

Ein Werk des Wiederaufbaues.

Von Vizebürgermeister Georg Emmerling, amtsführender Stadtrat für die städtischen Unternehmungen.

Unter den großen Werken, die von der Wiener Stadtverwaltung nach dem Weltkrieg vollbracht worden sind, steht mit an erster Stelle die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn.

Vor 27 Jahren als Dampfstadtbahn eröffnet, litt dieses Verkehrsmittel, wie die Erfahrung gezeigt hat, vor allem an der Bevorzugung strategischer Interessen gegenüber den Verkehrsbedürfnissen. Die Wiener Gemeindeverwaltung war sich darüber klar, daß sie diesen Mangel nicht beheben kann, daß aber eine Umgestaltung dieser Bahn auf den elektrischen Betrieb der Wiener Bevölkerung ganz erhebliche Vorteile bieten wird. Ruhte doch seit dem Jahre 1916 der Verkehr auf der Stadtbahn fast vollständig, und da im Frieden immerhin jährlich vierzig Millionen Stadtbahnfahrergäste gezählt wurden, so bedeutete der Stillstand dieses Verkehrsmittels eine überaus starke Belastung gewisser Linien der städtischen Straßenbahnen und eine arge Kalamität für die Bewohner der an die Stadtbahn grenzenden Gebietsteile.

Aus diesen Erwägungen heraus entschloß sich die Gemeindeverwaltung unter dem Bürgermeister Reumann am 25. August 1923 an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen das Ersuchen zu stellen, die obere und untere Wientallinie, die Donaukanallinie und die Gürtellinie der Gemeinde auf dreißig Jahre unentgeltlich zu überlassen, wofür sich die Stadtverwaltung verpflichtete, diese Linien zu elektrifizieren. Aber erst nach ungemein schwierigen und langwierigen Verhandlungen gelang es unter Bürgermeister Seitz am 1. Dezember 1923, das Uebereinkommen abzuschließen und mit den umfangreichen, rund zweihundert Milliarden Kronen erfordernden Elektrifizierungsarbeiten zu beginnen.

Nun, da diese Arbeiten abgeschlossen sind, ein neues, schönes Werk vollendet ist, der Bevölkerung ein gutes und rasches Verkehrsmittel erschlossen wurde, wird die Wiener Stadtverwaltung keineswegs rasten können. Immer mehr wird sichtbar, daß die Millionenstadt Wien neue Verkehrsmittel braucht, um den Riesenverkehr klaglos meistern zu können. Hat es doch die Tarifpolitik der Gemeinde, die auf dem Prinzip der Selbstkostendeckung basiert, vermocht, eine unablässige Steigerung der Frequenz auf den städtischen Straßenbahnen zu erzielen. Der billige Tarif hat dazu geführt, daß die Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Jahre 1913 von 326 Millionen auf 560 Millionen im Jahre 1924 gestiegen ist. Und noch immer nimmt die Zahl der Fahrgäste zu!

Im Rahmen praktischer kommunaler Arbeit nimmt die städtische Verkehrspolitik einen breiten Raum ein. Daher war es eine selbstverständliche Pflicht der gegenwärtigen Stadtverwaltung, eine tote Bahn zu beleben. Die Wiener Gemeindeverwaltung ist sich aber wohl bewußt, daß ein wirksames und dauerndes, allen modernen Anforderungen einer Großstadt entsprechendes Verkehrsmittel wohl nur die Untergrundbahn sein kann, deren Bau schließlich und endlich auch für Wien zu den Aufgaben gehört, die mit aller Tatkraft erfüllt werden müssen.

So ist das Werk, das durch die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn geschaffen wurde, nur ein Teil in dem großen Aufgabenkreis, den der moderne Verkehr einer Großstadt an die Gemeindeverwaltung stellt. Diese Aufgaben restlos im Interesse der Bevölkerung zu lösen, gehört zu den wichtigsten und wesentlichsten Arbeiten der Wiener Stadtverwaltung. Wir haben das eine große Werk vollendet, aber wir wollen frohen Mutes an dem anderen, noch größeren schaffen und geben der Hoffnung Ausdruck, daß auch dieses Werk gelingen mögen.

