

Die Wiener Verkehrsmängel.

Von U. Regierungsrat Josef Sturm.

Die Wiener „Verkehrsmisere“ ist heute bereits sprichwörtlich geworden. Wir haben — von den jetzigen außergewöhnlichen Verhältnissen und den aus diesen sich ergebenden besonderen Unzulänglichkeiten abgesehen — ein vorzüglich organisiertes Straßenbahnnetz in Wien und trotzdem ist die Unzufriedenheit mit den Verkehrsverhältnissen eine allgemeine. Hier liegt ein offenkundiger Widerspruch vor, und ein Versuch, diesen Widerspruch durch Darlegung seiner Ursachen zu erklären, ist gewiß lohnend und wird auf das ungeteilte Interesse der Allgemeinheit um so sicherer rechnen dürfen, als hier Verhältnisse und Missstände berührt werden, unter denen die Allgemeinheit empfindlich zu leiden hat.

Die überlastete Straßenbahn.

Vor allem ist es eine feststehende Tatsache, daß eine Straßenbahn schon an sich nicht imstande sein kann, alle Verkehrsbedürfnisse einer Zweimillionenstadt zu befriedigen, da sie vornehmlich die Aufgabe hat, den Fahrgast über möglichst kurze Strecken, etwa Strecken von zwei bis höchstens vier Kilometer innerhalb des Reichbildes der Stadt zu befördern. In unserem Zeitalter der möglichen Ausnutzung der Arbeitskraft und der Zeit ist es unwirtschaftlich, mit der Straßenbahn acht oder noch mehr Kilometer zurückzulegen, und umgekehrt ist ein Fahrgast, der seinen Platz während einer Stunde oder noch länger beansprucht, der Straßenbahn unerwünscht. Das liegt schon im Wesen dieses Verkehrsmittels. In dieser Tatsache ist aber der Grund zu suchen, welcher die Bevölkerung Wiens mit Unzufriedenheit über die Verkehrsmittel erfüllt und die Straßenbahn für die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse verantwortlich macht, während in Wirklichkeit im vollständigen Versagen der Stadtbahn vom Standpunkte des Stadtverkehrs und im vollständigen Mangel an Schnellbahnen überhaupt, die den Radverkehr in das Zentrum der Stadt führen, die Schuld an den bestehenden Mängeln zu suchen ist.

Ein Vergleich mit Budapest.

Budapest bietet uns in dieser Beziehung einige lehrreiche Vergleichszahlen, welche meine Behauptungen unzweifelhaft bekräftigen werden. Wien und Budapest haben bei einem Flächenraum von 278, beziehungsweise 188 Quadratkilometern ein ziemlich gleich dicht ausgebautes Straßenbahnnetz, da in Wien auf einen Quadratkilometer 0,97 Kilometer und in Budapest 0,89 Kilometer Streckenlänge entfallen. Obwohl naturgemäß das Verkehrsbedürfnis in einer Zweimillionenstadt infolge der größeren Ausdehnung ein größeres sein muß, als in einer Stadt mit 900.000 Einwohnern, zeigt doch die Statistik, daß in Wien per Jahr auf einen Einwohner 158 Fahrten entfallen, in der kaum halb so großen Stadt Budapest hingegen auf den Einwohner 240 Fahrten per Jahr. Ich darf jedoch nicht unberührt lassen, daß die genannten Zahlen bezüglich Wiens nach dem Ergebnisse des Kriegsjahres 1914/15 in Rechnung gestellt wurden, während mir bezüglich Budapest nur die Zahlen des letzten Friedensjahres 1913, zu welcher Zeit das Ueberfüllungsgebot streng gehandhabt wurde, zur Verfügung standen. Das weitaus günstigere Ergebnis von Budapest ist also nicht etwa auf eine stärkere Ausnutzung der Wagen zurückzuführen, sondern findet seine Erklärung in der Tatsache, daß die wesentlich kleinere Stadt Budapest in bezug auf die Verkehrsgelegenheiten bedeutend besser daran ist, als Wien. Der Wiener ist deshalb gezwungen, sein Tagewerk sich so einzurichten, daß er nicht fahren muß, weil er eben nicht oder nur mit Zeitverlust fahren könnte.

Das unerschlossene Nachbargebiet Wiens.

Das Verkehrsleben von Wien zeigt eben in einem wesentlichen Belange einen großen, und fast möchte man sagen, unbegreiflichen Mangel: Es fehlt fast gänzlich der unmittelbare Anschluß der Umgebung an dem inneren Kern der Stadt durch entsprechende Verkehrsmittel. Nur zwei zeitgemäß eingerichtete Linien — die Wien-Badenstraße und die vom Lande Niederösterreich erbaute Bahn Wien-Breschburg — erschließen in zweckmäßiger Weise die Umgebung. (Die mit Dampf betriebene Linie nach Mödling zählt wohl kaum.)

Die Umgebung Wiens nördlich der Donau ist ein unerschlossenes Gebiet. Die Wienerwaldbahn, mit deren Ausbau sich schon seit längerer Zeit der n.ö. Landesauschuß beschäftigt und zu welcher die Projekte ihrem Abschluß entgegengehen, harret seit Jahren schon ihrer Verwirklichung: Klosterneuburg, Korneuburg, Wiener-Neustadt usw. und das ganze am linken Donauufer liegende Gebiet von Niederösterreich ermangelt unmittelbarer frequenter Bahnverbindungen mit dem Zentrum von Wien.

Die neuen Bahnprojekte des Landesauschusses.

Das Land Niederösterreich hat in den letzten Jahren den festen Willen bekundet, diese Verhältnisse gutzumachen. In Betätigung dieses Willens hat auch der Landesauschuß ein Projekt wegen Führung der sogenannten „Marchfeldbahn“ nach Wien mit eigener Donaubrücke und der Endstation bei der Augartenbrücke seit Monaten fertiggestellt; Landesauschuß und Finanzkontrollauschuß haben auch schon zur Ausführung dieses für die Bevölkerung von Stadt und Land gleich wichtigen Pro-