

# Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAQISTRAT DER STADT WIEN, MAQISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TÜR 309 b - TELEFON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 19. Dezember 1964

Blatt 3597

## Abschluß der Budgetverhandlungen:

### Die Städtischen Unternehmungen

=====

19. Dezember (RK) Am heutigen letzten Tag der Budgetberatungen im Wiener Rathaus wurden die Städtischen Unternehmungen behandelt. Stadtrat Schwaiger (ÖVP) erstattete das Referat über das Budget der Wiener Stadtwerke. Er führte aus:

"Ich habe heute die Ehre, Ihnen zum sechstenmal die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke für das Jahr 1965 zur Beschlußfassung zu unterbreiten. Sie zeigen gerade kein sehr schönes Bild. Ausgaben von 3.891,4 Millionen Schilling stehen nur Einnahmen von 3.727,9 Millionen Schilling gegenüber, sodaß ich Sie heute bitten muß, einem Wirtschaftsplan mit einem voraussichtlichen Abgang von rund 263 Millionen Schilling Ihre Zustimmung zu erteilen. Es ist der höchste Abgang, den die Wiener Stadtwerke seit meiner Amtsführung als zuständiger Stadtrat für die Verwaltungsgruppe XII ausweisen.

1960 hatten die Wiener Stadtwerke laut Rechnungsabschluß einen Abgang von 119 Millionen Schilling, 1961 einen solchen von 36 Millionen Schilling, 1962 einen solchen von sieben Millionen Schilling, 1963 einen solchen von 89 Millionen Schilling, 1964 rechnen wir mit einem Abgang von rund 160 Millionen Schilling und für 1965 präliminieren wir, wie schon gesagt, einen solchen von rund 263 Millionen Schilling.

Nach einem absolut akzeptablen Ergebnis von 1962 stellen wir seither wieder ein ständiges Steigen des Abganges der Wiener Stadtwerke fest, und es erhebt sich mit Recht die Frage, wieso es zu diesem Steigen kommt, obwohl die Absatzziffern bei Gas und Strom ständig steigen und der Frequenzrückgang bei den Wiener Verkehrs-

./.

betrieben praktisch zum Stillstand gekommen ist. Gemäß dem alten kaufmännischen Grundsatz 'Je größer der Umsatz umso größer der Nutzen' steigen wohl die Einnahmen bei den Gas- und E-Werken, bei den Wiener Verkehrsbetrieben bleiben sie ungefähr gleich, doch leider Gottes steigen auf der anderen Seite, nämlich auf der Ausgabenseite, die notwendigen Aufwendungen immer mehr und mehr, und zwar in wesentlich größerem Ausmaß als die Einnahmen.

#### Steigende Mehrbelastungen

Lassen Sie mich nur einige wenige Ausgabenposten laut Ergebnis 1962 mit den Ansätzen für 1965 vergleichen:

Beim E-Werk betragen die Löhne und Gehälter 1962 285 Millionen Schilling. Für das Jahr 1965 sind sie mit 316 Millionen präliminiert, beim Gaswerk 1962 151 Millionen Schilling, 1965 183 Millionen Schilling, bei den Verkehrsbetrieben 1962 815 Millionen Schilling, 1965 927 Millionen Schilling, also insgesamt stellen wir allein auf dem Sektor der Personalkosten eine Steigerung gegenüber 1962 von rund 200 Millionen Schilling fest, die wir unserem Personal von ganzem Herzen gönnen, an denen wir aber schwer zu würgen haben.

Ähnlich verhält es sich auf dem Gebiet des Zinsendienstes für das Fremdkapital. So erfreulich es ist, daß wir in den letzten Jahren wirklich sehr viel in unsere Stadtwerke investieren konnten, so bedauerlich ist es, daß ein Großteil dieser Investitionen nicht durch eigene Mittel gedeckt werden konnte, sondern daß zu diesem Zweck erhebliche Fremdmittel herangezogen werden mußten. Die Folge davon ist, daß natürlich auch die Tilgungs- und Zinsenlast erheblich gestiegen ist. Betrug sie im Jahre 1962 92 Millionen Schilling, so ist diese Post für 1965 mit 180 Millionen Schilling präliminiert, was eine Steigerung um 88 Millionen Schilling bedeutet.

Aber noch einen Umstand müssen wir beim Vergleich Rechnungsabschluß 1962 und Präliminare 1965 berücksichtigen. 1962 gab die Hoheitsverwaltung den Verkehrsbetrieben eine Subvention von 100 Millionen Schilling, wodurch der Abgang um diesen Betrag gesenkt wurde, während 1965 die Hoheitsverwaltung, es sei ihr dafür herzlich gedankt, den Wiener Stadtwerken wieder 100 Millionen Schilling zur Verfügung stellt, jedoch nicht als Subvention, sondern als Aufstockung des Eigenkapitals, sodaß sich diese 100 Millionen Schilling wohl kassenmäßig, aber nicht erfolgsmäßig auswirken.

Aus dieser kurzen und absolut nicht alle Komponenten umfassenden Aufzählung der seit 1962 aufgetretenen Mehrbelastungen der Wiener Stadtwerke kann man klar die Ursachen des ständigen Steigens des Abganges ersehen. Er wäre ohne Zweifel wesentlich höher, wenn nicht alle maßgeblichen Stellen ständig bemüht wären, durch eisernes Sparen und ständiges Rationalisieren die Ausgaben möglichst zu drosseln, wofür ich namens des Wiener Gemeinderates herzlich Dank sagen möchte.

#### Trotzdem Optimismus

Wenn die Dinge also doch etwas düster aussehen, möchte ich doch eher für einen gesunden Optimismus als für einen Pessimismus gegenüber unseren Stadtwerken eintreten. Denn nicht infolge schlechter Führung oder verschwenderischer Verwaltung sind unsere Stadtwerke in ihre derzeit etwas triste Situation gekommen - sie war übrigens zeitweise schon viel trostloser als heute -, sondern wir wissen die Ursachen ganz genau und können sie auch leicht analysieren. Werfen wir doch einen kleinen Blick zurück. In der Zwischenkriegszeit mit ihren wirtschaftlichen Schwierigkeiten war es nicht möglich, den einzelnen Teilunternehmungen das zu geben, was ihnen hätte gegeben werden müssen. Der zweite Weltkrieg und die damit verbundene wirtschaftliche Totalzerstörung verhinderten lange Zeit die notwendige Erneuerung und den modernen Ausbau unserer Unternehmungen. Als es dann möglich war, hatten die Stadtwerke lange Zeit schwer darunter zu leiden, daß sie in dem von uns geführten Drittel der Verwaltung lagen und bei den anderen zwei Dritteln nicht immer das notwendige Verständnis fanden. Statt ihnen zumindest das ihre zu belassen, um den immer größeren Anforderungen gerecht werden zu können, hat man ihnen noch Belastungen auferlegt, die zu tragen nicht ihre Sache war und die zu tragen sie ohne Substanzverlust nicht imstande waren.

Doch ich kann und muß gerechterweise feststellen, daß sich seit längerer Zeit die Dinge wesentlich geändert haben und man auch auf der anderen Seite nun eingesehen hat, daß man die Wiener Stadtwerke nicht quasi in ihrem eigenen Fett schmoren lassen dürfe, sondern daß man ihnen, will man nicht der ganzen Stadtverwaltung und der ganzen Wiener Bevölkerung nicht gutzumachenden Schaden zufügen, helfend unter die Arme greifen müsse.

Unter diesem Aspekt kam es dann noch unter meinem Vorgänger Herrn Dkfm. Nathschläger zum ersten Fünf-Jahres-Investitionsplan in der Höhe von rund 1.250 Millionen Schilling, der die Möglichkeit schuf, viele Versäumnisse auf dem Investitionssektor einigermaßen nachzuholen und vor allem den Wiener E-Werken grünes Licht für den so wichtigen Ausbau der Stromerzeugungsanlagen gab. Den Verkehrsbetrieben wurde eine Reihe von Belastungen abgenommen, es wurde eine Kostenteilung zwischen der Geschäftsgruppe VI und den Verkehrsbetrieben für jene Umbauten der Magistratsabteilung 28 getroffen, an denen auch die Verkehrsbetriebe beteiligt waren und vor allem wurde in den letzten vier Jahren den Verkehrsbetrieben von der Finanzverwaltung eine Subvention von insgesamt 350 Millionen Schilling gegeben, wodurch die Erstellung der Wirtschaftspläne für diese Jahre wesentlich erleichtert und eine Reihe von Investitionen ermöglicht wurde, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Versorgung der Wiener Bevölkerung mit Strom und Gas beitragen, weil die Subventionierung der Verkehrsbetriebe durch E-Werk und Gaswerk um diese Summe herabgesetzt werden konnte.

Die Wiener Stadtwerke sind für diese Sinnesänderung sehr, sehr dankbar und ich freue mich wirklich, heute feststellen zu können, daß die Wirtschaftspläne 1965 eine Dokumentation einer verstärkten positiven Einstellung zu den schwierigen Problemen der Wiener Stadtwerke von seiten aller zuständigen Instanzen darstellen. Zwei Dinge fallen bei den Wirtschaftsplänen für 1965 auf. Erstmalig erklärt sich die Hoheitsverwaltung bereit, eine Aufstockung des Eigenkapitals der Wiener Stadtwerke vorzunehmen. Es ist uns ja allen bekannt, daß das Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital bei den Wiener Stadtwerken sich schon etwas besorgniserregend entwickelt hat, wodurch vor allem der jährliche Zinsendienst von Jahr zu Jahr steigt und eine immer schwerere Belastung für die Wiener Stadtwerke darstellt. Die für 1965 vorgesehene Aufstockung beträgt wohl nur 100 Millionen Schilling, aber ich will hoffen, ja ich bin überzeugt, daß dies nur ein Anfang ist und in absehbarer Zeit ein gesundes Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital hergestellt werden wird und damit ein wesentlicher Schritt zur Gesundung unserer Stadtwerke getan wird. Das zweite ins Auge fallende Merkmal der Wirtschaftspläne 1965 ist das Anlaufen eines großen für das Gaswerk auf 5 Jahre, für das E-Werk auf sieben Jahre und für die Verkehrsbetriebe auf 15 Jahre sich er-

erstreckenden Investitionsplanes mit einem Gesamtbetrag von 3,3 Milliarden Schilling, von denen bereits 1965 500 Millionen zum Tragen kommen. Mit diesem Betrag von 3,3 Milliarden Schilling wird es möglich sein, den restlichen Teil des Wagenparks unserer Verkehrsbetriebe zu erneuern und die bereits so dringend notwendige Hauptwerkstätte fertigzustellen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Rationalisierung und wirtschaftlichen Führung unserer Verkehrsbetriebe zu leisten.

Mit dem für die beiden anderen Teilunternehmungen übrig bleibenden Betrag von rund 1.650 Millionen Schilling müßte dem Gas- und E-Werk doch das gelingen, was Dr. Lueger vermochte, die Erzeugungsstätten und Leitungsnetze dieser beiden Energiequellen so auszubauen und zu modernisieren, daß sie trotz steigendem Absatz von Strom und Gas, die Anforderungen, welche die Wiener Bevölkerung, die Wiener Industrie und die Wiener Wirtschaft an sie stellen, mit wesentlich geringeren Investitionen auf Jahre hinaus zufriedenstellen können. Deshalb, meine sehr verehrten Damen und Herren, mein Optimismus, daß wir doch in absehbarer Zeit auch mit unseren Stadtwerken über den Berg kommen. Und nun zu den einzelnen Zahlen des Wirtschaftsplanes 1965:

#### 263,5 Millionen Abgang

Im kommenden Wirtschaftsjahr wird der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke wie erwähnt die Höhe von 3.891,4 Millionen Schilling erreichen, dem Einnahmen von 3.727,9 Millionen Schilling gegenüberstehen, es ergibt sich somit für 1965 ein Abgang von 263,5 Millionen Schilling, das sind 7,06 Prozent des Gesamtaufwandes.

Bei allen vier Teilunternehmungen konnte gegenüber dem Rechnungsabschluß 1963 ein Mehrerlös von insgesamt 219,3 Millionen Schilling in Ansatz gebracht werden, denen Mehraufwendungen in der Höhe von insgesamt 392,9 Millionen Schilling gegenüberstehen.

Gegenüber dem Budget für das Jahr 1964 konnte bei allen Teilunternehmungen ein Mehrerlös von 26,2 Millionen Schilling erreicht werden, dem ein Mehraufwand von 204,9 Millionen Schilling gegenübersteht. Der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke für 1965 weist gegenüber dem Budget für 1964 eine Steigerung um rund 6,3 Prozent auf. Im Verhältnis zum Budget der Hoheitsverwaltung, welches eine 8,8prozentige Steigerung gegenüber dem Budget für 1964

aufweist, ist der veranschlagte Abgang der Wiener Stadtwerke mit 7,06 Prozent wieder über dem Prozentsatz des Budgetabganges der Hoheitsverwaltung mit 2,6 Prozent gelegen. Die Wiener Stadtwerke erreichen 1965 53 Prozent der Ausgaben des Budgets der Hoheitsverwaltung und rund 51,2 Prozent der Einnahmen.

Die Elektrizitätswerke präliminieren für 1965 Aufwendungen ohne Subventionen in der Höhe von 1.590,1 Millionen Schilling, denen Erträge in der Höhe von 1,756,7 Millionen Schilling gegenüberstehen; sie rechnen daher mit einem Betriebsgewinn von 166,6 Millionen Schilling.

Die Gaswerke weisen einen Aufwand ohne Subventionen in der Höhe von 870,5 und Erträge von 941,8 Millionen Schilling aus und rechnen ebenfalls mit einem betrieblichen Überschuß von 71,3 Millionen Schilling.

Die Städtische Bestattung präliminiert Aufwendungen in der Höhe von 120,2 Millionen Schilling und Erträge von 121 Millionen Schilling, woraus sich ebenfalls ein Gewinn in der Höhe von 0,8 Millionen Schilling ergibt.

Die Verkehrsbetriebe weisen einen Aufwand von 1.602,5 Millionen Schilling aus, denen Erträge ohne Subventionen in der Höhe von 1.100,2 Millionen Schilling gegenüberstehen, der betriebliche Abgang wird sich 1965 auf rund 502,3 Millionen Schilling belaufen. Vergleicht man den Abgang ohne Subvention der Verkehrsbetriebe für 1965 mit 502,3 Millionen Schilling mit jenem des Abschlusses 1963 von 400,2 Millionen Schilling, so ergibt sich eine Zunahme von 102,1 Millionen Schilling. Davon entfallen rund 71,3 Millionen Schilling auf den Personalsektor, 26,8 Millionen Schilling für erhöhten Zinsaufwand, 1,5 Millionen Schilling auf das höhere Entgelt an die Österreichische Bundesbahn für die Personenbeförderung auf der Schnellbahn, der Rest auf verschiedene Aufwandsposten.

Die Einzelergebnisse der Teilunternehmungen einschließlich der Subventionen zeigen in Gegenüberstellung zum Budget 1964 und zum Abschluß 1963 folgendes Bild:

Die Elektrizitätswerke weisen für 1965 einen Gewinn von 44,6 Millionen Schilling aus, der Abschluß 1963 brachte 79 Millionen Schilling Reingewinn.

Die Gaswerke präliminieren einen Gewinn von 1,3 Millionen Schilling gegenüber einem Verlust von 9,7 Millionen Schilling im Abschluß 1963. ./.

Die Verkehrsbetriebe weisen für 1965 einen Verlust von mehr als 310,3 Millionen Schilling aus, der Abschluß 1963 weist einen Verlust von 160,1 Millionen Schilling aus.

Die Bestattung präliminiert für 1965 einen Gewinn von 0,8 Millionen, der Abschluß 1963 weist einen solchen von 0,9 Millionen Schilling aus.

Die Wiener Stadtwerke zusammen rechnen also für 1965 mit einem Abgang von 263,5 Millionen Schilling, gegenüber einem solchen von 84,8 Millionen Schilling im Budget 1964 und gegenüber dem Rechnungsabschluß 1963 mit 89,9 Millionen Schilling. Die Elektrizitätswerke und Gaswerke werden wie alljährlich auch 1965 namhafte Beträge aus ihrem Betriebsgewinn als Subventionen an die Verkehrsbetriebe geben müssen, und zwar leisten die Elektrizitätswerke 122 Millionen Schilling und die Gaswerke 70 Millionen Schilling. Die Städtische Bestattung wird den Verkehrsbetrieben ein Darlehen von 4,5 Millionen Schilling geben, das im Finanzplan ausgewiesen wird. Die Hoheitsverwaltung wird, wie schon erwähnt, 1965 erstmalig eine Kapitalaufstockung, wenn auch im bescheidenen Ausmaß von 100 Millionen Schilling vornehmen.

#### Erfolgspläne der Teilunternehmungen

Die Elektrizitätswerke konnten im Jahre 1963 2.067,3 Millionen kWh elektrischer Energie verkaufen. Der voraussichtliche Stromverkauf im laufenden Wirtschaftsjahr 1964 wird mit 2.233 Millionen kWh angenommen und um 64 Millionen kWh geringer sein als der Ansatz im Wirtschaftsplan.

Im Erfolgsplan 1965 wird der Stromverkauf auf 2.412 Millionen kWh geschätzt, das ist um acht Prozent höher, als für das Jahr 1964 angenommen werden kann. Dazu werden 50,6 Prozent in den eigenen Dampfkraft- beziehungsweise Wasserkraftwerken erzeugt, 49,9 Prozent müssen von der Verbundgesellschaft um nicht weniger als 425,5 Millionen Schilling gekauft werden.

Auf Grund der entsprechenden Ergebniszahlen pro 1963 beziehungsweise des ersten Halbjahres 1964 wurde der voraussichtliche Brennstoffverbrauch für den in den eigenen Dampfkraftwerken zu erzeugenden Strom ermittelt und zwar: Erdgaseinsatz 177 Millionen Kubikmeter, Heizöl 132.143 Tonnen und 179.356 Tonnen Kohle, wobei zu bemerken ist, daß die Brennstoffkosten pro Kilowattstunde für 1965 gegenüber der Abschlußziffer 1963 gesenkt werden konnten.

Die Verteilung des Stromverkaufes nach Abnehmergruppen wurde den Erfahrungszahlen des Geschäftsjahres 1963 angepaßt und eine Abgabemenge von 2.412 Millionen kWh dem Erfolgsplan 1965 zugrundegelegt.

Die Gaswerke haben im Jahre 1963 706,4 Millionen Kubikmeter Stadtgas ab Werk abgegeben, die Verkaufsmenge betrug 685,2 Millionen Kubikmeter. Der Erfolgsplan für 1964 sah eine Gaserzeugungsmenge von 750 Millionen Kubikmeter vor, es werden jedoch nur 730 Millionen Kubikmeter erreicht werden können. In der Annahme einer Zuwachsrate von 7,5 Prozent läßt sich die für 1965 zu erwartende Gasabgabeziffer auf rund 785 Millionen Kubikmeter veranschlagen.

Die eingesetzte Erdgasmenge erfährt nach 1965 wieder eine Steigerung, und zwar von 350,4 Millionen Kubikmeter auf 372,1 Millionen Kubikmeter. Dafür ist der Ansatz für die zur Entgasung eingesetzte Kohle von 350.000 Tonnen im Jahre 1964 auf 320.000 im Jahre 1965 zurückgegangen. Der Durchschnittspreis der Kohle pro Tonne ist im Jahre 1965 niedriger als im Jahre 1964. Der Anfall von Koks wird entsprechend dem etwas niedrigeren Kohlendurchsatz geringer sein als 1964, und zwar 248.000 Tonnen gegenüber 277.000 Tonnen 1964. Der Durchschnittserlös für Koks ist gegenüber 1964 fast gleich geblieben.

Die Verkehrsbetriebe rechnen für 1965 beim Einheitstarif mit einer Beförderungsleistung von 451,5 Millionen Fahrten, beim Autobus-Sondertarif mit 21 Millionen, zusammen also mit 472,5 Millionen Fahrten, gegenüber 1964 mit zusammen 472,7 Millionen. Der Rechnungsabschluß 1963 wies insgesamt 472,6 Millionen Fahrten aus. Die dem Jahre 1965 zugrundegelegte Beförderungsleistung entspricht den in den Jahren 1962 und 1963 erzielten Fahrgastfrequenzen. Die davon abweichende etwas höher präliminierte Frequenz für das Jahr 1964 ist auf die durch die WIG 1964 bedingte höhere Inanspruchnahme der Verkehrsmittel zurückzuführen. Die Entwicklung des Durchschnittserlöses je Fahrgast ist unterschiedlich. Beim Einheitstarif ist ein leichtes Steigen, beim Autobus-Sondertarif hingegen ein geringes Sinken gegenüber den Vorjahren zu verzeichnen. Für 1965 wird beim Einheitstarif ein Durchschnittserlös von 185,3 Groschen pro Fahrgast, beim Autobus-Sondertarif 178 Groschen je Fahrgast angenommen.

Die Städtische Bestattung hat in ihrem Wirtschaftsplan für 1965 die Ansätze für die voraussichtliche Anzahl der Bestattungsfälle entsprechend der Normalsterblichkeit gegenüber den Ansätzen des Vorjahres fast unverändert mit 27.850 Fällen angenommen.

#### Aufwand und Erträge

Der Gesamtaufwand aller vier Teilunternehmungen beziffert sich für 1965 auf 4.375,4 Millionen Schilling gegenüber 4.117,3 Millionen Schilling im Erfolgsplan 1964, das ergibt eine Steigerung um 6,3 Prozent. Die Erträge aller vier Teilunternehmungen erhöhen sich von 4.032,5 Millionen Schilling auf 4.111,9 Millionen Schilling, die Steigerung ergibt hier lediglich zwei Prozent.

#### Das Personal

Die Gesamtzahl inklusive kaufmännischer Lehrlinge und bei der Bestattung fallweise Beschäftigter beträgt für 1965 19.425 Aktive gegenüber 19.577 Bedienstete im Jahre 1964. Es ergibt sich somit eine Verringerung des Gesamtpersonalstandes der Wiener Stadtwerke um 152 Bedienstete, die aus einer Erhöhung um 43 Bedienstete bei den Elektrizitätswerken, aus einer Verminderung um zwölf Bedienstete bei den Gaswerken, um 171 Bedienstete bei den Verkehrsbetrieben und um zwölf Bedienstete bei der Bestattung resultiert.

Im einzelnen entfallen auf die Elektrizitätswerke 4.033, auf die Gaswerke 2.223, auf die Verkehrsbetriebe 12.608 und auf die Bestattung 561. In diesen Personalständen sind insgesamt 159 kaufmännische Lehrlinge enthalten.

Bei den Pensionisten wird 1965 eine Zunahme um 31 Pensionisten und zwar von 18.844 auf 18.875 angenommen, wobei die Elektrizitätswerke eine Zunahme um 108, die Gaswerke eine Zunahme um 41, die Verkehrsbetriebe eine Reduzierung um 123 und die Bestattung eine Zunahme um fünf Pensionisten verzeichnen. Die 18.875 Pensionsparteien gliedern sich in 9.507 Ruhegenuß- und in 9.368 Versorgungsgenüßempfänger.

Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionsparteien bei den Wiener Stadtwerken wird 1965 38.300 gegenüber 38.421 pro 1964 umfassen. Der tatsächliche Stand der Aktiven, ermittelt per 31. Oktober 1964, beträgt 18.278 Aktive (inklusive Lehrlinge). Daraus erzielt man,

daß gegenüber dem notwendigen Sollstand den Stadtwerken mehr als 1000 Bedienstete fehlen, das Gros des Fehlbestandes, nämlich rund 850 Bedienstete, ist bei den Verkehrsbetrieben gegeben.

#### Investitionspläne

Die Wiener Stadtwerke beabsichtigen 1965 Investitionen im Gesamtwert von 1.124,4 Millionen Schilling durchzuführen. Die Wünsche der einzelnen Unternehmungen sind bekanntlich immer größer und anlässlich der Vorberatungen bei den Direktionen, bei der Generaldirektion und schließlich bei der Perlustrierung zuerst durch mich und dann beim Herrn Finanzreferenten konnten die Investitionswünsche in einen gewissen Rahmen gebracht werden. Trotzdem müssen von dem vorgesehenen Investitionsvolumen von 1.124,4 Millionen Schilling 94 Millionen Schilling gesperrt werden, sodaß vorläufig 1.030,4 Millionen Schilling zur Verfügung stehen, also doch eine namhafte Investitionssumme, die um rund 209,6 Millionen Schilling höher ist als die im Wirtschaftsplan des Jahres 1964 zur Verfügung stehende Summe. Die vorläufige Sperre kann bei Besserung der Ertragslage wieder aufgehoben werden. Eine beachtlicher Teil dieser Investitionen soll durch die Aufnahme einer Anleihe in der Höhe von 500 Millionen Schilling gedeckt werden, von der nach Abzug der Anleihekosten die Elektrizitätswerke 170 Millionen Schilling, die Gaswerke 200 Millionen Schilling und die Verkehrsbetriebe 130 Millionen Schilling erhalten werden.

Im einzelnen stehen den Teilunternehmungen in Gegenüberstellung zu den Investitionssummen des ablaufenden Wirtschaftsjahres folgende freie Mittel zur Verfügung:

Die Elektrizitätswerke präliminieren für 1965 513,1 Millionen Schilling, 1964 waren es 493,4 Millionen Schilling. Die Gaswerke planen 1965 Investitionen im Betrage von 300,2 Millionen Schilling gegenüber 155,4 im Jahre 1964, die Verkehrsbetriebe haben für 1965 einen Investitionsplan von 210,8 Millionen Schilling vorgesehen, 1964 waren 166,8 Millionen Schilling für Investitionen eingesetzt. Die Bestattung sieht 1965 6,1 Millionen Schilling gegenüber 1964 mit fünf Millionen Schilling vor.

Die Elektrizitätswerke verwenden die frei verfügbaren 513,2 Millionen Schilling folgendermaßen:

Im ordentlichen Investitionsprogramm: Für den Ausbau der Kraftwerke Simmering und Engerthstraße 70,7 Millionen Schilling, für Umspann- und Unterwerke 78,8 Millionen Schilling, für Leitungsnetze 120,1 Millionen Schilling, für die Energieversorgung für die Verkehrsbetriebe 6,95 Millionen Schilling für Ortsnetze 18,4 Millionen Schilling, für den Kundendienst und Meßeinrichtungen 17,2 Millionen Schilling und für sonstige Dienststellen, Transportmittel usw. 10,3 Millionen Schilling.

An besonders interessanten Details aus dem Investitionsplan der Elektrizitätswerke wären zu erwähnen: Für die Fertigstellung der Kühlwasserversorgungsanlage im Dampfkraftwerk Simmering sind 1965 13,6 Millionen Schilling vorgesehen. Durch dieses Kühlwassereinlaufbauwerk in Caissonbauweise wird die gesamte Wasserführung des Donaukanals durch das Elektrizitätswerk Simmering geleitet. Für die Errichtung eines neuen Auslaufbauwerkes in Simmering sind sieben Millionen Schilling und für die Erweiterung des Öl- und Kohlenlagers 6,25 Millionen Schilling eingesetzt. Entsprechend den nach wie vor steigenden Stromverbrauch wird auch im Jahre 1965 der Bau von Umspann- und Unterwerken in forciertem Tempo fortgesetzt. So sind für die Weiterführung des Neubaus des Umspannwerkes Gaudenzdorf 15,5 Millionen Schilling, des Umspannwerkes Mariahilf 15,2 Millionen Schilling, des Umspannwerkes Michelbeuern zwölf Millionen Schilling und des Umspannwerkes Währing ebenfalls zwölf Millionen Schilling vorgesehen. In Kaiser-Ebersdorf wird ebenfalls ein neues Umspannwerk errichtet, wofür 1965 sechs Millionen Schilling eingesetzt sind. Die Umschaltung der restlichen Anschlüsse von Gleich- auf Wechselstrom wird im ersten Quartal 1965 beendet sein.

Im außerordentlichen Investitionsprogramm sind für die Fertigstellung der 100/110 MW-Dampfanlage, dem Block IV 70,5 Millionen Schilling und für die Weiterführung der Errichtung des Blockes V, ebenfalls einer 100/110 MW-Dampfanlage, sind 120 Millionen Schilling vorgesehen.

Die Gaswerke planen für 1965 Investitionen im Gesamtbetrag von 300,27 Millionen Schilling. Diese Investitionen verteilen sich auf folgende Gruppen: Für das Werk Simmering sind 35,95 Millionen Schilling, für das Werk Leopoldau 41,72 Millionen Schilling vorgesehen.

Für die Fertigstellung von Neuverlegungen und Rohrauswechslungen im Rohrnetz sind fünf Millionen Schilling und für die Anschaffung von Gaszählern und Hausdruckreglern 15,3 Millionen Schilling eingesetzt. 2,3 Millionen Schilling sind für sonstige Betriebsstellen, Einrichtungsgegenstände und Kraftwagen ausgeworfen. Im außerordentlichen Investitionsprogramm, das 1965 mit 200 Millionen Schilling dotiert ist, ist die Errichtung von Gasentgiftungsanlagen zu den bestehenden Erdgas- und Wasserdampfanlagen einschließlich Gasbehälter und sonstiger notwendiger Nebeneinrichtungen in beiden Werken geplant, wofür 1965 55 Millionen Schilling eingesetzt sind. Zehn Millionen Schilling sind für die Errichtung von Gaserzeugungsanlagen zur Spitzenversorgung im Winter vorgesehen. Um fünf Millionen Schilling werden Behälteranlagen für Leichtbenzin als Rohstoffbasis zur Gasspitzendeckung errichtet. Für die Erweiterung der Kesselhäuser und Aufstellung neuer Dampfkessel für die Gaserzeugung und Gasförderung in beiden Werken sind zehn Millionen Schilling vorgesehen. Ebenfalls in beiden Werken wird mit der Neuaufrstellung größerer Stadtgasförderungsgebläse begonnen, wofür 17 Millionen Schilling eingesetzt sind. Zur Deckung des Spitzenbedarfes an Nutzwasser werden in beiden Gaswerken neue Tiefbrunnen gegraben, welche vier Millionen Schilling kosten werden. Um fünf Millionen Schilling werden in den Werken neue Großrohrleitungen verlegt. Für den Rohrnetzausbau und den Bau einer Regleranlage im Stadtgebiet sind 80 Millionen Schilling und für Rohrauswechslungen 14 Millionen Schilling vorgesehen.

Die Verkehrsbetriebe planen für 1965 Investitionen mit einem Gelderfordernis von 215,4 Millionen Schilling. Das ordentliche Investitionsprogramm sieht für substanzerhaltende und verkehrverbessernde Investitionen 83,15 Millionen Schilling vor, wovon jedoch vorerst 4,6 Millionen Schilling gesperrt sind. Die außerordentlichen Investitionen erfordern einen Betrag von 132,27 Millionen Schilling und gliedern sich in solche, welche durch Umbauten des Stadtbauamtes verursacht sind und einen Betrag von 36,77 Millionen Schilling erfordern, ferner Restzahlungen aus dem abgelaufenen Fünfjahresplan mit 6,5 Millionen Schilling und Investitionen von 89 Millionen Schilling, welche in den Rahmen des neuen Fünfzehnjahresplanes fallen. Unter den ordentlichen Investitionen sind

für die Substanzerhaltung der Gleisanlagen 22 Millionen Schilling vorgesehen. Für den Bau einer Schleife für die Linie 58 in Unterst. Veit sind 3,16 Millionen Schilling eingesetzt. In der Sandleitengasse, und zwar von der Thaliastraße bis Wilhelminenstraße wird für die Linie 10 eine Gleisneulegung durchgeführt, welche 6,5 Millionen Schilling kosten wird. Für Verbesserung der Wagenausstattung sind 3,65 Millionen Schilling vorgesehen und der Umbau von 20 Beiwagen für den schaffnerlosen Betrieb wird 1965 1,6 Millionen Schilling erfordern. Für die Fertigstellung des Umbaus des Bahnhofes Grinzing in eine Autobusgarage sind 1965 noch 4,3 Millionen Schilling notwendig. Für den Betrag von 8,5 Millionen Schilling werden Autobusse angekauft. Die außerordentlichen Investitionen sehen für Gleisbauten im Zusammenhang mit Großbauvorhaben des Stadtbauamtes 34,4 Millionen Schilling vor, wovon jedoch von der Magistratsabteilung 28 rund die Hälfte rückvergütet wird. Weiter ist der Abschluß der Investitionen im Zusammenhang mit der Totmanneinrichtung beim Stadtbahnbetrieb mit 6,5 Millionen Schilling zu nennen. Der 1965 anlaufende Fünfzehnjahresplan sieht für die Detailplanung und Vorarbeiten zum Bau einer Zentralwerkstätte zehn Millionen Schilling vor und im Fahrpark sind für den Ersatz für auszuscheidende überalterte Wagen 79 Millionen Schilling eingesetzt.

Die von der Bestattung ausgewiesenen Investitionen im Gesamtbetrag von 6,1 Millionen Schilling umfassen Anschaffungen von drei Totentransport-Kraftwagen und drei Blumenwagen mit 0,9 Millionen Schilling, bauliche Herstellungen in der Filiale Schlesingerplatz, fünf Friedhofs-Aufbahnhallen mit 0,7 Millionen Schilling sowie verschiedene Anschaffungen für den Sargerzeugungsbetrieb Wien-Ätzgersdorf in der Höhe von 1,1 Millionen Schilling. Für die Ausgestaltung von Filialen und für die Anschaffung von Geräten sowie von Betriebs- und Geschäftsausstattungen sind 3,4 Millionen Schilling vorgesehen.

#### Finanzplan

Der Finanzplan weist ein Gelderfordernis von 1.793,64 Millionen Schilling aus, dem eine Geläbedeckung von nur 1.179,64 Millionen Schilling gegenübersteht. Das unbedeckte Gelderfordernis beträgt daher 614 Millionen Schilling, davon werden durch Sperren im Investitionsplan 94 Millionen Schilling gedeckt, sodaß ein offenes

Gelderfordernis von 520 Millionen Schilling verbleibt, das durch die schon erwähnte Anleihe von 500 Millionen Schilling und ein Darlehen von 20 Millionen Schilling an die Verkehrsbetriebe gedeckt werden soll.

Erstmalig enthält der Finanzplan 100 Millionen Schilling für eine Kapitalaufstockung durch die Gemeinde Wien. Es ist dies als erster Lichtblick für die Zukunft für eine endlich in die Wege zu leitende Sanierung der Stadtwerke zu werten, wohl ist das Ausmaß der Aufstockung als viel zu gering zu bezeichnen.

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß die Erstellung der Wirtschaftspläne der Teilunternehmungen für 1965 wie jedes Jahr mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war. Das mit 1965 anlaufende mehrjährige Investitionsprogramm sieht beim Elektrizitätswerk den Bau weiterer Stromversorgungsanlagen und den Ausbau des Verteilernetzes vor. Die Gaswerke planen neben dem Neubau von weiteren Gaserzeugungsanlagen zur Spitzenversorgung den Bau von Gasbehältern sowie den Bau von Konvertierungsanlagen. Die Investitionen der Wiener Verkehrsbetriebe werden den Bau einer Zentralwerkstätte sowie den Ersatz für auszuscheidende überalterte Wagen umfassen."

- - -

Wien hat neue Nordeinfahrt:

Stadtautobahn von Prager Straße über Donau und Kanal bis zum Gürtel

=====

19. Dezember (RK) Um 15.30 Uhr wird Bürgermeister Jonas die Stadtautobahn ~~ab~~ der Wiener Nordeinfahrt feierlich eröffnen. Das vier Kilometer lange Straßensystem beginnt bei der Prager Straße, geht - den Fußgängerdurchlaß Arnoldgasse und die Jedleseer Straße überspannend - entlang der aufgelassenen Nordwestbahntrasse bis zur Donau. Hier beginnt die dritte Wiener Straßenbrücke, "Nordbrücke" genannt, die fast einen Kilometer lang ist und anstelle der alten Eisenbahnbrücke der Nordwestbahn errichtet wurde. Am rechten Donauufer setzt sich dieses Stadtautobahn-System einerseits in einer Abfahrtsrampe zur Brigittenauer Lände, andererseits in der mehr als 200 Meter langen Einbahn-Brücke über den Donaukanal fort. Am rechten Donaukanalufer mündet die Brückenabfahrt in die Nußdorfer Lände. Dieser Straßenzug bildet die sogenannte rechtsufrige Donaukanalbegleitstraße, die als Richtungsfahrbahn vorläufig bis zur Heiligenstädter Brücke führt, nach Räumung eines 4.500 Quadratmeter großen Grundstückes jedoch bis zur Gürtelbrücke führen wird. Sie hat dann über diese Brücke einen direkten und kreuzungsfreien Anschluß an den Döblinger Gürtel.

Die Festgäste der heutigen Eröffnung treffen **einander** in Floridsdorf bei der Einmündung des neuen Straßenzuges in die Prager Straße. Hier wird nach einem Platzkonzert der Floridsdorfer Bezirksvorsteher Emerling die Festgäste begrüßen. Stadtrat Heller wird in seiner Ansprache die technische Seite und den Kostenpunkt des gewaltigen neuen Verkehrsprojektes umreißen. Hierauf folgt die Festrede von Bürgermeister Jonas. Dann begeben sich die Festgäste zur Brückenmitte, die zugleich die Grenze zwischen dem 21. und dem 20. Bezirk bildet. Nach Durchschneiden des Bandes wird der Bürgermeister die Brücke und die dazugehörigen Straßenzüge in die Obhut des Ministeriums für Handel und Wiederaufbau übergeben, das künftighin für deren Erhaltung verantwortlich zeichnet. Nach einer Ansprache von Staatssekretär Kotzina wird der Brigittenauer Bezirksvorsteher Koblizka ein Grußwort sprechen, worauf man sich weiter zur Nußdorfer Brücke begibt, wo die Eröffnungsgäste vom Döblinger Bezirksvorsteher Opfermann empfangen werden. Im Anschluß daran ist eine Befahrung der Donaukanalbegleitstraßen im rechten und linken Donaukanalufer vorgesehen.

Gesperrt bis 15.30 Uhr:

Reiche Ernte der letzten Wahlperiode zur Gänze eingebracht  
=====

Bürgermeister Jonas eröffnete und wünscht "Gute Fahrt!"

19. Dezember (RK) Das Werk, das wir heute seiner Bestimmung übergeben, spricht für sich selbst und lobt seine Meister. Und deshalb kann meine Rede kurz sein. Das Verkehrsbauwerk Nordbrücke mit seinen Anschlüssen soll der symbolische Abschluß des Arbeitsjahres 1964, aber auch der Abschluß der Wahlperiode 1959 bis 1964 sein. Damit ist die reiche Ernte dieser Wahlperiode zur Gänze eingebracht. Wir können mit Genugtuung feststellen, daß der Gemeinderat seine Ziele erreichte, die er sich im Jahre 1959 vornahm und die Versprechen einlöste, die er der Wiener Bevölkerung gab. Deshalb meine Feststellung, die ich mit einem herzlichen Dank an alle unsere Mitbürger verbinde, daß die abgelaufene Wahlperiode zu den fruchtbarsten und erfolgreichsten zählt. Sie hat nach dem Abschluß des Wiederaufbaus die allseitige Modernisierung Wiens eingeleitet und gleich auf den ersten Anhieb ein großes Stück vorwärts gebracht. Unsere Stadt ist besser und moderner geworden. Über diesen Erfolg empfinden wir eine ungetrübte Freude. Denn wir haben ihn nicht nur für Wien, sondern für ganz Österreich erreicht.

Das Werk, das wir heute seiner Bestimmung übergeben, ist nicht in sich abgeschlossen, sondern ein Teil eines großen Verkehrskonzeptes für Wien, allerdings ein wichtiger Teil, dessen Leistungsfähigkeit weit über den örtlichen Bereich hinausgeht. Der Wirkungsbereich dieses Verkehrsbauwerkes erstreckt sich im weiten Umkreis auf Wien und Niederösterreich. Die Verkehrsbedürfnisse von hunderttausenden Menschen und der in diesem Gebiet vorhandenen Wirtschaft wird dadurch in günstigster Weise beeinflusst. Durch diese Anlage wird viel Erleichterung und Verbesserung für den Verkehr geschaffen, aber sie unterwirft ihn auch einer bestimmten Ordnung, damit die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit gewährleistet wird. Ich betone vor allem das Gebot der Sicherheit. Es darf nicht sein, daß der Verkehr den Menschen beherrscht, sondern der Mensch muß den Verkehr beherrschen. Wenn wir dieses Gebot mißachten, dann werden wir im wahrsten Sinne des Wortes die Opfer des Verkehrs.

Das Ergebnis der Unfallstatistik der vergangenen zwölf Monate spricht leider eine eindringliche Sprache. Die Zahl der Unfälle ist wieder gestiegen und damit haben sich auch die Zahlen der Verletzten wieder erhöht und zwar auf 9.720. Noch alarmierender ist die Feststellung, daß die Zahl der tödlich Verletzten um 38 auf 216 gestiegen ist. Wenn wir nicht wollen, daß der Tod auf der Straße noch reichere Ernte hält, dann muß an jeden die eindringliche Forderung ergehen: Sichere das Leben, es könnte Dein eigenes sein!

Das neue Verkehrsbauwerk hat eine Länge von ungefähr vier Kilometer und besteht aus fünf Brücken mit den dazugehörigen Straßen. Die Kosten für alle diese Verkehrsbauten betragen 284,4 Millionen Schilling. Davon sind 25,5 Millionen Schilling der Kaufpreis für die alte Nordwestbahnbrücke. Bei dieser Gelegenheit spreche ich dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft meinen herzlichen Dank aus, daß es der Gemeinde Wien beim Verkauf der Brücke und der Bahntrasse die Interessen Wiens in entgegenkommender Weise berücksichtigte.

Durch einen Beschluß des Nationalrates wurde das neue Verkehrsbauwerk in das Verzeichnis der Bundesstraßen aufgenommen, durch Bundesgesetz vom 23. Juni 1964 ist dieser Beschluß rechtskräftig geworden. Damit hat der Nationalrat bestätigt, daß der Bund verpflichtet ist, auch in Wien Verkehrsaufgaben zu übernehmen. Bis dorthin waren von den 9.000 Kilometer österreichischen Bundesstraßen nur 15 Kilometer in Wien, obwohl Wien den größten Teil der einschlägigen Steuern aufbringt. Wir freuen uns, daß Wiens Rechte im Grundgesetz anerkannt wurden. Ich habe an die Regierung das dringende Ersuchen zu richten, daß der Beschluß des Nationalrates möglichst rasch verwirklicht wird. Allerdings sind damit die Bedürfnisse Wiens nicht zur Gänze befriedigt, denn schon jetzt ist erkennbar, daß weitere große Verkehrsbauwerke geschaffen werden müssen, deren Bedeutung über den örtlichen Charakter hinausgehen und die von übergeordneter Bedeutung sein werden. Wien muß sich deshalb vorbehalten, seine weiteren Bedürfnisse anzumelden. Damit will Wien auf dem Gebiete der Bundesstraße keine Sonderrechte. Wien muß aber verlangen, daß es nicht benachteiligt wird, sondern die gleichen Rechte in Anspruch nehmen kann wie die anderen Bundesländer.

Meine letzten Worte seien ein herzlicher Dank an alle Behörden, Ämter und Firmen, die an der Verwirklichung und am Zustandekommen dieser großen Verkehrsanlage gearbeitet haben. Sie haben mit ihrem Werk dem Wiener Verkehrswesen eine Wendung gegeben, der man historische Bedeutung zusprechen muß. Ich übergebe diese große Verkehrsanlage ihrer Bestimmung mit dem Wunsch "Gute Fahrt!"

#### Technischer Bericht

Wiens Baustadtrat Heller erläuterte in seiner Ansprache die bautechnische und konstruktive Seite der Nordeinfahrt, die im Verlauf ihrer vier Kilometer Länge fünf Brücken enthält und rund 280 Millionen kostet.

Beim Beginn des neuen Straßenzuges bei der Prager Straße hat man bis zum linksufrigen Brückenkopf der Nordbrücke ein rund 1.200 Meter langes Stück Stadtautobahn vor sich, zu dessen Errichtung die nicht mehr benützte Trasse der früheren Nordwestbahn verwendet wurde. Die beiden je sieben Meter breiten Richtungsfahrbahnen sind durch einen 2,60 Meter breiten Mittelstreifen und Leitplanken voneinander getrennt. Als Fahrbahnbelag wird Asphaltbeton verwendet. Im Winter können noch Setzungen des Dammkörpers durch den Verkehr erfolgen. Nach deren Behebung soll 1965 noch ein zweieinhalb Zentimeter dicker Asphaltfeinbeton als Verschleißschicht aufgetragen werden.

#### Brücken über Arnoldgasse und Jedleseer Straße

Dort, wo die Stadtautobahn die Arnoldgasse überspannt, wurde ein 52 Meter langer Personendurchlaß errichtet. Er soll den Bewohnern der neuen Wohngebiete bei der Dunantgasse ermöglichen, das Geschäftszentrum am Floridsdorfer Spitz zu erreichen, ohne dabei die Stadtautobahn queren zu müssen. Der Durchlaß erhielt eine sehr gefällige, in Wandnischen untergebrachte Beleuchtung.

Schon für die Nordwestbahn bestand eine Eisenbahnbrücke über die Jedleseer Straße. Sie wurde zu einer 27 Meter breiten Straßenbrücke umgebaut. Die lichte Durchfahrtshöhe auf der Jedleseer Straße beträgt 4,75 Meter. Im Brückenbereich zweigen aus der Beschleunigungs- und Verzögerungsspur ausgerundete einspurige Zubringerfahrspuren ab. Die beiden Fahrbahnen sind durch stählerne Leitschienen voneinander getrennt. An den Straßen- Außenrändern sind ein Gelände und ebenfalls Leitplanken angebracht.

Hinter dieser Brücke erreicht die Nordeinfahrt nach etwa 600 Metern den linksufrigen Brückenkopf der neuen Donaubrücke.

### Die Nordbrücke

Die erste Vorarbeit für den Brückenbau bestand in der schwierigen Hebung eines Schiffswracks, das seit den letzten Kriegstagen hier am Donaugrunde lag.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Errichtung der neuen Brücke an diesem Standort war ferner, daß die drei Strompfeiler der Nordwestbahnbrücke wieder verwendet werden konnten. Diese in den Jahren 1870/71 errichteten und bis auf zehn Meter unter die Flußsohle gegründeten Pfeiler mußten freilich erst durch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten für ihre zukünftige tragende Bedeutung präpariert werden. Durch Zementinjektionen, Ummantelung mit einer Stahlbetonmanschette und Stahleinlagen wird alle Gewähr geboten, daß diese Pfeiler mindestens weitere 100 Jahre lang einwandfrei ihren Dienst erfüllen werden.

Wie alle Wiener Donaubrücken besteht die 920 Meter lange Nordbrücke aus drei konstruktiv verschieden gestalteten Teilen. Vom linksufrigen Brückenkopf her gesehen kommt zuerst die "Flutbrücke", die das Inundationsgebiet überspannt. Für sie mußten neue Pfeiler errichtet werden, für die eine sehr gefällige, schiffskörperartige Form gefunden wurde. Die Flutbrücke ist in Spannbetonbauweise hergestellt.

Über die Donau führt die eigentliche "Strombrücke". Für sie wurde in Wien erstmalig die sogenannte Stahlverbundbauweise angewendet. Bei dieser hochmodernen Bauweise wurde das Stahltragwerk am rechten Brückenkopf zusammengebaut und über die Bahnanlagen und die Straße langsam in Richtung zum linken Stromufer vorgeschoben. Bei Erreichen jeden Pfeilers hing der vordere Tragarmteil drei Meter tief herunter und mußte mittels hydraulischer Pressen auf sein richtiges Niveau angehoben werden. Das Zusammenspannen der einzelnen Konstruktionsteile erfolgte durch ein ganz neuartiges Verfahren mittels eingebauter Spezialstahlseile.

In diesem Zusammenhang soll erwähnt werden, daß die Stadt Wien für die Gestaltung dieses Brückentragwerkes einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben hat. Daraufhin gingen drei Anbotsentwürfe ein.

Nach eingehender Prüfung vom technischen, ästhetischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus beschloß der Wiener Gemeinderat im März 1962, den Entwurf der Firmen "Universale", "Waagner Biro AG.", "VÖEST" und "Wiener Brückenbau AG." zur Ausführung zu bringen. Es handelt sich bei der Nordbrücke also um ein echtes Teamwork führender österreichischer Brückenbauer. Mit der Nordbrücke bekam Wien seine erste "Deckbrücke", das heißt, es gibt hier keine sichtbehindernden Konstruktionsteile über der Fahrbahn. Von der Brücke aus öffnet sich einem deshalb ein ungehinderter und neuer Blick auf Nußberg, Leopoldsberg und Bisamberg.

Über den Handelskai und die Geleise des Bahnhofes Brigittenau führt die "Kaibrücke". Ihr dienen als Mittelstützen schlanke Stahlsäulen mit quadratischem Querschnitt.

Die Arbeiten für die Sanierung der Strompfeiler dauerten von August 1961 bis April 1962. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Herstellungsarbeiten für die gesamte Brücke in Angriff genommen und im Dezember abgeschlossen. Die Gesamtkosten der Nordbrücke betragen rund 140 Millionen Schilling.

#### Auffahrtsrampe von der Donaukanalschnellstraße und Nußdorfer Brücke

Rechts der Donau mündet die Nordbrücke einerseits in eine Auffahrtsrampe von der Brigittenauer Lände her und setzt sich andererseits in der Nußdorfer Brücke über den Donaukanal fort. Auf diese Rampe gelangt man, wenn man von der Gürtelbrücke bzw. der Adalbert Stifter-Straße kommend, die Brigittenauer Lände entlang fährt. Dieser Straßenzug ist zur Aufnahme des Richtungsverkehrs stadtauswärts bestimmt.

Die "Nußdorfer Brücke" ist 202 Meter lang und hat eine 175 Meter lange Abfahrtsrampe zur Nußdorfer Lände. Diese Brücke, die eine Einbahn stadteinwärts darstellt, überspannt in einem eleganten Bogen den Donaukanal und ist technisch sehr bemerkenswert. Sie ist jene Spannbetonbrücke in Österreich, die die größte Spannweite zwischen den tragenden Pfeilern von 101 Meter aufweist.

Bei der Herstellung des linksseitigen Brückenwiderlagers mußten besondere Vorkehrungen getroffen werden, damit die in unmittelbarer Nähe liegende Schiffsbautechnische Versuchsanstalt, die mit empfindlichen Präzisionsinstrumenten arbeiten muß, durch den über die Brücke führenden Fahrzeugverkehr keine Erschütterung erfährt. Die Nußdorfer Brücke hat ferner einen eineinhalb Meter breiten Gehweg, der über den Damm von der Nordbrücke kommt und in einem Stiegenabgang zur Nußdorfer Lände endet. Ein weiterer Stiegenabgang befindet sich bei der Schiffsbautechnischen Versuchsanstalt. Die Baukosten dieser Brücke betragen rund 23 Millionen Schilling.

Die Nußdorfer Lände wurde als stadteinwärts führende Donaukanalschnellstraße ausgebaut. In ihrem Verlauf liegt heute leider noch jener bedauerliche "Schönheitsfehler". Der neue, schöne Straßenzug wird von einem unansehnlichen Grundstück jäh unterbrochen, das die Kraftfahrer zu einer zeitraubenden und nicht ungefährlichen Umleitung zwingt. Am Beginn dieser Umleitung hat das Wiener Stadtbauamt eine Tafel aufstellen lassen, deren Inschrift diesen bedauerlichen Umstand erklärt. Es ist zu hoffen, daß das bereits eingeleitete Enteignungsverfahren für das umstrittene Grundstück bald zu einem für die Interessen der gesamten Bevölkerung günstigen Ergebnis führt. Vorläufig endet die Richtungsfahrbahn zur Stadt jedenfalls bei der Heiligenstädter Brücke. Die Fortsetzung hinter dem 400 Meter langen "Hindernis" bis zur Gürtelbrücke ist gleichfalls bereits ausgebaut.

Für den Stadtauswärtsverkehr ist zusätzlich eine Ausfahrt vor der Heiligenstädter Brücke vorgesehen, die allerdings aus Gründen der Verkehrssicherheit erst im nächsten Jahr, nach Umbau angrenzender Straßen für den Verkehr freigegeben werden kann. Nach der Heiligenstädter Brücke gibt es eine Einfahrt in die Autobahn. Am nördlichen Brückenkopf der Nordbrücke ist eine verkehrsgerechte Ausfahrt für den Verkehr stadteinwärts und eine Einfahrt für die Gegenrichtung bereits in Bau. Hierfür muß ebenfalls ein Brückenbauwerk errichtet werden, das das fünfte im Zuge der Nordeinfahrt darstellt.

Durchwegs beträgt die Fahrbahnbreite des Schnellstraßensystems sieben Meter in jeder Richtung, so daß je zwei Fahrspuren von 3,5 Meter zur Verfügung stehen. Die Baukosten für den Straßenbau einschließlich Grundeinlösungen, Beleuchtung und gärtnerischer Ausgestaltung werden sich auf 77 Millionen belaufen. ./.

Für die Fußgänger: Döblinger Steg und Promenadenwege

Nicht nur für den Kraftfahrzeugverkehr, auch für die Fußgänger sind optimale Lösungen vorgesehen. So wurde vor allem der im Jahre 1910 erbaute Döblinger Steg, der in einem völlig desolaten Zustand war, neu errichtet. Er wurde derart verlängert, daß er über die Schnellstraßen zu beiden Seiten des Donaukanals führt. Fußgänger gelangen somit vom 19. in den 20. Bezirk, ohne eine der Stadtautobahnen überqueren zu müssen. Am linken Ufer führen zwei doppelarmige Stiegen zu dem Promenadenweg hinunter. Umfangreiche Einbauten von Versorgungsleitungen sind im Inneren des Döblinger Steges untergebracht. Die Baukosten für diese Fußgängerbrücke betragen 4,4 Millionen Schilling.

Auch in dem übrigen Schnellstraßensystem werden Fußgängerwege, gesicherte Übergänge und Promenaden inmitten von Grünanlagen geschaffen werden. Die derzeit bestehenden Übergänge für Fußgänger sind zum Großteil noch Provisorien, die nach Fertigstellung der Straßenarbeiten und der gärtnerischen Ausgestaltung den endgültigen Lösungen weichen werden.

Autofahrer → besondere Vorsicht im Winter!

Wie das Wiener Stadtbauamt mitteilt, können die Fahrbahnen der Nordeinfahrt in den kommenden Wintermonaten noch nicht mit Salz bestreut werden, weil dadurch der frische Straßenbelag Schaden nehmen würde. Erfahrungsgemäß bildet sich jedoch auf Brücken und Überführungen ganz besonders leicht Glatteis. Außerdem wird für die Straßenzüge der Stadtautobahn eine Geschwindigkeit von 70 Stundenkilometer erlaubt sein. An die Kraftfahrer wird daher der dringende Appell gerichtet, in den kommenden Wintermonaten bei der Benützung der Nordeinfahrt, namentlich bei Nässe, Schnee und Glatteisgefahr, besondere Vorsicht walten zu lassen!

- - -

Fortsetzung des Sitzungsberichtes:Debatte über die Städtischen Unternehmungen  
=====

19. Dezember (RK) Zu Beginn der heutigen Sitzung vor dem Referat von Stadtrat Schwaiger teilte der Vorsitzende Bürgermeister Jonas mit, daß die Sozialisten einen Antrag, betreffend Errichtung eines Karl-Renner-Denkmales durch die Stadt Wien eingebracht haben.

+ + +

Als erster Debattenredner erklärt GR. Maller (KLS): Es wird gerne und viel von der Weltstadt Wien gesprochen, schaut man sich Wien aber vom Gesichtspunkt des Verkehrs an, kann man keinesweg von einem weltstädtischen Verkehr sprechen. Es sind neue Wohnsiedlungen und Industrieobjekte am Stadtrand entstanden, die Zahl der Beschäftigten hat beträchtlich zugenommen, dem steht aber ein kaum erweitertes, bei der Straßenbahn sogar ein verdünntes öffentliches Verkehrsnetz gegenüber. In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Kraftwagen auf das mehr als Vierfache gestiegen, die Verkehrsflächen sind aber fast unverändert geblieben. Vor dreißig Jahren endete das Verkehrsnetz am Stadtrand, Heute muß man von der Endhaltestelle der Straßenbahn oft länger als 20 Minuten bis zur keineswegs in der Einsicht liegenden Wohnung oder bis zum neu-erbauten Betrieb gehen. Wo früher wegen geringerer Frequenz längere Intervalle der Straßenbahnzüge gerechtfertigt waren, stauen sich heute vielfach die Straßenbahnbenützer und müssen dicht gedrängt und meist stehend zur und von der Arbeit fahren. Das Leben ist in allen Bereichen intensiver geworden. Das erfordert mehr Verkehrsleistung, um die erforderliche Freizeit zu sichern. Ein Gewinn von nur zehn Minuten bei einer Fahrt bedeutet in der Woche 100 bis 120 Minuten zusätzliche Freizeit. Der Verkehr kostet aber nicht nur Zeit, sondern auch Nerven.

In dieser Situation ist die Öffentlichkeit bestrebt, das Verkehrsproblem persönlich zu lösen. Das führt unter anderem zur sprunghaften Zunahme der Motorisierung, wobei die hohen Tarife diese Tendenz nur gefördert haben. Was aber in diesem Fall dem einzelnen hilft, bedeutet umgekehrt eine starke Belastung für den Gesamtverkehr, was dann wieder auf den einzelnen zurückfällt.

Das wichtigste Rückgrat für den innerstädtischen Verkehr bildet der schnellbahnmäßige Ausbau eines Verkehrsnetzes, das vom sonstigen öffentlichen und Individualverkehr völlig getrennt ist. Hier liegt Wiens große Chance. Wien ist in der günstigen Lage, ein relativ ausgedehntes Eisenbahnnetz im Stadtgebiet zu haben, das für das innerstädtische Schnellbahnnetz geeignet ist. Die bisherige Schnellbahn ist nur ein Bruchstück. Die Erfahrung zeigt, daß wir ein ganzes Schnellbahnsystem brauchen. Dieses System muß sowohl die Verkehrsschwerpunkte der Stadt als auch den innerstädtischen Verkehr mit dem Nahverkehr organisch verbinden. Es ist unverständlich, daß sich die zuständigen Stellen wehren, die Vortelinie in das Schnellbahnsystem einzubauen. Man muß auch beachten, daß gewisse Teile unserer Stadt nur mit privaten Autobuslinien erreichbar sind. Die Bewohner dieser Bezirksteile sind genötigt, einen zusätzlichen Tarif zu zahlen. Der Stadtrat müßte mit den Konzessionären Verhandlungen über ein einheitliches Tarifsysteem führen. Wir waren amüsiert, im Wahlprogramm der ÖVP diesen Gedanken zu finden, hat doch der Stadtrat unsere Anregungen Jahre hindurch abgelehnt. Wir hoffen, daß die ÖVP nicht wieder von ihrem Wahlversprechen abrückt.

Gemeinderat Maller stellt fest, daß die Produktion der E- und Gaswerke ständig Engpässe aufweise. Es sei höchste Zeit, daß diese Werke endlich leistungsfähiger gemacht werden. Die Voraussetzungen für eine Steigerung der Gas- und Stromproduktion seien schon seit Jahren gegeben. Die Ursache für die Schwierigkeiten sei vor allem, daß die Hoheitsverwaltung große Beträge von diesen Werken kassiert und der Rest der Gewinne für die Verkehrsbetriebe abgeschöpft wird.

Der Redner fordert sodann die Aufstellung eines langfristigen Planes für die Entwicklung der Energiewirtschaft. Dieser Plan dürfte sich jedoch nicht nur auf Strom und Gas beschränken, sondern er müßte auch auf die Haushaltswärme ausgedehnt werden. Mit anderen Worten, man müßte endlich Fernheizwerke schaffen, wie dies in anderen Ländern und Städten schon längst geschehe. Außerdem müßte die Stromerzeugung mit der Wärmeerzeugung gekoppelt werden; überall anders würden schon längst Heizkraftwerke gebaut.

Gemeinderat Maller richtet an den Berichterstatter die Frage, ob schon eine Initiative zur Sicherung des günstigen Erdgaspreises ergriffen worden sei. Die geplante Entgiftung des Stadtgases bezeichnet er als begrüßenswert.

Zur Verlegung der Kohlengaserzeugung vom Gaswerk Simmering in die Leopoldau stellt der Redner die Frage, ob es stimme, was verschiedene Fachleute sagen, nämlich, daß die Kohlengaserzeugung in Simmering billiger käme.

Die angekündigte Strompreiserhöhung sei nicht dazu angetan, die Probleme der E-Werke zu lösen. Der Grund für die schlechte Situation der E-Werke sei nicht in den niedrigen Preisen zu suchen, sondern darin, daß für den Ausbau der E-Werke immer mehr Fremdkapital aufgenommen werde und dadurch die Zinsenlast steige. Durch die neuerlich beantragte Kreditaufnahme von 520 Millionen Schilling werde nun die bereits 300 Millionen Schilling betragende Zinsenlast weiter erhöht. Die Banken und Sparkassen, die im Geld schwimmen, müßten dazu gebracht werden, Kredite zu niedrigen Zinsen für den Ausbau der Elektrizitätswirtschaft zur Verfügung zu stellen. Die KLS-Fraktion lehne die angekündigten Tarifierhöhungen ab, weil sie keine Lösung der Probleme darstellen. Die KLS-Fraktion könne den Ansätzen dieser Geschäftsgruppe nicht zustimmen.

Gemeinderat Peter (FPÖ) bemängelt einleitend die schlechte Akustik im Gemeinderatssaal. Er regt an, bei einer neuerlichen Überprüfung der technischen Anlagen für bessere Übertragungsmöglichkeiten der Reden zu sorgen.

Im folgenden verlangt der Redner, daß die Stadtwerke getrennt kontiert werden und kritisiert, daß den gewinnabwerfenden Betrieben Gelder weggenommen werden, um die defizitären Betriebe zu unterstützen.

Auch in anderen Städten seien die Verkehrsbetriebe defizitär, trotzdem müßte bei den Wiener Verkehrsbetrieben verschiedenes geändert werden. Die Sozialtarife sollten zwar erhalten bleiben, ihre Spesen aber müßte man der Hoheitsverwaltung anlasten, da diese Tarife keine kommerzielle Notwendigkeit darstellen. Der Redner betont nochmals, daß er nicht gegen die Sozialtarife selbst sei, sondern lediglich gegen die Art ihrer Verrechnung.

Der Gas- und Stromverbrauch steigt ständig. Leider sind die Versorgungsleitungen nicht in ausreichendem Maß vorhanden, um alle Wünsche nach Anschluß verschiedener Geräte erfüllen zu können. Das ist nicht nur ein Schaden für die Bevölkerung, sondern auch für die Werke selbst, da sie bei größerer Abgabe von Gas und Strom auch höhere Einnahmen hätten und dementsprechend größere Investitionen vornehmen könnten.

Zu den Verkehrsbetrieben: Das Defizit ist weiter gestiegen. Lag das tägliche Defizit der Verkehrsbetriebe im vergangenen Jahr bereits bei einer Million, so wird dieser Betrag nun schon weit überschritten. Ein Defizit bei den Verkehrsbetrieben ist an und für sich wahrscheinlich unvermeidbar, doch müßte es in erträglichen Grenzen gehalten werden. Einsparungen, die jedoch den technischen Fortschritt nicht stören dürften, wären daher unbedingt notwendig. Eine Möglichkeit für diese Einsparungen sieht der Redner im stärkeren Einsatz von Großraumzügen, die weniger Personal brauchen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten würden ebenfalls zur Einsparung von Personal beitragen und zur Verringerung der Kosten durch weniger lange **Fahrzeit führen**. Eine Vereinheitlichung der Typen würde sich ebenfalls günstig auswirken, da dann leichter Ersatzteile zu beschaffen wären und das Personal nicht für so viele Typen eingeschult werden müßte. Auch bei Reparaturen wäre dies einfacher.

Der Redner bemängelt dann die Fahrgeschwindigkeiten, die teilweise bei einzelnen nicht entsprechenden Wagentypen sehr niedrig sind und andererseits bei guten Wagen dadurch nicht voll erreicht werden können, weil auf der selben Linie langsame Garnituren fahren, die die übrigen behindern. So könnte zum Beispiel auf der Strecke Stammersdorf-Ring eine zwanzigprozentige Fahrzeitverkürzung erzielt werden, würde man die richtige Wagentype einsetzen. Nach Ansicht der Fachleute würden sich in Wien 15 Linien zum Schnellverkehr eignen und auf 40 Linien durch den Einsatz moderner Großraumwagen eine entsprechende Fahrzeitverkürzung erreicht werden.

Der Redner verweist darauf, daß die Gesamtfahrzeit aus drei Teilen besteht, und zwar aus der Wartezeit vor

Ampeln, bzw. Kreuzungen, der Stehzeit in den Haltestellen und der reinen Fahrzeit. Eine Verkürzung der durch Verkehrsverhältnisse verursachten Wartezeiten läßt sich ja nicht erreichen, obwohl vielleicht gerade in den späten Abendstunden die Verkehrsampeln auf Gelb geschaltet werden könnten und dadurch lange Stehzeiten vor Rot zu vermeiden wären. Zur Verminderung der Stehzeit in den Haltestellen würde beitragen, ließe man entsprechend große zwei-flügelige Türen einbauen. Eine Fahrzeitverkürzung hängt von der hohen Motorleistung und der Vermehrung der Anzahl der angetriebenen Räder ab. Andere Städte, wie zum Beispiel Köln, haben Wagen mit acht angetriebenen Achsen und 313 PS, Wien hat nur bei einem Teil der Wagen vier angetriebene Achsen mit 258 PS, bei den Eigenkonstruktionen der Type F zwei angetriebene Achsen mit lediglich 163 PS. Die Fahrgeschwindigkeit hänge jedoch noch von einer Komponente ab, nämlich von der Sicherheit. Eine große Geschwindigkeit damit in Kauf zu nehmen, daß diese auf Kosten der Sicherheit geht, ist jedoch gleichfalls unmöglich. Wenn also die Sicherheitsvorkehrungen nicht so sind, daß sie eine hohe Geschwindigkeit rechtfertigen, kann man die hohe Geschwindigkeit nicht einsetzen, selbst wenn sie die Motoren leisten würden.

Der Redner spricht dann über die verschiedenen Wirkungsweisen der Bremsen bei der Straßenbahn, die bei den alten Fahrzeugen nicht so gut ist. Es wäre daher rationeller, wenn wir investieren, gleich moderne Garnituren anzuschaffen, bevor man daran geht, die alten Wagen umzubauen. In anderen Großstädten gibt es fast keine alten Wagentypen mehr.

Der Redner verweist auch auf die kurzen Haltestellennabstände in Wien, die die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn sehr herabsetzen. Wien hat auch keine eigenen Schnell-Straßenbahnlinien, wie es sie anderswo gibt.

Abschließend beschäftigte sich GR. Peter mit den Presseberichten über die Budgetdebatte. Er bedauerte es, daß die Zeitungen große Schlagzeilen bringen, wenn Zwischenrufe fliegen, aber bei sachlichen Diskussionsbeiträgen, die sehr bemerkenswert sind, wie zum Beispiel die von GR. Dr. Gisel oder von Dr. Strunz, dann wird das selbst in der eigenen Parteizeitung mit einigen wenigen Zeilen abgetan. Interessantes wird verschwiegen, aber Sensationelles wird groß aufgemacht. So wurde auch ein mißverständlicher Zwischenruf von ihm mit Schlagzeilen bedacht.

Wenn er aber jetzt hier ausdrücklich feststelle,, daß er während der ganzen NS-Herrschaft in Österreich in keiner einzigen Parteiveranstaltung gesprochen habe, daß er keinen Parteirang innegehabt habe, dann, davon sei er überzeugt, werde die Presse keine Notiz davon nehmen.

Zum Schluß dankte GR. Peter allen Mitarbeitern im Gemeinderatssaal für ihre Arbeit und wünschte allen, auch seinen politischen Gegnern, ein frohes Fest und ein gutes Neues Jahr.

GR. Kowarsch (ÖVP) beschäftigte sich mit dem Personalmangel, der sich wie ein roter Faden durch die ganze Budgetdebatte gezogen habe. Er selbst war viele Jahre ohne Beschäftigung, habe hunderte Gesuche geschrieben, um eine Stellung zu erhalten, es war nicht möglich. Die Jugend von heute kann es vielleicht gar nicht verstehen, daß es so etwas einmal gegeben hat. Deshalb sei es viel besser, sich mit Fragen des Personalmangels beschäftigen zu müssen, als mit der Arbeitslosigkeit.

Eine kritische Bemerkung flocht der Redner zu den Ausführungen von GR. Windisch beim Kapitel IX an dieser Stelle ein. Der sozialistische Gemeinderat hatte die ÖVP gewarnt, daß die Zusammenarbeit durch Kritik gefährdet wäre. Der ÖVP-Redner hält dem entgegen, die Zusammenarbeit könne nicht darin bestehen, daß die Sozialisten diktieren und die Volkspartei alles kritiklos zur Kenntnis nehmen muß. StR. Dr. Drimmel hat ein Bekenntnis zur Zusammenarbeit abgelegt und die ganze Fraktion der ÖVP stehe hinter diesem Bekenntnis.

Der Personalmangel wirkt sich bei den städtischen Unternehmungen besonders ungünstig aus. Der Redner verweist darauf, daß zum Beispiel beim E-Werk die Leistungssteigerung pro Bediensteten von 1960 bis 1965 um 36,5 Prozent gestiegen ist. Die Arbeitskraft der Bediensteten liegt schon sehr nahe an der Leistungsgrenze. Bei den E-Werken werden pro Bediensteten 9,9 Überstunden geleistet, das ist im Verhältnis zu den Normalstunden eine Mehrleistung um 5,1 Prozent oder, anders ausgedrückt, es ist 5,1 Prozent zu wenig Personal. Beim Gaswerk sind es zehn Überstunden und 5,1 Prozent Mehrleistung beziehungsweise 5,1 Prozent zu wenig Personal. Noch weit schlimmer ist es bei den Verkehrsbetrieben. Dort hat jeder Bedienstete des Fahrpersonals 33,4 Überstunden zu bewältigen, was

einem Personalmanco von 17 Prozent entspricht. Besonders bei den Verkehrsbetrieben wird man trachten müssen, zusätzlich Personal zu gewinnen, wollen wir nicht Gefahr laufen, daß dieser Betrieb eines Tages in Schwierigkeiten kommt. Hier liegen die Ursachen für die Schwierigkeiten nicht nur auf dem finanziellen Sektor, sondern auch in der ungünstigen Arbeitszeit. Es gibt keine Fünf-Tage-Woche, keinen zusammenhängenden Dienst, und auch der Urlaub kann nicht zusammenhängend konsumiert werden. Leider gibt es infolge des Gehaltsschemas auch keinen Anreiz zu individuellen Leistungen. So kommt es immer wieder zu Dienstentsagungen. Vielleicht wäre es zweckmäßig, die Betreffenden einzuladen und mit ihnen in aller Höflichkeit zu sprechen. Auch die Gewerkschaft könnte hier mithelfen. Einer der wesentlichsten Gründe liegt sicher in der Diensteinteilung, wonach die neu eintretenden jungen Menschen an einem Wochentag, die älteren Angestellten meist am Wochenende frei haben. Hier müßte man Wandel schaffen, um auch dem jungen Menschen wenigstens ab und zu das Zusammensein mit seiner Familie am Wochenende zu ermöglichen. Vielleicht sollten Versuche mit der gleitenden Arbeitswoche unternommen werden. Weitere Ursachen sind, daß Facharbeiter meist nur als Hilfsarbeiter aufgenommen werden, daß wenig Aufstiegsmöglichkeiten vorhanden sind, daß die Zulagen nicht in die Pension eingerechnet werden usw. Bei den Verkehrsbetrieben kann die Halbtagsbeschäftigung der Frauen beitragen, die Frequenzspitzen zu bewältigen. Nur sollte man keinen Druck auf sie ausüben, schließlich ganztägig zu arbeiten, weil dann viele Frauen den Dienst wieder aufgeben. Es wäre ungerechtfertigt, zu behaupten, daß nichts geschehen ist, um den Personalmanco zu lindern. Alle diese Maßnahmen aber reichen nicht aus. So muß auch die Automatisierung fortgesetzt werden. Wenn man sich bemüht und auch bestrebt ist, bessere finanzielle Bedingungen zu schaffen, müßte es doch möglich sein, den Dienst bei der Gemeinde Wien wieder begehrenswert zu machen.

Der Redner dankt dem scheidenden Stadtrat dafür, daß er sich immer für das Personal eingesetzt hat.

GR. Dr. Maria Schaumayer (ÖVP) findet bei unvoreingenommener Betrachtung des Budgets und der Kontrollamtsberichte einige Ungeheimheiten. Sie verweist vor allem auf das Zwitterdasein der Wiener Stadtwerke, die einerseits der Hoheitsverwaltung nicht unterstehen, für deren Bedienstete jedoch andererseits der Personalstadtrat federführend ist, obwohl die Personalkosten im Stadtwerksbudget aufscheinen. Die Investitionen und das außerordentliche Investitionsprogramm laufen über den Finanzstadtrat. Die größte Selbständigkeit besäßen die Verkehrsbetriebe bei einem auftretenden Defizit.

Nach Auffassung der VP-Fraktion seien die Versorgungsbetriebe eines der wenigen Beispiele echter Gemeinwirtschaft. Es sei daher auch die Aufgabe der öffentlichen Hand, die Unterkapitalisierung der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe endlich zu beseitigen. Das Verhältnis von einem Viertel Eigenmittel zu drei Viertel Fremdkapital sei bedenklich, zumal von den acht Milliarden Vermögenswerten fast sieben Milliarden Anlagevermögen seien.

Wenn für 1965 eine Kapitalsaufstockung durch eine Einlage der Stadt Wien von 100 Millionen vorgesehen ist, sei dies nur als eine erste Brosame zu bezeichnen. Vizebürgermeister Slavik habe selbst gesagt, daß es dabei nicht werden können. Die Frage der Defizitbedeckung könne nicht durch ein ewiges Zahlenspiel gelöst werden. Auch die bürokratische Lösung befriedige nicht; vielmehr müsse man das Problem vom Konsumentenstandpunkt aus betrachten. Wenn die Versorgungsbetriebe ihre Erträge zweckentfremdet abführen müssen, können sie notwendige Investitionen nicht vornehmen und die Bevölkerung muß diese Rechnung zweimal bezahlen: einmal durch Gebühren und Abgaben, zum anderen durch einen Verzicht auf ihr zustehende Leistungen.

Als Beispiel verweist die Rednerin auf die E-Werke, deren Eigenstromerzeugung bereits unter 50 Prozent des Energiebedarfs herabgesunken sei. Darin zeigten sich verschämte Investitionen. Das von Stadtrat Schwaiger angedeutete Ziel, 75 Prozent Eigenstrom zu erzeugen und 25 Prozent Fremdstrom zu beziehen, sei nur durch verstärkten Ausbau der Kraftwerke erreichbar. 1965 müssen die E-Werke 122 Millionen abliefern. Das ist fast genau derselbe Betrag, der für die Herstellung des Blocks V im E-Werk Simmering erforderlich war.

Auf dem Sektor der Gasversorgung werde die alljährliche "Ganselspitze" des Gasverbrauches am Christtag wieder an die schwierige Situation der Gaswerke erinnern.

171 Kilometer Gasrohre stammten in Wien noch aus dem vorigen Jahrhundert. 100 Kilometer Wiener Straßen konnten nicht mit Gasleitungen versorgt werden. Dabei dehne sich das Stadtgebiet immer weiter aus und die berechtigten Wünsche zahlreicher Wiener nach Gasanschlüssen müssen oft abgelehnt werden. Für 1965 sind 80 Millionen für die Neuverlegung von Gasrohren und neue Regleranlagen vorgesehen. Demgegenüber stehen die 70 Millionen, die aus den Erträgen des Gaswerkes an die Verkehrsbetriebe abgeführt werden müssen. Außerdem rechnen Fachleute bis zum Jahr 1975 mit einer Erdgas-Verbundwirtschaft, bei der Wien eine wichtige Rolle zukommen werde. Erdgasvorkommen haben eine begrenzte Fündigkeitsdauer, weshalb rechtzeitig dafür vorgesorgt werden müsse, daß zur Wasserknappheit nicht auch eine Gasknappheit hinzukommt.

Das Wiener Verkehrsnetz sei der städtebaulichen Radialentwicklung nicht gefolgt. Der 19. Bezirk etwa habe noch keine Querverbindungen. An der Autobuslinie 39 A sei die Errichtung eines Monsterbaus mit fast 1.000 Wohnungen vorgesehen, der Verkehrsanforderungen für rund 3.000 Menschen hervorrufen werde. Die Autobuslinie werde ihnen nicht gerecht werden können. Die Döblinger Bevölkerung warte auch auf eine Verlängerung der Stadtbahn Nußdorfer Straße-Engerthstraße als Vorstufe einer Schnellbahnstrecke, die von Floridsdorf bis zur Philadelphiabrücke reicht. Auch die Schnellbahnstation Rennweg lasse noch auf sich warten. Wie bei der Station "Strandbäder" könnte auch hier eine Vorfinanzierung durch die Stadt Wien die Fertigstellung ermöglichen. Wo die Verkehrsbetriebe wegen Personalmangels ihr Netz nicht ausbauen könnten, sollten in den Randbezirken Verträge mit privaten Autobuslinien abgeschlossen werden.

Verkehrszählungen und Frequenzstudien müßten zur Vorsorge für einen leistungsfähigen Massenverkehr zu Dauereinrichtungen werden. In einer Großstadt komme dem Massenverkehr gegenüber dem Individualverkehr der Vorrang zu. Die damit verbundenen Aufgaben könnten nur durch ein großes, koordiniertes Konzept, das die Möglichkeiten eines einzelnen Stadtrates übersteige, bewältigt werden.

Zusammenfassend sagt die Rednerin, daß das System der Zwangsablieferung von Geldern der städtischen Betriebe kein Vorteil für die Bevölkerung sei. 1965 würden die Zinsen für das Fremdkapital bereits höher sein, als der gesamte Gebarungsabgang. GR. Dr. Maria Schaumayer fordert daher ein stärkeres wirtschaftliches Eigenleben

der städtischen Betriebe und eine planmäßige Abhilfe der Finanzierungsschwierigkeiten. Ausreichende Kapitalausstattung zur Investitionstätigkeit sei erforderlich.

Die ÖVP werde den Ansätzen der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe ihre Zustimmung erteilen.

GR. Lanc (SPÖ) setzt sich mit verschiedenen Argumenten auseinander, die im Lauf der Debatte vorgebracht wurden.

Zu der vom KLS-Redner aufgestellten Forderung nach einem Ausbau der Vorortelinie für den S-Bahn-Verkehr meint GR. Lanc, es müßte doch zunächst geprüft werden, ob das Ausmaß des Querverkehrs in den Außenbezirken der wirtschaftlichen Führung solcher Querlinien entsprechen würde. Verkehrszählungen hätten gezeigt, daß noch immer der Radialverkehr und nicht der Querverkehr das Hauptbedürfnis darstelle. Die Sozialisten seien der Meinung, daß den Bedürfnissen des Querverkehrs bis zu einem gewissen Grad wohl Rechnung getragen werden, dies aber der zu erwartenden Frequenz entsprechen müsse. Der Redner erinnert an das Projekt, die westlichen Bezirke mit Floridsdorf erst dann zu verbinden, wenn auch bereits die erforderlichen Straßenverbindungen bestehen. Auf jeden Fall aber müsse die wirtschaftliche Führung von Querlinien gewährleistet sein.

Bezüglich der Auffassung der ÖVP, unrentable Autobuslinien in privatwirtschaftliche Hände zu geben, stellt GR. Lanc in Zweifel, daß die Privatwirtschaft überhaupt in der Lage sei, solche Linien zu führen. Die Privaten hätten dann nämlich mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen wie jetzt die Verkehrsbetriebe, und er glaube nicht, daß sie bereit wären, die Linien auf Kosten der eigenen Tasche zu betreiben. Diese Überlegung habe sich auch bei Gesprächen herauskristallisiert, die gegenwärtig zwischen der ÖVP und der Privatwirtschaft geführt werden. Bei diesen Gesprächen habe sich auch noch nicht herausgestellt, wie von den Privaten das besonders schwierige Problem der Personalfrage, vor allem im Zusammenhang mit der Freizeit, gelöst werden könnte.

Es sei schon oft darauf hingewiesen worden, daß die Stadtwerke eine betriebswirtschaftliche Einheit seien und für die gemeinsame Führung neben kommerziellen Erwägungen auch zahlreiche praktische Gründe maßgebend seien.

Im übrigen sei eine solche gemeinsame Führung auch in allen übrigen Großstädten Europas üblich.

Zur Kritik an der Aufnahme von hohem Fremdkapital und zur Forderung an die Banken, Kredite mit niedrigerem Zinsfuß an die E-Werke zu vergeben, sei zu sagen, daß man dann auch von allen jenen, die ihr Geld in die Sparkasse tragen, verlangen müßte, auf einen Teil ihrer Zinsen zu verzichten. (Zwischenruf GR. Hahn, ÖVP: "Sie sind ja bei der Zentralsparkasse!") Gerade die Zentralsparkasse, antwortet GR. Lanc auf den Zwischenruf, habe als erstes und lange einziges Institut den Sollzinssatz wesentlich herabgesetzt.

GR. Peter habe gesagt, das Defizit der Verkehrsbetriebe rufe nach Investitionen, die Ersparungen bringen sollen. Dazu sei festzustellen, daß wir seit Jahren Investitionen in Großraumwagen, Totmann-Einrichtungen usw. tätigen, um gerade dem zu entsprechen, was GR. Peter verlangt. Wir sind auch bemüht, die Lieferfirmen zu einer Typenbereinigung zu bringen.

Zur Entlohnung der Bediensteten der Wiener Stadtwerke: Stelle man den Personalaufwand dem Personalstand gegenüber, dann ergebe sich, global gesehen, folgende Steigerung der Durchschnittseinkommen der Bediensteten der Wiener Stadtwerke: Von 40.091 Schilling brutto jährlich im Jahr 1962 auf 46.258 Schilling im kommenden Jahr laut Voranschlag, wenn es uns gelingt, auf den präliminierten Personalstand zu kommen. In den Ziffern seien sämtliche Zulagen enthalten. Bei diesem Vergleich seien bewußt gerade jene Jahre berücksichtigt, in denen die Preissteigerungen relativ hoch waren. Dies deshalb, um den Vorwurf zu entkräften, daß die Lohn- und Gehaltserhöhungen bei den Bediensteten der Stadt Wien nicht einmal die Geldwertverdünnung abdecken könnten. Nimmt man für 1962 den durchschnittlichen Jahresverdienst mit 100 an, dann beträgt dieser im Jahr 1965: 115,4. Der Verbraucherpreisindex hingegen zeigt eine Steigerung von nicht mehr als fünf Prozent pro Jahr. Es ist also keinesfalls so, daß die Preissteigerungen durch die Lohnerhöhungen nicht abgegolten wurden.

GR. Lanc stellt fest, daß seine Ausführungen nicht den Anschein einer gewissen Selbstzufriedenheit erwecken sollen und vor allem daß es nicht die Ansicht der Sozialisten sei, daß es den städtischen Bediensteten schon so gut gehe. Sie brauchen für ihre Lohn- und Personalpolitik jedoch keine Anleitung von den Kommunisten.

Zu den Wirtschaftsplänen: Der Redner verweist darauf, daß die Sozialabgaben ähnlich wie die Löhne und Gehälter gestiegen sind und die umfangreichen Investitionen ein steigendes Anlagevermögen zur Folge hatten, was natürlich auch hohe Abschreibungen mit sich bringt. Gleichzeitig stiegen die Preise für fast alle Materialien. Das alles wirke sich natürlich in den Wirtschaftsplänen aus.

Zum Eigen- und Fremdkapital: Würde man die Meinungen der einzelnen Redner auf einen gemeinsamen Nenner bringen, käme man zur Ansicht, daß die Hoheitsverwaltung Geld hergeben soll, entweder als Subvention oder als Kapitalaufstockung, damit das riesige Investitionsvorhaben der Wiener Stadtwerke erfüllt werden kann. Im Voranschlag scheinen jedoch an Fremdmitteln für die Stadtwerke 500 Millionen Schilling auf. Was würde also geschehen, wenn die Stadt Wien aus den Mitteln der Hoheitsverwaltung diese 500 Millionen beistellen würde? Wir hätten in weniger als eineinhalb Jahren die Rücklagen der Stadt Wien aufgezehrt und müßten den selben Weg gehen wie der Bund, der vor jedem Wechseltermin zittern muß, weil er nicht weiß, woraus die Bedeckung erfolgen kann. In eine derartige Situation bei der Stadtverwaltung und bei den Unternehmungen wollen sich die Sozialisten nicht drängen lassen.

Bei aller Kritik an der finanziellen Lage der Stadtwerke wurde jedoch kein brauchbarer Vorschlag gemacht, wie man ihre Finanzlage bessern könnte.

Der Redner kommt auf eine ÖVP-Wahlbroschüre zu sprechen, die im Widerspruch zu allen Tatsachen steht, die auch den ÖVP-Gemeinderäten bekannt sind. Es sei unverständlich, daß die ÖVP eine Broschüre mit dem Titel "Wien funktioniert nicht" herausgibt und Dinge kritisiert, für die seit 1945 ÖVP-Stadträte verantwortlich sind.

Eine derartige Demagogie sei auf kurze Frist gesehen vielleicht rentabel, auf die Dauer gesehen jedoch kaum.

Der Redner schließt mit der Versicherung, daß seine Fraktion den Ansätzen, bzw. dem vorgelegten Antrag und dem Wirtschaftsplan 1965 der Wiener Stadtwerke zustimmen werde, weil sie davon überzeugt ist, daß dieser Wirtschaftsplan 1965 unter den gegebenen Situationen die bestmögliche Lösung der Probleme der Kommunalwirtschaft in Wien darstellt.

Stadttrat Schwaiger stellt im Schlußwort fest, daß alle Debattenredner über den weiteren Ausbau der Schnellbahn gesprochen haben. Vor kurzem gab es eine Ausstellung am Süd- und Westbahnhof, die Aufschlüsse über den von den Österreichischen Bundesbahnen geplanten Ausbau der Schnellbahn gab. Man ersah daraus, daß es nach dem Ausbau eine gute Verbindung für den Stockerauer nach Liesing, bzw. für den St. Pöltner nach Stammersdorf oder Strebersdorf geben wird, zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse jedoch kaum ein entscheidender Beitrag geleistet wird. Uns müßte aber als Wiener Mandatäre, vor allem der Ausbau in Wien am Herzen liegen. Im übrigen soll man die derzeit im Gange befindlichen Verhandlungen zwischen allen zuständigen Stellen ungestört ablaufen lassen, damit man möglichst bald zu einem guten Abschluß kommt. Der geplante Ausbau der Schnellbahn durch die Österreichische Bundesbahn wird rund drei Milliarden Schilling kosten. Durch die Österreichische Bundesbahn wird auch daran gedacht, in diesen Ausbau des Schnellbahnnetzes die Wiener Stadtbahn einzubeziehen. Ob das zweckmäßig ist, sei fraglich. Für die Stadtbahn wurden Millionen ausgegeben und sie ist derzeit unser am besten funktionierendes und schnellstes öffentliches Verkehrsmittel.

Der Redner kommt dann auf eine Verbindung der Verkehrsmittel zwischen Gumpendorfer Straße und Philadelphiabrücke zu sprechen, die ebenso wie eine Verbindung von Nußdorf zur Engerthstraße der Wiener Bevölkerung bereits vor Jahren versprochen wurde. Der Gemeinderat wäre verpflichtet, dieses Versprechen endlich einzulösen.

Der Personalmangel im öffentlichen Dienst wird nach Ansicht des Redners nicht durch eine schlechte Entlohnung verursacht, sondern eher durch den schlechten Pensionsbezug. So ist der An-

fangsgehalt eines Straßenbahners derzeit monatlich 1.400 Schilling. Durch die verschiedenen Zulagen kommt der Bedienstete jedoch auf mindestens 2.400 bis 2.500 Schilling monatlich. Alle Bediensteten wissen aber, daß diese Zulagen in die Pensionsbemessungsgrundlage nicht eingerechnet werden und die Altersversorgung daher geringer als jene nach dem ASVG ist.

Zum Einbau privater Autobuslinien in unser Verkehrsnetz: Diese Vorhaben sollen keinesfalls zu einer Reprivatisierung führen, sondern sie sind eine ausgesprochene Notstandsmaßnahme und überdies nichts Neues. 1957 wurde bereits eine Kommission eingesetzt und diese hat nach Beratungen zwischen vielen Fachleuten die Ansicht vertreten, daß es vorteilhaft wäre, eine Reihe von Autobuslinien, vor allem an der Peripherie, an private Unternehmer zu vergeben. Diese Linien werden von den privaten Firmen im Auftrag der Wiener Verkehrsbetriebe geführt.

Damals war auch die Personalvertretung in dieser Kommission. Er wundere sich daher, daß jetzt von seiten der Personalvertretung Schwierigkeiten gemacht werden.

Bevölkerungsverschiebungen beobachten wir sehr genau.

Wir haben in jedem Bezirk einen Beamten, der darauf zu sehen hat, daß das Verkehrsangebot dem Verkehrsbedürfnis gerecht wird.

Es stimmt, daß wir gewisse Engpässe in der Strom- und Gasversorgung haben. Aber ein langfristiger Plan wird ja mit 1. Jänner gestartet.

Erdgas: Wir haben uns bemüht, Vorsorge zu treffen, wenn das österreichische Erdgas einmal aus ist, die Bevölkerung weiter mit Erdgas versorgen zu können. Im Nächsten Gemeinderat wird ein Antrag der Gaswerke vorliegen, sich am Ausbau einer Erdgasleitung von Karlsruhe bis Ulm zu beteiligen. Von dort wird das Gas über Passau nach Österreich eingeleitet werden.

Es stimmt, daß wir die Kohlengaserzeugung in Simmering stilllegen wollen. Sie soll aus Rationalisierungsgründen auf Leopoldau konzentriert werden.

Zu der "technischen Vorlesung" von GR. Peter über den Wagenbau und die Bremsen meint Stadtrat Schwaiger, er überlasse als Nichttechniker die Lösung dieser Fragen den Technikern, die ja auch nicht

auf der "Nudelsuppe dahergeschwommen" sind. Er sei überzeugt, daß die Techniker in jedem Fall versuchen, die beste Lösung für die Verkehrsbetriebe zu finden.

Der schaffnerlose Beiwagen: Es ergaben sich bisher keine nennenswerten Schwierigkeiten. Im kommenden Jahr werden weitere 20 Wagen angeschafft. Die Einrichtung wird sicher eine wesentliche Personalerparnis bringen. Allerdings wird ein Umbau des Tarifsystems notwendig sein, wenn wir diese Aktion ausbauen wollen.

Weiter hob der Referent in seinem Schlußwort besonders hervor, daß man alles daransetzen müsse, die Eigenstromerzeugung auf 75 Prozent zu bringen. Für eine Querverbindung von Floridsdorf nach dem Westen liegen die Pläne bis auf das letzte Detail in den Schubladen der Verkehrsbetriebe. Es fehlen jedoch die notwendigen 25 Gelenkzüge und 802 Bedienstete.

Abschließend dankte Stadtrat Schwaiger allen Debattenrednern für die "friedvolle Atmosphäre" und ersucht nochmals um die Annahme seiner Anträge. (Beifall bei den Regierungsparteien.)

Bei der Abstimmung werden die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke mit den Stimmen der SPÖ und der ÖVP angenommen.

#### Neuwahl der Stadträte und Vizebürgermeister

Unter dem Vorsitz von Bürgermeister Jonas wird hierauf die Neuwahl der Stadträte vorgenommen. Auf Grund eines von GR. Dr. Stemmer überreichten Antrages der Sozialistischen Partei wird die Zahl der Stadträte mit den Stimmen der Mehrheitsparteien mit zwölf festgesetzt. Im Sinne der Wiener Gemeinde ratswahlordnung entfallen auf die SPÖ acht Mandate und auf die ÖVP vier Mandate. Mit den Stimmen der Mehrheitsparteien werden zu Stadträten gewählt:

Hans Bock, Franz Glaserer, Kurt Heller, Maria Jacobi, Hans Mandl, Hubert Pfoch, Rudolf Sigmund und Felix Slavik, von der SPÖ; Dr. Heinrich Drimmel, Dr. Otto Glück, DDr. Pius Frutscher und Dr. Hans Wollinger von der ÖVP.

Die Gewählten nehmen die Wahl an und leisten die Angelobung.

In einem gesonderten Wahlgang erfolgt hierauf die Wahl der zwei Vizebürgermeister. Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist der eine Vizebürgermeister von der stärksten Partei vorzuschlagen, der andere von der zweitstärksten Partei des Gemeinderates, sofern diese wenigstens ein Drittel der Gemeinderatsmandate innehat. Demnach sind die Sozialistische Partei und die Volkspartei zur Erstattung dieser Vorschläge legitimiert. Die SPÖ schlägt Stadtrat Felix Slavik, die ÖVP Stadtrat Dr. Heinrich Drimmel vor. Die Nominierten werden mit den Stimmen von SPÖ und ÖVP zu Vizebürgermeistern der Bundeshauptstadt Wien gewählt.

Den nächsten Tagesordnungspunkt bildet die Bestimmung der Verwaltungsgruppen. Über die Zahl und Einteilung dieser Verwaltungsgruppen ist ein Parteienübereinkommen zustande gekommen, nach dem folgende 12 Verwaltungsgruppen bestimmt werden:

- Verwaltungsgruppe I: Personalangelegenheiten, Verwaltungs- und Betriebsreform
- Verwaltungsgruppe II: Finanzwesen
- Verwaltungsgruppe III: Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung
- Verwaltungsgruppe IV: Wohlfahrtswesen
- Verwaltungsgruppe V: Gesundheitswesen
- Verwaltungsgruppe VI: Bauangelegenheiten
- Verwaltungsgruppe VII: Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten
- Verwaltungsgruppe VIII: Öffentliche Einrichtungen
- Verwaltungsgruppe IX: Wohnungs-, Siedlungs- und Kleingartenwesen
- Verwaltungsgruppe X: Wirtschaftsangelegenheiten
- Verwaltungsgruppe XI: Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten
- Verwaltungsgruppe XII: Städtische Unternehmungen

Die Sitzung wird kurz unterbrochen, um dem Stadtsenat Gelegenheit zu geben, seinen Vorschlag zur Wahl der Amtsführenden Stadträte zu unterbreiten. Nach Wiederaufnahme der Sitzung gibt der Bürgermeister bekannt, daß der Stadtsenat vorschlägt, die zuvor gewählten Stadträte zu Amtsführenden Stadträten und damit zu Leitern der 12 Geschäftsgruppen zu bestellen. Diesen Vorschlag entsprechend wählt der Gemeinderat: Für Personalangelegenheiten,

Verwaltungs- und Betriebsreform Hans Bock, für das Finanzwesen Felix Slavik, für Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung Hans Mandl, für das Wohlfahrtswesen Maria Jacobi, für das Gesundheitswesen Dr. Otto Glück, für Bauangelegenheiten Kurt Heller, für Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten Dr. Heinrich Drimmel, für Öffentliche Einrichtungen Hubert Pfösch, für Wohnungs-, Siedlungs- und Kleingartenwesen Franz Glaserer, für Wirtschaftsangelegenheiten Dkfm. DDR. Pius Prutscher, für Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten Rudolf Sigmund und für die Städtischen Unternehmungen Dr. Hans Wollinger.

Dank an die Stadträte Koci und Schwaiger

Im Anschluß an die Wahl der Leiter der 12 Geschäftsgruppen würdigt Bürgermeister Jonas die aus ihrem Amt scheidenden Stadträte Franz Koci und Anton Schwaiger mit folgenden Worten:

"Mit der neuen Funktionsperiode des Gemeinderates scheidet Herr Stadtrat Franz Koci als Mitglied des Stadtsenates aus. Als Amtsführender Stadtrat leitete er die Geschäftsgruppe "Öffentliche Einrichtungen". Dieses wichtige Amt unterstand ihm seit den Neuwahlen im Jahre 1954, nachdem er schon von 1951 bis 1954 das Wohnungsamt der Stadt Wien geleitet hatte.

Seine vielseitigen Erfahrungen auf dem Gebiete der kommunalen Verwaltung kamen ihm auch hier sehr zugute. In diesem Wirkungskreis, den er ein ganzes Jahrzehnt ausfüllte, hat er hervorragend gearbeitet. Der Wiener Gemeinderat hat ihm anlässlich seines bevorstehenden 65. Geburtstages in Würdigung seiner großen Verdienste um das öffentliche Wohl in Wien und in Würdigung seiner großen Bemühungen für den Aufbau Wiens den offiziellen Dank in der Form ausgesprochen, daß er durch einstimmigen Beschluß zum "Bürger der Stadt Wien" ernannt wurde. Erlauben Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß ich dem scheidenden Stadtrat Franz Koci für seine verdienstvolle und langjährige Tätigkeit, die er in schwerster Zeit im Interesse der Stadt und ihrer Bevölkerung vollbracht hat, den herzlichsten Dank ausspreche und ihm für seinen weiteren Lebensweg Glück und Gesundheit wünsche. (Beifall bei SPÖ, ÖVP und KLS.)

Dem neuen Stadtsenat gehört auch Stadtrat Anton Schwaiger nicht mehr an. Stadtrat Schwaiger wurde bereits bei den ersten Wahlen im Jahre 1945 in den Wiener Gemeinderat gewählt. Nach erfolgreicher Tätigkeit in mehreren Ausschüssen des Wiener Gemeinderates wurde ihm im Jahre 1959 eine schwere und verantwortungsvolle Aufgabe übertragen. Er wurde zum Amtsführenden Stadtrat der Verwaltungsgruppe XII - Städtische Unternehmungen gewählt. In dieser Funktion hat er sich besonders für die Modernisierung und Rationalisierung der Wiener Stadtwerke eingesetzt. Mit der Durchführung des fünfjährigen Investitionsprogrammes konnte eine starke Produktivitätssteigerung bewirkt werden. Nur so war es möglich, daß die Wiener Stadtwerke den gestiegenen Anforderungen gerecht werden konnten.

Im Namen des Wiener Gemeinderates spreche ich Herrn Stadtrat Anton Schwaiger für die von ihm als Verantwortlichen für die Wiener Stadtwerke, wie auch als Mitglied des Stadtsenates und der Wiener Landesregierung unter erschwerten Bedingungen geleistete Arbeit den aufrichtigen Dank aus. Gleichzeitig möchte ich der Genugtuung Ausdruck verleihen, daß er dem Wiener Gemeinderat mit seinen reichen Erfahrungen weiterhin zur Verfügung stehen wird." (Beifall bei SPÖ, ÖVP und KLS)

Anschließend wählte der Gemeinderat über Vorschlag der SPÖ-Fraktion sechs neue Ausschuß- und Kommissionsmitglieder, deren Sitz durch Zurücklegungen vakant geworden war. Gewählt wurden: GR. Rösner zum Mitglied des Kulturausschusses, GR. Sagmeister zum Mitglied des Bauausschusses, GR. Pellet zum Mitglied des Wohnungsausschusses, GR. Weisz zum Mitglied der Gemeinderätlichen Personalkommission, GR. Ing. Hofstetter zum Ersatzmitglied des Beirates der Wiener Wohnbauaktion 1964 und GR. Deutsch zum Mitglied der Kommission zum Studium der wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse bei den Verkehrsbetrieben.

#### Schlußwort des Bürgermeisters

Nach Beendigung der Tagesordnung ergreift Bürgermeister Jonas das Wort zu seiner Schlußansprache:

"Ich habe in meiner Antrittsrede versucht, einen Überblick über eine Reihe der wichtigsten Aufgaben zu geben, die in den

nächsten fünf Jahren von uns zu erledigen sein werden. Es sind große Projekte darunter, die hohe Summen Geldes verschlingen werden und auf die sich die Aufmerksamkeit der Bevölkerung richten wird.

Wichtig ist vor allem, daß wir uns immer wieder um das Vertrauen und das Verständnis der Wiener Bevölkerung bemühen. Nur durch die Mithilfe und die Steuerleistung unserer Mitbürger kann unser Bemühen von Erfolg gekrönt sein. Ich kann im Namen des Wiener Gemeinderates die Versicherung abgeben, daß wir unser ganzes Wissen und Können mit voller Verantwortungsbereitschaft in den Dienst unserer geliebten Heimatstadt Wien stellen werden.

Die intensiven Beratungen über den Haushaltsplan für das Jahr 1965, als dem ersten Teil der neuen Wahlperiode, sind nun abgeschlossen. Mit der Annahme des Voranschlages sind die Weichen für die Arbeit des kommenden Jahres gestellt. Es drängt mich, allen aufrichtig zu danken, die an dieser verantwortungsvollen Aufgabe mitgewirkt haben, Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren des Wiener Gemeinderates, dem Amtsführenden Stadtrat für das Finanzwesen und den Herren der zuständigen Magistratsabteilungen der Geschäftsgruppe II, den Amtsführenden Stadträten mit ihren Abteilungsleitern, dem Magistratsdirektor, dem Kontrollamtsdirektor, dem Generaldirektor der Wiener Stadtwerke und dem Stadtbau- direktor. In diesen Dank schließe ich natürlich auch alle ihre Mitarbeiter ein. Nicht vergessen will ich die Leistung des Präsidialbüros, der Pressestelle und des Stenographenbüros, deren Mitarbeiter in bewährter Weise zum erfolgreichen Verlauf der Budgetdebatte beigetragen haben. (Beifall aller Fraktionen) Mein Dank gilt auch den Herren von der Presse, die durch eine ausführliche und korrekte Berichterstattung für den besten Kontakt mit der Öffentlichkeit gesorgt haben. Dasselbe gilt für die Mitarbeiter des Rundfunks und des Fernsehens. (Beifall)

Der Haushalt unserer Stadt ist für das nächste Jahr bestellt. Ich wünsche Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren des Wiener Gemeinderates, nach der Hast der letzten Wochen ein geruhssames Weihnachtsfest. Das Jahr 1965 möge im Geiste konstruktiver gemeinsamer Arbeit die Verwirklichung unserer Aufgaben, Absichten und Hoffnungen bringen.

Allen Wienerinnen und Wienern wünsche ich im Namen des Gemeinderates frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr, das ihnen Erfolg, Zufriedenheit und Gesundheit bringen möge.

Die Sitzung ist geschlossen." (Beifall aller Fraktionen.)

Die Klubobmänner der im Gemeinderat vertretenen Parteien begeben sich darauf zu Bürgermeister Jonas und bringen ihm Weihnachts- und Neujahrswünsche ihrer Fraktionen dar. Für die SPÖ spricht GR. Dr. Stemmer, für die ÖVP GR. Mühlhauser, für die FPÖ GR. Dr. Schmidt und für die KLS GR. Maller.

Damit findet die erste Sitzung des neuen Wiener Gemeinderates, die von der Konstituierung bis zum Schlußwort des Bürgermeisters genau 53 Stunden und 55 Minuten gedauert hat, ihr Ende.

- - -

#### Wiener Landesregierung wurde angelobt

=====

Hans Mandl und Dr. Heinrich Drimmel zu Stellvertretern des Landeshauptmannes bestimmt

19. Dezember (RK) Nach Beendigung der heutigen Gemeinderatssitzung traten unter Vorsitz von Landeshauptmann Jonas die Mitglieder der Wiener Landesregierung zu ihrer ersten Sitzung zusammen, um ihr Gelöbnis zu leisten.

Hierauf referierte Stadtrat Sigmund unter Bezugnahme auf die Verfassung der Bundeshauptstadt Wien über die Regelung der Stellvertretung des Landeshauptmannes. Er stellte den Antrag auf folgenden Beschluß der Landesregierung:

"Als Vertreter des Landeshauptmannes werden gemäß Paragraph 137 Abs. 3 der Verfassung der Stadt Wien amtsführende Stadtrat Hofrat Hans Mandl und Vizebürgermeister Dr. Heinrich Drimmel bestimmt."

- - -

Hubert Pfoch

=====

Amtsführender Stadtrat für Öffentliche Einrichtungen

Hubert Pfoch wurde am 25. Juni 1920 in Wien als Kind einer Ottakringer Arbeiterfamilie geboren. Er erlernte das Tischlerhandwerk, rückte im Jahre 1940 zum Arbeitsdienst ein und diente dann bis Kriegsende bei den Pionieren.

Nach seiner Rückkehr trat er in den Dienst der Stadt Wien, wo er, in Erfüllung eines lang gehegten Wunsches, als Bibliothekar angestellt wurde. Pfoch war zuletzt zentraler Referent bei den Wiener Städtischen Büchereien.

Sofort nach Kriegsende begann sich Pfoch, der schon vor 1934 bei den "Kinderfreunden" war, politisch zu betätigen. Nachdem er zunächst innerhalb der Sozialistischen Jugend seines Heimatbezirkes tätig gewesen war, wurde er 1946 Obmann der Sozialistischen Jugend Wiens. Diese Funktion übte er bis zum Jahre 1954 aus. 1949 wurde er in den Wiener Landtag und Gemeinderat entsendet, dem er seither ohne Unterbrechung angehört. In diesen Körperschaften hat er vor allem die Interessen der jungen Menschen wahrgenommen. Er war einer der Gründer des Wohnbauvereines "Junge Generation", der es sich zum Ziel gesetzt hat, Wohnungen zu erschwinglichen Preisen für junge Ehepaare zu errichten. Pfoch ist gegenwärtig Obmann dieses Vereines. 1961 wurde er Obmann der Bezirksorganisation Ottakring der SPÖ.

Hubert Pfoch konnte sich in seiner derzeitigen Funktion als Sekretär der Sozialistischen Fraktion des Wiener Landtages und Gemeinderates umfassende Kenntnisse in allen Sparten der Kommunalpolitik und Kommunalwirtschaft aneignen. Seine besondere Vorliebe gilt den Problemen des Bauens, der Kultur und des Gesundheitswesens. Zuletzt war Pfoch in den Gemeinderatsausschüssen für Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung, für Bauangelegenheiten und für die Städtischen Unternehmungen tätig.

Am 19. Dezember 1964 wurde Hubert Pfoch zum Amtsführenden Stadtrat für Öffentliche Einrichtungen gewählt.

- - -

Dr. Johann Wollinger

=====

Amtsführender Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen

Stadtrat Dr. Johann Wollinger wurde am 13. Februar 1915 in Wien-Meidling geboren. Sein Vater Heinrich Wollinger war Kaufmann und entstammte ebenfalls einer alten Kaufmannsfamilie.

Johann Wollinger absolvierte auch seine Schulbildung - Volksschule und Gymnasium - in seinem Heimatbezirk Meidling. Im Juni 1934 maturierte er und nahm anschließend das Jusstudium an der Wiener Universität auf. Während des Studiums erfüllte er im Jahr 1937 die Dienstpflicht bei der Österreichischen Bundesheer. Die Promotion zum Doktor juris erfolgte im Februar 1940. Im März des gleichen Jahres trat Dr. Wollinger in den Gerichtsdienst ein. Die Stationen waren Gloggnitz, Landesgericht für Zivilrechtsangelegenheiten Wien, Strafbezirksgericht Wien und Bezirksgericht Floridsdorf. Militärdienst im zweiten Weltkrieg leistete er vom Juli 1941 bis April 1945.

Im Mai 1945 trat Dr. Wollinger in das Bundesministerium für Unterricht als Ministerialkommissär ein, wurde Ministerialoberkommissär und legte die praktische-politische Verwaltungsprüfung ab.

Ab Dezember 1948 war er Geschäftsführer der Sektion Handel der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien. Ab April 1952 war Dr. Wollinger außerdem leitender Sekretär des Fonds der Wiener Kaufmannschaft.

Seine politische Tätigkeit nahm Johann Wollinger in verschiedenen christlichen Jugendorganisationen schon sehr früh auf. Nach 1945 war er in der Bezirksparteileitung Meidling tätig sowie in der Landesparteileitung der Österreichischen Volkspartei. Bereits von 1954 bis 21. Oktober 1958 war er Mitglied des Wiener Gemeinderates und Abgeordneter zum Wiener Landtag. In dieser Zeit war er im Finanzausschuß, im Ausschuß für Allgemeine Verwaltung und zuletzt im Ausschuß für Städtische Unternehmungen tätig. Am 19. Dezember 1964 wurde Dr. Johann Wollinger zum Amtsführenden Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen gewählt.

Stadtrat Dr. Wollinger ist verheiratet und hat vier Kinder.

- - -