

Die Wiener Stadtbahn.

Wege und Ziele großstädtischer Verkehrs-
politik.

(Von einem Fachmann.)

Der Bürgermeister von Wien hat in seinem vor einiger Zeit in der Sozialpolitischen Gesellschaft gehaltenen Vortrage der Bedeutung von Schnellbahnen für die städtische Wohnungspolitik gedacht und versprochen, daß die Gemeinde die Schaffung von Untergrundbahnen nicht mehr aus dem Auge verlieren werde, wenn diese Frage derzeit auch nicht spruchreif sei. Die Bedeutung, welche die Eigenerzeugung von Nahrungsmitteln für jede Familie besitzt, hat erst der Krieg der Allgemeinheit zu Bewußtsein gebracht, hauptsächlich durch die Schwierigkeiten, welche sich jedem einzelnen bei Beschaffung des zum Leben Nötigsten entgegenstellen. Es dürfte deshalb nach Wiedereintritt normaler Verhältnisse bei vielen Großstädtern der Wunsch rege werden, wenigstens einen Teil der notwendigen Nahrungsmittel selbst zu erzeugen, hauptsächlich um nicht allen Preisforderungen der Lebensmittelerzeuger und Händler hilflos gegenüber zu stehen. Die Bewirtschaftung eines kleinen Grundstücks erfordert aber in den meisten Fällen die Verlegung des Wohnsitzes an den Rand der Großstadt oder in deren nähere Umgebung, was nur bei reichen Verkehrsmöglichkeiten durchführbar ist. Insofern die Erbauung städtischer Schnellbahnen nicht durchführbar ist, wäre deshalb zu trachten, mit Zuhilfenahme der schon jetzt durch Wien führenden Vollbahngleise rasche Verbindungen von möglichst vielen Punkten der Stadt nach den Lokalfrieden der Hauptbahnen herzustellen.

Die ständig zunehmende Höhe des Defizits der Wiener Stadtbahn hat schon seit ihrem Bestehen zu immer neuen Vorschlägen über Betriebsverbesserungen geführt. In den meisten Fällen wurde die Elektrifizierung der Stadtbahn als unentbehrliches Baubemittel zur Beseitigung des Defizits empfohlen. Doch wären hierzu bedeutende Investitionen nötig, ohne daß hiedurch eine derartige Frequenzsteigerung wahrscheinlich wäre, welche das Defizit beseitigen könnte. Richt man weiter in Betracht, daß infolge der Elektrifizierung ein Übergang der Stadtbahnzüge auf die Lokalfrieden nicht mehr möglich wäre, so muß besürchtet werden, daß durch diese Maßnahme des Defizit nicht verkleinert, sondern vergrößert werden könnte. Denn einen großen Teil der Stadtbahnwahrer bilden schon vor dem Krieg jene, die in einem Landorte an den Lokalfrieden wohnend, mit den Stadtbahnzügen alltäglich direkt zu ihren Arbeitsorten in der Großstadt gebracht wurden. Müßten diese in Hütteldorf oder Heiligenstadt umsteigen, so würden viele zur Weiterfahrt innerhalb Wiens die Straßenbahn benötigen.

Die Hauptschuld an der geringen Beliebtheit der Stadtbahn dürfte weniger die Knappheit, als vielmehr die wenig glückliche Anlage des Verkehrsnetzes bilden, dessen Verkehrszentren (Hütteldorf und Heiligenstadt) nicht mit jenen Haltestellen zusammenfallen, in deren Nähe der Verkehr der Großstadt zusammenläuft. Als letztere wären die Haltestellen zwischen Karlsplatz und Schottenring anzunehmen, welche aber nur von der Wiental- und Donaukanallinie rasch zu erreichen sind. Von den Haltestellen der Gürtel- und Vorortlinie in nur eine rasche Beförderung gegen die Peripherie der Stadt

(Hütteldorf, Meidling, Heiligenstadt) möglich, wo man umsteigen muß, um mit einer anderen Linie allenfalls wieder gegen das Zentrum zu fahren. Dies ist aber mit einem derart großen Zeitaufwand verbunden, daß man mit der Straßenbahn, welche noch dazu ein weit größeres Netz besitzt, rascher befördert wird. Nur der nördliche Teil der Gürtellinie, welcher durch eine Schleife direkt mit der Donaukanallinie verbunden ist, bildet diesbezüglich eine Ausnahme.

Das Stadtbahnnetz in seiner gegenwärtigen Gestalt ist nur an schönen SommerSonntagen, wo tatsächlich ein allgemeines Verkehrsbedürfnis nach der Peripherie besteht, zweckentsprechend. Für den Verkehr innerhalb der Stadt ist es nur für wenige Verkehrsrelationen von Wert, so hauptsächlich von den am Wiental liegenden Bezirken und vom nördlichen Teil der Gürtellinie nach der Stadt.

Eine Ausgestaltung des Stadtbahnverkehrs nach dem Muster der Untergrundbahnen mit elektrischem Betrieb in anderen Großstädten verspricht keinen Erfolg, weil die Stadtbahnlinien, vom Franz Josefslai abgesehen, nicht unter oder neben verkehrsreichen Straßen gelegt wurden. Nicht einmal die Wiental- oder der Gürtel können als solche angesehen werden. Selbst nach Einfügung der Stadtbahnlinien in ein zu erbauendes Untergrundbahnnetz würden sie verkehrsschwache Strecken bleiben, die die Rentabilität des Unternehmens drücken. Der innerstädtische Verkehr allein kann die Stadtbahn auch nach einigen Verbesserungen in der Linienführung nicht aktiv erhalten.

Ihre Hauptaufgabe muß es sein, von zahlreichen Punkten der Hauptstadt einen raschen Verkehr nach den ihr benachbarten Orten zu ermöglichen. Es kann deshalb nur eine Betriebskraft in Frage kommen, welche einen Übergang der Stadtbahnzüge auf die Lokalfrieden der in Wien einmündenden Bahnen zuläßt. Zu diesem Zwecke müßten bei elektrischem Betrieb mit Stromzuführung auf dem Stadtbahnnetz die Triebwagen für die Weiterfahrt auf die Lokalfrieden mit Akkumulatoren ausgerüstet sein. Diese Betriebsart eignet sich jedoch nur für ebene Strecken. Günstiger wären vielleicht Benzol-elektrische oder Diesel-elektrische Triebwagen, wie sie bei den preussisch-hessischen und sächsischen Staatsbahnen schon seit längerer Zeit mit günstigem Erfolge in Verwendung stehen. Da hierbei die zur Fortbewegung notwendige elektrische Energie im Zuge selbst erzeugt wird, sind die Garnituren vollständig freizügig. Auch am Oberbau der Stadtbahn wären keine Umbauten notwendig. Nachdem für den Verkehr auf der neuerbauten Bahn von Ungarn über die Karpathen nach der Südbukowina ebenfalls Triebwagenzüge ähnlicher Bauart in Dienst gestellt wurden, erscheint deren Brauchbarkeit auch für Strecken mit größeren Steigungen erwiesen. Die Einstellung derartiger Probenzüge auf der Wiener Stadtbahn würde sich sehr empfehlen. Bei guten Erfolgen könnte sich der Übergang zur neuen Betriebsart allmählich vollziehen.

Eine ausgiebige Frequenzerhöhung ließe sich aber nur durch Schaffung neuer Benützungsmöglichkeiten für die Stadtbahn erzielen. Um sie zu einem brauchbaren Verkehrsmittel zwischen allen an ihr liegenden Stadtteilen zu machen, müßten an Wochentagen, wo kein allzu großes Verkehrsbedürfnis nach Hütteldorf und Heiligenstadt besteht, die Züge der Gürtel- und Vorortlinie direkt nach der Donaukanal- und unteren Wientallinie geleitet werden. Weitere neue Benützungsmöglichkeiten ergäben sich durch Ausgestaltung des Übergangsverkehrs von der Stadtbahn auf die Lokalfrieden.

Das Erstere könnte nur durch den Bau von drei neuen Verbindungskurven erreicht werden, und zwar von der Haltestelle Gumpendorferstraße (oder Westbahnhof) zur unteren Wientallinie, von der Haltestelle Unter-Döbling zur Donaukanallinie und von der Haltestelle Breitenfeld zur Gürtel- oder oberen Wientallinie, vielleicht am geeignetsten längs des Westbahnhofs zur gleichnamigen Haltestelle der Gürtellinie. Die schon bestehenden, gegen die Peripherie der Stadt gewendeten Anschlusskurven der Gürtel- und Vorortlinie wären an Wochentagen nur von den auf die Lokalfrieden übergehenden Zügen und von den Anschlusszügen an diese und die Fernzüge zu benützen.

Was die Ausgestaltung des Übergangsverkehrs von und nach den Lokalfrieden betrifft, so wäre es in erster Linie erstrebenswert, die Ueberleitung der Lokalzüge der Süd- und Nordwestbahn, welche schon jetzt einen bedeutenden Nahverkehr besitzen, auf die Stadtbahnlinien zu ermöglichen. Die Stadtbahnzüge könnten von Meidling auf der Verbindungsbahnstrecke bis zum Praterstern weitergeführt werden, wobei sich im Bahnhof Hauptzollamt günstige Umsteigegelegenheiten nach allen übrigen Stadtbahnlinien ergäben. Die Nordwestbahnzüge müßten auf einem noch zu erbauenden kurzen Verbindungsstück von der Nordwestbahnbrücke zum Bahnhof Heiligenstadt (oder falls sich dies der Niveauverhältnisse wegen als unzulässig erweisen sollte, zur Haltestelle Brigittabrücke) auf die Donaukanallinie übergeleitet werden.

Die Nordbahn, die Linien der früheren Staatseisenbahngesellschaft und die Apangbahn haben bis jetzt keinen Lokalverkehr und ist es Personen, die täglich in Wien beschäftigt sind, in den meisten Fällen unmöglich, sich in den an diesen Strecken gelegenen Orten anzusiedeln. Wegen der reichen Ertragsfähigkeit des Bodens nördlich und östlich von Wien sowie wegen der verhältnismäßig billigen Grundpreise in diesen Gegenden würde es jetzt gewiß vielen Wienern wünschenswert erscheinen, wenn auch diese Gebiete für städtische Landbesiedlungen erschlossen würden. Die Voraussetzung hierzu wäre allerdings die Ueberleitung einiger Stadtbahnzüge auch auf die Lokalfrieden obgenannter Bahnen.

Th. G.