

25. / XII. 1914.

Die Wiener Schnellbahnen.

Ein Ausblick auf die Zeit nach dem Kriege.

Von Ingenieur Franz Musil.

Unter den mancherlei dringenden Arbeiten, deren Durchführung nach dem Friedensschluß tatkräftig wird erfolgen müssen, stehen die Untergrundbahnen an erster Stelle. Keiner der Gründe, welche bisher zu ihrem Bau drängten, ist weggefallen, einige sind nur noch wirksamer geworden, andre, sehr überzeugende sind uns durch die Kriegsergebnisse vor Augen geführt worden. Nie vorher war der Öffentlichkeit das notwendige Vorhandensein eines von den Fernbahnen ganz unabhängigen Lokalverkehrs so fühlbar gewesen als zur Zeit der Einstellung des Zugverkehrs auf den Lokalstrecken der Franz-Josefs-Bahn, der Südbahn, der Westbahn und Aspangbahn. Die Bewohner von Klosterneuburg, welche größtenteils in Wien regelmäßig ihren Geschäften nachgehen, waren plötzlich von ihrem Geschäftsort abgeschnitten. Besteht doch in dieser wichtigen Verkehrsrichtung nur ein Geleisepaar, dessen Benützung für den Zivilverkehr aufhören mußte. Um wie vieles günstiger stellte sich dagegen die Verkehrsmöglichkeit nach Süden durch die elektrische Bahn Wien-Baden, nach Osten durch die elektrische Bahn Wien-Preßburg, welche beide plötzlich zu ungeahnter Verkehrsbedeutung emporstiegen. Der Verkehr der Stadtbahn hörte auf; die beliebtesten Ausflugsziele über Hütteldorf und Klosterneuburg hinaus schienen uns mit einemmal unerreichbar. Der Grundsatz, daß der Verkehr innerhalb der Großstadt und in ihre Umgebung unabhängig von allen Fernbahnen durch eigene elektrische Bahnen bedient werden muß, hat seine Richtigkeit drastisch gezeigt.

Die geplanten elektrischen Schnellbahnen werden die Stammlinien zu diesen unabhängigen Verkehrslinien sein, die, vom Stadtzentrum ausgehend, unterhalb der wichtigsten Verkehrsstraßen in die äußeren und später auch in künftige Vororte vordringen müssen. Ihnen entlang wird sich künftig die Bautätigkeit entfalten, die Bewohner dieser Viertel werden stets frei von Verkehrshemmungen bleiben.

Die Wohnhausbautätigkeit, welche jetzt völlig daniederliegt, bedarf nach dem Kriege eines sehr wirksamen Impulses, sollen wir nicht eine Wohnungsnot erleben schlimmer als je. Wie schon oft ausgeführt, kann ein nachhaltiger Ansporn zum Bau von Wohnhäusern in den Vororten nur durch die elektrischen Schnellbahnen ausgeübt werden, welche wegen ihrer großen Fahrgeschwindigkeit große neue Flächen erschließen und so den Kreis der Wohnviertel weiter spannen, als es auf der Straße verkehrende Transportmittel vermöchten.

Ein Bauwerk wie die Untergrundbahnen mit ihrem nach vielen Millionen zählenden Geldaufwand, der auf mehrere Jahre verteilt sein würde, wäre zweifellos ein hervorragendes Mittel, einem erheblichen Teil unserer Bevölkerung und Industrie in erfreulicher Weise zu helfen. Mit dem großen Kapitalbedarf ist auch der wunde Punkt berührt, der bisher die Verwirklichung dieser von allen Seiten als notwendig erkannten Arbeit hinausgeschoben hat. Seit zu Weihnachten 1910 die Enquete über die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn abgehalten wurde, haben die Bestrebungen zur Verwirklichung dieser Verkehrsreform nie aufgehört, wengleich die Verhandlungen nicht immer gleichmäßig intensiv geführt werden konnten, da die leider so bewegte Situation der letzten Jahre und die mit ihr in fast zwangsläufiger Abhängigkeit befindliche Lage auf dem Geldmarkt immer wieder Hemmungen bereitete. Die mit großer Unternehmungslust hier aufgetretenen französischen Finanzkräfte wurden in ihren Bestrebungen gelähmt, als es offenbar schien, daß die französische Regierung aus politischer Feindschaft gegen Oesterreich einer Anleihe für die Wiener Untergrundbahnen am Pariser Markt unfreundlich gegenüberstand. Da diese Gruppe im Laufe der Entwicklung eine Annäherung an die Wiener und deutschen Finanz- und Elektrizitätsinstitute anstrebte, waren auch die letzteren in einem selbständigen Vorgehen behindert. Infolge der Ereignisse erscheint die Lösung der Geldfrage noch ungeklärt. Wir müssen hoffen, daß bei der Dringlichkeit der Aufgabe aber trotzdem bald ein Weg zum Ziel gefunden werden wird. Dieses Ziel ist: der Wiener Bevölkerung, den Bau- und Industrien auf längere Zeit währende Beschäftigung zu bieten und den eingepferchten Großstädtern jene Ausdehnungsmöglichkeit und würdigen Wohnverhältnisse anzubahnen, wie sie nur rasch fahrende, von der Straße unabhängige Verkehrsmittel zu schaffen vermögen.