

Eisenbahnneubauten.

Zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe.

Schon in den letzten Friedensjahren hatten als natürliche Folge der Ueberholung der bestehenden Betriebsanlagen durch Wirtschaftsauffschwung und Verkehrssteigerung die räumlich beengten Wiener Bahnhöfe und ihre gegenseitigen Schienenverbindungen den Anforderungen der Zeit nicht mehr genügt. Der Krieg hat die Ausführung eines im Schoße der Staatseisenbahnverwaltung bereits gereiften Sanierungsplanes unvermeidlicher Weise zunächst wohl verzögert, dann aber den Entschluß — trotz aller auf dem Material- und Arbeitsmarkte herrschenden Schwierigkeiten — den Bau der Wiener Umfahrungslinien ohne Aufschub in Angriff zu nehmen, nur gefördert. War doch offensichtlich, daß die ursprünglich für die Bewältigung des Friedensverkehrs bestimmten Herstellungen in gesteigertem Maße den vielfach erhöhten Bedürfnissen der Kriegszeit zugute kommen müßten.

Das Wesen dieses nimmehr in voller Bauausführung begriffenen weit ansholenden Projektes besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegener Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlinien alle Güterverkehre, welche vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen, ohne Berührung der letzteren zu ihren Bestimmungstationen zu bringen.

Für die Umleitung der Frachtenverkehre der Nordbahn auf die Ostbahn (Ungarn), Südbahn, beziehungsweise Westbahn wird bei der Station Süssenbrunn eine zweigleisige Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, ein zweites Geleise von Gerasdorf nach Stadlau, eine Verbindung zwischen der Brünner und Bruder Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit den Betriebsstationen Prater-Ausweiche und Simmering-Transit, eine Verbindung zwischen der Bruder Linie und der Donauländebahn, die sogenannte Oberlaaer Schleife, und schließlich ein zweites Geleise von Simmering nach Gramat-Neusiedl hergestellt.

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und der Franz-Josef-Bahn zur Nordbahn wird durch eine neue, 42 Kilometer lange Verbindung von Fedlersdorf zu Station Leopoldau vermittelt, welche mit Rücksicht auf die erforderliche Uebersehung der bestehenden Straßen und Schienenwege größtenteils als Viadukt (22 Kilometer) mit einem Materialaufwande von 42.000 Kubikmeter Beton zur Ausführung gelangt.

Gleichzeitig mit diesen Umfahrungslinien ist nächst der Ortschaft Breitenlee ein neuer, allen Anforderungen entsprechender Verschiebebahnhof mit 62 Kilometer Geleisen im Werden begriffen, welcher mit der Nordbahn, Nordwestbahn, sowie mit der Brünner und Marchegger Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Verbindung gebracht wird und zur Durchführung aller für die Verkehrsumlösungen notwendigen Rangierungen der Transitzüge nach den einzelnen Verkehrsrouen bestimmt ist.

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Lagran den Bedürfnissen des einem großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Transitlinien liegenden Stationen manche lokale Minderstände behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art. Zunächst ist es klar, daß unter dem Einflusse eines erleichterten Approvisionierungsverkehrs eine jeweils raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann.

Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhöfe neuer Raum für eine rationelle Entwicklung des Lokogüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Transitzugfrachten, welche gegenwärtig durch die beengten Wiener Bahnhöfe geleitet werden müssen, die Laufzeit der Wagen bedeutend abgekürzt wird. Da für die Wiener Verkehrsablenkungen eine Anzahl von mindestens 900.000 Wagen jährlich in Betracht kommt, wird der wirtschaftliche Nutzeffekt zweifellos bedeutend sein.

Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend in weit größerer Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des lokalen Personenverkehrs ausgenutzt werden können und werden die von ihr durchschnittenen Stadtteile von der starken Rauch- und Lärmbelästigung, welche zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile befreit.

An Geldmitteln sind für das vorbezeichnete Projekt 35 Millionen Kronen veranschlagt. Die Gesamtleistung besteht aus 1.200.000 Kubikmeter Erdbewegung, 75.000 Kubikmeter Mauerwerk, 48 eisernen Brückentragwerken im Gewichte von 2200 Tonnen, 125 Kilometer Geleisen, 250 Weichen usw. Fremde Grundflächen werden im Ausmaße von rund zwei Millionen Quadratmeter benötigt und beziffern sich die Kosten der Grundeinlösung allein auf 45 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilprojekte ausgearbeitet und konnte dank dem Entgegenkommen der in Betracht kommenden Behörden und Faktoren, wobei an erster Stelle die besondere Unterstützung und Förderung durch die Gemeinde Wien hervorgehoben werden muß, bereits im April dieses Jahres mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die Arbeiten werden zum Teil durch bewährte Bauunternehmungen und Konstruktionsanstalten, zum Teil in eigener Regie der Staatsbahnverwaltung ausgeführt.

Alle vorerwähnten Anlagen mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee werden schon in den nächsten Tagen dem Betriebe übergeben werden.

Die Fertigstellung des Verschiebebahnhofes Breitenlee selbst ist mit Rücksicht auf die zu bewältigende Erdbewegung von 600.000 Kubikmeter und auf die auszuführenden, sehr umfangreichen Hochbauten (Heizhäuser, Dienst- und Wohngebäude usw.) erst im Spätherbst 1917 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit diesem bedeutenden Bau werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Ablademaniplation neue Massengüterplätze nächst der Erdburgerlande, neue Magazine auf dem Nord- und Nordwestbahnhof sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, welche gleichfalls noch im heurigen Herbst der Benützung übergeben werden.

Bei den neuen Transitanlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralbahnhofes, eines Bahnhofes für Petroleum und leicht brennbare Oele, eines zweiten Kohlenbahnhofes sowie auf die im Studium begriffene Frage der Zusammenlegung der Wiener Personenverkehre in einzelnen Gruppenbahnhöfen und endlich auf die Schaffung eines großangelegten Donaumischlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Weg zur Lösung des Problems der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe im Sinne einer von Fort-

schrittsgedanken erfüllten Verkehrspolitik wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Transitanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkriege in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.