie sei daher überzeugt, daß eine Regelung im Sinn der Verkehrsteilnehmer gefunden wird.

GR. Busta hat den ÖVP-Pressedienst falsch zitiert. Tatsächlich heißt es im ÖVP-Pressedienst: Diese Maßnahmen allein werden die Bundesbahn an Einnahmenentgang rund 18 Millionen Schilling kosten. Das hieße also, daß die Bundesbahnen zahlen.

Abschließend erklärt die Stadträtin, die Wiener Gemeinderäte hat ein wirklicher Eifer für unsere Verkehrsmittel erfaßt. Bitte helfen Sie uns weiter dabei, bleiben Sie bei dieser Haltung, denn gerade die öffentlichen Verkehrsmittel sind zu einem guten Teil auf den "good will" der Bevölkerung angewiesen. Dazu können aber auch wir als Mandatäre einen Beitrag leisten (Beifall).

Bei der Abstimmung werden die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke mit den Stimmen von SÖ und ÖVP angenommen. Die beiden Anträge der KLS werden einstimmig zur Behandlung zugewiesen.

Weihnachtswünsche für die Wiener

Bürgermeister Bruno Marck ergreift vor Schluß der Sitzung das Wort zur traditionellen Weihnachtsansprache. Er führt dabei unter anderem aus:

Wir haben nun den Haushalt für das Jahr 1967 bestellt. Ich glaube, sagen zu dürfen, daß damit eine gute Arbeit für unsere Stadt geleistet wurde. Das Budget ist eine sehr komplizierte Angelegenheit und ich danke den Stadträten beider Parteien, die in diesem Haus die Verantwortung tragen, für ihre verständnisvolle Arbeit.

Da nun der Finanzausgleich vom Parlament und vom Bundesrat einstimmig angenommen wurde, könne er berichten, daß noch vor kurzem die Gefahr bestand, einen paktierten Finanzausgleich nicht

unter Dach und Fach zu bringen. Mit aller Entschiedenheit haben sich die Vertreter Wiens dafür eingesetzt, daß es zu keinem oktroyierten Finanzausgleich kommt. Es haben komplizierte Verhandlungen stattgefunden und er dürfe ohne Schönfärberei sagen, daß es der Verhandlungstaktik und der Verhandlungskunst des städtischen Finanzreferenten Vizebürgermeister Slavik gelungen ist, die divergierenden Forderungen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. So konnte ein paktierter Ausgleich zustande kommen, der große Auswirkungen für die nächsten sechs Jahre hat.

Wenn wir über die Grenzen blicken oder in die Wirtschaft hineinsehen, bemerken wir Abschwächungen und Verlangsamungen der Zuwachsrates. Das Budget der Stadt Wien wird aber seinen Beitrag dazu leisten, daß die Vollbeschäftigung auch im kommenden Jahr erhalten bleibt.

Die Sozialistische Partei ist im Parlament in Opposition gegangen. Das bedeutet aber keinesfalls, daß sie in Opposition gegen Österreich steht. Es zeichnen sich Konturen ab für eine sachliche Grundlage zu gemeinsamen Lösungen von Problemen in Österreich. So war es zum Beispiel bei der Zuweisung der Mittel für den Wohnungsbau möglich, in verständnisvoller Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern zu einem Vergleich zu kommen.

Wir haben in den zwölf Tagen der Wiener Budgetdebatte sehr gründlich zu den einzelnen Fragen gesprochen, und zwar insgesamt 114 Redner. Die Redezeit betrug rund 64 Stunden, wobei die Referate der 12 Stadträte nicht berücksichtigt sind.

Er danke den Debattenrednern für ihre Mitarbeit und er glaube, daß viel wertvolle Anregungen in den einzelnen Ausschüssen oder anderen Gremien sehr ernsthaft besprochen werden müssen. Er habe bereits am Sonntag in seiner Radiorede gesagt, daß sämtliche Mitglieder des Gemeinderates sich ihrer hohen Verantwortung bewußt sind, und nach bestem Wissen und Gewissen dafür sorgen, daß Beschlüsse zum Wohl aller Bewohner unserer Stadt gefaßt werden. Diese Voraussage hat bei der Budgetdebatte ihre Bestätigung erfahren. Wir arbeiten für Wien, wir arbeiten für die Wiener Bevölkerung. Unsere eintrachtige Zusammenarbeit ist auch Vorbild, um in anderen Körperschaften Nachahmung zu finden. So konnte er heute bei der Eröffnung der Autobahn mit Befriedigung feststellen, daß der Nachfolger

des verewigten Landeshauptmannes von Niederösterreich, Dr. Hartmann, Landeshauptmann Maurer, die Erklärung abgegeben habe, im Geiste seines Vorgängers zu wirken. Dieser Geist aber war ein guter Geist der Zusammenarbeit und der Loyalität. Auch bei anderen Gelegenheiten kam die Anerkennung dieses Geistes zum Ausdruck. Der Bürgermeister erinnerte in diesem Zusammenhang an den Staatsbesuch von König Olaf, an den Besuch von Staatspräsident Podgorny und an den kürzlich gefaßten Beschluß der UNO, eine Zweigorganisation in Wien zu installieren. Wir können mit wirklichem Stolz und mit wirklicher Befriedigung bemerken, daß internationale Organisationen Wien zu ihrem Sitz auserwählen.

Der Wiener Bürgermeister dankte im folgenden dem Magistratsdirektor, dem Kontrollamtsdirektor und dem Baudirektor, der gerade im letzten Jahr eine gute Vorarbeit für die Lösung künftiger Bauvorhaben getroffen hat. Er dankte dem Generaldirektor, den Beamten des Präsidialbüros, der Pressestelle, dem Stenographenbüro und den Vertretern der Presse für die ausführliche und korrekte Information der Wiener Bevölkerung. Darüber hinaus dankte der Bürgermeister allen Bediensteten der Stadt Wien für ihre in diesem Jahr geleistete Arbeit, vor allem jenen Bediensteten, die bei den Katastropheneinsätzen Hervorragendes geleistet haben.

Abschließend erklärte Bürgermeister Bruno Marek: Die Glückwünsche, die in diesen Tagen in alle Welt gehen, sollten dem inneren Bedürfnis folgen, neu zu knüpfen, was im Lauf des Jahres 1966 zerrissen wurde oder zumindest problematisch geworden ist. Weihnachtswünsche sind im gewissen Sinn ein Versprechen. Gelingt es uns, nur einen Bruchteil der Glück- und Segenwünsche im kommenden Jahr durch persönliche Anteilnahme und menschliches Verständnis im Alltag über Grenzen und Systeme hinweg zu verwirklichen, dann wäre Weihnachten wirklich ein Fest des Friedens, das geheiligte Fest für alle Menschen, die guten Willens sind. In diesem Sinn allen Gemeinderäten und allen Wienerinnen und Wienern herzliche Weihnachtswünsche und aus Anlaß des Jahreswechsels wünsche ich, daß dieses Jahr ein erfolgreiches und friedvolles Jahr sein möge (Allgemeiner Beifall).

Nach Schluß der Sitzung begeben sich die Klubchleute zum Präsidium, um Bürgermeister Bruno Marek die Wünsche ihrer Fraktionen zu übermitteln. Für die Sozialisten Präsident Dr. Stemmer, für die ÖVP Zweiter Präsident Mühlhauser, für die FPÖ Gemeinderat Dr. Schmidt und für die Kommunisten GR. Lauscher.

(Ende des Sitzungsberichtes)

- - -

Angelobung des neuen Landwirtschaftskammer-Präsidenten
=====

22. Dezember (RK) Der neue Präsident der Wiener Landwirtschaftskammer Josef Jedletzberger, wurde heute im Wiener Rathaus von Landeshauptmann Bruno Marek angelobt.

- - -

Schweinenachmarkt vom 22. Dezember
=====

22. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren: Inland 162, Polen 120, Ungarn 410, Gesamtauftrieb 692. Verkauft wurde alles. Marktverkehr ruhig. Polnische Schweine notierten 15.40 bis 15.50 S, Ungarn 16.30 bis 16.70 S.

- - -

Große Weihnachtssendung von "Wien hat immer Saison"
=====

22. Dezember (RK) Aus dem Rundfunksaal des AEZ wurde heute nachmittag die weihnachtliche Folge der von der Stadt Wien und der Zentralsparkasse gestalteten Rundfunksendung "Wien hat immer Saison" ausgestrahlt. Zu der Live-Sendung erschienen als Ehren-gäste Bürgermeister Bruno Marek, Vizebürgermeister Dr. Heinrich Drimmel, Stadtrat Maria Jacobi, Wiener Bezirksmandatäre und "Z"-Generaldirektor" Dr. Josef Neubauer. Entsprechend dem Motto der Sendung "Weihnacht für Kinder und alte Leute" waren auch Mit-glieder von Wiener Pensionistenklubs sowie Berufsschüler und Schüler des Polytechnischen Lehrganges, die sich in den Dienst von vorweihnachtlichen Sozialaktionen gestellt hatten, eingeladen. Ein Chor der Volksschule 18, Währinger Straße, unter der Leitung von Frau Direktor Caffou sang Weihnachtslieder. Nach einem festlichen Pro-gramm, das von Vilma Degischer, Professor Fred Liewehr, Fritz Muliar, Hans Holt, Walter Niesner, Boris Rubaschkin und Professor Norbert Pawlicki mit seinen Solisten gestaltet wurde, sandte Bürger-meister Bruno Marek eine weihnachtliche Grußbotschaft an die große Hörergemeinde der Sendereihe, in der es hieß:

"In diesen Tagen hat nicht nur unser schönes Wien vorweihnachtliche Hochsaison. Auch bei Ihnen in der Schweiz und in unseren übrigen Nachbarländern und natürlich in den Bundesländern bereitet sich jung und alt für das schönste Fest des Jahres vor. Was macht Weihnachten eigentlich so schön und stimmungsvoll? Ich glaube, der Zauber des Heiligen Abends liegt vor allem darin, daß er das Fest der Familie ist. So soll es auch sein und bleiben, denn die Familie ist nach wie vor die wichtigste Zelle allen Gemeinschaftslebens.

Aber erlauben Sie mir als Bürgermeister einer Millionenstadt, die auch die Bundeshauptstadt unseres schönen Österreich ist, den Begriff 'Familie' etwas auszuweiten:

Wir haben heute gehört, daß unsere Jugend in Wien das verstanden hat, und sich in vorbildlicher Weise zum Beispiel für alte und allein-stehende Mitbürger einsetzt. Ein solches Verhältnis zwischen den Generationen, aber auch gesunde Nachbarschaftsbeziehungen gehören dazu, daß sich alle Wiener als eine große Familie fühlen können.

Wir wollen den Kreis aber noch weiterziehen: Vor dem Wiener Rathaus, auf dem Platz, auf dem die Wiener gerne ihre Feste feiern, steht seit neun Jahren zur Weihnachtszeit ein mächtiger Christbaum, allabendlich erhellt durch den Glanz von tausend Lichtern. Es ist der Bundesländer-Weihnachtsbaum für Wien, den immer ein anderes Bundesland zum Zeichen der Verbundenheit aller Österreicher stiftet. Dieser Baum, den uns heuer unsere Landsleute in Vorarlberg geschickt haben, ist für uns zu einem Symbol der Zusammengehörigkeit der 'Familie Österreicher' geworden.

Weihnachten muß auch ein Fest dieser Familie werden. Wir wollen gerade in diesen Tagen an jene Landsleute denken, die heuer durch die Hochwasserkatastrophen betroffen wurden. Ich freue mich, feststellen zu können, daß die 'Familie Österreicher' sich wirklich sehr bemüht hat, ihren in Not geratenen Mitgliedern das Weihnachtsfest so schön als möglich zu gestalten. Wir sprechen mit Recht auch von eurer 'Völkerfamilie'. Alles Bemühen um ein geeignetes Europa ist Ausdruck der Sehnsucht, über das engstirnige nationale Denken, das schon so viel Unheil angerichtet hat, endlich hinauszukommen. Wien hat immer eine große Rolle als Brücke zwischen verschiedenen Völkern und Kulturkreisen gespielt und wird darin in Zukunft sicher noch größere Bedeutung gewinnen.

Darum freut es mich ganz besonders, daß unsere Sendung "Wien hat immer Saison" auch in befreundeten Staaten so gerne und viel gehört wird. Dieses Band aus Ätherwellen verbindet uns besonders mit unseren Nachbarn in der Schweiz, aber auch mit einer großen Hörergemeinde in Südtirol, in Deutschland, in Jugoslawien, der Tschechoslowakei, Ungarn und anderen Donaustaaten.

Und so möchte ich heute als Bürgermeister von Wien, der 'Stadt im Herzen Europas' allen unseren Freunden in Ost und West, Nord und Süd die herzlichsten Weihnachtsgrüße aller Wiener entbieten. Besonders gedenken wir dabei auch unserer Auslands-österreicher in aller Welt.

Ich grüße auch alle Landsleute vom Bodensee bis zum Neusiedlersee und möchte ihnen auch heute wieder sagen, daß unser Wien auch ihr Wien ist. Schließlich möchte ich allen Wienerinnen und Wienern ein frohes, glückliches und gesundes Weihnachtsfest wünschen und sie recht herzlich bitten, innerhalb unserer großen Familie der Kranken und Einsamen nicht zu vergessen. Für uns alle aber, hier in Wien, in unserer österreichischen Heimat und für alle Völker der Erde wollen wir von Herzen auf ein friedliches Neues Jahr hoffen.

- - -

Angelobung von Bezirksräten
=====

22. Dezember (RK) Heute wurden von Stadtrat Rudolf Sigmund in Vertretung des Bürgermeisters im Rathaus Olga Ellerich, Anna Figl, Johann Paur, Kurt Scherzer und Leopold Traindl (Alle 18. Bezirk) als neu berufene Bezirksräte angelobt. Obermagistratsrat Dr. Franz Liska verlas die Gelöbnisformel. Die neuen Bezirksräte leisteten Stadtrat Sigmund mit Handschlag das Gelöbnis.

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten
=====

Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit: Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obstsorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Karotten 3 bis 4 S, Weißkraut 3 S, Champignons ab 24 S je Kilogramm.

Obst: Äpfel 6 bis 8 S, Bananen 6 bis 8 S, Orangen 4.50 bis 8 S je Kilogramm.

- - -