

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

17

Wien, am 20. Jänner 1933.

Die wirtschaftliche Lage der Strassenbahnen.

In einer heute abends abgehaltenen Pressekonferenz berichtete Vizebürgermeister Emmerling über die wirtschaftliche Lage der Strassenbahnen. In seinem Referat führte er aus:

Die jahrelange Wirtschaftskrise hat wohl am schwersten die Verkehrsbetriebe getroffen. Die Millionen Arbeitsloser sind als Fahrgäste verloren gegangen, die Millionen Kurzarbeiter benützen tagelang kein Verkehrsmittel. Die Schrumpfung des Wirtschaftslebens führt zu einer starken Verringerung des Verkehrsbedürfnisses. Das geringere Einkommen der noch in Arbeit stehenden Bevölkerung zwingt diese zur grössten Sparsamkeit bei Benützung der Verkehrsmittel. Alle Verkehrsunternehmungen in Krisenländern, ob Eisenbahnen, Strassenbahnen oder Autobusse, haben in gleicher Weise unter der Krise gelitten. In Amerika ist der grösste Konzern der Strassenbahnen und der Elektrizitätswerke (Insull-Konzern) zusammengebrochen. Die Strassenbahnen der deutschen Grosstädte haben schwere Fahrgästepverluste erlitten. So hat die Berliner Strassenbahn 46'8 Prozent ihrer Höchstfrequenz verloren, die Hamburger Strassenbahn 43'2 Prozent, Köln 44'6 Prozent und Leipzig 59'5 Prozent.

Die Wiener Strassenbahn hat sich der Weltkrise und der besonderen österreichischen Krise gegenüber widerstandsfähiger gezeigt als die deutschen Strassenbahnen. Es ist ihr gelungen, seit fast 4 Jahren ohne eine Tarifierhöhung und ohne nennenswerte Verringerung der Lohnansätze, nur durch grösste Sparsamkeit in der Ausgabenwirtschaft bis heute die notwendigsten Betriebsausgaben decken zu können. Freilich sind dadurch der Industrie wichtige Aufträge verlorengegangen. Nun sind die Schwierigkeiten so gross geworden, dass neue Massnahmen erforderlich sind.

Die Wiener Strassenbahn und Stadtbahn rechnet im Jahre 1933 mit nur mehr 446 Millionen Fahrgästen, das sind um 50 Millionen (10 Prozent) weniger als im Jahre 1932, um 107 Millionen (19'3 Prozent) weniger als im Jahre 1931 und um 188 Millionen (29'6 Prozent) weniger als zur Zeit der höchsten Frequenz im Jahre 1928. Die Strassenbahn hat also fast 1/3 ihrer Fahrgäste verloren. Der Fahrgästepverlust gegenüber der Höchstfrequenz macht mehr aus als zum Beispiel die gesamte Jahresfrequenz der Münchener Strassenbahn (172 Millionen), oder 9mal soviel wie die Jahresfrequenz der Grazer Strassenbahn und 18mal soviel wie die Jahresfrequenz der Linzer Strassenbahn.

Entsprechend dem riesigen Fahrgästepverlust sind auch die Einnahmen gesunken. Die Strassenbahn rechnet im Jahre 1933 mit nur mehr 113'7 Millionen Schilling Gesamteinnahmen, das sind um 12'8 Millionen Schilling (10'2 Prozent) weniger als im Jahre 1932, 27'3 Millionen Schilling (19'4 Prozent) weniger als im Jahre 1931 und um 33'2 Millionen Schilling (22'6 Prozent) weniger als im Jahre 1930. Der Einnahmeverlust gegenüber dem Jahre 1930 (33 Millionen Schilling) macht so viel aus, wie die Entlohnung von 7000 Bediensteten, das ist der Hälfte des Standes, in einem Jahre kostet. Wenn die Strassenbahnen ihre Personalausgaben im selben Ausmass herabsetzen müssten, wie die Einnahmen gesunken sind, so müsste also entweder die Hälfte der Bediensteten entlassen oder das Einkommen aller Bediensteten um die Hälfte verkürzt werden.

Die Strassenbahn war bis zum Herbst 1932 imstande, aus ihren Betriebseinnahmen wenigstens die unerlässlichsten Betriebsausgaben und die allernotwendigsten Erneuerungsarbeiten zu decken. Sie war aber schon seit Jahren nicht mehr imstande, so viel zu verdienen, dass auch im Umfan-

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am

ge der kaufmännisch notwendigen Abschreibungen Neuanschaffungen (Investitionen) gemacht . . . hätten werden können. Die Strassenbahn hat also schon lange auf Kosten ihrer Substanz gelebt, was auch in den jährlich aufscheinenden Bilanzdefiziten seinen Ausdruck gefunden hat. Damit teilt die Strassenbahn nur das Schicksal der meisten Privatunternehmungen, die während der Krise auch nicht imstande sind, so viel neu zu investieren, als das Anlagevermögen entwertet wird, und sich auch damit begnügen müssen, wenigstens die Betriebsausgaben und den Zinsen- und Kapitalsdienst ins Verdienen zu bringen.

Nach dem Wirtschaftsplan für das Jahr 1933 hat sich aber die Situation der Strassenbahn wesentlich verschlechtert. Wenn man auch weiterhin die Notwendigkeit von Rücklagen und von Investitionen im Umfange der Abschreibungen vernachlässigt, so werden den Strassenbahnen im Jahre 1933 doch für ihre gesamten Betriebsausgaben, dringendsten Erneuerungsarbeiten und für den Zuschuss an die Pensionskasse 14 Millionen Schilling fehlen. Dies bedeutet, dass die Strassenbahnen voraussichtlich schon im Februar nicht mehr so viel Geld aufbringen werden, um den vollen Lohn auszubezahlen. Die Strassenbahnen können ihre Ausgaben für Materialien, Strom und so weiter nicht einstellen. Würde die Gemeindeverwaltung also keine Sanierungsmassnahmen für die Strassenbahnen treffen, so würden den Strassenbahnen die 14 Millionen Schilling bei ihren Auszahlungen fehlen. Die ganze Wucht des Kassendefizites, Monat für Monat fast 1'2 Millionen Schilling, würde also dann, wenn keine Massnahmen getroffen werden, nur die Angestellten des Unternehmens treffen. Müsste das gesamte Kassendefizit beim Personalaufwand hereingebracht werden, so würde dies eine mehr als 20prozentige Kürzung des Lohnes erfordern. Da es offenbar unmöglich ist, den Beamten und Bediensteten der Strassenbahn eine so einschneidende Lohnherabsetzung aufzuerlegen, ist die Gemeindeverwaltung gezwungen, alle nur irgendwie denkbaren Sanierungsmassnahmen für den Strassenbahnbetrieb rasch durchzuführen.

Vor Besprechung der Sanierungsmassnahmen ist noch die Frage zu untersuchen, ob nicht entsprechende Ersparungen beim Sachaufwand der Strassenbahnen möglich sind. Die Betriebsausgaben der Strassenbahnen (ohne Abschreibungen und ohne Zinsen- und Kapitalsdienst) werden im Jahre 1933 rund 108 Millionen Schilling betragen. Davon entfallen auf den Personalaufwand einschliesslich der sozialen Ausgaben und der Ruhe- und Versorgungsgenüsse der Schematisten allein 88'5 Millionen Schilling, das sind 82 Prozent der Betriebsausgaben. Der sogenannte Sachaufwand macht rund 19'5 Millionen Schilling oder 18 Prozent der Betriebsausgaben aus. In diesen 19'5 Millionen Schilling Sachaufwand ist eine Reihe von nicht veränderbaren Ausgaben enthalten, wie Steuern, Gebühren und Abgaben, von rund 5'1 Millionen Schilling und der Kraftstrom mit rund 6 Millionen Schilling, insgesamt also 11'1 Millionen Schilling Ausgaben, die durch keine Massnahme der Direktion vermindert werden können. Der restliche Sachaufwand macht für das Betriebsmaterial und für Instandhaltungskosten der Wagen, Gebäude und Gleise 6'5 Millionen Schilling aus und für die restlichen Unkosten 1'9 Millionen Schilling. Insgesamt macht also der von der von der Direktion beeinflussbare Teil des Sachaufwandes nur

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt

Wien, am

8'4 Millionen Schilling, das sind nicht ganz 8 Prozent der Betriebsausgaben aus. Wenn man bedenkt, dass die Strassenbahnen in besseren Zeiten allein für Material 8'9 Millionen Schilling (1927) und für Instandhaltungsarbeiten durch fremde Firmen 9'1 Millionen Schilling (1929) aufgewendet haben, so ist damit wohl nachgewiesen, dass mit den 6'5 Millionen Schilling, die im Jahre 1933 für beide Ausgabenposten aufgewendet werden, nur mehr bei Einstellung aller nicht unbedingt nötigen Arbeiten das Auslangen gefunden werden kann. Im Sachaufwand der Strassenbahnen sind also keine nennenswerten Ersparungen mehr zu erhoffen.

Mit einigen Beispielen soll auch zur Ansicht, dass durch Mehrfahren die Einnahmen der Strassenbahnen auch in Krisenzeiten vermehrt werden können, Stellung genommen werden. Die Wiener Strassenbahnen haben schon im Jahre 1930 bei ihrem Autobusbetrieb selbst einen solchen Versuch unternommen. Sie haben das Intervall der Autobuslinie 8 in der stärksten Betriebszeit, etwa während 2 1/2 Stunden, um eine Minute gekürzt und dadurch das Platzangebot bedeutend vermehrt. Trotzdem beim Autobus infolge des Zonentarifs nicht nur das Schwarzfahren sondern schon das verspätete Einkassieren Verluste bringt, war das Ergebnis der Intervallkürzung negativ. Die Einnahme je gefahrenen Wagenkilometer ist im Durchschnitt des ganzen Tages von 2'45 Schilling auf 2'28 Schilling gesunken. Die gleiche Erfahrung haben alle deutschen Städte gemacht, die einen solchen Versuch unternommen haben; so hat Darmstadt sein Intervall von 10 Minuten auf 7 1/2 Minuten herabgesetzt und Frankfurt von 8 Minuten auf 6 Minuten, ohne dass auch nur der Abfall von Fahrgästen sichtbar verlangsamt wurde. Auch die Versuche, durch Tarifsenkungen den Fahrgästeabfall aufzufangen, sind überall fehlgeschlagen. Weder die Tarifsenkung durch die deutsche Notverordnung noch die sonstigen von deutschen Strassenbahnen durchgeführten Tarifermäßigungen haben neue Fahrhäste gewonnen, ja nicht einmal vermocht, den weiteren Fahrhästeabfall einzudämmen.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

TK-Blatt

Wien, am

Die Gemeindeverwaltung ist daher der Ansicht, dass das Kassendefizit der Strassenbahnen im Jahre 1933 nur dann beseitigt werden kann, wenn alle an dem Bestehen der Strassenbahnen interessierten Kreise Opfer bringen. Die Gemeindeverwaltung kann, wie oben dargelegt, nicht allein den Angestellten der Strassenbahnen zumuten, den gesamten Abgang auf sich ^{zu} nehmen. Sie muss daher auch Massnahmen in Vorschlag bringen, die den Fahrgästen der Strassenbahn ein Opfer auferlegen. Ferner wird auch die Gemeindeverwaltung selbst der Tatsache Rechnung tragen, dass die Strassenbahnen nicht mehr in der Lage sind, allein die Kosten der unentgeltlichen Beförderung der Arbeitslosen zu tragen. Schliesslich müssen bei diesem Anlass die finanziellen Verhältnisse der Pensionskasse, deren Defizit die Strassenbahnen jährlich mit mehr als 3' 6 Mill. Schilling belastet, in Ordnung gebracht werden.

Nur wenn alle diese Kreise, die Fahrgäste, die Gemeindeverwaltung selbst, die Pensionsparteien und die Mitglieder der Pensionskasse einen Teil des Kassendefizits übernehmen, wird es möglich sein, das von den Angestellten der Strassenbahnen zu fordernde Opfer in erträglichen Grenzen zu halten.

Die Strassenbahndirektion legt der Gemeindeverwaltung folgende Tarif- und Sanierungsvorschläge vor:

1. Tarifmassnahmen.

Der Preis des Schaffnerfahrtscheines (32 g) soll unverändert bleiben; der Preis des Vorverkaufsfahrtscheines soll von 30 g auf 31 g erhöht werden. Alle übrigen Kartenkategorien (Kinder- und Schülerfahrkarten, Früh-, Hin- und Rückfahr-, Wochen-, Strecken- und Zeitkarten) werden um 2 Groschen je Fahrt erhöht. Sie bleiben aber noch immer gegenüber dem normalen Fahrtschein von 32 Groschen ausserordentlich begünstigt, wie in keiner anderen Stadt.

Im Autobusbetrieb sollen die Tagesfahrtscheine um je 5 g erhöht werden, also von 10 auf 15 g, von 20 auf 25 g, von 30 auf 35 g, von 40 auf 45 g und von 50 auf 55 g. Dementsprechend erhöhen sich die Vorverkaufs- und Zeitkarten. Im Nachtverkehr der Autobusse soll jede Teilstrecke in Zukunft 25 g kosten, also

1 Teilstrecke	statt 20	25 g,
2 Teilstrecken	statt 40	50 g
3 " "	" 60	75 g
4 u. mehr " "	" 80	bezw. 1 S 1 S.

Die bisher bestandene Bestimmung, dass bei Fahrten, die den Ring überschreiten, mindestens ein 30-g-Fahrtschein zu lösen ist, soll aufgelassen werden. Dies bedeutet, dass für das Befahren je einer Teilstrecke vor und nach dem Ring statt heute 30 g, in Zukunft nur 25 g zu bezahlen sein werden.

Die Strassenbahndirektion hat auch die schon oft verlangte Einführung eines Kurzstreckenfahrtscheines erwogen. Die Einführung eines Kurzstreckenfahrtscheines über zwei Teilstrecken, wie er im Frieden bestanden hat, ist unmöglich, weil die Ueberwanderung der noch vorhandenen Zweiteilstrecken-Fahrgäste vom Tagesfahrtschein auf den neuen Kurzstreckenfahrtschein so grosse Verluste mit sich bringen würde, dass alle anderen Tarifpositionen einschneidend erhöht werden müssten, um diesen Verlust wettzumachen. Die Strassenbahndirektion hat aber erwogen, einen Kurzstreckenfahrtschein für eine Teilstrecke - etwa 2 Kilometer - (gültig nur auf der Strassenbahn und ohne Umsteigeberechtigung) einzuführen und hierfür einen Fahrpreis von 20 Groschen zu verlangen. Ein solcher Fahrtschein besteht zum Beispiel in Budapest. Gerade das Budapester Beispiel

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

V. Blatt

Wien, am

zeigt aber, dass dort 20 % aller Fahrgäste den billigen Fahrschein benutzen, dass also auch in Wien bei Einführung dieses Fahrscheins mit einer entsprechend starken Ueberwanderung von der vollbezahlten Fahrkarte auf den neuen Teilstreckenfahrchein zu rechnen wäre. Die angestellten Berechnungen haben ergeben, dass diese Ueberwanderungsverluste so gross wären, dass sie auf keinen Fall durch die Mehreinnahmen aus den neu angeworbenen Fahrgästen gedeckt werden könnten. Die Einführung eines solchen Fahrscheins würde also die Erhöhung der Langstreckenfahrkarte um mindestens 2 g (von 32 g auf 34 g) erfordern. Die Erhöhung der normalen Fahrscheinattung würde aber wieder einen neuen Abfall von Fahrgästen auslösen, und zwar in einem Ausmass, das gerade in Zeiten einer Wirtschaftskrise leicht einen katastrophalen Umfang annehmen könnte. Die Gemeindeverwaltung hält es daher für klüger, die Einführung eines Kurzstreckenfahrchein bei gleichzeitiger Erhöhung der Langstreckenfahrkarte auf wirtschaftlich bessere Zeiten aufzuschieben.

2. Personalmassnahmen.

Die Strassenbahndirektion muss auch Sparmassnahmen beim Personalaufwand vorschlagen. Die Tarifierhöhungen können nur den kleineren Teil des unbedingt notwendigen Erfordernisses bringen. Weitere Tarifierhöhungen wären für die Bevölkerung nur sehr schwer tragbar. Die Sparmassnahmen beim Personalaufwand müssen die Hauptbezüge erfassen, es soll aber ein grosser Teil der notwendigen Ersparungen durch Kürzung der Nebenbezüge gemacht werden. Die Bezüge der ^{Beamten} und Bediensteten der Strassenbahnen dürfen gegenüber den Bezügen anderer gleichartiger Angestellter oder der Arbeiter und Angestellten von Privatunternehmungen als gut bezeichnet werden. Trotzdem ist in den heutigen Zeiten jeder Abstrich schmerzlich. Die Gemeindeverwaltung hat die Vertretungskörperschaften der Beamten und der Bediensteten der Strassenbahnen gestern von der Notwendigkeit von Sanierungsmassnahmen verständigt und ihnen angekündigt, dass sie genötigt sei, mit ihnen darüber Verhandlungen einzuleiten.

Zu den geplanten Massnahmen gehört auch, dass die Begünstigung für die Familienangehörigen der Strassenbahner und für die Gemeindeangestellten, die jetzt den halben Fahrpreis zahlen, eingestellt werden soll.

3. Pensionskasse.

Das Defizit der Pensionskasse beträgt derzeit rund 4 Mill. S jährlich und wird voraussichtlich in den nächsten Jahren noch stark ansteigen. Zur Beseitigung dieses Defizits, das fast zur Gänze von den Strassenbahnen getragen wird, müssen den zuständigen Körperschaften entsprechende Anträge unterbreitet werden.

4. Arbeitslosenfahrkarten.

Die Arbeitslosen erhalten für die Fahrt zu den Meldestellen Freifahrschein, deren Zahl im Jahre 1933 voraussichtlich 31 Mill. Stück betragen wird.

Die Gemeindeverwaltung erklärt sich bereit, den Pauschalbetrag von S 50.000, den sie jetzt den Strassenbahnen vergütet, wesentlich zu erhöhen.

Die Sanierungsmassnahmen sollen möglichst rasch verwirklicht werden. Die Gemeindeverwaltung wird daher die notwendigen Verhandlungen mit dem Personal der Strassenbahn und mit den Bediensteten aller anderen Unternehmungen, die der Pensionskasse angehören, unverzüglich einleiten. Die vorgeschlagenen Tarifmassnahmen werden die zuständigen Gemeindeinstanzen in kürzester Frist beschäftigen.