

Das Wiener Verkehrsproblem.

Das künftige Wiener Schnellbahnetz.

Von Dr. Ing. F. Muffl, L. L. Baurat, Bauinspektor des Wiener Stadtbauamtes.

Die Frage, was aus der Wiener Stadtbahn werden soll, steht zur Erörterung. Ueber die rascheste Einrichtung des elektrischen Betriebes herrscht nur eine Meinung, nicht aber über die Stellung der Stadtbahn im Rahmen des großen, künftigen Schnellbahnetzes.

Neue Schnellbahnen, bestimmt, große Lücken im Liniennetze der Stadtbahn zu schließen, wichtige, noch unerfasste Verkehrs- und Wohnziele zu erfassen und neues Wohngebiete bereitzustellen, werden von der Gemeinde vorbereitet. Dieses vervollständigte Schnellbahnetz wird es ermöglichen, allmählich die Wohnungsnot abzubauen, da es lebhaften Anreiz zur Wohnhausbautätigkeit ausüben wird.

Im gemeinsamen Wirken von Staat, Stadt und Land ist die Stadtbahn entstanden, den damaligen Anschauungen entsprechend zur Verbindung wichtiger Wiener Hauptbahnen und Einleitung ihrer Lokalzüge in das städtische Gebiet, doch waren auch militärische Rücksichten bestimmend, und noch obliegen laut Genehmigungsurkunde dem Bahnunternehmen einschlägige Verpflichtungen. Es standen also beim Entwurf die Forderungen des innerstädtischen Verkehrs an zweiter Stelle, und in richtiger Abschätzung hat auch der Staat mehr als drei Viertel der Baukosten aufgebracht und steuert in diesem Verhältnis zu den Verlusten bei.

Schwere Lasten sind den Beteiligten aus dem Bahnunternehmen erwachsen; im Zeitalter mächtig aufstrebenden elektrischen Straßenbahnwesens vermochte die im Dampf- betriebe und in der Linienführung gleich benachteiligte Stadtbahn nur einen unzureichenden Anteil aus dem gewaltigen städtischen Personenverkehr an sich zu ziehen. Die Ver-
luste sind fürwahr erschreckend.

Der seit dem Jahre 1898 angekommene Be-
triebsfortschritt erreicht schon
stärkeren Ausmaß als früher, was
noch eine Summe von mehr als hundert
Millionen tritt, wenn man nur die ver-
prognostizierte Verzinsung des Anlagekapitals be-
trachtet.