

19./IV. 1917

Die Verkehrsprobleme der Weltstädte. Als dritter Redner in der von der Urania veranstalteten Vortragsreihe über „Großstadtfragen“ sprach gestern Bauinspektor Dr. Ingenieur Nusil über „Die Verkehrsprobleme der Weltstädte“ unter Vorführung von Lichtbildern. In Wien ist es — führte der Vortragende nach einer allgemeinen Einleitung aus — 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. 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 Gruppenbahnhof für die nördlichen Linien auszuführen. Der Begriff eines Hauptbahnhofes für Wien bedarf aber einer starken Einschränkung. Ein Hauptbahnhof, 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 mühten mehrere

Hauptbahnhöfe erbaut werden, sofern sich dadurch so große Vorteile ergeben, die die Veranschlagung der gewaltigen Summen gerechtfertigen könnten. Redner besprach dann die von der Staatseisenbahnverwaltung inmitten des Krieges eingeleitete Umbahnung von Verkehrsverbesserungen und die geplanten weiteren Aufgaben dieser Verwaltung und fuhr fort: Im innerstädtischen Verkehr überrascht allerorts das rasche Ansteigen der Fahrtziffern. Während sich in Wien im Jahre 1900 jeder Einwohner durchschnittlich hundertmal eines Verkehrsmittels bediente, war er 1912 bereits zu 177 Fahrten veranlaßt. Im gleichen Zeitraum ist in Newyork die durchschnittliche Fahrtziffer von 276 auf 388 gestiegen. Die Ursachen dieser Erscheinung liegen in der Vergrößerung der besiedelten Stadtfläche, die die jährlich zuwachsenden Einwohner, in Wien 30.000, zwingt, draußensliegende Wohnungen aufzusuchen. Den oft geschilderten Schäden der allzu dichten Menschenanhäufung in den Großstädten kann nur durch Erschließung vermehrten und billigen Baulandes im weiten Umkreise des Reichbildes der Großstadt wirksam gesteuert werden. Hierzu sind Schnellbahnen unentbehrlich, die mit etwa der zweieinhalbfachen Geschwindigkeit wie die Straßenbahn befördern. An den sehr beifällig aufgenommenen Vortrag schloß sich die Vorführung von Lichtbildern über die Verkehrs- und Wohnverhältnisse von Wien, Paris, London und der amerikanischen Großstädte.