

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEFON: 45 16 31, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Freitag, 10. Februar 1961

Blatt 214

Neue Haltestellen bei der Bellaria

=====

10. Februar (RK) Der Baufortschritt an der Bellaria-passage hat es möglich gemacht, den durchgehenden Fahrzeugverkehr in der Bellariastraße in beiden Fahrtrichtungen wieder aufzunehmen. Die Verkehrsregelung an der Kreuzung Ring - Bellariastraße erfolgt wieder durch einen Verkehrsposten.

Im Zusammenhang damit tritt ab Sonntag, den 12. Februar, folgende Änderung der Haltestellenanordnung ein:

Für die Ringlinien: Die Doppelhaltestelle der Ringlinien in der Richtung zum Burgtheater wird etwa auf ihren ursprünglichen Standort vor der Bellariastraße verlegt. In der Richtung zur Oper wird die Doppelhaltestelle vor dem Schmerlingplatz aufgelassen und dafür eine Doppelhaltestelle unmittelbar nach der Kreuzung mit der Bellariastraße errichtet.

Für den Linien 46, 48 und 49: Die provisorische Endstation dieser Linien am Schmerlingplatz wird aufgelassen, ebenso die provisorische Haltestelle der Linie 46 vor dem Justizpalast.

An deren Stelle wird in der Bellariastraße vor dem Ring eine Doppelhaltestelle als End- und Anfangstelle der drei Linien errichtet.

- - -

Restaurierungsarbeiten im St. Marxer-Friedhof
=====

10. Februar (RK) Die teilweise Erneuerung der baufälligen Mauer des St. Marxer-Friedhofes wird von der Stadt Wien noch heuer durchgeführt werden. Dieser einzige erhaltene Biedermeier-Friedhof Wiens mit seinen 300 Grabstellen, die von 1784 bis 1874 belegt wurden, zählt heute zu den hervorragenden Sehenswürdigkeiten Wiens.

1945 wurde im Friedhofsgelände gekämpft und besonders das Mozartgrab schwer beschädigt. Schon bald darauf setzten die ersten Wiederherstellungsarbeiten ein und später führte das Stadtgartenamt die Umgestaltung zu einer Parkanlage durch. Das Mozartgrabmal wurde bereits 1950 instandgesetzt.

- - -

Sonntag früh: Linie 71 nur bis St. Marx
=====

10. Februar (RK) Wegen den Bauarbeiten auf der Kreuzung Rennweg-Ungargasse sind am Sonntag, dem 12. Februar, nachstehende Verkehrsmaßnahmen erforderlich:

Vom Betriebsbeginn bis etwa 8 Uhr werden die Züge der Linie 71 nur bis St. Marx geführt und wenden über die Schleifenanlage Grasbergergasse, Leberstraße. Den Fahrgästen ist damit der Anschluß an die Linie T zum Ring geboten. Die Haltestellen der Linie O bleiben in beiden Fahrtrichtungen unverändert; hingegen werden beide Haltestellen der Linie 71 stadtauswärts der Kreuzung verlegt.

- - -

Ballkalender
=====

10. Februar (RK) In der Woche vom 13. bis 19. Februar finden in Wien folgende größere Ballveranstaltungen statt:

Montag: Hofburg (Katholisch-Österreichische Studentenverbindung "Rudolfina"), Sophiensäle (ÖVP-Bezirksparteileitung Landstraße), Bayrischer Hof (Pfarre St. Leopold), Grünes Tor (Pfarre Alservorstadt).

Dienstag: Sophiensäle (Tanzschule Willy Elmayer), Wimberger (Gewerkschaft der Eisenbahner, Ortsgruppe Wien-Westbahnhof).

Freitag: Kursalon (A.R.B.Ö.), Parkhotel (Ing. Josef Rosner), Messepalast (SPÖ-Alsergrund), Schwechater Hof (WAC-Freunde), Wimberger (Geselligkeitsverein D'Hainbacher), Ottakringer Arbeiterheim (SPÖ-Ottakring, Junge Generation).

Samstag: Konzerthaus (Sportklub Semperit), Kursalon (Betriebssportverein der Firma Gebrüder Groh), Sophiensäle (Tirolerbund in Wien), Parkhotel (Wiener Gebietskrankenkasse), Messepalast (Firma Litega), Zögernitz (Landesinnung Wien der Drechsler), Schwechater Hof (Rennverein Freudenau - Klub der Schlossermeister-söhne), Wimberger (Baugesellschaft Hofmann & Maculan), Arbeiterheim Favoriten (Polizeisportverein Favoriten), Ottakringer Arbeiterheim (Sportklub Red-Star).

Sonntag: Arbeiterheim Favoriten (Elternverein der Hebbelschule).

- - -

Sitzungen Wiener Bezirksvertretungen in der kommenden Woche
=====

10. Februar (RK) In der kommenden Woche finden folgende Sitzungen von Wiener Bezirksvertretungen statt:

Mittwoch, 15. Februar:

17 Uhr, Hernals, Elterleinplatz 14.

Donnerstag, 16. Februar:

18.15 Uhr, Josefstadt, Schlesingerplatz 4.

Wiener Landtag

=====

10. Februar (RK) Unter dem Vorsitz von Präsident Marek (SPÖ) trat heute vormittag der Wiener Landtag zu einer kurzen Sitzung zusammen. Als einziger Punkt der Tagesordnung stand ein Antrag auf Auslieferung des Bundesrates Friedrich Eckert (ÖVP) wegen Verdachtes des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens zur Debatte.

Abgeordneter Dkfm. Dr. Fiedler (ÖVP) referierte den Antrag des Immunitätskollegiums, die Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung von Bundesrat Eckert zu geben. Es handelt sich dabei um einen Verkehrsunfall.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

- - -

Wiener Gemeinderat

=====

10. Februar (RK) Im Anschluß an die Landtagssitzung trat der Gemeinderat unter dem Vorsitz von Bürgermeister Jonas zusammen. Es lagen zwei Anfragen der KLS vor. Der Vorsitzende teilte ferner mit, daß er den Antrag der Bezirksvertretung für den 7. Bezirk, bei Zuweisung von Wohnungen in Gemeindebauten besonders Maßnahmen zu treffen, dem Stadtrat der Verwaltungsgruppe IX zuweise. Denselben Stadtrat wird ein zweiter Antrag der Bezirksvertretung für den 7. Bezirk zugewiesen, der eine Änderung des Mietengesetzes verlangt. Schließlich weist der Vorsitzende einen Antrag der Bezirksvertretung für den 9. Bezirk, betreffend Einbau eines Aufzuges in das Amtshaus Währinger Straße dem Stadtrat der Verwaltungsgruppe VI zu.

Folgende Anträge wurden eingebracht: von der KLS ein Antrag betreffend "Freigabe des Pötzleinsdorfer Parkes als Rodel- und Skigelände für Kinder" sowie ein Antrag betreffend "Befreiung der Kleingärtner vom Benützungszwang der Hauskehrichtabfuhr" sowie ein Antrag betreffend "eine gerechte Behandlung der Mieter in städtischen Althäusern", ein Antrag betreffend "gerechte Behandlung der Personen, die im 23. Bezirk wohnen oder arbeiten, bei Benützung öffentlicher Verkehrsmittel" und ein Antrag betreffend "Maßnahmen gegen den Verfall von Wohnhäusern".

Von der FPÖ lag ein Antrag betreffend "Gewährung eines Zusatzurlaubes an Bedienstete der Stadt Wien ohne Rücksicht auf das Ausmaß des Erholungsurlaubes" vor.

Die ÖVP hatte folgende Anträge eingebracht: betreffend "Unterbringung der kaufmännischen Berufsschule für den Einzelhandel I in ein zentrales Schulgebäude", betreffend "Planung, Errichtung und Erhaltung von baulichen Einrichtungen für den Zivilschutz", betreffend "Schaffung eines Raum- und Funktionsplanes für die Wiener Märkte", betreffend "eine Kommission, die die Voraussetzung schaffen soll, das Überfliegen des Wiener Stadtgebietes zu untersagen", betreffend "Erweiterung der städtischen Autobuslinie 25".

Der Vorsitzende teilte hierauf mit, daß GR. Pleyl auf sein Mandat verzichtet habe. Der Bürgermeister würdigte die Verdienste des ausgeschiedenen Mandatars, der dem Wiener Gemeinderat von 1945 an ununterbrochen angehörte. Als Ersatzmann wurde Franz Ascherl (SPÖ) berufen, der das Gelöbnis als Gemeinderat leistete.

Der Gemeinderat nahm hierauf verschiedene notwendig gewordene Wahlen vor. In den Gemeinderatsausschuß V (Gesundheitswesen) wurden die Gemeinderäte Lanc und Ascherl (beide SPÖ) gewählt, in den Gemeinderatsausschuß VII (Baubehördliche Angelegenheiten) wurde GR. Fucik (SPÖ) gewählt, in den Gemeinderatsausschuß VIII (Öffentliche Einrichtungen) GR. Sailer (SPÖ) in den Ausschuß X (Wirtschaftsangelegenheiten) GR. Ascherl (SPÖ), in den Ausschuß XI (Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten) GR. Weisz (SPÖ), in den Ausschuß XII (Städtische Unternehmungen) GR. Lanc (SPÖ). Schließlich wurde in den Vorstand der Krankenfürsorgeanstalt GR. Nimmerichter (SPÖ) gewählt.

Zunächst referierte GR. Liwanec (SPÖ) über eine Änderung des Statutes der Dr. Karl Renner-Stiftung. Dem Statut soll eine Bestimmung hinzugefügt werden, nach der der Bürgermeister bei Vorliegen hinreichend schwerwiegender Gründe und dadurch gegebener Unwürdigkeit eines Preisträgers die Aberkennung des Renner-Preises aussprechen und die Streichung des Namens des Betreffenden aus dem Stiftungsbuch verfügen kann.

GR. Dr. Schmidt (FPÖ) vertrat die Ansicht, daß eine solche Änderung aus rechtlichen und auch aus praktischen Gründen untunlich sei. Man müßte zumindest klar die Gründe für eine Aberkennung statuieren. Die Formulierung "bei Vorliegen hinreichend schwerwiegender Gründe" erscheine ziemlich unklar und verschwommen. Wäre

es ein solcher Grund, wenn bei Verschärfung der politischen Gegensätze ein Preisträger nicht mehr ganz der Meinung der Regierenden in diesem Lande ist? Wenn man eine solche Statutenänderung beschließt, muß man schon klar zum Ausdruck bringen, wann eine solche Unwürdigkeit gegeben ist.

Aber auch rechtlich ist die Änderung höchst anfechtbar. Nach dem bürgerlichen Gesetzbuch gibt es ganz klare, vom Gesetz festgelegte Fälle, in denen eine Schenkung widerrufen werden darf. So stellt sich diese Änderung gegen das Gesetz, sie widerspricht den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über die Widerrufbarkeit einer Schenkung. Auch die praktische Durchführung wird auf sehr erhebliche Schwierigkeiten stoßen. Will man den Preisträger veranlassen, den Geldpreis - der ja mindestens 10.000 Schilling betragen muß - zurückzuzahlen? Und was ist, wenn er ihn nicht mehr hat? Will man dann auf gerichtlichem Wege vorgehen? Die FPÖ-Fraktion könne sich daher mit dieser Vorlage nicht identifizieren und werde dagegen stimmen.

In seinem Schlußwort erklärte GR. Liwanec, es habe niemand daran gedacht, den Preis etwa wegen der politischen Gesinnung des Preisträgers abzuerkennen. Der Gemeinderat muß sich eine Sicherung vorbehalten gegenüber einem Preisträger, der sich nach der Verleihung in der Öffentlichkeit in einer eines Preisträgers unwürdigen Art aufführt.

Bei der Abstimmung beschloß der Gemeinderat gegen die Stimmen der Fraktion der FPÖ die Änderung des Statuts.

Die Errichtung eines "Donauparkes"

Hierauf vertrat Stadtrat Heller (SPÖ) den Antrag auf Errichtung eines "Donauparkes" im Gebiet zwischen Hubertusdamm und Arbeiterstrandbadstraße bzw. Bruckhaufen und ehemaligen Bretteldorf sowie Abhaltung einer Internationalen Gartenschau in einem der Jahre 1963 bis 1965. Wie er ausführte, ist wegen der bisherigen Schuttablagerungen auf dieser etwa 100 Hektar großen Fläche im 22. Bezirk die Errichtung von Hochbauten nicht möglich, sodaß es zweckmäßig ist, dieses Gelände gärtnerisch auszugestalten. Da die Kosten für die Aufschließung und Bepflanzung hoch sein werden - man rechnet mit 115 Millionen Schilling -, soll

eine Internationale Gartenausstellung auf diesem Gelände veranstaltet und durch deren Ertrag die Kosten wesentlich gesenkt werden.

GR. Hausner (KLS) begrüßt die geplante Aufschließung dieses Gebietes des 22. Bezirkes, die nicht nur im Interesse der Bewohner dieses Stadtteiles liegt, sondern für alle Wiener eine Erholungsstätte schaffen soll. Besonders zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang, daß durch die Schaffung dieser großen Grünanlage die Müllablagerungsstätte verschwindet. Die augenblicklichen Zustände sind für die Bewohner der umliegenden Gebiete durch Staub- und Geruchbelästigung bereits unerträglich geworden. Es wäre auch kaum zweckmäßig, in der Nähe der geplanten Gartenanlage weiterhin Müll abzulagern. Besonders begrüßt der Redner auch die Abhaltung einer internationalen Gartenausstellung. Bei der Planung derselben müßte jedoch auch die Organisation der Wiener Kleingärtner zur Mitarbeit herangezogen werden. So könnte im Rahmen dieser Gartenausstellung eine Kleingarten-Musterschau errichtet werden. Die für die Gartenausstellung geplanten Hallen müßten so beschaffen sein, daß sie später als Kulturzentrum für den 21. und 22. Bezirk verwendet werden könnten. Seine Fraktion werde dem Antrag zustimmen.

GR. DDr. Prutscher (ÖVP) erklärt, daß durch den vorliegenden Antrag Wien ein Stück näher an die Donau gerückt und damit eine alte Forderung wenigstens zu einem kleinen Teil erfüllt wird. Es wurde bereits einmal ein Modell ausgearbeitet, wie Wien der Donau näher gebracht werden könnte. Leider sei aber auf diesem Sektor bisher noch nichts geschehen. Der heute vorliegende Antrag sei nicht nur im Interesse des Fremdenverkehrs zu begrüßen, sondern auch vom Standpunkt des 22. Bezirkes und darüber hinaus vom Standpunkt ganz Wiens. Ein solches Zentrum wird die Bedeutung des Bezirkes heben. Heute ist es vielfach noch so, daß die Menschen nur ungern in den 21. oder 22. Bezirk ziehen. Das liegt nicht nur allein an der Ungunst des Verkehrs, sondern auch daran, daß diese Gebiete noch sehr wenig erschlossen sind. Die Schaffung dieses Ruhezentrums ist aber auch vom Verkehrsstandpunkt aus zu begrüßen. Wenn die Wiener in der Stadt selbst Erholungszentren haben, dann brauchen sie nicht erst weit

aus der Stadt hinauszufahren. Der Redner stellt fest, daß in dem Antrag auch der Hinweis enthalten ist, die Wiener Stadthalle mit der Betriebsführung der Internationalen Gartenschau und des "Donauparkes" zu betrauen. Er ersucht in diesem Zusammenhang, daß die Wiener Stadthalle bei ihrer Programmgestaltung hier nicht denselben Stil anwenden möge, wie bei der Stadthalle selbst. Die geplante Anlage soll ja schließlich ein Ruheplatz und eine Stätte der Erholung für die Bevölkerung werden. Die ÖVP-Fraktion werde dem Antrag die Zustimmung geben.

Stadtrat Heller dankt abschließend den Debattenrednern für ihre positive Stellungnahme. Es sei richtig, daß schon lange die Absicht besteht, die Gebiete links der Donau, die städtebaulich als Wohngebiete gut geeignet sind, etwas aufzuwerten. Heute wurden vom Wiener Gemeinderat bereits zwei Anträge beschlossen, die sich mit Verkehrsverbesserungen für dieses Gebiet beschäftigen. Die Annahme dieses großen Gartenbauprojektes soll ebenfalls dazu dienen, die Gebiete links der Donau der Bevölkerung etwas anziehender und attraktiver zu machen. Darüber hinaus wird diese Gartenanlage eine Bereicherung für die ganze Stadt sein. Die Verwendung der einzelnen geplanten Hallen wird sich erst im Zuge weiterer Verhandlungen herauskristallisieren. Natürlich sollen einige dieser für die Gartenbauausstellung errichteten Hallen auch später verwendet werden. Es wurde jetzt auch schon die Errichtung eines kleinen Restaurants und eventuell einer Seebühne usw. vorgeschlagen. Der Direktor des Wiener Stadtgartenamtes und der Direktor der Stadthallen-Betriebsgesellschaft werden sich bestimmt noch vieles für diese Gartenbauausstellung einfallen lassen.

Bezüglich der Müllschüttung ist zu sagen, daß wir in unserer Müllverbrennungsanlage nur rund 60 Prozent des anfallenden Mülls verbrennen können und daß auf dem Gelände im 22. Bezirk daher noch weiterhin Müll abgelagert werden muß. Es wird jedoch vorgesorgt, daß die geplante Gartenanlage dadurch keineswegs beeinträchtigt wird.

An eine Beteiligung des Kleingärtnerverbandes bei der Gartenbauausstellung ist gedacht, Es soll auf dem Gelände eine Musterkleingartenanlage errichtet werden.

Zur Frage "Wien an die Donau" ist zu sagen, daß sich die Stadtverwaltung schon seit Jahren darum bemüht. Leider ist es so, daß aus der Kriegszeit ein Vertrag zwischen Bund und Stadt besteht, nach dem die Lände nur für Umschlagszwecke vorgesehn ist. Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ist es nun gelungen, wenigstens ein kleines Stück nächst der Reichsbrücke gärtnerisch ausgestalten zu dürfen. Es ist jedoch zu hoffen, daß die Zustimmung des Bundes zur endgültigen Ausgestaltung des Donauufers zu erreichen sein wird.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag einstimmig angenommen.

Stadtrat Lakowitsch (ÖVP) referiert sodann drei Anträge, die die Bereitstellung von Mitteln für die Sicherung bestehender Schutzwege mit Blinklichtern, die Errichtung einer automatischen Verkehrslichtsignalanlage bei der Schönbrunner Straße-Gürtel und Arbeitergasse-Gürtel-Steinbauergasse und am Friedrich Engels-Platz beeinhaltten. Insgesamt werden für diese Verkehrsmaßnahmen 3,1 Millionen Schilling gebraucht.

Bei der Abstimmung wurden die drei Anträge einstimmig angenommen.

Nach einem Bericht des GR. Ing. Hauschka (ÖVP) beschloß der Gemeinderat hierauf einstimmig die unentgeltliche Abgabe von zehn Kubikmetern Brennspreißelholz aus dem städtischen Sägewerk Hirschwang an die Gemeinde Reichenau, Niederösterreich, als einmalige Winterspende für die Ortsarmen.

Ebenso einhellig genehmigte der Gemeinderat sodann gemäß dem Bericht des GR. Rösner (SPÖ) für die Verlegung des in der Vorgartenstraße gelegenen Marktes nach der Ennsgasse-Wohlmutstraße einen Sachkredit von 4,5 Millionen Schilling.

Die neuen Straßenbahnfahrpreise
=====Gemeinschaftstarif mit den Österreichischen Bundesbahnen

Hierauf trat der Gemeinderat in die Beratung der Tarifänderung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und den Gemeinschaftstarif mit den Österreichischen Bundesbahnen ein.

StR. Schwaiger (ÖVP) erläuterte die wirtschaftliche Lage der Verkehrsbetriebe und führte die Gründe für die gegebene Situation an. Im Jahre 1960 weisen die Verkehrsbetriebe bis zum 30. November ein Defizit von 332 Millionen Schilling aus. Für das ganze Jahr 1960 wird das Defizit höher sein als das für 1961 veranschlagte Defizit von 363 Millionen Schilling. Man kann also nicht sagen, daß ein künstlich hohes Defizit veranschlagt wurde, um den Ausgangspunkt für notwendige Tarifregulierungen zu haben. Ein bezeichnendes Licht auf die wirtschaftliche Situation der Verkehrsbetriebe wirft auch der Umstand, daß dort derzeit unbezahlte Rechnungen im Betrag von etwa 70 Millionen Schilling liegen, sodaß die Firmen Kontokorrentkredite aufnehmen müssen und die Verkehrsbetriebe daher noch zusätzlich Zinsen von neun bis zehn Prozent tragen müssen. Die schwierige finanzielle Situation bei den Verkehrsbetrieben ist aber nicht nur eine Wiener Erscheinung. Innsbruck hat seine Tarife bereits erhöht, Linz wird mit 1. März 1961 eine Tarifierhöhung vornehmen. Im westdeutschen Raum wurden im Jahre 1960 15 solcher Tarifregulierungen beschlossen, darunter in Berlin, Bremen, Köln, Hamburg und Kiel.

Daß es in Wien zu dieser schwierigen Situation gekommen ist, hat mehrere Ursachen. In den Krisenzeiten nach dem ersten Weltkrieg und während des zweiten Weltkrieges wurden nur sehr wenige Investitionen vorgenommen; und nun fallen uns diese Sünden der Vergangenheit auf einmal auf den Kopf. Wir müssen nun in einem sehr kurzen Zeitraum außerordentlich hohe Investitionen durchführen, deren Bedeckung aus den laufenden Einnahmen absolut unmöglich ist. Außerdem muß bedacht werden, daß die Verkehrsbetriebe sehr lohnintensiv sind und Rationalisierungsmaßnahmen gewissen Grenzen haben, sodaß diverse Mehrbelastungen auf dem Lohnsektor durch Rationalisierungsmaßnahmen nicht hereingebracht werden können. Eine weitere Belastung für die Verkehrsbetriebe stellt der ständig steigende Individualverkehr dar. Er bringt einen empfindlichen Frequenzrückgang.

./.

1960 wurde ein Rückgang um rund 13 Millionen Fahrten festgestellt. Das ständige Anwachsen des Individualverkehrs bedeutet eine ständig größere Behinderung des öffentlichen Verkehrs, was sich wieder in Verspätungen ausdrückt, die wiederum zusätzliche Belastungen darstellen. Auch die aus diesem Grunde erforderlichen Umbauten von besonders neuralgischen Verkehrsknotenpunkten bringen wesentliche Belastungen mit sich. Das Ansteigen des Individualverkehrs ist sicherlich ein erfreuliches Zeichen einer aufsteigenden Wirtschaftskonjunktur, wir sollten aber doch niemals vergessen, daß trotz allem der öffentliche Verkehr der produktivste Verkehr ist und er eindeutig den Vorrang gegenüber dem Individualverkehr haben muß. Es wird sich wesentlich auf die wirtschaftliche Gestion der Verkehrsbetriebe auswirken, wie sie von Seiten der Stadtplanung behandelt werden und ob dieser Grundsatz des unbedingten Vorranges des öffentlichen Verkehrs vor dem Individualverkehr von all diesen Stellen auch anerkannt werden wird.

Alle diese Belastungen führen zu der schwierigen Situation und zwingen zu einem neuen Tarif. Dabei geht ein lang gehegter Wunsch großer Teile der Wiener Bevölkerung in Erfüllung, indem die peripheren Autobuslinien in den Straßenbahntarif einbezogen werden. Diese peripheren Autobuslinien sollen ab Inkrafttreten des neuen Tarifs, das ist mit 27. März 1961, mit dem normalen Straßenbahnfahrtschein ohne zusätzliche Aufzahlung benützt werden können.

Weiter beinhaltet diese Tarifregulierung die Einbeziehung des Schnellbahnnetzes Floridsdorf-Philadelphiabrücke in das Tarifsystem der Wiener Straßenbahn und somit ab 27. März auf der schon in Betrieb befindlichen Strecke Floridsdorf-Hauptzollamt.

Diese Maßnahmen bringen den Verkehrsbetrieben freilich wieder wesentliche Belastungen. So werden die Einnahmen aus dem peripheren Autobustarif, die jährlich rund 15 Millionen Schilling betragen haben, entfallen, für die Einbeziehung der Schnellbahn in das Straßenbahntarifsystem rechnet man mit einer zusätzlichen Belastung von rund zehn Millionen Schilling im Jahr.

Der Kurzstreckentarif soll wie bisher mit einem Schilling belassen werden. Auch hier soll ein lang gehegter Wunsch der Bevölkerung in Erfüllung gehen und diese Kurzstreckenfahrtscheine auch

beim Schaffner erhältlich sein. Vielleicht kommt es sogar dazu, daß dieser Kurzstreckenfahrchein als Einzelfahrchein beim Schaffner erhältlich sein wird.

Der Tarif für die Teilstrecke soll von 1.80 auf zwei Schilling erhöht werden, für den Tagesfahrchein ist eine Erhöhung von 2.20 auf drei Schilling vorgesehen. Der Vorverkaufs-Tagesfahrchein soll um 2.70 Schilling erhältlich sein.

Bei der Wochenkarte bleibt die 50prozentige Ermäßigung, das heißt, daß die Fünf-Tage-Wochenkarte 15 Schilling, die Sechs-Tage-Wochenkarte 18 Schilling kosten wird. Besonders verwies der Referent darauf, daß diese weitgehende Ermäßigung wohl einmalig ist.

Unverändert bleiben der Kinderfahrchein, die Streckenkarten der Pflicht-, Mittel- und Hochschüler und unverändert bleibt auch der Autobustarif in der Innenstadt mit einem Schilling.

Man muß sich selbstverständlich darüber klar sein, daß mit diesen Tarifen allein die wirtschaftliche Situation der Verkehrsbetriebe nicht endgültig konsolidiert werden kann. Daher wurden weitere Beschlüsse gefaßt. Ein privates Wirtschaftsprüfungsunternehmen wurde mit einer Analyse der Verkehrsbetriebe betraut und wird Rationalisierungsvorschläge unterbreiten. Der Stadtrat hob jedoch hervor, daß dies kein Mißtrauensantrag gegenüber der Direktion der Verkehrsbetriebe sei, die bisher schon alles versucht hat, um zu rationalisieren. Als Beispiel führt der Referent an, daß in den letzten zehn Jahren Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, durch die jährlich rund 52 Millionen Schilling erspart werden konnten. Wenn trotzdem eine Überprüfung beschlossen wurde, so geschieht dies wie bei allen größeren privaten Unternehmungen auch. Er hoffe, daß das Ergebnis dieser Untersuchung weitere Einsparungsmöglichkeiten zeigen wird.

Ferner wird sich ein Unterausschuß des Gemeinderatsausschusses für die Städtischen Unternehmungen ebenfalls mit Einsparungsmöglichkeiten bei den Verkehrsbetrieben beschäftigen. Dieser Ausschuß wird auch das Ergebnis der Untersuchung auf seine Realisierbarkeit zu überprüfen haben.

Schließlich werden die beiden großen Parteien dem Gemeinderat demnächst einen Antrag vorlegen, durch drei Jahre hindurch je 100 Millionen Schilling von der Hoheitsverwaltung den Verkehrsbetrieben zur Verfügung zu stellen. Dies ist eine entscheidende und große Hilfe für die Verkehrsbetriebe, betonte Stadtrat Schwaiger, und er sei überzeugt, daß es uns nun gelingen wird, eine endgültige Konsolidierung der wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse bei den Verkehrsbetrieben sicherzustellen. ./.

Im einzelnen ergibt sich nun folgendes Bild: für 1961 rechnen die Verkehrsbetriebe mit einem Defizit von 193 Millionen Schilling. Die Tarifierhöhung wird 140 Millionen einbringen, das sind mit dem Beitrag der Hoheitsverwaltung 240 Millionen Mehreinnahmen. Wenn man die voraussichtliche Belastung durch die bevorstehende Gehaltserhöhung für die städtischen Bediensteten mit 70 Millionen Schilling abzieht, so bleiben 170 Millionen Schilling und damit schrumpft das Defizit auf nur mehr 23 Millionen zusammen.

Wenn nun also begründeter Optimismus für die Verkehrsbetriebe besteht, so hat dies seine guten Gründe: die Belastungen durch das Waggonerneuerungsprogramm fallen ab Mitte 1962 fort; die Einnahmen bei den Gaswerken und E-Werken zeigen eine ständig steigende Tendenz und schließlich wird auch die Belastung durch die Altpensionisten von Jahr zu Jahr geringer.

Abschließend stellte Stadtrat Schwaiger die formellen Anträge und ersuchte den Gemeinderat um deren Genehmigung.

GR. Maller (KLS) weist zunächst auf die unerträgliche Entwicklung der Preise im allgemeinen hin. Hunderte Konsumartikel sind in den letzten Monaten teurer geworden. Die arbeitende Bevölkerung kann sich daher für ihr gleichbleibendes Einkommen immer weniger leisten. Nun stelle sich heute auch der Wiener Gemeinderat auf die Seite derer, die die Preise erhöhen. Seine Fraktion stehe jedoch auf dem Standpunkt, daß diese Tarifierhöhungen durchaus nicht notwendig seien. Er weist darauf hin, daß die Stadtwerke noch heute viele ungerechtfertigte Belastungen zu tragen haben, die allein in diesem Jahr 97,2 Millionen Schilling ausmachen. Es hat Jahre gedauert, bis die sozialistische Fraktion einbekannt hat, daß die Hoheitsverwaltung auch Verpflichtungen gegenüber den Stadtwerken hat. Jetzt hat man sich endlich zu einem Beitrag von 300 Millionen Schilling entschlossen, aber in den Jahren von 1946 bis 1960 wurden den Stadtwerken 523,7 Millionen Schilling für Wegebenützungs- und Gebrauchsgebühren weggenommen. Auch der Bund nimmt jährlich zehn Millionen Schilling an Beförderungssteuer von den Verkehrsbetrieben. Der Redner kommt also zu dem Schluß, daß die Tarifierhöhung nicht notwendig wäre, wenn die Stadt Wien eine vernünftige Finanzpolitik verfolgte. Die Stadtverwaltung hätte einen anderen Weg. Wir haben mehr als einmal angeregt, daß das Land Wien großen Unternehmern eine unabwälbare

Steuer auferlegen soll, die ausschließlich für die Verkehrsbetriebe bestimmt ist. Die großen Unternehmer seien doch daran interessiert, daß die Arbeiter und Angestellten zu ihren Arbeitsplätzen kommen, Sie sollen daher ihren Obolus dazu beitragen. Das wurde leider abgelehnt. Aufgabe der Mehrheit in diesem Hause wäre es, die Interessen der Bevölkerung gegenüber dem Bund zu vertreten. Wie lange soll noch das Unrecht dauern, daß der Bund in acht Bundesländern 9.860 Kilometer Bundesstraßen unterhält, in Wien aber nur 15 Kilometer? Wie lange soll noch das Unrecht bestehen, daß Wien, wie zum Beispiel im Jahre 1958 an Mineralölsteuer 157 Millionen Schilling bezahlte, dafür aber nur 19 Millionen bekommen hat? Wie lange soll der Zustand bestehen bleiben, daß Wien 628 Millionen an Zuschlag zur Mineralölsteuer aufbringt und davon nichts bekommt? Dort sind die Finanzquellen, die man erschließen soll, aber man darf nicht in die Geldtaschen der kleinen Leute greifen. Der Redner meint sodann, daß die Preise und die Tarife den Löhnen und Gehältern weit voraus seien.

Abschließend bezeichnet GR. Maller die Tariferhöhung als ungerechtfertigt und unsozial. Es hätte andere Möglichkeiten gegeben, um die finanzielle Situation der Wiener Verkehrsbetriebe in Ordnung zu bringen, ohne die Lebenskosten zu erhöhen. Seine Fraktion werde dem Antrag des Referenten nicht zustimmen.

GR. Peter (FPÖ) stellt fest, daß er bereits anlässlich der Budgetberatungen über das Defizit der Verkehrsbetriebe gesprochen hat. Leider habe man seine damaligen Ausführungen als Theater bezeichnet. Seiner Ansicht nach sei jedoch die Form der Verhandlungen über die Tarife viel eher ein Theater. Es sei alles im Vorhinein zwischen den Koalitionspartnern ausgemacht worden.

Seine Fraktion könne gegen ein solches Vorgehen nur energisch protestieren, da derartige Maßnahmen keinesfalls im Einklang mit der Verfassung stehen. Die Gemeinderäte der FPÖ hätten die Unterlagen über die Tariferhöhung erst heute früh erhalten. Dieser Zeitpunkt sei für eine derart umfangreiche Materie viel zu spät. GR. Peter stellt ferner fest, daß die geplanten Tariferhöhungen allein auch diesmal keine Sanierung der Verkehrsbetriebe herbeiführen werden können. Seine Fraktion habe solche Sanierungsversuche wiederholt abgelehnt.

Es müßten **vorerst** alle anderen Möglichkeiten zu einer Lösung herangezogen werden. Es sei aus diesem Grunde auch bedauerlich, daß man die von der Direktorenkonferenz bereits im Jahre 1957 gemachten Sanierungsvorschläge außer acht gelassen habe. Die Begrenzung der Zuschüsse, die die Stadtverwaltung zur Erfüllung des Investitionsprogrammes gewährt, mit drei Jahren, sei gleichfalls kaum ausreichend. Es gehe auch nicht an, daß durch die jetzige Kontenführung kaum festzustellen sei, wie hoch das Defizit der Verkehrsbetriebe ist und wieviel von den einzelnen anderen Betrieben aus ihren Gewinnen zugeschossen werden muß. Hinsichtlich der kaufmännischen Führung bei den Verkehrsbetrieben hätte man vielleicht aus dem Beispiel Graz verschiedenes für Wien anwenden können. Auch hinsichtlich der Kundenbetreuung müßte bei den Verkehrsbetrieben noch viel geschehen. Als bedauerlich bezeichnet es der Redner, daß Preissteigerungen, die immer wieder Teuerungstendenzen mit sich bringen, gerade von der öffentlichen Hand ausgehen. Sicherlich kommt man manchmal nicht über Tarifierhöhungen hinweg. Darüber hinaus müßten aber vorher immer alle anderen Möglichkeiten zur Sanierung überprüft und ausgeschöpft werden.

Seine Fraktion werde dem Antrag aus den angeführten Gründen nicht zustimmen.

GR. Bittner (ÖVP) erwiderte seinem Vorredner, er wolle nicht Theater spielen, doch wäre es zu überlegen, falls es wirklich ein Theater wäre, GR. Peter aufzunehmen, denn er wäre sicher einer der Besten in diesem Theater. (Heiterkeit und Zustimmung bei der ÖVP und SPÖ).

Der Redner hob dann hervor, daß Bürgermeister Lueger die Übernahme der Straßenbahn in die Verwaltung der Stadt Wien und deren Elektrifizierung veranlaßte und er so der Wegbereiter der modernen Kommunalpolitik ist. Mit Bedauern muß festgestellt werden, daß in der Zwischenkriegszeit sehr wenig für die Verkehrsmittel getan wurde. Die Verkehrsbetriebe mußten im Laufe der Zeit immer mehr sogenannte Sozialtarife auf sich nehmen, die im einzelnen durchaus berechtigt sind, die aber nicht unmittelbar in ihren Aufgabenbereich gehören, wie etwa 70.000 Schwerkriegsbeschädigtenfahrausweise, die Arbeitslosenfahrtscheine, die eigentlich vom Sozialministerium ersetzt werden müßten, aber auch Jugendfahr-

scheine oder Zivilinvalidenkarten, die nur teilweise ersetzt werden. Es muß auch an die 50prozentige Ermäßigung der Wochenkarten gedacht werden. So hat die Hoheitsverwaltung nicht nur indirekt den Stadtwerken Lasten auferlegt, auch gewisse Leistungen werden den Stadtwerken von der Hoheitsverwaltung vor-enthalten. Die Stadtwerke haben der Hoheitsverwaltung außerordentliche Summen gegeben. Auch die hohen Pensionslasten dürfen nicht übersehen werden. In den letzten Jahren gab es insgesamt neun Tarifregulierungen, die letzte große war 1955. Damals waren die Sozialisten allerdings nicht bereit, den Forderungen der ÖVP nach einer Beteiligung der Hoheitsverwaltung zur Abdeckung des Defizits nachzukommen. Nach dem Willen der Mehrheit dieses Hauses wurden damals die gesamten Lasten allein der Bevölkerung aufgebürdet. Außerdem brachte diese Tarifregulierung auch keinerlei Verbesserung für die Bevölkerung und auch keinen geordneten Haushalt, weil auch der Gebarungsabgang damals nicht aus der Welt geschafft werden konnte.

Zum Unterschied von 1945 konnte man diesmal unter ganz anderen Voraussetzungen an die Tarifregulierung herangehen. Die ÖVP habe von vornherein ganz klare Forderungen aufgestellt, und wir können mit Genugtuung verzeichnen, daß sie nun im Zuge von sehr langwierigen und intensiven Parteienverhandlungen erfüllt worden sind. Wir erteilen unsere Zustimmung, weil folgende Bedingungen erfüllt wurden: die erste Forderung war, daß die Verkehrsbetriebe durch ein außenstehendes, unabhängiges Institut geprüft werden. Doch muß dem Gemeinderat auch Gelegenheit gegeben werden, über diesen Bericht zu sprechen. Wir stellen daher den Antrag, daß der Bericht über die wirtschaftliche, finanzielle und organisatorische Situation der Wiener Verkehrsbetriebe und die daraus resultierenden Vorschläge über Rationalisierungsmaßnahmen dem Gemeinderat unmittelbar nach Fertigstellung vorzulegen und darüber eine Debatte abzuführen ist. Zweifellos werden auch bei einer Reform der Hauptwerkstätte manche Einsparungen möglich sein. Als Verbesserungen, die direkt im Interesse der Bevölkerung liegen, kann die Einbeziehung der peripheren Autobuslinien und die Einbeziehung der Schnellbahn in das Tarifgebiet der Straßenbahn angesehen werden. Leider wird der Bau dieser Schnellbahn nicht rasch genug fortgeführt, und es wäre zu wünschen, wenn die Bundes-

bahn davon überzeugt werden könnte, daß der Weiterbau der Schnellbahn für Wien von besonderer Bedeutung ist. Es ist auch zu bedauern, daß die Schnellbahn vorläufig in Floridsdorf Am Spitz endet. Er stellt daher den Antrag, die Schnellbahn bis zur Haltestelle Wien 21, Leopoldau-Ladestelle zu verlängern.

Von äußerster Wichtigkeit ist, daß es in diesen Verhandlungen gelungen ist, die Familien nicht weiter zusätzlich durch eine Tarifierhöhung zu belasten. So ist vor allem der Kindertarif unverändert geblieben. Auch der Schüler- und Hochschülerfahrchein bleibt unverändert. Sehr zu begrüßen ist auch die Beibehaltung der Preiskategorie von einem Schilling, denn das ist eine echte soziale Tat gerade für Rentner und Hausfrauen. Von großer Bedeutung ist ferner die Beibehaltung des Ein-Schilling-Tarifes für das Autobusnetz der Inneren Stadt. Wir können nur hoffen, daß das einen gewissen Anreiz für die Autofahrer bedeutet, ihr Auto tatsächlich am Stadtrand abzustellen. Mit der unveränderten Beibehaltung der 50prozentigen Ermäßigung bei den Wochenkarten ist ein dringendes soziales Anliegen der Arbeitnehmerschaft gewahrt worden.

Aus dieser Regelung ergibt sich aber noch ein weiteres: Es ist nun endlich an der Zeit, die notwendigen Investitionen nachzuholen. Das ist vor allem im Interesse der Sicherheit unseres Verkehrswesens erforderlich. Vor allem wird das Schienenbremsenprogramm nun beschleunigt durchgeführt werden können. Es ist auch ein Akt der Gerechtigkeit und kein Geschenk, wenn die Hoheitsverwaltung den Stadtwerken nunmehr mindestens 100 Millionen Schilling im Jahr zur Verfügung stellt. Hier hat die Mehrheit mitgetan, und sie scheint auch eine größere Aufgeschlossenheit in der Frage der zweiten Verkehrsebene zu zeigen. Wenn wir neue Fahrgäste gewinnen wollen, müssen wir ihnen doch ein anderes Massenverkehrssystem geben. Das kann wohl nur eine zweite Verkehrsebene sein. Die Direktionen müßten etwas mehr Dienst am Kunden betreiben. Sie müßten vor allem etwas phantasievoller bei der Gewinnung neuer Fahrgäste sein. Bei etwas mehr Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit werden auch manche Autofahrer wieder auf Straßenbahn und Autobus umsteigen. Die Direktionen dürfen sich nicht in der Sicherheit pragmatisierter Stellungen bewegen, sondern sie müssen neue Ideen haben und trachten,

der Bevölkerung den Weg zu zeigen, damit sie wieder unsere öffentlichen Verkehrsmittel benützt. Vor allem müßte man auch den innerstädtischen Autobussen den Vorrang im Verkehr durch eine eigene Spur geben. Ebenso müßten die neuen Wohngebiete verkehrstechnisch erschlossen werden. Wir erwarten auch, daß die Direktion Vorschläge in bezug auf den Fahrkartenautomaten macht. Ferner müßte die Direktion alles daran setzen, um die Intervalle auf der Schnellbahn erträglicher zu gestalten.

Die ÖVP wird diese Tarifregulierung aus politischer Verantwortung und im Interesse einer klaren wirtschaftlichen Führung unserer öffentlichen Betriebe und des Sicherheitsbedürfnisses unserer Bevölkerung verantworten. Diese Regulierung bedeutet zweifellos eine fühlbare Belastung für manche Bevölkerungsschichten, wenngleich man zugeben muß, daß die Verteilung der Lasten diesmal gerechter erfolgt ist. Die ÖVP hat gewisse Vorbedingungen gestellt, die erfüllt wurden. Wir scheuen daher nicht davor zurück, auch unpopuläre Maßnahmen zu vertreten. Ich hoffe nur, daß auch die SPÖ auf Bundesebene nicht davor zurückscheuen wird unpopuläre Maßnahmen zu vertreten. Weil unsere Stadt keinen finanziellen Schaden nehmen soll und weil wegen ungeordneter Verhältnisse bei den Stadtwerken nicht andere wichtige Aufgaben der Stadt vernachlässigt werden sollen, werden wir der Tarifregulierung zustimmen (Beifall bei der ÖVP).

GR. Bock (SPÖ) erwiderte zunächst dem GR. Peter, der sich von der Diskussion enttäuscht zeigte, daß er selbst von den Ausführungen Peters enttäuscht war, da er nichts anderes vorzubringen hatte als wieder das Grazer Beispiel. Gegenüber dem GR. Maller sagte der Redner: Wenn es nach den Kommunisten gegangen wäre, die ja bisher alle Tarifregulierungen abgelehnt haben, dann hätten wir noch immer den 25-Groschen-Tarif. Auch in den volkdemokratischen Staaten ist die gleiche Situation, nur gehören dort die Ermäßigungen zu den niedrigsten in Europa. Wenn GR. Bittner davon sprach, daß es der ÖVP in zähen und harten Verhandlungen gelungen ist, verschiedenes zu erreichen, dann frage ich: Wem hat er es denn abgerungen? Dem Herrn Stadtrat Schwaiger! (Heiterkeit).

Ein Journalist habe ihn einmal gefragt, führt der Redner weiter aus: "Tarifregulierungen schaden doch Ihrer Partei, beeinflusst Sie das nicht bei Ihren Entscheidungen?" Er möchte heute die Antwort im Gemeinderat geben. ./.

Bei uns ist das Problem nicht "schadet es unserer Partei?" Für uns ist die Frage entscheidend "was schadet der Bevölkerung?" Was wäre denn die Folge, wenn wir das Riesendefizit belassen hätten? Wir müßten den Betrieb einschränken oder auf Kosten eines Dritten, also der Hoheitsverwaltung und damit aller Steuerträger gemeinsam, das Defizit decken. Er wisse, daß Tariferhöhungen nicht populär sind. Aber man erwarte ja auch keine Freuden-demonstrationen, genauso wie es auch keine Freudenkundgebungen über die großen Leistungen der Gemeindeverwaltung gibt. Wir hatten 1960 im Wiener Gemeinderat 709 Geschäftsstücke, in denen Milliardenwerte steckten. Und wieviele Wortmeldungen gab es dazu? Nur 41! Allein der heutige Gemeinderat beinhaltet in seinen mehr als 100 Geschäftsstücken 285 Millionen an Werten, die ohne Debatte angenommen wurden. Selbstverständlich soll man kritisieren, betonte der Redner. Er möchte jedoch mit dieser Aufstellung nur sagen, daß von den positiven Dingen kaum Notiz genommen wird, weder im Gemeinderat noch in der Bevölkerung.

Der Redner beschäftigt sich dann kritisch mit Äußerungen von Nationalrat Hartl, der es als einen großen Erfolg Luegers bezeichnete, daß er mit den Einrichtungen der damaligen städtischen Unternehmungen wirklich einen sozialen Effekt erzielt hat. GR. Bock hält dem entgegen, daß nach der Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe im Jahre 1902 der Grundsatz herrschte, die Straßenbahn als eine Einnahmequelle der Hoheitsverwaltung zu verwenden. GR. Reumann wies damals in der Debatte darauf hin, daß der Sonntagsfahrpreis höher sei als an Wochentagen. Wo blieb also da der soziale Effekt? Die Gewinnabfuhr der E-Werke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe im Jahre 1913 ergab insgesamt, nach dem heutigen Schillingwert umgerechnet, 185 Millionen, die der Hoheitsverwaltung zugegangen sind.

Nationalrat Hartl habe auch ausgeführt, daß sich die kommunale Wirtschaft in Zeiten der allgemeinen Preisauftriebstendenzen Mäßigung auferlegen solle. Der Redner hält dem entgegen, daß die Gemeinwirtschaft nie mit Tariferhöhungen vorangegangen sei. Auch die heutigen Beschlüsse seien schon längst fällig gewesen.

Die neue Tarifregulierung bringt uns die Tarifgerechtigkeit. Zehntausende Menschen, die bisher benachteiligt waren, werden nun den übrigen Wienern gleichgestellt. Aber diese Tarifgerechtigkeit

ist noch keine Preisgerechtigkeit, und es sollte ein Ziel sein, auch dahin zu kommen. Wir reden von einem Drei-Schilling-Tarif, aber die Durchschnittseinnahmen werden nunmehr nur bei 1.95 Schilling liegen. Das sind die wahren Einnahmen der Verkehrsbetriebe pro Fahrgast. Auch zu einer Liniengerechtigkeit wird man kommen müssen, denn das Liniennetz der Straßenbahn ist schon sehr überholungsbedürftig.

Ob wir wollen oder nicht, wir müssen uns auch anstrengen, zu weiteren Rationalisierungsmaßnahmen und zur Automatisierung bei den Verkehrsbetrieben zu kommen. In deutschen Städten sind bereits Verkehrsbeschränkungen notwendig. In Stuttgart zum Beispiel zwingt der Personalmangel dazu, für die Fahrgäste mit Dauerkarten einen Anhänger ohne Schaffner verkehren zu lassen. Auch wir haben heute bereits Schwierigkeiten mit dem Personal, denn dieser Beruf ist in Zeiten der Konjunktur nicht sehr begehrt. Voraussetzung einer Automatisierung ist auch, daß unser Tarifsystern vereinfacht wird, denn wir haben gegenwärtig nicht weniger als 60 verschiedene Tarife.

Die 300 Millionen, die die Hoheitsverwaltung nun geben wird, betrachtet der Redner als keine Stützung des Fahrpreises, sondern als eine Entlastung auf dem Investitionssektor. Das Wagenerneuerungsprogramm wird in drei Jahren abgeschlossen sein, und Wien wird dann einen der modernsten Wagenparks Europas haben. Die Neuregelung der Tarife gibt uns die Grundlage, die Verkehrsbetriebe so auszubauen, daß sie den Erfordernissen der heutigen Zeit Rechnung tragen. Es lohnt sich wohl dafür zu arbeiten, damit wir bald sagen können, Wien ist auch auf dem Gebiet des Verkehrs eine moderne Stadt. Unter diesen Aspekten, erklärte GR. Bock abschließend, gebe seine Fraktion der Tarifregulierung die Zustimmung. (Beifall bei der SPÖ.)

GR. Lauscher (KLS) stellt fest, daß seine Fraktion alle bisherigen tariflichen Lösungen auf dem Verkehrssektor immer nur als Zwischenspiel bezeichnet und damit recht behalten habe. Diesmal ist es offensichtlich nicht möglich, daß sich die beiden Regierungsparteien die Schuld an der Erhöhung gegenseitig in die Schuhe schieben. Die neuen Tarife wurden diesmal gemeinsam ausgehandelt.

Die ÖVP habe ganz entgegen ihrer Wahlversprechungen dieser Erhöhung zugestimmt. Die Sozialisten wiederum haben es unter- ./.

lassen, dem Bund gegenüber die Interessen Wiens energisch zu vertreten. Es sei auch in anderen Ländern so, daß die Verkehrsbetriebe mit ihren Einnahmen lediglich den laufenden Aufwand decken, für Investitionen aber öffentliche Mittel und Zuschüsse des Staates verwendet werden. Die Opfer dieser Nachgiebigkeit dem Bund gegenüber seien aber die Wiener Arbeiter und Angestellten. Die Meinung des FPÖ-Redners, daß mit einer Kommerzialisierung der Verkehrsbetriebe etwas zu erreichen wäre, sei lächerlich. Die Bevölkerung würde damit noch mehr belastet werden. Es müßte heute jedem klar sein, daß man Verkehrsbetriebe nicht nach einem gewinnbringenden Prinzip, ja nicht einmal nach einem kostendeckenden führen kann. Wien ist schließlich die Hauptstadt unseres Landes und erfüllt Aufgaben für ganz Österreich. Der Staat habe daher seiner Hauptstadt gegenüber auch Verpflichtungen. Es müsse aber auch die Hoheitsverwaltung sich ihrer Verpflichtung den Verkehrsbetrieben gegenüber bewußt werden. Es sei ein Unding, daß die Verkehrsbetriebe in den Jahren 1946 bis 1960 an die Hoheitsverwaltung unter dem Titel Wegebenutzungsgebühr 523 Millionen Schilling abführen mußten. Mit diesem Betrag hätten bedeutende Investitionen vorgenommen werden können.

Abschließend stellt GR. Lauscher fest, daß die Verkehrsbetriebe in Wien eine Sache der Allgemeinheit und von größter Bedeutung für das Funktionieren der Wirtschaft in unserer Stadt sind. Seine Fraktion wünscht, daß sie saniert werden, aber nicht auf Kosten der Arbeiter und Angestellten. Das Geld hierfür müßte beim Bund und bei den Unternehmern durch eine zweckgebundene Abgabe geholt werden. Seine Fraktion werde den Kampf hierfür fortsetzen.

Stadtrat Schwaiger kam in seinem Schlußwort zunächst auf die Ausführungen der kommunistischen Redner zu sprechen und erklärte: Mich wundert, daß die KPÖ sich gegen jede Erhöhung ausspricht, denn auch die "Volksstimme" hat im Jahre 1946 zehn Groschen gekostet und ihr Preis wurde laufend erhöht. Die Umstände zwingen auch sie, die Tarife nachzuziehen. Auch ihre Mitgliedsbeiträge werden höher als 1945 sein. Ich lasse mit mir über die Höhe der Tarife sprechen, aber sich prinzipiell gegen jede Erhöhung auszusprechen, ist volkswirtschaftlich gesehen einfach ein Unsinn.

Den Vorwurf des GR. Peter, daß alles, was hier geschieht, gegen die Verfassung ist, muß ich zurückweisen. Wenn Sie das glauben, sagte der Referent, dann klagen Sie uns doch beim Verfassungsgerichtshof an. Auch die FPÖ wird sich vor der Sitzung eine Meinung bilden. Sie werden sich erinnern, daß ich am Mittwoch den Fraktionen für Fragen zur Verfügung gestanden bin. Nicht eine einzige Frage von wesentlicher Bedeutung haben sie gestellt. (GR. Peter: Sie müssen bei der Wahrheit bleiben, ich habe vier Fragen gestellt!) Wenn die Fraktion der ÖVP zu einem so entscheidenden Beschluß des Gemeinderates nur insgesamt vier Fragen zu stellen hat, (StR. Lakowitsch: Pro Mann ein Frage! - GR. Peter: Weil wir das andere sowieso wissen!) dann ist es um diese Fraktion sehr traurig bestellt.

GR. Peter hat sich wieder einmal darüber beschwert, daß einige Schaffner zu den Fahrgästen unfreundlich waren. Es gibt viele pflichtbewußte Schaffner, aber es kann eben einmal vorkommen, daß einer schlecht aufgelegt ist. Glauben Sie, daß es bei den Fahrgästen anders ist? Auch die Schaffner haben sehr schwer unter dem Unmut von Fahrgästen zu leiden. Da spielt auch das psychologische Moment eine Rolle. Mit Bangen habe ich dem Sonntag entgegengesehen, an dem gleichzeitig Wiener Messe und das Fußballwettbewerb gegen Rußland war. Hätte Österreich verloren, hätte es beim Abtransport aus dem Stadion sicherlich wieder einen Riesenwirbel gegeben. Österreich hat aber gewonnen, und siehe da, auf der Tramway war trotz Stoßbetrieb alles eitel Wonne. (Lebhafte Heiterkeit.) Wir dürfen eben nicht allen Unmut auf die arme Tramway abladen. Wir sind schon selber auch hie und da ein bißchen schuld.

Zu den Ausführungen des GR. Bittner erklärte der Redner, daß die Bundesbahnen bei der innerstädtischen Querverbindung vor allem Interesse am Warentransitverkehr hat und auf der Schnellbahn zu den Verkehrsspitzen ein Intervall von 15 Minuten vorgesehen ist. Es wird notwendig sein, bei den Bundesbahnen eine Verkürzung dieses Intervalls, vor allem während der Verkehrsspitzen, zu erreichen.

Auch dem Wunsch, den städtischen Autobussen ein fließendes Vorwärtskommen zu ermöglichen, muß beigespflichtet werden. Vor allem während der Verkehrsspitzen heute mit den öffentlichen Verkehrs-

mitteln in der inneren Stadt einen Fahrplan einzuhalten, ist ein unerfüllbarer Wunschtraum. Die Lenker sind wahre Akrobaten. Über den Verkauf der Wochenkarten in Tabak-Trafiken sind noch Verhandlungen mit dem Gremium der Trafikanten im Gange. Wir werden alles tun, um zu erreichen, daß Wochenkarten in Hinkunft auch in Trafiken erhältlich sind.

Zu den Ausführungen von GR. Bock stellt der Referent fest, daß wesentliche Unterschiede zwischen der Tarifregulierung des Jahres 1955 und jener des Jahres 1961 bestehen. In der Zwischenzeit wurden den Verkehrsbetrieben wesentliche, ungerechtfertigte Belastungen abgenommen und heute trägt auch die Hoheitsverwaltung bei. Die Haltung der Mehrheitsfraktion hat sich also wesentlich geändert, und deshalb konnten wir zustimmen. Man soll mir aber nicht den Schwarzen Peter zuspielen, ich allein konnte in diesem Verhandlungskomitee nicht entscheiden, ich mußte auf jeden Fall die wirtschaftlichen Interessen der Stadtwerke vertreten. Ich habe bereits zu Beginn der Verhandlungen erklärt, daß ich nicht als Politiker dem Komitee angehöre, sondern als Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen, der die Interessen der Stadtwerke zu vertreten hat. Und es haben sich beide Fraktionen ehrlich bemüht, eine vernünftige Lösung dieses Problems zu finden.

Sicher ist das Liniennetz konservativ. Wir werden dieses Problem ernsthaft studieren, müssen aber zuerst den Generalverkehrsplan abwarten. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß jede Veränderung einer Linie mit wesentlichen Kosten für die Verkehrsbetriebe verbunden ist.

Dem GR. Lauscher kann ich nicht zustimmen, wenn er findet, daß es keine echte Familienpolitik ist, wenn bei den Kinderfahr-scheinen und bei den Netzkarten für die Pflicht-, Mittel- und Hochschüler keine Preiserhöhung eintritt.

Es wurde hier sowohl von GR. Lauscher als auch von GR. Peter zum Ausdruck gebracht, dies sei nur ein Zwischenspiel für die nächste Tarifierhöhungsdebatte. Dazu muß einmal offen und ehrlich gesagt werden, daß auch die Wiener Verkehrsbetriebe auf keiner Insel der Seligen leben. Auch die Verkehrsbetriebe müssen investieren, müssen erneuern und berechnete Lohnforderungen einlösen. Auch die Verkehrsbetriebe haben also ständig steigende Ausgaben, und wenn diese steigenden Ausgaben ein gewisses Maß überschreiten, dann wird das, so wie in anderen Wirtschaftsunternehmungen, eine Korrektur notwendig machen.

./.

Der Referent betont auch abschließend, daß er nie davon gesprochen habe, daß wir nun eine endgültige Sanierung der Verkehrsbetriebe für alle Zeiten geschaffen haben.

Bei der Abstimmung werden die neuen Tarife der Verkehrsbetriebe mit den Stimmen der beiden großen Parteien genehmigt. Für den Antrag der KLS stimmt nur sie selbst; er ist damit abgelehnt. Die beiden Anträge der ÖVP werden einstimmig dem zuständigen Ausschuß zugewiesen.

GR. Marek (SPÖ) referiert hierauf noch über die Freimachung von Grundflächen beim Kraftwerk Simmering. Zur Abfindung für die dort befindlichen Berufsgärtner genehmigte der Gemeinderat einstimmig ohne Debatte 1,360.000 Schilling.

Als letzten Punkt der Tagesordnung referiert GR. Kabesch (ÖVP) einen Nachtragskredit von 20 Millionen für die Errichtung der 60-Megawatt-Dampfanlage im Kraftwerk Simmering. Der Antrag wird ebenfalls einstimmig angenommen.

Bürgermeister Jonas schließt um 16.10 Uhr die Sitzung.

- - -

Ausstellung über die Zahnpflege

=====

10. Februar (RK) Heute vormittag wurde im Stadtschulratgebäude am Dr. Karl Renner-Ring eine Ausstellung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit durch Stadtschulratspräsident Nationalrat Dr. Neugebauer eröffnet. An der Ausstellungseröffnung nahmen unter anderen Persönlichkeiten der Präsident des Rechnungshofes Ing. Mr.Ph. Dr. Frenzel, Oberstadtphysikus Dr. Dirschmid sowie der Leiter der Wiener Schulzahnkliniken Primarius Dr. Binder teil.

Die Ausstellung zeigt die Bedeutung der Zahnpflege für die Gesundheit des Kindes.

Sie ist täglich von 8 bis 16 Uhr außer Samstag und Sonntag bei freiem Eintritt zugänglich.

- - -