

29. III. 1917

## Der Straßenbahnverkehr.

(Von besonderer Seite.)

Nach nahezu zwei Monaten gedulbigen Hartens der Wiener Bevölkerung entschließt sich also die Stadtvertretung zu einer Verkehrsverbesserung. Sie will uns von dem traurigen Provisorium, das der vorzeitige Abschluß im Straßenbahnbetriebe niemanden zur Liebe, vielen zum Seide kennzeichnet, erlösen. Die Obmännerkonferenz ist einberufen, sie findet auf dem Beratungstisch fertige Vorschläge der Straßenbahndirektion, mit Gutachten des Elektrizitätswerkes fundiert, vor und soll danach entscheiden. Wie lauten diese Vorschläge? Die Straßenbahndirektion proponiert die Verlegung des Betriebeschlusses auf 10 Uhr nachts und die Leitung des Elektrizitätswerkes spricht sich für diese Begrenzung aus, weil die Kohlenvorräte wohl größer geworden sind, vorläufig aber nicht so groß, daß die Wiederherstellung des ganz ungekürzten Nachtfahrplanes zu empfehlen wäre. Da wird aus der Not zögernd eine Tugend gemacht, und zwar in einer Art, als ob der Allgemeinheit weiß Gott was für eine Gnade und Wohlthat erwießen würde. Mitnichten. Das Publikum, in der harten Kriegszeit an Entbehrungen gewöhnt, zu Opfern bereit, hat sich in die Einschränkung des Verkehrswezens gefügt. Allein das Publikum ist im Gegensatz zu den Stadtverwaltern durchaus nicht der Ansicht, daß schwache Halbheiten eine wirkliche Verbesserung bedeuten. Wenn die Ausdehnung des Verkehrs um anderthalb Stunden jetzt als möglich hingestellt wird, kann die Einrichtung des vollen Betriebes nicht in das Reich des Undurchführbaren verwiesen werden. Ist die Ausdehnung bis zehn Uhr nachts zulässig, dann bedarf es keiner besonderen Kraftanstrengung zur wirklichen Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses. Es fehlt uns ja wahrhaftig nicht an Geduld und Nachsicht, wir würdigen mit Verständnis unabwendbare Erschwernisse und Schwierigkeiten, wir fragen nicht mehr nach den Verschämnissen der Vergangenheit, die den Verkehrsmißstand mitverschuldet, und bescheiden uns genügsam und willig mit dem alten Maß. Zu normalen Verhältnissen bleibt selbst nach der Inflationierung des früheren Verkehrsplanes noch ein ziemlich Stück Weges. Die verlängerten Intervalle, die Auflassung vieler Haltestellen, die Störungen und Unregelmäßigkeiten auf stark befahrenen Linien und nicht zuletzt die permanente Wagenüberfüllung sind die Leidensstationen dahin. Sie werden, als unvermeidlich, dem Verkehrsleben noch lange das Gepräge geben und wohl erst allmählich verschwinden.

Die Bevölkerung erwartet aber von dem Räte der bevollmächtigten Gemeindevertreter dasselbe Maß von Rücksicht und Beachtung ihrer Wünsche, wie diese von ihr Einsicht und Geduld. Sie erwartet mit Fug und Recht eine den großstädtischen Erfordernissen entsprechende Ausgestaltung des Nachtverkehrs im Straßenbahnbetriebe, das heißt die Wiedereinführung des Betriebeschlusses um Mitternacht. Die Fachleute, die der Obmännerkonferenz die zehnte Stunde als Grenze bezeichnen, werden gewiß in der Lage sein, mit den vorhandenen Mitteln diesen Erfolg herbeizuführen, wie sie es nach Ueberwindung der Kohlenknappheit vermöchten, Wien vor der vom Gemeinderate schon beschlossenen tiefeinschneidenden Verkehrsdrockselung mit Ausschaltung des Tagesbetriebes zu bewahren. Der jetzt geltende Verkehrsbeschluß, als provisorische Sparmaßregel bezeichnet, darf nicht nach landläufiger Gemütslichkeit die Zeit der Wiener Lospette als Halteziel suchen, nicht, wie der Wiener sagt, zierliche ausgewalkt werden. Kohlenknappheit, Deutenot und Materialschwierigkeiten sind keine spezifische Wiener Eigentümlichkeit, unter ihr leiden alle großen und kleinen Kommunen bei uns, im Deutschen Reiche und im Auslande. Wir wissen, daß anderswo die Stadtverwaltungen pflichtgemäß alle Mühe aufbieten, solcher Widrigkeiten Herr zu werden und daß ihre Vorkehrungen auch von Erfolg gekrönt sind. In mitteldeutschen Städten bleiben die öffentlichen Verkehrseinrichtungen in ungestörtem Gang, und die Großgemeinde Berlin hat bis auf den heutigen Tag den Straßenbahnbetrieb in den Nachtstunden bis halb 1 Uhr aufrecht erhalten, obgleich dort an Verkehrsdichte und Linienführung der Wagen weitaus höhere Ansprüche gestellt werden wie bei uns. Wien darf in der Krähwinkelatmosphäre nicht stecken bleiben. An der Wiederaufnahme des normalen Nachtfahrplanes hängen tausend Interessen. Die Gemeindeverwaltung darf sie nicht länger außeracht lassen.