

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309 b - TELEPHON: 45 16 31, KL. 2232, 2233, 2236

INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Freitag, 25. April 1958

Blatt 730

## 58 Prozent der Wiener Mütter berufstätig

25. April (RK) Dr. Hertha Firnberg gab heute im Institut für Wissenschaft und Kunst an Hand einwandfreier Zahlenunterlagen eine statistische Analyse über "Die berufstätigen Frauen in Wien".

Darnach kann Wien als "die Stadt der Arbeitnehmerinnen" bezeichnet werden, weil von sämtlichen berufstätigen Wiener Frauen 87 Prozent ihren Beruf als Angestellte, Arbeiterinnen oder Lehrmädchen ausüben, während dies in den anderen Bundesländern nur bei 46 Prozent der Fall ist.

Im besonderen aber ist Wien "die Stadt der Arbeiterinnen", weil von sämtlichen berufstätigen Wiener Frauen mehr als die Hälfte ihren Beruf als Arbeiterinnen ausüben, während dies im übrigen Österreich nur bei einem knappen Drittel der Fall ist.

Wiens Wirtschaft ist auf der Hände Arbeit seiner Frauen angewiesen, weil zwei Fünftel aller Wiener Berufstätigen Frauen sind. Auch die Zahl der berufstätigen Mütter ist sehr hoch. 58 Prozent aller Wiener Mütter des Jahres 1957 standen in Arbeit.

- - -

Sonntag früh keine Straßenbahn über Südtiroler Platz  
=====

25. April (RK) Am Sonntag, dem 27. April, sind wegen Bauarbeiten die Gleisanlagen am Südtiroler Platz von Betriebsbeginn bis etwa 7 Uhr früh unbefahrbar und der Straßenbahnbetrieb in diesem Bereich unterbrochen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs werden daher folgende Maßnahmen getroffen:

Die Linie 118 wird geteilt geführt einerseits zwischen Stadionbrücke und Schleife Südtiroler Platz, andererseits zwischen Bahnhof Favoriten über Gudrunstraße, Matzleinsdorfer Platz bis Lerchenfelder Gürtel. Als Verbindung der beiden Linienteile zwischen Matzleinsdorfer Platz und Südbahnhof über Prinz Eugen-Straße - Weyringergasse - Kolschitzkygasse - Johann Strauß-Gasse - Schelleingasse - Blechturm-gasse - Margaretengürtel - Matzleinsdorfer Platz zurück über Margaretengürtel - Wiedner Hauptstraße - Schönburggasse - Schelleingasse - Argentinierstraße - Wiedner Gürtel - Südbahnhof wird ein Autobusersatzverkehr mit Straßenbahntarif eingerichtet.

Die Linie 67 wird in beiden Richtungen umgeleitet, und zwar ab Favoritenstraße über Gudrunstraße - Matzleinsdorfer Platz - Wiedner Hauptstraße - Karlsplatz zum Kärntner Ring.

Die Linie 66 wird geteilt geführt einerseits zwischen Raxstraße und Gudrunstraße mit Anschluß an die Linie 67 zum Kärntner Ring, andererseits zwischen Südtiroler Platz und Kärntner Ring.

Die Linie 0 verkehrt nur zwischen Floridsdorfer Brücke und Schleife Südbahnhof. Die Weiterfahrt nach Favoriten kann mit der Autobusersatzlinie bis Matzleinsdorfer Platz und von dort mit den Zügen der Linie 6 und 67 erfolgen.

Nach Wiederaufnahme des Verkehrs um etwa 7 Uhr früh befinden sich die Haltestellen am Südtiroler Platz für die Linien 118 und 0 vor der Gleiskreuzung, in Richtung gegen den Südbahnhof für die Linien 66 und 67 stadtseitig vor der Kreuzung.

Eiserne Hochzeit in der Leopoldstadt  
=====

25. April (RK) Der pensionierte Beamte der Österreichischen Bundesbahnen Karl Jauernig und seine Gattin Wilhelmine feierten heute in ihrer Wohnung in der Nordbahnstraße das Fest der Eisernen Hochzeit. Bürgermeister Jonas stattete aus diesem seltenen Anlaß dem greisen Paar einen Besuch ab, um ihm persönlich zu gratulieren. Die Eiserne Braut erhielt vom Bürgermeister zur Erinnerung an ihre Grüne Hochzeit vor 65 Jahren einen Fliederstrauß, beide zusammen eine Ehrengabe und ein Diplom der Stadt Wien. Die Glückwünsche der Leopoldstädter Bevölkerung übermittelte Bezirksvorsteher Hladej. Auch die Verwandtschaft, die Hausparteien und viele Freunde aus der weiten Umgebung brachten dem liebenswürdigen Paar zum 65. Ehejubiläum durch zahlreiche Blumenspenden und Ehrengaben ihre Wertschätzung zum Ausdruck.

- - -

Wiener Gemeinderat  
=====

25. April (RK) Unter dem Vorsitz von Bürgermeister Jonas trat heute um 11 Uhr der Wiener Gemeinderat zu einer Sitzung zusammen.

An Anfragen liegen von der VO sechs und von der ÖVP zwei vor. Ferner wurde von den Gemeinderäten Hausner und Genossen (VO) ein Antrag eingebracht, der die Aufstellung von Ruhebänken auf der Promenade an der unteren Alten Donau betrifft. Der Antrag wurde dem zuständigen Gemeinderatsausschuß für Bauangelegenheiten zur weiteren Behandlung zugewiesen. Von den Gemeinderäten Eleonore Hiltl, Zink und Genossen (ÖVP) wurde ein Antrag vorgelegt, nach dem der Bürgermeister aufgefordert wird, den vom Gemeinderatsausschuß III beschlossenen Ankauf von 60.000 Exemplaren des Buches "Unser Europa" gemäß § 94 der Verfassung der Stadt Wien zu sistieren. Da die dringliche Behandlung des Antrages verlangt wurde, wird vor Schluß der öffentlichen Sitzung darüber abgestimmt werden.

Bürgermeister Jonas teilt sodann mit, daß Gemeinderat Kommerzialrat Walter Leibetseder mit Schreiben vom 4. April sein Mandat

zurückgelegt hat. Dadurch ist die Stelle eines Gemeinderates für den 7. Wiener Gemeindebezirk frei geworden. Als nächster Ersatzmann wurde Lina Richter berufen. Nach Verlesung der Gelöbnisformel wird Frau Lina Richter als Gemeinderätin der Stadt Wien angelobt.

Bürgermeister Jonas würdigte sodann das Wirken des scheidenden Gemeindrates Leibetseder, der seit den Dezemberwahlen des Jahres 1945 unter den schwierigsten Verhältnissen öffentlich tätig war, und bekundete ihm den Dank der Wiener Volksvertretung. In den Gemeinderatsausschüssen X (Wirtschaftsangelegenheiten) und XI (Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten) hat er auf alle Probleme welche die kommunale Wirtschaft und die allgemeine Verwaltung betrafen, mit der ihm eigenen Sachkenntnis und Erfahrung nachhaltigen Einfluß genommen und sich dabei aner kennenswerte Verdienste erworben. Sein öffentliches Wirken war stets auf das Wohl der Gesamtheit gerichtet. (Allgemeiner Beifall.)

Durch das Ausscheiden von GR. Leibetseder ist die Wahl je eines Mitgliedes der beiden genannten Gemeinderatsausschüsse notwendig geworden. Die Sozialistische Partei Österreichs, der der Ausgeschiedene angehört, und die daher zur Erstattung eines Wahlvorschlags zuständig war, hat für den Gemeinderatsausschuß für Wirtschaftsangelegenheiten Gemeinderat Karl Rösner und für den Gemeinderatsausschuß für Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten die heute angelobte Gemeinderätin Lina Richter vorgeschlagen. Die beiden Wahlvorschläge wurden bei der Abstimmung angenommen.

Als erster Verhandlungsgegenstand wird hierauf die Bilanz 1956 der Wiener Stadtwerke beraten. Referent Stadtrat Dkfm. Nathschläger verwies einleitend darauf, daß die Gesamttendenz des Jahres 1956 im Vergleich zum vorangegangenen Wirtschaftsjahr gut war und noch immer im Zeichen einer ausgesprochenen Hochkonjunktur stand.

Die E-Werke präliminierten für das Wirtschaftsjahr 1956 einen Abgang von 10,5 Millionen und erlitten tatsächlich einen Verlust von 118 Millionen; sie schlossen daher um 107,5 Millionen Schilling ungünstiger ab. Die Gaswerke veranschlagten einen Abgang von 12,3 Millionen Schilling, tatsächlich weist der Rechnungsabschluß aber einen solchen von 61,7 Millionen Schilling aus, demnach ist der Rechnungsabschluß ungünstiger um 49,4 Millionen Schilling. Die Verkehrsbetriebe präliminierten pro 1956 einen Verlust von 29,8

Millionen Schilling, tatsächlich weisen sie einen Abgang von 56,4 Millionen Schilling aus, daher ist der Rechnungsabschluß ungünstiger um 26,5 Millionen Schilling als der Voranschlag. Die Bestattung hat einen Überschuß im Wirtschaftsplan in der Höhe von 304.000 Schilling angenommen, tatsächlich aber weist der Rechnungsabschluß einen Abgang in der Höhe von 3 Millionen Schilling aus, daher ist der Abschluß ungünstiger um 3,3 Millionen Schilling als der Voranschlag. Die Wiener Stadtwerke insgesamt präliminierten für das Jahr 1956 einen Gesamtabgang von 52,4 Millionen Schilling, tatsächlich weist die Abschlußbilanz einen Verlust von 239,2 Millionen Schilling aus, daher war der Gesamtabgang um 186,7 Millionen Schilling ungünstiger als ursprünglich angenommen. Das Brauhaus der Stadt Wien veranschlagte pro 1956 einen Überschuß von 271.000 Schilling, tatsächlich weist es einen Überschuß von 162.000 Schilling aus, der somit um 108.000 Schilling kleiner ist als das Präliminare. Schließlich schätzte die Gewista einen Überschuß pro 1956 mit 261.000 Schilling ein, tatsächlich erzielte sie aber einen Überschuß von 522.000 Schilling, daher schloß sie günstiger ab um 261.000 Schilling. Alle sechs Unternehmungen zusammengenommen präliminierten einen Abgang von 51,9 Millionen Schilling, tatsächlich weisen sie aber einen Abgang von 238,5 Millionen aus; der Abgang ist somit um 186,6 Millionen Schilling größer als ursprünglich angenommen.

Dabei ist zunächst summarisch festzustellen, daß der Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke gegenüber den Voranschlag um nicht weniger als 323 Millionen Schilling gestiegen ist, während die Ertragssteigerung nur 136,3 Millionen Schilling ausmacht.

Von der Aufwandsteigerung entfallen 132,2 Millionen Schilling auf die gegenüber dem Voranschlag erhöhten Subventionen - sie betragen im Jahre 1956 insgesamt 194,2 Millionen Schilling -, auf Mehraufwendungen bei den Abschreibungen 75,4 Millionen Schilling und auf einen Mehrpersonalaufwand 129,6 Millionen Schilling. Wenn man diese <sup>drei</sup> Posten addiert, erhält man bereits 337,2 Millionen Schilling, gegenüber einer Gesamtaufwandsteigerung von 323 Millionen Schilling, ergibt sich somit, daß bei anderen Posten auf der Aufwandseite insgesamt 14,1 Millionen Schilling eingespart worden sein müssen.

Von der Ertragsteigerung per 136,3 Millionen Schilling entfallen ebenfalls 132,2 Millionen Schilling auf erhöhte Subventionen

und nur 3 Millionen Schilling auf eine echte Ertragssteigerung bei den ordentlichen Erträgen. Letztere 3 Millionen Schilling stellen allerdings einen Saldo aus verschiedenen Ertragsposten dar. So steigen die ordentlichen Erträge beim Strom um 19,7 Millionen Schilling, beim Gas um 1,1 Millionen Schilling, beim Koks um 5,7 Millionen Schilling, beim Teer um 7,2 Millionen Schilling, bei sonstigen Verkaufserzeugnissen der Gaswerke um 597.000 Schilling und bei der Bestattung um 5,4 Millionen Schilling, in Summa also um 39,9 Millionen Schilling. Dagegen tritt ein Minderertrag bei der Grundgebühr der Gaswerke um 259.000 Schilling ein, bei den Benzolen sinkt der Ertrag um 3 Millionen Schilling und bei den Verkehrsbetrieben - alles gegenüber dem Voranschlag - um 40,9 Millionen Schilling, sodaß also Mindererträge in der Höhe von 44,2 Millionen Schilling resultieren. Werden Mehr- und Mindererträge saldiert, ergibt sich ein Minderertrag von 4,3 Millionen Schilling, der sich allerdings dann um Mehrerträge aus verschiedenen anderen ordentlichen Aufwandsposten um 7,4 Millionen Schilling auf einen Mehrertrag von 3 Millionen Schilling korrigiert.

Der Absatz von Strom und Gas ist auch im Jahre 1956 noch durchaus günstig gewesen. Der abgegebene, bzw. verkaufte Strom steigt gegenüber einer veranschlagten Ziffer von 1,2 Milliarden kWh auf 1,23 Milliarden kWh, ist somit um  $23,6/\text{Millionen kWh}$  oder 1.95 Prozent höher als angenommen. Gegenüber dem Jahre 1955, in welchem der verkaufte Strom sich auf 1,1 Milliarden kWh bezifferte, ist eine Steigerung um 130,1 Millionen kWh oder von 10.8 Prozent zu verzeichnen. Der Gasverkauf ergab im Jahre 1956 eine Ziffer von 464,4 Millionen Kubikmeter und war somit gegenüber dem Voranschlag per 454,8 Millionen Kubikmeter um 9,6 Millionen Kubikmeter oder 2.12 Prozent höher. Gegenüber dem Absatz im Jahre 1955 mit 414,6 Millionen Kubikmeter ergab sich eine Steigerung um nicht weniger als um 49,8 Millionen Kubikmeter oder 12.1 Prozent. Beim Koksverkauf ergab sich gegenüber einem Präliminare von 361.960 Tonnen und tatsächlich erreichten 353.811 Tonnen ein Minderabsatz um 8.149 Tonnen oder 2.26 Prozent. Gegenüber dem Jahre 1955, in welchem 343.000 Tonnen verkauft worden sind, ergab sich jedoch eine Erhöhung des Absatzes um 10.770 Tonnen oder 3.14 Prozent. Bei den Verkehrsbetrieben wurde eine Gesamtfrequenz von 505,1 Millionen Fahrgästen erreicht, sie war damit um 20,237 Millionen oder um 3.86 Prozent niedriger als die

Voranschlagsziffer per 525,4 Millionen Fahrgästen. Gegenüber dem Jahre 1955, in welchem 540,7 Millionen Fahrgäste befördert wurden, ergab sich eine Minderfrequenz von 35,6 Millionen Fahrgästen oder 6,59 Prozent.

Wie das Kontrollamt in seinem Bericht vom 11. November 1957 feststellt, haben sich die am 1. September 1955 in Kraft getretenen Tarifierhöhungen erstmalig im Jahre 1956 voll ausgewirkt; sie brachten gegenüber dem Vorjahr infolge Ermäßigung oder völliger Auflassung der Haushaltsgrundgebühren den E-Werken einen Einnahmefall von rund 50,5 Millionen Schilling, den Gaswerken einen solchen von rund 9,7 Millionen Schilling mithin rund 60,2 Millionen Schilling. Hingegen ergab die Tarifierhöhung bei den Verkehrsbetrieben infolge des relativ starken Frequenzrückganges bloß Mehreinnahmen von rund 91,6 Millionen Schilling. Dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß das Vergleichsjahr 1955 bereits durch rund vier Monate unter den Auswirkungen der Tarifierhöhung gestanden ist.

Die Gesamtaufwendungen der Wiener Stadtwerke haben im Jahre 1956 2,7 Milliarden Schilling ausgemacht und sind gegenüber dem Voranschlag per 2,4 Milliarden Schilling um 323 Millionen Schilling = 13,2 Prozent gestiegen. Dagegen haben die Erträge 2,5 Milliarden Schilling erreicht und sind nur um 136,3 Millionen Schilling = 5,6 Prozent höher als der Ansatz pro 1956.

An Subventionen wurden in den Wirtschaftsplan der Wiener Stadtwerke ursprünglich nur 62 Millionen Schilling eingebaut. Infolge der nicht entsprechenden Auswirkung der Tarifregulierungen mußte jedoch dieser Subventionsbetrag im Laufe des Jahres zunächst um 44 Millionen Schilling auf 106 Millionen Schilling erhöht werden und erfuhr eine weitere Erhöhung auf insgesamt 194,2 Millionen Schilling infolge des Verkaufes der Anteile der E- und Gaswerke an verschiedenen Elektrizitäts-Sondergesellschaften in der Höhe von 88,2 Millionen Schilling. Dieser sehr wesentlichen Erhöhung der Subvention an die Verkehrsbetriebe war es zu verdanken, daß diese mit einem verhältnismäßig niedrigen Abgang von 56,3 Millionen Schilling abschließen konnten, während die E- und Gaswerke um die belastenden zusätzlichen Subventionen an die Verkehrsbetriebe naturgemäß ungünstiger bilanzieren mußten.

Ohne Subvention hätten die E-Werke noch mit einem Gewinn von

rund 27.69 Millionen Schilling, Gaswerke mit einem Verlust von 17.26 Millionen Schilling, Verkehrsbetriebe mit einem Verlust von 250.60 Millionen Schilling, Bestattung mit einem Gewinn von 0.97 Millionen Schilling abgeschlossen.

Abschließend kann in der Besprechung der Bilanzen der Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke an der Tatsache nicht vorübergegangen werden, daß die schon im Jahre 1955 schwierige Situation im Jahre 1956 ihre Fortsetzung gefunden hat. Vor allem war es das laufende Ansteigen der Personalkosten infolge der bekannten Bezugsregulierungen, die auch dem Jahre 1956 den Stempel aufgedrückt hat. Das Mehrerfordernis an Gehältern und Löhnen einschließlich des Sozialaufwandes sowie an Pensionslasten stellte sich allein auf rund 125 Millionen Schilling. Dazu kam die Steigerung der Rohstoffkosten, im besonderen der Kohle, die das Berichtsjahr ebenfalls beträchtlich beeinflußte und woraus ein Mehraufwand von 67 Millionen Schilling resultierte. Zur Einnahmenseite ist noch zu bemerken, daß die Tarifregulierung vom September 1955 für die Elektrizitäts- und Gaswerke bedeutende Mindereinnahmen mit sich brachten, aber bei den Verkehrsbetrieben infolge des starken Frequenzrückganges die präliminierten Ziffern nicht in der geschätzten Höhe eintraten, daher traf auch insgesamt der erwartete Effekt der Tarifregulierungen aus dem Jahre 1955 nicht ein.

Sodann sprach der Referent dem Personal der städtischen Unternehmungen und allen seinen Mitarbeitern den besten Dank für die geleistete Arbeit aus und beantragte, die Vermögensrechnung vom 31. Dezember 1956 und die Erfolgsrechnung für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1956 der Wiener Stadtwerke zu genehmigen und den Verlust des Geschäftsjahres 1956 von 239,2 Millionen Schilling auf neue Rechnung vorzutragen.

GR. Maller (VO) unterzieht den Rechnungsabschluß einer eingehenden Kritik. Er ist der Meinung, daß niemand das ausgewiesene Defizit ernst nehmen könne. Allein die ordentlichen Abschreibungen machen 405 Millionen Schilling aus und die Rücklagen sind mit 504 Millionen Schilling angegeben. Da jammert man ständig über die schwierige Lage, aber die Rücklagen werden nicht herangezogen.

Der Redner beschäftigt sich dann mit der Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse und des Wagenparks bei den Verkehrsbetrieben und fordert die Heranziehung der Rücklagen zur Erneuerung des



Wagenparks. Ferner vertritt er die Meinung, daß die Gemeinde Wien beim Bund ihre Ansprüche energischer geltend machen sollte. Abschließend versichert er, daß seine Fraktion nicht die Zustimmung geben könne.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger klärt in seinem Schlußwort auf, daß die vom Debattenredner erwähnte Höhe der Rücklage nicht stimme, weil hier die Verlustvorträge von 166 Millionen Schilling für 1955 und 239 Millionen für 1956 nicht berücksichtigt wurden. Bei den Abschreibungen hat der Redner den Fehler gemacht, neben den ordentlichen Abschreibungen die außerordentlichen Abschreibungen nicht zu berücksichtigen. Ferner ist festzustellen, daß die Rücklage bei den Stadtwerken nicht in einem Tresor liegt, sondern das Geld restlos in Form von Investitionen verwendet wurde. Es sei auch nicht richtig, daß der Bund kein Interesse für die Besserung der Verkehrsverhältnisse in Wien habe. Die Schnellbahn zum Beispiel kostet viele hunderte Millionen.

Abschließend ersucht der Referent den Wiener Gemeinderat um die Zustimmung zu seinen Anträgen.

Bei der Abstimmung werden die Anträge des Referenten ohne die Stimmen der VO angenommen.

#### Ausbau der Verbindungsbahn zu einer Schnellbahn

Der städtische Finanzreferent Stadtrat Slavik referiert sodann einen Antrag, dem Bund zum beschleunigten Ausbau der Schnellbahn 634 Millionen Schilling zur Verfügung zu stellen und hierfür Darlehen aufzunehmen. Es sei bekannt, daß die Gemeindeverwaltung seit Jahren alles daran setzt, um die Verkehrsverhältnisse unserer Stadt zu verbessern. Im Rahmen einer Gesamtplanung auf diesem Gebiete kommt nun auch dem Ausbau der Verbindungsbahn zu einer Schnellbahn große Bedeutung zu. Es ist geplant, die Strecke zu elektrifizieren und außer dem fahrplanmäßigen Verkehr einen Intervallverkehr einzuführen. Ursprünglich sollte der Bau der Schnellbahn rascher durchgeführt werden, doch haben leider die finanziellen Mittel für eine rasche Durchführung nicht ausgereicht. Die Bundesbahnen haben im Hinblick auf ihre finanzielle Lage die Bauzeit mit sechs Jahre angenommen. Dieser Zeitraum erschien der Stadtverwaltung jedoch zu lange, da eine Entlastung des Wiener Verkehrs schon früher erfolgen

muß. Es galt, alles daranzusetzen, um das Stadtzentrum nach Möglichkeit zu entlasten und unter Vermeidung des Stadtzentrums die Menschen möglichst rasch zu und von ihren Arbeitsplätzen zu befördern. Diesem Zweck dient die Aktion, über die der Wiener Gemeinderat heute beschließen soll. Um die Bauzeit von sechs Jahren auf drei Jahre zu verkürzen, ist die Aufbringung von 634 Millionen Schilling innerhalb der nächsten drei Jahre notwendig. Es haben vorerst Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Energiewirtschaft stattgefunden, um die technischen Voraussetzungen für die raschere Durchführung des Baues zu überprüfen, und im Anschluß daran auch mit dem Finanzministerium. Es ist selbstverständlich, daß ein so großes Projekt auch von der Bundesseite genau überprüft und überlegt werden mußte. Das Wesentliche vom Wiener Stadtpunkt aus gesehen war, daß der Verkehr nach Möglichkeit beschleunigt und das Zentrum entlastet wird. Eine Beschleunigung des Baues bringe jedoch auch dem Bund Vorteile, da durch die rasche Bauführung nicht die jährlich steigenden Baukosten wirksam werden und der Bund durch die Elektrifizierung dieser Strecke innerhalb von drei Jahren nicht nur Geld sondern auch wertvolle Devisen erspart. Die Verhandlungen zwischen allen zuständigen Stellen wurden auf einer sehr sachlichen Basis geführt und so kann in verhältnismäßig kurzer Zeit ein so großes Projekt in Angriff genommen werden. Nicht vergessen dürfen werden, daß mit diesem Projekt auch ein großer Beitrag zur Arbeitsbeschaffung geleistet wird. Die von der Stadt Wien durchgeführte große Investitionspolitik sei das beste und zweckmäßigste Mittel gegen eine Arbeitslosigkeit.

Alle diese Überlegungen waren für die Stadtverwaltung bei der Behandlung dieses Problems maßgebend. Der Referent stellt daher den Antrag, für den beschleunigten Ausbau der Verbindungsbahn zu einer Schnellbahn dem Bund einen Betrag von insgesamt 634 Millionen Schilling, und zwar im Jahre 1958 65 Millionen, im Jahre 1959 245 Millionen, 1960 245 Millionen und 1961 79 Millionen Schilling zur Verfügung zu stellen und hierfür Darlehen aufzunehmen. Der Magistrat hat mit dem Bund zu vereinbaren, daß dieser die halben Zinsen bis zum Ausmaß von  $3\frac{1}{2}$  Prozent auf sich nimmt und den ganzen ihm zur Verfügung gestellten Betrag in den Jahren 1961 bis 1967 in sieben gleichen Teilbeträgen zurückzahlt. Sollte der Bund selbst solche Darlehen aufnehmen, kommt die Stadt Wien für die Zinsen so weit auf,

daß der Bund nur die halben Zinsen, höchstens aber  $3\frac{1}{2}$  Prozent zu leisten hat. Diese Vereinbarung wurde mit dem Finanzministerium abgeschlossen. Sie soll die Möglichkeit für den Bau der Wiener Schnellbahn in zwei Etappen innerhalb von drei Jahren geben. Nach Beschließung dieses Antrages dürfen wir annehmen, daß noch im nächsten Jahr die ersten Personentransporte vom Nordwesten und Norden unserer Stadt bis zum Hauptzollamt geführt werden können, daß der Nordbahnhof erbaut wird und der Praterstern fertiggestellt werden kann. Nach diesen drei Jahren werden wir einen elektrifizierten Verkehr durch Wien haben, der von der Südbahn bis Leobersdorf und auf der anderen Seite bis Stockerau und Gänserndorf ausgedehnt sein wird. Einer großen Zahl von Beschäftigten wird damit die Fahrt von und zur Arbeitsstätte erleichtert. Es wird dies sicherlich nicht das letzte Projekt sein, aber immerhin ein wesentlicher Schritt zur Erleichterung der Wiener Verkehrssituation.

GR. Lauscher (VO) spricht seine Befriedigung darüber aus, daß es nun endlich so weit ist, mit der Verwirklichung dieses Projektes zu beginnen. Die Inbetriebnahme der Schnellbahn wird vielen Wienern eine spürbare Erleichterung bringen. Zweifellos sei die Verwirklichung dieses Projektes ein ernster Schritt zur Überwindung der Verkehrsmisere unserer Stadt. Dringend sei in diesem Zusammenhang eine Vereinbarung zwischen den Bundesbahnen und der Stadt Wien in Bezug auf ein einheitliches Tarifsysteem. Es müßte das Umsteigen von der Schnellbahn auf die Straßenbahn und Stadtbahn und umgekehrt möglich sein. Der Redner verweist darauf, daß bereits im Jahre 1953 von seiner Fraktion der Antrag eingebracht wurde, die Vorortelinie, die Verbindungsbahn und die Ländebahn zu elektrifizieren und in eine Schnellbahn umzuwandeln. Im Jahre 1954 wurde dann endlich auch von der Stadtverwaltung dieses Problem behandelt und versprochen, innerhalb von  $2\frac{1}{2}$  Jahren den Verkehr auf der Vorortelinie aufzunehmen. Leider sind seither vier Jahre verstrichen.

Auch über die finanzielle Seite dieser Angelegenheit könne man nicht stillschweigend hinweggehen. Der heute vorliegende Antrag sei bezeichnend für das Verhältnis des Finanzministeriums zu Wien und für die Haltung der Sozialisten in diesem Hause. Man könne immer nur darauf verweisen, daß Wien vom Bund ständig benachteiligt wird. Das hat sich auch bei der letzten Sitzung, bei der Behandlung der Tarifregulierung, gezeigt. Die Annahme des heutigen Antrages bedeutet, dem Bund ein Geschenk von rund 100 Millionen Schilling machen, da dem Antrag entsprechend, die Stadtverwaltung für die halben Zinsen aufkommt. Es sei auch erstaunlich, warum sich Finanzminister Kamitz nicht selbst den Kredit verschafft. So dürfe der Kampf der Gemeinde Wien um die Finanzgerechtigkeit nicht aussehen. Bei einer derart inkonsequenten Haltung werden die berechtigten Forderungen Wiens gegenüber dem Bund nie durchgesetzt werden können.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger (ÖVP) begrüßt es, daß es gelungen ist, eine wirkliche Beschleunigung bei der Fertigstellung der Schnellbahn in die Wege zu leiten und daß der Bund mit einer erheblichen Summe in die Verbesserung der Wiener städtischen Verkehrsverhältnisse eingreift. Es muß allerdings vor Illusionen gewarnt werden: es wird sich nicht etwa eine Frequenz von 120.000, sondern von etwa 60.000 Personen täglich ergeben. Freilich könnte die Schnellbahn mit der Zeit eine größere Bedeutung erlangen, wenn sie nicht eine Tangentialbahn bliebe, die mehr oder weniger um den Stadtkern herumfährt, sondern wenn sie mit den übrigen städtischen Verkehrsmitteln in einen möglichst engen Kontakt gebracht wird. Das könnte dadurch gelingen, daß die Straßenbahn- und Autobuslinien an die Stationen der Schnellbahn herangebracht werden - wie das etwa beim Südbahnhof schon der Fall ist -, daß durch einen gemeinsamen Tarif in bestimmten Relationen ein Fluktuieren zwischen den beiden Verkehrsmitteln möglich wird, daß die Schnellbahn mit unserem Stadtbahnssystem in eine direkte Verbindung gebracht wird, wobei die Stadtbahn eine Ausweitung nach Norden und Süden erfahren soll, und daß die Schnellbahn intervallmäßig nicht allzu sehr von den Intervallen der Stadtbahn, speziell in den Spitzenzeiten, abweicht.

Hinsichtlich der Ausweitung der Stadtbahn denkt Redner an die Verlängerung der Gürtellinie von der Gumpendorfer Straße über den Gaudenzdorfer Gürtel unter dem Matzleinsdorfer Bahnhof hindurch zu der neu zu errichtenden Schnellbahn. Die zweite unbedingt zu schaffende Verbindung wäre die etwa zwischen dem Bahnhof Heiligenstadt und dem Bahnhof Nußdorfer Straße mit Blickrichtung über Franz Josefs-Bahnhof in die Brigittenau, wo ebenfalls die Schnellbahn vom Fraterstern zur Nordbahnbrücke strebt. Mit diesen beiden Verbindungen würde sich in Zukunft ein Ring ergeben, bestehend aus der Gürtellinie einerseits und der Schnellbahnlinie andererseits, wobei es ein außerordentlicher Vorteil wäre, wenn sie in Tarifgemeinschaft geführt werden könnten. Dieser Ring würde noch eine Verbesserung dadurch erfahren, daß durch ihn bereits die Wiental- und die Donaukanallinie der Stadtbahn führen. Es wäre notwendig, gerade diese Verbindungen ehestens zu planen, damit zwischen der Inbetriebnahme der Schnellbahn und der Verlängerungsstrecken auf der Stadtbahn nicht allzu viel Zeit liegt. Es wäre das ein Programm etwa für die nächsten fünf Jahre.

Wird dieser Schnellbahn-Stadtbahnring verwirklicht, dann muß auch daran gedacht werden, von diesem Ring aus leistungsfähige Radiallinien gegen das Zentrum zu führen. Die ÖVP vertrete dabei die Ansicht, daß der öffentliche Oberflächenverkehr verschwinden müssen wird und der gesamte Straßenraum für den privaten individuellen Verkehr zur Verfügung stehen soll und dafür ein unbeeinflusstes Funktionieren des öffentlichen Verkehrs in einer zweiten Ebene gewährleistet wird. Mit einem derartigen Programm wäre eine wesentliche Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs zu erreichen. Jedenfalls müßte alles überlegt und auf lange Sicht geplant werden, und bei der Errichtung neuer Bauten, vor allem aber bei Bauten, die Verkehrsobjekte betreffen, darauf Rücksicht genommen werden, daß wir in Wien à la longue trotz allem zu einer Untergrundbahn werden kommen müssen. Dabei stehe die ÖVP auf dem Standpunkt, daß die Regelung der Wiener Verkehrsverhältnisse nicht nur eine Sache der Stadt Wien, sondern auch des Bundes und des Landes Niederösterreich ist.

Der Redner regt die Bildung eines ständigen Koordinationsausschusses an, der von den in Betracht kommenden Körperschaften - Bundesbahn, Verkehrsbetriebe, Lokalbahn usw. - zu beschicken wäre und nicht bloß beratende Stellung, sondern bestimmenden Einfluß auf alle Verkehrsplanungen haben müßte. Die von diesem ausgearbeiteten Vorschläge wären dann von der Verkehrsplanungskommission zu begutachten. Interessanterweise ist die Planung der Schnellbahn bisher noch nicht Gegenstand von Beratungen der Verkehrsplanungskommission gewesen. Der Koordinationsausschuß müßte alle Probleme studieren, damit die Lösungen möglichst sparsam ausfallen, aber zu einem optimalen Wirkungsgrad gelangen.

Die ÖVP stelle mit Freude fest, daß ihre langjährige Initiative auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrswesens nun in einem sehr wesentlichen Teil zum Tragen kommt, wobei es sich ihr nicht um einen politischen Erfolg, sondern um eine vernünftige und gesicherte Weiterentwicklung handelt. (Beifall bei der ÖVP.)

GR. Dr. Bohmann (SPÖ) erklärt, daß der Antrag des Stadtrates für das Finanzwesen über die Vorfinanzierung des Schnellbahnprojektes die Wiener Bevölkerung wirklich aufhorchen läßt, weil dies nicht nur eine der größten Kreditoperationen der letzten Jahre ist, sondern sicherlich ein entscheidendes Mittel zur Lösung der Verkehrsfragen überhaupt darstellt, eine wesentliche Entlastung des innerstädtischen Verkehrs mit sich bringt und letzten Endes ein Arbeitsbeschaffungsprogramm größten Ausmaßes für Wien ist. Die Sozialisten sind davon überzeugt, daß die Wiener Bevölkerung mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen wird, daß die Initiative zur Vorfinanzierung der Schnellbahn von der Wiener Gemeindeverwaltung ausgegangen ist. Wir würden nur wünschen, daß auch eine Reihe anderer Probleme in der gleichen verständnisvollen und sachlichen Atmosphäre mit dem Bund gelöst werden könnten. Wir nehmen die Erklärung des Stadtrates Dkfm. Nathschläger gerne zur Kenntnis, daß auch die ÖVP der Auffassung ist, daß die Verkehrsregelung in Wien eine Sache nicht nur der Gemeinde Wien allein, sondern auch des Bundes ist. Wir wären froh gewesen, wenn diese Worte auch bei den Verhandlungen über die Einführung der Autobahn nach Wien in die Tat umgesetzt worden wären, denn der damalige Vorschlag hat uns viel weniger gefreut.

Wir glauben, daß diese Kreditoperation nur möglich wurde durch die jahrelange, sorgfältige kluge und sparsame Finanzpolitik der Wiener Gemeindeverwaltung. Gerade der so oft gelästerte Rathauschatz, der bei allen möglichen Gelegenheiten angezapft werden sollte, war hiezu die Basis. (Beifall bei den Sozialisten.)

In technischer Hinsicht wird die Fertigstellung der Schnellbahn eine entscheidende Umschichtung der Verkehrsströme innerhalb des Wiener Verkehrsnetzes mit sich bringen. Es ist ja das Kernproblem jeder Verkehrsregelung in Wien, daß der innerstädtische Verkehr entlastet werden muß. Wir glauben, daß die Verwirklichung des Schnellbahnprojektes einen entscheidenden Schritt hiezu darstellt. Wir unterscheiden uns hiebei etwas von den Grundsätzen der ÖVP. Wir operieren nicht nach den Grundsätzen eines Generalverkehrsplanes und von Koordinationsausschüssen, sondern wir handeln und bauen auf Grund der Initiative der Wiener Gemeindeverwaltung. Man müsse diesmal einen bekannten Ausspruch abwandeln und sagen: Am Anfang war die Tat!

Der Redner schätzt die Frequenz der Schnellbahn höher als Stadtrat Nathschläger, da zur eigentlichen Kapazität des Schnellbahnverkehrsnetzes auch jene der Zubringerlinien zu zählen wäre. Wir sind überzeugt, setzte GR. Dr. Bohmann fort, daß die Bevölkerung Wiens und der Anrainergebiete das Projekt mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen wird, da durch die so erreichte Verkürzung der Fahrzeit ihre Freizeit verlängert wird. Die durch die Schnellbahn erreichte Entlastung des Zentrumverkehrs wird die Gemeinde Wien von der Durchführung einer Reihe von Verkehrsregelungen befreien, sodaß die finanzielle Belastung durchaus vertretbar wird.

Die Initiative der Wiener Gemeindeverwaltung zum Ausbau der Verbindungsbahn als Schnellbahn ist wohl der entscheidende Meilenstein in der verkehrsmäßigen Entwicklung Wiens zur Weltstadt. Er ist eine soziale Tat und die Sozialisten begrüßen daher das Projekt lebhaft. Wir glauben, daß die Zeit nicht mehr fern ist, da auch in Verkehrsangelegenheiten Kommunalpolitiker nach Wien kommen werden, um eine großzügige Verkehrsplanung kennenzulernen! (Beifall bei den Sozialisten.)

Stadtrat Slavik sagte in seinem Schlußwort, es sei selbstverständlich, daß mit der Bundesbahn wegen des gemeinsamen Tarifs Verhandlungen geführt werden. Es ist klar, daß es zu einem einheitlichen Tarif kommen muß. Im allgemeinen könne man über die Verhandlungen sagen, daß man zu einem Ergebnis gelangt sei, das für beide Seiten akzeptabel ist. Wenn heute Vorwürfe gemacht wurden, daß der Bau der Schnellbahn so lange dauert, so ist das richtig, aber die Stadt Wien konnte das Tempo nicht bestimmen. Die Bundesbahnen waren andererseits nicht in der Lage mehr auszugeben, als ihnen Geld zur Verfügung gestellt wurde.

Der Referent betont auch die Kreditwürdigkeit der Stadt Wien und meint, daß hier die Finanzpolitik seines Vorgängers ihre Früchte trage. Es zeigt sich jedenfalls, daß man die Reserven nicht leichtfertig angreifen soll. Er verstehe allerdings nicht, welche Gefahr bei dieser Angelegenheit für die Stadt Wien entstehen soll. Weder die Rücklagen noch die Kreditwürdigkeit der Stadt sind für den Finanzminister ein Geheimnis.

Was die Lösung anderer Verkehrsprobleme betrifft, so werden die Sozialisten nie ein Hindernis sein, um Projekte durchzuführen, soweit sie wirtschaftlich zu verantworten sind. Zur Frage der zweiten Verkehrsebene erklärte der Stadtrat, daß sich die Stadt Wien auf keine Experimente einlassen werde, die die Bevölkerung und die Stadtverwaltung in Not bringen könnten. Die U-Bahn, die vor Jahren noch mit 100 Millionen Schilling pro Kilometer berechnet wurde, würde jetzt schon nach neuen Berechnungen 150 bis 180 Millionen pro Kilometer kosten. Es kann sich jeder selbst ausrechnen, ob man solche Summen im In-oder Ausland aufbringen würde. Überhaupt müsse man auch darüber reden, ob gerade der öffentliche Verkehr dem Individualverkehr ausweichen solle und nicht umgekehrt. Vorläufig wenigstens ist die Zahl jener, die sich kein eigenes Auto leisten noch immer und wahrscheinlich auch noch für lange Zeit die weitaus größere.

Selbstverständlich sind wir gerne bereit, bei der Lösung großer Verkehrsprobleme mit dem Bund zusammenzuarbeiten, wenn auch Niederösterreich mitmacht, wird dies nur zu begrüßen sein. Abschließend erklärte Stadtrat Slavik, er freue sich darüber, daß die VO so früh auf Ideen gekommen ist und daß auch die ÖVP so früh Ideen entwickelt hat. Am meisten aber freue er sich darüber, daß



die Mehrheit in diesem Hause die Initiative ergriffen und die Durchführung ermöglicht hat.

Bei der Abstimmung werden die Anträge des Referenten einstimmig angenommen.

Als nächstes referierte Stadtrat Slavik (SPÖ) über eine Subvention der Gemeinde Wien zur Errichtung eines Heimes für Alkohol-  
kranke. 1956 wurde, wie er ausführte, die "Stiftung Genesungsheim" mit dem Ziel gegründet, ein Heim zu schaffen, in dem die Möglichkeit geboten wird, Alkoholiker zu heilen. Die Pläne für den Bau sind schon fertig. Sieben Millionen Schilling wären erforderlich. Es wurde nun eine Vereinbarung abgeschlossen, daß sowohl der Bund als auch die Stadt Wien je zwei Millionen Schilling Subvention gewähren, je eine Million heuer und eine Million nächstes Jahr. Die Stiftung hofft die für die Fertigstellung des Heimes dann noch fehlenden Beträge aufzubringen.

Er hoffe, so schloß der Referent seine Ausführungen, daß es mit Hilfe dieses Heimes gelingen werde, viele Menschen dem Alkohol zu entreißen und ihre Familien wieder glücklich zu machen.

GR. Dr. Helene Stürzer (ÖVP) gab ihrer Befriedigung über die Schaffung des Genesungsheimes Ausdruck, für das, wie sie erinnerte, Vizebürgermeister Weinberger immer eingetreten sei.

Der Referent verzichtet auf das Schlußwort. Bei der Abstimmung wird der Antrag einstimmig angenommen.

Über die Einführung einer nicht zeitbeschränkten Wochenkarte referierte Stadtrat Dkfm. Nathschläger (ÖVP). Wie er ausführte, habe er verschiedene Zuschriften bekommen, in denen vor allem zwei Wünsche zum Ausdruck kamen, nämlich die Grenze für die Gültigkeit der Wochenkarte auf 8.30 Uhr zu verlängern und neben der normalen auch eine zeitungebundene Wochenkarte zu schaffen, weil eine Reihe von Berufstätigen sonst den Normalfahrchein benützen müßten. Die Vorschläge wurden geprüft und man hat sich entschlossen, beiden Wünschen zu entsprechen. Der Einnahmeentgang, der dadurch entsteht, wird schätzungsweise fünf Millionen Schilling ausmachen.

Der Referent stellt dann folgende Anträge: 1.) Es wird eine

nicht zeitgebundene Wochenkarte eingeführt, die auf der Straßenbahn und Stadtbahn innerhalb des Tarifgebietes I oder auf einer Ausnahmetarifstrecke von Betriebsbeginn bis Betriebs-schluß täglich zu je einer Hin- und Rückfahrt auf einer frei-gewählten Strecke, die für die ganze Woche gilt, berechtigt und für sechs Werktage (Montag bis Samstag) 17.50 S und für fünf Werktage (Montag bis Freitag) 14.60 S kostet. 2.) Die Be-nützungszeit der Wochenkarten für den Antritt der Hinfahrt in den Morgenstunden, die ursprünglich von Betriebsbeginn bis 8 Uhr begrenzt wurde, wird auf 8.30 Uhr erweitert. 3.) Der Gültig-keitsbeginn des Kurzstrecken- und Teilstreckentarifses, der mit 8 Uhr festgelegt wurde, wird auf 8.30 Uhr verlegt. 4.) Diese Tarifmaßnahmen treten am 19. Mai in Kraft.

Abschließend bemerkt Stadtrat Dkfm. Nathschläger, daß nun im Bezug auf die Berücksichtigung der berechtigten Wünsche der Bevölkerung bis an die Grenze des Möglichen gegangen worden ist. Er bittet daher um Annahme seiner Anträge.

GR. Maller (VO) stellt zu den vorliegenden Anträgen fest, daß man sich diese Rückzieher hätte ersparen können, wenn man den von seiner Fraktion eingebrachten Anträgen bei den Ver-handlungen über die Tarifregulierung Beachtung geschenkt hätte. Man dürfe sich nicht immer über die Meinung der Opposition hin-wegsetzen, besonders dann nicht, wenn diese Meinung, wie es hier der Fall war, auch von der Bevölkerung, vom Gewerkschaftsbund, den Frauenorganisationen und den Betriebsräten vertreten wurde. Eine Zeitbeschränkung bei den Wochenkarten sei nicht nur für viele Berufsgruppen eine Ungerechtigkeit, sondern sei auch be-triebstechnisch ein Unsinn. Die Beschränkung auf 8 Uhr früh hätte eine zusätzliche große Belastung zur Zeit des Spitzenverkehrs zur Folge gehabt. Auch bei der Ausdehnung auf 8.30 Uhr wird dor-an sich schwache Wagenpark nicht ausreichend sein. Es sei auch höchst unsozial, jene Berufsgruppen, die unregelmäßige Arbeits-zeiten haben, noch mehr zu belasten.

Es handelt sich hier hauptsächlich um ohnedies schlecht bezahlte Arbeitskräfte wie Halbtagsarbeiter, Krankenschwestern, Bedienstete im Gast- und Schankgewerbe, Post- und sonstige Staatsangestellte, Schichtarbeiter usw. Man müsse endlich zu sozialen Tarifen zurückkehren und darauf verzichten, der arbeitenden Bevölkerung durch unnütze Kleinlichkeiten neue Belastungen aufzuerlegen. Im Jahre 1948 hat man bei Einführung der Zeitbeschränkung bei den Wochenkarten die Tarife ermäßigt. Heute tritt man jedoch für eine Tarifierhöhung und die Zeitbeschränkung ein. Der Redner stellt fest, daß seine Fraktion den heute vorliegenden Anträgen zustimmen werde, stellt jedoch den Antrag, die Preiserhöhung für eine nichtzeitgebundene Wochenkarte entschieden zurückzuweisen.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger stellt in seinem Schlußwort fest, daß bei den Wochenkarten eine wesentliche Verschiebung eingetreten ist. Gab es im Jahre 1937 ungefähr 40 Millionen Wochenkarten, so waren es 1956/57 rund 160 Millionen Wochenkartenfahrgäste. Dabei ist der Beschäftigtenstand nur um etwa 50 Prozent gestiegen. Daraus geht hervor, daß die Wochenkarte vielfach zu anderen Fahrten als Berufsfahrten benützt wird. Da sie aber für Berufsfahrten geschaffen wurde, kamen die beiden Parteien zu der Ansicht, neben der zeitbegrenzten Wochenkarte eine zeitungebundene Wochenkarte einzuführen, die jedoch etwas teurer ist. Die Schaffung der neuen Wochenkarte wirke sich jedoch für jenen Personenkreis, der die zeitgebundene nicht verwenden kann, sehr günstig aus, da bei Benützung von normalen Fahrscheinen oder von Retourfahrscheinen bedeutend mehr ausgegeben werden müßte. Die Bevölkerung hat dieser Regelung auch zugestimmt, wie viele Briefe, die dem Stadtrat zgingen, bewiesen haben. Auch der Gewerkschaftsbund hat sich zu den heutigen Beschlüssen zustimmend geäußert und bedankt.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des GR. Maller gegen die Stimmen der VO abgelehnt. Die Anträge des Referenten wurden ein-  
stimmig angenommen.

Im Anschluß daran sprach GR. Eleonora Hiltl (ÖVP) über den von ihrer Fraktion eingebrachten Antrag auf Sistierung des Ankaufes von 60.000 Exemplaren des Buches "Unser Europa". Sie stellt fest, daß in der letzten Sitzung des Kulturausschusses mit den Stimmen der Sozialisten der Antrag genehmigt wurde, 1,8 Millionen Schilling für den Ankauf von 60.000 Exemplaren eines europäischen Lesebuches

zu bewilligen. Dieser hohe Betrag soll für die Beschaffung eines sogenannten europäischen Lesebuches unter dem Titel "Unser Europa" aufgewendet werden. Es wird sich niemand gegen den Gedanken stellen, ein europäisches Lesebuch zu schaffen, das in die Hände der Jugend Europas kommt. Wissen müsse man jedoch, was in diesem Buch steht. Man könne nicht ungeschaut und unorientiert ein solches Lesebuch um einen so hohen Betrag in die Hände von Jugendlichen geben, ohne daß man weiß, was darin zum Ausdruck kommt. Ein europäisches Lesebuch soll ja den Zweck haben, nicht nur in die Hände unserer Jugendlichen sondern auch in die Hände der europäischen Jugend und der ganz Österreichs gegeben zu werden. Es soll also einen propagandistischen Zweck haben. Dazu ist aber notwendig, daß auch das Unterrichtsministerium sich für dieses Buch einsetzt, damit es im Unterricht verwendet wird. Es fand aber erst nach Beschließung des Antrages im Kulturausschuß eine Vorsprache beim Unterrichtsminister statt. Doch vertrat auch der Unterrichtsminister die Meinung, daß eine Förderung und Unterstützung erst nach Kenntnisnahme des Manuskriptes möglich ist. Stadtrat Mandl habe dann erklärt, daß es noch gar nicht feststehe, welche Autoren für dieses Buch schreiben werden. Es sei daher die Hast, mit der die Bereitstellung von fast 2 Millionen Schilling beschlossen wurde, völlig unverständlich. Auch andere Länder haben nicht mit einer derartigen Übereile ein solches Buch vorwärtsgetrieben. Die Rednerin ersucht, dem Antrag die Dringlichkeit der Behandlung zuzuerkennen. (Beifall bei der ÖVP.)

Bei der Abstimmung wurde dem Antrag die Dringlichkeit gegen die Stimmen der ÖVP aberkannt. Er wurde dem Magistrat zur weiteren Behandlung zugewiesen.

- - -