

Rathaus-Korrespondenz

EIGENTÜMER, HERAUSGEBER, VERLEGER UND DRUCK:
PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST DER STADT WIEN

PRESSEFORUM - A 1082 WIEN, 1, RATHAUSSTRASSE 1 - TELEPHON 42 800 DURCHWAHL, KL. 2971 - 2974, FS (7) 5662
CHEFREDAKTEUR UND FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Mittwoch, 6. August 1969

Blatt 2149

Vizebürgermeister Felix Slavik:

Wiener U-Bahn-Abgabe dient der Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung
=====

Neue Wirtschaftsimpulse ohne Einschränkung der bisherigen Investitionstätigkeit

6. August (RK) Vizebürgermeister Felix Slavik gab heute der "Rathaus-Korrespondenz" ein Interview, in dem er zu den wichtigsten Fragen, die mit dem U-Bahn-Bau in der Bundeshauptstadt zusammenhängen, ausführlich Stellung nimmt:

In Wien bereits 46 Kilometer kreuzungsfreie Linien vorhanden

In der Propaganda gegen die Wiener Stadtverwaltung wird immer wieder darauf hingewiesen, daß Wien über keine U-Bahn verfügt. In Wien gibt es aber bereits 46 Kilometer kreuzungsfreie und vom übrigen Verkehr unbehinderte Linien öffentlicher Verkehrsmittel, stellte der städtische Finanzreferent einleitend fest. Zu diesen gehören 29 Kilometer Stadtbahn und mehr als zwölf Kilometer Schnellbahn. Hinzu kommen jene Streckenabschnitte der Straßenbahn, die bereits unterirdisch fahren. Damit hält Wien den Vergleich mit ähnlich großen Städten bereits jetzt sehr gut aus. Viele Wiener denken nicht daran, daß jene Verkehrsmittel, die man nur im deutschen Sprachraum als U-Bahn, anderswo aber als Metros oder Tunnelbahnen bezeichnet, nicht ausschließlich unter der Erde fahren. Man richtet sich nach dem Gelände und den günstigen Möglichkeiten. So fährt in anderen Städten die U-Bahn - um bei diesem Ausdruck zu bleiben - sowohl unterirdisch wie teilweise auch im Freien und über hochgelegene Bahnkörper.

./.

Gesamtes Grundnetz bereits in zehn Jahren in Betrieb

Wenn Wien nun mit dem Bau eines einheitlichen Grundnetzes der U-Bahn beginnt, dann deshalb, weil es in der Bundeshauptstadt derzeit bereits rund 300.000 Personenkraftwagen gibt und der jährliche Zuwachs nunmehr zwischen 20.000 und 30.000 Pkw liegt. Es ist also mindestens mit einer Verdoppelung der Zahl der Personenkraftwagen innerhalb der kommenden 15 bis 20 Jahre zu rechnen.

Eineinhalb bis höchstens zweieinhalb Kilometer U-Bahn pro Jahr ist internationale Norm auf diesem komplizierten Bausektor. Absicht der Wiener Stadtverwaltung ist es, mit dem engeren Grundnetz - es handelt sich um die bereits fertiggeplanten Linien U1, U2 und U4 mit einer Gesamtlänge von 25,4 Kilometer Länge - schon in zehn Jahren fertig zu sein.

In den meisten Ländern zahlt Staat gesamten U-Bahn-Bau

Nirgends in der Welt wird eine U-Bahn allein von der Gemeinde finanziert. In den meisten Ländern trägt der Staat die Gesamtkosten oder er gibt Beiträge, welche die Hälfte der Gesamtkosten weit übersteigen. In Österreich hat sich der Staat viele Jahre hindurch geweigert, für den U-Bahn-Bau in Wien einen Beitrag zu leisten, obwohl in allen anderen Bundesländern der öffentliche Verkehr überwiegend vom Bund getragen wird, und zwar von den Österreichischen Bundesbahnen sowie von den Autobuslinien der Bundesbahnen und der Postverwaltung. Dieser öffentliche Verkehr wird von allen Steuerzahlern Österreichs sehr wesentlich unterstützt. Den höchsten Beitrag hierzu leisten die Wiener Steuerzahler.

Obwohl allen Bundesdienststellen diese Tatsache bekannt ist, wollte der Bund lange nichts von einem Beitrag für die Wiener U-Bahn wissen. Die Gesamtkosten des Projekts waren nach den Preisverhältnissen des Jahres 1967 mit 5.063 Millionen Schilling errechnet worden. Nach vielen Verhandlungen und Interventionen ist es endlich im Dezember 1968 gelungen, einen im Vergleich zu anderen Staaten bescheidenen Beitrag des Bundes für den Wiener U-Bahn-Bau in Höhe von 2.400 Millionen Schilling, verteilt auf zwölf Jahresraten, zu erreichen.

Die Odyssee zum Bundesbeitrag

Der Weg bis dahin war eine wahre Odyssee, deren markanteste Daten angeführt werden sollen:

Im Mai 1968 überreichte Bürgermeister Marek an Bundeskanzler Dr. Klaus den Bauzeitenplan und den Finanzierungsplan der Wiener U-Bahn.

Am 18. Oktober 1968 hat der Wiener Finanzreferent, Vizebürgermeister Slavik, bei einer Besprechung mit Finanzminister Dr. Koren erfahren, daß diese Unterlagen an den Finanzminister nicht weitergegeben worden sind.

Am 5. November 1968 informierte Vizebürgermeister Slavik den Finanzminister darüber, daß der Bundeskanzler schon seit Mai 1968 diese Unterlagen besitzt. Gleichzeitig übermittelte er Prof. Dr. Koren eine weitere Ausfertigung der Unterlagen, um diesem die Führung von Verhandlungen zu ermöglichen. In dem Brief wurde angeführt, daß die Gesamtkosten 5.063 Millionen Schilling betragen und daß im Jahre 1975 das Höchsterfordernis, nämlich 575 Millionen, auf der Preisbasis von 1967 auftreten wird. Gleichzeitig mit dem Brief wurden auch ein Bericht über das Ergebnis der Kosten- und Bauablauf-Untersuchungen für die Linien U₁, U₂ und U₄ sowie zwei graphische Darstellungen über den Bauablauf und über die Finanzierung übergeben. Die Behauptung des Finanzministers, es wären ihm keine Unterlagen zur Verfügung gestanden, entsprechen demnach nicht den Tatsachen.

Schon im Februar wurde U-Bahn-Abgabe angekündigt

Finanzminister Dr. Koren hat im Bundesrat die Auffassung vertreten, daß die Einführung einer Abgabe für den Bau der Wiener U-Bahn den Verhandlungen, die zwischen ihm und Vizebürgermeister Slavik stattgefunden haben, widersprechen. Dem gegenüber muß festgehalten werden, daß Vizebürgermeister Slavik bereits im Februar 1969 die Einführung einer U-Bahn-Abgabe angekündigt hat. Diese Mitteilung ging damals durch alle Zeitungen sowie über Rundfunk und Fernsehen.

Daß die Mitglieder der Bundesregierung über die beabsichtigte U-Bahn-Abgabe informiert waren, ergibt sich schon daraus, daß Finanzminister Dr. Koren noch Mitte April 1969 den Standpunkt vertreten hat, eine Festlegung, wie die Gemeinde Wien die Finanzierung durchzuführen hat, sei nicht möglich. Nach seiner Auffassung war die Einführung einer allfälligen Steuer nur im Rahmen des Finanzausgleiches zu prüfen. Diese seine Meinung muß der Finanzminister daher zwischen Mitte April bis zum Einspruch des Bundesrates am 17. Juli geändert haben.

Finanzminister Dr. Koren hat im Bundesrat mitgeteilt, daß erst nach Beschluß des Nationalrates am 11. Juni 1969 von Vizebürgermeister Slavik der Entwurf einer Dienstgeberabgabe mit einer vierzehntägigen Begutachtungsfrist ausgesendet worden ist. Das ist richtig. Obwohl dieser Gesetzentwurf am 17. Juni ausgesendet worden ist, hat der Finanzausschuß des Bundesrates am 23. Juni - also bereits sechs Tage später - einstimmig beschlossen, gegen die Finanzierung der U-Bahn durch den Bund keinen Einspruch zu erheben. Die Meinungsänderung bei der Österreichischen Volkspartei hat sich demnach zwischen dem 23. Juni und dem 17. Juli 1969 ergeben.

Die wichtigsten Etappen auf dem Weg zum Bundesbeitrag für den U-Bahn-Bau waren also:

Vereinbarung zwischen dem Finanzminister und dem Wiener Finanzreferenten im Dezember 1968. Diese ist von der Bundesregierung gebilligt worden, die einen entsprechenden Gesetzesantrag dem Nationalrat zuleitete. Der Nationalrat hat am 11. Juni 1969 dieses Gesetz einstimmig beschlossen. Der Finanzausschuß des Bundesrates hat am 23. Juni ebenfalls einstimmig beschlossen, gegen den Bundesbeitrag keinen Einspruch zu erheben. Erst am 17. Juli hat der Bundesrat mit 27 ÖVP-Stimmen gegen 26 SPÖ-Stimmen den Einspruch beschlossen.

Was soll der Einspruch des Bundesrates bewirken?

Der Wiener Landtag, der in seinen Beschlüssen autonom und vom Vertrauen der Wiener Bevölkerung getragen ist, hat einen Beschluß gefaßt, den die Regierung im Rahmen der verfassungsmäßig gegebenen Möglichkeiten anfechten kann.

Die Bundesregierung ist berechtigt, einen Einspruch gegen den Beschluß des Wiener Landtages zu erheben. Der Wiener Landtag jedoch ist auf Grund der Verfassung berechtigt, einen Beharrungsbeschluß zu fassen. Die Bundesregierung kann sich sodann an den Sechszwanziger-Ausschuß wenden. Wenn der Sechszwanziger-Ausschuß dem Einspruch der Bundesregierung nicht Rechnung trägt, tritt das Gesetz, das der Wiener Landtag beschlossen hat, in Kraft.

Mit diesem Vorgang sind alle verfassungsmäßig vorgesehenen Möglichkeiten ausgeschöpft. Die ÖVP hat nun einen bedenklichen Weg eingeschlagen. Sie hat eine Sanktion gegen einen frei gewählten Landtag in Anwendung gebracht. Die Partei, die dauernd von Föderalismus redet, hat sich nicht gescheut, ihre zeitweilige Mehrheit im Bundesrat - weil der Vorsitzende, der von der Sozialistischen Partei gestellt wird, nicht mitstimmen darf - auszunützen. Es ist für die Demokratie außerordentlich bedenklich, wenn so gegen die verfassungsmäßig gewährleisteten Rechte eines frei gewählten Landtages vorgegangen wird.

Warum hat der Wiener Landtag die U-Bahn-Abgabe beschlossen?

Wie sich aus den dem Bundeskanzler und dem Finanzminister zur Verfügung gestellten Unterlagen ergibt, werden für den U-Bahn-Bau im Durchschnitt 500 Millionen Schilling pro Jahr gebraucht. Auf Grund der Vereinbarung zwischen Finanzminister Dr. Koren und Vizebürgermeister Slavik soll der Bund in den Jahren 1970 bis inklusive 1973 je 150 Millionen Schilling Beitrag leisten. In den Jahren 1974 bis 1977 soll der Bund jährlich 200 Millionen Schilling, in den Jahren 1978 bis zum Jahre 1981 jährlich 250 Millionen Schilling zum Bau der U-Bahn beitragen. Der Bund soll demnach seinen Beitrag im Verlaufe von zwölf Jahren bezahlen. Soll die Bauzeit nur zehn Jahre betragen, dann kommen die letzten zwei Raten des Bundes der Stadt Wien erst dann zugute, wenn die drei U-Bahnlinien bereits fertiggestellt sind.

Kredite nur auf Kosten lebenswichtiger Investitionen

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß die letzten 500 Millionen Schilling von der Stadt Wien vorfinanziert werden müßten und das könnte eventuell auch in der Form einer kurzfristigen Kreditaufnahme erfolgen. In den ersten vier Jahren, in denen der Bund je 150 Millionen Beitrag leisten soll, ergibt sich für die Stadt Wien die Notwendigkeit, 350 Millionen Schilling aufzubringen. Die Wiener Stadtverwaltung mußte nun überlegen, ob aus den allgemeinen Budgetmitteln 350 Millionen Schilling für den U-Bahn-Bau abgezweigt werden können. Diese Möglichkeit hätte dann bestanden, würde die Gemeinde Wien ihre Investitionstätigkeit auf anderen lebenswichtigen Gebieten einschränken. Nur wenn beim Wohnungsbau, beim Schulbau, beim Kindergartenbau, beim Straßen- oder beim Brückenbau oder bei anderen wichtigen Sparten weniger investiert wird, wäre die 350 Millionen Schilling aufzubringen. Dies ginge nur auf Kosten der Wiener Wirtschaft, die auf allen anderen Gebieten mit Ausnahme des U-Bahn-Baus weniger Aufträge bekäme. Die Sprecherin der ÖVP im Wiener Landtag, Stadtrat Dr. Schaumayer, hat unter anderem vorgeschlagen, die Stadt Wien möge eventuell ihr gehörende Gründe oder Produktionsanlagen verkaufen, um zusätzliche Geldmittel aufzubringen. Dieser Vorschlag kann wohl von niemandem gebilligt werden, der weiß, wie groß der Bodenbedarf in Wien ist, um alle Aufgaben für die Wiener Bevölkerung erfüllen zu können. Die zweite Möglichkeit hätte darin bestanden, eine andere Form der Besteuerung zu suchen.

Arbeitnehmer-Besteuerung wäre für Bund nachteiliger

Hätte der Landtag eine Besteuerung der gesamten Wiener Bevölkerung beschlossen, wäre kein Einspruch der ÖVP im Bundesrat erfolgt. Aus einer Besteuerung der Arbeitnehmer wären unzweifelhaft neue Lohnforderungen entstanden. In diesem Fall hätten die Unternehmungen mehr an Belastungen zu tragen gehabt, als durch die geplante U-Bahn-Abgabe vorgesehen ist, und der Bund hätte höhere Steuerausfälle hinnehmen müssen. Angenommen, die Arbeitnehmer verzichteten auf einen Lohnausgleich, dann wäre durch diese Art der Besteuerung die Konsumkraft eingeschränkt worden, die wieder zu Minder-einnahmen der Wiener Wirtschaft geführt hätte.

Überwälzung auf kommende Generation ist undurchführbar

Dieser Weg schien daher nicht gangbar. Der scheinbar populärste Vorschlag geht dahin, den Finanzbedarf für den U-Bahn-Bau durch Kreditoperationen oder durch Anleihen zu decken. Dabei wird immer wieder das Argument verwendet, daß auch kommende Generationen für die Finanzierung des U-Bahn-Baues herangezogen werden sollen. Man verschweigt der Bevölkerung, daß es so langfristige Kredite oder Anleihen gar nicht gibt, die es ermöglichen würden, die Rückzahlungen auf die nächsten Generationen zu überwälzen. Die Laufzeit der Kredite und Anleihen beträgt derzeit durchschnittlich 15 Jahre. Längerfristige Kredite oder Anleihen sind kaum irgendwo zu bekommen. Daraus ergibt sich ganz eindeutig, daß eine Verschiebung auf kommende Generationen nicht nur ungerecht wäre, sondern auch undurchführbar ist.

Wahnsinnskosten durch Kredite

Man verschweigt auch der Bevölkerung, daß eine Finanzierung über Kredite oder Anleihen außerordentlich kostspielig ist. Gerade die immense Verschuldung des Bundes sollte für uns Wienerinnen und Wiener ein warnendes Beispiel sein. Der Bund muß derzeit schon so viele Zinsen und Rückzahlungsraten pro Jahr leisten, als der gesamte U-Bahn-Bau kostet. Die Belastungen des Bundes aus Zinsen und Kreditrückzahlungen überschreiten bereits den Betrag von 5.000 Millionen Schilling jährlich. Wollte die Stadt Wien 250 Millionen Schilling auf dem Kreditwege für den Bau der U-Bahn zur Verfügung stellen, dann müßten die Kreditaufnahmen jedes Jahr um jenen Betrag höher sein, der für Zinsen und für Rückzahlungen der bereits aufgenommenen Kredite verwendet werden muß. Im ersten Jahr müßten nur 250 Millionen Schilling Kredit aufgenommen werden, aber im zehnten Jahr müßten bereits 593,365.000 Schilling Kredite aufgenommen werden, damit 250 Millionen Schilling für den Bau übrig bleiben. Weitere 343,365.000 Schilling wären also erforderlich, um die Zinsen und die Rückzahlungsraten der bereits vorher aufgenommenen Kredite decken zu können. Aber noch weitere elf Jahre wären notwendig, um die aufgenommenen Kredite wieder abzuzahlen. Daraus ergibt sich, daß die Wiener Bevölkerung weitaus schwerer belastet werden würde, als durch die Einführung einer U-Bahn-Abgabe.

Wie hoch ist nun tatsächlich die Belastung?

Die Zahl der unselbständig Erwerbstätigen betrug im Jahre 1968 in Wien laut Statistik des Bundesministeriums für soziale Verwaltung 738.000. Auf Grund der im Gesetz vorgesehenen Befreiungen muß die Abgabe für 453.000 unselbständig Erwerbstätige geleistet werden. Für 285.000 Beschäftigte muß keine Abgabe geleistet werden. Die Abgabe beträgt pro Erwerbstätigen pro Jahr 520 Schilling oder zehn Schilling wöchentlich. Das ergibt zusammen einen Betrag von 235 Millionen Schilling jährlich.

Für welche Arbeitnehmer muß keine Abgabe bezahlt werden?

Auf Grund des Gesetzes ist für die Bediensteten des Bundes, der Gemeinde Wien und des Landes Niederösterreich, weiter für die Hauswarte, Lehrlinge und Praktikanten, für Arbeitnehmer, die älter als 55 Jahre sind, und Arbeitnehmer, die auf Grund des Invalideneinstellungsgesetzes oder des Opferfürsorgegesetzes beschäftigt werden, keine Abgabe zu entrichten. Nachdem die U-Bahn-Abgabe als Betriebsausgabe zu behandeln ist, sparen sich die steuerpflichtigen Dienstgeber einen Teil der Abgabe in der Form minderer Steuerleistungen auf anderen Gebieten. Die Abgabepflichtigen werden zusammen um 30 Millionen Schilling weniger Gewerbesteuer, um 51 Millionen weniger Einkommensteuer und um 22 Millionen weniger Körperschaftssteuer zu bezahlen haben. Daraus ergibt sich für den Bund eine Mindereinnahme von 60 Millionen Schilling und für die Stadt Wien eine Mindereinnahme von 43 Millionen Schilling. Außerdem haben die Steuerpflichtigen gemeinsam um drei Millionen Schilling weniger Kammerumlagen und um elf Millionen Schilling weniger für Wohnbauförderung, Wasserwirtschaftsfonds und Katastrophenfonds zu leisten. Die effektive Belastung der Wiener Wirtschaft durch die U-Bahn-Abgabe beträgt demnach 118 Millionen Schilling pro Jahr.

U-Bahn-Abgabe fließt zur Gänze wieder in Wiener Wirtschaft

Um beurteilen zu können, wie geringfügig diese Belastung ist, muß man wissen, daß in Wien jährlich eine Gehaltssumme von 26.600 Millionen Schilling ausbezahlt wird. Die Belastung der Lohnsumme durch eine U-Bahn-Abgabe beträgt demnach 0.444 Prozent, also nicht einmal ein halbes Prozent. Um jedoch den kleinsten Gewerbe- und Handelstreibenden auch diese geringe Belastung zu ersparen, wurden jene Betriebe von der U-Bahn-Abgabe ausgenommen, deren monatliche Lohnsumme 3.000 Schilling und deren versteuerbares Jahreseinkommen 30.000 Schilling nicht übersteigt. Der Ertrag der U-Bahn-Abgabe soll zweckgebunden sein und darf nur für den Bau der U-Bahn verwendet werden. Durch die Einführung der U-Bahn-Abgabe brauchen die anderen Investitionsaufgaben, die die Stadt Wien zu erfüllen hat, nicht gekürzt zu werden. Die 235 Millionen jährlich fließen demnach zur Gänze wieder unserer Wiener Wirtschaft zu, helfen mit, die Arbeitsplätze zu sichern und unserer Wiener Wirtschaft lohnende Aufträge zu erhalten.

Belastung des Bundes nur zwölf Millionen Schilling

Was nun den Bund anbelangt, der durch die Einführung der Wiener U-Bahn-Abgabe mit 60 Millionen Schilling belastet wird, muß festgestellt werden, daß durch die zusätzlichen Investitionen im Ausmaß von 235 Millionen Schilling dem Bund wieder etwa 48 Millionen Schilling an Steueranteilen zufließen, so daß eine Restbelastung des Bundes lediglich im Ausmaß von zirka zwölf Millionen Schilling pro Jahr verbleibt.

52 Großbetriebe sind die Hauptsteuerpflichtigen

Zum Abschluß sei noch festgestellt, wieviel Steuerpflichtige es auf Grund des Beschlusses des Wiener Landtages geben wird, die durch die U-Bahn-Abgabe erfaßt werden. Nach der letzten Betriebszählung existieren in Wien insgesamt 53.888 Betriebe.

./.

Von diesen Betrieben beschäftigen 18.215 überhaupt keinen Arbeitnehmer und sind daher von der Abgabe nicht betroffen. In 10.321 Betrieben gibt es einen Beschäftigten, sie werden daher im wesentlichen von der Abgabe nicht erfaßt werden. 12.000 Betriebe haben zwei bis vier unselbständig Beschäftigte. In 5.900 Betrieben gibt es fünf bis neun Beschäftigte, in 3.262 Betrieben zehn bis 19 Beschäftigte, in 2.308 Betrieben 20 bis 49 Beschäftigte, in 837 Betrieben 50 bis 99 Beschäftigte, in 431 Betrieben 100 bis 199 Beschäftigte, in 250 Betrieben 200 bis 499 Beschäftigte, in 92 Betrieben 500 bis 999 Beschäftigte und in 52 Betrieben gibt es mehr als 1000 Beschäftigte. Darunter sind die Großbanken, die großen Versicherungsunternehmungen, die großen Bauunternehmungen und die sonstigen Großbetriebe in Wien. Ein Handwerksbetrieb mit drei Dienstnehmern und zwei Lehrlingen bei einem steuerlichen Gewinn von 90.000 Schilling wird durch die U-Bahn-Abgabe mit einer jährlichen Nettobelastung von 864 Schilling zu rechnen haben. Bei einem Friseur mit sechs Dienstnehmern und einem Lehrling bei einem steuerlichen Gewinn von 120.000 Schilling wird sich eine jährliche Nettobelastung von 1.772 Schilling oder monatlich 150 Schilling ergeben.

Steuerliche Belastung in keinem Verhältnis zu den Vorteilen

Aus diesen Beispielen, die fortgesetzt werden könnten, ist zu ersehen, erklärte Vizebürgermeister Slavik abschließend, daß die steuerliche Belastung in gar keinem Verhältnis zu den Vorteilen steht, die der Wiener Wirtschaft durch eine forcierte Investitionstätigkeit geboten werden. Die Mietzinserhöhungen, die sich auf Grund des Mietrechtsänderungsgesetzes für die Wiener Handels- und Gewerbetreibenden ergeben haben, waren ein Vielfaches gegenüber der U-Bahn-Abgabe. Diese Mietzinserhöhungen sind aber nicht der Wiener Wirtschaft zugeflossen, sondern dienen nur der Erhöhung der Einkommen der Hausbesitzer. Bei den Mietzinserhöhungen gab es keine lautstarken Proteste und keine Lichtaus-Aktion, an der nebenbei im wesentlichen jene Gewerbetreibenden teilgenommen haben, die durch die U-Bahn-Abgabe gar nicht oder kaum betroffen werden. Die Wiener U-Bahn-Abgabe dient der Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung, der Finanzierung der U-Bahn unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Investitionstätigkeit auf anderen Gebieten. Sie wird unserer Wiener Wirtschaft neue Impulse zu einer günstigen wirtschaftlichen Entwicklung geben!

Neuer Leiter der Verbindungsstelle der Bundesländer

=====

6. August (RK) Ab 1. September dieses Jahres wird der derzeitige Bezirkshauptmann von St. Pölten, Hofrat Dr. Alfred Korn, die Leitung der Verbindungsstelle der Bundesländer übernehmen. Die Verbindungsstelle der Bundesländer, deren Büro am Sitz des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung in Wien 1, Minoritenplatz 8, untergebracht ist, hat die Aufgabe, die Interessen der einzelnen Bundesländer aufeinander abzustimmen. Außerdem hat sie die Kontakte mit jenen Bundesdienststellen herzustellen, die die Interessen der Bundesländer berühren.

Der Leiter der Verbindungsstelle beziehungsweise seine beiden juristischen Mitarbeiter (einen davon stellt das Land Wien) werden auf Beschluß der Landeshauptleutekonferenz bestellt. Man hat sich bei Gründung der Verbindungsstelle der Bundesländer im Jahre 1956 entschieden, diese wegen der Nähe der diversen Ämter und Dienststellen in der Bundeshauptstadt zu situieren.

- - -

Gäste im Wiener Rathaus

=====

6. August (RK) Zum Treffpunkt von Jugendgruppen aus Deutschland und England wurde heute das Wiener Rathaus. Am frühen Vormittag begrüßte Personalstadtrat Hans Bock 110 Kinder der Arbeiterwohlfahrt Mannheim und Regensburg, die als Gäste der österreichischen Volkshilfe einen vierwöchigen Urlaub im Anton Afritsch-Kinderdorf verbringen. Der Urlaub in Österreich ist für die Kinder der Arbeiterwohlfahrt bereits zu einer lieb gewordenen Tradition geworden, die seit vielen Jahren auf dem Sommerprogramm steht. Stadtrat Bock erklärte den Kindern, daß er sich besonders freue, sie heute als Gäste der Stadt Wien zu sehen und teilte ihnen mit, daß sie nach einer Stadtrundfahrt einen Besuch im Prater absolvieren können.

Wenig später begrüßte gleichfalls Stadtrat Bock 15 Jugendliche aus London. Die Jugendgruppe ist Gast der Stadtgemeinde Mödling, die mit einem Stadtteil in London eine "Schwesternbeziehung" aufgenommen hat. Die Jugendlichen stammen eben aus jenem Stadtteil, der mit Mödling das Schwesternstadt-Abkommen getroffen hat. Der heutige Tag der Londoner ist einem Wien-Besuch gewidmet, der mit einer Stadtrundfahrt seinen Abschluß findet.

- - -

Neuer Leiter des Wohnungsamtes
=====

6. August (RK) An der Amtseinführung des neuen Leiters der Magistratsabteilung 50 (Wohnungsamt), Obermagistratsrat Dr. Leopold Hafner, und der Verabschiedung des bisherigen Leiters, Senatsrat Dr. Leopold Grimme, nahmen heute vormittag die Stadträte Hans Bock und Reinhold Suttner, Magistratsdirektor Dr. Rudolf Ertl, Obersenatsrat Dr. Fritz Delabro und ein Vertreter der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten teil. In der Verabschiedung wurde das besondere Einfühlungsvermögen und die Gabe Senatsrat Dr. Grimmes hervorgehoben, wodurch er nicht nur innerhalb der Abteilung ein gutes Arbeitsklima geschaffen, sondern auch im Verkehr mit den Parteien stets eine vorbildliche Verständigung gefunden hat.

Obermagistratsrat Dr. Hafner, der bereits eine 20jährige Erfahrung in der städtischen Finanzverwaltung hinter sich hat, bringt alle notwendigen Voraussetzungen zur Bewältigung der oft schwierigen Probleme des Wohnungsamtes mit. Magistratsdirektor Dr. Ertl bat abschließend, die Aufmerksamkeit dem neuen Aufgabengebiet der Magistratsabteilung 50, nämlich den Agenden der Wohnbauförderung und der Aufsicht über den Genossenschaftsbau, besonderes Augenmerk zuzuwenden.

- - - -

Endstation für den Europa-Trip: Wiener Rathaus
=====

6. August (RK) In Vertretung des verhinderten Bürgermeister
hießt heute nachmittag Wohnungsstadtrat Reinhold Suttner
55 Pfadfinderinnen aus Kalifornien im Rathaus anläßlich ihres
Wien-Aufenthalts herzlich willkommen. Der Pfadfinderklub
"Bay Girls" unternimmt alljährlich eine Europareise unter dem
Motto "Over the Pole", die mit eben der gleichen Regelmäßig-
keit auch nach Österreich führt. Die jungen Mädchen berichteten
dem Wohnungsstadtrat, daß sie auf ihrer Fahrt durch Österreich
auch in der Stadt Salzburg und auf der Tauplitz-Alm Station
gemacht haben. Zum Andenken an ihren Aufenthalt in der öster-
reichischen Bundeshauptstadt überreichte Stadtrat Suttner
den Pfadfinderinnen das Buch "Blick auf Wien".

- - -

Preisgünstige Gemüse- und Obstsorten
=====

6. August (RK) Das Marktamt der Stadt Wien teilt mit:
Heute waren auf den Wiener Märkten folgende Gemüse- und Obst-
sorten besonders preisgünstig:

Gemüse: Fisolen 6 bis 7 S, Gurken 2 bis 3 S, Paradeiser
5 bis 6 S je Kilogramm, Karfiol 3 bis 4 S je Stück.

Obst: Marillen 3.50 bis 4 S, Pfirsiche 8 bis 12 S, Birnen
Klasse I 8 bis 10 S, Klasse II 6 bis 8 S je Kilogramm.

- - -

Stadtrat Heller besichtigte Einrichtungen der städtischen Kanalisation
=====Wiener Kanalaktion ist 138 Jahre alt

6. August (RK) Stadtrat Kurt Heller besichtigte heute vormittag zum ersten Mal in seiner neuen Eigenschaft als der für die Kanalisation zuständige Referent des Stadtsenates mehrere Einrichtungen der Magistratsabteilung 30 (Kanalisation). Auf seinen Rundgängen wurde Heller vom Leiter der Magistratsabteilung 30, Senatsrat Dipl.-Ing. Leopold Schwarz und Betriebsleiter, Oberamtsrat Ing. Josef Süss begleitet.

Zuerst besuchte der Stadtrat das Hauptlager und die Hauptwerkstätte der Magistratsabteilung 30 in der Hackingerstraße 3, in Wien Penzing. Dort wurden einer der fünf funkgesteuerten Einsatzwagen der städtischen Kanalisation ("eine fahrende Werkstätte"), verschiedene Pumpen sowie die von den Kanalarbeitern verwendeten Speziallampen vorgeführt. Eine der vorgestellten Pumpen ist trotz ihrer 70 Jahre noch immer im besten Zustand. Bei einer Leistung von 35 PS können 200 Liter pro Sekunde aus 9 Meter Tiefe heraufgesaugt werden. Im Hauptlager und der Hauptwerkstätte Hacking befindet sich auch eine eigene Schusterei, die die Stiefeln für die 390 Wiener Kanalarbeiter herstellt und ausbessert.

Von der Hackinger Straße fuhr Stadtrat Heller nach Floridsdorf in die Fännergasse, wo sich das zweite Hauptlager der städtischen Kanalisation befindet, dem sich ein für den Bezirk Floridsdorf zuständiges Pumpwerk anschließt. Dieses tritt bei Hochwasser in Aktion. In der Fännergasse besichtigte Heller auch einen der fünf hypermodernen Hochdruckspülwagen. Die Hochdruckspülwagen befördern bei einem Druck von 100 Atü und einem Einsatz von 120 bis 340 Litern pro Minute allen Unrat aus den Wiener Kanälen. Sie leisten auch die Hauptarbeit bei den alle drei Monate abzuhaltenden Generalkanalreinigungen in der Bundeshauptstadt.

Betriebsleiter Ing. Süss berichtete Heller, daß im letzten Jahr allein 3.000 Kilometer neuer Hauskanäle in Wien gelegt wurden. Was die Arbeit der Magistratsabteilung 30

anbelangt, so stehen die größten Projekte aller Zeiten bevor. Es handelt sich dabei um die Hauptkläranlage Simmering und den absoluten Hochwasserschutz mit seinen Sammelkanälen. Wien war auf dem Gebiet der Kanalisation immer schon Pionier. Während bei uns schon 1831 eine ausgezeichnet funktionierende Kanalisation existierte, schufen London und Berlin erst 1854 derartige Einrichtungen. Stadtrat Heller würdigte die bahnbrechenden Leistungen der Magistratsabteilung 30, die sich sogar ihre Spezialgeräte selbst konstruiert, und dankte ihren Bediensteten für die vorbildliche Arbeit im Dienste der Wiener Bevölkerung.

- - -

Heute um 22 Uhr:

Nachttransport der "fliegenden Klassenzimmer"

=====

6. August (RK) Angeführt von einem polizeilichen Lotsendienst werden heute, Punkt 22 Uhr, die ersten "fliegenden Klassenzimmer" die Herstellerfirma in der Carlbergergasse 40-42 in Wien 23, verlassen und mittels Tieflader, gezogen von Zugmaschinen, zu der Schule 23, Erlaaer Straße 74 gebracht werden. Dort werden sofort nach der Ankunft die Klassenhälften (3,5 mal zwölf Meter je Hälfte) auf einen Betonsockel gestellt, zusammengefügt und an die notwendigen Versorgungsleitungen angeschlossen.

Ein zweiter solcher Transport der mobilen Schulen findet kommenden Freitag, gleichfalls um 22 Uhr, von der Carlbergergasse zu der Schule Wien 22, Bilgeristraße 13, statt.

Gehrte Redaktion!

Sie werden herzlich eingeladen, dazu Fotoreporter und Berichterstatter zu entsenden.

- - -