

Die Wiener Bahn- und Bahnhofbauten.

35 Millionen Kosten.

Die „Reichspost“ hat vor längerer Zeit den Plan des Baues eines Wiener Zentralfrachtenbahnhofes und der damit zusammenhängenden Verbindung mehrerer Bahnlagen außerhalb des Wiener Reichbildes besprochen. Nun veröffentlicht das „Eisenbahnblatt“ folgende Einzelheiten über die indessen teilweise schon verwirklichten Pläne:

„Das Wesen des nunmehr in voller Bauausführung begriffenen weitausholenden Projekts besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Reichbildes der Stadt Wien gelegener Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlagen alle Güterverkehre, welche vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen, ohne Verührung der letzteren zu ihren Bestimmungsstationen zu bringen.

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

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und von der Franz-Josef-Bahn zur Nordbahn wird durch eine neue, 4,2 Kilometer lange Verbindung von Jedlersdorf zur Station Leopoldau vermittelt, welche mit Rücksicht auf die erforderliche Ueberführung der bestehenden Straßen und Schienenwege größtenteils als Viadukt (2,2 Kilometer) mit einem Materialaufwande von 42.000 Kubikmeter Beton ausgeführt wird.

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

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Ragnan den Bedürfnissen des einen großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Transitzlinien liegenden Stationen manche lokale Rückständigkeit behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art.

Zunächst ist es klar, daß unter dem Einfluß eines erleichterten Approvisionierungsverkehrs eine jeweils raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann.

Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhofsanlagen neuer Raum für eine rationelle Abwicklung des Lokalgüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Transitfrachten, die 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 kommen, wird der wirtschaftliche Nebeneffekt zweifellos bedeutend sein.

Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie, den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend, in weit größerem Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des lokalen Personenverkehrs ausgenutzt werden können, und werden die von ihr durchschnittenen Stadteile von der starken

Altmarkt
9./X. 1916 100

Rauch- und Särbelästigung, welche zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile beseitigt.

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 2.000.000 Quadratmeter benötigt und beziffern sich die Kosten der Grundeinlösung allein auf 4,5 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilprojekte ausgearbeitet und es 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 d. J. mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Arbeiten werden zum Teile durch bewährte Bauunternehmungen und Konstruktionsanstalten, zum Teile in eigener Regie der Staatsbahnverwaltung ausgeführt.

Alle vorerwähnten Anlagen, mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee, werden schon in den nächsten Tagen dem Betrieb 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 Baue werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Ablademanipulation neue Massengüterplätze nächst der Erdberger Lände, neue Magazine auf dem Nord- und Nordwestbahnhofe, sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, die gleichfalls noch im heurigen Herbst der Benützung übergeben werden.

Bei den neuen Transitzanlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralholzbahnhofes, 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 Donau-Umschlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur Lösung des Problems der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe im Sinne einer von Fortschrittsgedanken erfüllten Verkehrspolitik wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Transitzanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkrieg in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.