

Verkehrsfragen.*)

Von besonderer Seite.

Seit Jahrzehnten ist Wien in stetiger aufstrebender Entwicklung begriffen. Das Anwachsen der Bevölkerungsziffer, des Nah- und Fernverkehrs, die Steigerung der Steuerleistung, der industriellen und Handelstätigkeit, der wachsende Fremdenverkehr spiegeln den Aufschwung wider. Ein Krieg von ungeahntem Umfang, der tief in das Erwerbsleben der Bewohner der Hauptstadt eingreift, unterbricht jäh die friedliche Arbeit. Sein Ende wird den Anfang bedeuten für eine neue Zeit. Die politische und wirtschaftliche Geltung der Völker und Staaten wird nach dem Krieg eine andere sein. Durch größere Intensität der Arbeit in Gewerbe, Industrie und Handel müssen wir bemüht sein, Ersatz zu finden für die Schäden, die der Krieg dem Erwerbsleben schlug. Dem Aufschwung, den wir für unser Vaterland erhoffen, sollen aber rechtzeitig die Wege geebnet werden. Die Verkehrseinrichtungen des Reiches und insbesondere auch jene der Hauptstadt sollen für die Periode des erhofften großen Aufschwunges gerüstet sein.

Die gegenwärtige Anordnung der sieben Wiener Fernbahnhöfe, die in der geschichtlichen Entwicklung begründet ist, bedeutet eine arge Zersplitterung vielfach gleichartiger, zusammengehöriger Aufgaben. Hiendurch entstehen mannigfache Nachteile sowohl für die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes als auch für die Bevölkerung und für die räumliche Gestaltung der Stadt. Daß diese Nachteile bereits erkannt wurden, beweist die vom Eisenbahnministerium eingesezte Bahnhofskommission zum Studium der Bahnhoffragen und gegenseitigen Verbindung der in Wien einmündenden Bahnen. Der Öffentlichkeit sind die Ergebnisse der Studien der Bahnhofskommission nicht bekannt geworden. Unter den schon vielfach erörterten grundlegenden Gesichtspunkten für die Lösung dieser Fragen seien jene namhaft gemacht, deren tunlichste Beachtung wünschenswert erscheint.

Die in Wien entspringenden gleichgerichteten Fernverkehre, besonders die nördlich, nordwestlich und nordöstlich gerichteten, sind in einem Bahnhof zusammenzufassen. Bei der Wahl des Ortes für einen solchen neu zu schaffenden Gruppenbahnhof ist auf die bequeme Erreichbarkeit von allen Stadtteilen Gewicht zu legen und jede schwere Beeinträchtigung der Stadtentwicklung hinauszuhalten. Eine Vermehrung der Gelegenheiten für die Frachten-Auf- und Abgabe, insbesondere für die Kohlenabgabe im Stadtgebiet, ist dringend erwünscht, um an Schwerkraftwerk und damit an Kosten zu sparen. Die Güterannahme- und Abgabestellen sollen aber auch in zweckmäßiger Schienenverbindung mit allen Fernbahnen stehen, um das Ueberstellen von Gütern zwischen den Bahnhöfen zu vereinfachen und zu verbilligen. Nur derart kann eine Ermäßigung der Frachtkosten und eine Vereinfachung der Tarife erzielt werden, die im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Wiener Platzes notwendig erscheint.

Unabhängig hiervon bedarf der Westbahnhof dringend einer Umgestaltung, für die bekanntlich bereits ein Projekt vorliegt.

Die Bodenfläche der Wiener Bahnhofsanlagen ist durch die fortschreitende Verbauung des Stadtgebietes sehr wertvoll geworden. Im Interesse der Eröffnung wichtiger Straßen zum Zwecke der Erleichterung des Verkehrs abgeschnürter Stadtteile sind die Flächen einzelner Bahnhofsanlagen eher zu verkleinern. Die Entlastung der Bahnhöfe und Linien von nicht für Wien bestimmten Gütern bildet ein Mittel.

Durch Schaffung geeigneter Zentral-Güterzugs- und Rangiergüterbahnhöfe, die außerhalb der verbauten Stadtteile gelegen, in guter Verbindung mit den Bahnlinien sind, und durch Ablenkung des ortsfremden Güterverkehrs über Außenlinien kann die Entlastung der Verbindungsbahn von einem überaus unwirtschaftlichen und die Anwohner belästigenden Güterverkehr erreicht und diese Linie dem Personenverkehr in erhöhtem Maße nutzbar gemacht werden. Hierdurch wird eine wertvolle und gute Erträgnisse versprechende Linie dem Stadtbahnverkehr eigentlich erst erschlossen werden.

Die Betrachtung der Verbindungsbahn leitet zu den Aufgaben des staatlichen Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet des innerstädtischen und Vororte-(Lokal-)Verkehrs. Da auf einem Gleispaar unmöglich dauernd Fern-Personen- und Güterverkehr sowie ein leistungsfähiger Vororteverkehr fluglos bewältigt werden können, ist die Ausgestaltung mit dritten und vierten Gleisen, wo solche noch fehlen, zu beschleunigen, eine Maßnahme, die zur Entlastung der Bahnhöfe und zur Erhöhung der Betriebssicherheit notwendig erscheint.

Seit Jahren steht die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Wiener Stadtbahn auf der Tagesordnung. Die Dringlichkeit dieser Reform erhellt überzeugend aus den erschreckenden Verlusten, die immer noch steigend, Jahr für Jahr Staat, Stadt und Land belasten. Gegenüber diesen ganz nutzlos in unheimlicher Höhe abdrachten Geldopfern erscheint fast die Rauchplage als unbedeutender, zur Elektrifizierung drängender Grund, obwohl dieser allein schon gerade bei einer Stadtbahn die Elektrifizierung rechtfertigen würde. Im Zusammenhang mit der Stadtbahnelektrifizierung stehen die auf Schaffung neuer elektrischer Schnellbahnlinien abzielenden Bemühungen, die wegen der notwendigen Entlastung der Straßenbahnen, Verbesserungen des Verkehrs der Innern Stadt, Sebuna des Verkehrs der Stadtbahn durch Wechselwirkung und Erschließung neuer Wohnviertel von der Bevölkerung einmütig als bereits viel zu lange verzögert bezeichnet werden.

Es ist einleuchtend, daß die skizzierten Verbesserungen an den Wiener Bahnen bedeutende Geldmittel erfordern; es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß es sich um durchaus produktive Aufwendungen handelt. Den Aufwendungen stehen bedeutende frei werdende Bahnhofsflächen, große Ersparnisse in den Zugförderungskosten und an Personalaufwand gegenüber, soweit es sich um die Zusammenfassung der nördlichen Verkehre in einen Gruppenbahnhof und Umleitung des Transitgüterverkehrs um Wien handelt.