

Der Verkehr in den Weltstädten.

Als dritter Redner in der vom Volksbildungshaus Wiener Urania veranstalteten Vortragsreihe über Großstadtfragen sprach gestern der städtische Bauinspektor Dr. Ing. Musil über „Die Verkehrsprobleme der Weltstädte“. Der hervorragende Fachmann, der für den Bau der Wiener Untergrundbahnen in Aussicht genommen ist, führte aus:

In Wien ist es wie anderwärts im Laufe der Zeit zu einer Ueberlastung der Anlagen für den Eisenbahnfernverkehr und Güterdienst gekommen. Die Wiener Kopfbahnhöfe sind hochbetagt und vielfach unzulänglich geworden, sie erscheinen gewiß für Reisende, welche die neuen Bahnhöfe Deutschlands kennen, unannehmlich und unbequem. Im Vordergrund steht der Umbau der Personendienstanlage des Westbahnhofs und der Ersatz durch einen neuen Stockwerksbahnhof mit acht Geleisen im Obergeschosse. Von der Staatsbahndirektion Wien wurde bereits ein vorläufiges Projekt vorgelegt. Nach diesem wird künftig Zugang und Abgang der Reisenden auf derselben, der Mariahilferstraße zugewendeten Seite liegen.

Wiederholt wurde für Wien ein Zentral- oder Hauptbahnhof nach dem Vorbilde deutscher Städte vorgeschlagen. Liegen doch die Verhältnisse seit der Verstaatlichung der Nord-, Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft anders als zur Zeit des Privatbetriebes dieser Bahnen. Es erscheint möglich, künftig die nordwärts gerichteten Fernzüge von einem Gruppenbahnhofe für die nördlichen Linien auszuführen. Der Begriff eines Hauptbahnhofs für Wien bedarf aber einer starken Einschränkung. Ein „Zentralbahnhof“, der alle Linien zusammenfassen würde, ist für eine Millionenstadt ein Unding. Er würde die Fläche eines Bezirkes bedecken, wäre im ständigen Um- und Ausbau begriffen, würde für die angrenzenden Stadtteile ein arges Verkehrshindernis bedeuten und wäre wegen seiner riesenhaften Abmessungen für die Reisenden unbequem. Es müßten mehrere Hauptbahnhöfe erbaut werden, soferne sich dadurch so große Vorteile ergeben, die die Verausgabung der gewaltigen Summen rechtfertigen könnten. Auch die Zusammenlegung des Südbahnhofes, Ostbahnhofes und Aspangbahnhofes in einen gemeinsamen, am Obegaplatz zu errichtenden südlichen Gruppenbahnhof wurde vorgeschlagen. Jedenfalls wären die eingelebten Lokalverkehre an Ort und Stelle zu belassen. Gleiches gilt von den Anlagen für den örtlichen Güterdienst, für welche sich eher eine Dezentralisierung über die ganze Stadtfläche empfiehlt, um an Kosten für das Fuhrwerk zu sparen. An den Bestand der alten Kopfbahnhöfe knüpfen sich auch bedeutende wirtschaftliche Interessen mit ihrer näheren Umgebung, welche durch eine zu weitgehende Zusammenlegung von Bahnhöfen gefährdet werden könnten. Durch Verlegung solcher Hilfsanlagen für den

Eisenbahnbetrieb, als Abstellgleise, Verschiebegeleise und Güter-Lokomotivschuppen außerhalb der Stadt kann künftig Raum für die weitere Ausgestaltung der Anlagen für den örtlichen Güterdienst und für die Schaffung besonderer Lokalbahnhöfe gewonnen werden.

Es ist dankbar zu begrüßen, daß die Staatseisenbahndirektion inmitten des Krieges einen bedeutenden Schritt zur Anbahnung von Verkehrsverbesserungen getan hat, indem sie die Umfahrungsbahn errichtete, welche die Nord-, Nordwest-, Staats- und Südbahn verbindet und sich des neuen Zentralverschiebebahnhofs in Breitenlee bedient. Damit erscheint die Stadtbahn (Verbindungsbahn) bedeutend entlastet, und es ist die Möglichkeit gegeben, sie künftig in erhöhtem Maße dem Personenverkehr nutzbar zu machen.

Als weitere Aufgabe der Staatseisenbahndirektion sind zu nennen: Die Ausgestaltung der Lokalstrecken mit 3 und 4 Geleisen und die Führung direkter Lokalzüge, beispielsweise von der Nordbahn bis zum Hauptzollamt. Schon jetzt wäre der Einrichtung des elektrischen Betriebes, insbesondere auf den Lokalstrecken, Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die meisten Städte, New-York, Chicago, Paris, London usw., sind im Begriffe, ihren Vorortverkehr zu elektrifizieren.

Die Mehrzahl der Weltstädte mit blühender Industrie und lebhaftem Handel stützen sich auf ein höchentwickeltes Netz natürlicher und künstlicher Wasserstraßen. Während der Jahresverkehr der österreichischen Donaustraße nur drei Millionen Tonnen Güter erreicht, beträgt z. B. in Paris der Anteil der Binnenschiffahrt 51 Prozent des Gesamtverkehrs von 21 Millionen Tonnen. Unter den deutschen Städten steht die Doppelstadt Duisburg-Ruhrort mit 28½ Millionen Tonnen an erster Stelle und übertrifft damit die Hafenstadt Hamburg, welche 10½ Millionen Tonnen Güter aufweist. Für die Donau, den Donaukanal und die in Wien bereits vorhandenen Häfen ist eine durchgreifende Verkehrsbelebung erst zu erwarten, bis die Verbindung mit dem großen deutschen Wasserstraßennetze hergestellt sein wird. Dann wird auch die Möglichkeit geboten erscheinen, der Wiener Industrie Kohle und andere Massengüter auf dem Wasserwege billig zuzuführen.

Im innerstädtischen Verkehr überrascht allerorts das rasche Ansteigen der Fahrtenziffern. Während sich in Wien im Jahre 1900 jeder Einwohner durchschnittlich 100mal eines Verkehrsmittels bediente, war er 1912 bereits zu 177 Fahrten veranlaßt. Im gleichen Zeitraume ist in New-York die durchschnittliche Fahrtenziffer von 276 auf 388 gestiegen. Die Ursachen dieser hochwichtigen Erscheinung liegen in der Vergrößerung der besiedelten Stadtfläche, die die jährlich zuwachsenden Einwohner, in Wien 30.000, zwingt, draußen liegende Wohnungen aufzusuchen. Die Wirkungen äußern sich in Stauungen des Straßenverkehrs im Geschäftsviertel und in ungünstiger werdenden Wohnverhältnissen. Wenn mangels sehr schnell fahrender Verkehrsmittel, welche die Peripherie mit dem Centrum in kürzerer Zeit als einer halben bis dreiviertel Stunde verbinden, die Baulätigkeit am Umfange der Stadt ins Stocken kommt, so steigen im Innern die Mietpreise und die Bodenausnützung wird aufs höchste getrieben. Die Mietkaserne wird zum herrschenden Typus. Den oft geschilderten Schäden der allzu dichten Menschenanhäufung in den Großstädten kann nur durch Erschließung vermehrter und billiger Baulandes im weiten Umkreise des Weichbildes der Großstadt wirksam gesteuert werden. Hierzu sind Schnellbahnen unentbehrlich, die mit etwa der zweieinhalbfachen Geschwindigkeit wie die Straßenbahn befördern. Die Schnellbahnen vermögen auch dem Stadttinneren, wo Straßenbahn und Omnibus versagen, das fehlende Massenverkehrsmittel zu bieten. Indem sie Straßendurchbrüche überflüssig machen, tragen sie zur Erhaltung des historischen Stadtbildes bei. Ein gutes Beispiel der Wirkung einer Aufschließungsbahn bietet sich in London: Der Vorort Goldersgreen, von London durch den Hamsteadhügel getrennt, mußte bis zum Jahre 1904 gute Verkehrsverbindungen mit dem Innern der Hauptstadt entbehren. Wenige Jahre nach Erbauung einer Schnellbahn hat sich Goldersgreen zu einem prächtigen Wohnviertel mit Asphaltstraßen, elektrischen Straßenbahnen und Autobusverkehr entwickelt!

Der überaus fesselnde, reich mit Lichtbildern ausgestattete Vortrag wurde mit reichem Beifall ausgezeichnet.