

# Wiener Rathaus-Korrespondenz.

Herausgeber und verantw. Redakteur Franz Michler,

Wien. I., Neues Rathaus.

150

27. Jahrg. Wien, Mittwoch, 18. April 1917. Nr. 150.

-----  
Obmänner-Konferenz. Unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner und in Anwesenheit der Vizebürgermeister Hierhammer und Rain fand heute die 73. Obmänner-Konferenz der im Wiener Gemeinderate vertretenen Parteien statt.

Magistratsrat Dr. Ehrenberg berichtete über die Kartoffelversorgung der Stadt Wien und führte aus, daß in den letzten 8 Tagen nur 41 Waggons Kartoffeln - am heutigen Tage nur ein Waggon - in Wien eingelangt seien. Unter diesen Umständen sei zu befürchten, daß, wenn nicht schleunigst Vorkehrungen getroffen werden, die Kartoffelabgabe in Wien schon in der nächsten Woche gänzlich eingestellt werden müßte. Im Laufe der Debatte, an welcher sich sämtliche Mitglieder der Konferenz beteiligten, bemerkte Gemeinderat Dr. von Dorn, daß die Obmännerkonferenz mit Freuden vernommen habe, daß nach den vom Minister des Aeußeren abgegebenen Erklärungen über die Versorgung der gesamten Bevölkerung der Zentralmächte mit Lebensmitteln die Sicherheit gegeben sei, daß wir bis zur nächsten Ernte vollauf gedeckt sind, leider aber müsse die Obmänner-Konferenz mit Bedauern feststellen, daß für die Stadt Wien im gegenwärtigen Augenblicke diese Deckung nicht vorhanden sei und daß die Regierung ihre früher übernommene Verpflichtung, für die Deckung der Bedürfnisse der Stadt Wien zu sorgen, nicht erfülle.

Die Obmänner-Konferenz beschloß dahin einmütig, eine Abordnung zum k. k. Ministerpräsidenten zu entsenden und ihn auf die Pflicht aufmerksam zu machen, daß aus den vorhandenen Vorräten die Bedürfnisse der Stadt Wien zu decken sind.

Gaswerksdirektor Menzel berichtete hierauf über die Kohlenversorgung der städtischen Gaswerke und teilte mit, daß die außerordentlichen Verhältnisse eine ausreichende Versorgung der städtischen Gaswerke mit Kohle für den nächsten Winter kaum erwarten lassen. Die Gasabgabe werde daher eingeschränkt werden müssen; wenn irgend möglich, solle die Verwendung des Gases zur Beleuchtung, zum Kochen und zu gewerbetechnischen Zwecken eine Einschränkung nicht erfahren, weil durch eine solche die Bevölkerung auf das empfindlichste getroffen würde. Dagegen würde voraussichtlich die Heizung von Wohn- und Geschäftsräumen mit Gas im nächsten Winter eingestellt werden müssen. Darauf müsse schon heute rechtzeitig und nachdrücklich aufmerksam gemacht werden.

Ein Bericht des Magistrats-Sekretärs Dr. Roßkopf über die Mehilver- sorgung der Stadt Wien wurde zur Kenntnis genommen.

-----



Studienzwecken besichtigt wurde. Es betrifft den Vorort Goldersgreen, der von London durch den Hamstead-Hügel getrennt ist und bis zum Jahre 1904 gute Verkehrsverbindungen mit dem Zentrum Londons entbehren mußte. Wenige Jahre nach Erbauung einer Schnellbahn hat sich Goldersgreen zu einem prächtigen Wohnviertel mit Asphaltstraßen, elektrischen Straßenbahnen und Autobusverkehr entwickelt.

In Newyork nähert sich das großartigste Schnellbahnnetz, das je für eine Stadt ausgeführt wurde, der Vollendung. Im Vereine mit zwei den Betrieb führenden Gesellschaften wurden eineinhalb Milliarden Kronen für den Bau von Untergrundbahnen durch die Stadtverwaltung veranschlagt.

-----



Wien, 19. April 1917.

### Die Verkehrsprobleme der Weltstädte.

Als dritter Redner in der vom Volkshaus in Wien veranstalteten Vortragsreihe über Großstadtfragen sprach heute Bauinspektor Dr. Ing. Musil über „Die Verkehrsprobleme der Weltstädte“ unter Vorführung von Lichtbildern.

Die heutigen Weltstädte unterscheiden sich von den Großstädten früherer Zeiten nicht nur durch die viel bedeutendere Bevölkerungsziffer, sondern vor allem auch durch ihre hochentwickelten Anlagen für den Fern- und Nahverkehr. Die durch Eisenbahnen und Wasserstraßen gebotene Möglichkeit des Güter- und Nahrungsmittelaustausches auf große Entfernungen ließ die Erzeugung in einem den Eigenbedarf weit übersteigendem Maße zu und wurde so zur Grundbedingung des industriellen Schaffens; Industrie und Handel aber bieten dem Hauptteile der Großstadtbewohner Verdienstmöglichkeiten und üben durch hohe Löhne ständig starken Anreiz auf die Landbevölkerung aus, welche zuströmt, um so zum schnellen Wachsen der Einwohnerzahl der Weltstädte beiträgt.

Um 1800 gab es in Europa noch keine Millionenstadt und nur 21 Städte wiesen mehr als 100.000 Bewohner auf. Heute zählen wir rund 150 Großstädte mit über 100.000 und 6 mit mehr als 1 Million Einwohner. Diese bedeutungsvolle Entwicklung knüpft sich an zwei geschichtliche Wendepunkte: Am 6. Oktober 1829 ging die Dampflokomotive Stephenson's als Siegerin aus dem Wettbewerbe von Rainhill hervor und nun hebt der Siegeszug der Dampfkraft im Verkehrswesen an, bis ihr 50 Jahre später die ernste Konkurrentin erstand 1879 führte Werner von Siemens seine elektrische Lokomotive auf der Berliner Gewerbeausstellung vor und in einer kurzen Spanne Zeit hat die elektrische Lokomotive die Dampflokomotive im großstädtischen Verkehr besiegt. In Newyork gibt es seit einigen Jahren keine Dampflokomotive mehr, der gesamte fast 2 Milliarden Fahrten umfassende Riesenverkehr wickelt sich elektrisch ab.

Aus dem Zusammenwohnen der Hunderttausende in der Großstadt ergeben sich verschlechterte Lebensbedingungen. Es fehlt der wohlthätige Zusammenhang mit der Natur und die Wohnverhältnisse sind beengte. Um dennoch gesunde Lebensbedingungen zu erhalten, sind die Städte bemüht, sich planvoll weiter zu entwickeln, stets auf die Verbesserung ihrer Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse bedacht. Sie vollziehen ihre bauliche Ausdehnung nach einem wissenschaftlich und künstlerisch entworfenen Bebauungs- oder Regulierungsplane, in dem die Verkehrsanlagen an allererster Stelle stehen, da sich dann alle/deren Fragen der Siedlung und Stadtverschönerung zwanglos einordnen lassen. Von dem Grade der Vollkommenheit der Anlagen für den Güterdienst- und Fernverkehr hängt in hohem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der Großstädte im internationalen friedlichen Wettkampfe ab. In Wien ist es wie anderwärts im Laufe der Zeit zu einer Ueberlastung der Anlagen für den Eisenbahn-Fernverkehr und Güterdienst gekommen. Die Wiener Kopfbahnhöfe sind hochbetagt und vielfach unzulänglich geworden oder sie erscheinen doch für Reisende, welche die neuen Bahnhöfe Deutschlands kennen, unansehnlich und unbequem. Im Vordergrund steht der Umbau der Personendienstanlage des Westbahnhofes und der Ersatz durch einen neuen Stockwerkbahnhof mit 3 Gleisen im Obergeschoße. Von der Staatsbahndirektion Wien wurde bereits ein vorläufiges Projekt vorgelegt. Nach diesem wird künftig Zugang und Abgang der Reisenden, auf derselben, der Mariahilfer Straße

zugewandeten Seite liegen. Zur Erleichterung des Ueberganges der Fahrgäste der Stadtbahn und der künftig mit ihr in Berührung stehenden Untergrund-Schnellbahnen wird die Herstellung eines Fußgänger-Tunnels von der Haltestelle Westbahnhof der Gürtellinie zu dem neuen Aufnahmsgebäude des Fernbahnhofes befürwortet.

Wiederholt wurde für Wien ein Zentral- oder Hauptbahnhof nach dem Vorbilde deutscher Städte vorgeschlagen. Liegen doch die Verhältnisse seit der Verstaatlichung der Nord-, Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft anders als zur Zeit des Privatbetriebes dieser Bahnen. Es erscheint möglich, künftig die nordwärts gerichteten Fernzüge von einem Gruppenbahnhof für die nördlichen Linien auszuführen. Der Begriff eines Hauptbahnhofes für Wien bedarf aber einer starken Einschränkung. Ein Hauptbahnhof, der alle Linien zusammenfassen würde, ist für eine Millionenstadt ein Unding. Er würde die Fläche eines Bezirkes bedecken, wäre im ständigen Um- und Ausbau begriffen, würde für die angrenzenden Stadtteile ein arges Verkehrsindernis bedeuten und wäre wegen seiner riesenhafte Abmessungen für die Reisenden un bequem. Es müßten mehrere Hauptbahnhöfe erbaut werden, soferne sich dadurch

so große Vorteile ergeben, die die Verausgabung der gewaltigen Summen gerechtfertigen könnten. Auch die Zusammenlegung des Südbahnhofes, Ostbahnhofes und Aspangbahnhofes in einen gemeinsamen, am Hegaplatz zu errichtenden südlichen Gruppenbahnhof wurde vorgeschlagen. Jedenfalls wären die eingelebten Lokalverkehre an Ort und Stelle zu belassen. Gleiches gilt von den Anlagen für den örtlichen Güterdienst, für welche sich eher eine Dezentralisierung über die ganze Stadtläche empfiehlt, um an Kosten für das Fuhrwerk zu sparen. An den Bestand der alten Kopfbahnhöfe knüpfen sich auch bedeutende wirtschaftliche Interessen mit ihrer näheren Umgebung, welche durch eine zu weit gehende Zusammenlegung von Bahnhöfen gefährdet werden könnten.

Durch Verlegung solcher Hilfsanlagen für den Eisenbahnbetrieb, als Abstellgleise, Verschiebegleise und Güter-Lokomotivschuppen außerhalb der Stadt kann künftig Raum für die weitere Ausgestaltung der Anlagen für den örtlichen Güterdienst und für die Schaffung besonderer Lokalbahnhöfe gewonnen werden. Die Wiener Bahnhofsfragen werden von einer besonderen Stelle, der Wiener Bahnhofscommission, studiert. Es ist dankbar zu begrüßen, daß die Staatseisenbahnverwaltung inmitten des Krieges einen kräftigen Schritt zur Anbahnung von Verkehrsverbesserungen getan hat. Die Wiener Verbindungsbahn und mehrere Bahnhöfe waren bereits sehr überlastet und es entstanden durch den Umstand, daß auch die nicht für Wien bestimmten Güterwaggons die Wiener Bahnhöfe berühren und die Verbindungsbahn durchlaufen mußten, unliebsame Stauungen. Es wurde daher mit einem Kostenaufwande von etwa 35 Millionen Kronen eine Umgehungsbahn errichtet, die eine Verbindung zwischen der Nordwest-, Nord- und Staatsbahn über die neu errichtete Station Simmering-Transit zur Donauländebahn und Südbahn bildet. Hand in Hand damit ging der Bau eines gewaltigen Ordnungs- und Verschiebebahnhofes mit 62 Kilometer Gleislänge an der Stadtgrenze in Breitenlee. Damit erscheint die Verbindungsbahn sehr bedeutend entlastet und die Möglichkeit gegeben, sie künftig in erhöhtem Maße dem Personenverkehr nutzbar zu machen. Als weitere Aufgabe der Staatseisenbahnverwaltung sind zu nennen: Die Ausgestaltung der Lokalstrecken mit 3. und 4. Gleisen und die Führung direkter Lokalzüge beispielsweise

Von der Nordbahn bis zum Hauptbahnhof. Schon jetzt wäre der Einrichtung des elektrischen Betriebes insbesondere auf den Lokalstrecken Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die meisten Städte Newyork, Chicago, Paris, London, Paris usw. sind im Begriffe, ihren Vorortverkehr zu elektrisieren. Hiedurch wird die in allen Städten so sehr beklagte, gesundheitsschädliche Rauchplage wirksam bekämpft. Die Mehrzahl der Weltstädte mit blühender Industrie und lebhaftem Handel stützen sich auf ein hochentwickeltes Netz natürlicher und künstlicher Wasserstraßen. Während der Jahresverkehr der österreichischen Donaustrasse nur drei Millionen Tonnen Güter erreicht, beträgt z. B. in Paris der Anteil der Binnenschiffahrt 51 % des Gesamtverkehrs von 21 Millionen Tonnen. Unter den deutschen Städten steht die Doppelstadt Duisburg-Ruhrort mit 28 1/2 Millionen Tonnen an erster Stelle und übertrifft damit die Hafenstadt Hamburg, welche 10 1/2 Millionen Tonnen Güter aufweist. Für die Donau, den Donaukanal und die in Wien bereits vorhandenen Häfen ist eine durchgreifende Verkehrsbelebung erst zu erwarten, bis die Verbindung mit dem großen deutschen Wasserstraßennetze hergestellt sein wird. Dann wird auch die Möglichkeit geboten erscheinen, der Wiener Industrie Kohle und andere Massengüter auf dem Wasserwege billig zuzuführen.

Im innerstädtischen Verkehr überrascht allorts das rasche Ansteigen der Fahrtziffern. Während sich in Wien im Jahre 1900 jeder Einwohner durchschnittlich 100 mal eines Verkehrsmittels bediente, war er 1912 bereits zu 177 Fahrten veranlaßt. Im gleichen Zeitraum ist in Newyork die durchschnittliche Fahrtziffer von 276 auf 399 gestiegen. Die Ursachen dieser hochwichtigen Erscheinung liegen in der Vergrößerung der besiedelten Stadtläche, die jährlich zuwachsenden Einwohner, in Wien 30.000, zwingt, draußen liegende Wohnungen aufzusuchen. Die Wirkungen äußern sich in Stauungen des Straßenverkehrs im Geschäftsviertel und in ungünstiger werdenden Wohnverhältnissen. Wenn mangels sehr schnell fahrender Verkehrsmittel, welche die Peripherie mit dem Zentrum in kürzerer Zeit als einer halben bis dreiviertel Stunde verbinden, die Bautätigkeit am Umfange der Stadt ins Stocken kommt, so steigen im Innern die Mietpreise und die Bodenausnutzung wird auf höchste getrieben. Die Mietkaserne wird zum herrschenden Typus. Den oft geschilderten Schäden der allzu dichten Menschenanhäufung in den Großstädten kann nur durch Erschließung vermehrter und billigen Baulandes im weiten Umkreise des Weichbildes der Großstadt wirksam gesteuert werden. Hiezu sind Schnellbahnen unentbehrlich, die mit etwa der zweieinhalbfachen Geschwindigkeit wie die Straßenbahn befördern. Die Schnellbahnen vermögen auch dem Stadttinneren, wo Straßenbahn und Omnibus versagen, das fehlende Massenverkehrsmittel zu bieten. Indem sie Straßendurchbrüche überflüssig machen, tragen sie zur Erhaltung des historischen Stadtbildes bei.

An den Vortrag schloß sich die Vorführung von Lichtbildern über die Verkehrs- und Wohnverhältnisse von Wien, Paris, London und der amerikanischen Großstädte. Während in Wien nur 12 % aller Fahrten Schnellbahnfahrten sind (Stadtbahn), entfallen in Chicago bereits 26 % und in Newyork mehr als 50 % aller Fahrten auf Schnellbahnen. Die Beschleunigung der Verkehrsabwicklung ist daher in Wien nachdrücklich anzustreben. Erst daraus kann eine vermehrte Aufschließung billigen Baulandes am Umfange der Großstadt erwartet werden, welche im Verein mit sehr großzügiger Bautätigkeit jenseit die so vielfach beklagte Not an kleinen und Mittelstandswohnungen allmählich zu beseitigen erlauben wird. Am Beispiel Londons gelangte eine Aufschließungsbahn zur Besprechung, welche im Jahre 1912 von einer Abordnung des Wiener Gemeinderates zu



Rede des Bürgermeisters in der heute abends stattfindenden  
Audienz beim Kaiser.

Euer Majestät !

Die Vertreter des deutschen Volkes in Oesterreich danken Euer Majestät ehrfurchtsvollst für die gnädig gewährte Audienz, da ihnen hiedurch die ersehnte Gelegenheit geboten wird, der unbedingten Treue und opferwilligen Hingebung des deutschen Volkes neuerlich Ausdruck zu verleihen.

Wir haben uns in dieser schweren und harten Kriegszeit, in welcher sich eine unvergleichliche Kraftentfaltung aller Völker der Monarchie insbesondere des deutschen Volkes erwiesen hat, der Hoffnung hingegeben, daß aus ihr jene Grundlagen erwachsen werden, auf denen nach unserer Ueberzeugung ein neues mächtiges Oesterreich aufgebaut werden kann.

Wir sind seit jeher mit allen unseren Kräften bemüht, an dieser Neuordnung der Dinge mitzuarbeiten und wir werden alles aufbieten, um dem schleunigst einzuberufenden Parlamente die Arbeitsfähigkeit und Arbeitsmöglichkeit zu sichern.

Wir können aber unsere tiefe Besorgnis nicht unterdrücken, daß unabweisbare Staatsnotwendigkeiten, welche das Lebensinteresse ganz Oesterreichs betreffen, infolge zwingender Verhältnisse dermalen in den Hindergrund getreten sind.

Wir wenden uns daher vertrauensvoll und tief ergebenst an Eure Majestät mit der Bitte, der Erfüllung dieser Staatsnotwendigkeiten landesväterlich zu gedenken und uns durch die huldvollste Entgegennahme dieser Bitte die Möglichkeit zu gewähren, auch unsererseits in der Bevölkerung auftauchende Besorgnisse zerstreuen zu können.

Die Völker Oesterreichs hoffen, daß die schweren Opfer dieses uns aufgedrängten unerhörten Ringens und Kämpfens um die Ehre und den Bestand unseres Vaterlandes durch einen ehrenvollen Frieden belohnt werden, den wir dankbarst und ergebenst aus der Hand Euer Majestät mit dem Versprechen empfangen wollen, daß das deutsche Volk an der Friedensarbeit treu und unentwegt mitarbeiten wird, zum Ruhme und zur Größe Oesterreichs.

-----