

11. II. 1917

Zum Bau von Stadtschnellbahnen in Wien.

Die mehrjährigen Vorbereitungen für die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahnen und für die Erbauung von Schnellbahnen in Wien waren gerade in vollem Gang gekommen, als der Krieg austrach und nötigte, diese weittragende Aktion zunächst aufzuschieben. Seitler hat man erkannt, wie dringend geboten es sei, rechtzeitig vor der Wiedertekehr des Friedens für eine Uebergangswirtschaft auch auf dem Arbeitsmarkte zu sorgen. Die leienden Persönlichkeiten der Gemeindevverwaltung sind mit Recht schon jetzt bemüht, auch in dieser Richtung das Nötigste vorzunehmen, damit nach dem dereinstigen Abreißen der Kriegskonjunktur und bei der Wiedertekehr der vielen Tausende aus dem Felde zum Friedensberufe auch dann genügend Arbeitsgelegenheit voranden sei. Dem Milliardenverbrauche des Krieges soll dann nicht etwa Arbeitslosigkeit folgen und, um das zu verhindern, muß schon jetzt für jene Zukunft auch von der öffentlichen Verwaltung eine gesunde Investitionspolitik ins Auge gefaßt werden. Für Wien gibt es nun auf diesem Gebiete wohl kein besseres Feld als die Neuregelung des Verkehrs, die endliche, schon so lange herbeigewünschte Herstellung von Stadtschnellbahnen bei gleichzeitiger Elektrifizierung der dann von der Stadt Wien in Betrieb zu übernehmenden Stadtbahnen. So werden denn jetzt die übrigens kaum je unterbrochenen Projektarbeiten für die Stadtschnellbahnen und für die mit ihnen zusammenhängenden Bauarbeiten mit verstärkter Kraft fortgeführt. Im Anschlusse daran ist der bisherige Oberingenieur im Eisenbahnministerium, Ingenieur Franz Musil, eine auf dem Gebiete des Stadtbahnbaues längst erprobte Kraft, in den städtischen Baudienst übernommen worden.

Für die Herstellung der Stadtschnellbahnen sind in der Hauptsache eine vom Umkreise des Westbahnhofes zum Praterstern und eine von Währing (Gershof) ebenfalls zum Praterstern zu führende Linie ins Auge gefaßt. Das Projekt des Baues dieser beiden Hauptlinien reicht schon weiter zurück und dürfte den Anforderungen, wie sie die seitherige bauliche Entwicklung der Stadt, der Zug der Bevölkerung und der Industrie nach der Peripherie herausgebildet hat, nicht mehr genügen. Und so wird dieses ältere Projekt durch entsprechende Ausgestaltung jener beiden Hauptlinien wohl die angemessene Ausdehnung erfahren. Die Entwicklung des Industrieviertels bei Floridsdorf wird übrigens wohl auch die Verlängerung der geplanten Schnellbahnlinie vom Praterstern weg über die Donau wünschenswert erscheinen lassen. Hierzu wird es keiner neuen Brücke bedürfen. Es wird vielmehr der Umbau, die entsprechende Ausgestaltung der Kronprinz Rudolfsbrücke für die Aufnahme auch des Schnellbahnverkehrs zu erwägen sein. Ob diese mittels Verbreiterung der Brücke erreichbar oder ob die Bahn vielleicht etagenmäßig, also oberhalb der Brücke zu führen sein wird, darüber wird die Berechnung der Kosten der verschiedenen Lösungsvarianten zu entscheiden haben. Der Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke hat etwa 14 Millionen Kronen gekostet. Auf Grundlage dieser Baukosten könnte man die der Kronprinz Rudolfsbrücke vielleicht — es handelt sich da freilich nur um eine ganz beiläufige Schätzung — auf 16 Millionen Kronen veranschlagen.

Bei der Schätzung der Kosten all dieser Investitionen ist ja auch mit der festgehenden Aenderung des Preisniveaus zu rechnen, die der Krieg gebracht hat. Unter anderen Umständen wäre die Herstellung der Stadtschnellbahnen schon mit rund 170 Millionen Kronen bestreitbar gewesen, während sie sich unter den Preisen, die der Krieg gebracht hat, wohl viel höher stellen werden. Dasselbe gilt vom Aufwande für die Elektrifizierung der Stadtbahnen, Kosten, die man vor Kriegsbeginn noch auf etwa 40 bis 45 Millionen Kronen veranschlagt hatte.

Die Stadt Wien wird voraussichtlich zuerst einen Betrag von rund 100 Millionen Kronen kreditmäßig aufbringen, während die Bedeckung des restlichen Betrages aber entsprechend dem Fortschreiten der Bauarbeiten erst späterhin vorzunehmen sein wird.

Das Verkehrsleben Wiens, sein Fahrtenleben wird der Industrie und dem Baupewerbe nach dem Kriege übrigens auch sonst reiche Arbeit vermitteln. Schon jetzt gelten die Anlage eines neuen Kohlenbahnhofes und eines Holzbahnhofes bei der Nordbahn, ferner die Erbauung eines Zentralbahnhofes für den Personenverkehr der nördlichen Routen (Nordbahn, Nordwestbahn, Franz Josephsbahn und ein Teil der verstaatlichten Linien der Staatseisenbahngesellschaft) als unerlässlich. Und hierzu wird dann noch der Umbau des Westbahnhofes kommen, kurz, der Uebergangswirtschaft eröffnen sich auch in Wien weite, vortretende Wege.