

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 265 II. Ausgabe.  
KARL HONAY

Wien, am 21. August 1931.

## Der Frequenzrückgang bei der Wiener Strassenbahn.

Zu dem in einer heutigen Wiener Tageszeitung erschienenen Artikel über den Verkehrsrückgang bei den Wiener Strassenbahnen teilt die Direktion der Strassenbahnen mit:

Wie in vielen anderen, namentlich reichsdeutschen Städten ist auch die Fahrgästepzahl bei den Wiener Strassenbahnen in den letzten Jahren, besonders seit 1928 ständig zurückgegangen. Die voraussichtliche Fahrgästepzahl des Jahres 1931 wird wahrscheinlich um rund 30 Millionen Fahrgäste, das ist um rund 12 Prozent kleiner sein als die Fahrgästepzahl des Jahres 1928. Diese Erscheinung ist ausschliesslich auf die sich ständig verschlechternde Wirtschaftslage und die allgemeine Wirtschaftskrise zurückzuführen, durch die die Arbeitslosigkeit ununterbrochen an-  
gestiegen ist. Jeder im Beruf stehende Arbeiter und Angestellter <sup>Wiens</sup> fährt im Durchschnitt zehnmal in der Woche mit der Strassenbahn. Der Arbeitslose hat weder den Anlass noch das Geld, die gleiche Zahl der Fahrten zu machen. Daher bedeutet jeder neue Arbeitslose einen Fahrtenausfall und damit einen Einnahmerückgang bei den Strassenbahnen.

Die Wirtschaftskrise zwingt aber auch die noch in Arbeit stehende Bevölkerung, bei den Strassenbahnfahrten zu sparen und viele Wege zu Fuss zurückzulegen, die bei besseren wirtschaftlichen Verhältnissen stets gefahren wurden. So wurde kürzlich bei einer Sportveranstaltung auf dem WAC-Platz festgestellt, dass nur ein Viertel der Sportplatzbesucher die Strassenbahn zur Heimfahrt benützten, während drei Viertel der Sportplatzbesucher den Rückweg zu Fuss vornahmen. Es ist aber trotzdem eine, wohl auf die mangelnde Kenntnis der wahren Verhältnisse zurückzuführende Uebertreibung, wenn der Wiener Verkehrsrückgang als eine Verkehrskatastrophe bezeichnet wird; tatsächlich wird die Fahrgästepzahl des Jahres 1931 noch immer fast doppelt so hoch sein als die des Jahres 1913, trotzdem seit 1913 die Bevölkerungsziffer zurückgegangen ist.

Wirklich katastrophal zu nennende Fahrgästepverminderungen haben dagegen die meisten reichsdeutschen Strassenbahnen in den letzten Jahren erlitten. So hat die Berliner Strassenbahn im Jahre 1930 gegenüber dem Jahre 1929 nicht weniger als 23 Prozent ihrer Fahrgäste verloren und in den ersten fünf Monaten des Jahres 1931 gegenüber den gleichen Monaten des Jahres 1930 einen weiteren Ausfall von 27 Prozent zu verzeichnen. Wenn sich die Verhältnisse in den nächsten Monaten nicht bessern, wird die Berliner Strassenbahn im Jahre 1931 nur mehr rund die Hälfte der Fahrgäste des Jahres 1929 befördern haben. Ähnlich, wenn auch nicht so katastrophal liegen die Verhältnisse in den meisten anderen deutschen Städten. Frankfurt a. M. hat zum Beispiel im Geschäftsjahr 1930/31 gegenüber dem Jahre 1929/30 mehr als 20 Prozent, genau 20,4 Prozent seiner Fahrgäste, die Stadt Köln in der gleichen Zeit 15 Prozent seiner Strassenbahnfahrgäste verloren. Aus diesen Zahlen ist deutlich zu ersehen, dass der Rückgang der Strassenbahnfrequenz, der Rückgang der Verkehrsfrequenz überhaupt keine ausschliessliche Erscheinung bei den Wiener Strassenbahnen ist. In diesem Zusammenhang muss auch auf die Frequenzrückgänge bei den Bundesbahnen und Lokalbahnen verwiesen werden, die, wie bekannt,

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

II. Ausgabe  
II. Blatt.

Wien, am 21. August 1931.

---

zu einer grossen Zahl von Zugseinstellungen und Verkehrsbeschränkungen geführt haben, Beschränkungen, die vom Grossteil der Bevölkerung recht schwer empfunden worden sind. Der Frequenzrückgang bei den Wiener Strassenbahnen, der in drei Jahren nur rund 12 Prozent beträgt, ist tatsächlich wesentlich kleiner als der Frequenzrückgang in den meisten deutschen Städten, was in der Hauptsache auf die verbilligten Strassenbahntarife für die Wiener Arbeiter und Angestellten zurückzuführen ist.

Die Behauptung, dass durch diesen Fahrgästerückgang die Strassenbahneinnahmen seit 1928 um 17 Millionen Schilling gesunken seien, ist in dieser Form der Darstellung nicht richtig. Die Strassenbahn hat ihre Tarife im Juli 1929 erhöht, so dass ein Teil des Einnahmefalles durch die Tarifierhöhung ausgeglichen worden ist. Allerdings würden die Einnahmen der Strassenbahnen im Jahre 1931 um 17 Millionen höher sein, wenn die Fahrgästerzahl des Jahres 1931 um 8 Millionen höher wäre, als schätzungsweise angenommen werden muss.

Die Beschwerden wegen der Kürzung der Linie 49 sind eigentlich überholt; die Strassenbahndirektion hat bereits die Verlängerung der Linie 49 nach Hütteldorf in den Früh-, Mittags- und Abendstunden angeordnet. Diese Verlängerung tritt am kommenden Dienstag, den 25. August in Kraft.

---