

Die Zukunft des Wiener Verkehrs.

Vom Geheimen Rat, I. I. Minister a. D.

Dr. Heinrich Ritter v. Wittel.

Ergellend Dr. v. Wittel übersendet uns den nachstehenden interessanten Artikel mit folgendem Begleitschreiben:

Geehrte Redaktion!

Ihrem Wunsche entsprechend, bin ich gerne bereit, zum 70jährigen Jubiläum Ihres hochangesehenen Blattes, das der Förderung der Verkehrsinteressen der Reichshauptstadt stets in verdienstvoller Weise seine Unterstützung gesichert hat, einige Bemerkungen über die wahrscheinliche künftige Gestaltung des Wiener Verkehrs zur Verfügung zu stellen.

Empfangen Sie, geehrte Herren, mit den besten Glückwünschen zum Jubiläum den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Dr. Heinrich Ritter v. Wittel,
Geheimrat, I. I. Minister a. D.

Wien, 16. Dezember 1916.

Wie weit liegt die Zeit zurück, da der Fahrverkehr in Wien ausschließlich mit Pferdefuhrwerk besorgt wurde! Der festsche Fiaker, der rumpelnde Stellwagen, der in zunehmendem Maße den Verkehr erschwerte — sie waren die das Straßensystem beherrschenden Beförderungsmittel, bis 1864 die Pferdebahn mit ihrer Stammlinie Schottenring—Dornbach, der dann bald die Linie über Mariahilf nach Hietzing folgte, den Beginn einer neuen Epoche des Wiener Straßenverkehrs einleitete. Der Übergang zur elektrischen Zugkraft und die planmäßige Ausgestaltung des Straßenbahnnetzes, das mit seinen zahlreichen Linien nunmehr das ganze Stadtgebiet durchzieht, der Ausbau der Wiener Stadtbahn, die das Wohngebiet der städtischen Bevölkerung weit hinausgerückt hat, schufen ganz neue Verhältnisse, zu denen noch der rasch zunehmende Einsatz des Pferdefuhrwerks durch elektrische oder mit Benzin betriebene Kraftwagen hinzukam, um den Wiener Straßenverkehr im Sinne rascherer Beförderung und ihrer Zugänglichkeit für die breiten Schichten der Einwohnerschaft von Grund aus umzugestalten.

Die Voraussetzungen dieser fortschreitenden, wirtschaftlich und sozial bedeutungsvollen Entwicklung und zum großen Teile diese selbst verdankt Wien wie so vieles andere der väterlichen Fürsorge Seiner Majestät des Kaisers Franz Joseph, dessen Hinscheiden wohl keine andere Stadt so tief und innig betrauert hat, als die ihm in Liebe anhängliche Reichshauptstadt.

Der von Seiner Majestät angeordnete Abbruch der die Innere Stadt einschließenden Bastionwälle, die Stadterweiterung mit der prächtigen Ringstraße und den in ihrem Bereich entstandenen breiten Straßenzügen und weiträumigen Plätzen, die in Beziehung der Vororte und der aus diesem Anlasse in Ausführung eines großartigen Kaiserwortes unternommene Bau der Stadtbahn, die die arg vernachlässigte Umgebung des Linienwalls in die imposante Gürtelstraße umschuf, und deren Wienallinie knapp neben dem kaiserlichen Lustschloß Schönbrunn geführt werden durfte, alle diese die Entwicklung und Verschönerung der Reichshauptstadt fördernden Maßnahmen kamen dem Verkehr zugute, dem sie teils unmittelbar dienten, teils als unerläßliche Voraussetzungen seines Betriebes mit den heutigen technischen Mitteln förderlich waren. Mit den Verkehrsanlagen gingen als deren Bestandteil überdies wichtige sanitäre Verbesserungen Hand in Hand, wie die Regulierung des Wienflusses und die Anlage der großartigen Sammelkanäle längs diesem Flusse und dem Donaukanal. Der von der Allerhöchsten Stelle betätigten Fürsorge für die Förderung des Verkehrs entsprach auch die von der Gemeinde Wien unter der Führung des vereinigten Bürgermeisters Dr. Lueger, dessen Verdienste in dieser Hinsicht unvergessen bleiben, durchgeführte Erwerbung und Ausgestaltung des Wiener Straßenbahnnetzes, bei der die Staatsbehörden durch vereinfachtes und beschleunigtes

Verfahren fördernd mitwirkten. Der Wert dieses Beförderungsmittels für den gesamten Lokalverkehr hat sich während der Kriegsjahre, als die Stadtbahn wiederholt infolge zeitweiliger Abgabe ihrer Maschinen und zahlreichen Personals bemüht war, ihren Verkehr einzuschränken, zum allgemeinen Bewußtsein gebracht. Was wären ohne sie in manchen Zeitschnitten für arge Verlegenheiten erwachsen, wie namentlich für die in den weiter entlegenen Wohnbezirken anässigen Arbeiter und Angestellten aller Art, die täglich ihre Arbeitsstätte im Innern der Stadt aufzusuchen haben? Welche Wohlthat ist die städtische Straßenbahn trotz mancher Unbequemlichkeiten noch heute, wo das Lohndfuhrwerk zu erschwinglichen Preisen nahezu gänzlich mangelte! Die Erfahrungen mit der Stadtbahn und der Straßenbahn während des Krieges sind übrigens gleichwie die Verschiedenheit der zweckmäßigsten Anlageweise ein Fingerzeig dafür, örtlichen und darüber hinausgehenden Verkehr auch in bezug auf die hierfür zu verwendenden Mittel künftig möglichst auseinanderzuhalten.

Wie nun in Zukunft die Verkehrsverhältnisse sich gestalten werden, sobald nach siegreich erkämpftem ehrenvollem Frieden die Hemmnisse wegfallen, die derzeit den Verkehr in und um Wien einschränken, diese Frage ist nicht leicht zu beantworten. Viel wird davon abhängen, wie bald die zur Wiederaufrichtung eines normalen Wirtschaftslebens und zur Deckung der gewaltig erhöhten Bedürfnisse des Staatshaushaltes erforderlichen Vorarbeiten derart in Gang gebracht sein werden, um die Wiederaufnahme der zur weiteren Verbesserung des örtlichen Verkehrs der Reichshauptstadt dienenden Bestrebungen mit Erfolg zu ermöglichen.

Zwischen ist trotz der durch den Kriegszustand bedingten Erschwernisse ein für die Erleichterung des Eisenbahnverkehrs und die Entlastung der Wiener Bahnhöfe von einmündigen und dort zu rangierenden Gütern höchst wichtiges Werk geschaffen und zum Teil bereits betriebsfähig hergestellt worden: die großartige Umfahranlage, die die Nordwestbahn ab Fedlersdorf mit der Nordbahn bei Leopoldsdorf und der Staatsbahn nächst Süßenbrunn verbindet und sich über Stadlau und Simmering zum Anschlusse an die westlich und südlich einmündenden Bahnen fortsetzt. Ausgedehnte Güterbahnhöfe und Rangieranlagen stehen mit den Umfahrlinien im Zusammenhang. Das große Verdienst, diesen bedeutenden Bahnbau während der Kriegszeit ins Werk gesetzt und in wenigen Monaten der Vollendung nahe gebracht zu haben, gebührt nächst der Heeresverwaltung dem früheren Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster und seinen trefflichen technischen und administrativen Mitarbeitern. Ist hiermit für die Verbesserung des Güterverkehrs im Bereiche Wiens ein entscheidender Schritt geschehen, so darf erwartet werden, daß auch die derzeit allerdings durch den Krieg unterbrochenen Studien der zur Neugestaltung der Wiener Bahnhofsverhältnisse eingesehten Kommission zu praktischen Ergebnissen führen werden. Eine Zusammenlegung des gleichartigen Ausfahrtsrichtungen folgenden Personenverkehrs in je einen der benachbarten Bahnhöfe scheint ins Auge gefaßt zu sein und würde manche Vorteile bieten. Der Gedanke dagegen, in Wien einen Zentralbahnhof für den Personenverkehr zu schaffen, dürfte kaum in Betracht kommen. Die Millionenstadt Wien mit ihrem weiten Gebietsumfange, ihrem auf- und absteigenden Gelände und der gegen das Zentrum hin dichten Verbauung eignet sich zur Zentralisierung des Reiseverkehrs an einer Stelle wohl noch weniger als die anderen europäischen Weltstädte, die an der Dezentralisierung des Personenverkehrs nach seinen Haupttrichtungen festhalten.

Eine der nach Wiederkehr des Friedens zu lösenden Aufgaben wird die Entscheidung darüber sein müssen, ob der Betrieb der Stadtbahn unbeschadet geeigneter Maßnahmen zur Hebung des Ertragnisses in der bisherigen Weise fortgeführt oder die Umgestaltung der Anlage im Sinne der elektrischen Traktion bewirkt werden soll. So wünschenswert diese Verbesserung auch ist, hängt sie doch ab von der gedeihlichen Austragung der beiden Vorfragen nach der Beschaffung des für den Umbau und die Beschaffung des neuen Fahrparks erforderlichen Kapitals und nach der Sicherstellung der elektrischen Triebkraft unter möglichst günstigen Bedingungen. Sofern für die Stromlieferung wohl nur die Gemeinde Wien in Betracht kommen kann, wäre zu erwägen, ob sich nicht ein Abkommen finden ließe, durch das die Gemeinde an dem Betriebserfolge in höherem Maße beteiligt würde, als dies nach dem Verteilungsschlüssel der Verkehrsanlagen der Fall ist. Es ist übrigens wohl sicher zu erwarten, daß die Gemeinde bei der Stromlieferung ihr fiskalisches Interesse nicht in den Vordergrund stellen wird. Die Frage der Kapitalbeschaffung dürfte durch entsprechende Uebereinkommen mit den beteiligten Industrien zu lösen sein.

Ein weiteres, nicht ohne Bedachtnahme auf die Stadtbahn auszutragendes Problem wird die Anlage von Schnellbahnen für den städtischen Personenverkehr in jenen Richtungen bilden, die — wie namentlich der Verkehr nach dem Zentrum der Inneren Stadt und zwischen diesem und dem Nord- und Südbahnhofe — von den Linien der Stadtbahn nicht bedient sind. Bei den hohen hierfür aufzuwendenden Anlagekosten, deren Aufbringung mit den durch anderweitige Bedürfnisse in Anspruch genommenen öffentlichen Mitteln kaum in Aussicht zu nehmen ist, kann wohl nur die Heranziehung des Privatkapitals Rat schaffen. Es dürfte nicht allzu schwer fallen, für diesen Zweck Organisationsformen zu finden, die die bisher bei uns als überwiegend betrachteten Nachteile der privaten Finanzierung solcher Unternehmungen ausschließen.

Es wird überhaupt, soll nach den schweren Schäden, die der Krieg unserem wirtschaftlichen Leben zugefügt hat, an den erneuten Aufbau der Volkswirtschaft ernstlich heranzutreten werden, das Zusammenwirken aller produktiven Kräfte ins Auge gefaßt und jede Einschränkung zurückgestellt

werden müssen. Nur auf diesem Wege ist eine rasche durchgreifende Aufnahme der gesteigerten Arbeitsfähigkeit zu erreichen, die unser Wirtschaftsleben wieder auf die normalen Bahnen der Mehrung des Volkswohlstandes und der Hebung der Volkswirtschaft zurückführt. Dann wird auch die Entwicklung des Verkehrs der Reichshauptstadt mit dem allgemeinen Vorwärtstreben gleichen Schritt halten.

Von großem Einflusse auf die Verkehrsgestaltung in Wien wird zweifellos die verallgemeinerte Benützung des Kraftwagens im innerstädtischen Verkehr sein. Zwar ist ein gänzlich Verschwinden des Pferdefuhrwerks, wie es zum Teil anderwärts beobachtet wird, in der Hauptstadt eines Reiches, das die vornehmsten Ländergebiete der Pferdezucht umfaßt und ihrer Pflege schon aus militärischen Rücksichten nicht entzagen kann, zumal bei der größeren Anpassungsfähigkeit des Pferdezeuges für manche Zwecke, nicht in Aussicht zu nehmen. Gleichwohl wird der Kraftwagen, sobald es der heimischen Industrie gelungen sein wird, ihn durch Massenerzeugung billiger leistungsfähiger Typen für weitere Kreise zu popularisieren, in Zukunft immer mehr das normale Beförderungsmittel werden, dessen man sich zur raschen Zurücklegung kürzerer Entfernungen in der Stadt und ihrer Umgebung bedient. Geschäfts- und Erholungsverkehr werden sich diesem Beförderungsmittel mit großem Vorteil zuwenden, und es wird durch zweckmäßige Verbindung des Kraftstellwagens mit den Schienenwegen möglich sein, den Verkehr auch in jene Stadtteile zu leiten, die wegen ihrer engen Verbauung dem Vorbringen der Straßenbahnen unverhältnismäßige Schwierigkeiten entgegenstellen.

Wäge uns der siegreiche Abschluß des Weltkrieges bald ermöglichen, der künftigen Entwicklung des Wiener Verkehrs unsere ganze geteilte Aufmerksamkeit zuzuwenden!