

**Zur Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn.**

Vom Geheimen Rat Minister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittel.

Der Staatseisenbahnrat hatte sich bei seiner jüngsten Tagung Ende November dieses Jahres auch mit den Anträgen seines Komitees zur Vorberatung der mit der Einführung des elektrischen Betriebes zusammenhängenden wirtschaftlichen und finanziellen Fragen zu beschäftigen. Hierbei gelangte die Angelegenheit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn zur Erörterung und wurde ein Antrag des Bürgermeisters Doktor Weiskirchner angenommen, wonach das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, mit der Gemeinde Wien wegen Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn und Lieferung der elektrischen Energie aus dem städtischen Elektrizitätswerk in Verhandlung zu treten.

Bei diesem Anlaß ergab sich zwischen dem Berichterstatter des Komitees Abgeordneten Dr. Ellenbogen und dem Bürgermeister eine Meinungsverschiedenheit. Der Berichterstatter empfahl die Uebernahme der Stadtbahn in den Alleinbesitz des Staates, der auch die Untergrundbahnen in die Hand nehmen sollte, wogegen der Bürgermeister von Wien dem Antrag bezüglich der Untergrundbahnen nicht beipflichten zu können erklärte und dafür eintrat, daß die Verkehrsmittel der Großstadt in einer Hand sein müssen. Die Kontroverse rollt die interessante Frage auf, welche Organisationsform erfahrungsgemäß für eine zweckentsprechende Lösung des Massenverkehrsproblems der Großstädte den Vorzug verdient.

Ein Ueberblick der in andern Großstädten bestehenden Einrichtungen zeigt eine weitgehende Verschiedenheit. In London entfällt der überwiegende Teil des städtischen Vororteverkehrs auf die bis in das Stadtzentrum hineinreichenden Terminalstrecken der Hauptbahnen, die insgesamt im Eigentum von Privatgesellschaften stehen, deren Betriebsleitung seit Kriegsbeginn bekanntlich der Staat übernommen hat. Im übrigen ist das Londoner Stadtgebiet von einem dichten Netz elektrisch betriebener Untergrund- und Röhrenbahnen (Tubes) durchzogen, die in der Mehrzahl kleineren Gesellschaften gehören und von diesen selbständig betrieben werden.

Paris besitzt seit 1900 das ausgedehnte Netz der fast durchweg als Unterpflasterbahn ausgeführten Metropolitanbahn („Metro“), deren Unterbau von der Gemeinde mit Staatsunterstützung hergestellt wurde. Ihr Betrieb wird gegen eine ansehnliche Abgabe an die Stadt (1904: 6.672.000 Franken) von einer Gesellschaft geführt, deren Kapitalsaufwand sich auf die Beistellung der Ausrüstung und des Fahrparks beschränkt, so daß nach Eröffnung des Stammnezes schon 1904 infolge der raschen Verkehrszunahme auf den fertigen Teilstrecken eine 20-prozentige Verzinsung des Anlagekapitals erzielt wurde. Die Anlage der Linien, die das Stadtgebiet in der Hauptrichtung von Westen nach Osten durchziehen, schließt den Wagenübergang von und nach den Hauptbahnen aus, so daß der Vororteverkehr auf diese angewiesen blieb. Eine weitere Verhollständigung erfuhr das Pariser Stadtbahnnetz durch den seither vom Staat unternommenen Bau und Betrieb einer Anzahl neuer, nach derselben Type in den Jahren bis 1910 ausgeführter nord-südlicher

Bahnlinien, die jene des „Metro“ mehrfach kreuzen, mit diesen aber in Schienenverbindung stehen und sich durch freier Uebergang der Reisenden und Ueberleitung ganzer Züge in den einheitlichen Verkehrsplan einfügen.

In Berlin stehen dem städtischen Schnellverkehr zu Gebote die als Staatsbahn ausgeführte und in der Umwandlung auf elektrische Traction begriffene Stadt- und Ringbahn sowie die von Siemens u. Halske mit Benützung der Erfahrungen beim Bau und Betrieb der Budapester Untergrundbahn ausgeführte und schon alliengegesellschaftlich konstituierte Hoch- und Tiefbahn, deren Fortsetzungsbauten auch während des Krieges nicht unterbrochen wurden. In den nord-amerikanischen Großstädten, zumal in New-York und Chicago, sind städtische Untergrundbahnen mehrfach als Fortsetzungslinien einmündender Hauptbahnen durch deren Gesellschaften zur Ausführung gelangt. Die elektrisch betriebenen Straßenbahnen, die in allen genannten Großstädten weit verbreitet und in Wien zu einem hochentwickelten städtischen Bahnnetz ausgestaltet sind, dessen Wert die Bevölkerung in der Kriegszeit während der Betriebs Einschränkungen der Stadtbahn schätzen gelernt hat, sind teils im Besitz und Betrieb öffentlicher Körperschaften (Londoner Grasschaftsrat und Stadtgemeinden), teils in Händen von Privatgesellschaften, deren Wirkungsbereich sich jedoch infolge der bereits vollzogenen oder im Zuge befindlichen Kommunalisierung immer mehr einschränkt.

Eine Zentralisierung der städtischen Massenverkehrsmittel, sei es in Händen der Gemeinden, sei es in jenen des Staates, ist bisher nirgends eingetreten. Am nächsten kommt ihr Paris durch den einheitlichen Verkehr des „Metro“ und der staatlichen Untergrundlinien, der sich aber auf das eigentliche Stadtgebiet beschränkt und die Einbeziehung der Vororte grundsätzlich ausschließt. Diese scharfe Trennung, die dem Vororteverkehr der auch dort tief in das Stadttinnere eingreifenden Hauptbahnen zugute kommt — die Orleansbahn hat ihre Terminalstrecke von ihrem vormaligen Endbahnhof am Austerlitzplatz längs der Seine bis ins Herz der Stadt zum Quai d'Orsay durch eine mit elektrischen Lokomotiven betriebene Untergrundstrecke fortgesetzt — bildet eine charakteristische Eigentümlichkeit der Pariser Verkehrsverhältnisse. Sie gibt den Fingerzeig dafür, daß für die Lösung der Organisationsfrage des städtischen Massenverkehrs zwei Momente zielweisend in Betracht kommen: die innerstädtische Verkehrsbeziehung und der Verkehr zwischen dem Stadttinnern und den von einem Großteil der in der Stadt Beschäftigten bewohnten Vororten. Je nachdem das eine oder das andre der angeführten Momente als das derzeit oder im Sinne einer weiter ausgreifenden Wohnungspolitik künftig überwiegende erkannt wird, ergibt sich alternativ als leitender Gesichtspunkt für die Organisation entweder die möglichst einheitliche Zusammenfassung der nur auf das Stadtgebiet beschränkten Massenverkehrsmittel oder die Trennung dieser von den über jenes Gebiet hinausreichenden Hauptbahnähnlichen Schienennetzen, die der auswärtigen Bevölkerung es ermöglichen, rasch und ohne Anstrengung ihr tägliches Fahrziel zu erreichen. Als Beispiel letzterer Art ist nach ihrer baulichen Anlage und bisherigen Betriebs-einrichtung die Wiener Stadtbahn anzuführen, die im Frieden den Verkehr zwischen ihren vielen, das Stadttinnere durchziehenden Haltestellen und den im Wien- und Donautale gelegenen, von zahlreichen Wiener Angestellten und Geschäftsleuten besiedelten Vor- und Nachbarorten bis weit über die Stadtgrenze hinaus mit direkten Zügen bediente. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn und den anschließenden Strecken der Westbahn und Kaiser Franz Josephs-Bahn, wofür auf ersterer die derzeit schon bis Burkersdorf reichende viergleisige Anlage zu Gebote steht, wäre zweifellos als eine wertvolle Verbesserung zu betrachten, und es ist den vom Bürgermeister Dr. Weiskirchner angeregten Verhandlungen des Staates mit der Gemeinde Wien der beste Erfolg zu wünschen. Es wird sich dabei voraussichtlich Gelegenheit und Anlaß ergeben, sich über die sachdien-