

Wiener Verkehrsfragen.

Von Prof. Dr. R. Rößler erhalten wir folgende Zuschrift: Kürzlich war in der „Zeit“ (Nr. 5002 vom 27. August 1916) eine interessante Abhandlung über Wiener Verkehrsfragen zu lesen. Besonders ansprechend war darin der Gedanke, anstatt einen Zentralbahnhof zu schaffen (wovon bisher vielfach die Rede war), lieber mehrere gleichgerichtete Bahnen in einem Gruppenbahnhof zusammenzufassen und im übrigen die anderen Bahnhöfe bestehen zu lassen. Ein Zentralbahnhof ist nämlich, so bequem er im Fernverkehr für Reisende und für die Frachtenbeförderung sein mag, zufolge seiner großen Ausdehnung für den städtischen Verkehr doch ein nicht unbedenkliches Hindernis, wenn er nicht etwa, wie in Edinburgh, unterirdisch angelegt wird. Dabei würde die Schaffung eines Zentralbahnhofes gerade für Wien ganz ungeheure Kosten verursachen und so außerordentliche Unwägungen zur Folge haben, daß es am Ende erst zweifelhaft bleibt, ob die durch ihn gewonnenen Vorteile die Kosten und Nachteile aufwiegen. Weit einfacher und billiger

stellt sich unter Berücksichtigung der nun einmal in Wien gegebenen Verhältnisse die Durchführung des Vorschlages der Schaffung eines Gruppenbahnhofes für mehrere gleichgerichtete Linien. Nur möchte ich glauben, daß die übrigen Bahnhöfe nicht bestehen bleiben sollten, sondern daß alle Fernbahnen in zwei Hauptbahnhöfen zusammengefaßt werden könnten, deren einer im nördlichen, deren anderer im südlichen Teile der Stadt anzulegen wäre. Der nördliche Hauptbahnhof — zugleich Umschlagstelle für den Donauverkehr — müßte etwa im Gebiet des Nord- und Nordwestbahnhofes geschaffen werden; ihm wäre auch die Franz Josefs-Bahn einzugliedern. Der südliche Hauptbahnhof würde durch Zusammenziehung des Süd-, Ost- und Spangbahnhofes entstehen; er hätte dann auch die Westbahn, die zu diesem Zwecke dem Zuge der heutigen Verbindungsbahnlinie Gütteldorf—Meidling folgen könnte, aufzunehmen. Beide Bahnhöfe müssen natürlich durch mehrere Schienenstränge miteinander verbunden sein. Der Weg hierfür ist gegeben: die heutige Verbindungsbahn Meidling—Praterstern. Die Zugführung könnte dann so erfolgen, daß jeder Fernzug beide Hauptbahnhöfe in der Art berührt, daß der von einer nördlichen Linie kommende Zug bis zum Hauptbahnhof des Südens und umgekehrt jeder auf diesem ankommende Zug bis zum Hauptbahnhof des Nordens weitergeführt wird. Das bietet den unzweifelhaften Vorteil, daß die nach Wien reisenden Personen und die für Wien bestimmten Frachten gleich in jene Stadthälfte gebracht werden, für die sie bestimmt sind, weiterhin aber auch, daß die bloß Wien transitierenden Personen und Frachten (Eisenbahn Güter und Postsendungen) mit dem geringsten Zeit-, Arbeits- und Kostenaufwand durch Wien hindurchpediert werden können. Da mit jedem der beiden Hauptbahnhöfe auch ein Hauptpostamt zu verbinden wäre, hätte die erwähnte Bahnhöfeinrichtung zugleich eine Zusammenfassung und damit bedeutende Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung des Postwesens zur Folge. Wieviele Bahnhoferverbindungsfahrten könnten dann entfallen? Die Kosten der Anlage der zwei Hauptbahnhöfe dürften jene der geplanten Erweiterungsbauten nicht wesentlich überschreiten, wenn man bedenkt, daß durch die Auflassung der Einzelbahnhöfe oder doch ihre Verkleinerung — falls man sie nämlich für den Lokalverkehr bestehen lassen will — wertvoller Grund und Boden für Bauzwecke in volkreichen Stadtvierteln frei wird. Durch die Anlage der zwei Hauptbahnhöfe und ihre Verbindung durch eine leistungsfähige Verbindungsbahn werden die Straßen Wiens vom Fuhrwerk ganz bedeutend entlastet werden. Namentlich brauchte auch die Straßenbahn nicht mehr in jener lebensgefährlichen und verkehrshindernden Dichte verkehren, wie dies heute auf manchen Linien der Fall ist.