

1. Konstitutive Verhältnisse.

Mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 109, wurde das von der Regierung mit dem Lande Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien vereinbarte Programm für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung großer Verkehrsanlagen in Wien — darunter die Erbauung der Wiener Stadtbahn — genehmigt.

In Gemäßheit dieses Programmes wurde das auszuführende Wiener Stadtbahnnetz vom Gesichtspunkte der technischen Ausführungsmodalitäten in zwei große Gruppen geteilt, und zwar in Hauptbahnen, welche bei Ausstattung mit dem Charakter von Vollbahnen und bei vollständiger Übergangsfähigkeit für sämtliche Fahrbetriebsmittel der Anschlußbahnen sofort einen direkten Schienenanschluß an die bestehenden Hauptbahnen erhalten, und in Lokalbahnen, bei welchen — von einzelnen Teilstrecken abgesehen, auf die auch Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen unter gewissen Beschränkungen übergehen können — ein direkter Schienenanschluß an die bestehenden Bahnen nicht unbedingt notwendig erscheint. Aber auch bei diesen letzteren wurde die Herstellung eines direkten Schienenanschlusses an die in Wien einmündenden Hauptbahnen und die Einrichtung eines direkten Übergangsverkehrs auf die Lokalstrecken dieser Hauptbahnen als anzustrebend bezeichnet. Hinsichtlich der Lokalbahnen untereinander wurde die Herstellung einer entsprechenden direkten Schienenverbindung, so daß ein Umsteigen nur in unvermeidlichen Fällen einzutreten hätte, als selbstverständlich vorgesehen.

Eine weitere Unterteilung der Linien des Wiener Stadtbahnnetzes ergab sich mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Ausführung der fraglichen Bahnlinien zum Teil sofort sichergestellt, zum Teil einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, wenn und sobald sich ein Bedürfnis hierfür herausstellen sollte.

Unter die sofort sicherzustellenden Bahnlinien wurden aufgenommen als Hauptbahnen: Die Gürtellinie (Verbindung der Kaiser Franz Joseph-Bahn mit der Wiener Verbindungsbahn und Südbahn, dann mit der Donauuferbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn), die Donaustadtlinie (Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern in die Donaustadt und Anschluß an die

Kaiser Franz Joseph-Bahn in Nußdorf) und die Vorortelinie (Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der Kaiser Franz Joseph-Bahn), ferner als Lokalbahnen: die Wientallinie (Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit dem Praterstern), die Donaukanallinie (Verbindung des Hauptzollamtes mit der Kaiser Franz Joseph-Bahn) und die innere Ringlinie (entlang der Museums-, Landesgerichts- und Universitätsstraße sowie des Schottenringes). Außerdem enthält das Programm noch eine Reihe weiterer, bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse teils als Haupt-, teils als Lokalbahnen herzustellender Ergänzungslinien.

Die einheitliche Leitung der Projektsaufstellung und eigentlichen Bauausführung der Wiener Verkehrsanlagen sowie die Verwaltung der hierfür gewidmeten Geldmittel, beziehungsweise des zum Zwecke der Geldbeschaffung für diese Anlagen zu bildenden Fonds, wurde einer aus Vertretern des Staates, des Landes Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien zusammengesetzten Kommission, der „Kommission für Verkehrsanlagen in Wien“ übertragen, welche ermächtigt wurde, unter ihrer Aufsicht und Oberleitung die Ausführung einzelner Bauwerke für ihre Rechnung im Wege des Übereinkommens durch andere öffentliche Anstalten oder Körperschaften besorgen zu lassen.

Der genannten Kommission wurde mit Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R. G. Bl. Nr. 230, das Recht zum Baue und Betriebe der Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn (Gürtellinie, Donaustadtlinie und Vorortelinie) und mit Konzessionsurkunde vom 3. August 1894, R. G. Bl. Nr. 185, das Recht zum Baue und Betriebe der Lokalbahnlinien der Wiener Stadtbahn (Wientallinie und Donaukanallinie) erteilt.

Die Ausführung der Donaustadtlinie wurde zufolge des mit dem Gesetze vom 23. Mai 1896, R. G. Bl. Nr. 83, genehmigten Beschlusses der Kommission für Verkehrsanlagen vom 11. Juli 1895 gänzlich fallen gelassen und der Bau der inneren Ringlinie laut Beschluß vom 16. Jänner 1894, genehmigt mit dem Gesetze vom 9. April 1894, R. G. Bl. Nr. 73, vorläufig der Vorsorge im Wege der Konzessionserteilung an eine Privatunternehmung vorbehalten.

Die Bauausführung der Hauptlinien der Wiener Stadtbahn wurde mittels Übereinkommens vom 27. Mai 1893 und jene der Lokalbahnlinien mittels Nachtragsübereinkommens vom 27. September 1894 der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise der im Jahre 1895 errichteten k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn, für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen übertragen. Mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. Juni 1902, Z. 1039/E. M., wurde die genannte Baudirektion mit 30. Juni 1902 aufgelassen und mit der Leitung der noch abzuwickelnden Geschäfte der Grund- und Gebäudeeinlösung aus Anlaß des Stadtbahnbaues der administrative Referent der Kommission für Verkehrsanlagen betraut.

Zufolge des bereits erwähnten, mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes wurde zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für die Ausführung und die Instandhaltung, beziehungsweise

für den Betrieb der in diesem Programme bezeichneten Verkehrsanlagen in Wien ein besonderer, von der Kommission für Verkehrsanlagen zu verwaltemder Fonds gebildet und sohin ein gemeinsames Darlehen aufgenommen, für dessen höchstens vierprozentige Verzinsung und Tilgung innerhalb längstens 90 Jahren der Staat, das Land Österreich unter der Enns und die Gemeinde Wien nach einem bestimmten Verhältnisse aufzukommen haben, und zwar bezüglich der Hauptbahnen der Wiener Stadtbahn der Staat mit 87·5 Prozent, das Land mit 5 Prozent und die Gemeinde Wien mit 7·5 Prozent, bezüglich der Lokalbahnen, wenn für diese nicht die Konzession an einen Privatunternehmer erteilt wird, mit 85 Prozent, beziehungsweise 5 Prozent und 10 Prozent. Dieser Fonds ist aufzuheben und die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ist aufzulösen, sobald die Anlehensschuld der Kommission vollständig getilgt sein wird. In diesem Falle hat das Eigentum und die Verwaltung der Wiener Stadtbahn samt Zugehör an den Staat überzugehen.

Der Betrieb der Wiener Stadtbahn wurde in Gemäßheit des im k. k. Eisenbahnministerium am 23. April 1898 aufgenommenen Protokolles, „betreffend provisorische Bestimmungen über die Betriebsführung auf den sukzessive zur Eröffnung gelangenden Teilstrecken der Gürtellinie, Vorortelinie, Wientallinie und Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn durch die k. k. Staatsbahnverwaltung“ (genehmigt mit Eisenbahnministerialerlaß vom 11. Mai 1898, Z. 886/E. M.), vom Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke (11. Mai 1898) bis Ende des Jahres 1901 seitens der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, und zwar durch die k. k. Staatsbahndirektion in Wien, im Namen der Kommission für Verkehrsanlagen geführt. Als Vergütung für die Betriebsführung erhielt die Staatseisenbahnverwaltung die gesamten Betriebseinnahmen und sonstigen Nutzungen der dem Betriebe übergebenen Stadtbahnstrecken, ferner die Miet- und Pachtzinse, welche die betriebsführende Verwaltung aus den unbeweglichen Bestandteilen und den Grundstücken der Bahn, insoweit die Disposition hierüber nicht eingeschränkt war, nach freier Verfügung erzielte, endlich die Einnahmen und Nutzungen an Industriegeleisen und Schlepfbahnen, welche an die Wiener Stadtbahn anschließen. Die Dauer dieser Vereinbarungen wurde bis Ende 1901 festgesetzt und gleichzeitig der Abschluß eines definitiven, am 1. Jänner 1902 in Kraft tretenden Betriebsvertrages vorgesehen.

Auf Grund des zwischen der Staatsbahndirektion Wien namens der Staatseisenbahnverwaltung und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien abgeschlossenen Anschluß- und Betriebsvertrages d. d. Wien, 25. Juni 1902 (genehmigt mit Eisenbahnministerialerlaß vom 25. Juni 1902, Z. 27848), welcher rückwirkend mit 1. Jänner 1902 in Kraft trat, wird von diesem Zeitpunkte ab der Betrieb der Wiener Stadtbahn vom Staate für Rechnung der genannten Kommission geführt. Diesem Vertrage zufolge vergütet die Kommission für Verkehrsanlagen der Staatsbahndirektion Wien die für die Betriebsführung erwachsenden Selbstkosten nach Maßgabe der einen integrierenden Bestandteil des zitierten Vertrages bildenden „Vorschrift, betreffend Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben der Wiener Stadtbahn und deren Verrechnung“.

Der Vertrag gilt bis 31. Dezember 1911. Sollte bis 31. Dezember 1910 sowie weiterhin bis Ende eines jeden folgenden Jahres keiner der beiden vertragsschließenden Teile den Vertrag einjährig gekündigt haben, so gilt derselbe als um je ein Jahr stillschweigend erneuert.

2. Längen und bauliche Anlagen.

Über die Längenverhältnisse der Wiener Stadtbahn mit Ende des Jahres 1908 sowie über die Eröffnungsdaten der einzelnen Strecken derselben gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

	Baulänge	Betriebslänge	Datum der Eröffnung der	
			ersten	letzten
			Teilstrecke	
Hauptbahnlinien.				
Heiligenstadt—Penzing (Vorortelinie)	9·949	9·584	11. Mai 1898	
Heiligenstadt—Meidling Hauptstraße (Gürtellinie)	8·888	8·407	1. Juni 1898	
Heiligenstadt — Brigittenau-Floridsdorf	1·357	*) 2·028		
Lokalbahnlinien.				
Meidling Hauptstraße—Hütteldorf-Hacking (Obere Wientallinie)	5·879	5·409	1. Juni 1898	
Meidling Hauptstraße—Hauptzollamt (Untere Wientallinie)	5·650	5·443	30. Juni 1899	
Heiligenstadt — Hauptzollamt (Donaukanallinie)	5·874	5·632	6. August 1901	
Verbindungskurve Brigitta-brücke—Nußdorferstraße...	1·235	1·415		
Zusammen..	38·832	37·918	11. Mai 1898	6. August 1901

*) Hierunter 0·260 km der kurrenten Strecke bis Mitte Wartehalle Brigittenau-Floridsdorf gemeinsam benützt mit der Donauuferbahn.