

Die Drosselung der Straßenbahn

Wie wohl noch in Erinnerung, hat der Stadtrat am 20. Juni beschlossen, die Straßenbahntarife in ausgiebiger Weise zu erhöhen. In der verfloffenen Woche beschäftigte sich der Stadtrat mit den vorzunehmenden Verkehrsbeschränkungen. Die neuen und erhöhten Tarife sollen ab Mitte September in Kraft treten. Hinsichtlich der Betriebseinschränkungen sind definitive Beschlüsse noch nicht gefaßt worden. Es ist nun interessant, daß die Bevölkerung die bevorstehenden Verteuerungen weit ruhiger zur Kenntnis nahm als die drohende Verkehrsdroffellung. Die angekündigten Einschränkungen, insbesondere der für 9 Uhr abends in Aussicht genommene Betriebsabschluß, erreichten in allen Kreisen des Publikums den entschiedensten Widerspruch.

Mit welcher lebhaftem Interesse die gesamte Öffentlichkeit an der weiteren Verschlechterung der Wiener Verkehrsmöglichkeiten Anteil nimmt, ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, daß die Straßenbahnkalamität derzeit überall das Tagesgespräch bildet, sondern es tritt diese Anteilnahme auch sehr lebhaft in den Zuschriften zu Tage, die unausgesetzt den Blättern zugehen. Es fehlt nicht an Protesten und schärfster Kritik, es fehlt aber auch erfreulicherweise nicht an positiven Vorschlägen, wie man die Schwierigkeiten ohne Benachteiligung der Verkehrsinteressen bewältigen könnte.

Vorschläge aus dem Publikum.

Aus der Reihe der uns zugegangenen Briefe seien heute zwei Zuschriften herausgegriffen, in denen sich recht bemerkenswerte und immerhin diskutabile Anregungen finden. Eine von ihnen fordert eine zweckmäßige Reform des Verkehrs auf einzelnen mehrfach befahrenen Hauptlinien. Dieser Brief lautet:

„Zu den streng sachlichen Ausführungen des leitenden Direktors vor dem Stadtrat war auf die gewaltigen Schwierigkeiten hingewiesen, die sich infolge mangels an geschultem Personal, an Maschinenteilen, an Dichtungs- und Isolierungsmitteln, an Erlösen des Fahrparks usw. der Aufrechterhaltung des Betriebes entgegenstellen. Es ist zu bemerken, daß genau die gleichen Hindernisse sich in allen anderen großen Städten Mitteleuropas feststellen lassen, aber eine mit halb 10 Uhr einsetzende Betriebseinstellung wird dort nicht verfügt. Handelt es sich denn bei den erwähnten Schwierigkeiten um speziell wienerische Verhältnisse? Sind sie nicht in ganz ähnlicher Weise auch anderwärts zu beobachten? Das Resultat allordina, die ungebührliche Verkehrseinschränkung, ist speziell wienerisch.“

Es sei auf folgenden Sachverhalt verwiesen: Jemand, der vom Naschmarkt zum Favoritenplatz gelangen will, nimmt bei dem Wartehäuschen vor der evangelischen Schule Aufstellung und laßt nach der Straßenbahn aus. Es verkehren an jener Stelle die Züge von sechs Relationen, nämlich drei (Nr. 62, 64, 65) durch die Wiedener Hauptstraße, und ebenso viele (Nr. 66, 67, 68) durch die Favoritenstraße. Unser Mann kann irgendeinen Wagen der drei letzteren Relationen benützen, die drei ersteren aber nicht. Nach einigem Warten erscheint ein stark besetzter Zug Nr. 65, den er also vorbeifahren läßt. Ganz kurz danach fährt ein Zug Nr. 64, der natürlich, da der vordere Train die Fahrgäste aufgenommen hat, nahezu leer ist, und ihm folgt ein aus drei Wagen bestehender, von alles in allem acht Fahrenden „gefüllter“ Zug Nr. 62. Die weit mehr als einen Kilometer lange Strecke von der Giselstraße bis zum Südbahnviadukt in Mährleinsdorf fahren also diese drei Züge unmittelbar hintereinander, zwei davon mehr als halb leer. Nach einer Pause von mehreren Minuten nähert sich dem Wartenden ein Zug Nr. 67, der selbstverständlich, dem langen Intervall entsprechend, überfüllt ist, so daß die Leute auf den Einsteigestufen balanzieren. Der Mann muß also den nächsten Zug abwarten, und richtig folgen einander sodann rasch die drei Züge Nr. 68, 66 und neuerlich 67, davon beide letzteren halb leer.

Nach nehme soundso viele aus dem Publikum zu Zeugnis, daß solches sich unzähligmal abspielt, nicht etwa bloß auf der einen Strecke, sondern überhaupt dort, wo mehrere Züge ein langes Stück weit den gleichen Weg haben, zum Beispiel Nr. 3 und Nr. 13 oder Nr. 2, J 2 und H 2, und so fort. Es ist immer das gleiche: einmal alle die mehreren Züge schnell nacheinander, alsdann ein überlanges Intervall, und in dieser Art weiter. Es wird durch die schlechte Einteilung herbeigeführt, daß viele Züge nahezu leer laufen, mithin für sie der Aufwand an Personal, an Strom und an Abnutzung des Materials schlecht ausgenützt, überdies das fahrlustige Publikum gemartert wird. Eine umsichtige Einteilung würde mit geringerem Aufwand Besseres erzielen. Da, gerade da ist meines Erachtens der Hebel anzusetzen. Man organisiere besser, dann wird man den Verkehr nicht neuerlich so arg zu drosseln nötig haben! Auf dem Papier nimmt sich der Hinweis auf die Fahrleistungen der Straßenbahn überaus statlich aus, aber daß nicht die absoluten Kilometerziffern das Entscheidende sind, sondern die Befriedigung des Publikums, für das ja die Straßenbahn da ist, sollte besser gewürdigt werden!“

Die unpraktische Umsteigkarte.

Eine weitere Anregung wendet sich unter eigenartiger Begründung gegen die Umsteigkarte. In dieser Zuschrift heißt es:

„Bereits oft sind Mahnungen und Warnungen an das Publikum ergangen, kurze und überflüssige Fahrten zu unterlassen und die Elektrische nur in unumgänglichen Fällen zu benützen. Selbstverständlich ohne bemerkenswerten Erfolg. Daß Strecken von zwei bis drei Stationen befahren werden, geschieht ohnedies verhältnismäßig selten. Jene Leute, die wirklich oft überflüssig kurze Strecken fahren, sind die

Besitzer von Umsteigkarten. Sie haben nun einmal bezahlt, warum sollten sie ihre Karte nicht restlos ausnützen, wenn es sich auch oft nur um ein bis zwei Stationen handelt? Solange die Umsteigkarte teurer war als die direkte Karte, ging man diese kurzen Strecken ohneweiters zu Fuß, obwohl der unterschiedliche Betrag ja keineswegs nennenswert war. Seit der Einheitslarif eingeführt wurde, hat man sich aber daran gewöhnt, die kleine Bequemlichkeit, die für die Verteuerung ein wenig entschädigte, rücksichtslos auszunützen. Nun scheint es heute fast ausgeschlossen, das doppelte Fahrkartensystem wieder einzuführen, denn erstens wissen die Schaffnerinnen ohnedies nicht, wo ihnen der Kopf steht, und zweitens ist man bereits an derartige Preise gewöhnt, daß jeder schon aus Trägheit die Umsteigkarte nehmen würde.“

Mein Vorschlag, der allerdings ein wenig rücksichtslos erscheinen wird, geht nun dahin, die Umsteigkarte einfach auf Kriegsdauer aufzuheben. Wer zwei große Strecken, bei denen umgestiegen werden muß, zu durchfahren hat, zahlt eben zweimal, wer von der Umsteigstelle nicht mehr weit zum Ziel hat, geht zu Fuß — eine Ersparnis, die sicherlich viele zum Gehen bestimmen würde. Selbstverständlich dürfte dann nicht die geplante und ohnedies äußerst unpopuläre Fahrpreis-erhöhung in Kraft treten, ein glatter Zwanzigstellertarif wäre einzuführen, und die Mehrbesteuerung würde sich aus den Doppelzahlungen beim Umsteigen erheben. Um eine übermäßige Belastung des Publikums hintanzuhalten, ließe sich die Einführung treffen, daß, wer auch noch eine dritte lange Strecke zu durchfahren hat, dies auf Grund zweier gültiger Fahrscheine berechtigt ist. Dieser Vorschlag ist vielleicht geeignet, mehrere Interessengruppen gleichzeitig zu befriedigen. Vor allem würde sich ohne Zweifel eine wesentliche Entlastung der Verkehrs ergeben, ohne daß der geplante Mehrertrag darunter zu leiden hätte — im Gegenteil, er würde sich gerechter verteilen, da es in das Belieben des einzelnen gestellt wäre, ob er einen Teil des Fahrpreises ersparen will. Ist man einmal im Zentrum der Stadt angelangt, so ist es nirgends hin mehr so übermäßig weit, daß man nicht recht gut zu Fuß gehen könnte.

Diese Systemvereinfachung würde auch eine Erleichterung für die Schaffnerinnen bedeuten. Dem dieser Vorschlag rücksichtslos und indiskutabel erscheint, möge zweierlei bedenken: erstens bedeutet er keine wesentliche Verteuerung gegenüber der tatsächlichen Erhöhung der Fahrpreise, sondern einen angemessenen Ausgleich, durch den selbsttätig eine preisregulierende Wirkung erzielt würde. Zweitens — und dies ist das Wichtigste — kommt es jetzt gar nicht so sehr darauf an, dem Publikum einen bequemeren und großzügigeren Verkehr zu bieten, sondern die Institution der Straßenbahn, die schwer gefährdet erscheint, überhaupt aufrechtzuerhalten.“