universität wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

Verschiebebahnhof Breitenlee

Von den Ereignissen der Geschichte überrollt

Die Geschichte einer Metamorphose

verfasst von / submitted by

Mag. Dr. Wolfgang Moser

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2017

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on the student record sheet:	A 066 803
Studienrichtung lt. Studienblatt / degree programme as it appears on the student record sheet:	Masterstudium Geschichte
Betreut von / Supervisor:	a.o. Univ. Prof. Mag. Dr. Peter Eigner

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	3
2. Entwicklung des Eisenbahnnetzes	5
2.1 Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Donaumonarchie	5
2.1 Entwicklung des Eisenbahnnetzes in und um Wien	7
3. Entwicklung der Stadt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau	11
3.1 Eisenbahnbau und industrielle Entwicklung	11
3.2 Bevölkerungsentwicklung und Veränderung der Stadtstruktur	15
4. Funktionstypologie	19
4.1 Der Personenbahnhof	19
4.2 Der Güter- oder Frachtenbahnhof	20
4.3 Der Verschiebe- oder Rangierbahnhof	20
4.4 Der Verschiebebahnhof – Struktur und Arbeitsablauf	23
5. Wien als Flaschenhals im Bahnverkehr der Donaumonarchie	26
5.1 Vorschläge der „Kommission für Wiener Verkehrsanlagen“ (1890)	28
5.2 Die Studie von Littrow über die Verbesserung der Wiener Stadtbahn	30
5.3 Stellungnahme der Wiener Bahnhofskommission (W.B.K.) – geplante und umgesetzte Verbesserungen	34
6. Historische Entwicklung der Zufahrtstrecken	35
6.1 Kaiser Ferdinand Nordbahn (KFNB)	35
6.1.1 Der Bahnhof Leopoldau	36
6.1.2 Der Bahnhof Süßenbrunn	37
6.1.3 Der Verschiebebahnhof Strasshof	38
6.2 Ostbahn, Laaer und Marchegger Ast	42
6.2.1 Der Bahnhof Stadlau	43
6.2.2 Der Entseuchungsbahnhof Süßenbrunn	43
6.2.3 Der Güter- und Verschiebebahnhof Kagran – ein nie ausgeführtes Projekt	44
7. Kagran, Süßenbrunn, Breitenlee – Dörfer im Marchfeld um 1900	47
7.1 Kagran	48
7.2 Süßenbrunn	50
7.3 Breitenlee	51

8 Der Verschiebebahnhof (Vbf.) Breitenlee – Planung, Bau, Betrieb (1912-1926) 53
8.1 Planung 53
8.1.1 Protokoll über die Errichtung des Verschiebebahnhofes Breitenlee und der südlichen Zufahrtslinien 55
8.1.1.1 Katastralgemeinde Kagran 57
8.1.1.2 Gemeinde Essling 57
8.1.1.3 Gemeinde Breitenlee 58
8.1.2 Protokoll über die Herstellung des zweiten Gleises Stadlau – Gerasdorf, des Ortsgüterbahnhofes in Kagran und der nördlichen Zufahrtslinien zum Rangierbahnhof Breitenlee 62
8.1.3 Zuführungslinien 63
8.1.4 Verbesserungen entlang der Verbindungsbahn 64
8.2 Bau des Verschiebebahnhofes, seine Inbetriebnahme und sein Betrieb 65
8.3 Unerfüllte Erwartungen 67
9. Das langsame „Sterben“ des Verschiebebahnhofes (nach 1926) 69
9.1 Rückbau der Anlage 69
9.2 Eine Metamorphose – Eine unberührte Wildnis entsteht 75
9.3 Status quo 79
9.3.1 Ein Spaziergang durch die Wildnis des ehemaligen Verschiebebahnhofes 81
9.3.1.1 Vom Marchegger Ast zur Breitenleer Straße 81
9.3.1.2 Von der Breitenleer Straße zum Rübenladeplatz an der Oleandergasse 82
9.3.1.3 Vom Rübenladeplatz an der Oleandergasse zur Nordabzweigung 83
9.3.2 Die Vegetation 85
9.3.3 Ohrenbetäubender Lärm statt versprochener Ruhe 87
9.3.4 Das Wachstum der Donaustadt 88
10. Die „Gstettn“ wird Teil des Wald- und Wiesengürtels 90
10.1 Wachsendes Naturbewusstsein 93
10.2 Expeditionen durch das Naturjuwel 94
10.3 „Die Donaustadt ist ein grüner Bezirk – und so soll es bleiben“ 96
10.4 Derzeitiger Planungsstand – Der Norbert-Scheed-Wald wird verwirklicht 98
11. Conclusio 101
12. Anhang 103
13. Literatur- und Quellenverzeichnis 125
14. Abbildungsverzeichnis 130

1. Einleitung

1837, als die erste Eisenbahn vom Wiener Vorort Floridsdorf nach Deutsch Wagram fuhr, war Wien die Hauptstadt der Habsburgermonarchie, eine aufstrebende Metropole im Herzen einer Großmacht. 85 Jahre später, 1922, war Wien der Wasserkopf eines Kleinstaates, eine von Armut und Überbevölkerung geprägte Millionenstadt weit im Osten der Republik Österreich, durch zahlreiche Grenzen von seinem ehemaligen Hinterland getrennt. Dazwischen liegen eine rasante Entwicklung der Stadt und ein noch viel schnellerer Niedergang.
In diese Periode fallen nicht nur gewaltige politische Umwälzungen, in diese Periode fällt auch die Entwicklung der Eisenbahnen mit all ihren Sonnenseiten, aber auch mit ihren Schattenseiten. 1837 wurden die ersten Kilometer Schienen verlegt, 1897, also 60 Jahre später, war das Schienennetz von Wien, von einigen Verbindungsschleifen abgesehen, vollendet.
Planloser Ausbau, man könnte es fast als Wildwuchs bezeichnen, führte zu einer Verkehrssituation, die Wien auf dem Sektor des Eisenbahnverkehrs zu einer Schwachstelle und einem Flaschenhals im innerösterreichischen, aber auch im europäischen Bahnverkehr werden ließ. Auf Grund der chaotischen Verhältnisse in und um Wien entschloss man sich zu einem Gesamtkonzept, das von Hermann von Littrow im Jahr 1911 ausgearbeitet wurde. Profitgier und Spekulation verhinderten einen wesentlichen Teil seiner Umsetzung, dessen Herzstück ein Zentralverschiebebahnhof jenseits der Donau sein sollte. Er war zwischen Kagran und Süßenbrunn entlang des Laaer Astes der Ostbahn geplant und sollte auch einen Güterbahnhof angeschlossen bekommen. Grundstücksspekulationen erzwangen eine Verlegung auf ein Areal zwischen Laaer und Marchegger Ast der Ostbahn im Gemeindegebiet von Breitenlee im Nordosten Wiens. Hier sollte der größte Verschiebebahnhof der Monarchie, der Verschiebebahnhof Breitenlee entstehen. Der Lauf der Geschichte brachte den Zerfall der Donaumonarchie, die Verkehrsströme durch Wien versiegten. Der Bahnhof, der nur in wenigen Teilen fertiggestellt worden war,

Abb.1: Im Stadtplan von 1967 ist der Verschiebebahnhof Breitenlee noch in seiner 1916 geplanten Länge mit den Zufahrtslinien eingezeichnet.

wurde 1926 nach nur zehn Betriebsjahren wieder stillgelegt. Die Gleise wurden fast vollständig abgebaut, die wenigen verbliebenen Gleise werden heute noch zum Abstellen von Schadwagen verwendet. Dass dieses weitläufige Areal im Laufe von knapp hundert Jahren eine Metamorphose zu einem schützenswerten Naturjuwel durchlaufen sollte, war nicht vorherzusehen.

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit den Vorschlägen von Littrow aus 1911 zur Verbesserung des Schiennenetzes im Großraum von Wien, mit den aufbauend auf diese Vorschläge von der staatlichen Bahnhofskommission erstellten Vorgaben für dessen Ausbau, mit der Entstehung des Verschiebebahnhofs Breitenlee, mit seiner Teilinbetriebnahme, mit seiner Nutzung und mit seinem Niedergang. Seine Entwicklung zu einer Wildnis, einer „Gstettn“ am Rande der Großstadt, seine Entdeckung als schützenswertes Biotop durch die Grünbewegung zu Ende des 20. Jahrhunderts und seine Unterschutzstellung nehmen einen wesentlichen Teil der Arbeit ein. Mit den Zukunftsplänen, nach denen das Bahnhofsareal Teil des Wald- und Wiesengürtels Nordost, des sogenannten Norbert-Scheed-Waldes werden soll, schließt die Arbeit.

Abb. 2: Seltene Blumen zwischen rostigen Scheinen

Die wesentlichen Quellen der Arbeit sind die Studie von Littrow, die Stellungnahme der Bahnhofskommission und die Protokolle der Ortsverhandlungen für die Baugenehmigung zum Bau des Bahnhofes mit seinen Zufahrtslinien und seinen Betriebsgebäuden. Aus der Bahnhofschronik von Gerhard Mayer, einer PowerPoint-Präsentation aus 2003, sind wesentliche Informationen zum Bau, zum Betrieb, zur schrittweisen Einstellung des Verschubbetriebs und zur Metamorphose in ein schützenswertes Biotop entnommen. Die Entwicklung seit Ende des 20. Jahrhunderts und die Zukunftspläne sind in Bezirkszeitungen und in Aussendungen der Stadt Wien festgehalten.

Abb. 3: Schadwagen 1950 (oben)
Abb. 4: Schadwagen 2016 (rechts)

2. Entwicklung des Eisenbahnnetzes:

Um 1850, ein Vierteljahrhundert nach der ersten Eisenbahnfahrt in England und 15 Jahre nach der Inbetriebnahme der Strecke Floridsdorf – Deutsch Wagram, gab es nur in Großbritannien ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz. Im übrigen Europa streckten die Schienenstränge von den Zentren ausgehend gleichsam ihre Fühler ins Umland aus. 50 Jahre später überzog bereits ein dichtes Netz den Kontinent. Eine explosionsähnliche Entwicklung der Schienenwege lag dazwischen. Ab 1900 wurde dieses Netz nur dort ergänzt, wo Bahnen mit den bisherigen technischen Hilfsmitteln schwer zu bauen waren. Beispiele sind die norwegische Bergenbahn, die seit 1909 Oslo mit Bergen verbindet und über einen 1.222m hohen Pass führt, oder die Tauernbahn, die 1905 fertig gestellt wurde, oder die 1906 eröffnete Wocheinerbahn in Slowenien oder die Tenda-Bahn, die den Colle di Tenda in einem 8 km langen Tunnel unterquert und die Riviera mit der Poebene verbindet (1928). Hochgeschwindigkeitsstrecken ergänzen ab den 1980er Jahren das bestehende Netz.

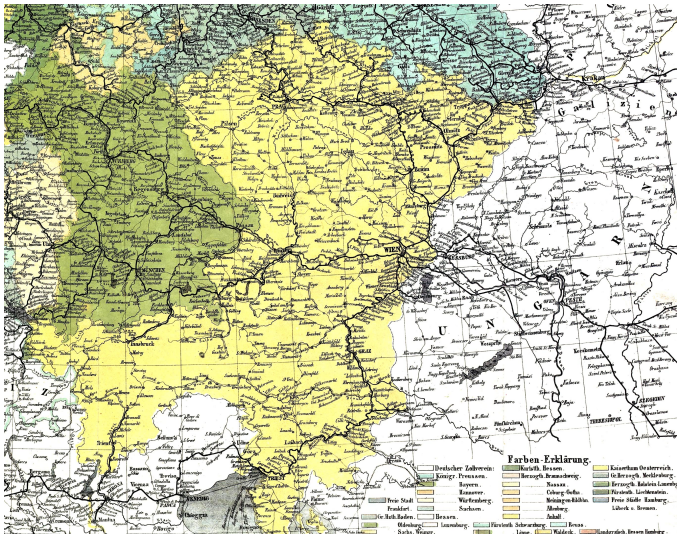
2.1 Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Donaumonarchie:

Einer Karte (Abb. 5) entnimmt man, dass um 1850 von Wien ausgehend Bahnlinien nach Norden bis Brünn und Prag und in das Schlesische Kohlerevier in Betrieb waren. Nach Osten führte der Schienenstrang über Pressburg und Budapest bis an die Theiß. Die Linie nach Süden zum Adriahafen Triest war noch ein Stückwerk, der Semmering war noch nicht überwunden und im Karstgebiet hinter Laibach mussten auch noch die Schienen verlegt werden. Die nach Westen führende Kaiserin-Elisabeth-Bahn wurde erst 1858 bis Linz in Betrieb genommen. Zwischen Gmunden und Budweis zogen noch bis 1872 Pferde die mit Salz beladenen Wagen.

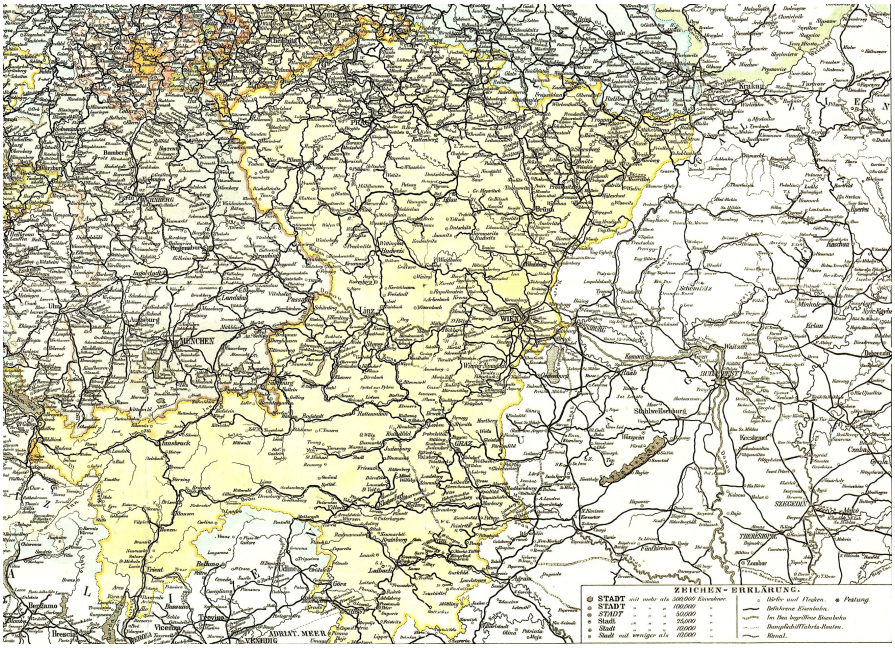
Zehn Jahre später (Abb. 6) konnte man bereits Triest auf Schienen erreichen, nach Osten hatte sich das Netz nach Rumänien und Bulgarien ausgedehnt, die Westbahn hatte Innsbruck erreicht, auch wenn man noch über Rosenheim, also über Bayern, fahren musste.

Um 1900 (Abb. 7) fehlten, bezogen auf das heutige Staatsgebiet, nur mehr drei Linien, die jedoch alle in den nächsten zehn Jahren fertig gestellt wurden, die Tauernbahn zwischen Schwarzach - St. Veit und Spittal an der Drau, die Phyrnbahn zwischen Linz und Selzthal und die Karawankenbahn zwischen Villach und Aßling (Jesnice, Slowenien).

1849



1861



1899

Abb. 5-7: Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Donaumonarchie

Das österreichische Schienenetz war somit bis 1910 vollständig ausgebaut. In den nächsten hundert Jahren wurden viele Nebenbahnen stillgelegt und rückgebaut. Die 20 km lange, 1964 eröffnete Jauntalbahn in Kärnten, die St. Paul im Lavanttal und Bleiburg verbindet und den Korridorverkehr über Unterdrauburg beendete, ist die einzige Ausnahme. Ausbauten erfolgen nur entlang bestehender Hauptstrecken, wie etwa der viergleisige Ausbau der Westbahn oder der Inntalstrecke. Der einzige echte Neubau abseits bestehender Strecken ist die in Bau befindliche, höchst umstrittene Koralmbahn, die Graz und Klagenfurt verbinden soll.

Der Zeitraum bis zum Ende der Donaumonarchie wurde auch von einem mehrmaligen Wechsel der Besitzverhältnisse geprägt[1]:

1832 - 1841: erste Privatbahnphase

1841 - 1854: erste Staatsbahnphase

1854 - 1873: zweite Privatbahnphase, 1873 bricht die große Wirtschaftskrise aus; in diese Zeit fällt auch der Ausgleich mit Ungarn (1867)

1873 - 1918: Rückkehr zum Staatbahnsystem

2.2 Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in und um Wien[2]

Abb. 8: Pferdeeisenbahn Linz- Budweis

Sieht man von der Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis ab, die zwischen 1827 und 1836 schrittweise in Betrieb gegangen war und dem Salztransport vom Salzkammergut nach Südböhmen diente[3], war die im November 1837 eröffnete Bahnlinie zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram die erste Eisenbahn der Habsburgermonarchie. Aus diesem zunächst nur 13km langen Schienenstrang entwickelte sich die größte und mächtigste Bahnlinie der Monarchie, die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Aus topographischen Gründen endete sie vorerst in Floridsdorf. Eineinhalb Monate später, am 6. Jänner 1838 verließ der erste Zug den Wiener Nordbahnhof, der auf der Leopoldstädter Donauinsel entstanden war. Der Ausbau der Bahn erfolgte innerhalb der nächsten zehn Jahre, 1839 wurde Brünn, 1841 Olmütz und 1847 Schlesien erreicht. Damit wurde die Verbindung zu den dortigen Kohlengruben hergestellt.

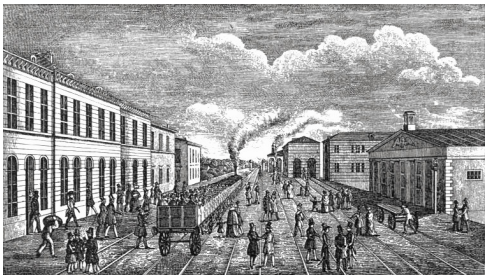


Abb. 9: Der erste Wiener Nordbahnhof 1838

Von Wien ausgehend wurden in den kommenden Jahren Bahnlinien gebaut, die die Stadt mit den wichtigsten Zentren der Monarchie verbinden sollten. Die Bahnhöfe entstanden alle mit Ausnahme des Bahnhofes Hauptzollamt außerhalb des Linienwalls.

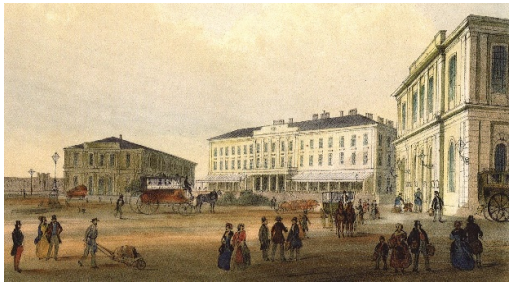


Abb. 11: Raaber Bahnhof 1845

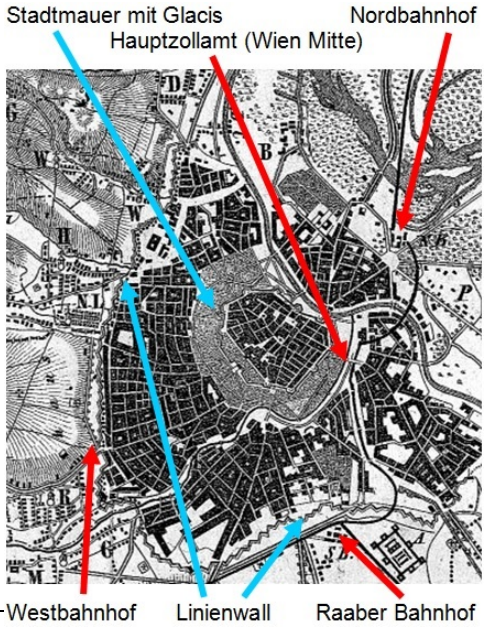


Abb. 10: Wiener Bahnhöfe um 1860

[1] Elmar Oberegger „Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreichs“.
[2] Peter Wegenstein „Die Verbindungsstrecken im Raume Wien“, Wien 1991.
[3] Johann Brunner „Pferdeeisenbahn – Kurzgeschichte“.

1841 entstand vor der Belvedere-Linie der Gloggnitzer Bahnhof, von wo aus bereits im kommenden Jahr Gloggnitz erreicht wurde, und 1845 der Raaber Bahnhof mit der Verbindung in Richtung Ungarn. Dass die Verkehrsströme der Monarchie in Richtung Westen nicht von großer Bedeutung waren, wird daraus erkennbar, dass erst 1858 das erste Teilstück der Kaiserin-Elisabeth-Bahn von Wien nach Linz in Betrieb ging. 1870 begann man mit dem Bau der Franz-Josefs-Bahn über Gmünd nach Prag und mit dem Bau der Nordwestbahn über Retz nach Znaim. 1880 wurde durch den Bau der Aspangbahn das Wiener Becken verkehrsmäßig besser erschlossen. Ihr Endpunkt sollte der Adriahafen Triest werden. Die Bahnhöfe waren alle als Kopfbahnhöfe ausgebildet, zwischen denen anfangs keine Verbindungen bestanden. Aus Konkurrenzgründen, die Bahnlinien gehörten verschiedenen privaten Gesellschaften, war man daran vorerst nicht interessiert. Diese Verbindungen wurden erst 1859 durch die Verbindungsbahn zwischen Süd- und Nordbahn und 1860 zwischen West- und Südbahn hergestellt (Abb. 14). Etwa zehn Jahre später wurden mit der Donauländebahn von Penzing nach Kaiserebersdorf und der Donauuferbahn weitere Verbindungen zwischen den Radiallinien geschaffen (Abb. 12). Der nächste Ausbauschub des Wiener Eisenbahnnetzes erfolgte zwischen 1898 und 1901 durch den Bau der Stadtbahn, die aus der Wientallinie, der Donaukanallinie, der Gürtellinie und der Vorortelinie bestand (Abb. 15). Für die nächsten 100 Jahre erfolgte keine wesentliche Änderung des Liniennetzes, sieht man von der Umstellung eines Teils der Stadtbahn auf ein innerstädtisches Verkehrsmittel ab. Der Bau des Zentralverschiebebahnhofes Kledering (1987) brachte eine Verschiebung der Güterwagenbehandlung und eine Redimensionierung bzw. Auflösung der großen über ganz Wien verstreuten Verschubbahnhöfe (Abb. 41). Sie dienen heute zum Teil der Wartung und dem Bereitstellen von Personenzügen. Erst Ende des 20. Jahrhunderts erfolgte durch den Bau des Lainzer Tunnels und dessen Verlängerung durch den Wienerwaldtunnel und nach der Jahrtausendwende durch den Bau des Zentralbahnhofes ein Ausbau des Schienennetzes (Abb. 16).[4]

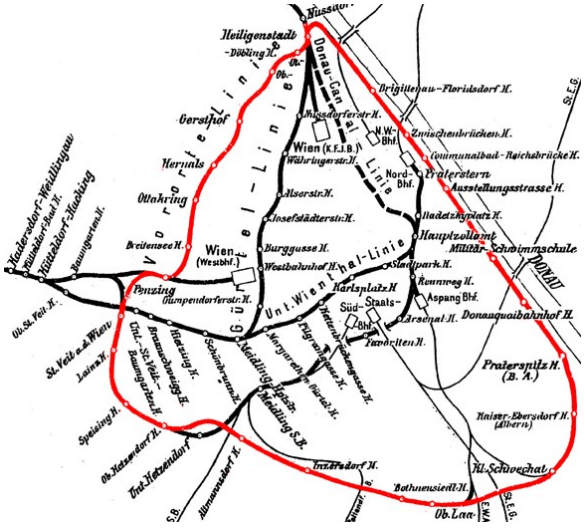
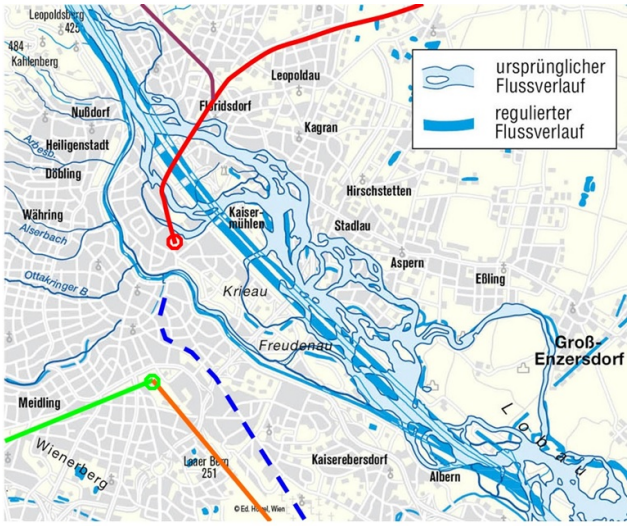


Abb. 12: Äußerer Verbindungsring
Donauländebahn und Donauuferbahn (1880), Vorortelinie (1898)

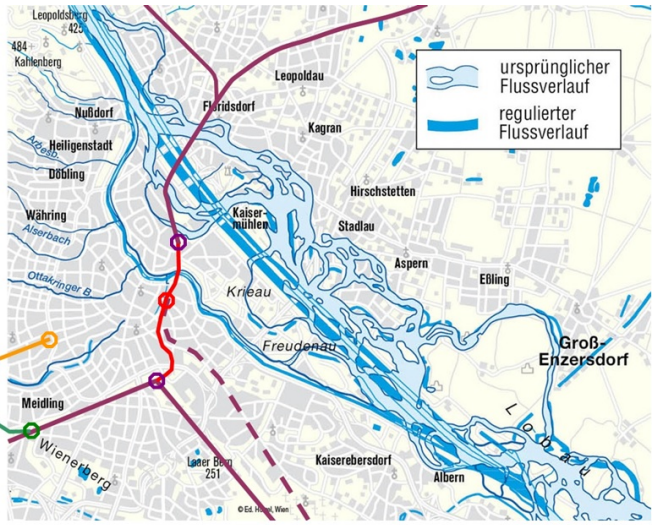
[4] Wiengeschichte WIKI „Eisenbahnen“, Online unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Eisenbahn. Alexander Narloch „Die Entwicklung der Eisenbahn in Wien - Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000“, Wien 1996.

Abb. 13: Bahnanlagen bis 1850



Nordbahn (1837)
Stockerauer Ast (1841)
Gloggnitzer Bahn (1841)
Raaber Bahn (1845)
Wiener Neustädter Kanal (1803)
Nordbahnhof
Raaber Bahnhof

Abb. 14: Bahnanlagen bis 1860



Neubaustrecken:

Kaiserin Elisabethbahn (Westbahn, 1858)
Verbindungsbahn Raaber Bahnhof – Hauptzollamt – Nordbahnhof (1859)
Verbindungsbahn Meidling – Penzing (1860)

bestehende Strecken mit Bahnhöfen

Hauptzollamt
Meidling
Penzing
Westbahnhof

Nordbahn
Nordwestbahn
Franz-Josefs-Bahn
Westbahn
Südbahn
Pottendorfer Linie
Ostbahn
Aspangbahn
Verbindungsbahnen
Stadtbahn

Abb. 15: Schienennetz um 1900

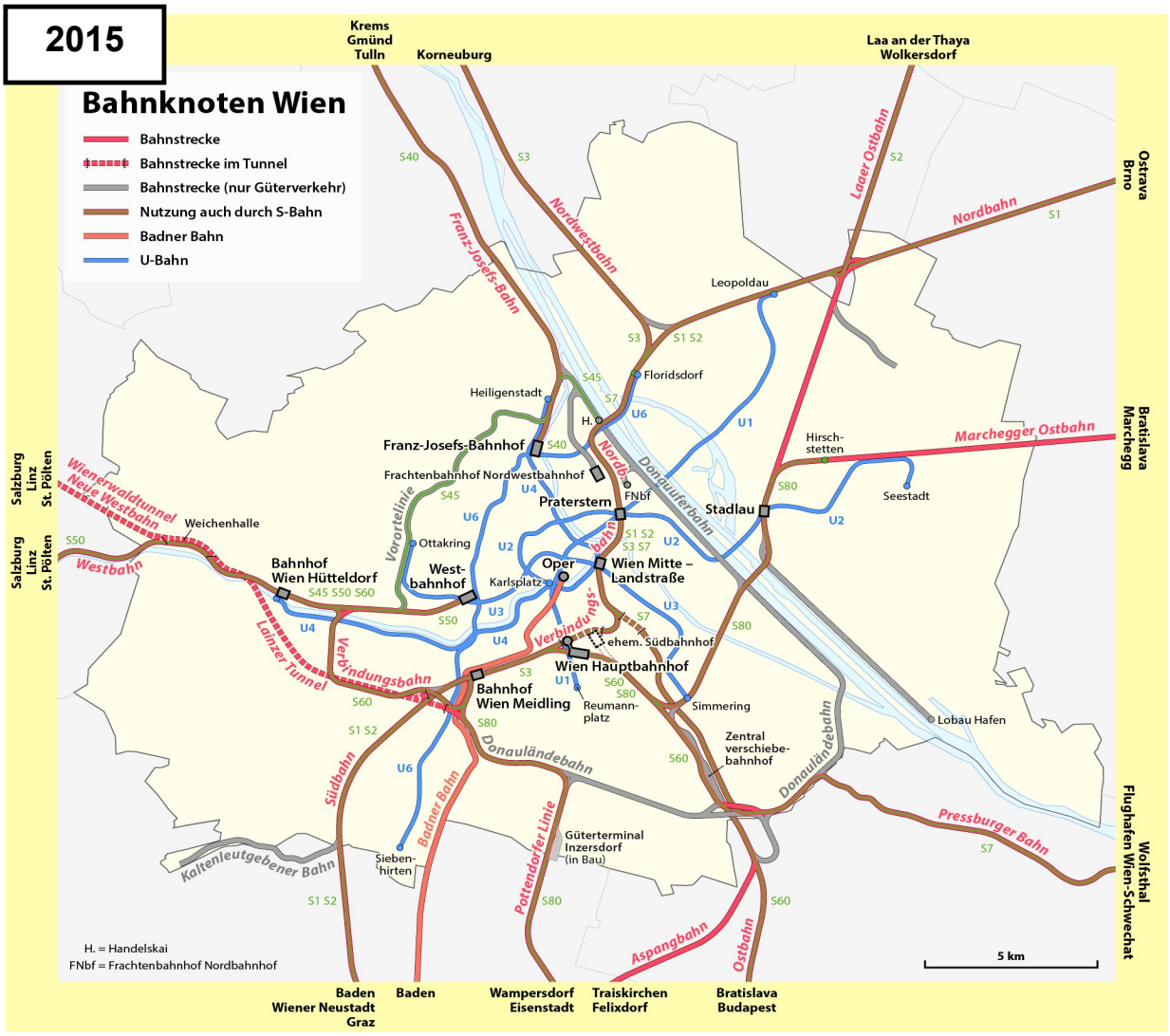


Abb. 16: Schienennetz im Jahr 2015

(Hinweis: Zum in Bau befindlichen Güterterminal Wien Süd bei Inzersdorf siehe Abb. A-25 im Anhang.)

3. Entwicklung der Stadt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau

Abb. 17: Wien 1856

Als in den 1840er Jahren von Wien ausgehend die ersten Eisenbahnlinien errichtet wurden, wies die Stadt noch wesentliche Eigenschaften einer mittelalterlichen Stadt auf. Der dicht bevölkerte Stadtkern war von einer Stadtmauer umgeben. Daran schlossen halbkreisförmig die ebenfalls dicht bewohnten Vorstädte an. Sie waren vom Linienwall, einer zweiten Befestigungslinie Wiens, umgeben. Außerhalb lagen verstreut die Vororte, die meist als langgestreckte Straßendörfer angelegt waren. Nach Nordosten hin stellte die Donau mit ihren Seitenarmen eine natürliche Barriere dar.

In den folgenden 50 Jahren sollte eine grundlegende Änderung der baulichen, der industriellen, der politischen und der sozialen Struktur Wiens erfolgen. 1850 wurden die Vorstädte eingemeindet, 40 Jahre später folgten die Vororte.

In den 1860er Jahren wurde die Stadtmauer geschliffen und an ihre Stelle traten die Ringstraße und die Lastenstraße mit ihren Prachtbauten. Entlang des Linienwalls, der 1894 abgetragen wurde, wurde die breite Gürtelstraße errichtet. Die Donau wurde in den 1870er Jahren durch einen kanalähnlichen Durchstich gezähmt, wodurch auf beiden Seiten der Donau große städtebaulich nutzbare Flächen entstanden. Die Vororte wuchsen zusammen. Ein Prozess, der vor allem jenseits der Donau bis ins beginnende 21. Jahrhundert angedauert hat und noch andauert.

3.1 Eisenbahnbau und industrielle Entwicklung

Wien war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Stadt des Klein- und Mittelgewerbes. Die Seidenfabrikation war die dominierende Branche. Ihre Produktionsstätten konzentrierten sich entlang des Wienflusses. Den Anfang zum Aufbau einer Fabrikindustrie machte die Maschinenindustrie, die wieder durch den Bahn- und Lokomotivbau begründet wurde. In unmittelbarer Nähe der beiden Kopfbahnhöfe, des Nordbahnhofs und des Raaber Bahnhofs, wurden Werkstättenanlagen errichtet, von denen sich letztere unter der Leitung des jungen englischen Ingenieurs John Haswell stark

entwickelte und eigene Lokomotiven herstellte (Abb. 18). War 1840 die Nordbahnwerkstätte der einzige Maschinenbaubetrieb in Wien mit 100 Beschäftigten, so gab es bereits fünf Jahre später acht weitere Betriebe dieser Größenordnung. In weiterer Folge entstanden auch Industriebetriebe, die nur indirekt mit dem Eisenbahnbau zu tun hatten, wie etwa die Ottakringer Brauerei oder die Wienerberger Ziegelwerke. Auch die Elektroindustrie konnte in Wien ab 1880 mit einer Reihe von Produktionsstätten Fuß fassen.

Abb. 18: Werkstätte der Raaber Bahn 1901

Mit ganz wenigen Ausnahmen wurden Wiens wichtigste Fabriken in Bahnnähe errichtet. Auch Betriebe der Nahrungsmittelindustrie wie Manner oder Unilever oder der Elektroindustrie wie Siemens oder Elin entstanden in Bahnnähe.

Zählt man Umschlagplätze des Warentransports hinzu, stellen die großen Verschiebebahnhöfe, die erst 1987 durch den Zentralverschiebebahnhof abgelöst wurden, und auch der Wiener Hafen mit seinem Containerbahnhof Großbetriebe im Stadtgebiet dar. Hierbei ist zu beachten, dass zuerst die Bahnlinien vorhanden waren und dann erst die Betriebe gegründet wurden. Meist wurde dann der Bahnanschluss in Form eines Schleppgleises hergestellt. Betrachtet man die Verbauung Wiens um 1850 (Abb. 19), wird deutlich, dass für die Errichtung großer Fabrikanlagen vor allem die noch weitgehend unverbauten Flächen im Süden und Südosten und nach der Donauregulierung Gebiete des späteren 20. Bezirkes, entlang der Donaulände und jenseits der Donau zur Verfügung standen. Das bedeutet, dass sich die neuen Industrien entlang einer Achse ansiedelten, die von Norden nach Süden geht (Abb. 20). Die ursprünglich bedeutendere Achse, die Wientalachse, die in Ost-West-Richtung verläuft und längs der meist Kleinbetriebe angesiedelt waren, verlor an Bedeutung.[5]

Abb. 19: Wien um 1850

[5] Peter Eigner „Mechanismen urbaner Expansion: Am Beispiel der Wiener Stadtentwicklung 1740-1938“ in Günther Chaloupek, Peter Eigner, Michael Wagner: *Wien: Wirtschaftsgeschichte 1740–1938, Band 2,* Verlag Jugend und Volk, Wien 1991, ISBN 3-224-16051-9, S.626 ff.

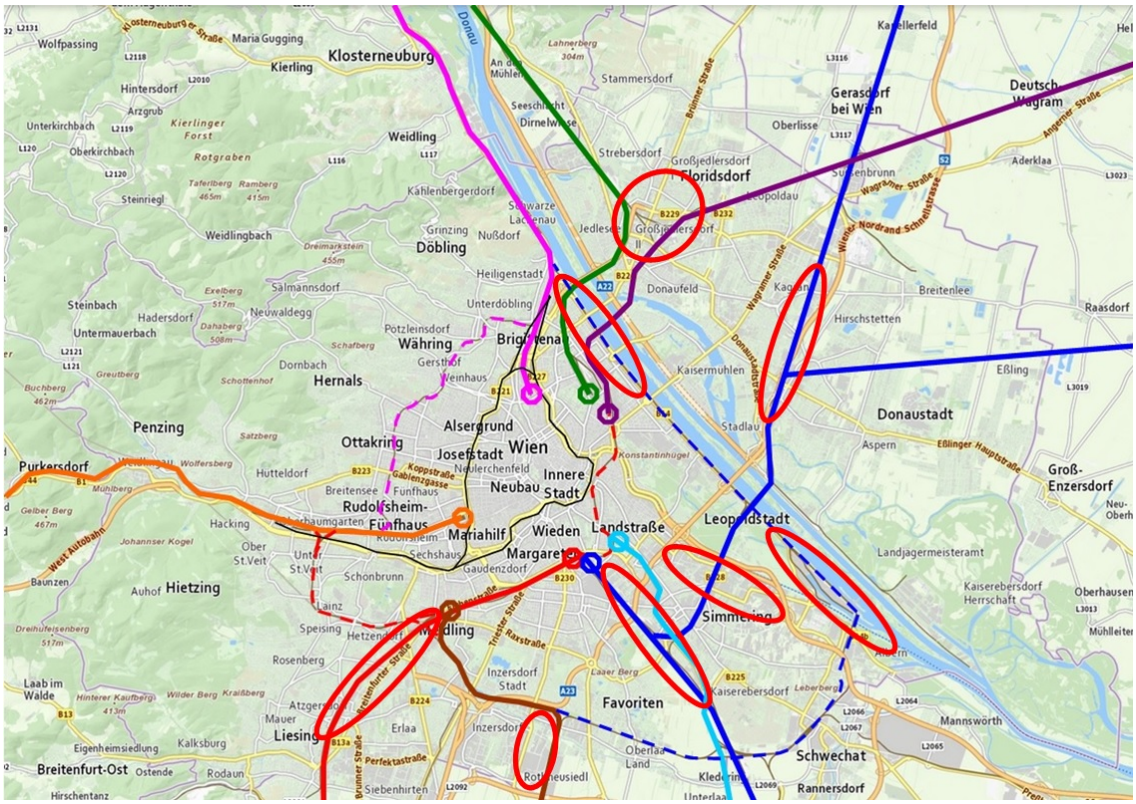


Abb. 20: Industrieansiedlungen entlang der Bahnlinien bis 1900

Bahn und Industrie haben einander stets beeinflusst und beeinflussen einander heute noch, wenn auch nicht mehr in diesem Ausmaße. Entlang der neuen Bahnlinien siedelten sich zu Ende des 19. Jahrhunderts mehrere Großbetriebe an.

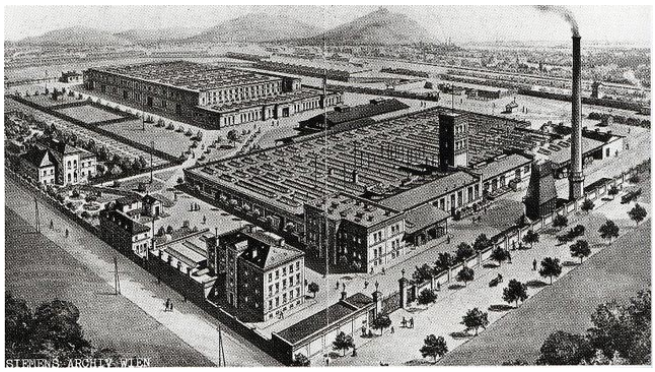


Abb. 21: Kabelfabrik Siemens & Halske, Wien Floridsdorf

Als Beispiele für Fabrikgründungen entlang der Bahnlinien sind die 1869 gegründete Floridsdorfer Lokomotivfabrik anzuführen, die Lohnerwerke (1873) in Floridsdorf oder die Simmeringer Maschinen- und Waggonbaufabrik (1852). Entlang der Nordbahn entstanden vor allem in Floridsdorf nach der Regulierung der Donau nach 1875 große Industriebetriebe. Hier war genug Platz. Hervorzuheben ist die Mineralölfabrik (1864 – 1970). Deren 300 Arbeiter und 40 Angestellte wohnten zum Großteil in fabrikeigenen Wohnhäusern, eine für die damalige Zeit seltene Ausnahme. Weitere Floridsdorfer Großbetriebe waren die Gaswerke Floridsdorf (1870 – 1911) und Leopoldau (1906 – 1969) oder das Elektrounternehmen Siemens & Halske (1879, ab 1970 Teil von Siemens Österreich – Abb. 21).

Auch entlang der Südbahn, vor allem in Atzgersdorf, entstanden Großbetriebe, wie etwa die ehemalige Fahrradfabrik Petschau (1880) oder die Brückenwaagenfabrik Schember und Söhne (1888) und in Liesing die berühmte Brauerei. Des Weiteren wurden entlang der Donauuferbahn unter Ausnützung des Transportweges Donau und nach Ausbau des Donauhafens Freudenau Großbetriebe wie etwa der Freudenauer Hafen gegründet.

Abb. 22: Schokoladefabrik Meinl

An der Verbindungsbahn sind nur in Ottakring Betriebe entstanden (1905 Schokoladefabrik Meinl). Hier stand zum Zeitpunkt der Eröffnung der Vorortelinie nur wenig unverbautes Areal zur Verfügung. [6]

Entlang der Ostbahn in Erdberg und Simmering wurde das Gaswerk Simmering (1896) errichtet. Die Erste Österreichische Seifensieder-Gewerks-Gesellschaft „Apollo“ sei als Beispiel für die Verlegung eines Betriebes aus Penzing nach Simmering angeführt. Sie ging später in der Unilever Austria auf. Weitere Betriebe sind die Erste Österreichische Jute-Spinnerei und -Weberei (1869 – 1959), ferner die Werkstätte der k. k. privilegierten Staatseisenbahngesellschaft (1870), die Niederlassung der Fabrikantenfamilie Mautner Markhof, die Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktiengesellschaft, vormals H.D.Schmid, Vorläufer von SGP, bzw. Siemens Verkehrstechnik, die 1852 aus der Leopoldstadt nach Simmering verlegt wurde.

Abb. 23: Bau des Ofenhauses im Gaswerk Simmering

In Favoriten, einem weiteren bedeutenden Industriestandort, wurde 1893 die Ankerbrotfabrik mit ihrem markanten Getreidesilo errichtet. Ankerbrot wurde für 100 Jahre zum Inbegriff des hervorragenden Wiener Brotes. Entlang des Nordastes der Ostbahn gab es abgesehen von Fabriksgründungen auf der Simmeringer Haide jenseits der Donau nur in Stadlau (Waagner-Biro) und Kagran (Malzfabrik, Mobil Oil, Lackfabrik – heute Reichhold Chemie) neue Betriebe.

Abb. 24: Ankerbrotfabrik in Favoriten

Sieht man von den oben erwähnten Betrieben um den Ortskern Floridsdorf und denen in Stadlau und Kagran ab, gab es jenseits der Donau keine weiteren Betriebsgründungen. In diesem ländlichen Gebiet mit seinen kleinen, weit auseinander liegenden Dörfern fehlten

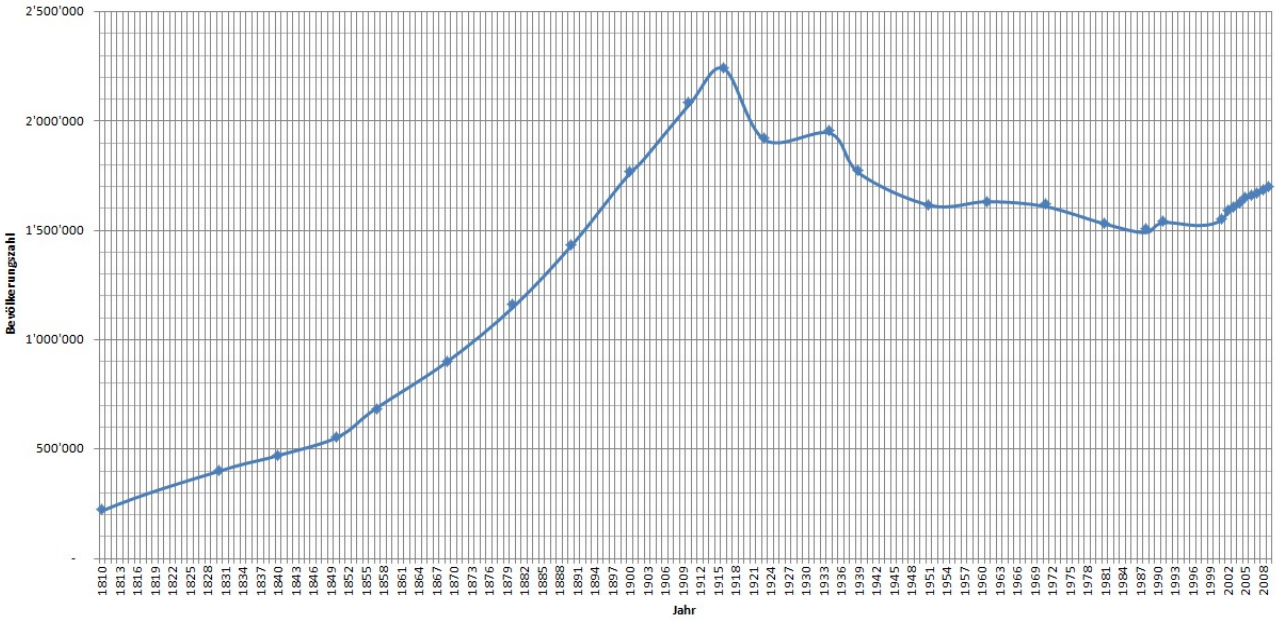
[6] Gerhard Meißl: *Industrie und Eisenbahn in Wien – Von den Anfängen bis 1938*, Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 5, 1978.

Arbeitkräfte und Infrastruktur. Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr war kaum vorhanden (in Stadlau z.B. erst 1911 durch die Straßenbahnlinie 16), wodurch Menschen aus anderen Bezirken als Arbeitskräfte nicht in Frage kamen. Die Arbeitstätten lagen auf der anderen Seite der Donau. Dies sollte sich auch im beginnenden 21. Jahrhundert nicht wesentlich ändern, auch wenn durch die starke Bevölkerungszunahme im 21. und 22. Bezirk heute genügend Arbeitkräfte zur Verfügung stehen und durch ein dichtes Verkehrsnetz auch das Einpendeln von Arbeitskräften aus anderen Bezirken kein Problem darstellt.

3.2 Bevölkerungsentwicklung und Veränderung der Stadtstruktur

Zwischen 1810 und 1910, also innerhalb von 100 Jahren, hat sich die Bevölkerung Wiens verzehnfacht (bezogen auf das heutige Stadtgebiet). Beim Zusammenbruch der Monarchie waren es 2,25 Millionen (Abb. 25). Dafür waren zwei Faktoren verantwortlich, zum einen die Sogwirkung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, die nun zum zentralen Industriestandort wurde, zum anderen die bis 1867 allmählich wegfallende Reisebeschränkung innerhalb der Monarchie verbunden mit der durch die Eisenbahn ermöglichten weiträumigen Mobilität. Von den Bahnhöfen aus ergoss sich ein unablässiger Strom arbeitsuchender Zuwanderer in die Stadt. Diese Vervielfachung der Bevölkerung stellte die Stadt vor unlösbare Probleme. Die Schaffung von Wohnraum und der Ausbau der Infrastruktur konnten mit dem Zustrom nicht Schritt halten. In der Nähe großer Fabriken, die meist entlang von Bahnlinien lagen, entstanden slumähnliche Zinskasernen.

Abb. 25: Bevölkerungsentwicklung Wien seit 1810



Quelle: Philipp von Hornau: „Wien ist anders. Ist Wien anders?“, Neopubli, Berlin - Wien 2012, S. 50[7]

[7] Philipp von Hornau: „Wien ist anders. Ist Wien anders?“, Neopubli, Berlin - Wien 2012, S. 50.

Damit verbunden war einerseits eine Steigerung der Bevölkerungsdichte, andererseits eine Verbauung außerhalb der Gürtellinie. Diese Verbauung erfolgte jedoch erst mit erheblicher Verzögerung. Von 1823, hier liegen die ersten sicheren Zahlen vor, bis 1856 wuchs die Bevölkerung von 400 000 auf 680 000, also um ca. 70%. Die verbaute Fläche vergrößerte sich kaum, wie aus alten Karten ersichtlich ist. Auf einer Karte von 1872, Wien hatte bereits die 1 Millionen-Grenze erreicht, können neue Siedlungsgebiete im Westen (heute 15. und 16. Bezirk), im Süden (3. und 10. Bezirk) sowie in der Leopoldstadt ausgemacht werden. Von den nördlich der Donau gelegenen Dörfern weist nur Floridsdorf nach der Donauregulierung (1870-1875) ein stärkeres Wachstum auf. Die anderen Dörfer jenseits der Donau blieben, abgesehen von einem geringen Wachstum in Stadlau, in ihrer Struktur und Größe weitgehend unverändert. Die Bevölkerungszunahme jenseits der Donau nach 1870 (Donauregulierung) ist in erster Linie auf das Entstehen von Werkssiedlungen in Floridsdorf und Stadlau und auf die Verbauung des östlich von Floridsdorf liegenden Donaufeldes zurückzuführen. Die umliegenden Dörfer wurden von der Bevölkerungszunahme weiterhin kaum erfasst (Abb. 26).

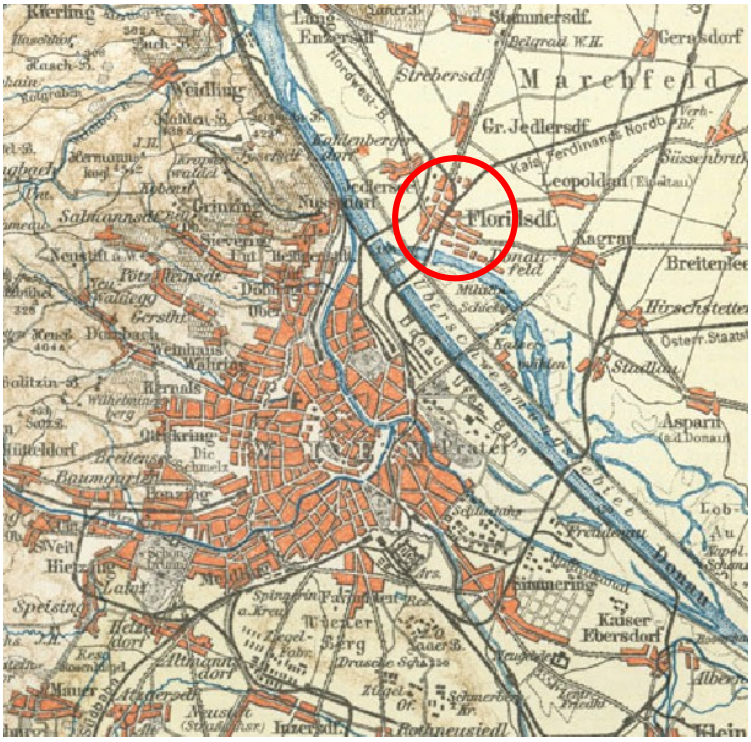


Abb. 26: Wien 1888,
neue Siedlungsgebiete jenseits der Donau fast nur in der Umgebung von Floridsdorf

Der Bahnbau veränderte die Struktur der Stadt nicht nur indirekt, indem neue Industrien und bedingt durch die Bevölkerungszunahme neue Stadtviertel entstanden. Er veränderte durch seine Bahnhöfe mit der zugehörigen Infrastruktur und durch seine Schienenwege das Gesicht der Stadt auch direkt.

Bahnen verbinden. Das gilt auch für den Wiener Raum, wobei als Paradebeispiel der 1962 erfolgte Ausbau der Schnellbahnstammstrecke angeführt werden kann. Floridsdorf und Meidling, jeweils am anderen Ende der Stadt, sind einander näher gerückt. Dies gilt auch für das

Abb. 27: Schnellbahn Stammstrecke

Wiener Umland. So wurden Orte wie Strasshof[8] als Wohnsitze interessant.[9]

Viel stärker wirkt sich allerdings die trennende Eigenschaft von Bahnlinien aus und zwar nicht nur auf das Stadtbild. Bezirke werden voneinander getrennt oder zerschnitten. Ein Blick auf den Stadtplan macht dies deutlich. Favoriten wird durch die Gloggnitzer Bahn (Südbahn) und die Raaber Bahn (Ostbahn) von den übrigen Bezirken getrennt. Die Durchlässigkeit dieser Barriere ist mit kilometerweit auseinander liegenden Unterführungen sehr gering und wurde erst beim Bau des Hauptbahnhofes 2015 durch zwei Unterführungen entschärft. In ähnlicher Weise zerschneidet die Westbahn den 14 und 15. Bezirk oder die Nordwestbahn den 20. Bezirk. Gleichzeitig ist die Nordwestbahn im 20. Bezirk Trennlinie zwischen unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und sozialen Milieus.

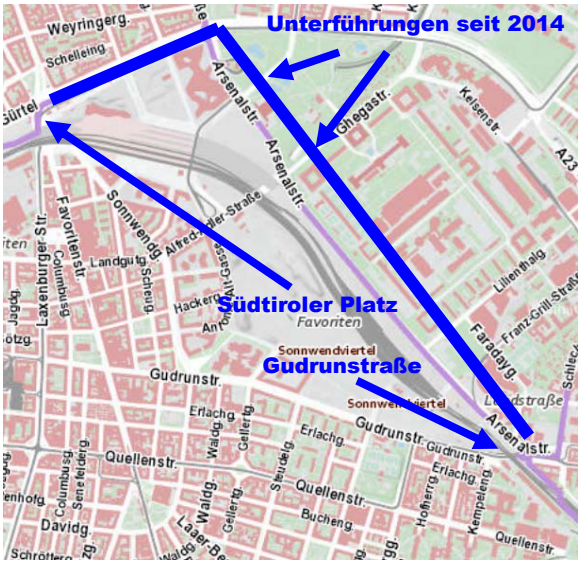


Abb. 28: Die Bahn trennt Favoriten von seiner Umgebung

Otto Wagner war es, der beim Bau der Stadtbahn auf die Durchlässigkeit von innerstädtischen Bahnstrecken geachtet hat. So etwa wird die Wientallinie, die parallel zum Wienfluss in Tieflage verläuft, durch viele Brücken überquert, ebenso die Gürtellinie und die Vorortelinie, wenn sie in Tieflage verlaufen. In Hochlage reiht sich eine Bahnbrücke an die andere.[10]

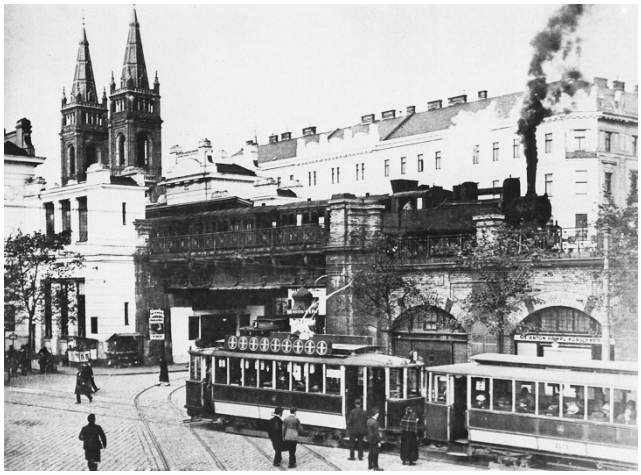


Abb. 29: Station Josefstädterstraße

Bahnhöfe bilden mit ihrer Umgebung eine Stadt in der Stadt. Bahnhöfe sind Verkehrsknoten für den öffentlichen und den Individualverkehr mit einer enormen Fluktuation von Menschen. Menschen reisen durch, andere stranden. Im Jahr 2015, in dem Europa einen Flüchtlingsstrom aus dem Nahen Osten bewältigen musste, waren der

Abb. 30: Flüchtlinge am Bahnhof

[8] Bei Ortsbezeichnungen sind zwei Schreibweisen gängig, die historische Schreibweise wie etwa „Straßhof“ oder die nach der Rechtschreibreform (2006) neue Schreibweise „Strasshof“. In Zitaten wird die alte Schreibweise verwendet, ansonsten die neue.

[9] Franz Haas: *Die Wiener Schnellbahn. Stammstrecke Floridsdorf–Meidling*. Sutton Verlag, Erfurt 2007, ISBN 978-3-86680-084-7.

[10] Alfred Horn „Wiener Stadtbahn“, Wien 1988.

Wiener Hauptbahnhof und der Wiener Westbahnhof Drehscheiben dieser menschlichen Tragödie (Abb. 30).

Der Bahnhof ist ein Ort verschiedenster Geschäfte und anderer Dienstleistungen. In seiner Umgebung gibt es Hotels und Gaststätten. Es ist aber auch ein Ort der Kleinkriminalität (Taschendiebe), des Drogenhandels und des Bettelns. Obdachlose suchen in stillen Winkel eine Bleibe. Die Prostitution blüht in den Seitengassen. Alles in allem ein schillernder Bereich.

Historisch bedingt ist die Umgebung von Bahnhöfen meist das Wohngebiet der ärmeren Bevölkerungsschichten. Hier fanden Menschen, die auf der Suche nach Arbeit und einem besseren Leben in die Stadt strömten, eine meist slumähnliche Unterkunft in den Bassena-wohnungen der Zinshäuser. Im Kontrast dazu stehen die „Bahnhofsstraßen“ als Orte des Einkaufs. So ist etwa die Mariahilferstraße bis heute noch die führende Einkaufsstraße von Wien.

Bahnhöfe, vor allem Güter- und Verschubbahnhöfe, benötigen viel Platz, der im Inneren von Städten immer wertvoller geworden ist. Auch wurde die Anbindung an den Straßenverkehr (LKW-Güterverkehr) immer problematischer. In Wien wurde der Güterbahnhof beim Nordbahnhof– hier wurde vor allem Kohle entladen – bereits abgesiedelt, das Gelände des Nordwest-bahnhofs wird in den nächsten Jahren frei und steht für eine städtebauliche Gestaltung zur Verfügung. Der Containerumschlag wird zum neu errichteten Güterbahnhof Wien Süd bei Inzersdorf verlagert (Abb. 16 und Abb. A-25 im Anhang).

Abb. 31: Projekt Nordwestbahnhof

4. Funktionstypologie

Um Personen oder Waren von einem Ort zu einem anderen zu bringen, genügt es nicht, einen Schienenstrang zu verlegen, auf dem Züge hin und herfahren. Vielmehr ist eine umfangreiche Infrastruktur erforderlich. Bahnhöfe nehmen hierbei eine Schlüsselstelle ein.
Bahnhöfe sind ihrer Funktion nach in drei Gruppen zu unterteilen, in Personenbahnhöfe, in Güter- oder Frachtenbahnhöfe und in Verschiebe- oder Rangierbahnhöfe. Hierbei sind diese drei Typen nur in den seltensten Fällen in Reinkultur anzutreffen. Meist ist an einem Standort eine Mischform von zwei oder drei Typen anzutreffen.
Die Anzahl der Personengeleise und der Ladegeleise können bei großem Ortsverkehr und die Anzahl der Rangiergeleise bei bedeutendem Bahnverkehr so sehr anwachsen, dass es bei der Schwierigkeit, im Inneren großer Städte eine Fläche von genügender Ausdehnung zu erhalten, häufig vorteilhaft erscheint, Güterbahnhof, Personenbahnhof und Rangierbahnhof vollständig zu trennen und den Verschiebebahnhof und in vielen Fällen auch die Güterbahnhöfe an die städtische Peripherie zu verlegen. So wurde etwa in Wien 1987 mit der Inbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes Kledering der Großteil der Güterwagenbehandlung an den südlichen Stadtrand verlegt. Seit 2015 wird im Süden von Wien in Inzersdorf ein neuer Güterterminal errichtet.

4.1 Der Personenbahnhof

dient als Start- oder Endpunkt einer Bahnreise. Bahnsteige, überdacht oder nicht überdacht, manchmal in einer Halle, sollen das bequeme Ein- und Aussteigen ermöglichen. Bei größeren Bahnhöfen kommt noch eine umfangreiche Infrastruktur hinzu, die sich nicht nur auf Fahrkartenschalter, Warteraum und sanitäre Anlagen beschränkt.
Man unterscheidet zwischen Kopfbahnhof (z.B. Wiener Westbahnhof) und Durchgangsbahnhof (z.B. der 2014 eröffnete Wiener Hauptbahnhof).
Personenbahnhöfe waren in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Paläste des Reisens und als Aushängeschild der meist privaten Bahngesellschaften prachtvoll gestaltet (z.B. Wiener Nordbahnhof oder Budapest Keleti pályaudva). Die Bahnhofshalle selbst war eher spartanisch gestaltet. Es gab keine erhöhten Bahnsteige, sodass das Ein- und Aussteigen beschwerlich war. Niveaugleiches und somit auch behindertengerechtes Ein- und Aussteigen ist eine Errungenschaft des ausgehenden 20. Jahrhunderts.

Abb. 32: Budapest Keleti pályaudvar

4.2 Der Güter- oder Frachtenbahnhof

dient zur Abgabe von Gütern für und der Übergabe von Gütern nach dem Bahntransport. Verladerampen, Magazine und Zufahrtsstraßen sind notwendige Bestandteile. Im Güterbahnhof erfolgt entweder die direkte Aufgabe oder Abgabe von Sendungen, meist jedoch das Verladen auf andere Transportmittel, die früher Fuhrwerke waren, heute meist Lastkraftwagen, in besonderen Fällen auch Schiffe.

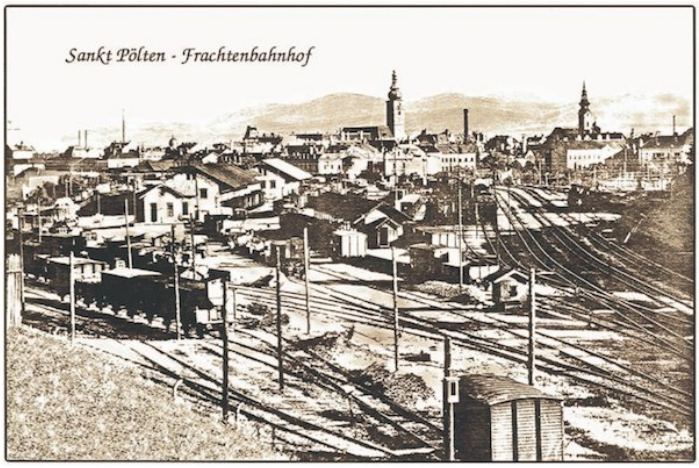


Abb. 33: Frachtenbahnhof St. Pölten um 1920

Eine besondere Form, die immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist das Verladen ganzer Container in so genannten Container-Terminals. Der Versand von Stückgut hat an Bedeutung verloren, seine Manipulation ist zu arbeitsintensiv, daher zu teuer und für die Bahn nicht gewinnbringend.

4.3 Der Verschiebe- oder Rangierbahnhof

dient ausschließlich der bahninternen Verkehrsabwicklung, hier findet kein Kontakt mit Bahnkunden statt, also weder mit Reisenden noch mit Transportunternehmen. So werden sie von der Bevölkerung kaum wahrgenommen und machen sich höchstens durch den Verschublärm in ihrer Umgebung unangenehm bemerkbar.

Abb. 34: Verschiebebahnhof Dresden-Friedrichstadt

Verschiebebahnhöfe sind die Zugbildungsbahnhöfe des Einzelwagenverkehrs im Güterverkehr der Eisenbahn. Die im Einzelwagenverkehr beförderten Güterwagen müssen für den Transport zu Zügen zusammengestellt und diese Züge müssen immer wieder zerlegt werden. Daher wird ein aufgegebener Wagen mehrere Male rangiert, und zwar im Abgangs- und im Zielbahnhof sowie während des Laufweges in Rangierbahnhöfen und teilweise auch noch in kleineren Eisenbahnknotenpunkten. Denn nicht jeder Abgangsbahnhof verfügt über ausreichende Leistungsfähigkeit für das Bilden von Güterzügen zu jedem Zielbahnhof.

Bei allen Bahnhöfen, sei es ein Personen-, ein Güter- oder ein Verschiebebahnhof, ist noch ein Heizhaus, auch Lokschuppen genannt, vorhanden, in dem die Lokomotiven serviciert und für ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden.

Da in allen größeren Bahnhöfen eine Umordnung der Wagen erfolgt, sind in diesen Bahnhöfen Bereiche für den Verschub vorzusehen. In den Anfängen des Bahnverkehrs erfolgte der Verschub innerhalb der Bahnhöfe, sodass man mit einigen Verschubgleisen das Auslangen fand. Später mussten die Verschubarbeiten ausgelagert werden, es entstanden Gleisgruppen außerhalb der Bahnhöfe, die nur für den Verschub genutzt wurden, und – wenn nötig – vorgelagerte Verschiebebahnhöfe. So ist etwa dem Wiener Westbahnhof der Verschiebebahnhof Penzing vorgelagert, in dem die angekommenen Personenzüge hinterstellt, fallweise zerlegt, serviciert und bedarfsentsprechend zu neuen Zügen für die Abfahrt zusammengestellt werden.

Bei Güterbahnhöfen müssen die einzelnen Wagen auf die entsprechenden Ladegleise aufgeteilt werden. Auch hier sind Gleisanlagen für den Verschub vorzusehen. Beim Wiener Güterbahnhof Matzleinsdorf sind aus Platzgründen die Gleisanlagen für den Verschub parallel zu den Frachtgleisen mit ihren Verladerampen und Magazinen angeordnet gewesen. Im Zuge des Neubaus des Hauptbahnhofes Wien wurde der Frachtenbahnhof 2007 an den Stadtrand verlegt. Die Anlagen dienen nun dem Abstellen und Service von Triebfahrzeugen, Wagen und Garnituren des Personenverkehrs sowie deren Ausrüstung und Versorgung mit Betriebsmitteln.

Eine Kombination aller drei Bahnhofstypen stellte der ehemalige Wiener Nordbahnhof (Abb. 35) mit seinem Personenbahnhof als Durchgangsbahnhof dar, auch wenn er de facto für den Personenverkehr einen Kopfbahnhof darstellte. In der riesigen Gleisharfe des Güterbahnhofes nahmen die Kohlerutschen für den Umschlag der Steinkohle aus dem nordmährisch-schlesischen Revier einen Großteil der Anlage ein. Der vorgelagerte Verschiebebahnhof mit seinen zwölf Gleisen bediente sowohl den Personen- als auch den Güterbahnhof. Durch zusätzliche Gleise zwischen den Verladegleisen mit vielen Weichenverbindungen war auch ein Verschieben zwischen den Verladerampen möglich.

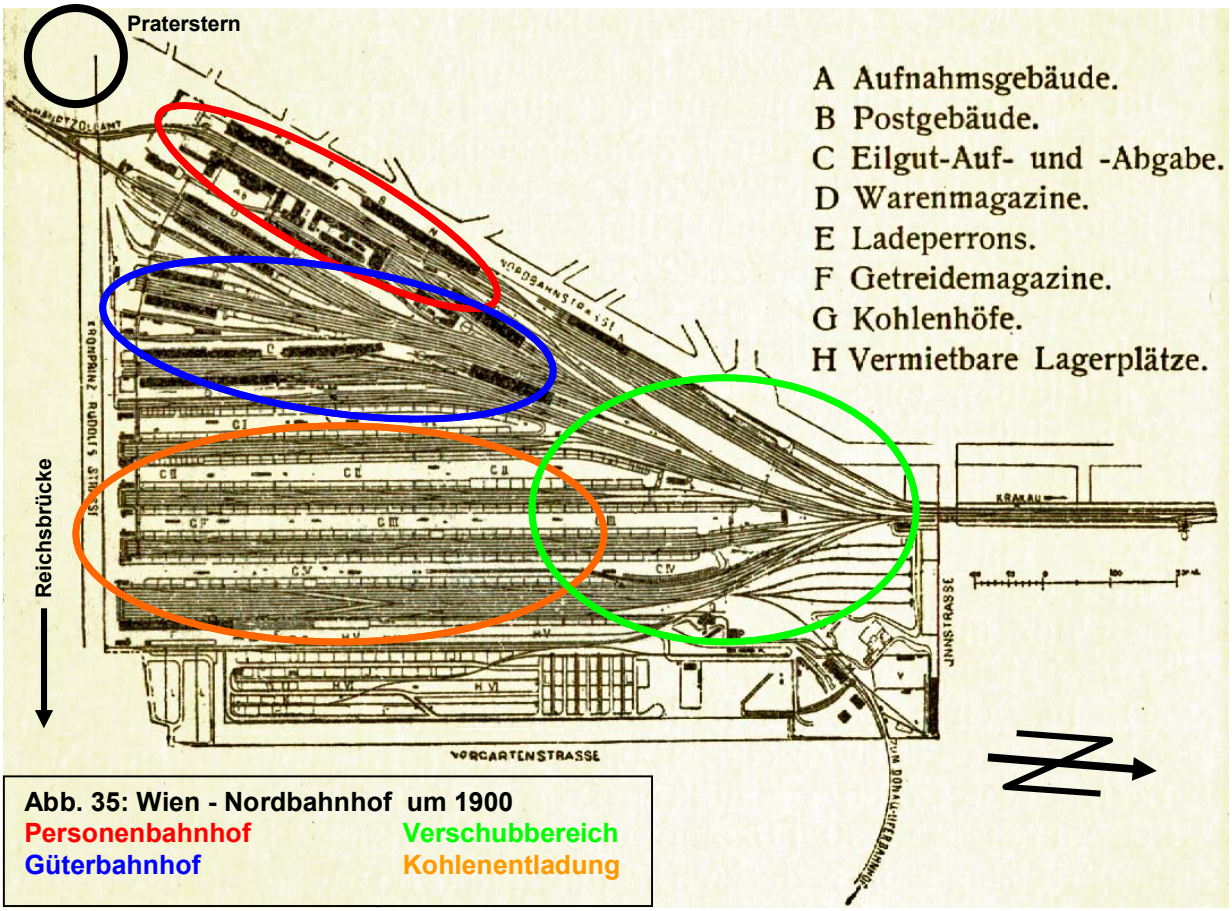


Abb. 35: Wien - Nordbahnhof um 1900
Personenbahnhof **Verschubbereich**
Güterbahnhof **Kohlenentladung**

Die fast explosionsartige Zunahme des Bahnverkehrs, des Personen- und des Güterverkehrs, erforderte eine immer größere und effizientere Infrastruktur. Eine der Maßnahmen war eine räumliche Trennung von Personen-, Güter- und Verschiebebahnhöfen. Während der Quell- und Zielverkehr möglichst nahe an die Stadt herangeführt werden sollte, wollte man den Transitverkehr vom Zentralraum möglichst fernhalten.

Wien stellte um 1900 für den Bahnverkehr der Monarchie einen Flaschenhals dar. Auf Ursachen und Lösungsansätze wird in den folgenden Kapiteln eingegangen. Dass zwischen den ersten konkreten Planungen um 1910, dem 1916 erfolgten Baubeginn des zentralen, aber nie fertiggestellten und nach zehn Jahren wieder stillgelegten Verschiebebahnhofs Breitenlee und dem endgültigen Bau eines zentralen Verschiebebahnhofes ca. 75 Jahre vergangen sind, ist sicher zu einem Großteil auf die dazwischen liegenden turbulenten Zeiten, auf den Zerfall der Donaumonarchie, auf die Wirtschaftskrise, den Zweiten Weltkrieg und die Errichtung des Eisernen Vorhangs zurückzuführen. Erst 1987, mit der Inbetriebnahme des Zentral-verschiebebahnhofes Kledering im Süden Wiens, wurden die Ideen von 1911 Wirklichkeit.[11]

[11] Österreichische Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“.

4.4 Der Verschiebebahnhof - Struktur und Arbeitsablauf

Wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, erfolgt der Arbeitsablauf in drei Schritten:

1) Zulauf der Güterzüge und deren Zerlegung in einzelne Wagen
2) Neuordnung der einzelnen Wagen nach dem Zielbahnhof zu einzelnen Wagengruppen
3) Zusammenfassen der Wagengruppen zu Zügen und deren Ausfahrt

In kleineren Verschiebebahnhöfen, meist in unmittelbarer Nähe von Personen- oder Güterbahnhöfen, erfolgt keine räumliche Trennung der Bereiche, in denen diese einzelnen Abläufe erfolgen. In großen Verschiebebahnhöfen (Abb. 36) erfolgt die Zerlegung in der Einfahrgruppe. Hier werden die einzelnen Wagen nach ihrem Zielbahnhof erfasst und durch Entkuppeln voneinander getrennt. Daran schließt die Feinreihungsgruppe oder Richtungsgruppe an. Sie ist die größte Gruppe. Die einzelnen Wagen werden nach ihrem Bestimmungsbahnhof auf ein bestimmtes Gleis dirigiert. Dort werden die Wagen zu Gruppen zusammengekuppelt. Diese Wagengruppen werden in die Ausfahrgruppe überstellt, wo sie zu Zügen zusammengestellt werden, um anschließend den Verschiebebahnhof zu verlassen.

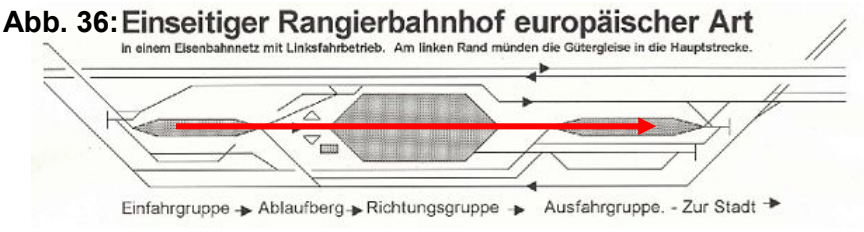


Abb. 36: Einseitiger Rangierbahnhof europäischer Art
in einem Eisenbahnnetz mit Linksfahrbetrieb. Am linken Rand münden die Gütergleise in die Hauptstrecke.

Während sich an diesem Ablauf seit der Errichtung der ersten großen Verschiebebahnhöfe um 1900 nichts geändert hat, hat sich die Durchführung der Arbeiten durch den technischen Fortschritt erheblich verbessert.

Dies beginnt in der Einfahrtsgruppe beim Erfassen der Wagendaten. Wurden früher die Daten nach den an den Wagen angebrachten Laufzetteln, die den Weg jedes Wagens beinhalten, händisch erfasst und wurde auf Grund dessen der Verschiebeplan händisch erstellt, sind heute die Daten der einzelnen Wagen vor dem Einlaufen des Zuges elektronisch dem Verschiebebahnhof übermittelt worden. Eine Kontrolle erfolgt ebenfalls elektronisch, der Verschiebeplan wird vom Computer erstellt. Nur die Trennung der einzelnen Wagen durch Entkuppeln muss noch wie um 1900 durch den Verschieber händisch erfolgen.

Die in der Einfahrgruppe in einzelne Wagen zerlegt wartenden Züge werden nun langsam über den Abrollberg gedrückt, von wo jeder Wagen auf das ihm zugewiesene Gleis der Feinreihungsgruppe rollt. Dazu ist eine Vielzahl von Weichen richtig zu stellen. Früher erfolgte dies durch Bahnbedienstete, die zwischen den abrollenden Wagen von Weiche zu Weiche liefen und diese umstellten. Heute werden die Weichen elektrisch gestellt und von Computern gesteuert.

Ist kein Abrollberg vorhanden, erfolgt der Verschub durch Abstoßen. Der zu zerlegende Zug wird von der am hinteren Ende befindlichen Lok in Bewegung gesetzt. Der vorderste Wagen ist vom Verschieber bereits abgekuppelt worden. Der Zug wird dann abgebremst und der abgekuppelte Wagen läuft allein weiter in Richtung seines Bestimmungsgleises. Dann wird der Zug zurückgezogen, der nächste Wagen abgekuppelt und dieser wird dann abgestoßen. Es ist dies ein sehr arbeitsintensiver und zeitaufwändiger Vorgang. So ist es verwunderlich, dass es im Wiener Raum bis 1987, als der Zentralverschiebebahnhof Kledering in Betrieb ging, in keinem der großen Verschiebebahnhöfe einen Abrollberg gab.

Die vom Abrollberg kommenden oder abgestoßenen Wagen dürfen nur mit der richtigen Geschwindigkeit in das ihnen bestimmte Gleis einlaufen. Sind sie zu schnell, fahren sie mit großer Wucht gegen die bereits dort stehenden Wagen auf und verursachen Schäden. Sind sie zu langsam, kommen sie bereits zu früh zum Stehen. Durch das Auflegen von Brems- oder Hemmschuhen wurde die Geschwindigkeit kontrolliert (Abb. 37). Es war dies eine gefährliche Arbeit, die hohe Konzentration und viel Erfahrung erforderte.

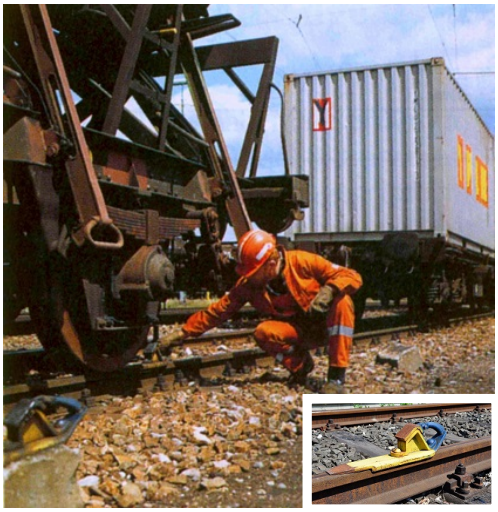


Abb. 37 Hemmschuhleger und Hemmschuh

Abb. 38: Retarder

Tödliche Unfälle waren keine Seltenheit. Heute wird die Geschwindigkeit durch Retarder (Abb. 38) oder computergesteuerte Balkenbremsen gesteuert.

Verschiebebahnhöfe können als Einrichtungsbahnhöfe gebaut sein, d.h. der Zulauf der Züge erfolgt nur aus einer Richtung und die neu zusammengestellten Züge verlassen den Bahnhof in derselben Richtung (Abb. 36). Der Wiener Verschiebebahnhof in Kledering ist ein Beispiel dafür. Der Zulauf erfolgt im Nordwesten, die Ausfahrt erfolgt im Südosten. Der Wagenlauf erfolgt also von Nordwesten nach Südosten. Dadurch soll vermieden werden, dass der häufig aus Nordwesten wehende Wind die über den Abrollberg laufenden Wagen zu früh zum Stillstand bringt. Ein Zweirichtungsbahnhof kann aus beiden Richtungen beschickt werden. Er besteht eigentlich aus zwei voneinander unabhängigen Bahnhöfen, die in entgegengesetzter Richtung arbeiten (Abb. 39). Der 1908 in Betrieb genommene Verschiebebahnhof bei Strasshof an der Nordbahn wurde als Zweirichtungsbahnhof gebaut.

Auch der geplante Bahnhof in Kagran und der nur teilweise fertiggestellte Bahnhof Breitenlee sind Zweirichtungsbahnhöfe. In Deutschland ist der große Verschiebebahnhof in Frankfurt an der Oder ein Zweirichtungsbahnhof.

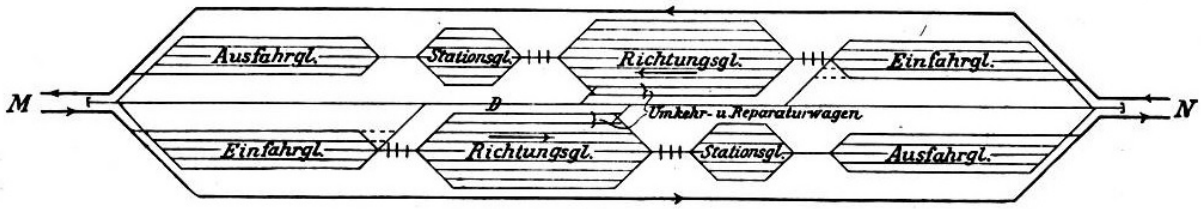


Abb. 39: Zweirichtungsbahnhof

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab man Zweirichtungsbahnhöfen den Vorzug. Heute werden meist Einrichtungsbahnhöfe gebaut. Ihr Nachteil besteht darin, dass die Züge auf langen Schleifen aus allen Richtungen der Einfahrgruppe zugeführt werden und danach die Ausfahrgruppe auf langen Schleifen nach allen Richtungen hin wieder verlassen müssen. Kann die Einfahrgruppe von beiden Seiten her befahren werden, verringert sich der Aufwand an Zuführungsgleisen. Dies ist etwa in Wien-Kledering mit Einschränkungen der Fall (Hinweis in Abb. 43).

5. Wien als Flaschenhals im Bahnverkehr der Donaumonarchie

Um 1900 waren der Ausbau des Schienennetzes der Donaumonarchie und somit auch der Ausbau des Netzes in und um den Zentralraum Wien weitgehend abgeschlossen. Zu dieser Zeit erlebte die Stadt ein rasantes Wachstum, dem die bestehende Infrastruktur, so auch die Bahninfrastruktur, nicht gewachsen war. Das Verkehrssaufkommen an Personen und Waren stieg ständig.

Jahr	Betriebslänge in *km* (rund)	Anzahl der beförderten Personen	Beförderte Parteifracht einschließlich Eilgut in *t*	Einnahme aus dem Transportverkehr in K	Einnahme für das Bahn/*km* in K	Betriebsausgaben in K	Betriebskoeffizient	Ertrag der Aktie %
I. Während des alten Privilegiums								
1838	31	190.642	–	159.050	5.184	88.780	55·81	–
1840	143	225·187	29.917	1,243.116	8.708	820.966	57·71	1·22
1850	398	1,388.203	316.910	9,343.606	23.490	4,813.092	51·51	7·04
1860	626	1,881.623	1,684.614	31,104.022	49.700	11,440.660	36·77	15·02
1870	656	2,534.169	3,577.769	49,139.438	78.516	15,141 604	30·81	17·14
1880	704	2,383.851	4,800.758	51,378.490	72.992	17,335.660	33·74	14·52
1885	704	3,266.527	6,129.564	49,482.886	70·368	19,899.258	40·22	12·98
II. Seit der neuen Konzession								
1886	846	4,105.994	7,608.073	47,395.302	55.998	19,789.222	41·75	11·19
1890	1190	6,074.569	9,793.926	60,352.920	50.736	26,421.572	43·78	12·60
1900	1333	15,196.489	15,387.989	87,535.137	65.652	45,013.970	51·42	13·50
1905	1333	13,822.065	17,033.171	96,801.451	72.609	53,137.727	54·89	12·98

Abb. 40: Zunahme des Verkehrs auf der Nordbahn von 1838 – 1905
Quelle: Victor Freiherr von Röll „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ Band 6, Berlin, Wien 1914, S. 314 – 316

Den Bahnverkehr von, nach und durch Wien bei der immer größer werdenden Verkehrsbelastung reibungslos aufrecht zu erhalten, wurde immer schwieriger. Insbesondere für den Transit von Güterwagen wurde Wien immer mehr zum Flaschenhals. Wagen wurden mit Zügen nach Wien gebracht und verließen eingereiht in andere Züge wieder Wien in Richtung ihres Bestimmungsortes. Dazwischen lag eine meist umfangreiche und zeitaufwändige Behandlung jedes einzelnen Wagens durch Verschub in mehreren Bahnhöfen und Überstellfahrten zwischen diesen Bahnhöfen.

Die Ursachen sind historisch bedingt. Als um 1840 die ersten Bahnlinien von Wien ausgehend gebaut wurden, hatten verschiedene Investoren ein Privileg zum Bau einzelner Strecken erhalten. Dieses Privileg beinhaltete in manchen Fällen auch die Garantie, dass keine weitere Linie durch eine andere Gesellschaft parallel dazu gebaut werden durfte. Bezugnehmend auf dieses Privileg konnte die Kaiser Ferdinand Nordbahn über viele Jahre den Bau einer weiteren Linie von Wien nach Brünn über Laa/Thaya verhindern

Da es seitens der Regierung versäumt wurde, für den Ausbau des Schienennetzes ein Gesamtkonzept zu erstellen, baute jede Gesellschaft so, wie es für sie vorteilhaft erschien. Gewinnoptimierung und Profitgier waren Leitfäden der Unternehmensphilosophie. Konkurrenzdenken stand in vielen Fällen einer sinnvollen Kooperation im Wege. Jede Gesellschaft baute ihre eigene Infrastruktur mit Personen-, Güter- und Verschiebebahnhöfen

auf (vgl. Abb. A-2 im Anhang). An dieser Zersplitterung sollte sich bis zum Bau des Wiener Zentralverschiebebahnhofs in Kledering (Eröffnung 1986) nichts Wesentliches ändern. Da sich die Anordnung der einzelnen Verschiebebahnhöfe und auch der Wagendurchlauf seit 1900 kaum geändert haben, soll auf die Veränderung der Bahnstruktur durch die Inbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes kurz eingegangen werden. Von seiner Planung bis zu seiner Inbetriebnahme vergingen etwa 15 Jahre.

Die Karte A-2 im Anhang zeigt die aufgesplitterten Besitzverhältnisse des Wiener Eisenbahnnetzes. Mit dem Bau des Verschiebebahnhofes Kledering wurde diese Fehlentwicklung endlich beseitigt (Abb. 41 und 42). Kledering ist ein Einrichtungsbahnhof. Zu- und Abfuhr der Züge erfolgt über ein ausgedehntes Schleifennetz.

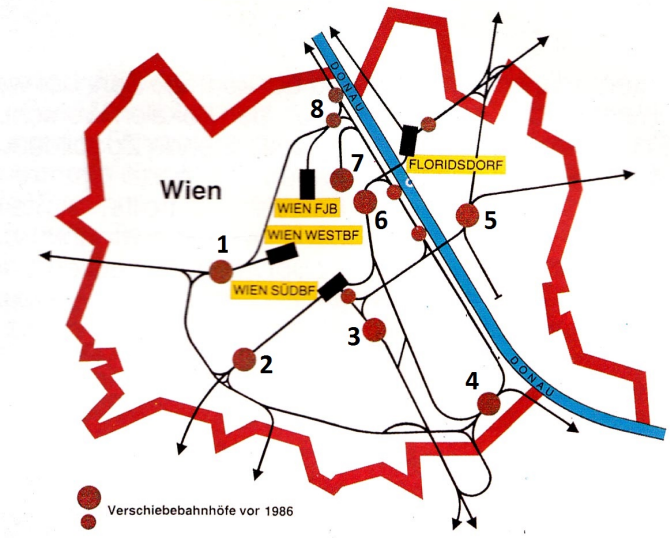


Abb. 41: Verschiebebahnhöfe der einzelnen Bahnlinien vor 1986

1: Penzing (Westbahn)
2: Matzleinsdorf (Südbahn)
3: Simmering (Ostbahn, Brucker Ast)
4: Schwechat (Donauländebahn)
5: Stadlau (Ostbahn, Laaer und Marchegger Ast)
6: Nordbahnhof (Nordbahn)
7: Nordwestbahnhof (Nordwestbahn)
8: Heiligenstadt und Nussdorf (Franz-Josef-Bahn)

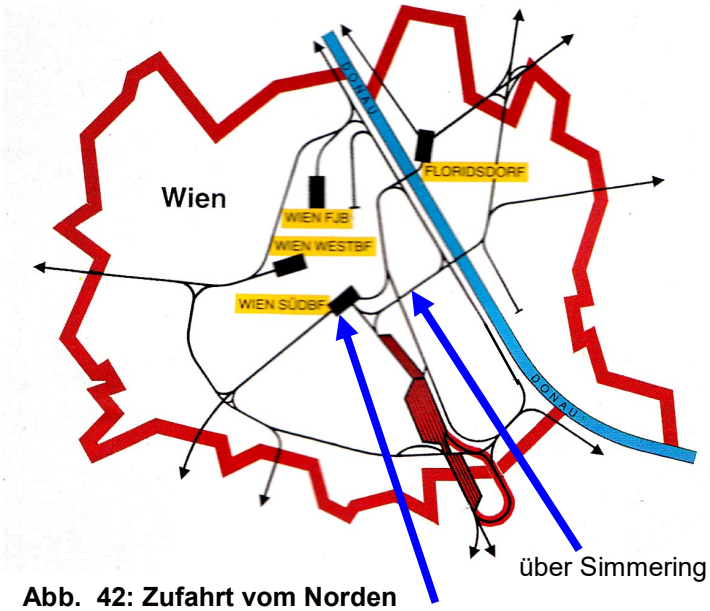


Abb. 42: Zufahrt vom Norden durch den Hauptbahnhof

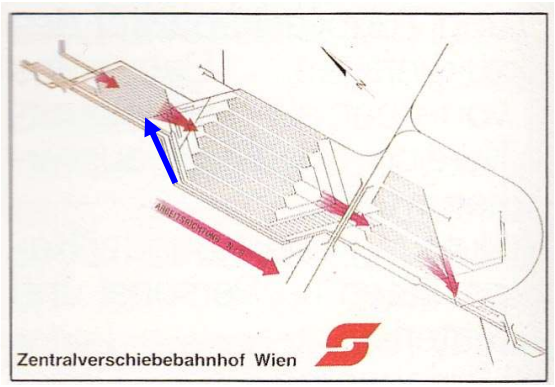


Abb. 43: Arbeitsablauf
Der Bahnhof ist als Einrichtungsbahnhof angelegt. Der Arbeitsablauf erfolgt von Nordwest nach Südost mit Rücksicht auf die in Wien vorherrschende Windrichtung (Nordwestwind).
Hinweis: In einen Teil der Einfahrgruppe kann auch vom Südosten her zugefahren werden (blauer Pfeil).

Die bevorzugte Zulaufrichtung erfolgt von Norden. Zwar ist ein Zulauf auch von Süden her möglich, dafür steht aber nur die halbe Einfahrgruppe zur Verfügung. Über die bevorzugte

Zulaufrichtung kamen die Züge aus dem Westen und Süden bis zur Errichtung des Hauptbahnhofes über Meidling und den Steudeltunnel bzw. aus dem Norden über die Stadlauer Brücke und Simmering. Mit dem Bau des Hauptbahnhofes wurde der Steudeltunnel aufgelassen, die Güterzüge sollten auf zwei Durchfahrgleisen durch den Hauptbahnhof fahren – eine schwere Fehlentscheidung, wie sich nach wenigen Wochen herausstellen sollte. Die damit verbundene Lärmentwicklung führte zu massiven Protesten der Anrainer. Außerdem werden die beiden bahnsteiglosen Gleise für den Verschub innerhalb des Bahnhofes benötigt. Für die Durchfahrt von Güterzügen durch den Hauptbahnhof stehen nur wenige Stunden am Tag zur Verfügung, und es ist zu erwarten, dass deren Durchfahrt bald komplett untersagt werden wird. Die Zufahrt über die Stadlauer Brücke ist auch nicht ideal, da vom Donaukanal her der Anstieg nach Simmering zu bewältigen ist. Somit erfolgt die Zufahrt zum Großteil vom Süden her, was beim Bau des Bahnhofes nicht geplant war.

Wenn sich auch der Wagendurchlauf

Einfahrgruppe → Abrollberg → Feinreihgruppe → Ausfahrgruppe

nicht viel geändert hat, so wurde durch die moderne Technik der Arbeitsablauf vereinfacht und auch gefahrlos gemacht. Die Lokomotive, die den Zug über den Abrollberg drückt, wird von einem Computer gesteuert, die Weichen werden elektrisch gestellt, fehlgelaufene Wagen registriert. Das Abbremsen der vom Abrollberg rollenden Wagen erfolgt nicht mehr durch das Auflegen von Bremskeilen, sondern durch Retarder. Das sind Bremselemente, die autark arbeiten und keine externe Steuerung benötigen (Abb. 38).[12]

5.1 Vorschläge der „Kommission für Wiener Verkehrsanlagen“ (1890)[13]

1890 wurde die „Kommission für Wiener Verkehrsanlagen“ ins Leben gerufen. Sie sollte die Wienflussregulierung, den Bau von Sammelkanälen längs des Donaukanals, den Ausbau des Donaukanals zu einem vor Hochwasser geschützten Handels- und Winterhafen und den Bau der Stadtbahn durchführen. Wesentliches Ergebnis für den Verkehr waren der Bau und die Inbetriebnahme der Wiener Stadtbahn (1898-1901) bestehend aus der Wientallinie, der Donaukanallinie, der Gürtellinie und der Vorortelinie (Abb. 44). Die architektonische Ausgestaltung wurde Otto Wagner übertragen. Die geplante, das Stadtzentrum berührende Linie vom Raaber Bahnhof (heute Hauptbahnhof) zum Schwarzenbergplatz, weiter über Lastenstraße und Ring, vorbei an der Rossauerkaserne, den Donaukanal kreuzend bis zum Nordbahnhof wurde nicht verwirklicht Ebenso wurden eine Verbindung zwischen Westbahn und Südbahn entlang des Margaretengürtels und eine Verbindung von Heiligenstadt zum

[12] Österreichische Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986, S. 18.
[13] Alfred Horn „Wiener Stadtbahn“, Wien 1988, S. 18 ff.

Nordwestbahnhof nicht gebaut (vgl. Abb. A-3 im Anhang). Als Verbindung zwischen den großen Wiener Bahnhöfen hatte die Stadtbahn keine Bedeutung. Dafür gab es bereits die meist am Stadtrand gelegenen Verbindungsbahnen. Nur auf der Vorortelinie gab es regen Güterverkehr. Eine Integration der Stadtbahn in das öffentliche Verkehrsnetz gelang erst nach der Übernahme durch die Stadt Wien im Jahr 1924 durch die darauf folgende Elektrifizierung.

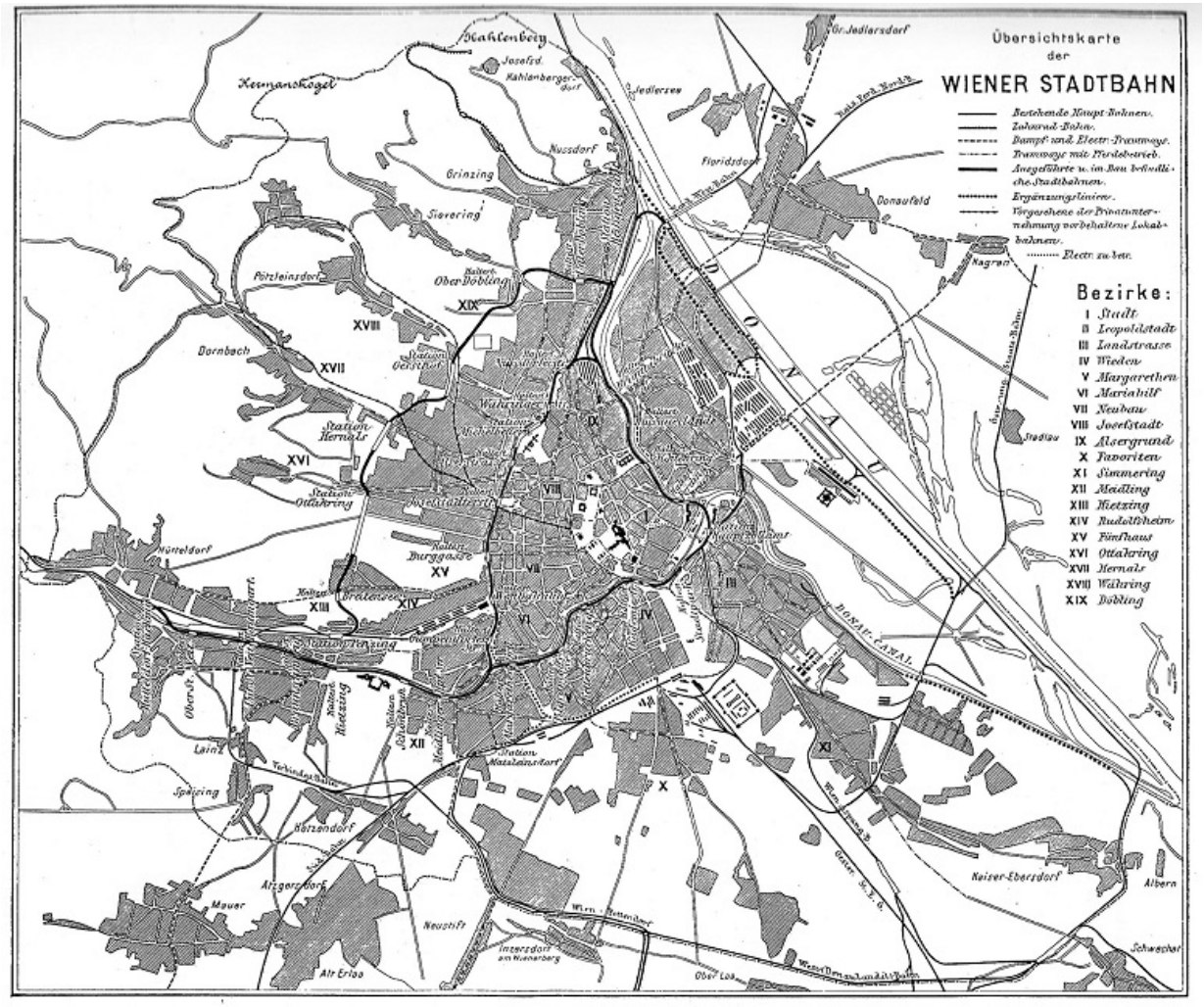


Abb. 44: Übersichtskarte der Wiener Stadtbahn (1901)

Um 1900 existierte in Wien ein Eisenbahnnetz von Fern- und Verbindungsstrecken, das im Wesentlichen heute noch vorhanden ist. Aus Abb. 2 im Anhang sind die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse ersichtlich. Zu dieser Zeit waren nur die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn), die Kaiser Franz Josefs-Bahn, die Verbindungsbahn und die Stadtbahn in Staatsbesitz. Zur Vereinfachung der Betriebsführung übernahm der Staat knapp nach 1900 die Nordbahn (1906), die Ostbahn (1908) und die Nordwestbahn (1909). Nur die Südbahn und die Aspangbahn blieben bis 1923 bzw. 1937 in Privatbesitz.

Die Staatsbahnen machten sich in der Folge daran, die Verkehrssituation in und um Wien durch strukturelle Änderungen zu verbessern. Die Wiener Bahnhofskommission wurde 1910

ins Leben gerufen und Oberinspektor Hermann von Littrow wurde beauftragt, eine Studie zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs im Wiener Zentralraum zu erstellen.

5.2 Die Studie von Littrow über die Verbesserung der Wiener Stadtbahn

Hermann von Littrow (* 22. Oktober 1858 in Verona; † 24. September 1931 in Wien) war ein österreichischer Ingenieur. Er war ab 1911 im Verkehrsministerium in Wien tätig. Schwerpunkt der Studie ist, wie ihr Titel besagt, die Wiener Stadtbahn, die um 1900 errichtet wurde. Wie der Autor in seiner Einleitung festhält, muss sie im Kontext mit der gesamten Infrastruktur betrachtet werden. Um Personen- und Güterverkehr zu verbessern, ist beim Güterverkehr zwischen Transitverkehr und Ziel- und Quellverkehr zu unterscheiden. Der Ziel- und Quellverkehr soll möglichst rasch und auf direktem Weg zu seinem Bestimmungsort gelangen oder von seinem Ausgangspunkt die entsprechende Fernverkehrsstrecke erreichen. Um die Stadtbahn, als den inneren Ring der Verbindungslinien zu entlasten, sollte der Transitverkehr auf die äußeren Ringlinien, z.B. auf die Donauländebahn und die Donauuferbahn verlagert werden. Hierzu sei die Studie von Littrow auszugsweise im Wortlaut zitiert.[14]

Studie

über die

Verbesserung der Wiener Stadtbahn

Die Wiener Stadtbahn ist ein integrierender Bestandteil des Eisenbahnnetzes im Gemeindegebiete von Wien. Es ist daher nur möglich ihre Gesundung unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Verkehrsleitung (Instradierung) im Gesamteisenbahnnetze Wiens erschöpfend und richtig zu behandeln. Um diesen großen Fragenkomplex tunlichst einzuengen, soll die Wiener Bahnhoffrage, über welche heute noch keine geklärte Meinung besteht, nur zum Schluß kurz gestreift werden und sollen Verkehre, welche durch die im weiten Bogen Wien umspannenden Linien voll bedient werden können, außer Acht bleiben (Abb. 45).

Die möglichen Verbesserungen des Wiener Verkehrs lassen sich einteilen in eine Hauptgruppe von Maßnahmen zumeist administrativer Natur, welche binnen kurzer Frist mit relativ sehr geringem Geldaufwand für Bauten getroffen werden können. Zweck derselben ist die Vermehrung der Einnahmen, die Verminderung der Ausgaben und eine mäßige Steigerung der Leistung einzelner Linien.

In die zweite Hauptgruppe fallen jene Vorkehrungen bleibenden Charakters für die ausgreifende Verkehrsverbesserung, welche bedeutenden Kapitalaufwand erfordern und daher erst in Angriff genommen werden dürften, wenn die kleinen provisorischen Mittel den Verkehr nicht mehr bewältigen können oder dessen Bewältigung mit ungenügenden Mitteln allzu hohe Betriebskosten verursacht.

Zur ersten Hauptgruppe gehören bezüglich des Personenverkehrs:

A) Die Maßnahmen, zur Überleitung des Lokalverkehres aller in Wien einmündenden Bahnen auf die Orts- insbesondere Stadtbahnlinien;

B) Die Regulierung der Fahrordnung der innerstädtischen Personenlinien und

C) die zur Erzielung höherer Frequenz nötigen Tarifänderungen.

[14] Hermann von Littrow „Studie über die Verbesserung der Wiener Stadtbahn“, Wien 1911.

Hierher gehören weiters im Güterverkehr:

D) die Entlastung der inner städtischen Linien vom Transitgüterverkehr;

E) die Einführung von speziellen Großstadttransporten auf den Innenlinien (Milch-, Viktualien-, Bau- und Brennmaterialzufuhr, Kehrichtabfuhr, Postpaketbeförderung).

<u>In die zweite Hauptgruppe</u> gehört bezüglich des Personenverkehrs:

F) Der Ausbau des bestehenden Stadtbahnnetzes alter (eigentlicher Eisenbahn-)Type behufs Gewinnung von Anschlüssen, Leistungserhöhung, Manipulationserleichterung etc., eventuell auch der Bau einzelner neuer Linien nach alter (Eisenbahn-)Type und Hinzufügung neuer Fahrgleise auf bestehenden Strecken, weiters

G) die Elektrifizierung dieser altartigen Linien und schließlich

H) der Bau neuer elektrisch zu betreibender Personenverkehrslinien (Hoch-. Untergrundbahnen) nach neuer Type.

<u>Bezüglich des Güterverkehres kommen in Betracht:</u>

J) Die Ausstaltung des bestehenden Ring- und Anschlußbahnnetzes;

K) die Schaffung von Verschubanlagen für selbes;

L) die Schaffung von Güterbahnhöfen für den Bedarf einzelner Stadtteile;

M) die Schaffung von Anschlußstellen in den Industriequartieren für Privatschleppanlagen;

N) die Herstellung von maschinellen Umladeeinrichtungen insbesondere im Brennmaterial- und im Donauumschlagverkehr (Brotfrucht, Hafer, Holz).

Eine gesonderte Behandlung muß

O) die Finanzierung der unter F bis N genannten Bauausführungen finden und schließlich muß, trotzdem diese Angelegenheit einer eigenen Kommission zugewiesen ist, auch

P) die Frage der Fernbahnhöfe mitbehandelt werden, weil die obgenannten Punkte I G, H von selber nicht abtrennbar sind, da die Stadtbahnen nebst anderen Zwecken auch dem dienen müssen, Reisende von und zu den Fernbahnhöfen zu befördern.

Q) Es wäre heute noch verfrüht, über die Linien einer städtischen Güterbahn Vorentwürfe zu machen, da eine solche Bahn außer Chicago noch kerne der Weltstädte besitzt.

<u>Zu Punkt J:</u>
Die in weitem Bogen Wien umspannenden Linien folgen etwa dem grün markierten Ring von Hainburg über Ebenfurth - Leobersdorf - Traisen - St. Pölten - Tulln - Stockerau - Mistelbach - Gänserndorf - Marchegg. Wie Littrow im Kapitel L) richtig vermerkt, sind von den Linien entlang dieses Ringes nur die Verbindung von Nord nach West über Mistelbach - Korneuburg - Tulln - St. Pölten für den Transitverkehr geeignet. Die Umfahrung weiter zur Südbahn über Traisen und den Gerichtsberg scheitert an dessen Steilheit. Eine Umfahrung in der Nord-Süd-Richtung ist nur im Osten sinnvoll. Sie führt aber über Pressburg und somit durch die ungarische Reichshälfte. Eine weitere Möglichkeit, eine Verbindung zwischen Marchegg und Hainburg mit einer neu zu bauenden Donaubrücke zu schaffen, wurde offensichtlich nicht in Erwägung gezogen.

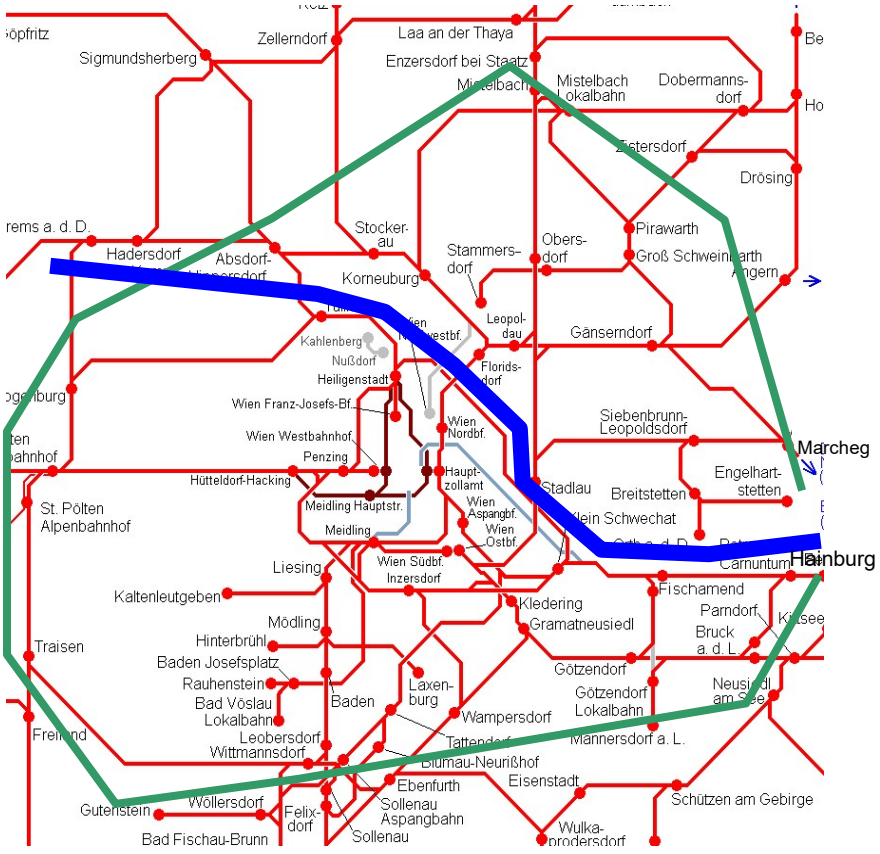


Abb. 45: Liniennetz um Wien 1930

Auf 13 Seiten setzte sich Littrow ausführlich mit den sogenannten „Provisorischen Maßnahmen“ auseinander. Es sind dies Maßnahmen administrativer Natur, Lenkungen des Verkehrs durch Entflechtung von Personen- und Güterverkehr, tarifliche Maßnahmen, gezielte Lenkung des Verkehrs auf weniger ausgelastete Strecken u. dgl. Es war Littrow klar, dass diesen „Provisorischen Maßnahmen“ rasch „Definitive Maßnahmen“, d.h. bauliche Verbesserungen folgen müssten. Dies wäre allerdings mit finanziellen Aufwendungen verbunden.
Hervorzuheben sind die für die damalige Zeit modernen Forderungen nach der Elektrifizierung des Stadtbahnnetzes (Punkt G) und nach dem Bau neuer elektrischer Linien für den Personenverkehr (Punkt H). Ferner schlug Littrow den Bau von zwei zentralen Verschubbahnhöfen vor, einen im Süden bei Rothneusiedl an der Donauuferbahn und einen im Norden zwischen Kagran und Leopoldau an einer neu zu schaffenden Verbindung zwischen Kagran und Jedlesee (Punkt K – siehe Anhang).
Den Vorstellungen von Littrow lag ein Umdenkprozess in der Lenkung von Güterwagen zwischen Abgangsbahnhof und Zielbahnhof zugrunde. Noch wurden um 1910 die Wagen in jeder größeren Station neu geordnet. Dies verursachte viel Verschubarbeit und ergab nur langsam fahrende Güterzüge. Stattdessen sollten nun die Güterwagen ungeordnet eingesammelt werden und erst in modernen großen Rangieranlagen zu geordneten Zügen zusammengestellt werden. In großen Städten sollte eine einzige Anlage diese Aufgabe übernehmen. Warum Littrow dann für Wien zwei Verschiebebahnhöfe, einen im Norden zwischen Kagran und Leopoldau und einen im Süden bei Oberlaa vorschlug, wurde von ihm nur vage argumentiert.
In seiner Studie ging Littrow (Punkt J) auch ausführlich auf die bereits bestehenden Ringlinien ein, auf denen der Transitverkehr um die Stadt geführt werden könnte (Abb. 45). Auf den bereits bestehenden Verschiebebahnhof Strasshof legte er besonderes Augenmerk (siehe 6.1.3). Um seine Kapazität entsprechend ausnützen zu können, schlug Littrow bauliche Maßnahmen vor, wie etwa die Zulegung eines zweiten Gleises.

Die vorgeschlagenen „Definitiven Maßnahmen“ lassen sich grob in drei Gruppen gliedern:
1) Verbindungsschleifen und Überwerfungen, durch die an Kreuzungspunkten ein problemloser Übergang von einer Bahnlinie auf eine andere möglich würde (Beispiel: Kreuzung von Nordbahn und Laaer Ast der Ostbahn)
2) Hinzufügen eines 2. oder 3. Gleises zur Kapazitätssteigerung bzw. zur Trennung von Güter- und Personenverkehr (Beispiel: 2. Gleis zwischen Stadlau und Gerasdorf)
3) Bau zweier zentraler Verschiebebahnhöfe im Norden und im Süden von Wien (Abb. 46)

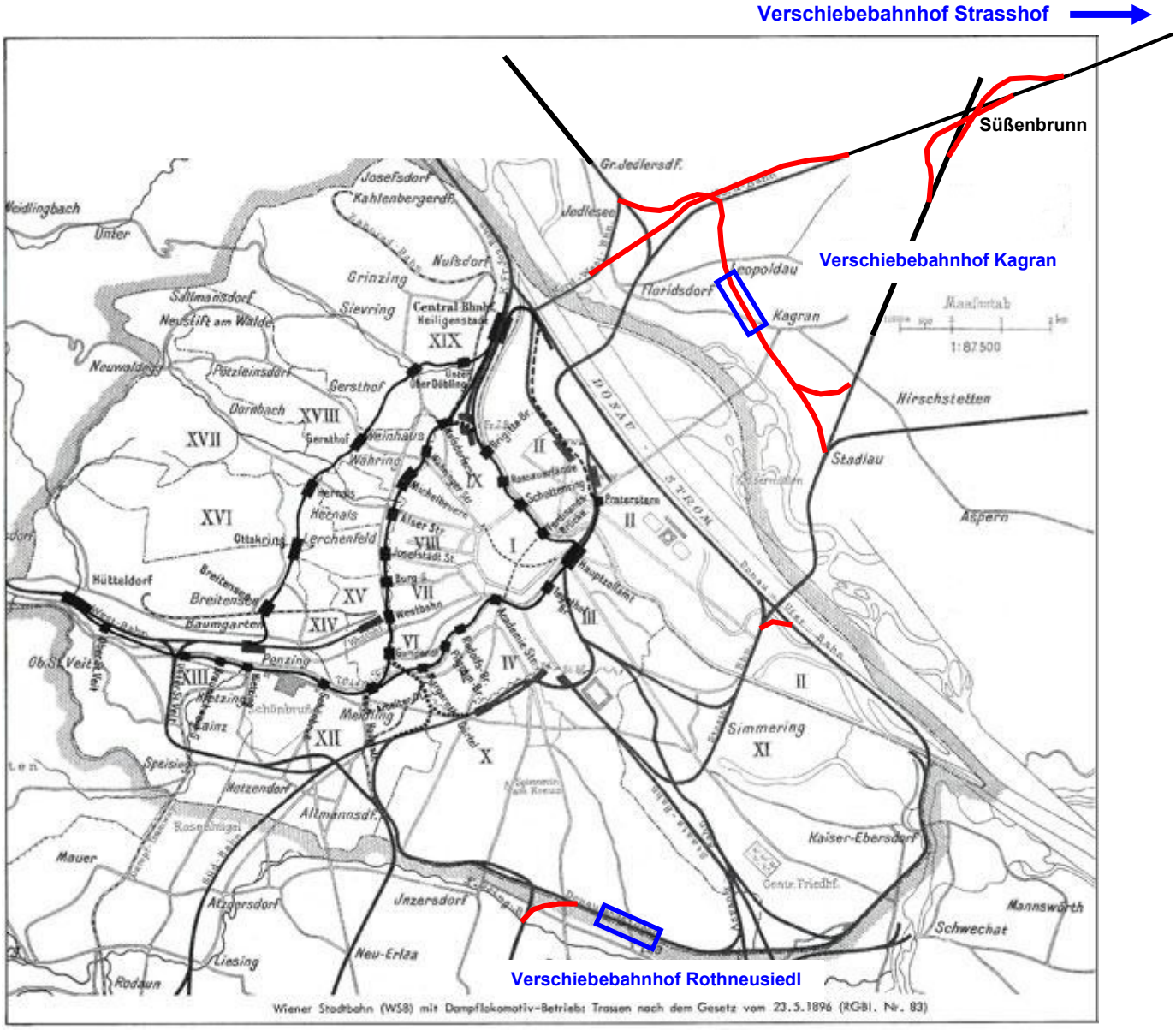


Abb. 46: Die wesentlichen Vorschläge von Littrow (Definitive Maßnahmen):
Verbindung zwischen Laaer Ast und Nordwestbahn mit Verschiebebahnhof Kagran,
Verbindung von Nordwestbahn und Nordbahn,
Verschiebebahnhof Rothneusiedl mit einer Verbindungsschleife zur Pottendorfer Linie,
mehrere Verbindungsschleifen insbes. zwischen Nordbahn und Laaer Ast bei Süßenbrunn

Littrow setzte sich in seiner Studie auch mit den Fernbahnhöfen auseinander. Seiner Meinung nach würde es in Wien, so wie auch in anderen europäischen Großstädten, keinen zentralen Hauptbahnhof geben. Er schlug je einen zentralen Personenbahnhof im Norden und im Süden der Stadt vor. Daneben sollte der Westbahnhof als zusätzlicher Fernbahnhof erhalten bleiben. Nach dem Bau des Wiener Hauptbahnhofes hat der Westbahnhof diese Funktion heute noch zumindest zum Teil inne.

5.3 Stellungnahme der Wiener Bahnhofskommission (W.B.K.) – geplante und umgesetzte Verbesserungen[15]

Die Bahnhofskommission setzte sich in ihrer Stellungnahme vom Mai 1911 nur kurz mit den von Littrow ausführlich behandelten „Provisorischen Maßnahmen“ auseinander. Es handelte sich hierbei nur um eine kurze Zusammenfassung seiner Vorschläge ohne jede Stellungnahme. Organisatorische Verbesserungen fielen offensichtlich nicht in den Aufgabenbereich der Kommission. Ob bzw. welche Ideen von Littrow tatsächlich durchgesetzt wurden, ist nicht bekannt.

Was die „Definitiven Maßnahmen“, also jene Maßnahmen betrifft, die mit baulichen Veränderungen und somit mit Investitionen verbunden waren, wichen Stellungnahme und Vorstellung der Bahnhofskommission in den wesentlichen Punkten von den Vorschlägen Littrows ab.

Die vorgeschlagene Verbindung in Floridsdorf von der Nordwestbahn zur Nordbahn wurde nicht gebaut. Stattdessen wurde während des Ersten Weltkrieges im Zuge der Errichtung des Verschiebebahnhofes Breitenlee die Floridsdorfer Hochbahn („Italienerschleife“) von Jedlesee nach Leopoldau errichtet. Sie verbindet auf kurzem Weg beide Bahnlinien (Abb. 47).

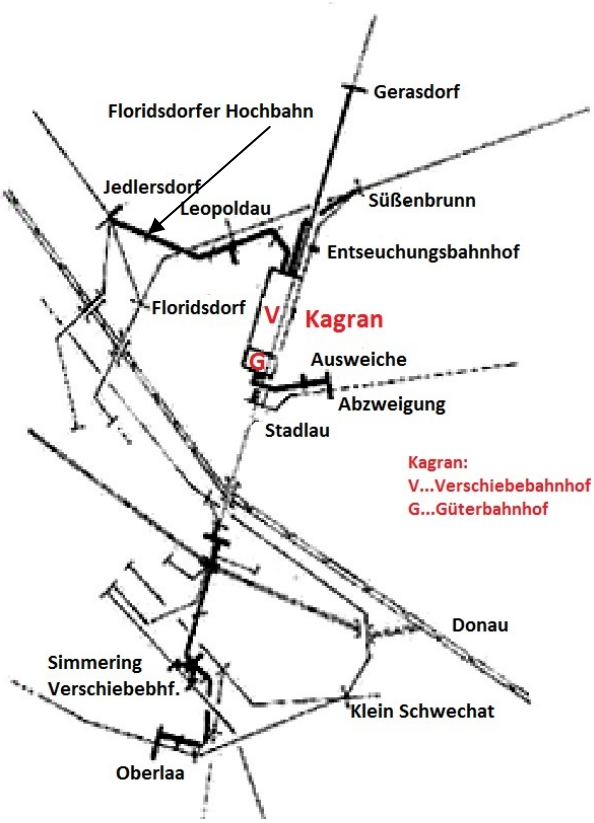


Abb. 47:Güter- und Verschiebebahnhof Kagran mit den Verbindungslinien zur Nordwestbahn über Leopoldau nach Jedlersdorf, zur Nordbahn bei Süßenbrunn und zum Marchegger Ast

Die wichtigste Änderung betraf die von Littrow vorgeschlagenen Verschubanlagen im Süden und Norden Wiens. Hier vertrat die Kommission die Ansicht, dass zwei Verschiebebahnhöfe in vielen Fällen ein zweimaliges Rangieren von Güterwagen erforderten. Das war genau das, was durch einen einzigen zentralen Verschiebebahnhof vermieden werden sollte. Die Errichtung einer neuen Linie zwischen Stadlau und Jedlesee mit dem Verschiebebahnhof Kagran wurde verworfen. Die Kommission schlug stattdessen einen einzigen Verschiebebahnhof mit angeschlossenem Güterbahnhof Kagran entlang des Laaer Astes der Ostbahn zwischen Stadlau und Süßenbrunn vor (siehe Anhang). Auf eine mögliche Einbindung des bereits bestehenden modernen Verschiebebahnhofes Strasshof in die Lenkung des Transitverkehrs ging die Kommission mit keinem Wort ein.

[15] Wiener Bahnhofskommission, Wien 1911.

6. Historische Entwicklung der Zufahrtstrecken

6.1. Kaiser Ferdinand Nordbahn (KFNB)[16]

Bereits im Jahr 1829 legte Franz Xaver Riepl, Professor am Polytechnischen Institut Wien (heute Technische Universität Wien), das Projekt einer Eisenbahnlinie vor, welche von Brody (Galizien) über Wien nach Triest verlaufen sollte. Die „Nordstrecke“ (Wien-Brody) sollte eine Rohstofflinie (v.a. für Kohle) darstellen, während der „Südstrecke“ (Wien-Triest) die Funktion einer Exportlinie zugedacht wurde.

Riepl 1829: Das Projekt *Brody-Triest*(Skizze).

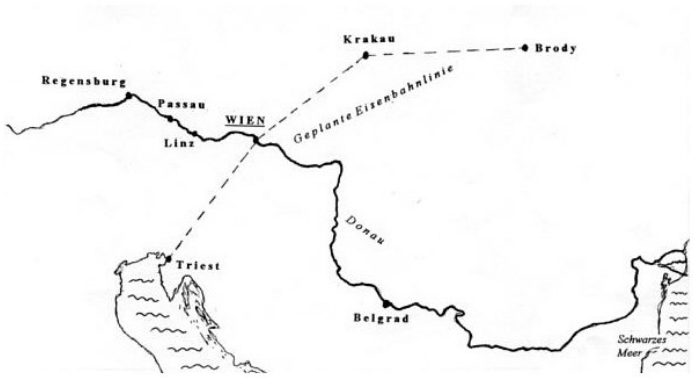


Abb. 48: Projekt einer Bahnlinie von Brody über Krakau und Wien nach Triest

Die Finanzierung sollte durch das Bankhaus Rothschild erfolgen. Allerdings dauerte es noch sechs Jahre, bis das Ansuchen durch Kaiser Ferdinand positiv erledigt wurde, und noch weitere zwei Jahre, bis sich am 11. November 1837 der erste Zug von Floridsdorf in Richtung Deutsch Wagram in Bewegung setzte (Abb. 49). Seit Baubeginn am 7. April 1837 waren zwischen 10.000 und 12.000 Arbeiter mit Krampen und Schaufeln beschäftigt, um in sieben Monaten diesen Streckenabschnitt fertig zu stellen.

Abb. 49: Denkmal in Deutsch Wagram

Der Streckenausbau ging zügig voran. Die bestehenden Strecken wurden laufend verbessert, die bisher eingleisigen Streckenabschnitte wurden zweigleisig ausgebaut und die Sicherungstechnik auf den neuesten Stand gebracht. 1865 wurde in Wien der neue Nordbahnhof in neugotischem Stil eröffnet. Nach der Verstaatlichung 1906 wurde die Strecke noch leistungsfähiger gestaltet.

Zwischen Deutsch Wagram und Gänserndorf wurde ein neuer, den letzten Erkenntnissen der Technik entsprechender Verschiebebahnhof gebaut und 1908 in Betrieb genommen. Er wurde nach einem naheliegenden Gutshof „Straßhof“ genannt. Auf diesen Verschiebebahnhof wird zu Ende dieses Kapitels ausführlich eingegangen.

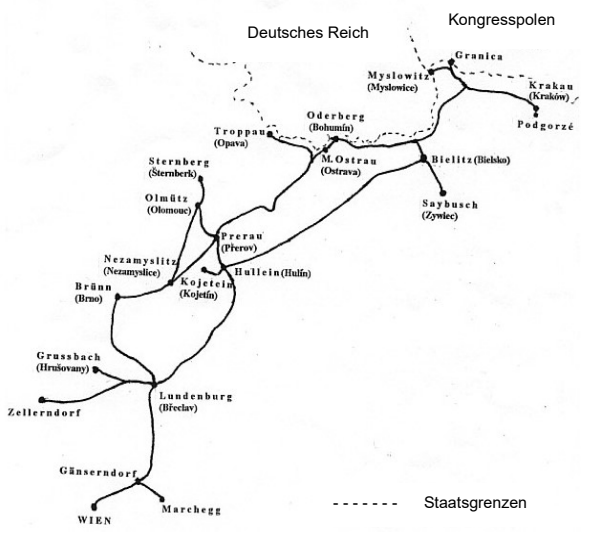


Abb. 50: Das Netz der Kaiser Ferdinand Nordbahn zur Zeit der Verstaatlichung 1909 (ohne Nebenbahnen)

[16] Friedel Stratjel, Dieter Friedl „Die Kaiser Ferdinand Nordbahn in Bernhardsthal“, Berhardsthal 2016, S. 32 ff. Peter Wegenstein „Bahnen nordöstlich von Wien“, Wien 2002.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges war der planmäßige Ausbau der Strecke abgeschlossen (Abb. 50). Als 1916 der Wiener Zentralverschiebebahnhof Breitenlee gebaut wurde, entstanden im Bereich Leopoldau und Süßenbrunn noch einige Anschlussstrecken, allen voran die Floridsdorfer Hochbahn („Italienerschleife"). Der Zerfall der Donaumonarchie 1918 und das Entstehen einer Grenze bei Bernhardsthal ließen das Verkehrsaufkommen auf der Nordbahn stark zurückgehen.

Während des Zweiten Weltkrieges erlebte die Nordbahn eine kurze Blüte, der Verschiebebahnhof Strasshof wurde erweitert.

Abb. 51::Zerstörung der Floridsdorfer Hochbahn

Die Zerstörungen zu Ende des Krieges waren beträchtlich. Der Nordbahnhof war eine Ruine, die Donaubrücke zerstört, ebenso die Floridsdorfer Hochbahn. Erst mit dem Wiederaufbau der Stadlauer Brücke 1947 schloss die Nordbahn wieder an das Wiener Bahnnetz an. Die Teilung Europas und die Errichtung des Eisernen Vorhanges nach 1945 ließen den grenzüberschreitenden Güterverkehr stark zurückgehen und brachten den Personenverkehr nach Norden fast zum Erliegen.

Abb. 52: Schulkinder erwarten den ersten Schnellbahnzug in Strasshof

1962 erfolgte die Aufnahme des Schnellbahnverkehrs auf der Stammstrecke Meidlling – Floridsdorf und auf den beiden Ästen nach Stockerau und Gänserndorf. 1999 wurde die Floridsdorfer Hochbahn wieder in Betrieb genommen.

6.1.1 Der Bahnhof Leopoldau[17]

Als um 1900 der Floridsdorfer Verschiebebahnhof zu klein wurde, entschloss man sich 1911 ein Stück weiter außerhalb einen neuen Bahnhof zu bauen, der als „Leopoldau Ladestelle" im Frühjahr 1912 eröffnet wurde. Auch für den Personenverkehr wurde eine Haltestelle errichtet. Von diesem Bahnhof zweigte auch ein Anschlussgleis zum Gaswerk Leopoldau ab (Abb. 53).

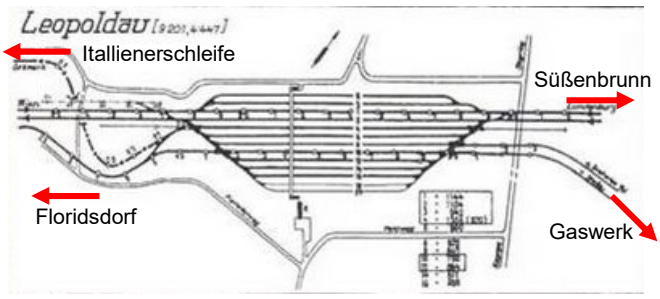


Abb. 53: Leopoldau Gleisplan (1940)

[17] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik Süßenbrunn – Breitenlee – Leopoldau – Gerasdorf", Folie 66 ff.

Als 1916 der Verschiebebahnhof Breitenlee errichtet wurde, wurde nach Westen mit der Floridsdorfer Hochbahn (Italienerschleife) eine Verbindung zur Nordwestbahn und nach Osten hin, die Gleise des Laaer Astes in Hochlage kreuzend, eine direkte Verbindung zum Verschiebebahnhof hergestellt. Diese wurde mit der Stilllegung des Verschiebebahnhofes aufgelassen. Der Bahndamm und Reste der Stützmauern der Brücke geben davon heute noch Zeugnis (Abb. 54). Am 17. Jänner 1962 wurde der Schnellbahnbetrieb aufgenommen und seit 2. September 2006 ist Leopoldau Endstelle der U-Bahnlinie U1.

Abb. 54: Reste der Brücke der Verbindung Leopoldau - Verschiebebahnhof

6.1.2 Der Bahnhof Süßenbrunn[18]

Der Zugverkehr nahm derart stark zu, dass der Raumabstand zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram unterteilt werden musste. Dazu wurde 1890 der Bahnhof Süßenbrunn mit zwei Durchgangsgleisen und zwei Überholgleisen errichtet. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges kamen noch zwei weitere Gleise hinzu (Abb. 56).

Abb. 55: Bahnhof Süßenbrunn um 1900

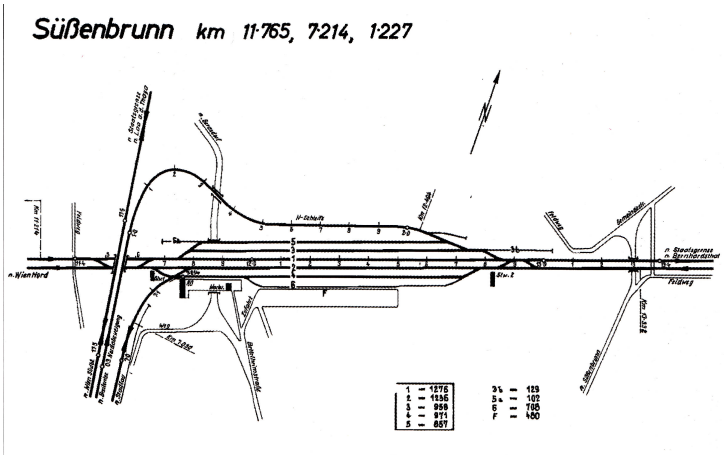


Abb. 56: Gleisbild zu Ende des Zweiten Weltkrieges

Der Bahnhof Süßenbrunn liegt unmittelbar östlich der Kreuzung der Nordbahn mit dem Laaer Ast. Bei ihm zweigen die Verbindungsschleifen zwischen den beiden Linien ab. Zum Teil waren es auch Zufahrtslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee. Die Zugdichte während des Ersten Weltkrieges war enorm. 240 Züge befuhren in 24 Stunden die Strecke Süßenbrunn - Strasshof. 1997 waren es 300. Wenn man die damaligen Sicherungseinrichtungen auf einfachstem Niveau (Verständigung mit Glockensignalen) berücksichtigt, muss es sich um eine gewaltige logistische Leistung gehandelt haben.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof ausgebaut, insbesondere die Einbindung in den Entseuchungsbahnhof verbessert.

[18] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik Süßenbrunn – Breitenlee – Leopoldau – Gerasdorf“, Folie 12 ff.

Der Gleisplan (Abb. 56) hat sich bis 1979 nicht geändert. Die nach Norden, nach Gerasdorf führende Strecke ist nur eingleisig eingezeichnet. Das zweite Gleis, das im Zuge des Baus des Verschiebebahnhofes Breitenlee errichtet worden war, wurde 1951 abgetragen. Erst im Zuge der Erweiterung des Schnellbahnverkehrs nach Mistelbach 1983 wurde das zweite Gleis wieder zugelegt.

Im Jahr 2000 wurde mit dem Bau eines modernen Stellwerkes begonnen, das den nordöstlichen Ast der Schnellbahn überwachen soll. Es ging zwei Jahre später in Betrieb. Dem Stellwerk war jedoch nur eine kurze Lebensdauer vergönnt.

Um die Jahrtausendwende zog der Kupferpreis auf dem Weltmarkt sehr stark an. Diebsbanden stahlen Kupfer, wo immer sie seiner habhaft werden konnten. Stromleitungen jeder Art, also auch Erdungskabel waren begehrte Objekte. Durch das Fehlen von Erdleitungen entstanden oft gefährliche, manchmal lebensgefährliche Situationen. Auch die Eisenbahnen waren davon betroffen. Besonders schlimme Folgen für die ÖBB und deren Fahrgäste hatte der Diebstahl von Erdungskabeln im Bahnhof Süßenbrunn mit seinem neu errichteten Zentralstellwerk. Die „Vorarlberger Nachrichten“ berichten am 23. Juni 2009 unter dem Titel „Kupferdiebe ärgern ÖBB“:

Wien: *Sie stahlen Kupferkabel im Wert von ein paar Hundert Euro, richteten jedoch Millionenschaden an: Unbekannte Diebe hatten Erdungskabel beim Bahnhof Süßenbrunn im äußersten Osten Wiens entwendet. Ein darauffolgender Blitzschlag beschädigte das Stellwerk dermaßen, dass es neu errichtet werden muss. Die Verspätungen im Nah- und Fernverkehr könnten noch mehrere Monate andauern.*[19]

Durch das Fehlen der Erdleitungskabel aus Kupfer war die Funktion der Blitzableiter nicht mehr gegeben und der Blitz nahm seinen Weg durch die elektrischen Anlagen des Stellwerkes mit den entsprechenden alles zerstörenden Folgen. Der Neubau dauerte über ein Jahr.

Heute ist der Bahnhof Süßenbrunn eine Schnellbahnstation mit zwei Mittelbahnsteigen. Der zugehörige Wasserturm steht unter Denkmalschutz (Abb. 133).

6.1.3 Der Verschiebebahnhof Strasshof[20]

Bereits 1890 wurde in Floridsdorf zur Entlastung des Nordbahnhofes eine Rangieranlage gebaut, die sich jedoch bald als zu klein erwies. Deshalb plante die k.k. Staatsbahnverwaltung einen großen Rangierbahnhof zwischen Deutsch Wagram und Gänserndorf.

Abb. 57: Heizhaus Strasshof 1910

[19] Vorarlberger Nachrichten vom 23.6.2009, S. D6.
[20] Marktgemeinde Strasshof (Hg.) „Der Rangierbahnhof Strasshof – Festschrift“, Strasshof 1987.

Nach der behördlichen Begehung wurde 1907 die Baubewilligung erteilt und ein Jahr später mit den Bauarbeiten begonnen. Ursprünglich als Einrichtungsbahnhof geplant, gelangte letztlich ein Zweirichtungsbahnhof zur Ausführung. Am 19. Oktober 1908, nur ein halbes Jahr nach Baubeginn, konnte der Vollbetrieb aufgenommen werden. Er war mit 125 Gleisen einer der größten Verschiebebahnhöfe.

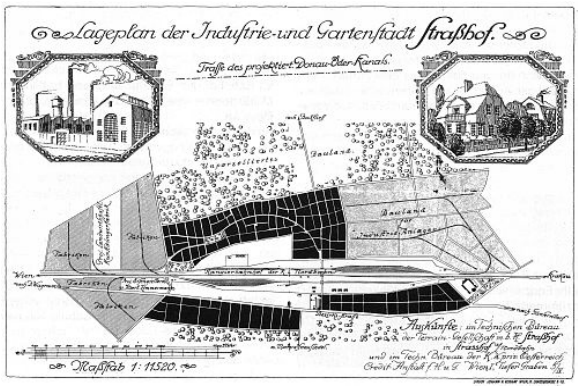


Abb. 58: Projekt einer Industrie- und Gartenstadt zu beiden Seiten des Verschiebebahnhofes

Die zu beiden Seiten des Verschiebebahnhofes geplante Industrie- und Gartenstadt wurde nie verwirklicht. Stattdessen entstanden Einfamilienhäuser mit Garten. Ein ähnliches Schicksal erging den Plänen der Gemeinde Breitenlee, die auch eine Gartenstadt plante und letztlich nicht verwirklichte, wie aus dem Protokoll zur Errichtung des Verschiebebahnhofes Breitenlee hervorgeht.

← Wien **Abb. 59: Verschiebebahnhof Strasshof, Gleisplan 1926** Gänserndorf →

Die Aufnahme aus einer Flughöhe von 800m aus dem Jahr 1916 (Abb. 60) und der Gleisplan von 1926 zeigen die Größe des Verschiebebahnhofes (Abb. 59).

In den Jahren der Wirtschaftskrise wurden Teile des Bahnhofes stillgelegt. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde der Bahnhof von der Deutschen Reichsbahn in seiner alten Größe reaktiviert und weiter ausgebaut, insbesondere durch Hinzufügen einer Ausfahrgruppe in Richtung Wien und eines Heizhauses im Osten der Anlage (Heizhaus Silberwald). Seine Längsausdehnung wuchs auf ca. 5km (Abb. 61).

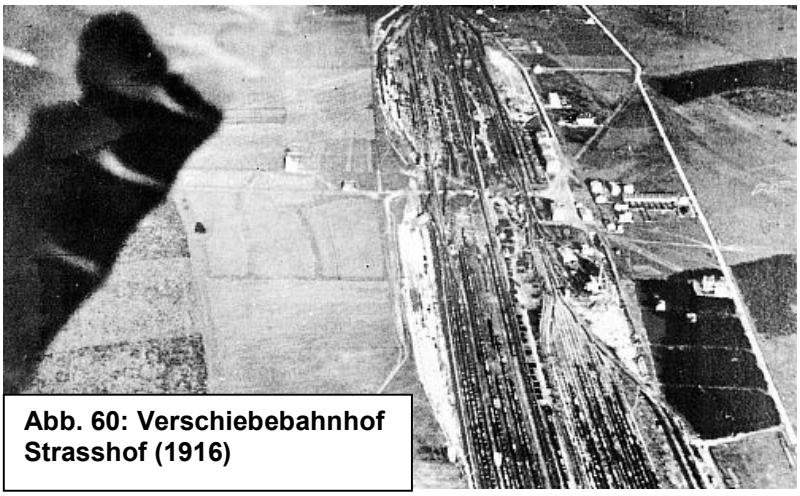


Abb. 60: Verschiebebahnhof Strasshof (1916)

Eine Besonderheit für den Wiener Raum waren die beiden Abrollberge. Sie sollten bis zur Eröffnung des Zentralverschiebebahnhofes Kledering die einzigen im Wiener Umland bleiben. In den über ganz Wien verteilten Verschiebebahnhöfen erfolgte der Verschub durch das umständliche, zeitraubende und gefährliche Abstoßen der Wagen.

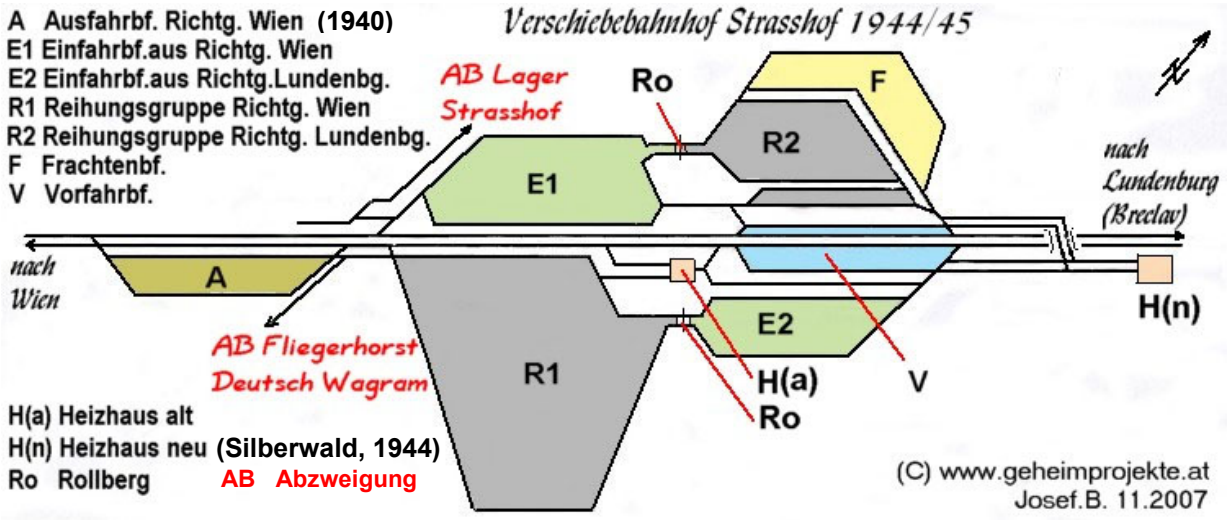


Abb. 61 : Übersichtsskizze der Bahnanlagen von Strasshof zu Kriegsende Mai 1945 ohne Darstellung diverser Nebengleise und Weichenverbindungen

Zu Ende des Zweiten Weltkrieges wurden alle größeren Bahnanlagen von den Alliierten bombardiert. Wegen der starken Fliegerabwehr des Fliegerhorstes Deutsch Wagram blieb der Verschiebebahnhof von Bombenschäden weitgehend verschont. Lediglich die Explosion eines Munitionszuges am 26. März 1945 richtete in einem kleinen Teil der Anlage erhebliche Schäden an.

Nach dem Krieg wurden zwar die meisten Schäden rasch beseitigt, die Errichtung des Eisernen Vorhanges brachte jedoch den Güterverkehr fast zum Erliegen. Der Mangel an Material für den Wiederaufbau der österreichweit zerstörten Bahninfrastruktur zwang die Bundesbahn die Anlage in Strasshof zurückzubauen und das noch neuwertige Material anderwärtig zu verwenden. Die Verschubaufgaben wurden nach Stadlau und zum Nordbahnhof verlegt, weil die Anlagen günstiger lagen und für die nötigen Verschubarbeiten ausreichten. Am 31. März 1959 wurde der Verschubbetrieb in Strasshof gänzlich stillgelegt, die Anlage, die nur mehr zum Abstellen von Fahrzeugen diente, verfiel. Auf dem Gelände des Heizhauses Silberwald mit seinen umfangreichen Gleisanlagen wurde 1984 das "Eisenbahnmuseum Strasshof" eröffnet.

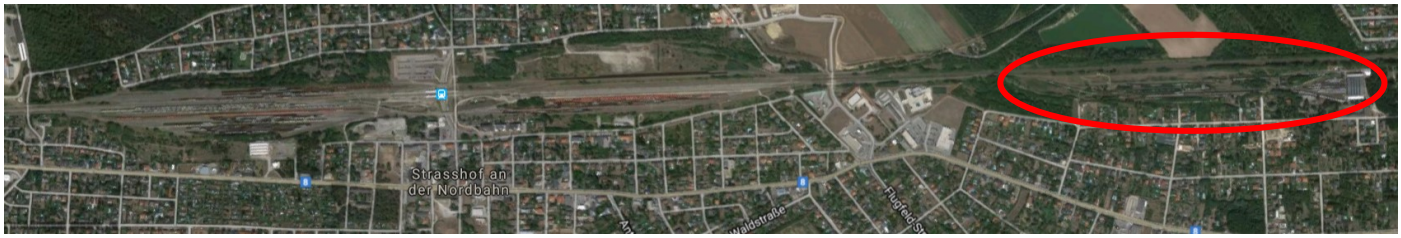


Abb. 62: Reste des Verschiebebahnhofes (vgl. Abb. 61) **Silberwald (Eisenbahnmuseum)**
A und E2 sind heute verbaut (Einfamilienhäuser), R1 und E1 sind auf einige Gleise zum Abstellen von Wagen reduziert, der Rest von R1 und E1 sowie E2, R2 und F liegen brach und werden von der Natur zurückerobert. Nur die beiden Vorfahrgruppen werden noch im planmäßigen Zugverkehr für das Überholen langsamer Züge genützt.

Google Earth zeigt, was heute von dem einst so modernen und umfangreichen Verschiebebahnhof übrig geblieben ist.

1987 erstrahlte die Ruine „Verschiebebahnhof Strasshof“ nochmals in hellem Licht. Im Jubiläumsjahr „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ fand am 12.September1987 in Strasshof eine große Parade historischer und moderner Fahrzeuge statt.[21] Schmuckstück waren die Dampflokomotive "Licaon", gebaut 1851, und die angeblich schönste Dampflokomotive der Habsburgermonarchie, die 1917 gebaute 310.23 (Abb. 63). Dass die meisten dieser mustergültig restaurierten Fahrzeuge nach der Parade wieder dem Verfall preisgegeben wurden, ist eine bedauerliche Tatsache.

Abb. 63: Fahrzeugparade, "Licaon" **310.23**

Im Unterschied zum Verschiebebahnhof Breitenlee sind aus der Zeit des Betriebes von Strasshof einige Fotos vorhanden. Sie sind ebenso wie der genaue Gleisplan aus 1943 im Anhang zusammengefasst (Abb. A4 – A8).

[21] Österreichische Verkehrswerbung „Buch der Bahn“, Wien 1986, S.110 f.
Alfred Horn, Friedrich Rollinger „Die Parade der Bahn“, Wien 1987.

6.2 Ostbahn, Laaer und Marchegger Ast[22]

Die Schwierigkeiten, die den privaten Unternehmen gewährten Privilegien verursachten, lassen sich gut am Streit zwischen der bereits etablierten Nordbahngesellschaft und der neu ins Geschäft einsteigenden „k.k. privilegierten Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft“ (STEG) veranschaulichen. Die STEG war ein privates Unternehmen, das 1855 gegründet wurde und mehrheitlich im Besitz der Pariser Kreditanstalt „Crédit mobilier“ war. Neben anderem österreichischen Staatseigentum erwarb die Bank auch Eisenbahnen wie etwa 1855 die Wien – Raaber Bahn. Die drei ihr gehörenden Schienenetze (braun, schwarz, violett in Abb. 64) waren voneinander getrennt und nur über die Gleise der Nordbahn erreichbar. Die Beziehungen zur Nordbahn verschlechterten sich und so suchte die STEG um den Bau eines Verbindungsnetzes an. Dies sollte parallel zur Nordbahn über Laa / Thaya nach Norden führen (grün in Abb. 64). Diese Linie stellte eine Konkurrenz zur Nordbahn dar und widersprach dem der Nordbahn 1836 gewährten Privileg zum ausschließlichen Betreiben einer Bahnlinie von Wien nach Norden. Dieser Konzessionsstreit wurde erst 1866 in Folge des verlorenen Krieges gegen Preußen zugunsten der STEG entschieden. Die Bauarbeiten wurden sofort begonnen. Die Trassenführung sollte möglichst geringe Kosten verursachen, was in dem hügeligen Gelände des Weinviertels nur durch eine kurvenreiche und somit lange Streckenführung erreicht werden konnte. Hier wurde am falschen Platz gespart, denn die neue Strecke konnte mit der kurzen geradlinigen Strecke der Nordbahn nicht konkurrieren.

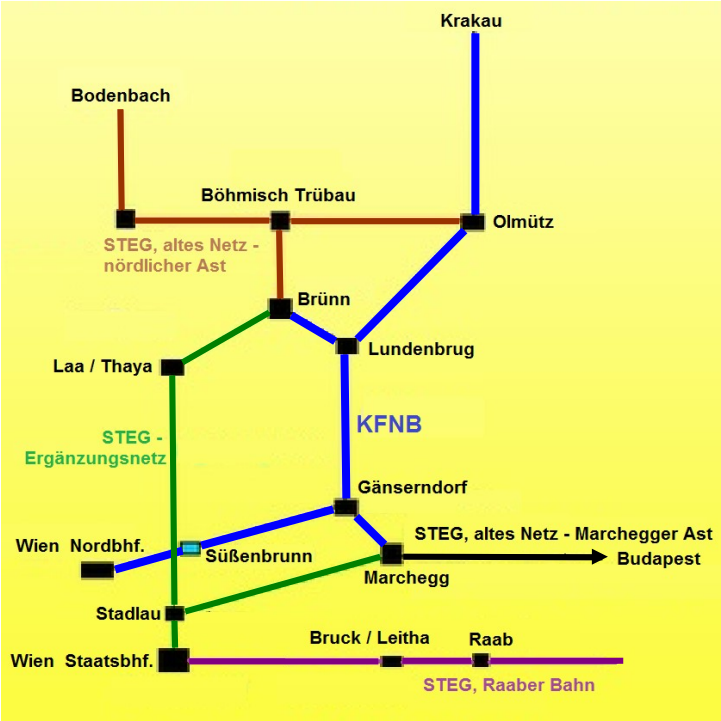


Abb. 64: Streckennetz im Nordosten von Wien

- Kaiser Ferdinand Nordbahn (KFNB)
- Linien der STEG in Böhmen
- Linie der STEG von Marchegg nach Ungarn
- Wien-Raaber Bahn der STEG
- Beantragtes Ergänzungsnetz der STEG zur Verbindung zwischen den bestehenden Linien der STEG

1871 wurde zwischen Stadlau und Süßenbrunn eine 6,1 km lange Verbindung zwischen der STEG und KFNB hergestellt (vgl. 6.2.2). Im Oktober 1909 wurde die STEG verstaatlicht und somit Teil der Österreichischen Staatsbahnen.

[22] Peter Wegenstein „Bahnen nordöstlich von Wien“, Wien 2002, S. 4 – 6.
Wolfgang Kaiser „Die Wiener Bahnhöfe“, München 2011.

6.2.1 Der Bahnhof Stadlau

Der Bahnhof Stadlau ging 1870 im Zuge des Baus der beiden Äste der Ostbahn nach Marchegg und Laa in Betrieb. Als Abzweigungsbahnhof war er von Beginn an von besonderer Bedeutung. Dem wurde durch Errichtung mehrerer Hauptgleise Rechnung getragen, der Ausbau zu einem zentralen Verschiebebahnhof erfolgte schrittweise. Während des Zweiten Weltkrieges bauten die Deutschen den Verschiebebahnhof durch Errichtung eines Abrollberges weiter aus. Dieser Abrollberg, der nach dem Krieg 1950 wieder abgebaut wurde, sollte bis zur Errichtung des Zentral-verschiebebahnhofes Kledering der einzige Abrollberg in Wien sein. In Stadlau zweigt auch die Stichbahn zum Ölhafen Lobau ab, die ebenfalls im Dritten Reich errichtet wurde.

Abb. 65: Verschiebebahnhof Stadlau, Blickrichtung Norden (1970)

Nach der Regulierung der Donau 1875 siedelten sich in der Nähe des Bahnhofes Stadlau einige Betriebe an. Wohnhäuser folgten. 1976 wurde die Strecke elektrifiziert und 1980 der Schnellbahnverkehr vom Südostbahnhof als S80 aufgenommen. Als Verknüpfungspunkt mit Straßenbahn und Autobus wurde nördlich des Bahnhofes die Haltestelle Erzherzog Karl-Straße errichtet. Mit der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis Aspern wurde der Bahnhof Stadlau zum Kreuzungspunkt mit der U2 verlegt. Die weitläufigen Gleisanlagen blieben erhalten und dienen heute vor allem dem Rangieren und Abstellen von Tankzügen für den Ölhafen und die Tanklager in der Lobau.

6.2.2 Der Entseuchungsbahnhof Süßenbrunn

1871 kam es zum Bau einer 6,1 km langen Verbindungsbahn zwischen dem Laaer Ast ausgehend von Stadlau und der Nordbahn beim späteren Bahnhof Süßenbrunn. Dabei entstand der Bahnhof Süßenbrunn – STEG, der vermutlich der Übergabe von Güterwagen zwischen der Kaiser Ferdinand Nordbahn und der k.k. privilegierten Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft diente.

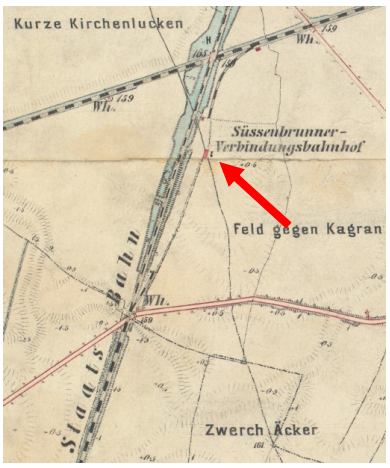


Abb. 66: Entseuchungsbahnhof

Abb. 67: Entseuchungsbahnhof 1971. Er dient heute zum Hinterstellen und Reinigen von Güterwagen.

Dieser Übergabebahnhof entwickelte sich später zum Entseuchungsbahnhof (Abb.67). Unter Entseuchung ist die veterinärmedizinisch vorgeschriebene Reinigung von Güterwagen nach Viehtransporten zu verstehen. Heute wird der Bahnhof zum Abstellen und Reinigen von Waggons verwendet. Auch stellt er eine Verbindung zwischen Ostbahn und Nordbahn dar.

6.2.3 Der Güter- und Verschiebebahnhof Kagran - ein nie ausgeführtes Projekt[23]

Aufbauend auf die Studie von Littrow aus dem Jahr 1911 erstellte die Bahnhofskommission einen Fahrplan zum Ausbau des Wiener Schienennetzes, um den Flaschenhals Wien, vor allem was den Transitverkehr betrifft, zu entschärfen. Das Schienenetz sollte entlastet werden. Die wesentlichen Änderungen sollten im Bereich von Kagran und Süßenbrunn erfolgen. Folgende Maßnahmen waren geplant (siehe Abb. 47):

- Errichtung eines Zentralverschiebebahnhofes mit angeschlossenem Güterbahnhof entlang des Laaer Astes vom Nordost-Ende des Bahnhofes Stadlau bis zur Nordbahn bei Süßenbrunn
- ein zweites Streckengleis Stadlau - Gerasdorf
- eine eingleisige Verbindung zwischen dem Marchegger Ast bei Raasdorf und dem Verschiebebahnhof Kagran
- Verbindungsschleife vom Verschiebebahnhof Kagran zur Nordbahn bei Süßenbrunn
- Eingleisige Strecke Verschiebebahnhof Kagran - Jedlersdorf über Leopoldau (Floridsdorfer Hochbahn)

Bereits 1912 wurde mit den ersten Arbeiten begonnen. Doch dann traten unüberwindbare Schwierigkeiten zu Tage. Man hatte nicht bedacht, dass ein derart großer Verschiebebahnhof mit 57 Gleisachsen und 4 km Länge auch eine entsprechende Fläche benötigt. Die Kosten für den Kauf der benötigten Grundstücke stellten einen beträchtlichen Teil der Entstehungskosten dar. Die Wiener Immobiliarbank witterte das große Geschäft und kaufte alle Grundstücke auf, die für den Bahnhof benötigt wurden, um sie dann zu einem stark überhöhten Preis an die Staatsbahnen zu verkaufen. Die Bank kaufte um 2 Kronen und 78 Heller pro Quadratmeter ein und wollte um 6 Kronen und 12 Heller verkaufen. Die dadurch verursachte Kosten-explosion konnten die Staatsbahnen nicht akzeptieren und suchten nach einer anderen Lösung. Eine Verlegung entlang des Marchegger Astes zwischen Stadlau und Raasdorf schied wegen der dafür erforderlichen Zufahrtstrecken aus. Man entschied sich schließlich, den Bahnhof zwischen dem Marchegger und dem Laaer Ast der Ostbahn im Gemeindegebiet von Breitenlee zu bauen. Nachdem intern die Entscheidung gefallen war, kauften die Staatsbahnen sofort die benötigten Grundstücke auf, um neuerliche Spekulationen zu vermeiden. Die Immobiliarbank blieb auf ihren Grundstücken sitzen. Allerdings sollte der Güterbahnhof wie

[23] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik Süßenbrunn – Breitenlee – Leopoldau – Gerasdorf“, Folie 23 ff.

geplant entlang des Laaer Astes in Kagran entstehen. Dort war über die Hirschstettner Straße eine gute Anbindung für den Straßenverkehr gegeben. Obwohl der Güterbahnhof erst nach Fertigstellung des Verschiebebahnhofes gebaut werden sollte, kauften die Staatsbahnen die erforderlichen Grundstücke. Kein einziger Meter Schiene und keine einzige Schwelle wurden verlegt. Stattdessen wachsen dort Obstbäume und blühen Blumen. Auf dem Areal entstand 1916 die Kleingartenanlage Kagran der Eisenbahner mit 148.373m² und 330 Parzellen (Abb. 69 und 70).

Obwohl weder der Verschiebebahnhof Kagran noch der Güterbahnhof Kagran gebaut wurden, sollen beide näher beschrieben werden. Sie sind ja, was die Planung betrifft, Vorläufer für den Verschiebebahnhof Breitenlee.

Der Verschiebebahnhof Kagran war als Zweirichtungsbahnhof geplant. Während in Strasshof die beiden Richtungsbahnhöfe zu beiden Seiten der Durchgangsgleise lagen, sollten in Kagran beide Teile im Westen des Laaer Astes der Ostbahn zu liegen kommen.

Abb. 68: Verschiebe- und Güterbahnhof Kagran
A1, A2 ... Einfahrgruppe, B1, B2 ... Reihungsgruppe, C1, C2 ... Ausfahrgruppe
Ausführliche Erläuterungen der einzelnen Gleisgruppen und weiterer Einrichtungen können im Anhang nachgelesen werden (Abb. A-10).

Der Verschiebebahnhof in Kledering war bereits 10 Jahre in Betrieb, als folgender Vergleich gezogen wurde:

Aus der heutigen Sicht (Anm.: 1997) kann man zu diesem Plan sagen, dass der (Verschieb- und Güter-) Bahnhof sehr großzügig angelegt werden sollte. Er wäre auch, bei laufender Modernisierung der Anlagen vorausgesetzt, den derzeitigen Erfordernissen entsprechend. Es hätte sich das Adaptieren des Bahnhof Wien Nordwest zur Umladebühne und der Bau des Zentralverschiebebahnhof in Wien Kledering erübrigt.

Doch wie schon eingehend beschrieben, kam es durch die Grundstücksspekulationen der Immobiliarbank zu keiner Realisierung des Frachten- und Verschiebebahnhof Kagran.[24]

Für den Güterbahnhof, der weiterhin in Kagran situiert sein sollte, wurde ein neuer detaillierter Lage- und Gleisplan erstellt.

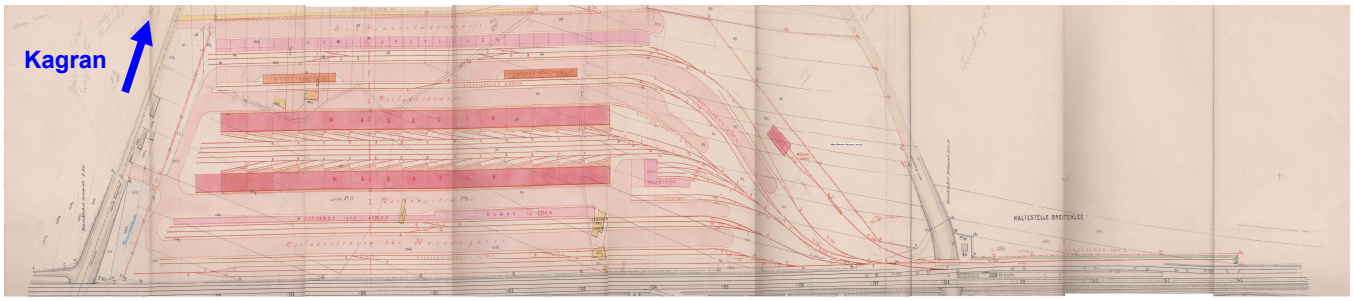


Abb. 69: Güterbahnhof Kagran

Der Güterbahnhof wurde nie gebaut. Das weitläufige Areal wurde zweckentfremdet. Es wurde den Eisenbahnern zur Errichtung von Kleingärten zur Verfügung gestellt.

Abb. 70: Kleingartenanlage "Kagran" der Eisenbahner

Warum die Gartenanlage von einem langen, landwirtschaftlich genutzten Feld durchschnitten wird, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.
Etwa 100 Jahre später, ab 2013, entsteht im Süden Wiens bei Inzersdorf ein zentraler Güterbahnhof (Abb. 16 und A-25).

[24] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik Süßenbrunn – Breitenlee – Leopoldau – Gerasdorf", Folie 27.

7. Kagran, Süßenbrun, Breitenlee - Dörfer im Marchfeld um 1900[25]

Bis zur Donauregulierung um 1875 bestand bei Floridsdorf der einzige Donauübergang (roter Pfeil in Abb. 71). Die Dörfer des Marchfeldes waren bis zu diesem Zeitpunkt kaum an die Stadt angebunden.

Abb. 71: Anbindung der Dörfer im Norden an die Stadt Wien (1840)

Der geplante Verschiebebahnhof Breitenlee sollte in den damaligen Dörfern Kagran, Süßenbrunn und Breitenlee zu liegen kommen. Nur Kagran war zu diesem Zeitpunkt ein Teil Wiens, die beiden anderen Dörfer blieben bis zur Schaffung von Groß-Wien im Deutschen Reich selbständige Gemeinden.

Abb. 72: Karan, Süßenbrunn, Breitenlee
Nur Kagran befindet sich um 1910 innerhalb der Grenzen Wiens (grün)

Kagran und Süßenbrunn waren nur am Rand von den Bauarbeiten betroffen und zwar von der Nordzufahrt (Kagran) und von den Verbindungsschleifen zwischen Laaer Ast und Nordbahn (Süßenbrunn). Der Verschiebebahnhof und die südlichen Zufahrtslinien lagen im Gemeindegebiet von Breitenlee. Die Gemeinde Essling wurde nur von der Südzuführung und von der Brücke über die Breitenleer Straße gestreift (Abb. 73).

[25] Liselotte Hansen-Schmidt „Donaustadt – Stadt am anderen Ufer“, Wien 1992.

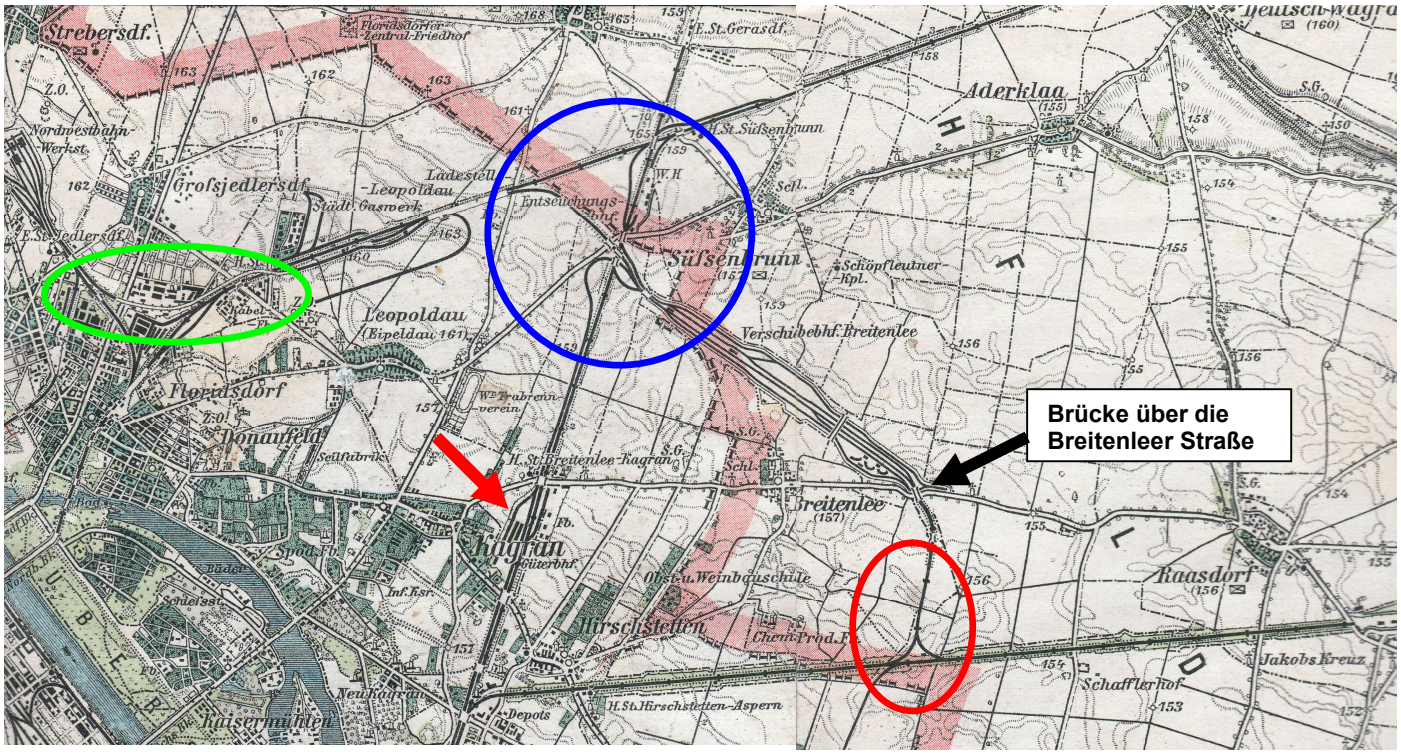


Abb. 73 : Der Verschiebebahnhof Breitenlee mit seinen Zufahrtslinien (Wien-Plan 1925); Südzufahrt - rot; Nordzufahrt mit Verbindungsschleifen zur Nordbahn - blau; Floridsdorfer Hochbahn (Italienerschleife) - grün. In Kagran ist der geplante Güterbahnhof mit Gleisen eingezeichnet, obwohl er nie gebaut wurde - roter Pfeil.

7.1 Kagran

Die Pfarre St. Georg wurde vor 1050 gegründet. Die ältesten Teile der Kirche stammen aus dem 14. und frühen 15. Jahrhundert. Von dem kleinen Hügel, auf dem sie einst stand, ist heute nichts mehr zu sehen.

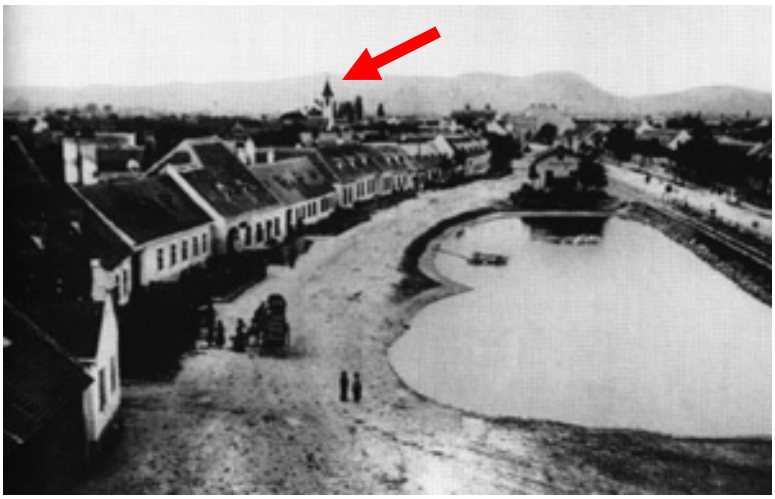


Abb. 74 : Das Angerdorf Kagran vom Ost-Ende des heutigen Kagraner Platzes nach Westen mit der Pfarrkirche im Hintergrund

Urkundlich wurde Kagran erstmals 1199 als *Chagaran* erwähnt. Kagran war ein Linsenangerdorf in Ost-West-Richtung (Abb. 74 und 75). Aus dem Osten, dem Marchfeld kommt die Straße über Breitenlee. Nach Westen führt sie nach Floridsdorf. Dort war für Jahrhunderte der einzige Übergang über die Donau in Richtung Wien bis zu deren Regulierung (1870).

1683 wurde Kagran nicht nur von den Türken heimgesucht, im darauf folgenden Winter wütete die Pest.[26] 1698 errichtete Pfarrer Pogrelz die erste Schule in Kagran.

[26] Pfarre Stadlau: „Die Chronik der Pfarre Stadlau – Türkennot und Pest“

Abb. 75: Kagran war durch die Donau gefährdet.

Vor der Regulierung der Donau ab 1870 wurde Kagran ebenso wie die benachbarten Dörfer Stadlau, Hirschstetten und Aspern regelmäßig vom Hochwasser der Donau bedroht. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren es die Franzosenkriege und 1830 ein Eisstoß mit dem darauf folgenden Hochwasser, die die Bewohner von Kagran heimsuchten. Während mit dem Bau des Laaer Astes und der dafür notwendigen Brücken über die Arme der Donau ab 1870 eine Schienenverbindung ans andere Donauufer bestand, dauerte es bis zur Donauregulierung um 1875, bis eine Straßenverbindung über die Donau (Kronprinz Rudolf-Brücke, heute Reichsbrücke) die Orte jenseits der Donau mit dem Stadtzentrum auf direktem Weg verband.

Abb. 76: Endstelle der Straßenbahnlinie 25 (1911) in der Wagramer Straße beim Kagraner Platz

Diese Verbindung, die Wagramer Straße, war nun die Hauptstraße, entlang der der Verkehr rollte, wo Häuser im Stil der Gründerzeit entstanden und sich auch Geschäfte niederließen. Die Ost-West-Richtung verlor an Bedeutung.

1898 zählte der Ort 139 Häuser und 1.626 Einwohner; zehn Jahre später hatte sich die Bevölkerung fast verdreifacht. Im gleichen Jahr wurde Kagran an das elektrische Straßenbahnnetz angeschlossen (Linie 25 über die Kronprinz Rudolf-Brücke, heute Reichsbrücke bis zum Kagraner Platz). 1904 erfolgte der Anschluss an Wien, der Dorfteich wurde zugeschüttet und das Spritzenhaus der Freiwilligen Feuerwehr in Betrieb genommen (heute Bezirksmuseum Donaustadt). Bald bezog man Hochquellwasser (1910) und Elektrizität (1912) aus Wien. Trotzdem behielt Kagran wie auch die übrigen Orte jenseits der Donau seinen Dorfcharakter. In der Zeit des roten Wiens entstanden nicht nur mächtige Gemeindebauten entlang der Wagramer Straße, östlich davon wurden die Freihofgründe mit Reihenhäusern verbaut, eine für die damalige Zeit fortschrittliche Wohnstruktur mit ihren

1.014 Wohneinheiten. Die Erzherzog Carl-Kaserne wurde 1910 errichtet und musste 2006 einer Wohnhausanlage weichen. Als sich in den 1960er Jahren Wien nach allen Richtungen hin ausdehnte, machte dieser Erweiterungsprozess auch vor den Gebieten links der Donau nicht Halt. In den späten 1960er entstanden die Großfeldsiedlung (21. Bezirk) und von 1973-1977 die Rennbahnsiedlung, beides Ansammlungen von mehrgeschossigen Wohnblocks in Fertigbetonbauweise. Mit dem Bau des Donauzentrums als größtes Einkaufszentrum Wiens, des Behördenzentrums und mit der Verlängerung der U-Bahn hat Kagran endgültig den Anschluss an Wien geschafft, gleichzeitig aber seinen Dorfcharakter verloren. Der Kagraner Platz, einst das Herz des Dorfes, ist zu einer Durchzugstraße verkommen.

Abb. 77: Freihofsiedlung - Reihenhäuser

7.2 Süßenbrunn

Während Kagran im 20. Jahrhundert langsam städtische Strukturen annahm und zu Ende dieses Jahrhunderts vom städtischen Wien völlig vereinnahmt wurde, in und um Breitenlee Einfamilienhäuser und Reihenhäuser entstanden, behielt Süßenbrunn weitgehend seinen Dorfcharakter bei, auch wenn sich neue Reihenhaussiedlungen wie Geschwülste allmählich in die umliegenden Felder ausbreiten (vgl. Abb. 78 und Abb. 81).

Wie die meisten anderen Dörfer des Marchfeldes war Süßenbrunn ein Straßenangerdorf. Süßenbrunn wird um 1200 das erste Mal urkundlich erwähnt. Die Menschen siedelten sich an einer Stelle an, wo hervorragendes Wasser aus einer Quelle ("Prunne") sprudelte. Der Teil des Namens "Süßen" ist seine Herkunft betreffend umstritten. 1529 wurde das Dorf von den Osmanen verwüstet und es dauerte ein halbes Jahrhundert, bis es von sechs Familien wieder besiedelt wurde. Im 16. Jahrhundert wurde das Schloss im Renaissancestil errichtet.

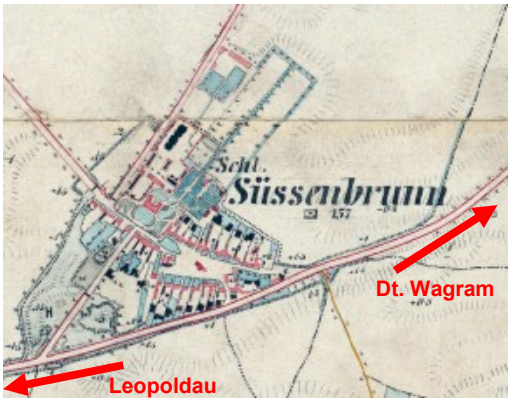


Abb. 78: Süßenbrunn (1873)

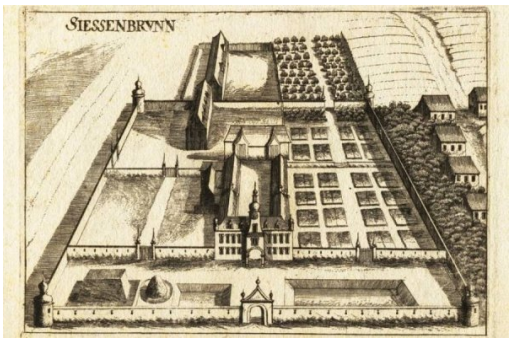


Abb. 79: Schloss Süßenbrunn (1672)

Die für Süßenbrunn zuständigen Pfarren waren St. Georg-Stadlau, später Gerasdorf. Dorthin musste die Bevölkerung zum Gottesdienst gehen, dort fanden Taufen, Hochzeiten und Begräbnisse statt - bei den damaligen Verkehrsverhältnissen war dies

oft mit großen Strapazen verbunden. Erst 1837 durften die Einwohner eine kleine Kapelle errichten, 1893 einen kleinen Friedhof. 1969 wurde Süßenbrunn eine eigene Pfarre. Zeitgleich wurde die Kapelle durch eine moderne Kirche ersetzt.
1809 wurden Süßenbrunn und Breitenlee von den Kampfhandlungen zwischen Österreichern und Franzosen schwer in Mitleidenschaft gezogen. Durch die Ortschaften verliefen die Fronten.
1938 wurde Süßenbrunn Teil des 22. Bezirks von Groß-Wien. Seit dem Jahre 1954 bildet der Ort mit sieben weiteren Gemeinden den Bezirk Donaustadt. Trotzdem ist Süßenbrunn für Wien nur ein Dorf irgendwo im Marchfeld geblieben. So verkehrt die städtische Autobuslinie 25A werktags nur einmal in der Stunde. An Sonn- und Feiertagen gibt es nur eine Anbindung über die Schnellbahn, die im Halbstundentakt verkehrt und deren Station etwa einen Kilometer vom Ortszentrum entfernt ist. Süßenbrunn besitzt so wie Breitenlee noch eine Freiwillige Feuerwehr.

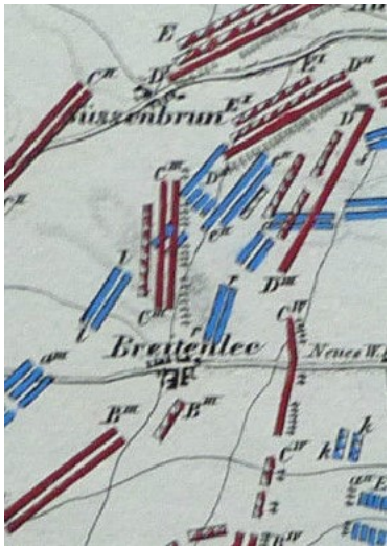


Abb. 80: Schlacht bei Wagram 6.7.1809 (blau - Franzosen)

Abb. 81: Süßenbrunn (2016)

7.3 Breitenlee:

Breitenlee ist wie die meisten Dörfer des Marchfeldes ein Straßenangerdorf. Es liegt an der Straße von Kagran nach Marchegg.
Das Jahr 1160 gilt als offizielles Gründungsjahr von Breitenlee. Seit 1220 sind die Schotten (Schottenstift Wien) Grundherren. 1529 wurde das Dorf von den Osmanen dem Erdboden gleichgemacht, der Ort verödete. Erst 1694 siedelt der Schottenabt Sebastian Faber ein Dutzend Bauernfamilien an und lässt den im 16. Jahrhundert zerstörten Ort planmäßig neu aufbauen.[27] Die Pfarrkirche wurde 1699 der Hl. Anna geweiht. Die Napoleonischen Kriege 1809 verursachten schwere

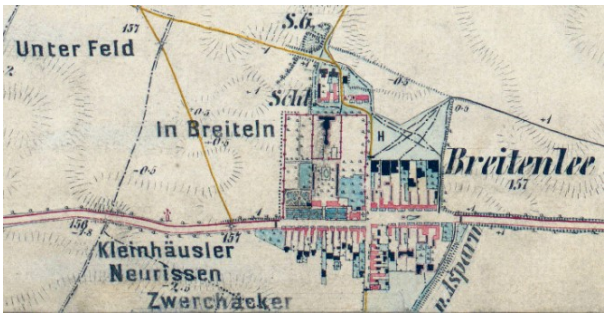


Abb. 82:Breitenlee (1873)

Abb. 83: Breitenlee 1831

[27] Christian Brandstätter, Günter Treffer „Stadtchronik Wien“, Wien 1986, S. 136.

Schäden. Die Armut der Bevölkerung geht aus einem Bittschreiben des Schullehrers aus 1812 hervor, in dem er um das Nutzungsrecht von 3/4 Joch eines ohnehin ertragarmen Feldes ansuchte, um sich und die Seinen zu ernähren. 1830 zerstörte eine große Flutwelle das Dorf, 30 Häuser stürzten ein. Allerdings erholte sich der Ort rasch von dieser Katastrophe. 1912, zwei Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, war der Ort auf 73 Häuser mit 582 Einwohnern angewachsen. 1916 begann man mit dem Bau des Verschiebebahnhofes Breitenlee und der Bahnhofssiedlung. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges setzte eine rege Bautätigkeit ein. Viele dieser neuen Häuser fielen den Bomben der Alliierten zum Opfer. 1938 wurde Breitenlee Groß-Wien eingemeindet. Seit 1954 ist es so wie Süßenbrunn und Kagran Teil des 22. Bezirkes. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden vor allem westlich des alten Ortskerns Einfamilienhäuser auf einem Areal, wo ursprünglich nur Schrebergärten angelegt waren. Die Bevölkerung von Breitenlee ist stark gewachsen. Seit den 1990er werden auch große Reihenhausanlagen gebaut. Autobuslinien verbinden mit den U-Bahnlinien U1 und U2. Der alte Hauptplatz hat zwar seine Gestalt kaum verändert, seine Funktion als Ortszentrum jedoch verloren. Er ist für den Verkehr von und nach Wien nur eine lästige Engstelle mit einer Ampel.

Abb. 84: Breitenlee (um 1910)

8. Der Verschiebebahnhof Breitenlee – Planung, Bau, Betrieb (1912-1926)

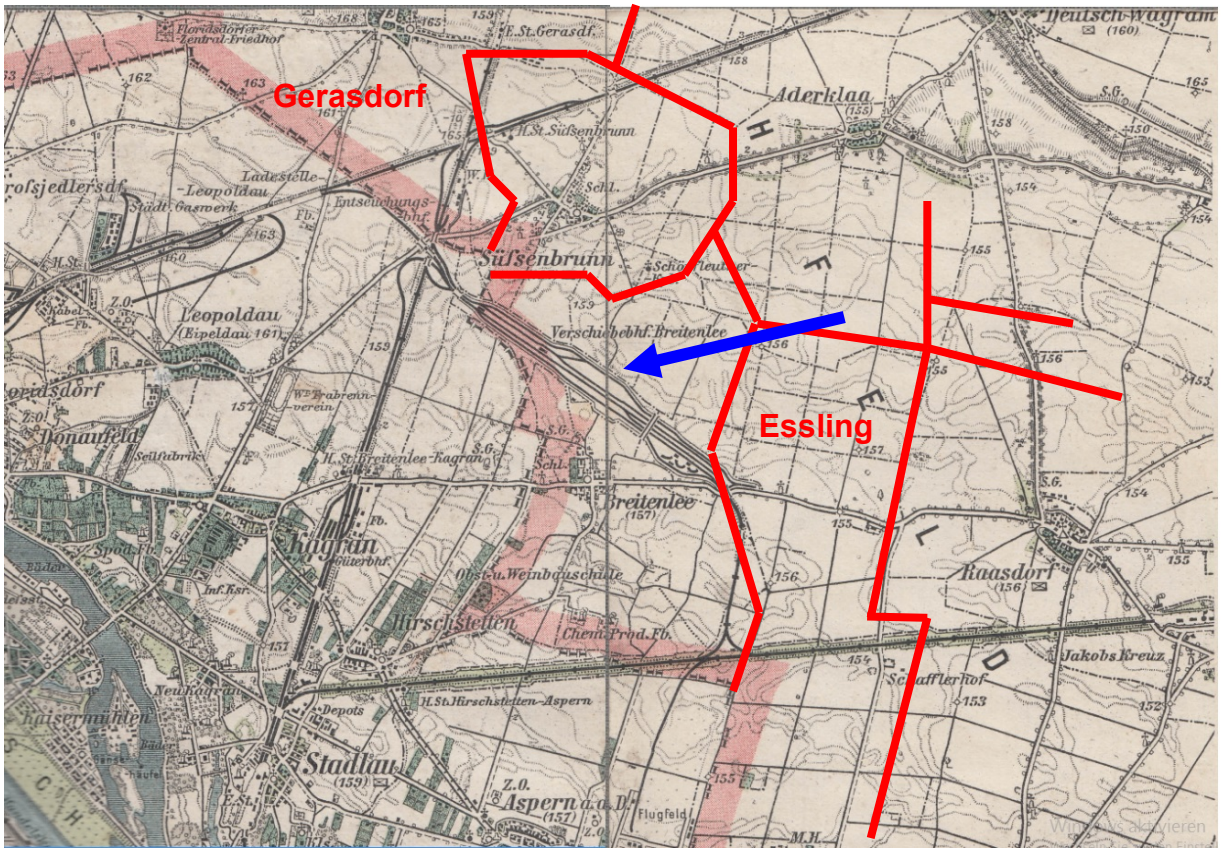


Abb. 85: Lage des Verschiebebahnhofs Breitenlee
Der Verschiebebahnhof liegt mit seiner südlichen Zuführungslinie fast zur Gänze im Gemeindegebiet von Breitenlee. Sein Südende mit der Brücke über die Straße von Breitenlee nach Raasdorf und die Zufahrt aus Richtung Marchegg liegen zum Teil in Essling. Der Nordost-Kopf des Verschiebebahnhofes sowie ein Großteil der Verbindungsschleifen liegen in der Katastralgemeinde Kagran. Die Zulegung des zweiten Streckengleises von Stadlau nach Gerasdorf und der Ausbau des Entseuchungsbahnhofes betreffen auch Süßenbrunn und Gerasdorf.

8.1 Planung[28]

Nachdem die Realisierung des zentralen Güter- und Verschiebebahnhofs Kagran an den Grundstückspekulationen der Immobiliarbank gescheitert war, begannen die k.k. Staatsbahnen mit Planungen eines Verschiebebahnhofes zwischen dem Marchegger und dem Laaer Ast im Gemeindegebiet von Breitenlee. Sie dauerten von 1912 bis ins Frühjahr 1914. Aus den Erfahrungen mit Grundstückspekulanten hatte man gelernt. Zu einem Zeitpunkt, als einerseits das Projekt Breitenlee als durchführbar und wirtschaftlich sinnvoll feststand und andererseits mit der Immobiliarbank über die Grundstückspreise noch gefeilscht wurde,

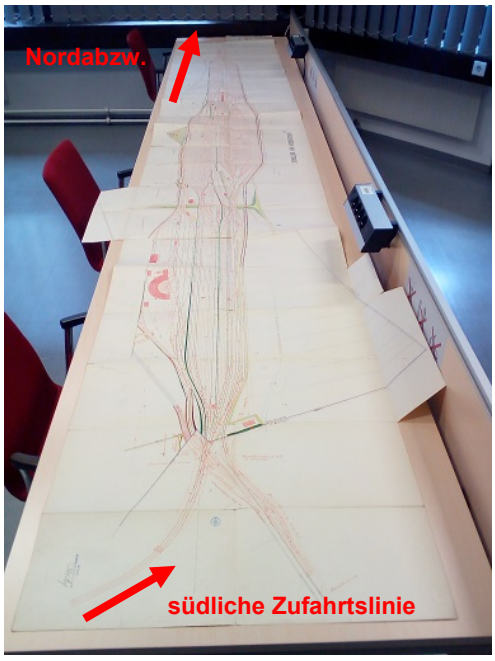


Abb. 86: Detailplan des Verschiebebahnhofes Breitenlee ohne Zuführungslinien (Länge: 3km)

[28] Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890 – 40.902“, Österreichisches Staatsarchiv.

beschaffte man die Option für die Grundstücke, die für den Bau des Bahnhofs erforderlich waren. Die Immobiliarbank blieb auf ihren Grundstücken in Kagran sitzen.
Der neue Standort Breitenlee hatte allerdings betriebliche Nachteile. Eine höhere Anzahl der erforderlichen Stellbereiche, da der Bahnhof Stadlau als Vorbahnhof wegfiel, längere Zugfahrten und eine eigene Zugförderung verursachten höhere Betriebskosten. Dem standen niedrigere Grundstückpreise[29] und auch geringere Baukosten gegenüber. Das Gelände war einfacher zu trassieren und es war weniger Material zum Aufschütten des Unterbaus erforderlich. Den Bauarbeiten fiel allerdings der „Kellerberg" zum Opfer. Es war dies eine riesige Sanddüne von 16m Höhe. [30] Sie stellte mit 165m Seehöhe die höchste Erhebung des Marchfeldes dar. Seine Reste sind in Google Earth noch zu erkennen (Abb. A-24). Beim Bau mussten 100.000m³ Flugsand abgetragen werden.[31] Mit dem abgetragenen Material wurde das übrige Gelände aufgeschüttet.
Die genauen Berechnungen zeigten, dass nach 26 Jahren der Betriebsaufnahme unter Vollauslastung des Bahnhofes und den Bau eines weiteren Bahnhofes angenommen, die Gesamtkosten noch immer geringer wären als beim Bahnhof Kagran.[32]
Der Güterbahnhof sollte wie geplant nach Fertigstellung des Verschiebebahnhofes in einer zweiten Bauphase in Kagran gebaut werden. Dafür hatten sich die Staatsbahnen gleich vorausschauend die Grundstücke angeeignet. Insgesamt wurden 1,02 km² Grund enteignet zu einem Preis von 4 Kronen pro Quadratklafter. (= 3,6m²). Die Grundstücke waren lastenfrei an die Staatsbahnen abzutreten.
Die Gründe befinden sich noch immer im Eigentum der Bahn. Da das enteignete Gelände nie zweckentsprechend genützt wurde, der „begünstigte Bau" nie verwirklicht wurde, wäre nach Ansicht des Breitenleer Landwirts Ing. Karl Reiter der Titel, unter dem das Enteignungsverfahren lief, anfechtbar.[33]
Das Projekt wurde am 17. März 1914 in einer Sitzung der Wiener Bahnhofskommission vorgestellt. Die Kostenvoranschläge für den Verschiebebahnhof Breitenlee ergaben eine Bausumme von 8 Millionen Kronen (1 Krone = 5,59 Euro lt. Währungsrechner der ÖNB). Mit dem Bau konnte aber erst später begonnen werden. Der Erste Weltkrieg war ausgebrochen und die zivilen Arbeitskräfte waren als Soldaten in den Krieg gezogen. Im Verlauf des Krieges wurden die Kapazitätsengpässe der Wiener Bahnanlagen vor allem bei den Truppentransporten zu einem nicht mehr tolerierbaren Problem. Das k.u.k. Militär war nun aus strategischen Gründen an einer raschen Verwirklichung des Verschiebebahnhofes

[29] Lieselotte Hansen-Schmidt, Hans Mann „Breitenlee aus der Näh", Wien 2005, S.121 f.
[30] Alexander Mrkvicka, Petra Schneider „'Grüne' Wende?" in Karl Brunner, Petra Schneider (Hg.) „Umwelt Stadt", Wien 2005, S. 332.
[31] Jürgen Rienesl u.a. „Bericht des Arbeitskreises naturschutzfachliches Bewertungskonzept Wien", Wien 1999, S.48 ff.
[32] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik", Folie 28.
[33] Lieselotte Hansen-Schmidt, Hans Mann „Breitenlee aus der Näh", Wien 2005, S.122.

interessiert. Im Eilzugstempo wurde das Bewilligungsverfahren durchgezogen. Das Bauvorhaben wurde nach der politischen Begehung von 26. - 28. April 1916 sofort begonnen. Als Ersatz für die fehlenden zivilen Arbeitskräfte erhielten die von den Staatsbahnen beauftragten Bauunternehmen bis Kriegsende 6.000 serbische, russische und italienische Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter zugeteilt. Dazu Mayer in seiner Chronik:
Die Fa. Leo Landsberg: Wien erhielt den Auftrag zur Errichtung des Vbf und der Zufahrtstrecken zur Südabzweigung (Ostbahn Marchegg). Zur Durchführung der Arbeiten erhielt die Firma von der Staatsbahn 2 Tenderlokomotiven, 8 km Gleismaterial, 5 Weichen und 60 Niederbordwagen zur Verfügung gestellt. Das Schüttmaterial wurde in unmittelbarer Nähe gewonnen. Probleme gab es jedoch bei den Zufahrtstrecken, da bereits bei Baubeginn die Inbetriebnahme mit Ende 1916 festgelegt worden war. Die Firma setzte daher einen Löffelbagger zur Materialgewinnung ein. Durch diese Arbeitsbeschleunigung und das Verlegen provisorischer Baugleise neben der endgültigen Trasse war es möglich, diesen Bahnhofteil rechtzeitig fertigzustellen. Am 25. November 1916 erfolgte die technische Abnahme des ersten Bahnhofteils und der Zufahrtstrecke Richtung Marchegg.[34]

8.1.1 Protokoll über die Errichtung des Verschiebebahnhofes Breitenlee und der südlichen Zufahrtslinien

aufgenommen von der k.k. n.-ö. Statthalterei am 26., 27. u. 28. April 1916 in Wien beziehungsweise an Ort und Stelle

Gegenstand:

Das k. k. Eisenbahn-Ministerium hat laut der Erlässe vom 1. April 1916, Z. 14440/19a und vom 7. April 1916, Z. 14972/19a die als begünstigte Bauten im Sinne der kais. Verordnung vom 16. Oktober 1914, R.-G.-Bl. Nr. 284 erklärten Projekte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, betreffend die Herstellung eines Verschiebebahnhofes in Breitenlee und der südlichen Zufahrtslinien zu demselben, vom sachlichen Standpunkte für entsprechend befunden und hierüber die Durchführung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

Diese Amtshandlungen wurden mit der Statthalterei-Verfügung vom 12. April 1916, Z. VI — 479/1 für den 26. und 27. April 1916 anberaumt.

Eingeladen wurden: Das k. k. Eisenbahnministerium, das k. u. k. Kriegsministerium, Sr. k. u. k. Apost. Majestät Oberstihofmeisteramt, der n.-ö. Landes-Ausschuß, die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien, die k. k. Nordbahn-Direktion Wien, die k. k. Finanz-Landes-Direktion für Niederösterreich, die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion für Niederösterreich, das k. u. k. Brückenkopf-Kommando Wien, die k. k. Polizei-Direktion Wien, die k. k. Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung, der Wiener Magistrat, Abt. V, und durch diese beiden letzteren, der Bezirksstraßen-Ausschuß Groß-Enzersdorf, Vertreter der Gemeinden Wien, Breitenlee und Eßlingen, sowie alle sonstigen Lokal-Interessenten.

Die formalen Vorschriften über die Auflage der Projekts- und Enteignungsbehelfe erscheinen erfüllt; die Nachweise hierüber, sowie über die Verlautbarungen und Einladungen liegen der Kommission vor.

Die bezügliche Kundmachung wurde im Amtsblatte zur „Wiener-Zeitung" vom 14. April 1916, Nr. 86, verlautbart.

An der Hand der Pläne und im Beisein der Interessenten wurde die Lokalisierung vorgenommen, welche folgendes ergab.

Abb. 87: Deckblatt des Protokolls mit der Akt-Zahl: VI-605/7 ex 1916

[34] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik", Folie 30, Süßenbrunn 2003.

Hervorzuheben ist die große Anzahl der zu den Verhandlungen eingeladenen Behörden. Betroffen von den Verhandlungen waren drei Gemeinden, auf deren Grund der Verschiebebahnhof samt Zufahrtslinien entstehen sollte. Es waren dies

Wien - Katastralgemeinde Kagran und

die damals noch selbständigen Gemeinden Süßenbrunn und Essling (damals Esslingen).

Das Protokoll umfasst folgende Teile:

- Katastralgemeinde Kagran (Einfahr- und Ausfahrgleise des Verschiebebahnhofes)
  - A. Politische Begehung
  - B. Enteignungsverhandlung
  - C. Erklärungen
- Gemeinde Breitenlee
  - A. Politische Begehung
    - I. Verschiebebahnhof Breitenlee
    - II. Südliche Zuführungslinien
  - B. Enteignungsverhandlung
  - C. Erklärungen
- Gemeinde Eßlingen
  - A. Politische Begehung (südliches Ende des Verschiebebahnhofes und ein Teil der südlichen Zuführungslinien)
  - B. Enteignungsverhandlung
  - C. Erklärungen
- Kommissionsgutachten und Anträge
- Gesamt-Erkärung
- Beschluss

Während es bei den von Kagran und Essling vorgetragenen Wünschen um die Verlegung von Wegen, das Anlegen von Begleitwegen, in Wien auch um Brücken geht, werden von der Gemeinde Breitenlee, in deren Gebiet der Großteil des Bahnhofes fällt, massive Forderungen gestellt. Auszüge daraus sollen einen Einblick in die Forderungen der Gemeinden geben.[35]

[35] Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“ Protokoll mit der Akt-Zahl: VI-605/7 ex 1916, Österreichisches Staatsarchiv.

8.1.1.1 Katastralgemeinde Kagran

Die Gemeinde Wien stellte konkrete Forderungen, von denen ich zwei hervorheben möchte.-[36]

1. Km 0·0/1. An Stelle der im Projekte vorgesehenen Unterfahrung von 6 m Breite und 3·8 m lichter Höhe ist eine Straßenunterführung von 16 m nutzbarer Breite und 4·2 m lichter Höhe herzustellen, wobei der im Projekte vorgesehene Kreuzungswinkel zwischen Bahn und Straße (90°) beibehalten werden kann.

Dieses Objekt kann allenfalls mit zwei Öffnungen und einem Mittelpfeiler ausgeführt werden. Die eine der Öffnungen ist sofort herzustellen und zwar derart, daß das eine Widerlager seinerzeit als Mittelpfeiler des ausgebauten Objektes dienen kann. Die zweite Öffnung ist über Verlangen der Gemeinde, die dieses nicht vor Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Baubewilligung gerechnet und nicht vor Eröffnung der Straße in der vollen im Regulierungsplane vorgesehenen Breite stellen wird, auszuführen.

Die Gemeinde wird bei Verbreiterung des Objektes die Straßenrampen außerhalb des Bahngrundes in der vollen Breite samt Entwässerung auf eigene Kosten herstellen.

Hierbei handelte es sich um die Unterführung, wo einerseits der Verschiebebahnhof nach Osten hin beginnt, andererseits die B-Schleife von der G-Schleife, der S-Schleife und der Strecke nach Leopoldau abzweigt (siehe auch Abb. 93). Die Unterführung ist noch heute in ihrer ursprünglichen Form erhalten.

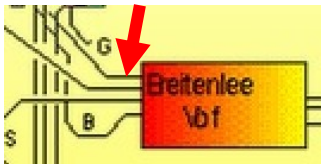


Abb. 88: Kaum befahrene Zufahrt

Ferner behielt sich die Gemeinde Wien in allen Angelegenheiten ein Mitspracherecht vor.[36]

4. Die Detailprojekte jener Objekte, die bestehende und zukünftige Kommunikationen oder sonst irgendwie das Interesse der Gemeinde berühren (Straßenunterführung samt den zugehörigen Brücken, Wegumlegungen u. dgl.) sind der Gemeinde zur Stellungnahme vorzulegen. Alle diese Bauten sind im Einvernehmen mit der Gemeinde auszuführen.

Die Vereinbarungen waren derart formuliert, dass der Gemeinde Wien durch den Bahnbau keine Schwierigkeiten und keine Nachteile erwachsen würden. Die Vertreter der Staatsbahnen nahmen die Forderungen der Gemeinde Wien widerspruchslos zur Kenntnis.

8.1.1.2 Gemeinde Essling[36]

Der Vertreter der Gemeinde Essling war mit der Durchfahrtsbreite von 10m (7m Fahrbahn und beiderseits je 1,5m Fußweg) für die Unterführung der Bezirksstraße von Breitenlee nach Raasdorf einverstanden. Diese Straße befindet sich dort, wo die südliche Zuführungslinie in den Verschiebebahnhof mündet. Die massive Betonbrücke steht heute als ungenütztes "Industriedenkmal" in der Landschaft. Ihr Geländer dient zum Befestigen von Transparenten, die etwa auf das nächste Feuerwehrfest hinweisen.

Abb. 89: Brücke über die Breitenleer Straße
Wann und wieso die Brücke mit zwei Durchlässen gebaut wurde, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

[36] Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“, Archiv 37262 Protokoll mit der Akt-Zahl: VI-605/7 ex 1916, Österreichisches Staatsarchiv.

Auch gegen die übrigen baulichen Maßnahmen gab es keine Einwände, sodass die Stellungnahme des Bürgermeisters aus einem einzigen Satz bestand:

Der Vertreter der Gemeinde Eßlingen erhebt gegen das vorliegende Projekt keine Einwendung.

Käsmayer m. p.
Bürgermeister.

8.1.1.3 Gemeinde Breitenlee[37]

Da die Errichtung des Verschiebebahnhofes Breitenlee ganz massiv in die Struktur des Gemeindegebietes Breitenlee eingriff, waren auch dort die Forderungen massiv. Allein die Aufzählung der durchzuführenden Arbeiten zeugt von der Größe des Projektes. Bürgermeister Mathias Lechner versuchte bei den Verhandlungen für seine Gemeinde das Beste herauszuholen.

Wie aus dem nebenstehenden Kartenausschnitt ersichtlich, wird das Gemeindegebiet durch den Verschiebebahnhof in fast zwei gleich große Teile geteilt. Während der Ort im Süden liegt, liegen die Felder zu einem großen Teil im Norden. Sie sollten nur durch eine einzige Brücke verbunden werden (Abb. 90).

Abb. 90: Brücke über den Bahnhof

Die Graphik aus Abb. 91soll die im Originaltext[38] beschriebenen Objekte erläutern.

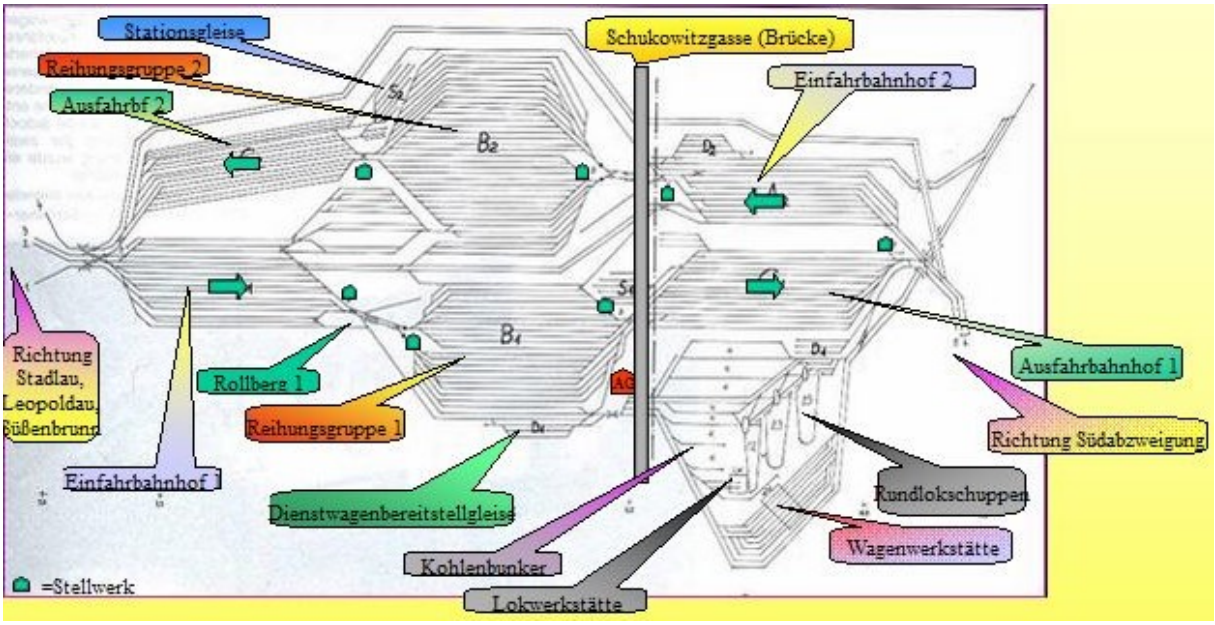


Abb. 91: Bereiche des geplanten Verschiebebahnhofes mit ihren Funktionen

[37] Liselotte Hansen-Schmidt, Hans Mann „Breitenlee aus der Näh“, Wien 2005, S. 121 ff.
[38] Protokoll der k.k. n.-ö. Stadthalterei vom 26., 27. und 28. April 1916 – Verschiebebahnhof Breitenlee.

Das Protokoll der Ortsverhandlung vom April 2016 wird auszugsweise wiedergegeben: [39]

Katastralgemeinde Breitenlee.

A. Politische Begehung.

I. Verschiebebahnhof Breitenlee.

Von der Grenze der Gemeinde Kagran im km 0·250 bis zur Grenze der Gemeinde Eßlingen im km 3·550 nördlich des Ortes Breitenlee ist in einer Längenausdehnung von 3·3 km der Verschiebebahnhof Breitenlee projektiert. Derselbe besteht dem Wesen nach aus 4 Teilen, und zwar:

1. Aus der sich von Nordwesten nach Südosten ziehenden Verschiebeanlage A 1, B 1, C 1 für die von Norden und Westen einfahrenden und zu ordnenden Züge.
2. Aus der von Südosten nach Nordwesten verlaufenden Verschiebeanlage A 2, B 2, C 2 für die aus dem Süden und Osten anlangenden Züge.
3. Aus der Umladeanlage.
4. Aus der Zugförderungsanlage, welch letztere aus der Heizhaus- und Bekohlungsanlage besteht.

Die Verschiebeanlagen bestehen aus den Einfahrtsgeleisen A 1, A 2, aus den Ordnungs- oder Richtungsgeleisen B 1, B 2 und aus den Ausfahrtsgeleisen C 1, C 2.

Die zu ordnenden Züge werden, nachdem die Zugsmaschine den Zug verlassen hat und die Bestimmungsstationen der einzelnen Wagen erhoben wurden, von einer Verschub-Lokomotive aus den Einfahrtsgeleisen über den Abrollrücken in die Richtungsgeleise gedrückt. Die für eine Richtung bestimmten Wagen rollen auf ein vorher festgestelltes Geleise ab, so daß sich in einem Geleise nur Wagen einer Richtung befinden.

Jene Wagen jedoch, auf welchen Güter verschiedener Richtungen geladen sind, werden auf ein besonderes Geleise abrollen gelassen, um dann zur Umladeanlage überstellt zu werden.

Aus den Richtungsgeleisen werden die nach Richtungen geordneten Wagen in die Ausfahrtsgeleise gezogen und hier zur Ausfahrt bereitgestellt.

Die Umladeanlage besteht aus einem Umladeschoppen samt zugehörigen Geleisen und einem Dienstgebäude.

Die Heizhausanlage besteht aus einem Heizhaus mit zentraler Rauchabführung und einer Drehscheibe von 20 cm Durchmesser, einer Lokomotiv- und Wagenwerkstätte, einer Wasserstationsanlage samt Dienstgebäude und Magazinen.

An weiteren Hochbauten gelangen zur Ausführung:

Im km 2·4 ein Hauptdienstgebäude;
im km 1·2/3 und 2·3/4 je ein Dienstgebäude für den Abrollbetrieb und
im km 3·5 ein Dienstgebäude für die Ausfahrt.

Ferner sind für die Zentralsicherungsanlage
im km 1·2/3 zwei Stellwerke;
im km 2·2, 2·3/4, 2·4/5 und 3·4/5 je ein Stellwerk geplant.
Im km 1·3/4 ist ein Gebäude für die Stellwerksschlosserei und das Telegraphenmagazin und im km 1·5 ein Arbeiterschuppen projektiert.

Ferner waren eine Reihe von Wegverlegungen und die Anlage von Begleitwegen erforderlich. Das wichtigste Straßenbauwerk war die Überfahrungsbrücke im Zuge der Schukowitzgasse

Km 2·4/5: Überfahrtsbrücke mit 6·0 m breiter Fahrbahn und je 50 cm breiten Gehsteigen samt Anschluß mittelst eines 6·0 m breiten Weges bis zum Wege, Parzelle Nr. 940, r. d. B. Diese Brücke ist als Straßenbrücke I. Klasse auszuführen.

In der Auflistung der geplanten Arbeiten war weder von einer angeschlossenen Ladestelle, noch von einer Haltestelle die Rede, auch nicht davon, dass die Staatsbahnen Beamten- und Bedienstetenwohnhäuser für die im Verschub arbeitenden Personen errichten mussten. Die

[39] Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“, Archiv 37292 Protokoll mit der Akt-Zahl: VI-605/7 ex 1916, Österreichisches Staatsarchiv.

Ansiedlung von ca. 4.000 Personen im Umfeld des Verschiebebahnhofes in einem Ort mit 73 Häusern und 600 Einwohnern würde für Breitenlee eine vollkommen veränderte Bevölkerungsstruktur darstellen, verbunden mit einem massiven Eingriff in das soziale Gefüge.

Im Zuge der Ortsverhandlung erhob die Gemeinde Breitenlee Forderungen. Sie umfassten auf zwei Seiten 15 Punkte. Es sind hierbei zwei Punkte hervorzuheben.

1. Der Wunsch der Gemeinde Breitenlee nach einer Personenhaltestelle und einer Ladestelle. Es werden folgende Argumente ins Treffen geführt:
a) Der Grund wurde deswegen relativ günstig an die Staatsbahnen verkauft, weil man sich durch das Projekt Vorteile versprach und zwar in Form eines günstigen Anschlusses für Personen und Güter. Wenn beides nicht erreicht würde, hätten die Breitenleer nur Nachteile, weil ihr Gemeindegebiet durch den langen Verschiebebahnhof in zwei Teile geteilt würde, auf der einen Seite die Häuser, auf der anderen die Felder. Somit erwartete sich die Gemeinde eine Kompensation dieser Nachteile.
b) Es wurde argumentiert, dass nicht nur für die Bewohner des Ortes, sondern auch für die neuen Mitarbeiter im Verschub und deren Familien eine gute Verbindung nach Wien nötig wäre. Auch Zukunftspläne, wie die Anlage einer Gartenstadt für den Mittelstand, wurden genannt. Alles in allem wurde sinnvoll argumentiert.

2. Dieser Punkt befasst sich mit der zu errichtenden Brücke über den Verschiebebahnhof. Diese Brücke sollte zwischen den beiden Feinreihungsgruppen B1 und B2 und der östlichen Einfahrgruppe bzw. Ausfahrgruppe errichtet werden. Eine Fahrbahnbreite von 6m mit jeweils einem 50cm breiten Gehsteig war aus Sicht der Gemeinde zu schmal, da landwirtschaftliche Fuhren, insbesondere mit Heu beladene Wagen oft eine beträchtliche Breite aufwiesen und diese Wagen auf der Brücke nicht aneinander vorbeikämen. Durch die Rampen auf beiden Seiten sei auch kein zeitgerechtes gegenseitiges Erkennen möglich.

Weitere Forderungen waren:
3. Die Verlegung des Heizhauses auf die Nordseite des Bahnhofes, um die Rauchentwicklung vom Ort fernzuhalten.
4. Beamten- und Bedienstetenwohnhäuser sollten auf der dem Ort zugewandten Seite errichtet werden.
5. Die Sickerteiche sollten auf der dem Ort abgewandten Seite des Bahnhofes entstehen.

6. Die Unterführung der Breitenleer Straße, auch wenn im Gemeindegebiet von Essling gelegen, sollte von 10 auf 15m verbreitert werden (Abb. 92).
7. Eine Verbreiterung der Parallelwege von 3 auf 6m wurde gefordert.
8. Eine weitere Querung des Bahnhofes etwa auf der Höhe der beiden Abrollberge wurde für die Verbindung Hirschstetten - Süßenbrunn gefordert.
9. Für die Unterführung der Straße Breitenlee nach Raasdorf, die eigentlich im Gemeindegebiet von Essling lag, wurde eine größere Durchfahrtshöhe als 4,4m gefordert.

Abb. 92: Breitenleer Straße

Die weiteren Punkte bezogen sich auf die in Zukunft zu schaffende Infrastruktur, wie etwa die Herstellung von Anschlussgleisen für Industrieansiedlungen, für Wasser, Kanalisation und Strom und schließlich die Möglichkeit der Verladung von Zuckerrüben. Bei den Forderungen 2, 6 und 9 erhielt die Gemeinde Unterstützung durch den Vertreter des niederösterreichischen Landes-Ausschusses und des Bezirksstraßen-Ausschusses Groß-Enzersdorf.

In der Gegenstellungnahme des Vertreters der k.k. Staatsbahnen wurden die Forderungen der Gemeinde Breitenlee in den meisten Punkten abgewiesen. Was die Forderungen nach besseren Verbindungen betraf, wurde auf eine Vereinbarung mit der Gemeinde aus dem Jahre 1914 verwiesen. Lediglich bei der Überführungsbrücke (Punkt 2) war man bereit, die Gehsteigbreite von 50cm auf 1m zu vergrößern. Im Vergleich dazu war man sofort bereit, die Forderung der Gemeinde Wien nach Verbreiterung der Brücke am Westende des Bahnhofes von 6 auf 16m und nach Vergrößerung der Durchfahrtshöhe von 3,8 auf 4,2m zu erfüllen.
Die Verlegung des Heizhauses wurde abgelehnt, *da die fragliche Heizhausanlage genügend weit vom Orte liegt und überdies mit einer modernen, allen gesundheitlichen Anforderungen entsprechenden zentralen Rauchgasabführung ausgestattet wird.*
Die übrigen Forderungen wurden zurückgewiesen, oft mit dem Hinweis auf frühere Vereinbarungen oder darauf, dass sie nicht Angelegenheit dieser Ortsverhandlung wären. (1922 wurden unter Mitfinanzierung der Gemeinde Breitenlee doch ein Verladegleis errichtet und 1925 nahe der Straßenbrücke Schukowitzgasse eine Personenhaltestelle.)

Die Kommission schloss sich der Stellungnahme des Vertreters der Staatsbahnen an, die Gemeinde Breitenlee ging mit ihren sicher berechtigten Wünschen leer aus. Die Baubewilligung wurde erteilt. [40]

[40] Protokoll der k.k. n.-ö. Stadthalterei vom 26., 27. und 28. April 1916 – Verschiebebahnhof Breitenlee.

Beschluß.

Mit Rücksicht auf die vorstehenden einhelligen Kommissionsanträge, sowie auf Grund der erteilten Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1916, Zahl: 14.972/19 a, wird vom Vertreter der k. k. n.-ö. Statthalterei als Kommissionsleiter in deren Namen für die vorliegenden, als begünstigte Bauten im Sinne der kaiserlichen Verordnung vom 16. Oktober 1914, R.-G.-Bl. Nr. 284, erklärten Projekte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, betreffend die Herstellung eines Verschiebebahnhofes in Breitenlee und der südlichen Zufahrtslinien zu denselben, der Baukonsens gegen genaue Einhaltung der Projekts- und Kommissionsbestimmungen, sowie Erfüllung der angenommenen Parteienforderungen — die Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte vorausgesetzt — ex commissione unter Ausfolgung einer kommissionell signierten und in blauer Farbe berichtigten Projektsausfertigung erteilt und über die unausgetragenen Forderungen im Sinne der Kommissionsanträge entschieden.

Mit dem Baue ist innerhalb sechs Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, zu beginnen.

Mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse wäre vorzugehen.

Nach Verlesung geschlossen und gefertigt:

Dr. Hans Worel m. p.
k. k. Statth.-Konz., Kommissionsleiter

J. Wolf m. p.
k. k. Baurat

Erb m. p.
k. k. Bezirkshauptmann,
Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung

Dr. Fastenbauer m. p.
Magistratssekretär,
für den Wiener Magistrat als pol. Behörde I. Instanz

Alois Treffenschedl m. p.
Oberstleutnant,
Vertreter des k. u. k. Kriegsministeriums.

8.1.2 Protokoll über die Herstellung des zweiten Gleises Stadlau - Gerasdorf, des Ortsgüterbahnhofes in Kagran und der nördlichen Zufahrtslinien zum Rangierbahnhof Breitenlee[41]

Von den Bauvorhaben waren betroffen:

Wien - Kagran

Gemeinde Gerasdorf

Gemeinde Süßenbrunn

Wie auch bei den vorigen Verhandlungen (siehe 8.1.1) stellten die Straßen und Wege den Hauptteil der Verhandlungen dar. Es waren bestehende Wege zu verlegen, Begleitwege zu schaffen und Kreuzungen von Bahn und Straße herzustellen und wenn notwendig zu sichern. Im Zuge des bereits bestehenden Laaer Astes gab es bereits mehrere Straßenunterführungen. Es waren dies:

Hirschstettner Straße:	Kagran - Groß Enzersdorf
Breitenleer Straße:	Kagran - Breitenlee
Wagramer Straße:	Leopoldau - Süßenbrunn

Diese Unterführungen wurden im Zuge des Ausbaus verbreitert.

[41] Protokoll der k.k. n.-ö. Stadthalterei vom 4. und 6. April 1916 – 2. Gleis Stadlau-Gerasdorf, Güterbahnhof Kagran, nördliche Zuführungslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee.

Die Kreuzung der Seyringer Straße mit der Nordbahn war durch eine Schrankenanlage zu sichern.

Der geplante Güterbahnhof Kagran war ebenfalls Teil der Verhandlungen.[42]

Im km 13·8/9 des Transitogleises ist die Abzweigung zu den zwischen der Hirschstettner- und Breitenleerstraße links der Bahn projektierten Ortsgüterbahnhof Kagran.

Derselbe besteht aus zwei Gütermagazinen, einer Milchrampe, einer Verladerampe, weiters einer Stirnverladerampe, zwei Militärschuppen und Kohlenrutschen mit entsprechenden Zufahrts- und Verladestraßen, sowie Gleisanlagen. Überdies wird zum Zwecke der örtlichen Verschiebungen die Errichtung eines Heizhauses samt Putzgrube und Brunnen geplant. Die Details der Anlage sind aus dem Projektsplane ersichtlich.

Km 12·7/13·3: Als Ersatz für die durchschnittene Wegparzelle Nr. 1272, bezw. 1277 ist von der Hirschstettnerstraße ein 3 m breiter Parallelweg geplant. Von der Hirschstettnerstraße abzweigend gelangen zwei Zufahrtsstraßen von 8 m, bezw. 12 m Breite zu dem Ortsgüterbahnhofe zur Ausführung. Der ganze Bahnhof erhält eine Einfriedung.

Die geplante Anlage dieses Ortsgüterbahnhofes gelangt je nach Maßgabe des Bedarfes zur Ausführung.

Der im letzten Satz geforderte Bedarf trat nie ein, der Güterbahnhof wurde nicht gebaut, statt Schwellen und Schienen wachsen in Kleingärten Blumen und Bäume und statt Magazinen stehen hübsche Gartenhäuser (vgl. Abb. 70). Es gab kaum Einwände gegen die geplanten Baumaßnahmen. Mit dem Bau sollte unverzüglich begonnen werden.

8.1.3 Zuführungslinien[43]

Die Zufahrt zum Verschiebebahnhof erfolgte über Schleifengleise vom Marchegger Ast und vom Laaer Ast der Ostbahn. Hierbei war die Zuführung vom Marchegger Ast einfach. Die Zufahrt wurde Y-förmig an die bestehende Strecke angebunden, wobei der nach Marchegg führende Strang zweigleisig, der nach Stadlau nur eingleisig auszuführen waren. Dadurch sollte es möglich sein, den Bahnhof als Zweirichtungsbahnhof zu betreiben.

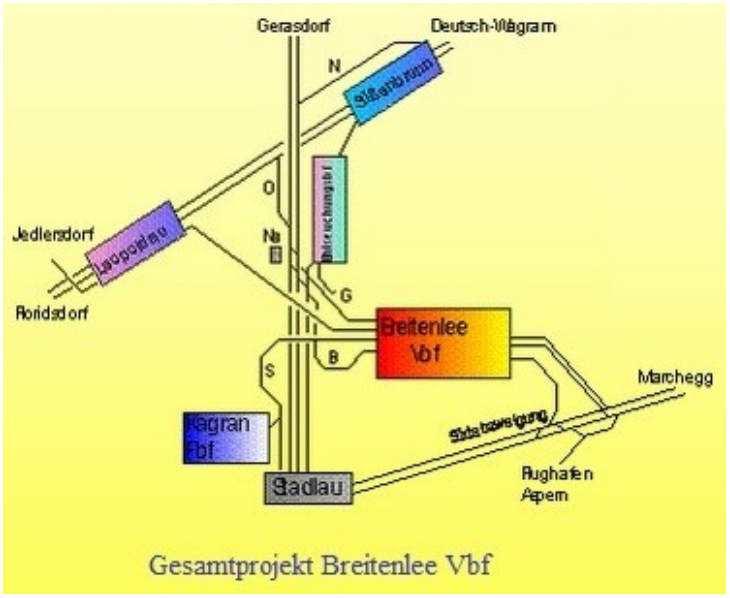


Abb. 93: Schematische Darstellung der Zufahrten

[42] Protokoll der k.k. n.-ö. Stadthalterei vom 4. und 6. April 1916 – 2. Gleis Stadlau-Gerasdorf, Güterbahnhof Kagran, nördliche Zuführungslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee.

[43] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik“ Folie 30.

Weit komplizierter stellte sich die Einbindung in den Laaer Ast dar. Hier musste nämlich gleichzeitig die Anbindung an die Nordbahn und weiter an die Nordwestbahn und die Franz-Josefs-Bahn hergestellt werden. Ein derartig aufwändiges Verbindungskonstrukt war notwendig, da man ein Queren des Gegengleises bei der Zufahrt und der Abfahrt vom Verschiebebahnhof vermeiden wollte. Die damalige Sicherungstechnik hätte bei derartigen Überschneidungen zu erheblichen Verzögerungen geführt.

Abb. 94: Laaer Ast – Blick in Richtung Norden. Der Schnellzug Richtung Wien Süd hat eben von der Nordbahn über die O-Schleife auf den Laaer Ast gewechselt. Die vordere Brücke ist Teil der nie in Betrieb gegangenen S-Schleife, dahinter die Brücke der Verbindung Verschiebebahnhof - Leopoldau. Am Bildrand rechts unten sieht man die Abzweigung der G-Schleife (1942)

Die mit S gekennzeichnete Schleife, die den Verschiebebahnhof mit dem Güterbahnhof Kagran verbinden und weiter nach Stadlau hätte führen sollen, wurde nur im Unterbau fertiggestellt, auch die Brücke über die Ostbahngeleise wurde errichtet. Dennoch wurde sie nie in Betrieb genommen (Abb. 94).

8.1.4 Verbesserungen entlang der Verbindungsbahn[44]

Die Errichtung eines zentralen Verschiebebahnhofes in Breitenlee bedingte auch eine völlige Neuordnung des Güterverkehrs in und um Wien. Insbesondere mussten die Zufahrtstrecken adaptiert werden. Dies betraf die Anbindung der Donauuferbahn an den Brucker Ast der Ostbahn (3) und weiter an den Laaer Ast der Ostbahn (2). Auch die Verbindungen zwischen Simmering-Transit und Simmering-Staatsbahnhof wurden ausgebaut. Diese Verbindungen wurden im Laufe des Jahres 1916 in Betrieb genommen.

Am Rande des Donaukanals entstand der Massengüterplatz (1), der bei Erdberg an den Laaer Ast angebunden war. Er ging erst am 6. November 1917 in Betrieb.

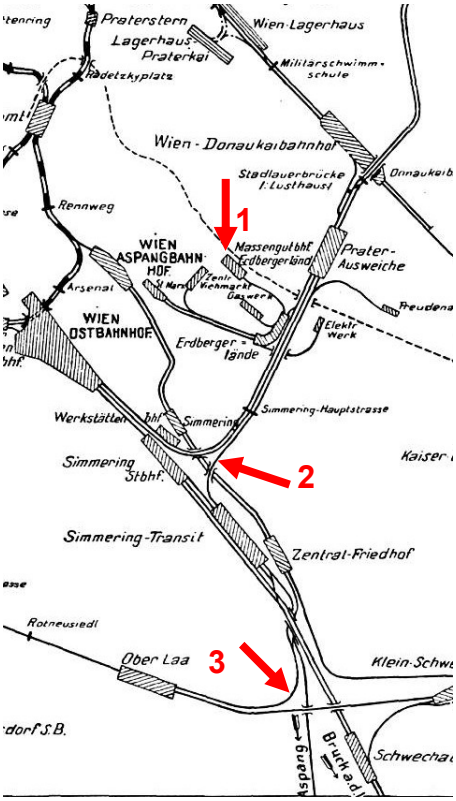


Abb. 95: Verbesserungen der Zufahrtsstrecken
1: Massengüterbhf. Erdberger Lände mit Zufahrt
2: Simmering Transit - Simmering Hauptstraße
3: Oberlaa - Simmering Transit

[44] Peter Wegenstein „Die Verbindungsstrecken im Raum Wien“.

8.2 Bau des Verschiebebahnhofes, seine Inbetriebnahme und sein Betrieb

Unmittelbar nach der „Politischen Begehung“ (= Ortsverhandlung) und der Erteilung der Baubewilligung wurde Ende April 1916 mit den Bauarbeiten begonnen. Die Errichtung des Verschiebebahnhofes und der südlichen Zuführungsstrecke wurde an die Wiener Firma Leo Landsberg vergeben. Das erforderliche Material einschließlich Beförderungsmittel wurde von den Staatsbahnen zur Verfügung gestellt. Kriegsgefangene mussten die meiste Arbeit verrichten, da die Männer im arbeitsfähigen Alter im Feld waren. Trotz der widrigen Umstände konnten bereits ein halbes Jahr nach Baubeginn, am 25. November 1916 der Teilbetrieb aufgenommen werden.[45] Der Eröffnungszug fuhr die Route Wien Nordwest - Floridsdorf - Jedlersdorf - Leopoldau - Breitenlee - Süßenbrunn. Wie aus Abb. 96 ersichtlich, waren zu diesem Zeitpunkt nur die Einfahrgruppe 1 mit den beiden nördlichen Zuführungslinien G und nach Leopoldau fertig. Die südliche Zufahrtslinie ging vorerst nur in Richtung Marchegg in Betrieb[46].

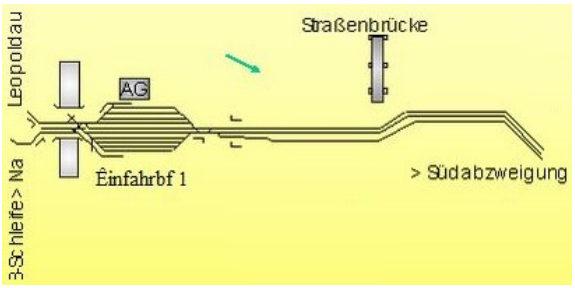


Abb. 96: Provisorische Inbetriebnahme
Die Straßenbrücke wird erst 1919 fertig.

Laut Eintragung im Index III der St-E-G (Staatseisenbahngesellschaft) unter 16 ad 37262 erfolgte die Betriebseröffnung der Verbindungslinie Breitenlee Verschiebebahnhof - Breitenlee Südabzweigung Schleife gegen Stadlau am 7. November 1917. In Richtung Marchegg war sie bereits mit der Teileröffnung des Verschiebebahnhofes vor einem Jahr in Betrieb genommen worden.

Da kriegsbedingt zivile Arbeitskräfte fehlten, wurden den mit dem Bau beauftragten Unternehmen bis Kriegsende serbische, russische und italienische Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter zugeteilt. Nach Kriegsende wurden die Kriegsgefangenen nahtlos durch zivile Kräfte ersetzt, sodass der Bau ohne nennenswerte Unterbrechungen fortgeführt werden konnte. Dass sich die geopolitische Lage und damit auch die Verkehrsströme mit Kriegsende und dem Zerfall der Monarchie drastisch verändert hatten, störte die Österreichischen Staatsbahnen nicht. Der Ausbau ging nach einer kurzen Unterbrechung zu Kriegsende ab dem Frühjahr 1919 zügig weiter. Zwei Tiefbrunnen wurden gegraben. Im Jänner 1920 wurden das Heizhaus fertiggestellt und ein Jahr später die Fahrzeugwerkstätte.[47]

1920 wurden die ersten Bedenken über die Sinnhaftigkeit des Weiterbaus laut. 1922 im Zuge der staatlichen Budgetkonsolidierung zur Bekämpfung der Inflation wurden die Bauarbeiten

[45] In den Tageszeitungen „Neue Freie Presse“, „Illustrierte Kronenzeitung“ und „Wiener Zeitung“ vom 25., 26., 27. und 28.11.1916 wird mit keinem Wort auf die Teilinbetriebnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee eingegangen. Die Berichterstattung wird vom Kriegsverlauf und vom Tod Kaiser Franz Josephs am 21.11.1916 und von den Begräbnisfeierlichkeiten am 30.11.1916 dominiert.

[46] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik“ Folien 30 und 31.

[47] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik“ Folie 32.

aus Geldmangel fast gänzlich eingestellt, nachdem bereits im Jahr davor nur mehr ein Zu-Ende-Führen der begonnenen Objekte bewilligt worden war. Nur eine Wagenwerkstätte wurde neu gebaut. Hier sollten die vielen in den einzelnen Bahnhöfen abgestellten Schadwagen wieder instandgesetzt werden.
Ein kurzer Bericht vom 21. Oktober 1921 gibt Einblick in die Verwendung der Anlage.
„Die Gleise des Bf (Bahnhofs) Breitenlee Vbf (Verschiebebahnhof) dienen mit Ausnahme der als Durchgangsbahnhof verwendeten Gleisgruppe zum Abstellen von Schadwagen. In nächster Zeit ist jedoch die Aufnahme des Verschubbetriebes in den Gleisgruppen Einfahrbahnhof 1: Reihungsbahnhof 1 und Ausfahrbahnhof 1 vorgesehen. (Anm.: Das ist die Verschubrichtung vom Laaer Ast zum Marchegger Ast.)".[48]
Daraus geht hervor, dass der Verschubbetrieb eine Zeit lang geruht haben musste und Ende Oktober 1921 tatsächlich wieder aufgenommen wurde. Einem Bericht vom 22. März 1922 ist zu entnehmen, dass zwei Verschubreserven bei Tag und eine Verschubreserve bei Nacht im Einsatz standen.[48] Dies deutet auf eine nicht sehr hohe Auslastung hin. Im selben Jahr wurde unter finanzieller Beteiligung der Gemeinde Breitenlee südlich des Reihungsbahnhofes 1 ein Ladegleis errichtet. Bis Dezember 1923 konnten noch kleine Restarbeiten durchgeführt werden. Dann wurde die Bautätigkeit zur Gänze eingestellt und nie mehr aufgenommen.
Noch ehe der Bahnhof aufgelassen wurde, kam es zu Betriebsveränderungen. So wurde am 1. Oktober 1924 die Güterwagenausbesserungsanlage aufgelassen. 1925 wurde endlich bei der Straßenbrücke Schukowitzgasse eine Haltestelle errichtet. Es wurde ein Personenverkehr über die Nord- und die Südabzweigung eingerichtet. Dadurch war eine problemlose An- und Abreise des Personals möglich, gleichzeitig mit einer Anbindung der Gemeinde Breitenlee.
Als der Bahnhof am 25. Mai 1926, zehn Jahre nach seiner Eröffnung als Verschiebebahnhof, stillgelegt und auch der Personenverkehr eingestellt wurde, war das Projekt zu etwa zwei Drittel realisiert (Abb. 97). Der Einfahrbahnhof 1war vollständig ausgebaut, der Reihungsbahnhof 1 nur zum Teil realisiert und der Ausfahrbahnhof 1 hatte statt der zehn projektierten nur vier Gleise. Ob und in welcher Weise der Reihungsbahnhof 2 über den zweiten Abrollberg bedient wurde oder ob er nur zum Abstellen von Schadwagen diente, konnte nicht geklärt werden.
Über den Betrieb des Verschiebebahnhofes konnten keine weiteren Informationen in Erfahrung gebracht werden.

[48] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik“ Folie 34.

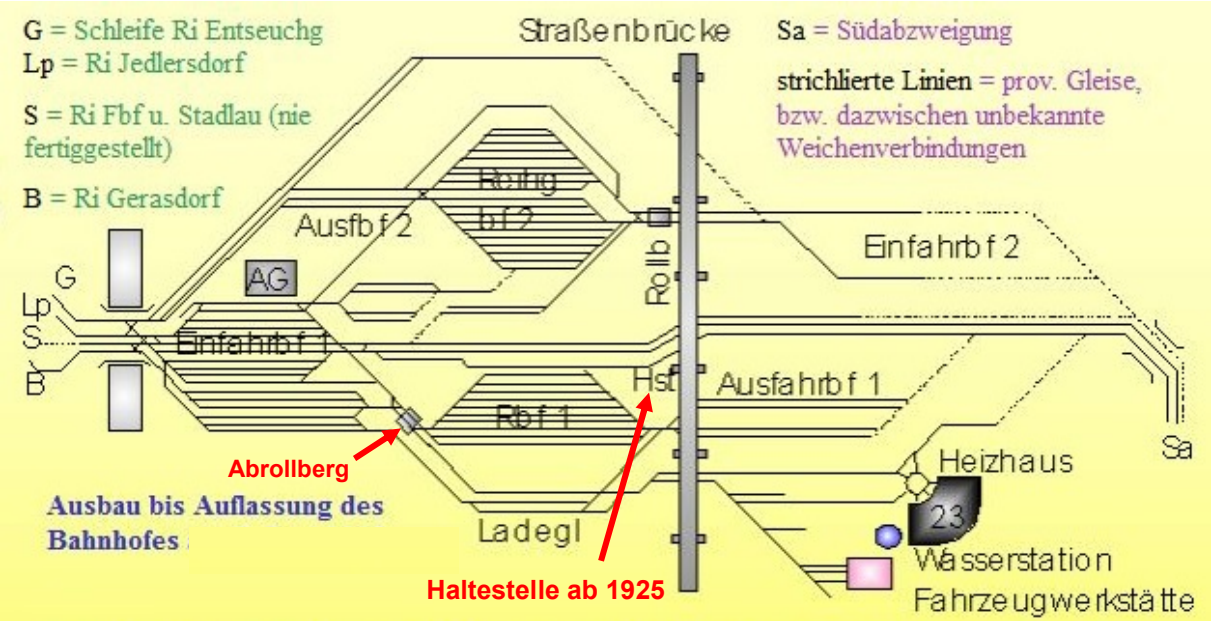


Abb. 97: Ausbauzustand zum Zeitpunkt der Einstellung des Verschubbetriebes 1926

Der geplante Endausbau (vgl. Abb. 91) wurde nie erreicht. Die Voraussetzungen, unter denen der Verschiebebahnhof geplant wurde, hatten sich grundlegend geändert. Die Verkehrsströme, die bis zu Ende der Donaumonarchie von Nord nach Süd strömten, waren versiegt. Der Verkehr war von Wien aus nach Westen gerichtet. Der Verschiebebahnhof lag im toten Eck Wiens, das nun zum Wasserkopf eines Kleinstaates geworden war. Daher fehlte die Notwendigkeit eines derart großen Bahnhofes und außerdem hatte man damals andere Sorgen.

Eine Fertigstellung des Verschiebebahnhofes wäre mit relativ geringem finanziellem Aufwand möglich gewesen. Die teuren Investitionen waren ja bereits getätigt, das Zulegen von Gleisen mit den entsprechenden Weichenverbindungen hätte nur mehr einen geringen Teil der bisherigen Baukosten ausgemacht. Trotzdem wäre der Betrieb des Bahnhofes sehr kostenintensiv gewesen und die dafür notwendige Auslastung war einfach nicht mehr gegeben.[49] Damit war das Schicksal des Bahnhofes besiegelt. Er wurde am 25.Mai 1926 stillgelegt. Die Gleisanlagen wurden teils rückgebaut, teils zum Schrottplatz der Bundesbahnen umfunktioniert und in weiterer Folge der Natur überlassen.

8.3 Unerfüllte Erwartungen

Die Hoffnungen, die einst mit seinem Bau verbunden waren, waren 1916 auch Gegenstand eines Berichtes mit dem Titel „Die neuen Wiener Umfahrungslinien“ in der Deutschen Bauzeitung.[50] Er umfasst eine ausführliche Beschreibung des geplanten Endausbaus

DEUTSCHE BAUZEITUNG
50. JAHRGANG. № 103-104. BERLIN, 23. DEZEMBER 1916.

[49] Gerhard Mayer „Bahnhofschronik“ Folie 36.
[50] Deutsche Bauzeitung „Die neuen Wiener Umfahrungslinien“, 50. Jahrgang (1916), S. 559 f.

und endet mit optimistischen Prognosen für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, die nicht in Erfüllung gingen (Gesamter Text im Anhang).

Dass man noch 1920 an eine Auferstehung Wiens zu einstiger Größe, insbesondere als Verkehrsknoten von internationaler Bedeutung, glaubte, geht aus zwei Artikeln hervor, die in der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins veröffentlicht wurden.

O. Kalda, Privatdozent an der deutschen technische Hochschule in Prag, schrieb in einer zweiteiligen Studie*: Durch den Zerfall, von Alt-Österreich ist die Stadt Wien unzweifelhaft am schwersten getroffen worden, weil ein großer Teil der unzähligen Handelsverbindungen in Frage gestellt oder zerrissen wurde. Kein Wunder, dass Wien eine Krisis durchmacht. Die Erkrankung, von welcher Mitteleuropa befallen ist, tritt hier am heftigsten auf.* Der Autor spricht aber die Hoffnung aus, dass Wien das wichtigste Handelszentrum in Südosteuropa bleiben wird. Wien würde weiterhin Eisenbahnknoten sein. Allerdings müssten die Bahnhöfe raschest modernisiert werden. Dies wäre nicht nur für den Personenverkehr erforderlich, sondern auch für den Güterverkehr. Auch sprach Kalda die Zersplitterung des Eisenbahnnetzes als Folge des Ausbaus durch verschiedene private Gesellschaften an. Der Güterverkehr müsste reibungslos ablaufen, damit der Personenverkehr den Bedürfnissen der Menschen gerecht werden könnte. Ebenso erkannte der Autor in weiser Voraussicht, dass das Umland von Wien immer mehr zum Wohngebiet der die Stadt fliehenden Menschen werden würde. *Wien liegt an einer Stelle, wo sich mehrere der von Natur aus gegebenen Hauptverkehrswege zwischen Westen und Osten, Norden und Süden von Europa treffen; selbst wenn man daran ginge, Wien künstlich durch Umgehungswege auszuschalten, könnte man solchen Versuchen mit Ruhe entgegensehen.* [51] Der zur Schau gestellte Optimismus sollte sich nicht bewahrheiten.

J. Weldler setzte sich in ihrem Artikel in erster Linie mit dem Problem des Güterverkehrs auseinander.[52] Sie vertrat die Ansicht, dass Wien zwei Verschiebebahnhöfe benötigte, einen in Breitenlee, einen zweiten weit im Süden bei Wiener Neustadt. Allerdings meinte sie, dass mit dem momentanen Ausbauzustand des Bahnhofes Breitenlee derzeit das Auslangen gefunden werden könnte.

[51] Ottokar Kalda „Die Wiener Bahnhoffrage und ihre Soziale Bedeutung“,
in „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“, Band 72, Wien 1920, S. 115.
[52] Jessy Weldler „Das Wiener Verkehrsproblem als Gegenstand des Wiederaufbaus unseres Wirtschaftslebens“
in „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“, Band 72, Wien 1920, S. 165.

9. Das langsame „Sterben“ des Verschiebebahnhofes (nach 1926)

Was einst als hochmoderne Anlage gedacht und zum Teil auch verwirklicht wurde, geriet in Vergessenheit, wurde zurückgebaut, verfiel. Es liegt am Nordost-Rand der Stadt, im toten Eck, eigentlich schon in Niederösterreich. Keiner kümmerte sich darum. Die Gleisanlagen oder das, was noch übrig geblieben war, wurden allmählich überwuchert. Aus dem Areal des aufgelassenen Verschiebebahnhofs wurde eine riesige „Gstettn“[53], eine unberührte Wildnis, heute eine echte Großstadtrarität. Nur wenige Eingeweihte kannten dieses Gelände und konnten sich in ihm zurechtfinden. Auch nach der Eingemeindung 1954 bildete der ehemalige Verschiebebahnhof sozusagen einen weißen Fleck auf der Landkarte von Wien. Der Grund gehörte den Bundesbahnen und niemand hatte an diesem Urwald Interesse. Noch hatte der Bevölkerungsdruck nicht den Nordosten der Stadt erreicht und als es dann soweit war, war der Naturschutz bereits so erstarkt, dass man den Wert dieser „Gstettn“ als schützenswertes Biotop erkannte. Man stellte es unter Landschaftsschutz, um es auch kommenden Generationen zu erhalten.

9.1 Rückbau der Anlage

Mit der Sperre des Verschiebebahnhofes am 25. Mai 1926 wurde auch die Strecke Leopoldau - Verschiebebahnhof (blau) für den Regelverkehr gesperrt. Sie blieb allerdings für Sonderfahrten noch befahrbar.1941 wurde eine direkte Verbindung zwischen Stadlau und Leopoldau (rot) errichtet, die ein Stück den Bahndamm der nie in Betrieb gegangenen S-Schleife verwendete und dann parallel zur obigen Verbindung in den Bahnhof Leopoldau einmündete. Diese Verbindung wurde 1974 durch eine neue kreuzungsfreie Verbindung Leopoldau - Breitenlee Nordabzweigung ersetzt (Abb. 98).

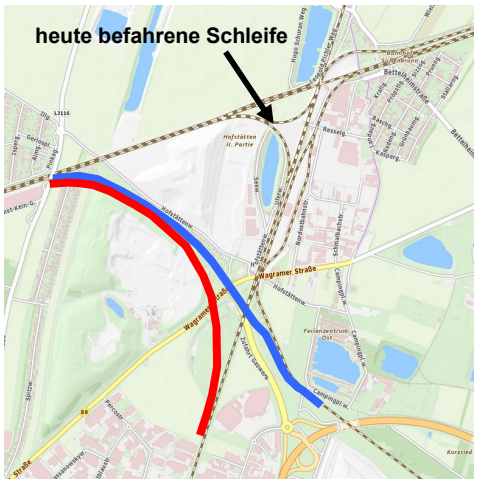
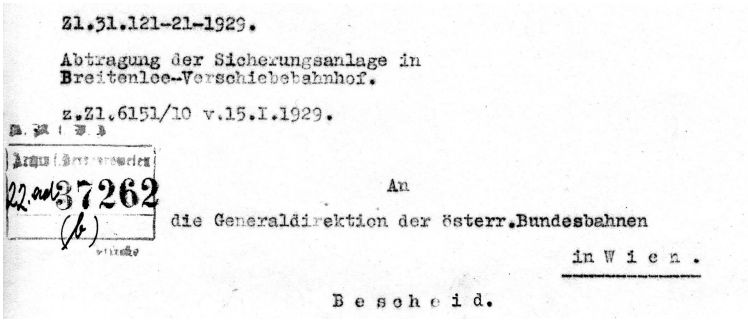


Abb. 98: Streckenveränderungen

Während der großen Wirtschaftskrise begann man 1929 mit dem schrittweisen Rückbau der Gleisanlagen (Abb. 99). Das relativ neue Material wurde an anderen Stellen dringend benötigt.



Zl.31.121-21-1929.

Abtragung der Sicherungsanlage in Breitenlee-Verschiebebahnhof.

z.Zl.6151/10 v.15.I.1929.

22.ad 37262

An

die Generaldirektion der österr.Bundesbahnen

in W i e n .

B e s c h e i d.

Abb. 99: Sicherungsanlagen - Abbaubescheid

[53] Gstettn (= Ruderalflächen): Flächen, die nicht bewirtschaftet oder anderwärtig genützt werden. Die Natur kann sich frei von äußeren Einflüssen entwickeln. Es entsteht eine Wildnis von besonderem Charakter, ein besonderes Biotop.

Zuerst wurde mit dem Abbau der Sicherungsanlagen und dem Abtragen der Südabzweigung begonnen.[54] Wie dem Plan, der dem Bescheid beigefügt ist, entnommen werden kann, waren nur der Einfahrbahnhof A1 und die Zufahrten von der Nordabzweigung mit entsprechenden Sicherungsanlagen ausgestattet.

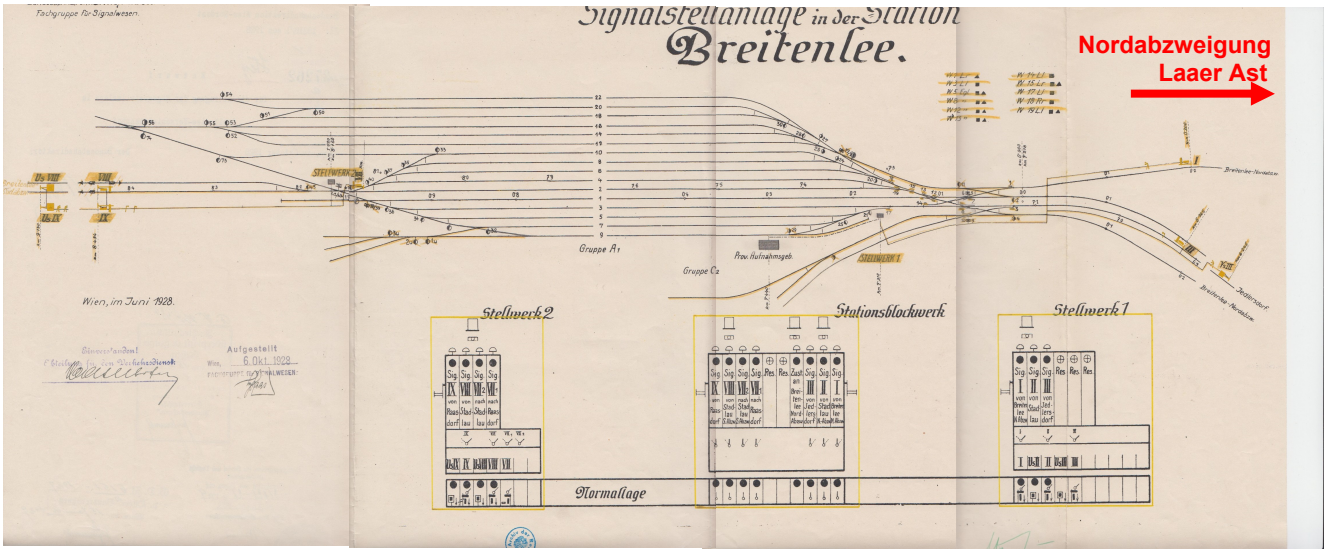


Abb. 100: Rückbau der Sicherungsanlagen des Einfahrbahnhofes A1.
Der Gleisplan steht im Vergleich zu den übrigen Darstellungen auf dem Kopf.

Ohne irgendwelche Bemerkungen seitens des Ministeriums wurde der Antrag auf Abbau der Sicherungsanlagen mit einem Satz bewilligt. Das neuwertige Material an Schwellen, Schienen und Weichen des aufgelassenen und nicht mehr benötigten Bahnhofes wurde dringend benötigt. Der Bahnhof schrumpfte auf die Gleisgruppe A1 und wenige Verbindungsgleise zusammen. So wurden noch einige Betriebe in der Nähe der Straßenbrücke von der Schiene her versorgt. Der Bahnhof selbst diente nur mehr zum Abstellen von Schadwagen, eine Funktion, die die Zufahrt und die drei verbliebenen Geleise des Einfahrbahnhofes noch heute erfüllen (Abb. 101, 110 und 131).

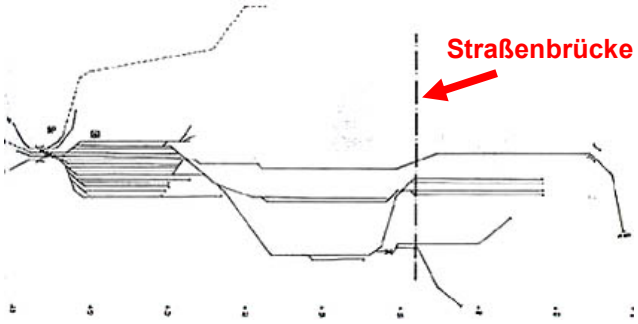


Abb. 101: Reste des Bahnhofes bis in die 1960er

Ab der Mitte der 1930er Jahre wurde das im Bahnbau verwendete Schienenmaterial verbessert, sodass die noch im Bahnhof liegenden Reste nicht mehr verwertet werden konnten. Sie blieben einfach liegen und rosten nun vor sich hin.

Abb. 102: Die Natur siegt.

[54] Bundesministerium für Handel und Verkehr, Bescheid Nr. 31.121-21-1921 Abtragung der Sicherungsanlagen.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1938 das Areal. Große Pläne für einen Ausbau zum nördlichen Verschiebebahnhof Wiens wurden geschmiedet, Unmengen von Papier verbraucht. Kein Meter Schiene wurde erneuert, keine Weiche reaktiviert. Weiterhin wurde das Gelände nur als Abstellplatz verwendet. Im Süden Wiens wurde ab 1938 der Großverschiebebahnhof Leopoldsdorf/Rustenfeld geplant, aber auch nicht verwirklicht.

Das Datum der Aufnahme ist unbekannt.

Kirche von Breitenlee

Abb. 103: Nordwestliche Einfahrt des Verschiebebahnhofes
Das Bild zeigt mit ziemlicher Sicherheit den Verschiebebahnhof Breitenlee im Nordosten von Wien. Dieser Bahnhof wurde gegen Ende des 1.Weltkriegs als neuer "Zentralverschiebebahnhof" im Wiener Raum geplant und auch in Ansätzen gebaut, ist aber nie fertiggestellt worden. Auf dem Foto ist die nordwestliche Einfahrt in den Bahnhof in Blickrichtung Südosten zu sehen, die Kirche rechts im Hintergrund ist die Pfarrkirche von Breitenlee, einem Wiener Vorort. Typisch auch die altösterreichischen Weichensignale, insbesondere die der Doppelkreuzungsweichen (Bildmitte).

Im Ausschnitt links ist die Kirche von Breitenlee (vgl. Abb. rechts) unscharf zu erkennen

Von einzelnen Bäumen abgesehen, gab es nur Bodenbewuchs und Buschwerk. Der Wald, wie wir ihn heute erleben, ist erst viel später herangewachsen.

Zu Ende des Zweiten Weltkrieges war die Raffinerie Kagran Ziel von Bombenangriffen der alliierten Luftwaffe. Dadurch wurde auch die Umgebung in Mitleidenschaft gezogen. Dies waren einerseits die Reihenhäuser der Freihofsiedlung, andererseits auch das Gelände des nur mehr aus wenigen Gleisen bestehenden ehemaligen Verschiebebahnhofs Breitenlee. Auf einem Foto der US-Luftwaffe ist dieser Angriff dokumentiert. (Das Foto ohne Markierungen ist dem Anhang zu entnehmen Abb. A-20.)

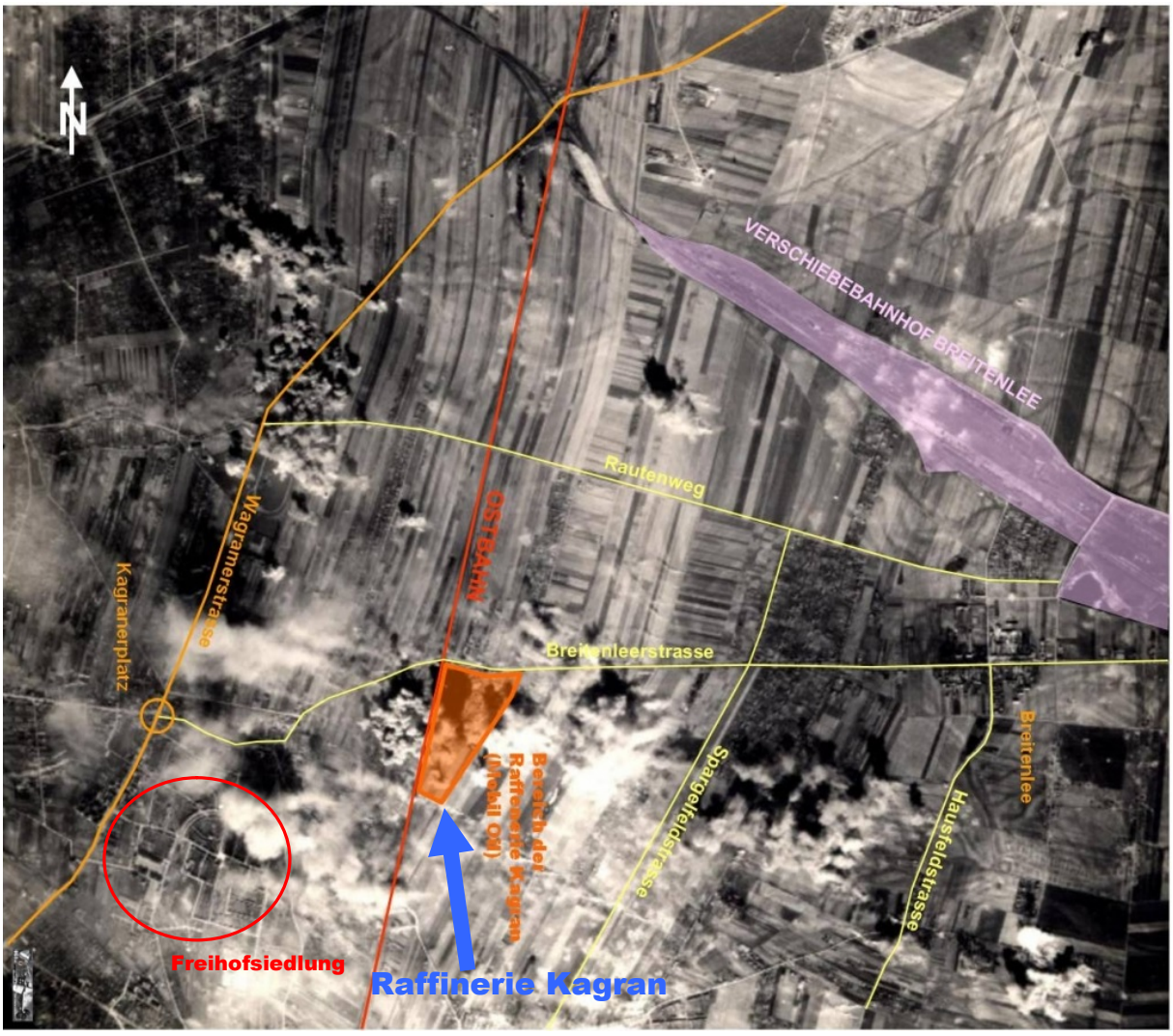


Abb. 104: Bombenangriff auf die Raffinerie Kagran
Mission No. 200 *was flown on 23 March 1945 with Captain Trommershausser again leading the formation. Again the target was the high priority Kagran Oil Refinery near Vienna. Despite good visibility the mission was scored only at 19.6 percent. Failure to knock out this target was a bitter disappointment to the Group because it had been hoped by all that Mission No. 200 would be one of outstanding success. Part of the poor bombing might be attributed to the fact that the lead bombardier, Lt. Rosulek was wounded just before bombs away. Thirteen of the thirty planes over the target were hit by flak. Lt. Rosulek was wounded and one plane was lost. The lost plane, which was flown by 2nd Lt. William R Baird, had lost a propeller and had engine on fire when last seen coming off the target.*

Dem Foto ist zu entnehmen, dass die Treffer über ein weites Gebiet verstreut waren. Die Einschläge begannen dort, wo sich heute das City Gate befindet, und erstreckten sich bis auf die Höhe von Aspern. Auch der Nordosten der Freihofsiedlung wurde getroffen. Der Verschiebebahnhof bekam nur einige Treffer ab.

Die beiden Brücken des Nordkopfes über den Laaer Ast, sie sind Teil der S-Schleife und der Strecke nach Leopoldau, wurden gegen Kriegsende von den sich zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt. Über die Brücke der S-Schleife ist ohnehin nie ein Zug gefahren, die Strecke nach Leopoldau wurde nicht mehr reaktiviert (Abb. 105).

Abb. 105: Reste der Brücke der Verbindung nach Leopoldau

Nach Kriegsende wurden die von den Besatzungsmächten in ihren Zonen vorgefundenen Lokomotiven als „Kriegsbeute“ beschlagnahmt. Unter dieser Beute befanden sich auch jede Menge Lokomotiven von anderen Bahnverwaltungen bzw. durch Kriegshandlungen beschädigte, nicht einsatzbereite Loks. Die westlichen Alliierten übergaben die Lokomotiven umgehend der Österreichischen Bundesbahn. Die Sowjets versahen die Lokomotiven mit einem Beutezeichen und sammelten sie im ehemaligen Verschiebebahnhof Breitenlee.

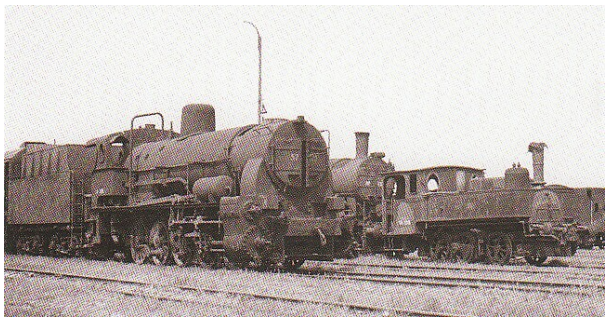


Abb. 106: Sowjetische Beutelokomotiven im ehemaligen Verschiebebahnhof Breitenlee

In den Jahren 1951 und 1952 kam es zu einem weiteren Rückbau im Bereich des Verschiebebahnhofes und der im Zuge seiner Errichtung erfolgten Ausbauten der Zubringerstrecken.
Offensichtlich wurde nach Ende des Zweiten Weltkrieges der Verkehr auf dem Laaer Ast ohnehin nur auf einem Gleis geführt. Für das damals geringe Verkehrsaufkommen reichte ein Gleis völlig aus. Auch im Bahnhof Gerasdorf kam es zu einer Reduktion der Bahnhofsgleise. Dies wurde mit Bescheid vom 25. Oktober 1951 bewilligt.[55] (Der genaue Wortlaut des Bescheides und der zugehörige Plan sind dem Anhang zu entnehmen – Abb. A-19.)

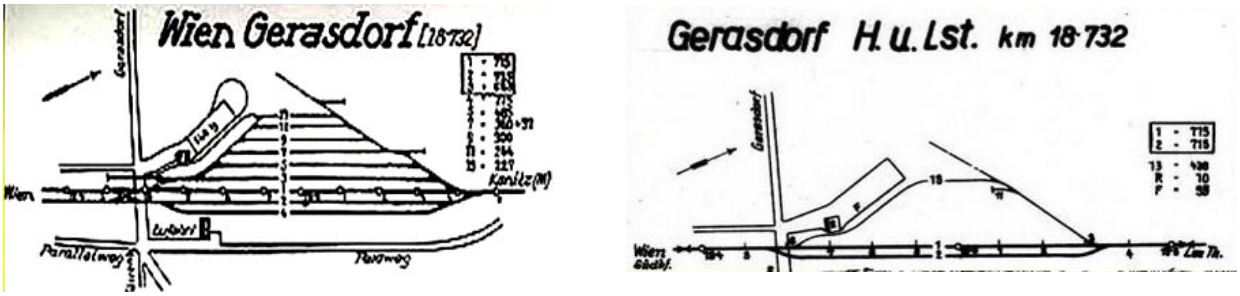


Abb. 107: Bahnhof Gerasdorf vor und nach dem Rückbau (um 1940 und 1963)

[55] Bundesministerium für Verkehr und Verstaatlichte Betriebe: Bescheid Zl. 51321/2-51 vom 21.10.1951.

Vom Verschiebebahnhof nahm die Natur immer mehr und mehr Besitz.

Am 9. September 1952 wurde die Abtragung aller Gleise südöstlich der Straßenbrücke und nördlich des Einfahrbahnhofes 1 bewilligt.[56] Die Gleisanlagen waren in Folge von Schienendiebstahl ohnehin unbefahrbar. Der Abbau erfolgte offensichtlich sehr langsam und muss sehr uneffizient gewesen sein, denn auch südöstlich der Straßenbrücke stößt man immer noch auf Schienenreste.

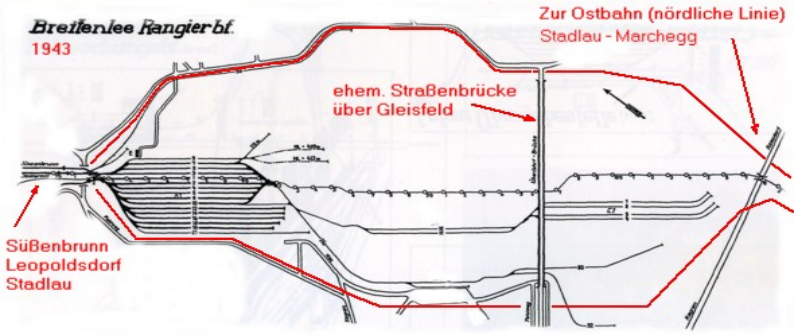


Abb. 108: Der Gleisplan hat sich von 1943 bis 1955 nicht geändert.
Das gestrichene Gleis zur Südzuführung war bereits abgetragen. Die rote Linie markiert die geplante Ausdehnung. Noch heute folgen Feldwege zum Teil dieser Begrenzung.

Am 15. April 1955 erging an die Bundesbahndirektion Wien seitens des Magistrats der Stadt Wien ein Schreiben mit dem Titel „Erhaltungspflicht des Fahrbahnbelages der Straßenbrücke (km 9,584 der Straße Leopoldau - Breitenlee) über ehemaligen Bahnhof Breitenlee“. Es beruht auf einem Schreiben der MA28 Zl. 7782/28 aus 1954.[57] In der zweiten Hälfte der 1970er wurde die Brücke aus Sicherheitsgründen gesperrt und 1983 abgetragen (Abb. 109).

Der Einfahrbahnhof 1 war bis in die 1960er Jahre noch fast vollständig vorhanden.

Der Rückbau des Einfahrbahnhofes ging weiter. Mit der Sperre der Brücke wurde die Schukowitzgasse zur Sackgasse. Stattdessen kreuzt seither die Oleandergasse etwa 200m nordwestlich das ehemalige Bahngelände.

Im Mai 1983 wurde die nicht mehr benützte Straßenbrücke Schukowitzgasse abgebaut. Die Eisenträger wurden zerschnitten und landeten in den Hochöfen der VÖEST.

Abb. 109: Demontage der Brücke

Von den Dienstgebäuden stand 1972 noch das Hauptdienstgebäude. Es wurde 1974 abgerissen. Andere Dienstgebäude wurden entweder abgerissen oder dem Verfall preisgegeben.

Von den Gleisanlagen verblieb nur mehr ein kläglicher Rest, drei Gleise der Einfahrgruppe 1, zwei Gleise als Zufahrt zu einem Werksgelände und ein

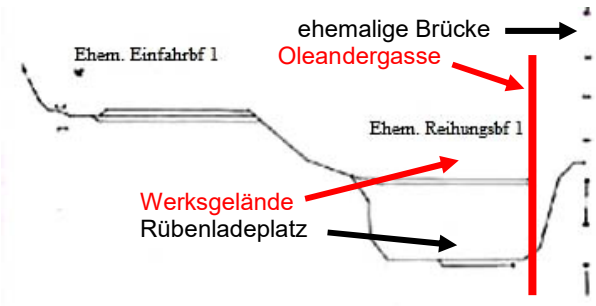


Abb. 110: Gleisplan 1970

[56] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 53.
[57] Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“ Eintrag 25 ad 37262, Österreichisches Staatsarchiv.

Gleis als Zufahrt zum Rübenladeplatz, der allerdings im Jahr 2000 mit Ende der Zuckerrübenkampagne geschlossen wurde (Abb. 110).[58]

9.2 Die Metamorphose - Eine unberührte Wildnis entsteht

Nur anhand weniger Fotos lässt sich die Rückeroberung durch die Natur dokumentieren. Die ältesten Aufnahmen datieren aus dem Zweiten Weltkrieg und der Zeit knapp danach (Abb. 1 und 103). Aus Abb. 111, die 1972 entstanden ist, erkennt man, dass das Bahnhofsgelände mit den beiden ehemaligen Reihungsgruppen nur von Bodenbewuchs bedeckt ist. Der Baumbestand, wie wir ihn heute kennen, muss also erst in den letzten 40 Jahren herangewachsen sein. Warum während der vorangegangenen fünf Jahrzehnte keine höhere Vegetation aufgekommen ist, wie wir ihr im nächsten Kapitel begegnen werden, ist unklar.

Abb. 111: Blick von der Brücke der Schukowitzgasse nach Nordwesten

Diese Tatsache lässt sich auch aus Luftaufnahmen aus den Jahren 1938, 1956 und 2015 erkennen. In diesen detaillierten Aufnahmen kann man auch den Rückbau der Anlagen, die Veränderung der Struktur des ehemaligen Bahnhofareals und des angrenzenden Geländes verfolgen.

Zum Vergleich werden aus dem Verschiebebahnhof einige Ausschnitte herausgegriffen.

1. Der Einfahrbahnhof 1 mit den Gleisschleifen der Nordzuführung
2. Der Ostkopf der Reihungsbahnhöfe 1 und 2 und der Westkopf des Ausfahrbahnhofes 1
3. Der Ausfahrbahnhof 1 und das Heizhaus

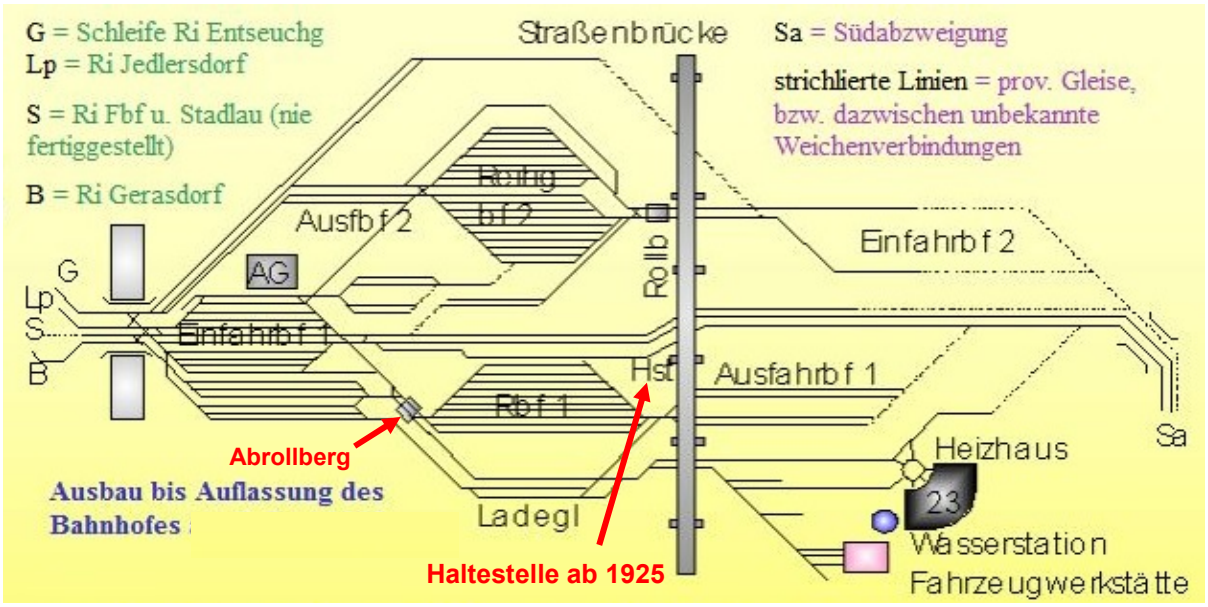


Abb. 112: Ausbauzustand zum Zeitpunkt der Einstellung des Verschubbetriebes

[58] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folien 53-56.

Die Luftaufnahmen aus den Jahren 1938, 1956 und 2015 zeigen deutlich die Veränderungen. Die Aufnahme aus 1938 zeigt Wagengruppen auf den noch verbliebenen Gleisen des Einfahrbahnhofes 1, des Richtungsbahnhofes 1 mit den parallelen Durchfahrtsgleisen und des Ausfahrbahnhofes 1 (vgl. Abb. 108).

1956 sind nur mehr Wagen im Einfahrbahnhof 1 zu erkennen. Die Straßenbrücke steht noch (vgl. Abb. 108). Auch ist das Areal, wenn man von vereinzelten Bäumen absieht, frei von höherem Bewuchs.

2015 ist das Areal großteils von dichtem Wald bedeckt. Nur das Zufahrgleis, der Rübenladeplatz, das Fabrikgelände und das Betonwerk heben sich aus dem Grün ab. Die Brücke existiert nicht mehr (vgl. Abb. 110). Stattdessen quert westlich davon die Oleandergasse das ehemalige Bahnhofsgelände.

Wie bereits erwähnt, soll diese Veränderung in drei Ausschnitten verdeutlicht werden:

Abb. 113: Luftaufnahmen aus den Jahren 1938, 1956 und 2015

Ergänzung: Dort wo heute südwestlich des ehemaligen Verschiebebahnhofes Einfamilienhäuser und Reihenhausanlagen stehen, gab es 1938 zwischen den Feldern einzelne Schrebergartenanlagen.

1. Der Einfahrbahnhof 1 mit den Gleisschleifen der Nordzuführung in den Jahren 1938, 1956 und 2015

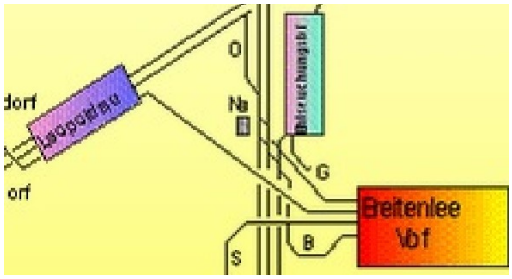


Abb. 114: Nordzuführung

Einige interessante Veränderungen:

1) Die Zufahrt zum Verschiebebahnhof ist 1939 noch über den Entseuchungs-bahnhof (G-Schleife) und über die Verbindung nach Leopoldau möglich. Die B-Schleife ist bereits außer Betrieb, die weit ausholende S-Schleife wurde nie fertiggestellt. Der Verlauf der S-Schleife ist noch 2015 deutlich zu erkennen. Eine Zufahrt zum Verschiebebahnhof ist seit 1945 nur mehr über die G-Schleife möglich

2) Die Anzahl der verbliebenen Gleise des Einfahrbahnhofes 1 hat sich zwischen 1938 und 1956 kaum verändert. Die noch vorhandenen Gleise des Ausfahrbahn-hofes 2 sind verschwunden. 2015 ist vom Einfahrbahnhof 1 ein spärlicher Rest in Form von drei Gleisen übrig, die auf einer breiten Grünbrücke die Autobahn überqueren. Auf allen drei Aufnahmen erkennt man abgestellte Wagengruppen.

3) Im Norden ist auf dem Foto von 1956 ein Teich, offensichtlich ein Schotterteich, zu erkennen. Er ist von allen Seiten her frei zugängig. Das hat sich bis 2015 geändert. Der Uferstreifen wurde parzelliert. Kleine Häuser säumen das Ufer, der Zugang zum Wasser ist nur mehr der kleinen Gruppe von Anrainern gestattet. Wo früher Alt und Jung der Umgebung dem Badevergnügen frei nachgehen konnten, versperren jetzt Zäune den Zutritt. Diese Entwicklung ist auch bei den übrigen, am Rand des ehemaligen Bahnhofs liegenden Teichen zu beobachten. Die privaten Grundeigentümer der Schotterteiche haben ihre Grundstücke gewinnbringend vermarktet. Da das Gelände des ehemaligen Verschiebebahnhofes im Besitz der Bundesbahnen ist, ist dieses unverbaut und weiterhin öffentlich zugängig.

2. Der Ostkopf der Reihungsbahnhöfe 1 und 2 und der Westkopf des Ausfahrbahnhofes 1 in den Jahren 1938, 1956 und 2015

Abb. 115: Bahnhofsmitte mit Straßenbrücke

Einige interessante Veränderungen:

1) Bereits 1938 ist der Reihungsbahnhof 2 gleislos, die bestehenden Gleise des Reihungsbahnhofes 1, des Ausfahrbahnhofes 1 und die Durchfahrgleise werden zum Abstellen von Wagen benützt. 1956 sind nur mehr einzelne Gleise im Reihungsbahnhof 1 zu erkennen, allerdings ohne Wagen. 2015 gibt es nur mehr je zwei Zufahrgleise, eines zum Rübenladeplatz und eines zum Werksgelände der Fa. „Agrarhandel Hasitschka“. Zum Zementwerk „MonoBeton“ östlich der Oleandergasse besteht kein Gleisanschluss mehr. Diese drei Standorte heben sich deutlich vom Grün des Biotops „Verschiebebahnhof“ ab.

2) Die Straßenbrücke Schukowitzgasse ist 1956 noch in Betrieb. Sie wird 1983 abgebaut. Die Brückenpfeiler bleiben stehen und sind unter hohen Bäumen versteckt. Stattdessen kann das ehemalige Bahnhofsgelände im Zuge der westlich gelegenen Oleandergasse gequert werden.

3. In der Luftaufnahme aus 2015 sind zu beiden Seiten zwei Badeseen, ehemalige Baggerseen, zu erkennen. Beide sind parzelliert, eingezäunt und nicht mehr öffentlich zugängig.

4. In der Aufnahme aus 2015 sind links unten die neuen Reihenhäuser entlang des Fuchsienweges und entlang des Biotopweges zu erkennen. Ihre Nähe zum ehemaligen Rübenladeplatz, auf dem oft lärmende Ladetätigkeiten ausgeführt werden, führt zu massiven Problemen zwischen den Bewohnern der Siedlungen und den Bundesbahnen (siehe Abschnitt 9.3.3).

Abb. 116: Rübenverladung im November 1981

Abb. 117: Reihenhäuser neben dem Rübenladeplatz

3. Der Ostteil des Ausfahrbahnhofes 1 und das ehemalige Heizhaus in den Jahren 1938, 1956 und 2015

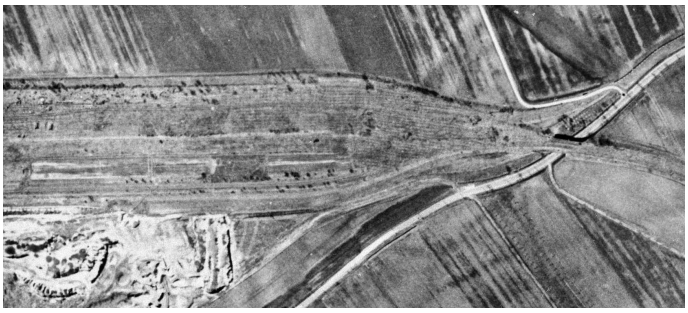


Abb. 118 Ostteil des Verschiebebahnhofes

Einige interessante Veränderungen:

1) Die 1938 noch vorhandenen Gleisanlagen sind 1956 bereits völlig verschwunden.

2) Vom Rundschuppen des Heizhauses (links unten) sind 1938 noch die Fundamente und die Putzgruben zu erkennen. 1956 ist das Areal um das ehemalige Heizhaus völlig verwüstet. Es sind Fahrspuren zu erkennen, die darauf schließen lassen, dass Motorradfahrer sich hier im Off-Road-Fahren geübt haben. 2015 ist das Gelände völlig überwachsen.

3) Die Brücke über die Breitenleer Straße ist bereits 1938 wie auch die gesamte Südzuführung ohne Funktion. Die Brücke überspannt noch heute als Industriedenkmal die Straße nach Raasdorf (vgl. Abb. 89).

4) Die Aufnahme aus 2015 zeigt in der Mitte des Areals einen Streifen, der frei von höherer Vegetation ist. Über den Entstehungszeitraum der heute vorhandenen Baumvegetation können keine genaueren Angaben gemacht werden. [59]

9.3 Status quo

Wien reichhaltigste Bahnhofsflora – unter Geologen längst berühmt – kann man jedoch auf dem seit dem Zweiten Weltkrieg stillgelegten ehemaligen Frachtenbahnhof Breitenlee im Marchfeld am Ostrand Wiens (22. Bezirk) studieren. Hier lohnt zu jeder Zeit in Besuch.[60]

Wenn man vom Rückbau der Gleisanlagen der Einfahrgruppe und der Demontage der Straßenbrücke absieht, hat sich seit dem Abbau der Sicherungsanlagen 1929 nicht viel geändert. Als Zufahrt zum ehemaligen Verschiebebahnhof ist die G-Schleife durch Breitenlee-Entseuchungsbahnhof noch in Betrieb. Sie bedient drei Abstellgleise der ehemaligen Einfahrgruppe, den Rübeladeplatz und eine Fabrikanlage an der Oleandergasse. Seit seiner Stilllegung 1926 wurde der Bahnhof immer weniger und seit dem Zweiten Weltkrieg kaum mehr genützt. Die Natur blieb ungestört sich selbst überlassen.

[59] Jürgen Rienesl „Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil“, Wien 1999, S. 4 und S. 50.

[60] Manfred A. Fischer, Karl Mazzucco „Pannonische Biotope von Wien und ihre Besonderheiten“ in Roland Berger, Friedrich Ehrendorfer (Hg.) „Ökosystem Wien“, Wien 2011, S. 455 – 457.

Abb. 119: Weichenampel

So konnte die Natur von dem großen Areal wieder Besitz nehmen. Rostige Schienen, Befestigungen und Schrauben, morsche Schwellen und verfallene Betriebsgebäude sind mit Blumen, Büschen und Bäumen sowie mit großen und kleinen Tieren eine Symbiose eingegangen. Nur die Zufahrgleise zum ehemaligen Rübenlagerplatz und dem Werksgelände und die drei verbliebenen Gleise der Einfahrgruppe sind von Bewuchs freigehalten. Aus dem ehemaligen Verschiebebahnhof ist ein Naturjuwel geworden, das unter Landschaftsschutz gestellt wurde und künftig Teil des Wald- und Wiesengürtels Nordost werden soll. Es wird nach dem ehemaligen Donaustädter Bezirksvorsteher Norbert-Scheed-Wald benannt.

Das Gelände ist selbst den Donaustädtern meist unbekannt. Wenn man von Exkursionen von Naturvereinen absieht, verirren sich meist nur Hundebesitzer hierher, um ihre Lieblinge „äußerln“ zu führen. Das Areal liegt derart weit von der Stadt entfernt und verkehrsmäßig ungünstig, dass es bis zu Ende des 20. Jahrhunderts für eine Stadterweiterung nicht von Bedeutung war. Als es dann um die Jahrhundertwende interessant wurde und sicher auch von manchen als Grundsückspekulationsobjekt angesehen wurde, war der Umweltschutzgedanke bereits erstarkt und die Idee eines Schließens des Wald- und Wiesengürtels verhinderte eine Bebauung. Am Rand des Areals gab es bereits Einfamilienhäuser und in den letzten Jahren wurden auch Reihenhäuser errichtet. Ihre Bewohner wurden mit dem Versprechen einer ruhigen, naturnahen Umgebung in diese gottverlassene Gegend gelockt. Dass der sporadisch fahrende Güterzug lärmt und der Rübenladeplatz Entsorgungsbetrieben zum Verladen von Schrott zur Verfügung gestellt wird,

Abb. 120: Verladen von Metallschrott

was auch mit oft ohrenbetäubendem Lärm verbunden ist, wurde verschwiegen. Vielmehr wurde den künftigen Bewohnern dieser Reihenhäuser die bevorstehende Einstellung des Bahnbetriebes und damit verbunden himmlische Ruhe versprochen. Davon kann aber momentan keine Rede sein. Die Bundesbahnen beabsichtigen nicht, den Betrieb einzustellen. Die sich daraus ergebenden Konflikte sind vorprogrammiert.

9.3.1 Ein Spaziergang durch die Wildnis des ehemaligen Verschiebebahnhofes

Unser Spaziergang beginnt bei der Südabzweigung von der Ostbahn und endet bei der Einmündung der G-Schleife in den Entseuchungs-bahnhof. Festes Schuhwerk ist anzuraten. Wir legen auf unsrer Wanderung etwa sechs Kilometer zurück. Wer öffentlich anreist, nimmt die U2 bis „Aspern Nord“ und tritt von Süßenbrunn die Rückfahrt mit der Schnellbahn in Richtung Leopoldau und Floridsdorf an.

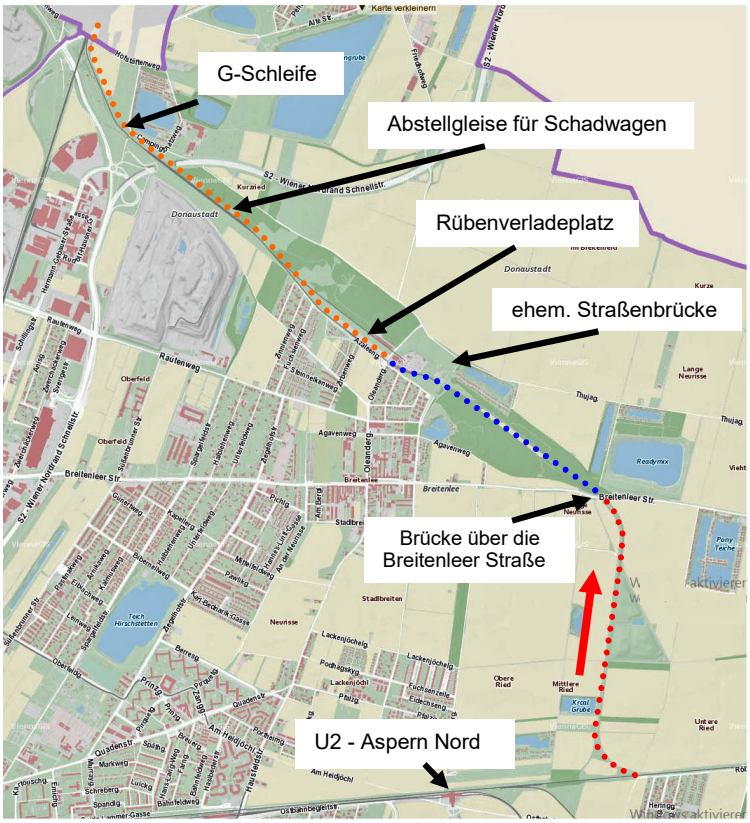


Abb. 121: Auf den Spuren des ehemaligen Verschiebebahnhofes - vom Marchegger Ast zum Laaer Ast

9.3.1.1 Vom Marchegger Ast zur Breitenleer Straße (rot)

Ein breiter Weg übersetzt den Marchegger Ast der Ostbahn und führt auf dem ehemaligen Bahndamm nach Norden. Der breite Damm ist zu beiden Seiten bewachsen (Abb. 122). Links und rechts breiten sich Felder aus. Auf einer Brücke quert die Trasse einen Feldweg

Abb. 122: Bahndamm der Südzuführung

Nach etwa 2 km steht man auf einem großen Betonfeld (Abb. 123). Es ist die Brücke über die Breitenleer Straße. Seit fast 90 Jahren steht sie hier als "Denkmal eines nie vollendeten Projektes". Ihr Geländer wird zum Befestigen von Transparenten verwendet, etwa zur Einladung zum Fest der Freiwilligen Feuerwehr Breitenlee.

Abb. 123: Industriedenkmal

9.3.1.2 Von der Breitenleer Straße zum Rübenladeplatz an der Oleandergasse (blau)

Mit dem Überschreiten der Brücke verlassen wir die Südzuführung. Wir betreten den südöstlichen Kopf des Verschiebebahnhofes und gleichzeitig eine Wildnis. Der breite Forstweg ist bereits in einen schmalen Pfad übergegangen. Eine Hundebesitzerin führt ihren vierbeinigen Liebling aus.

Abb. 124: Hier beginnt die Wildnis

Abb. 125: Erste Eisenbahnrelikte

Ein erstes Eisenbahnrelikt bestehend aus zwei Kilometersteinen und zwei morschen Schwellen versteckt sich im Unterholz. Wir folgen einem langgestreckten baumlosen Streifen. Wir kreuzen eine Straße, die zu einer Gartenanlage führt, die um einen Schotterteich angelegt ist. Der Zutritt ist versperrt. Hinter der Straße führt ein schmaler Pfad in die Wildnis.

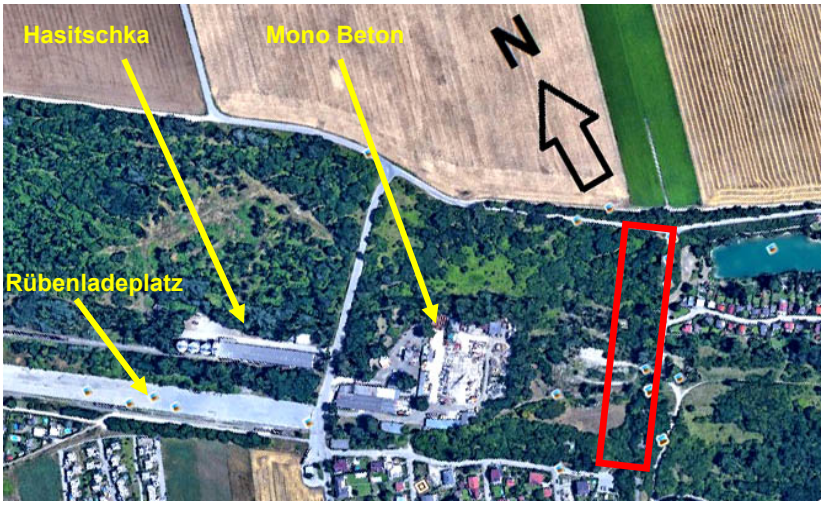


Abb. 126: An der Stelle der ehemaligen Brücke (rot) ist die gesperrte Zufahrt zu einem Badeteich. Eine Querung ist auf der etwas weiter westlich gelegenen Oleandergasse möglich.

Abb. 127: Rest der Straßenbrücke

Nach wenigen Metern sieht man die Pfeiler der ehemaligen Straßenbrücke in den Himmel ragen. Ende der 1970er Jahre wurde die Brücke wegen Baufälligkeit gesperrt, 1976 wurden weite Teile der Fahrbahn entfernt und im Mai 1983 wurde das eiserne Tragwerk demontiert.

Ehe wir die Oleandergasse erreichen, werden die ersten Schienen sichtbar. Sie sind vom Buschwerk bereits überwachsen. Ob ein verfallendes Haus zum ehemaligen Verschiebebahnhof gehörte oder Teil einer nicht mehr existierenden Fabrikanlage war, lässt sich nicht feststellen. Die rechter Hand liegende, auf Betonverarbeitung spezialisierte Baufirma „Mono Beton“ hat ihren Gleisanschluss verloren. Auf dem zugehörigen Werksparkplatz stehen teils schrottreife Arbeitsmaschinen herum (Abb. 126).

Abb. 128: Gleisreste im Herbst

9.3.1.3 Vom Rübenladeplatz an der Oleandergasse zur Nordabzweigung (orange)

Auf der gegenüberliegenden Seite der Oleandergasse breitet sich das Betonfeld des ehemaligen Rübenladeplatzes aus, während sich hinter einer Baumreihe das langgezogenes Fabrikgelände der Fa. „Agrarhandel Hasitschka“ erstreckt. Es ist offensichtlich der einzige Bahnkunde, der über die Gleise des Verschiebebahnhofes bedient wird (Abb. 126 und 129).

Abb. 129: Einziger Bahnkunde

Auf einem der beiden Gleise sind rostige Güterwagen der Rail Cargo Austria, einem Tochterunternehmen der ÖBB, abgestellt. Am westlichen Ende des Betonfeldes sind Wohncontainer gelagert. Sie sind offensichtlich für den Schrotthaufen bestimmt.

Abb. 130: Rübenladeplatz im Herbst 2016

Die beiden Gleisstränge vereinen sich und führen zu den letzten Resten der Einfahrgruppe. Es sind dies drei Gleise, von denen eines als Durchfahrtsgleis zum Rübenladeplatz und zwei zum Abstellen von Schadwagen dienen. Wie ein Besuch im Sommer und ein zweiter im Herbst 2016 zeigten, werden die Wagen offensichtlich nur vorübergehend abgestellt, um später einer Reparatur zugeführt zu werden (Abb. 132). Die Gleise liegen am südlichen Rand des ehemaligen Einfahrbahnhofes 1. Der Rest des Areals ist dicht bewaldet. Teile davon werden von Off-Road-Fahrern besucht oder heimgesucht. Tiefe Spuren zeugen davon. Ehe sich die drei Gleise zum Zufahrgleis Richtung Entseuchungsbahnhof vereinen, queren sie noch auf einer breiten Grünbrücke die Autobahn. Danach steigt das Gelände zur Linken sanft an. Wo früher die Gleise der S-Schleife und der Verbindung nach Leopoldau gelegen sind, ist jetzt ein Hundeabrichteplatz. Kleine Gärten schmiegen sich an den Damm der Verbindung nach Leopoldau, der plötzlich an der Stützmauer der zu Kriegsende gesprengten Brücke über den Laaer Ast endet. Das Gleis, dem wir gefolgt sind, hat nun den Laaer Ast der Ostbahn erreicht, und quert auf einer Brücke die Süßenbrunner Straße, ehe es in den Entseuchungsbahnhof einmündet. Der unter Denkmalschutz stehende Wasserturm erinnert an die Zeiten, wo man voll Zuversicht den Bau des Verschiebebahnhofes Breitenlee begann (Abb. 133).

Abb. 131: Abgestellte Schadwagen

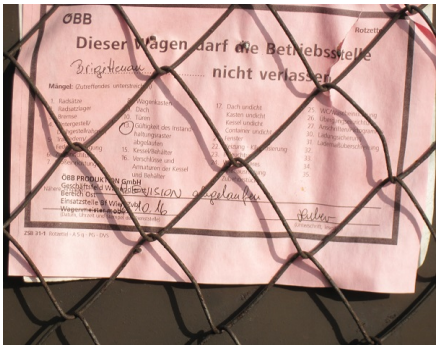


Abb. 132: Gültigkeit des Instandhaltungsrasters

Abb. 133: Einfahrt in den Entseuchungsbahnhof

9.3.2 Die Vegetation

Abb. 134: Bahndamm der Südzuführung

Die Vegetation besteht zum einen aus Pioniergehölzen wie Pappeln, Wildkirschen, Feldulmen, Feldahorn, Schlehen, Liguster und Wildrosen, zum anderen aus Trockenwiesen. Der Biotoptyp „Halbtrocken- und Trockenrasen“ ist auf Wiener Stadtgebiet außerhalb der Heißländen der Lobau und im Wienerwald nur in geringem Ausmaß bzw. auf sehr kleinen Einzelflächen zu finden. Daher wird den Vorkommen am Bahnhof Breitenlee von Fachleuten überregionale Bedeutung zugeschrieben.
Jürgen Rienesl vom Büro Snizek hat im Auftrag der MA22/Ref.3 im Jahr 1999 eine umfangreiche Studie mit dem Titel „Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil“ verfasst.[61] Die wesentlichen Vegetationsstandorte sind dieser Studie entnommen. Seither sind aber fast 20 Jahre vergangen.

Halbtrocken- und Trockenrasen

Abb. 135: Siebenbürger Perlgras

In mehreren Teilbereichen, auch unmittelbar zwischen den Gleisanlagen oder an Böschungen sind Schwingel-Trockenrasen ausgebildet. Charakteristische Arten sind Steppen-Lieschgras (Phleum phleoides), Siebenbürger Perlgras (Melica transsilvanica), Ohrlöffel-Leimkraut (Silene otites), Langfahnen-Tragant (Astragalus onobrychis), Feld-Beifuß (Artemisia campestris) und Rispenflockenblumen (Centaurea stoebe und C. bibersteinii) – darunter mehrere Rote Liste Arten.
Entwicklungsfähig zeigen sich auch offene Schotterfluren mit Trockenraseninitialen.
Als besondere Einzelflächen zu nennen sind: Die Fläche im westlichen Anschluss an den Rübenlagerplatz, zwischen den bestehenden Gleisen (Abb. 138), die Fläche im Anschluss an den Materiallagerplatz westlich der Verlängerung Schukowitzgasse, die Böschungen der ehemaligen Straßenüberführung Schukowitzgasse, die große Freifläche östlich der Verlängerung Schukowitzgasse, die Terrassenkante

Abb. 136: Zufahrtgleise zum Rübenladeplatz, dahinter Reihenhäuser Fuchsienweg 20

[61] Jürgen Rienesl „Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil“, Wien 1999, S. 4 f. Die Zitate auf den Seiten 85 und 86 sind daraus entnommen.

der ehemaligen Bahntrasse im Anschluss an das Kleingartengelände Rußwasser und der Brückenkopf am östlichen Ende des Bahnhofsgelände.

Naturnahe Wälder und deren Waldränder

Derzeit stehen zwar keine naturnahen Wälder auf dem Bahnhofsgelände, die Gehölzsukzession zeigt aber eine deutliche Entwicklung in diese Richtung. Die Gebüschgesellschaften der Waldmäntel mit Hundsrosen sowie v.a. in den Randbereichen auch Schlehen und Liguster sind bereits jetzt in Teilbereichen ausgebildet, ihre flächenmäßige Entwicklung wird weiter zunehmen.
Auch die vor wenigen Jahren angelegte Aufforstungsfläche der MA49 zwischen Bahnhofsgelände und Ersatzbiotope Pax-Teiche lehnt sich an die Artengarnitur der pannonischen Edellaubholzwälder an. Bei entsprechender Pflege ist eine naturnahe Bestandsentwicklung möglich.

Abb. 137: Gehölzsukzession

•

Teiche und ihre naturnahen Ufer

Die Ersatzbiotope für die Pax-Teiche (Anm.: Diese Teiche mussten der Erweiterung der Mülldeponie Rautenweg weichen.) sind zwar künstlich angelegt und ihr Wasserstand wird künstlich geregelt, sie können aber trotzdem aus naturschutzfachlicher Sicht als hochwertig angesprochen werden. Die sachkundige Bepflanzung (Wasserpflanzen, Weidengebüsch) rund um die Teichkette hat sich gut entwickelt und ist als Pufferzone zur Deponie Rautenweg bzw. zu den angrenzenden Feldern unentbehrlich.

Abb. 138: Biotop zwischen Mülldeponie und ehemaligen Verschiebebahnhof

Der Schotterteich „Paischerwasser“ mit seinen naturnahen Ufern entspricht, obwohl in Teilbereichen durch Erholungsnutzung gestört (Badehütten), ebenfalls den Inhalten der Wiener Naturschutzverordnung.

Die oben angeführten Ersatzbiotope und das Paischerwasser liegen knapp außerhalb des Bahnhofsgeländes.

Der Autor befasst sich dann auch ausführlich mit den geschützten Tierarten. Abgesehen von der Aufzählung

Abb. 139: Zauneidechse

geschützter Vogelarten widmet er sich den Lurchen und Kriechtieren, den Heuschrecken, Tagfaltern, Fledermäusen und Weichtieren.
Da Teile des ehemaligen Verschiebebahnhofes auch als Deponie verwendet wurden, wird in der Studie auch auf das Problem der Altlasten eingegangen.[62]

9.3.3 Ohrenbetäubender Lärm statt versprochener Ruhe

Der Verschiebebahnhof oder das, was von ihm übrig geblieben ist, lag einsam im Nordosten Wiens, nur von Kleingärten und einigen Einfamilienhäusern umgeben. Der gelegentliche Verschub und die gelegentliche Ladetätigkeit, auch wenn sie mit Lärm verbunden waren, stellten kein Problem dar. Dies sollte sich jedoch grundlegend ändern.
Nach der Jahrtausendwende dehnte sich das vor allem von Reihenhäusern bedeckte Gebiet des 22. Bezirkes immer mehr an den Stadtrand aus. Auf der Flucht vor dem Trubel der Großstadt und auf der Suche nach Wohnen in naturnaher Umgebung haben die Wohnbaugenossenschaften auch das Umfeld des Verschiebebahnhofes entdeckt. Mit dem Versprechen absoluter Ruhe wurde die zahlungskräftige Mittelschicht hierher gelockt.
In der Zeitschrift „NEWS“ vom 23. März 2009 werden geförderte Gartensiedlungshäuser in idyllischer und ruhiger Lage und nicht allzu weit vom Stadtzentrum angeboten.[63]

Wunderschöne Landidylle mitten in der City: NEWS präsentiert die neuesten Wohnprojekte Pelargonienweg/Fuchsienweg 20

Günstig Wohnen
Kostengünstiges Wohnen im Grünen mit den Vorteilen städtischer Infrastruktur einen die 52 geförderten Miet-wohnungen des Bauträgers WBV-GPA im 22. Bezirk. [64]

Abb. 141: Die Reihenhausanlage grenzt direkt an die beiden Verschubgleise des Rübenladeplatzes und ist in unmittelbarer Nähe der Fabrikanlage (siehe auch Abb. 136)

Abb. 140: Wohnprojekt Pelargonienweg

Städtisches Landidyll
Entweder Lärm und Leben oder Ruhe - aber eben weitab vom Schuss? Nicht unbedingt. Die Stadt Wien versucht mit einer Reihe geförderter Wohnbauten in Wien-Floridsdorf und der Donaustadt den Kompromiss. Die neuen Wohn-anlagen am Pelargonienweg und in der Heustadelgasse im 22. Bezirk sollen den Wohntraum vom Häuschen im Grünen mit allen Vorteilen städtischer Infrastruktur erfüllen - und trotzdem leistbar bleiben.

[62] Jürgen Rienesl „Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil“, S. 32.
[63] Wochenmagazin „NEWS“ vom 23. 3. 2009.
[64] WBV-GPA: Wohnbauvereinigung für Privatangestellte gemeinnützige GmbH, 1010 Wien, Werdertorgasse 9.

Von absoluter Ruhe kann keine Rede sein. Es finden nicht nur der Verschub von Güterwagen oder das Bereitstellen von Wagen zum und deren Abholen vom Fabrikgelände statt. Es werden auch, wie Videoaufzeichnungen belegen, Be- und Entladetätigkeiten durchgeführt, die oft mit enormer Lärmbelästigung verbunden sind, und dies oft zu später Stunde. Die Reaktionen enttäuschter Bewohner der neuen Siedlungsanlagen blieben nicht aus. Noch dazu hatte die Wohnbaufirma versprochen, dass die Bundesbahnen den Betrieb bald gänzlich einstellen werden, weil das Areal bereits Landschaftsschutzgebiet sei. Das ist richtig, nur sind die Gleisanlagen, der Rübenladeplatz und die Fabrikgelände ausgenommen.
Der Konflikt war somit vorprogrammiert. Die Bundesbahnen sind zwar zu gewissen Kompromissen bereit, wie etwa die zeitliche Beschränkung der Verladearbeiten, von einer Einstellung kann nicht die Rede sein. Neben Verschubarbeiten werden auch weiterhin Verladetätigkeiten auf dem Rübenladeplatz durchgeführt, was vor allem beim Verladen von Metallteilen zu hoher Lärmemission führt. Die Hoffnung, dass durch den Bau des Güterbahnhofs Inzersdorf eine Entspannung eintreten wird, wird sich kaum erfüllen, denn in Inzersdorf wird sicher kein Metallschrott verladen werden. Der Rübenladeplatz wird somit auch in Zukunft Firmen zum Um- und Verladen von Gütern jeder Art zur Verfügung stehen. Die Anrainer können nur hoffen, dass die Nachtruhe eingehalten wird.

Abb. 142: Arbeiten beim Rübenladeplatz

Selbst in den Plänen für den Norbert-Scheed-Wald als Teil des Wald- und Wiesengürtels Nordost sind die Zufahrgleise und der ehemalige Rübenladeplatz nicht Teil des Naturschutzgebietes (Abb. 152). Die Einstellung des Bahnbetriebes und die Absiedlung der Industriebetriebe scheinen eher unwahrscheinlich.
Dem Anhang kann ein Artikel in der Donaustädter Bezirkszeitung entnommen werden, in dem ein Bewohner der Reihenhaussiedlung massive Klagen führt.

9.3.4 Das Wachstum der Donaustadt

Will man den Status quo und die Zukunftspläne rund um den Verschiebebahnof Breitenlee untersuchen, ist es notwendig, sich mit dem Wachstum des 22. Bezirkes, dem Bevölkerungsdruck und den Bebauungsplänen auseinandersetzen.
Die Donaustadt ist gekennzeichnet durch einen enormen Bevölkerungszuwachs in den letzten 20 Jahren, was sich in einem Neubau von Wohnungen, einer wenn auch verzögerten Verbesserung der Infrastruktur wie Verkehr, Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten

und Bildungseinrichtungen, und in der Folge in einer Verstädterung der bisher doch eher dorfähnlichen Struktur niederschlug.[65]

Jahr	Wien gesamt	Änderung in % bzl. 1971	Donaustadt	Änderung in % bzl. 1971
1971	1.619.885		80.200	
1981	1.531.346	-5,5	99.801	+22,4
1991	1.539.848	-5,0	106.589	+32,9
2001	1.550.123	-5.3	136.444	+70,1
2011	1.726.225	+6,6	153.408	+91,3

Abb. 143: Änderung der Bevölkerungszahl

Die Bevölkerungszahl des 22. Bezirkes hat bereits die der Stadt Salzburg (152.000 Einwohner) überschritten.

Quelle: Statistik Austria Bevölkerungsentwicklung seit 1900[66]

Am augenfälligsten wird die Veränderung, wenn man das Verbauen bisher freier Flächen betrachtet. Die alten Dörfer wurden und werden durch Wohnhausanlagen und Bürohäuser entlang der sie verbindenden Straßenzüge verbunden. Zwischen Kagran und Floridsdorf ist auch das letzte freie Feld verschwunden.

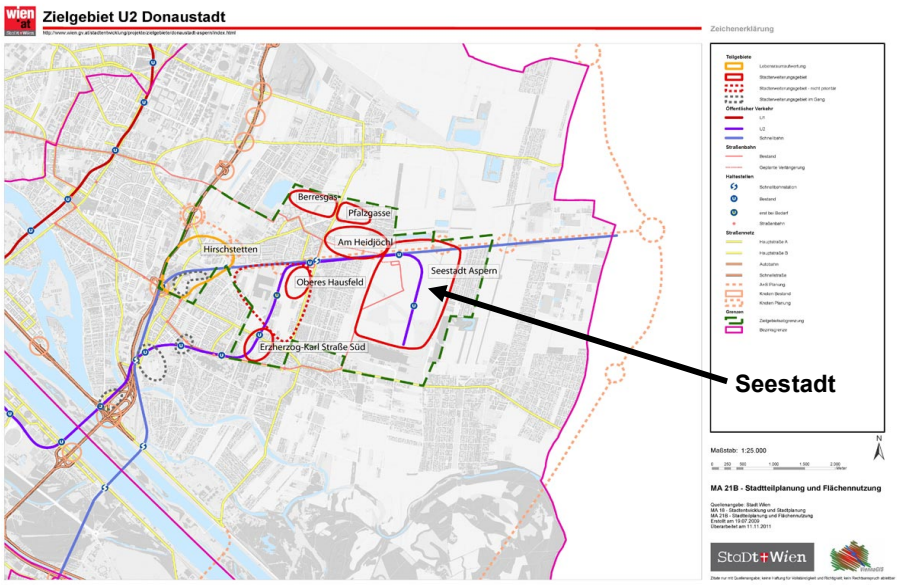


Abb: 144: Zielgebiete entlang der 2012 verlängerten U2 (violette Linie)

Entlang der U-Bahnlinien U1 und vor allem entlang der U2 sollen neue Wohnanlagen entstehen. 2011 wurden entlang der 2013 verlängerten U2 Zielgebiete definiert. Das größte davon ist die Seestadt, ein Renommierprojekt der Wiener Stadtverwaltung.

Die Verbauung frisst sich allerdings wie kleine Krebszellen auch in periphere Gebiete, wie etwa die Reihenhaussiedlung südlich des ehemaligen Verschiebebahnhofes. Die Bedürfnisse der Menschen nach Wohn- und Erholungsraum mit einer intakten Natur zu verbinden, stellt eine Herausforderung des begonnenen 21. Jahrhunderts dar. Unter diesem Gesichtspunkt sind die Visionen des verstorbenen Bezirksvorstehers Norbert Scheed zu verstehen.

[65] August SARNITZ, Wien – Neue Architektur 1975 – 2005, Springer Verlag, Wien 2003.
[66] http://wko.at/statistik/bezirksdaten/bevoelkerungsentw1900.pdf.

10. Die „Gstettn“ wird Teil des Wald- und Wiesengürtels

Der Wald- und Wiesengürtel wurde mit Beschluss des Wiener Gemeinderates vom 24. Mai 1905 ins Leben gerufen. Er sollte den Grünraum Wiens sichern. Er entstand in einer Phase der raschen Ausdehnung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Eine starke Verdichtung der Bebauung und in vielen Stadtteilen ein Mangel an Grünflächen waren die Folge. Neue Stadtteile entstanden und vor allem die Abhänge des Wienerwaldes wurden zu beliebtem Bauland. Bereits vor der Jahrhundertwende kamen die ersten Bestrebungen zum Schutz des unverbauten Gebietes im Westen Wiens auf. Durch die Schaffung des Wald- und Wiesengürtels sollte eine Schutzzone geschaffen werden, die von Verbauung freigehalten werden und der Bevölkerung nun als Naherholungsgebiet dienen sollte. Dadurch wurde der 1893 beschlossene Bauzonenplan ergänzt.[67]

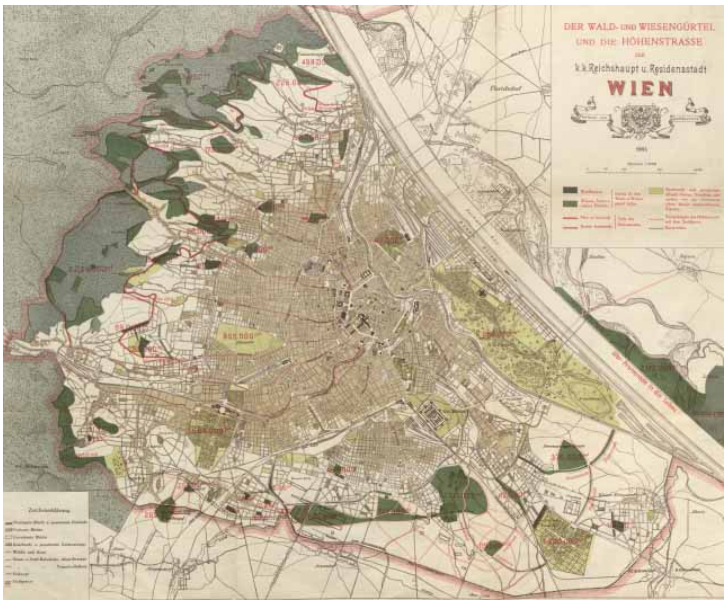


Abb. 145: Grünflächen im Wiener Stadtgebiet um 1905

Der Wald- und Wiesengürtel umschloss das bebaute Stadtgebiet jedoch nicht vollständig. Große Teile des 13., 14., 12., 23 und 10. Bezirks lagen außerhalb der Stadtgrenzen in Niederösterreich, so etwa auch der Lainzer Tiergarten. Gebiete jenseits der Donau kamen erst 1905 zu Wien, also im Jahr der Unterschutzstellung des Wald- und Wiesengürtels. Das Gebiet, das unter Schutz gestellt werden konnte, war mit den Grünflächen im Westen der Stadt klein. Es umfasst nur den Ostabhang des Wienerwaldes zwischen Leopoldsberg und Hütteldorf. Kleine Grüninseln gab es im Süden. Jenseits der Donau wurde nur ein Teil der Lobau geschützt.

Die Deutsche Bauzeitung widmet in ihrer Ausgabe vom 29. Juli 1905 dem Artikel „Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien“, verfasst von Heinrich Goldemund, zwei Seiten.[68] Die von Goldemund damals angeregte Höhenstraße musste noch 30 Jahre auf ihre Verwirklichung warten.

1935 befasste sich Stadtbaudirektor Heinrich Goldemund in seinem Artikel „Der städtebauliche Werdegang Wiens“ wieder mit dem Wald- und Wiesengürtel.[69]

---

[67] Luzian Paula „Der Generalregulierungsplan für Wien“, S. 69.
Renate Machat „Ein Grüngürtel um Wien“ S. 477.
Brigitte Jedelsky „Grüngürtel Wien 95“, S. 487f.
Alle in Karl Brunner, Petra Schneider (Hg.) „Umwelt Stadt“, Wien 2005.

[68] Heinrich Goldemund „Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien“ in Deutsche Bauzeitung Nr.60, 39. Jahrgang, Berlin 1905, S. 381 f.

[69] Heinrich Goldemund „Der städtebauliche Werdegang Wiens“ in: Festschrift, herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes. Wien 1935, S.69 ff.

Eine besonders hervorragende Idee war jene des Wald- und Wiesengürtels mit einer Höhenstraße für Wien, welches Projekt am 24.Mai 1905 auf Grund des von der Abteilung für Stadtregulierung ausgearbeiteten Gesamtprojekts genehmigt wurde. Der Wald- und Wiesengürtel ist bestimmt, das unvergleichlich schöne Landschaftsbild und die Waldumschließung der Stadt im Norden und Westen dauernd zu erhalten. Außerdem ist gedacht, auch im Süden der Stadt auf den Höhen des Laaer- und Wienerberges solche waldartigen Anlagen ins Leben zu rufen. Am Rande des Wald- und Wiesengürtels, im Teile zwischen Hütteldorfer Straße und dem Kahlenberg bzw. dem Leopoldsberg sollte eine Aussichtsstraße als Höhenstraße mit wechselnden Blicken auf Wien und die Landschaft hoch über dem Häusermeer geführt werden. Im Süden der Stadt, wo das Gelände flacher ist, soll die Verbindung all dieser großen waldartigen Anlagen durch eine breite Parkstraße erfolgen, welche bis an die Westseite des Zentralfriedhofes und über die Simmeringer Heide in Verbindung mit großen Grünflächen bis zum Donaukanal reicht. Diese Schöpfung des Wald- und Wiesengürtels hat Beachtung in ganz Europa gefunden und ist anlässlich des Wettbewerbes für einen einheitlichen Regulierungsplan für Groß-Berlin durch das Projekt eines Gartengürtels nachgeahmt worden.

Erst 20 Jahre später begann man im Süden Wiens mit Aufforstungen. Mit der Grenzziehung 1954 wurden große Teile im Westen, im Süden und im Nordosten eingemeindet. Die neu hinzugekommenen Gebiete im Westen waren großteils bewaldet und wurden in den Wald- und Wiesengürtel aufgenommen. Der Grüngürtel sollte allmählich geschlossen werden. Dies war und ist allerdings mit Problemen behaftet. Die Grundeigentümer legten und legen sich meist quer. Wird ein Grundstück Teil des Wald- und Wiesengürtels, ist es praktisch wertlos. Es kann zwar verkauft, aber nur mehr forstwirtschaftlich genutzt werden. Eine spätere Umwidmung in teures Bauland ist ausgeschlossen. Besonders schwierig war und ist das Schließen des Gürtels im Süden Wiens. Die 1953 begonnene Aufforstung des Laaer Berges war ein erster, wenn auch sehr mühsamer, von vielen Rückschlägen geprägter Schritt. Auch der stellenweise Rückbau der in den 1960er Jahren durchgeführten Kanalisierung des Liesingbaches im Süden von Wien ist Teil eines Begrünungsplanes. Entlang des Donaukanals wurden Grünflächen geschaffen. Das größte bisher durchgeführte Projekt ist die Donauinsel. Es dient dem Hochwasserschutz. Die Donauinsel ist aber gleichzeitig auch ein riesiges Erholungsgebiet der Wienerinnen und Wiener. Das weitgehend baumlose Überschwemmungsgebiet wurde zweigeteilt, in das Entlastungsgerinne und in die hochwasserfreie Donauinsel. Diese wurde im stadtnahen Bereich parkähnlich gestaltet, in den stadtfernen Bereichen wurden streifenförmige Wälder gepflanzt, die durch Dornengewächs an ihren Rändern von Besucher freigehalten werden sollen.

In den 1990er Jahren konzipierte die Wiener Stadtplanung die „Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“. In weiterer Folge wurde der grundlegend überarbeitete Stadtentwicklungsplan 1994 (STEP 94) beschlossen. In diesem Plan war auch ein „Grün- und Freiflächenkonzept für den Nordosten Wiens“ enthalten. Es umfasste jene Gebiete, die 1905 nicht vom Wald- und Wiesengürtel erfasst wurden, mit dem Ziel, Grünräume zu erhalten und besonders schützenswerte Flächen in den Wald- und Wiesengürtel zu integrieren (1.000 Hektar-Plan).[70]

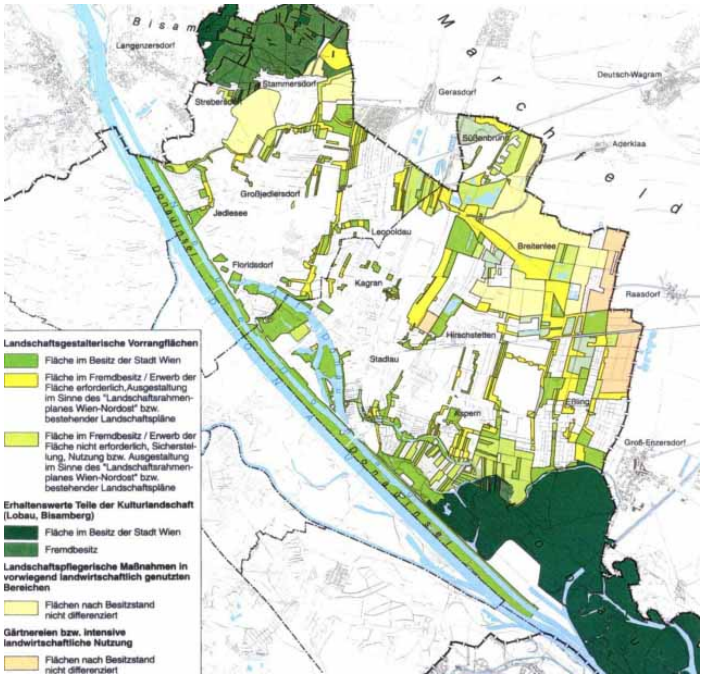


Abb. 146: 1.000-Hektar-Plan

Im Jahr 2005 wurde vom Wiener Gemeinderat der Stadtentwicklungsplan 2005 mit einem überarbeiteten Grün- und Freiraumsystem beschlossen. Durch Ankauf von unverbauten Flächen soll der Grüngürtel um Wien schrittweise geschlossen werden. Der Wald- und Wiesengürtel wurde ständig erweitert. 2010 betrug die Waldfläche Wiens 17% der Gesamtfläche.[71] Im Süden wurden Teile des Wienerbergs und Laaer Bergs unter Schutz gestellt. Die Lobau wurde Teil des Nationalparks Donauauen. Ab der Jahrtausendwende begann man den grünen Gürtel auch im Norden zu schließen. Durch das Einbeziehen des ehemaligen Verschiebebahnhofes soll dieser grüne Gürtel weiter geschlossen werden. Manche bezweifeln, ob dies je verwirklicht werden wird.[72] Die jährliche Baumpflanzaktion „Wald der jungen Wienerinnen und Wiener“ betrifft zwar immer nur kleine Flächen, hat aber großen symbolischen Wert (vgl. Abb. 150).

Das Gebiet des ehemaligen Verschiebebahnhofs Breitenlee ist bereits unter Landschaftsschutz gestellt und soll als Teil eines viermal so großen Norbert-Scheed-Waldes in den Wald- und Wiesengürtel integriert werden.

---

[70] Wien at. Online unter: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/gruenguertel/1000ha.html.

[71] Franz Michael Grünweis „Die Urlandschaft im Wiener Raum“ in Roland Berger, Friedrich Ehrendorfer (Hg.) „Ökosystem Wien“, Wien 2011, S. 242.

[72] Gerald Navara, Wolfgang Punz „Vienna quo vadis“ in Roland Berger, Friedrich Ehrendorfer (Hg.) „Ökosystem Wien“, Wien 2011, S. 643.

10.1 Wachsendes Naturbewusstsein

Der ehemalige Verschiebebahnhof stellt heute noch die größte „Gstettn“ Wiens dar.
Gegen Ende des 20. Jahrhunderts wurde man sich in Wien der Vielfalt naturbelassener Gebiete bewusst. Vor allem die sogenannten „Gstettn“ traten ins Blickfeld zuerst der Biologen und später der Naturliebhaber. Sie hatten keinen wirtschaftlichen Wert, blieben somit meist unberührt. Es waren höchstens Abenteuerspielplätze der Kinder oder Auslaufplätze für Hunde. Noch hatte der Besiedlungsdruck nicht den nordöstlichen Stadtrand erreicht, als sich die Wiener Umweltschutzabteilung (MA22) für das Areal zu interessieren begann. Zwei Studien wurden 1998/1999 in Auftrag gegeben.
In der Einleitung der Studie geht Rienesl auf die Problematik ein[73]:

Im Fall des Bahnhofes Breitenlee stehen dieser Absicht (Maßnahmen zur Sicherung der übergeordneten Grün- und Freizeitsystems) gravierende Nutzungskonflikte aus geplanten Verkehrsbauwerken (Güterterminal Breitenlee. Umfahrung Breitenlee) bzw. beabsichtigter kleingärtnerischer Nutzung gegenüber. Vor diesem Hintergrund befürwortete der Naturschutzbeirat in einer Resolution am 25. Mai 1998 die Absicherung des Bahnhofes Breitenlee durch die Erklärung zum "Geschützten Landschaftsteil". Erhebungen im Rahmen von Vorarbeiten zum Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm (Netzwerk Natur) bestätigten die Schutzwürdigkeit des vom ehemaligen Bahnhof Breitenlee eingenommenen Gebietes neuerlich. Sowohl für auf dem Gelände vorkommende prioritär geschützte Arten als auch Lebensräume müssen gemäß Wiener Naturschutzgesetz 1998 (Wr. NschG} Schutzmaßnahmen getroffen werden.

Das Ergebnis dieser Studien war die Forderung nach einem Unter-Schutz-Stellen des Areals. Da es im Besitz der Bundesbahnen, also öffentliches Gut ist, waren keine Probleme mit Grundstückseigentümern zu befürchten (vgl. Kapitel 9.3.2).
Um die Jahrtausendwende machte man sich noch Sorgen, ob dieses einmalige Biotop anderen Interessen zum Opfer fallen würde. Diese Sorge ist beispielsweise der Aprilausgabe 2001 der AK-Zeitschrift Wirtschaft und Umwelt zu entnehmen[74]:

Als exemplarisches Beispiel wie schwierig Schutzmaßnahmen im Rahmen des "Grünen Gürtels" um Wien umzusetzen sind, muss man hier den Bahnhof Breitenlee im 22. Bezirk anführen. Das Gebiet des ehemaligen Verschiebebahnhofes wurde bereits im Rahmen der Biotopkartierung Wiens als für den Naturschutz vorrangig bedeutende "Stadtwildnisfläche" erkannt und stellt das "grüne Rückgrat" eines großräumigen Grünraumsystems im Norden

[73] Jürgen Rienesl „Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil“, Wien 1999, S. 1.
[74] Bundesarbeitskammer „Wirtschaft und Umwelt – Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit“, Wien 4/2001, S. 2.

und Nordosten Wiens dar. Im Fall des Bahnhofes Breitenlee standen und stehen jedoch dieser Absicht Nutzungskonflikte aus geplanten Verkehrsbauwerken wie Güterterminal und Umfahrung Breitenlee oder beabsichtigte Kleingarten-Nutzungen gegenüber.

Die Entwicklung der letzten Jahre in Richtung Naturschutz soll durch die Einbettung des Verschiebebahnhofs in den Wald- und Wiesengürtel abgeschlossen werden.

10.2 Expeditionen durch das Naturjuwel

Naturliebhaber begannen die Wildnis im Nordosten Wiens zu entdecken, Naturschutz-organisationen Exkursionen zu organisieren. Bei diesen Exkursionen geht es kaum um das industrielle Erbe, das uns in Form von rostigen Schienen und Weichen auf einem aufgeschütteten Bahnhofsareal hinterlassen wurde, vielmehr um die Vielfalt an schützenswerter Fauna und Flora, die sich hier angesiedelt hat. Die Umweltorganisationen waren es auch, die die Einmaligkeit dieser Wildnis publik machten und auf deren Erhaltung drängten.

Unter dem Titel „Wiens kostbarste G'stetten" hatte der Naturfilmer und Autor Manfred Christ im Juni 2013 zu einer Expedition durch die Wildnis des Verschiebebahnhofes eingeladen, an der 20 Personen teilnahmen.[75]

Ungestörtes Naturerleben, das Wahrnehmen der jahreszeitlichen Veränderungen abseits von Gärten und Parks, das Beobachten einer großen Vielfalt von Tieren und Pflanzen ist in vielen Teilen Wiens zu einem Privileg geworden. Hier in Breitenlee ist dies noch möglich und zwar für jedermann, gratis und unbeaufsichtigt.

Abb. 147: Die „Gstettn" als Naturjuwel im Sommer

Abschließend stellt er fest:

Dieses Gelände ist Teil einer übergeordneten Grünverbindung, eines Korridors für Tiere, Pflanzen und Menschen entlang des nördlichen Stadtrandes - die einzige größere naturnahe Insel zwischen Bisamberg und der Lobau.

[75] Manfred Christ „Wiens kostbarste G'stettn", Wien 2013.

Als weiteres Beispiel sei eine Exkursion vom 13. September 2014 wiedergegeben[76].

Verschiebebahnhof Breitenlee: Exkursion mit hochrangigen, namhaften Experten

Trotz Schlechtwetter fand die Wanderung am 13. September, die in ein Teilgebiet des zukünftigen Grünzugs „Wienerwald-Nordost" ging, statt. Neben ca. 20 Natur-Interessierten, nahmen auch zwei der bedeutendsten Vegetationskundler Österreichs, Prof. Wolfgang Adler und Univ. Prof. DI Dr. Kurt Zukrigl, daran teil, um den TeilnehmerInnen den Naturreichtum und die Einmaligkeit dieses Gebietes nahezubringen.

Ing.Hannes Minich, Prof. Adler und (von rückwärts) Prof. Zukrigl / Prof. Adler erklärt eine Pflanze

Angefangen vom Feld-Sesel, der in ganz Österreich nur in diesem Gebiet vorhanden ist, über das blaublühende Salz-Tausendguldenkraut, das Krapp-Labkraut, beide in Wien nur hier zu finden, gab es noch viele weitere pflanzliche Besonderheiten, die, ohne menschliches Einwirken, in diesem einmaligen Naturreservat ihre Heimat fanden. Ein absoluter Höhepunkt war dann noch der Fund einiger Orchideen-Exemplare des Helm-Knabenkrautes.

Feld-Sesel

Salz-Tausendguldenkraut

Helm-Knabenkraut

Die Begeisterung der teilnehmenden Experten war dermaßen groß, dass selbst das herannahende Gewitter inklusive Starkregen bei der erfolgreichen Suche nach neuen seltenen Pflanzenarten unbeachtet blieb.

[76] Eva Hauk „Verschiebebahnhof Breitenlee: Exkursion mit hochrangigen, namhaften Experten", Wien 2014.

Dieser, vom Naturschutzbund und dem Verein „Zukunft Wienerwald-Nordost“ organisierten, Wanderung sollen weitere Exkursionen folgen, um immer mehr Bevölkerungsschichten für einen Wienerwald-Nordost – von der Lobau bis zum Bisamberg – zu begeistern und empfänglich zu machen.

Diesem Naturreservat gebührt unsere Dankbarkeit und wir müssen es auch für zukünftige Generationen erhalten. Unversehrt, unverbaut und unter strengsten Schutz gestellt.

Wien beginnt den Wert unberührter Natur zu erkennen und zieht daraus die notwendigen Schlüsse. Zu einem lebenswerten Wien gehört sein grüner Gürtel, der nicht nur erhalten, sondern noch weiter vergrößert werden muss.

10.3 „Die Donaustadt ist ein grüner Bezirk – und so soll es bleiben!“

Mit diesen Worten hat der ehemalige Donaustädter Bezirksvorsteher Norbert Scheed massiv zugunsten des Naturschutzes eingegriffen. „Aufforsten statt Verbauen – Natur ist Zukunft“ war seine Devise. Sein Bemühen um die Erweiterung des Wald- und Wiesengürtels Nordost sollte von Erfolg gekrönt sein, auch wenn er diesen Erfolg nicht mehr erleben durfte.

Abb. 148
Norbert Scheed

Norbert Scheed (1962 – 2014) war sozialdemokratischer Politiker. Bereits als Jugendlicher engagierter er sich in der Sozialdemokratischen Partei in seinem Heimatbezirk Fünfhaus. Von 2001 – 2006 war er Gemeinderat und ab 2006 bis zu seinem plötzlichen Tod Bezirksvorsteher der Donaustadt.

Ab 2010 wandte sich das Blatt eindeutig zugunsten des Naturschutzes. Im Sommer 2013 kam es vor allem in den Donaustädter Bezirksblättern zu einem massiven Werben für das

endgültige Unterschutzstellen des Bahnhofareals.[77] Vor allem der damalige Bezirksvorsteher Norbert Scheed setzte sich für die Verwirklichung des Wald- und Wiesengürtels Nordost ein. Nach seinen Vorstellungen sollte ein Wienerwald Nord-Ost auf drei Säulen gebaut sein, eine Säule sollte der Naturraum zum Schutz der Lebensräume von Wildtieren sein, die zweite Säule der Freizeit- und Erholungsraum für Menschen und die dritte Säule ein Raum für stadtadäquate Landwirtschaft. Die Bezirksvertretung der Donaustadt beantragte einstimmig die Unterschutzstellung des Areals.[78]

Die Pläne von Norbert Scheed gingen noch weiter. Sein Plan war, das Schutzgebiet auf ein Vielfaches zu vergrößern und dafür Grundstücke, vor allem nördlich des Bahnhofs, aufzukaufen. Seine Wunschvorstellungen sind einem Artikel der Tageszeitung „Österreich" vom 15. Juni 2013 zu entnehmen.[79]

Öko-Vorstoß von Donaustadts Bezirkschef Norbert Scheed

Der Lainzer Tiergarten als Vorbild - Hunderte Hektar Mischwald sollen entstehen - Grüne Lunge im Norden Wiens

Tollkühner Öko-Vorstoß durch den Bezirksvorsteher von Wien-Donaustadt, Norbert Scheed! Gegenüber der „Krone" lässt der SPÖ-Kommunalpolitiker mit einer für Generationen richtungsweisenden Idee aufhorchen: Den „Wienerwald Nord-Ost", der sich über Hunderte Hektar von Wien nach Niederösterreich erstrecken soll.

Abb. 149: Areal des Wienerwalds Nordost

Eines vorweg: Es spielt noch viel Zukunftsmusik mit, wenn Norbert Scheed über den Wienerwald Nordost spricht. Und doch ist das Thema höchst aktuell! Die Hauptstadt wächst, Wien braucht dringend neue Wohnungen. Ein Großteil der noch freien Flächen befindet sich im 22. Bezirk, der knapp ein Viertel des Stadtgebiets umfasst. „Die Donaustadt will aber ein grüner Bezirk bleiben", so der Bezirkschef. Stadterweiterung ja, aber „wir lassen uns nicht zubetonieren".

Und daher sollen in den kommenden Jahrzehnten Hunderte Hektar Wald im Norden Wiens sowie den angrenzenden NÖ-Gemeinden Raasdorf, Gerasdorf, Aderklaa und Groß-Enzersdorf wieder aufgeforstet werden (siehe auch Grafik Abb. 149) - praktisch eine grüne Verbindung zwischen dem Nationalpark Lobau und dem Bisamberg, neuer Lebensraum für Flora und Fauna sowie Erholungsgebiet für Großstädter. Die Fläche wäre annähernd so

[77] Online unter http://www.donaustadt-oeko-news.at/cms/wp-content/uploads/Pressemeldungen_Breitenlee.pdf.
[78] Donaustädter Bezirkszeitung Nr. 7/2013.
[79] Österreichische Tageszeitung „Österreich", Wien, 15.6.2013.

groß wie der Lainzer Tiergarten im Westen der Stadt. „Das geht natürlich nicht von heute auf morgen, das geplante Waldgebiet muss aber mit aller Kraft in den Stadtentwicklungsplan." Doch dafür müssten erst riesige Agrarflächen zurückgekauft werden, „es braucht jetzt eine breite Diskussion!"

10.4 Derzeitiger Planungsstand - Der Norbert-Scheed-Wald wird verwirklicht

Im Jahr 2013 kam es sowohl in der Bezirksvertretung des 22. Bezirkes als auch im Wiener Gemeinderat zu Beschlüssen, die die Errichtung des Wald- und Wiesengürtels Nordost (Norbert-Scheed-Wald) vorsahen. Nach diesen Beschlüssen wurde unter der Federführung der MA 48 ein Leitbild erstellt, das am 11. November 2015 von der Rathauskorrespondenz veröffentlicht wurde. Dieser Wald soll nicht nur den ehemaligen Verschiebebahnhof umfassen, sondern auch angrenzende Wald- und Wiesenstücke, vor allem entlang der ehemaligen Südzuführung. Dadurch soll ein direkter Anschluss zur U2-Station Aspern-Nord und zur Seestadt hergestellt werden (siehe auch Abb. A-23).

Der Norbert-Scheed-Wald soll:

- *Erholungsraum für die Bevölkerung bieten und sichern*
- *Raum für eine adäquate nachhaltige Landwirtschaft sichern*
- *Das Klima in der Donaustadt mit stark wachsender Bevölkerungszahl positiv beeinflussen*
- *Naturlandschaft als Lebensraum für Wildtiere sichern*[80]

Der Norbert-Scheed-Wald soll nach den Vorstellungen der Gemeinde Wien viel größer werden als das Areal des ehemaligen Verschiebebahnhofes (Abb. 150).

Das Projekt hat sich zu einem politisch interessanten Thema entwickelt, zu einem Jahrhundertprojekt. Eine offizielle Aussendung der Stadt Wien befasst sich damit[81]:

Ein wachsendes Wien braucht auch neue Grün- und Erholungsflächen.
15 Millionen Quadratmeter wird die Stadt in den nächsten Jahren schaffen.

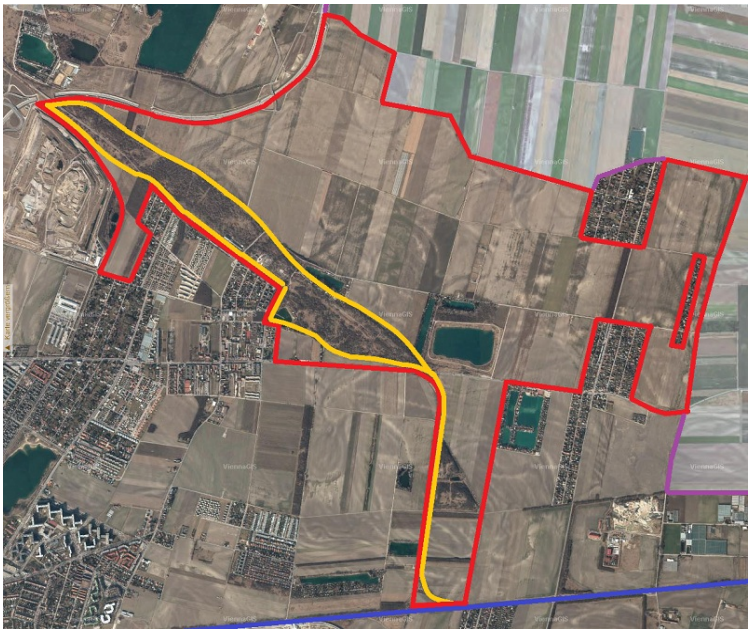


Abb. 150: geplaner Norbert-Scheed-Wald
In der Grafik sind der geplante Wald- und Wiesenbereich rot, der ehemalige Verschiebebahnhof mit seinen Zufahrtsgleisen gelb eingezeichnet.

[80] Online unter https://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/11/11005.html.
[81] Online unter https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/wienerwald/norbert-scheed-wald.html.

Einen zentralen Anteil daran wird der Norbert-Scheed-Wald in der Donaustadt mit rund 1.000 Hektar Fläche einnehmen. Denn gerade der Nordosten Wiens ist arm an Grünräumen. Mit dem Norbert-Scheed-Wald wird ein Erholungsraum mit besonderer Qualität geschaffen: ein vielfach nutzbarer zeitgemäßer Stadterholungsraum, der Ökologie, Naturschutz, Landwirtschaft, Erholung, Freizeit, Mobilität und Klimavorsorgefunktion in einzigartiger Weise vereint.
Mit einem im April 2015 beschlossenen Leitbild für die Zukunft des Norbert-Scheed-Waldes legt die Stadt konkret vor, wie das Jahrhundertprojekt aussehen wird. So sollen neue, hochwertige Erholungsbereiche für die Bevölkerung geschaffen werden. Vorhandene Gewässer werden schrittweise zugänglich gemacht. Fahrradwege werden ausgebaut. Die bunte Vielfalt aus lichten Wäldern, Steppen, Wiesen, Äckern, Gewässern lässt sich künftig über neue Wanderwege erkunden. Über eine Verbindung zur U2-Station Aspern Nord wird der Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Ein neues Leitsystem wird der Orientierung dienen und auf Besonderes aus dem Tier- und Pflanzenreich hinweisen, aber auch Interessantes zu Geschichte und Nutzung des Gebietes vermitteln. Erholungssuchende finden somit Raum für Entspannung und naturverträgliche Aktivität. Ob spazieren gehen, am Wasser sitzen oder picknicken, joggen, Fahrrad fahren oder reiten, Naturlehrpfade begehen, Tiere beobachten, selbst ernten oder Landwirtinnen und Landwirten während der Arbeit über die Schulter blicken: Vieles wird nebeneinander und miteinander möglich.

Punktuelle Aufforstungen und Gehölzstreifen schaffen neue Lebensräume für Tiere, Trockenrasen werden geschützt und erweitert. Neue Grünkorridore verbinden zukünftig den aktuellen Grünraumbestand und erweitern den Lebensraum von Wildtieren. Der Norbert-Scheed-Wald wird somit zum natürlichen Lebens-, Lern- und Erholungsraum und zu einem zentralen Element im Netz von Freizeit- und Grünräumen für alle Wienerinnen und Wiener.
Anlässlich des 30. Jubiläums der Aktion "Wald der jungen WienerInnen" haben Kinder und Jugendliche aus Wien am 17. und 18. Oktober 2014 mit der Aufforstung begonnen. Mehr als 16.000 Bäume und Sträucher wurden an diesem Wochenende bereits gepflanzt.

Abb. 151: Die Rathausprominenz beim Baumpflanzen
Das Areal lag knapp außerhalb des Verschiebebahnhofes

Einen Artikel der Donaustädter Bezirkszeitung vom Dezember 2015, in dem der künftige Norbert-Scheed-Wald entsprechend gelobt wurde, beendete der derzeit amtierende Donaustädter Bezirksvorsteher Ernst Nevrivy mit dem Versprechen: „*Als ihr Bezirksvorsteher, liebe Donaustädterin und lieber Donaustädter, werde auch ich mich für dieses große Jahrhundertprojekt der Donaustadt mit ganzer Kraft einsetzen!*“[82]

Momentan (Herbst 2016) ist von Arbeiten, die zum Wald- und Wiesengürtel Nordost führen sollen, nichts zu sehen. 2014 erfolgten Baumpflanzungen außerhalb des Areals in einem Gelände, das später Teil des Norbert-Scheed-Waldes werden soll. Eine ungeklärte Frage ist, was mit den noch bestehenden Zufahrgleisen geschehen soll. Werden die Gleisanlagen und infolgedessen auch die beiden Fabrikanlagen an der Oleandergasse abgesiedelt oder können sie integriert werden?

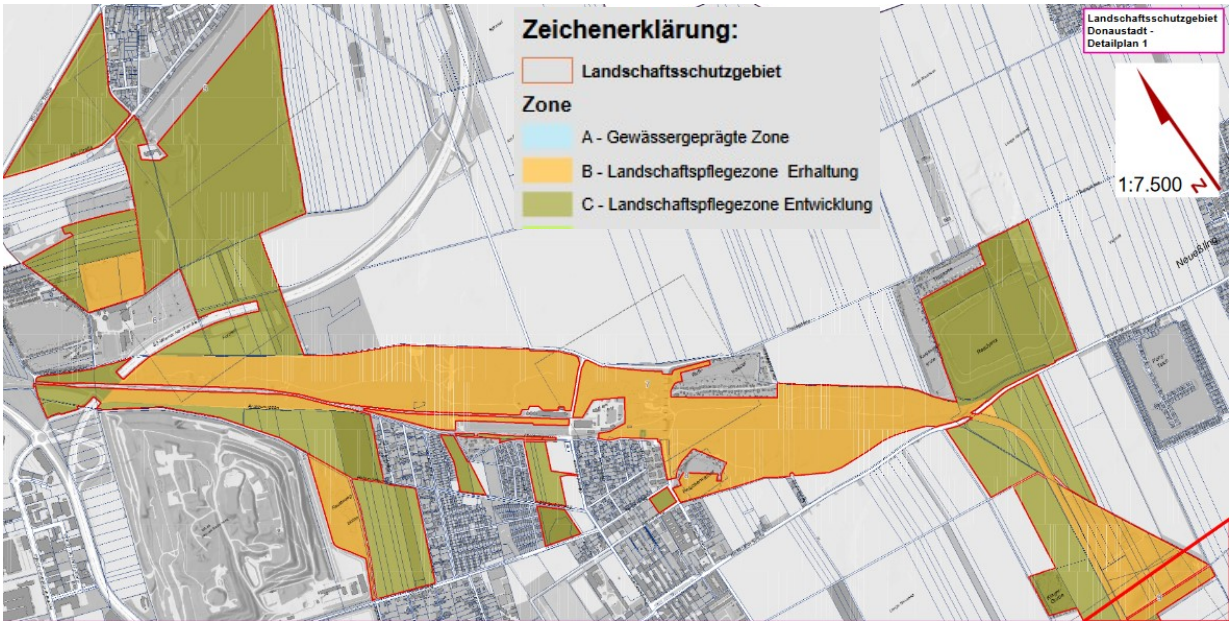


Abb. 152: Flächenwidmungsplan für den Norbert Scheed-Wald
Die bestehende "Wildnis" des ehemaligen Verschiebebahnhofes soll erhalten bleiben, große Flächen, heute meist Ackerland, sollen hinzukommen. Die Gleisanlagen der Nordzufahrt, die Reste des Einfahrbahnhofes (3 Gleise), der Rübenladeplatzes und das Fabrikgelände sind nicht Teil des Landschaftsschutzgebietes. Die Planung 2014 geht nicht von einer Einstellung des Bahnbetriebes aus. (Wiener Umweltschutzabteilung MA22)

Aus dem obigen Plan für die zukünftige Gestaltung des Norbert-Scheed-Waldes ist zu entnehmen, dass die Zufahrgleise zusammen mit den drei noch vorhandenen Gleisen des Einfahrbahnhofes, der Rübenladeplatz und die danebenliegenden Fabrikareale nicht Teil des geschützten Bereiches werden sollen. Auch die beiden Teiche östlich der Oleandergasse sind ausgenommen. Wie das in der Praxis funktionieren soll, wenn durch ein Gebiet, wo Familien mit ihren Kindern spazieren gehen, plötzlich ein Güterzug fährt und an dessen Rand bei ohrenbetäubendem Lärm Schrott verladen wird, ist fraglich.

[82] Donaustädter Bezirkszeitung Nr. 12/2015.

11. Conclusio:

Zur Ende des Jahres 2016 war das Areal des ehemaligen Verschiebebahnhofes Breitenlee noch immer nicht als Teil des Wald- und Wiesengürtels unter vollkommenen Schutz gestellt. Insbesondere, was die Erweiterungsflächen betrifft, sind sicher noch zähe Verhandlungen mit den derzeitigen Grundbesitzern zu führen, allen voran mit dem Schottenstift. Dennoch ist zu erwarten, dass die Visionen des ehemaligen Donaustädter Bezirksvorstehers Norbert Scheed in naher Zukunft Wirklichkeit werden.

Die Geschichte des Verschiebebahnhofes Breitenlee wird von historischen und gesellschaftspolitischen Veränderungen des 20. und beginnenden 21. Jahrhunderts begleitet. Die Planung fiel noch in die letzten Friedensjahre der Monarchie. Wien war die boomende Reichshaupt- und Residenzstadt, der Verkehr nach und durch Wien hatte einen Umfang erreicht, dem die veraltete Infrastruktur der Eisenbahn nicht mehr gewachsen war. Der erste Plan eines Zentralverschiebebahnhofes wurde durch Geldgier und Spekulation zu Fall gebracht. Der Erste Weltkrieg brach über Europa herein. Nun hatte das Militär das Sagen und mit dem Bau des für Truppentransporte unbedingt notwendigen Bahnhofs wurde mitten im Krieg begonnen. Die Baufortschritte waren enorm.
Mit Kriegsende zerfiel die Donaumonarchie. Die Österreichischen Staatsbahnen, nun nicht mehr kaiserlich-königlich, bauten am Bahnhof so weiter, als gäbe es keine neuen Grenzen, keine Verlagerung des Verkehrs, als wäre Wien noch die glänzende Metropole. Tatsächlich war Wien der „Wasserkopf“ eines Kleinstaates geworden. Der Traum, dass sich diese Stadt wie Phönix aus der Asche erheben würde, ging nicht in Erfüllung. Erst spät, nämlich erst vier Jahre nach dem Ende der Donaumonarchie, zog man die Konsequenzen und stellte die Bauarbeiten ein. Die finanzielle Notlage der jungen Republik zwang auch die Staatsbahnen, alle vorhandenen Reserven sinnvoll zu verwerten. Das nun nicht mehr benötigte neuwertige Schienenmaterial wurde abgebaut und an anderer Stelle verwendet. Die endgültige Stilllegung des Verschubbetriebs im Jahre 1926 war die zwingende Konsequenz. Was blieb, wurde zum Abstellen von Schadwagen verwendet, der Verschiebebahnhof endete als Müllhalde der Österreichischen Bundesbahnen, die aus den Österreichischen Staatsbahnen hervorgegangen waren.
Die Anlage geriet in Vergessenheit. Ein Großteil davon wurde von der Natur wieder in Besitz genommen. Noch hatten Naturliebhaber diese „Gstettn“ nicht als wertvolles Biotop entdeckt. Entdeckt haben es die Militärs des Dritten Reiches und schmiedeten sofort große Pläne für eine Reaktivierung. Das Dritte Reich ging dann doch an der „Gstettn“ spurlos vorüber, ebenso wie ein Großteil der Bombenabwürfe der Alliierten.

Dann kamen die Sowjets, nahmen das Areal als Deutsches Eigentum in Besitz und stellten darauf ihre Beutelokomotiven ab. Die meisten waren ohnehin untauglich und rosteten zumindest zehn Jahre vor sich hin. Auch nach deren Abzug sollte sich nicht viel ändern. Unbrauchbare Lokomotiven landeten zwar in den Hochöfen der VÖEST, dafür stellte man anderes schadhaftes Rollmaterial ab. Diese Funktion sollte der ehemalige Bahnhof bis heute beibehalten, auch wenn nur mehr zwei Gleise dafür Platz bieten.
Ende des 20. Jahrhunderts setze der Trend „Wohnen im Grünen“ voll ein, Reihenhausanlagen schossen wie die Pilze aus dem Boden. Der Grund in stadtnaher Lage war rar und wurde immer teurer. Der Stadtrand, und hier vor allem der 22. Bezirk, wurde zur begehrten Wohngegend. Die Stadt dehnte sich aus. Wo bisher die Gärtner ihre Felder bestellt hatten, entstanden Wohnblocks und Reihenhausanlagen. So wurde auch, wenn auch erst nach der Jahrtausendwende, das Umland des ehemaligen Verschiebebahnhofes Breitenlee entdeckt – Wohnen im Grünen, absolut ruhig. Eine große Reihenhausanlage entstand in unmittelbarer Nähe. Auf die sich daraus ergebenden Probleme wurde in Kapitel 9.3.3 eingegangen.
Hätten die Stadtplaner das Areal des Verschiebebahnhofes dreißig Jahre früher entdeckt, hätten die Bundesbahnen mit dem Verkauf des Areals ein sehr gutes Geschäft gemacht und anstatt einer grünen Wildnis stünden heute dort Reihenhausanlagen.
Die Stadtplaner und interessierten Wohnbaugenossenschaften kamen zu spät. Umweltschützer hatten bereits entdeckt, dass diese Müllhalde, diese „Gstettn“, ein großes wertvolles Biotop darstellt, ein Naturjuwel am Rande der Großstadt. Initiativen, teils von der Gemeinde Wien selbst initiiert, die die Wildnis im Nordosten Wiens für nächste Generationen erhalten wollten, hatten Erfolg. Das Areal steht nun unter Landschaftsschutz. Es wird Herzstück des Wald- und Wiesengürtels Nordost werden.
Der Verschiebebahnhof Breitenlee hat eine Metamorphose erfahren, er wird als „Norbert-Scheed-Wald“ Heimat einer einzigartigen Fauna und Flora bleiben und gleichzeitig Erholungsraum der Wienerinnen und Wiener sein.

12. Anhang:

Abb. A-1: Detailplan des Verschiebebahnhofs Breitenlee

Zu 5:

Abb. A-2: Unterschiedliche Besitzverhältnisse im Wiener Eisenbahnnetz.

Zu 5.1

Zum Abschnitte XVI „Verkehrswesen.“

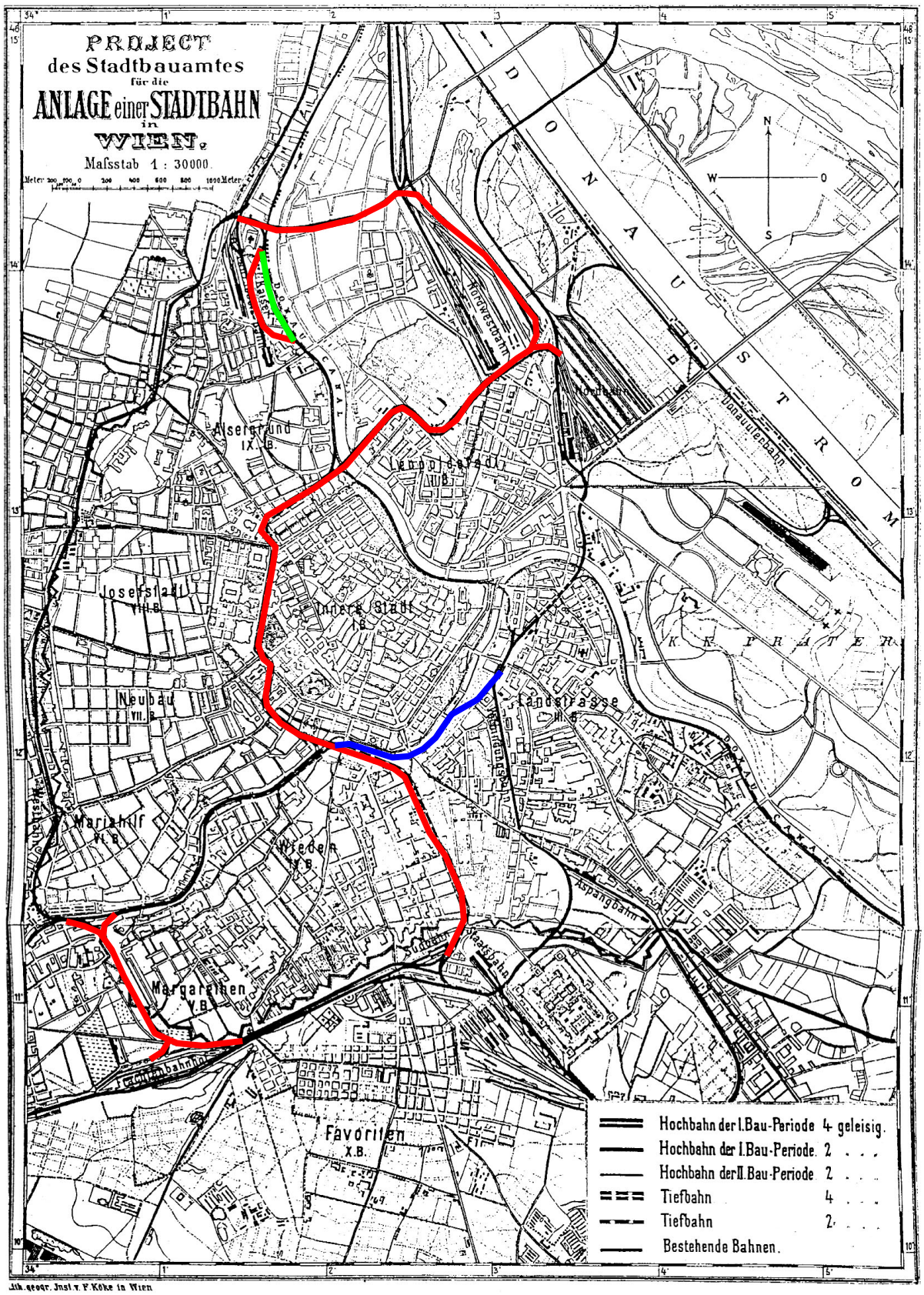


Abb. A-3: Von der „Kommission für Wiener Verkehrsanlagen“ 1890/91 vorgeschlagenen Verbindungslinien

Die roten Linien wurden nicht verwirklicht. Die Innere Stadt wurde entgegen dem Vorschlag vom Karlsplatz ausgehend entlang des Wienflusses umrundet und mündet beim Hauptzollamt (heute Landstraße) in die Donaukanallinie ein (blau). Die Donaukanallinie zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke wurde nicht an den Franz-Josefs-Bahnhof herangeführt sondern entlang des Donaukanals geführt (grün).

Zu 5.2 *K) Schaffung von Verschubanlagen für die Güterverbindungsbahn.*

Man kann beim Rangieren von Gütern zweierlei Systeme unterscheiden, und zwar das ältere, darin bestehend, den Zug in jeder größeren Station so zu ordnen, daß Wagen gleicher Station oder gleicher Route beisammen stehen. Dieses System erfordert viel Verschubarbeit, das heißt viel Nebenleistungen der Lokomotiven, ergibt daher langsam verkehrende Güterzüge, aber hohe Belastung pro Lokomotivkilometer. Es macht daher dieses System, insbesondere wenn man den Aufwand an Lokomotivnutzkilometer pro 1000 Bruttotonnenkilometer betrachtet, statistisch eine gute Figur. Die langsame Güter- und Wagenbewegung, welche es involviert, kommt in der Statistik nicht zum Ausdrucke, ebenso scheinen insbesondere in Österreich die hohen Nebenleistungen, die diesem System anhängen, in der Statistik nicht auf, weil sie mit den übrigen Nebenleistungen wie Vorspänne, rückkehrende Vorspänne, welche die gebirgige Formation unseres Vaterlandes erfordert, kumuliert ausgewiesen werden. Ebensowenig erscheint der durch solches Vorgehen hervorgerufene hohe Stand an Zugbegleitern in der Verkehrsstatistik.

Das System wird trotz seiner Mängel auf der ganzen Welt immer noch eine große Rolle spielen, weil insbesondere auf Bahnen kleiner und mittlerer Frequenz moderne große Rangieranlagen fehlen und daher die Verwaltungen gezwungen sind, die Verschubarbeit so gut es geht auf die größeren Mittelstationen zu verteilen.

Nach dem neuen System des Verschubes, das z. B. im Ruhrkohlengebiet ausgedehnte Anwendung findet, werden die Voll- und Leerwagen ungeordnet nach großen Rangierstationen zusammengefahren und dort erst in geordnete Züge zusammengestellt. Diese laufen wieder bis zur nächsten großen Rangierstation durch und wird auf den Zwischenstationen möglichst wenig Rangierarbeit verrichtet.

Im Rayon des Wiener Lokal- und Transitgüterverkehrs wird natürlich das zweite moderne System Anwendung finden müssen. Wünschenswert wäre es hiefür, nur e i n e n großen Zentralrangierbahnhof zu bauen. Mit einer solchen Zentralanlage findet z. B. Chicago, das einen wesentlich stärkeren Verkehr als Wien, insbesondere im Transito hat, sehr gut sein Auslangen. Chicago könnte für Wien tonangebend sein, da dort auch nur die umkreisenden Verbindungen an einer Stadtseite (Westen) gut sind, wie in Wien, wo nur die östlichen Verbindungen billige Transporte ermöglichen. Es erscheint aber in Wien kaum möglich, eine passende Situierung für eine solche Zentralanlage ausfindig zu machen. Man wird deshalb daran denken müssen, im Norden und Süden der Stadt je einen Hauptrangierbahnhof in möglichst billiges Terrain zu legen.

Im Norden ergibt sich die Situation der Rangieranlage zweifellos im Zuge der neu anzulegenden Verbindungslinie Stadlau - Jedlesee, etwa zwischen Kagran und Leopoldau. Dorthin können Güter von bzw. nach den einzelnen Bahnen in folgender Weise rollen:

von und nach Franz-Josef-Bahn	*via Absdorf - Stockerau - Jedlesee*
von und nach Nordwestbahn	*via Stockerau - Jedlesee*
von und nach STEG-Bahn Brünn	*via Süßenbrunn—Breitenlee*
von und nach Nordbahn	*via Süßenbrunn—Breitenlee*
von und nach STEG-Bahn Marchegg	*via Stadlau (I. Alternative) ODER*
	via Gänserndorf—-Süßenbrunn — Breitenlee
	(II. Alternative)
von und nach Westbahn	*via Stockerau—Tulln.*

Recht schwierig würde sich die Einfügung der Donau-Umschlagfracht insbesondere gegen Westen gestalten, da sie mit der übrigen Fracht gegen Westen erst in Tulln zusammentreffen würde, wo ein eigener Rangierbahnhof gegen Judenau errichtet werden müßte, dessen Arbeit noch erschwert, würde, weil die Züge von Stockerau in Tulln gestürzt werden.

Diese Schwierigkeit ließe sich eventuell überwinden, wenn die Donauumschlagfracht über einen kleinen Vorbahnhof des Nordwestbahnhofes via Groß Jedlersdorf auf den Rangierbahnhof Kagran gebracht würde. (Siehe auch später unter Personenbahnhöfe.) Diese und sonstige Detailfragen können, wie ersichtlich, in einer generellen Studie nicht gelöst werden., Der südliche Rangierbahnhof ist unzweifelhaft zwischen Rothneusiedel und Oberlaa zu situieren, wohin die genannte nördliche Fracht via Kagran—Stadlau—Donaukai (Stürzung daselbst) oder über Kagran—Simmering Hauptstraße und die neu zu erbauende Verbindungskurve zur Brucker Linie käme. Alle übrigen Relationen der Rangierstation Rothneusiedl ergeben sich von selbst.[83]

Zu 5.3

Ablehnung der Bahnhofskommission betreffend zweier Verschiebebahnhöfe

.... Was nun die definitive Leitung der Transitfrachten nach Littrows Vorschlägen betrifft, so ist hierüber mit Bezug auf das in der W.B.K, behandelte Projekt der Ablenkung des Transitgüterverkehrs in der Hauptsache folgendes anzuführen :

Nach Littrow soll grundsätzlich das um Wien herumführende Transitbrutto erst dann, wenn es den betreffenden Fernradius, erreicht hat, stationsweise in den Zug einrangiert werden. Diese zweite Rangierung der Transitfrachten - die erste Rangierung hat die Formierung des um Wien herumzuführenden Zuges betroffen - will die W.B.K, soweit es nur angeht vermeiden; so sollen in Kagran stationsweise rangierte Routenzüge nach allen Staatsbahnlinien formiert und zu diesem Zwecke geeignete Stationsharfen errichtet werden.

Weiters weicht Littrow von den Absichten der W.B.K, dadurch ab, dass L. zwei neue Hauptrangierbahnhöfe und zwar einen im Norden und den andern im Süden anlegen will, wogegen die W.B.K, nur einen großen Rangierbahnhof (Kagran) beabsichtigt. ...[84]

[83] Hermann von Littrow „Studie über die Verbesserung der Wiener Stadtbahn“, Wien 1911.
[84] Wiener Bahnhofskommission, Wien 1911

Zu 6.3.1

Gleisplan und Bilder des Verschiebebahnhofs Strasshof an der Nordbahn

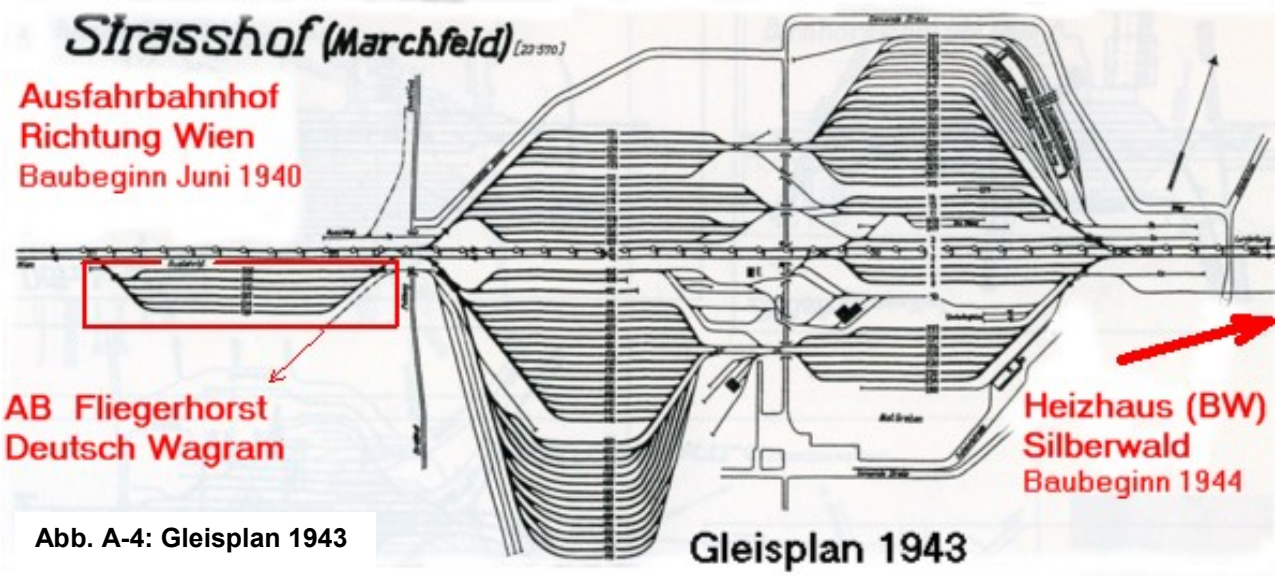


Abb. A-4: Gleisplan 1943

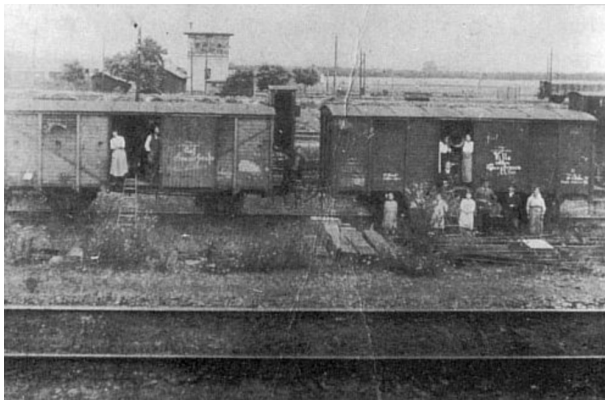


Abb. A-5: Entladung der zugeführten Lebensmittel am Bahnhof Strasshof (1908)

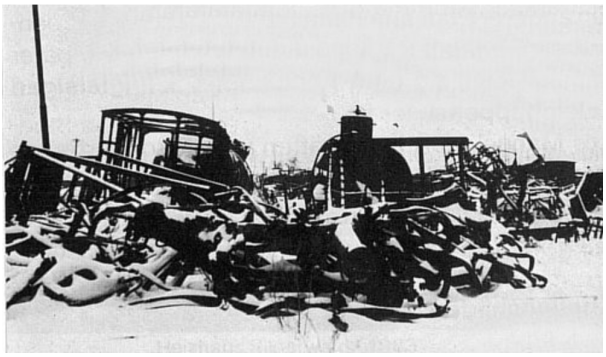


Abb. A-6: Der Rangierbahnhof nach dem schweren Bombenangriff (20.3.1945)

Abb. A-7: Das Abrollstellwerk der rechten Anlage

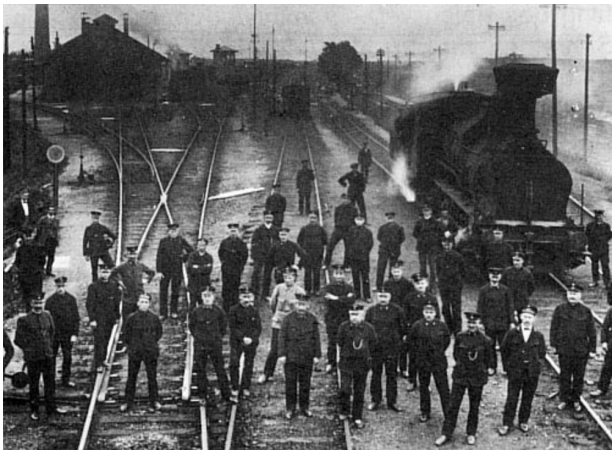


Abb. A-8: Das Heizhaus Strasshof um etwa 1921

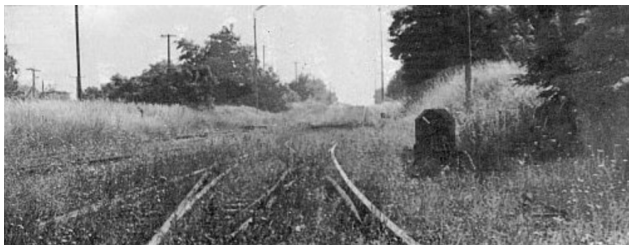


Abb. A-9 : Der stillgelegte und bereits überwucherte Verschiebebahnhof Strasshof

Zu 6.3.2 Der geplante Verschiebebahnhof Kagran:

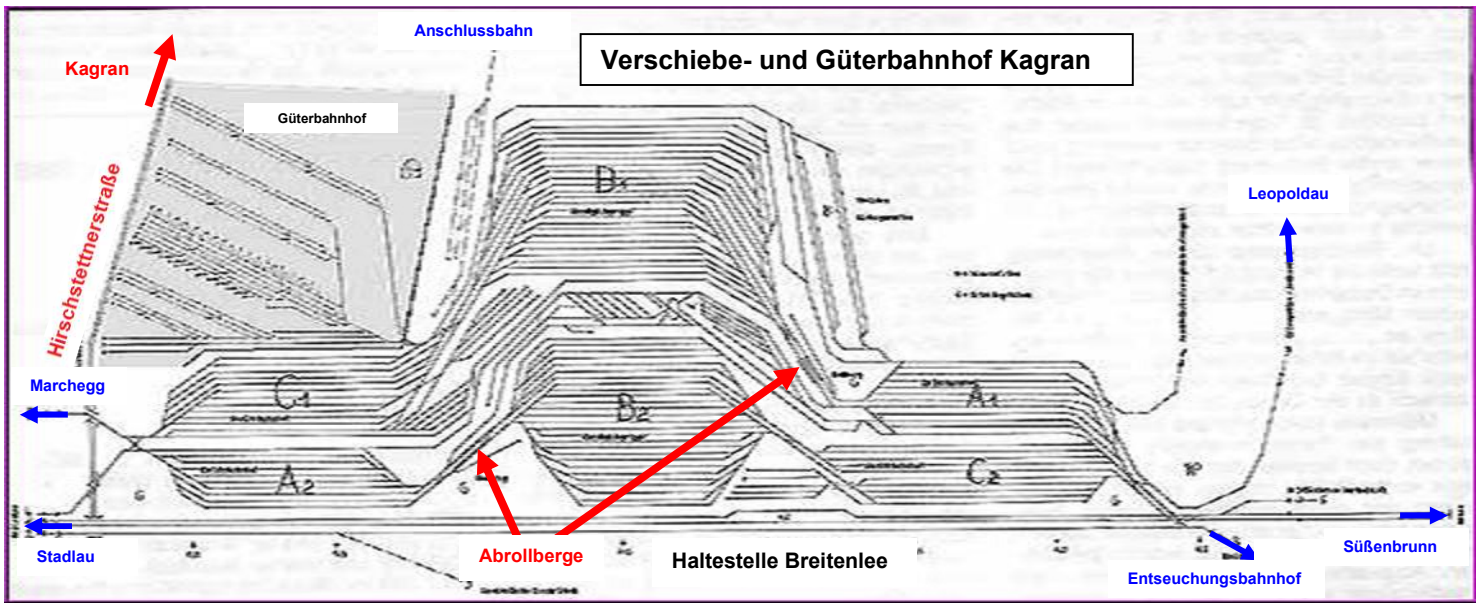


Abb. A-10: A1, A2 ... Einfahrgruppe, B1, B2 ... Reihungsgruppe, C1, C2 ... Ausfahrgurppe

Gleisgruppe A1: *Einfahrbahnhof von der Nordbahn. 11 Gleise mit 460 – 760m, wobei das unterste für Triebfahrzeugfahrten vorgesehen war. In der 1. Bauphase waren 8 Einfahrgleise und das Gleis für Triebfahrzeugfahrten geplant.*

Gleisgruppe B1: *Reihungsgruppe mit 26 Gleisen von 520 - 870m mit Rollberg zwischen AI und B1. Oberhalb der Reihungsgruppe befand sich das Umfahrungsgleis sowie nördlich vier Richtgleise zum Ladungsrichten. Im 1. Bauabschnitt waren 19 Gleise vorgesehen.*

Gleisgruppe C1: *Ausfahrbahnhof nach Stadlau bzw. Marchegg mit 12 Gleisen von 630 - 880m. Das unterste Gleis war als Lokumfahrungsgleis gedacht. In der 1. Bauetappe sollten 6 Gleise und das Lokumfahrungsgleis realisiert werden.*

Gleisgruppe A2: *Einfahrbahnhof von Stadlau bzw. Marchegg mit 10 Gleisen von 560 - 760m. In der 1. Bauphase waren 9 Gleise vorgesehen.*

Gleisgruppe B2: *Reihungsgruppe mit 23 Gleisen von 480 - 790m mit Rollberg zwischen A2 und B2. Im 1. Bauabschnitt waren 20 Gleise geplant.*

Gleisgruppe C2: *Ausfahrbahnhof nach Leopoldau, Laa und Süßenbrunn mit 10 Gleisen von 740 - 990m. In der 1. Bauetappe waren 3 Gleise geplant.*

Rollberge: *Beide waren mit einem Winter- u. Sommerrollberg ausgestattet. Der Winterrollberg war wegen der schlechten Laufeigenschaften bei Kälte etwas höher angeordnet. Neben den Rollbergen war jeweils ein Abstellgleis für Schadwagen und ein Gleis, um mit den abgespannten Triebfahrzeug vom Einfahrbahnhof in die Zugförderung zu gelangen, geplant.*

Zugförderungsanlagen: *Die Errichtung eines Heizhauses war nicht notwendig, da sich das Heizhaus Stadlau in unmittelbarer Nähe befand. Man benötigte jedoch Einrichtungen zum Ausrüsten und Bereitstellen der Lokomotiven. Diese Anlagen waren zentral zwischen den beiden Gleisgruppen B1 und B2 geplant. Fünf parallel verlaufende Gleise sollten im Endausbau das gleichzeitige Ausrüsten von 15 Dampftriebfahrzeugen ermöglichen. Im 1. Bauabschnitt waren 3 Gleise für 9 Loks geplant.*

Verschiedene Einrichtungen: In der Nähe des Rollbergs zwischen A1 und B1 war eine Anlage zum Richten von verschobenen Ladungen und Umladen von beschädigten Güterwagen vorgesehen. Beachtenswert auch die Gleisgruppe mit 5 Gleisen zwischen Rollberg und Drehscheibe zum Bereitstellen der Dienstwagen. Weitere Gleisgruppen mit Stumpfgleisen, zwischen C1 und B1 sowie C2 und B2, waren für das Abstellen von Güterwagen oder Aufstellen von Schadwagen gedacht. Um dem Personal eine komfortable An- und Abreise zu und von der Dienstelle zu ermöglichen, war die Haltestelle Breitenlee im km 15,000 mit Mittelbahnsteig vorgesehen.[85]

[85] Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 24

Zu 8:

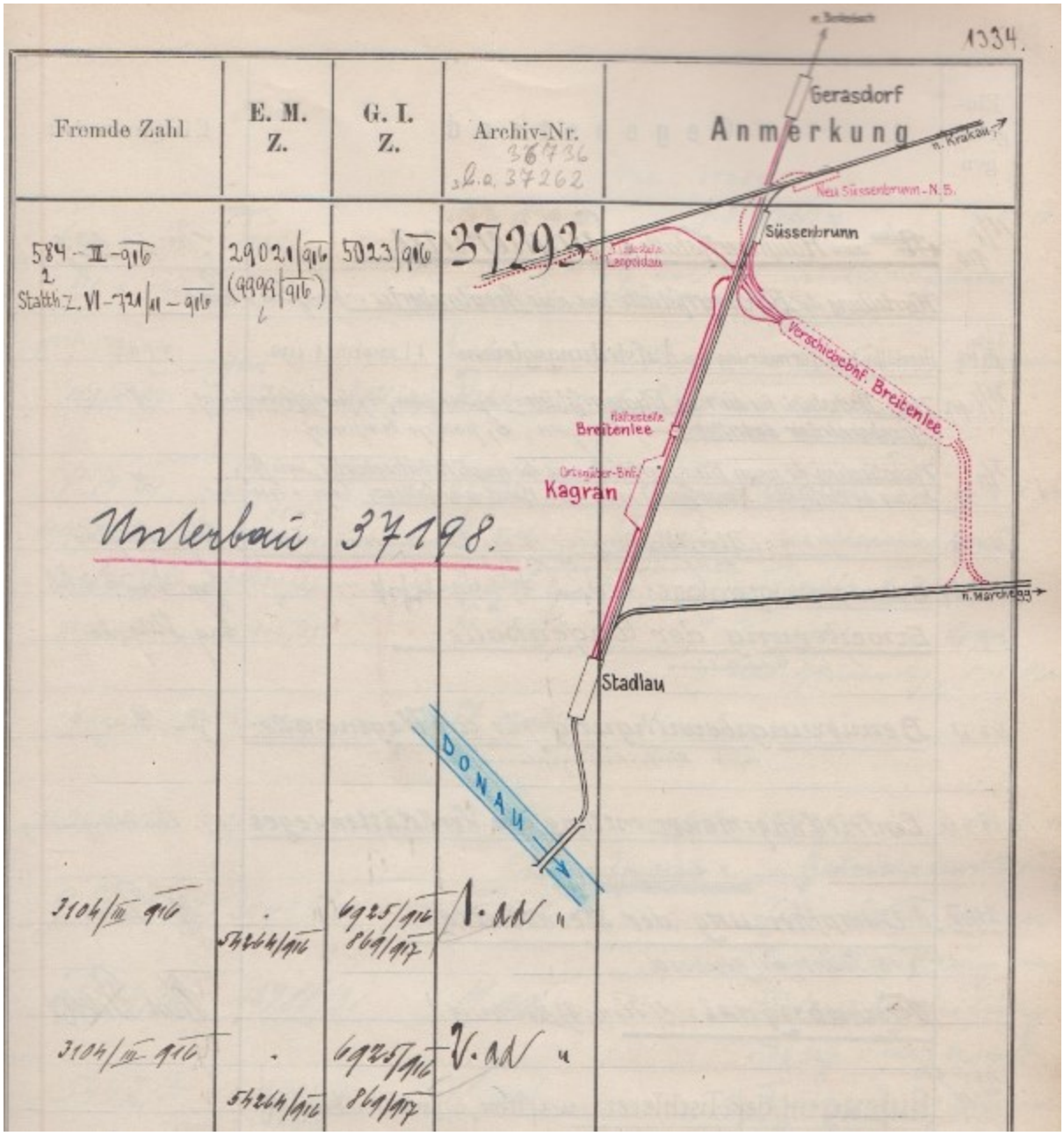


Abb. A-11: Auszug aus dem handgeschriebenen Inhaltsverzeichnis, in dem die einzelnen Schriftstücke (Protokolle und Pläne) angeführt sind. Die schriftliche Aufzählung wird hier durch eine Skizze ergänzt.

Hinweis: Die Haltestelle „Breitenlee“ wurde später auf „Kagran“ umbenannt und heißt heute „Breitenleer Straße“.
Der Bahnhof „Neu Süssenbrunn – N.B.“ heißt heute „Süßenbrunn“
Der Bahnhof „Süssenbrunn“ am Laaer Ast heißt heute „Süßenbrunn Entseuchungsbahnhof“ und dient nur mehr dem Güterverkehr.

Abb. A-12: 3. Teil des Inhaltsverzeichnisses, das die Schriftstücke der Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft auflistet

Zu 8.1.3

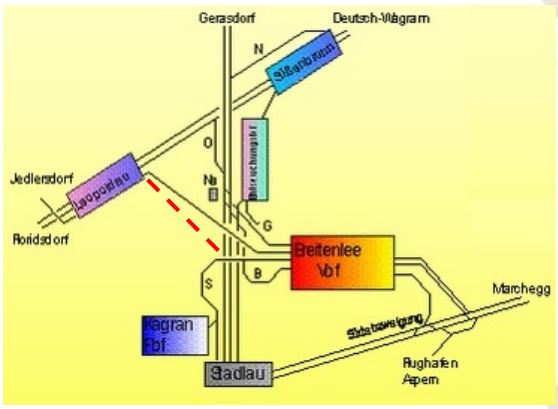


Abb. A-13: Zufahrtslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee und Verknüpfung zwischen Ostbahn und Nordbahn

Im rechten Detailplan (Nordzuführung) sind die Verbindungen vom Verschiebebahnhof nach Leopoldau und nach Kagran-Güterbahnhof als Unterführungen eingezeichnet. Dann wurde dies durch blauen Stift auf Brücken über die Ostbahn und die Straße von Kagran korrigiert. Nach Auflassen des Verschiebebahnhofes wurde das von Leopoldau kommende Gleis direkt nach Stadlau geführt (rot). Die Brücken über die Ostbahn wurden zu Ende des Zweiten Weltkrieges zerstört und nicht mehr aufgebaut.

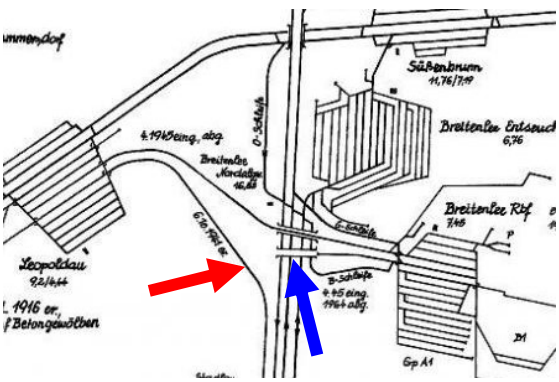


Abb. A-14: Nordzufahrt 1942

Aus dem Gleisplan von 1942 (links) ist erkennbar, dass die Südschleife nie in Betrieb genommen wurde. Die Brücke über den Laaer Ast ist ohne Gleis (blauer Pfeil). Stattdessen führt eine direkte Verbindung von Stadlau direkt nach Leopoldau (roter Pfeil)

Zu 8.1.3

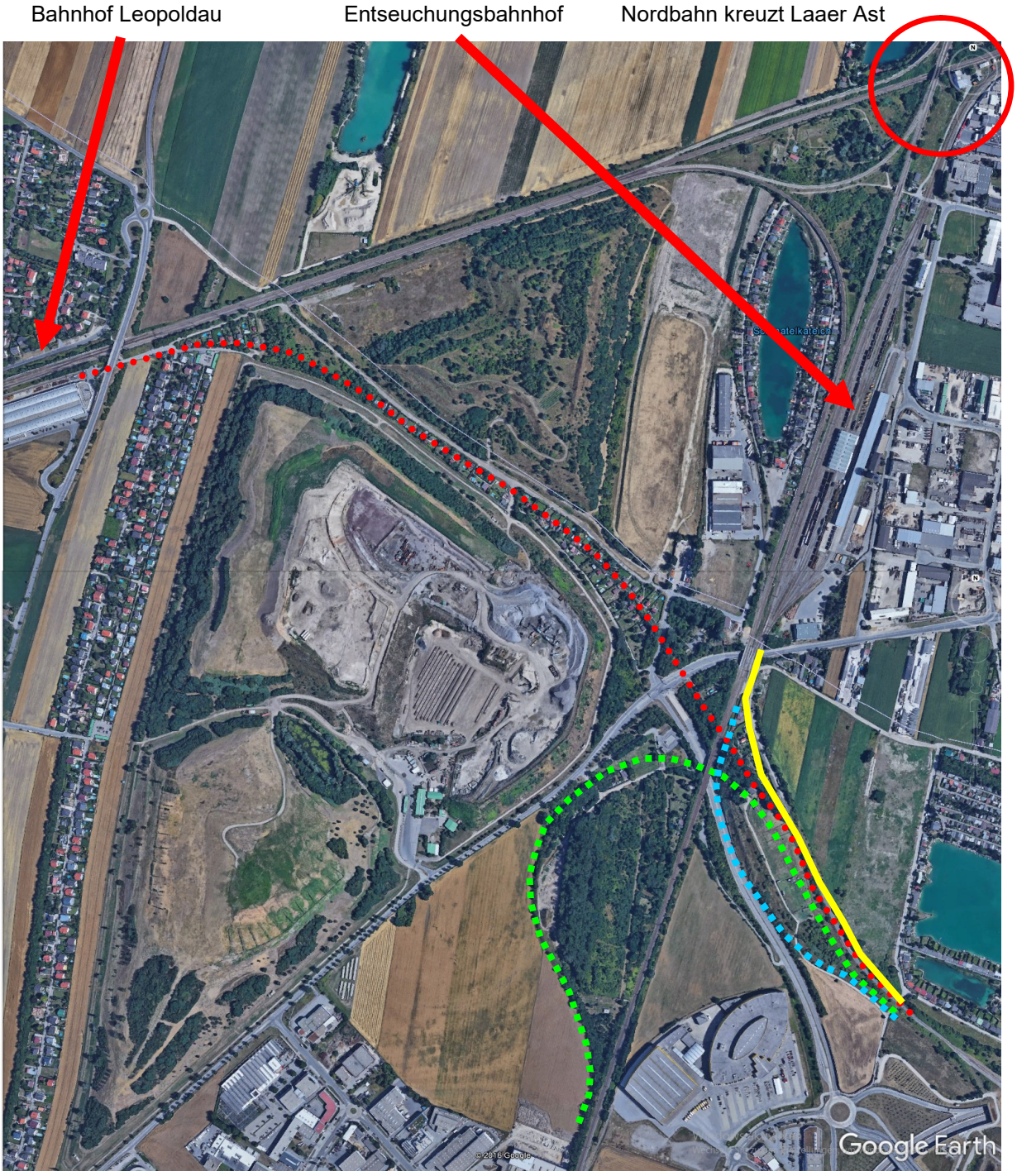


Abb. A-15: In Google Earth sind die ehemaligen Trassen noch gut erkennbar.
rot: Verbindung Verschiebebahnhof - Leopoldau
grün: Verbindung Verschiebebahnhof - Stadlau (S-Schleife) – wurde nicht fertiggestellt
blau: Verbindung Verschiebebahnhof - Laa (B-Schleife)
gelb: Verbindung Verschiebebahnhof - Entseuchungsbahnhof, Deutsch Wagram (G-Schleife)
Diese Strecke existiert noch und dient als Zufahrt zum ehemaligen Verschiebebahnhof

Zu 8.1.4

Im Zuge des Baus des Verschiebebahnhofes Breitenlee wurde auch das Wiener Eisenbahnnetz verbessert, zusätzliche Verbindungsschleifen wurden gebaut.

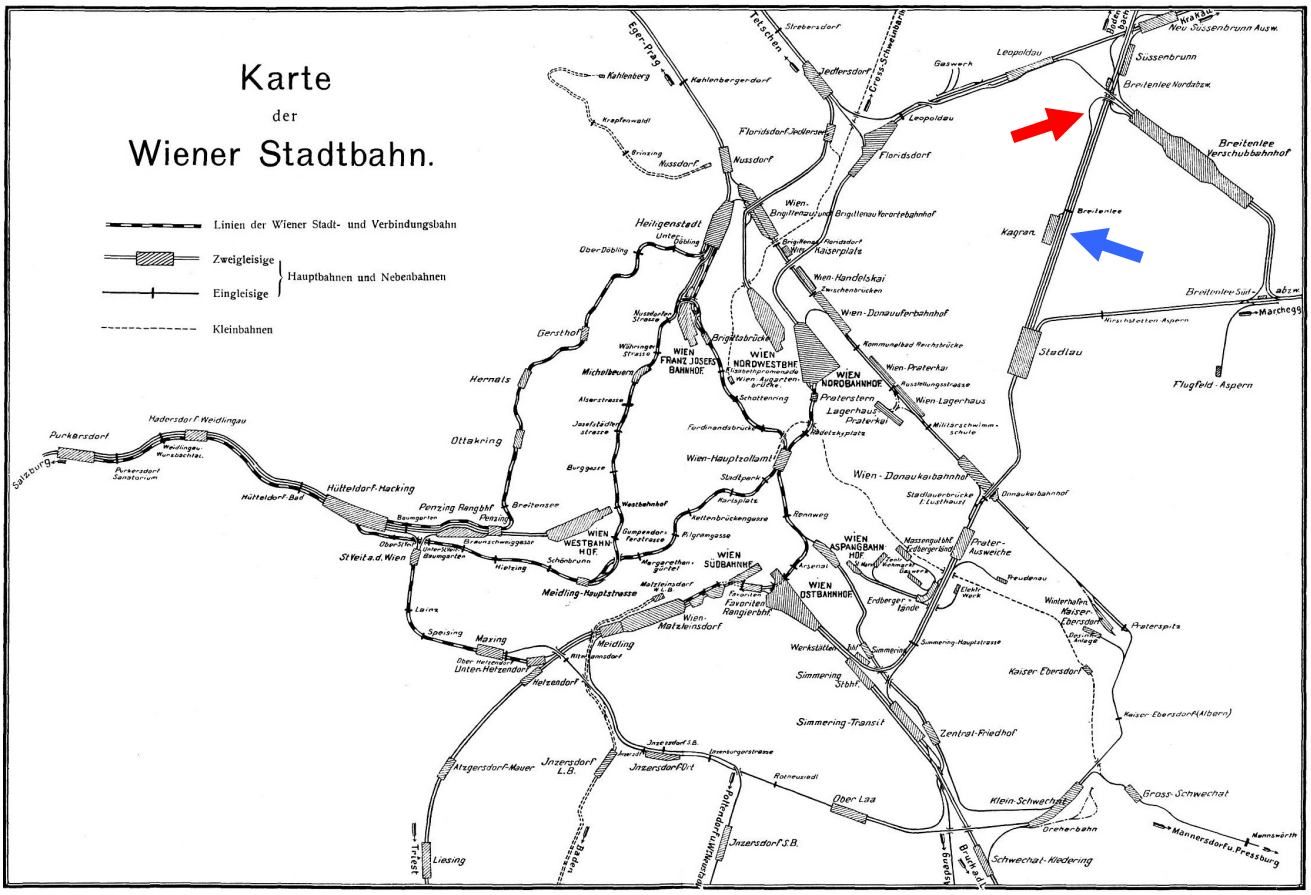


Abb. A-16: Wiener Eisenbahnnetz im Jahr 1918.
Die S-Schleife bei der Nordzuführung zum Verschiebebahnhof Breitenlee (roter Pfeil) und der Güterbahnhof Kagran (blauer Pfeil) existieren nicht.

Zu 8.3

Bericht in der Deutschen Bauzeitung anlässlich der Teilinbetriebnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee: [86]

Die neuen Wiener Umfahrungslinien

Die Eröffnung und Inbetriebnahme der neuen Wiener Umfahrungslinien steht bevor. Aus diesem Anlass gingen der Wiener Presse die folgenden Mitteilungen zu: Den Hauptknotenpunkt der für den Wiener Transit-Verkehr neu geschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das dort fast ebene und völlig unbebaute, von wenig Wegverbindungen durchschnittene Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsmöglichkeit so vorzusorgen, dass nach vollem Ausbau des Verschiebe - Bahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Der Bahnhof hat eine Länge von fast 4 km und eine Breite von 200 bis 400 m, er übertrifft mit diesen Maßen den in den letzten Jahren angelegten großen Verschiebebahnhof Straßhof der Nordbahn und vermag einen Vergleich mit den größten deutschen Bahnhöfen gleicher Art (bei Dresden, Mannheim, Nürnberg usw.) zu bestehen. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Straßhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen und sodann nach diesen ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe weiter zu leiten.

Der Hauptsache nach sind für diese Zwecke zwei gleichartige neben einander liegende, entsprechend den beiden Hauptfahrrichtungen entgegengesetzt angeordnete Gleisnetze vorgesehen, deren jedes aus je einer Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppe besteht. Die Reihung der Züge erfolgt über die zwischen den Einfahr- und Richtungsgruppen befindlichen Abrollrücken. Für die Behandlung der Stückgutwagen ist eine Umladeanlage vorgesehen, bei welcher die Beförderung der Stückgüter von einem Wagen zum anderen mittels eines endlosen, elektrisch angetriebenen Förderbandes eingerichtet wird. Für die zahlreichen, aus und in Dienst gehenden Lokomotiven ist eine umfangreiche Zugförderungsanlage am südlichen Bahnhofsende vorgesehen, die drei ringförmige Lokomotivschuppen mit zusammen 56 Ständen enthält, von welchen für den ersten Bedarf ein Schuppen mit 23 Ständen ausgebaut wird. Im Zusammenhang hiermit soll für Ausbesserungsarbeiten eine Wagenwerkstätte mit 45 und eine Lokomotiv-Werkstätte mit vier Ständen eingerichtet werden. Die Betriebskohle wird in ausgedehnten, tiefgelegten Kohlensümpfen aufgestapelt und mittels

[86] Deutsche Bauzeitung „Die neuen Wiener Umfahrungslinien“, 50. Jahrgang, Berlin 1916, S. 559 f.

Aufzügen und elektrischen Hängebahnen zu einer die Tender der Lokomotiven unmittelbar bedienenden Gossenanlage gebracht werden, ein Wasserturm mit 300 cbm fassendem Hochbehälter wird zum Aufspeichern des aus einem Tiefbrunnen zu pumpenden Nutzwassers dienen.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern an Unterbau-Arbeiten die Bewältigung von etwa 600.000 m^3 Erdbewegung sowie die Verlegung einer Gleislänge von rd. 82 km und von 200 Weichen. Neben anderen schienenfreien Über- und Unterführungen von Straßen und Gleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250 m lange Überführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 m lange Brückentragwerke befinden. (Anm.: Brücke im Zuge der Schukowitzgasse). Außerdem erfordert die Betriebführung naturgemäß viele Hochbauten, darunter ein Haupt- und 4 Nebendienstgebäude, 8 Stellwerke, eine Reihe von Unterständen und Schuppen, sowie ein Verwaltungsgebäude für die Zugförderungs-Anlage. Die Beleuchtung des Bahnhofes und der Antrieb der Arbeitsmaschinen in den Werkstätten wird auf elektrischem Weg erfolgen. Um den zahlreichen Bahnhof - Bediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250.000 geplant. Zum Verschiebe-Bahnhof gehören organisch auch seine Verbindungen mit den bestehenden Bahnlinien, und zwar die Verbindungen mit der Brünner Linie der Staatseisenbahn - Gesellschaft, mit der Station Leopoldau (Nordbahn), mit der Station Stadlau und mit der Marchegger Linie sowohl in östlicher (Marchegg) als auch in westlicher (Stadlau) Richtung.

Einschließlich dieser Verbindungslinien sind die Kosten dieses Verschiebe-Bahnhofes auf rund 15 Mill. Kronen veranschlagt. Auf den Ergebnissen der Studien der Wiener Bahnhofkommission beruhend, wird der neue Verschiebe-Bahnhof in Breitenlee wie überhaupt der Bau der Wiener Umfahrungslinien auch späteren Zeiten Kunde geben, dass Kriegs- und Eisenbahnverwaltung noch inmitten des Weltkrieges am Werke waren, <u>den Aufschwung der Verkehrsentwicklung in einer von den Hemmungen des Krieges befreiten Aera des Wirtschaftslebens vorzubereiten.</u>

23.Dezember 1916

Zu 9:

„Gstett'n" (= Ruderalflächen) sind wichtige ökologische Nischen und auch aus klimatischer und lufthygienischer Sicht bedeutsam. Eindrucksvoll führen sie vor Augen, dass die Natur auch in der Stadt „nicht unterzukriegen" ist.[87] Sie sind Teil eines flächendeckenden Biotop-Monitorings.

1994 hat die Wiener Umweltanwaltschaft (UWA) den Begriff „Gstettn" (auch „Gstett'n") definiert (= Orte ungezügelter Wildnis inmitten der Stadt) und deren Standorte aufgespürt. Dies wurde in einem umfangreichen Kartenmaterial festgehalten. Eine eigene Broschüre wurde herausgegeben. Sie wurde ständig überarbeitet und ist nun in der 5. Auflage kostenlos erhältlich und steht auch zum Download bereit.[88] Die Broschüre beschreibt einige dieser Ruderalflächen inklusive kleiner Karten. Der Hinweis, dass viele dieser Flächen, meist Baulücken, als Bauland gewidmet sind und daher bald verbaut werden, spiegelt die Realität bei vielen dieser Kleinbiotope wider. Andere Gebiete konnten dauerhaft erhalten bleiben, wie etwa die Gründe des ehemaligen Ziegelwerks „Wienerberg" entlang der äußeren Triester Straße. Auch der Verschiebebahnhof wird erwähnt (S. 81).

Naturfotografen entdeckten die „Gstettn", wo sie eine Vielzahl von Fotomotiven fanden und finden. Auch der ehemalige Verschiebebahnhof war Ziel einer dieser Gruppen.[89]

Abb. 17: kleine und große Fotomotive in der Wildnis von Breitenlee[74]

Auch Fernsehsendungen befassten sich mit der Wildnis in und um Wien. So etwa das Österreichische Fernsehen ORF2 in seiner Sendereihen „Universum" am 10. November 2009[90] oder der Sender 3SAT am 23. Februar 2017.[91]

---

[87] Daniela Hohenwallner, Erik Meinharter „Von der Stadtökologie zur ökologischen Stadtplanung" in Roland Berger, Friedrich Ehrendorfer (Hg.) „Ökosystem Wien", Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 544 – 548.

[88] Gerhard Desbalmes, Wilfried Doppler „Am Anfang war die Gstett'n", Wien 2014 auch online unter: http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/gstettnfuehrer-2014.pdf.

[89] Workshop Naturfotografie in der Stadt „Am Anfang war die Gstett'n" vom 27.5.-29.5.2011 http://www.naturfotoworkshop.at/workshoparchiv/2011workshopnachlesen/2011052729aturfotografieinderstadt%20/2011052729aturfotografieinderstadtblog/2011052729aturfotografieinderstadtblog.html.

[90] Wiener Zeitung vom 11.11.2009. http://www.wienerzeitung.at/meinungen/kommentare/67066_Wilde-Gstetten-und-spaete-Narren.html.

[91] https://www.3sat.de/page/?source=/dokumentationen/154132/index.html.

Zu 9.1

Vom Verschiebebahnhof Breitenlee war 1942 nur mehr wenig vorhanden. Lediglich das Planum, der Unterbau wäre noch zu verwenden gewesen. Im Vergleich dazu waren zu diesem Zeitpunkt die Anlagen in Floridsdorf und Stadlau viel größer und noch voll in Betrieb.

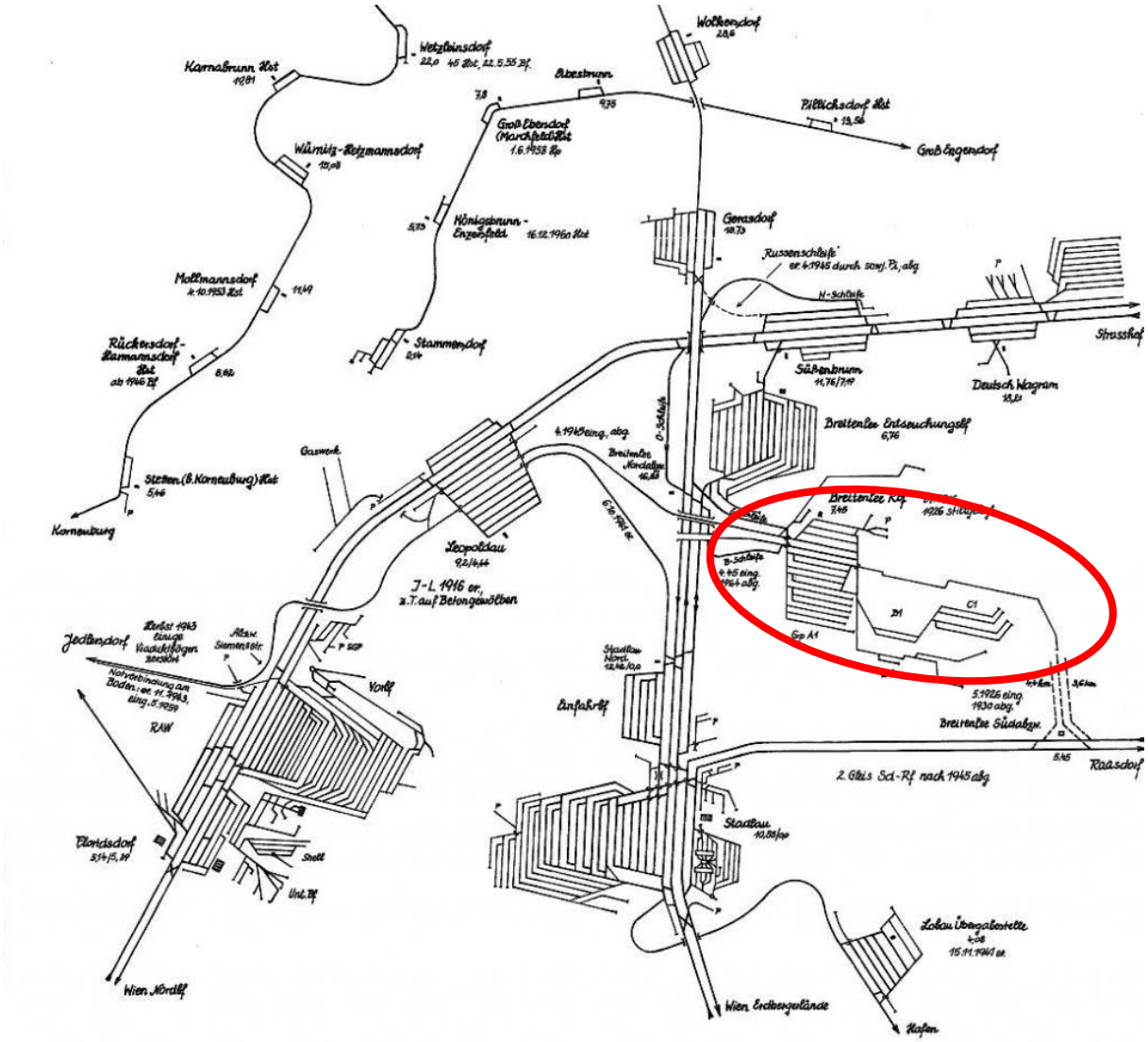
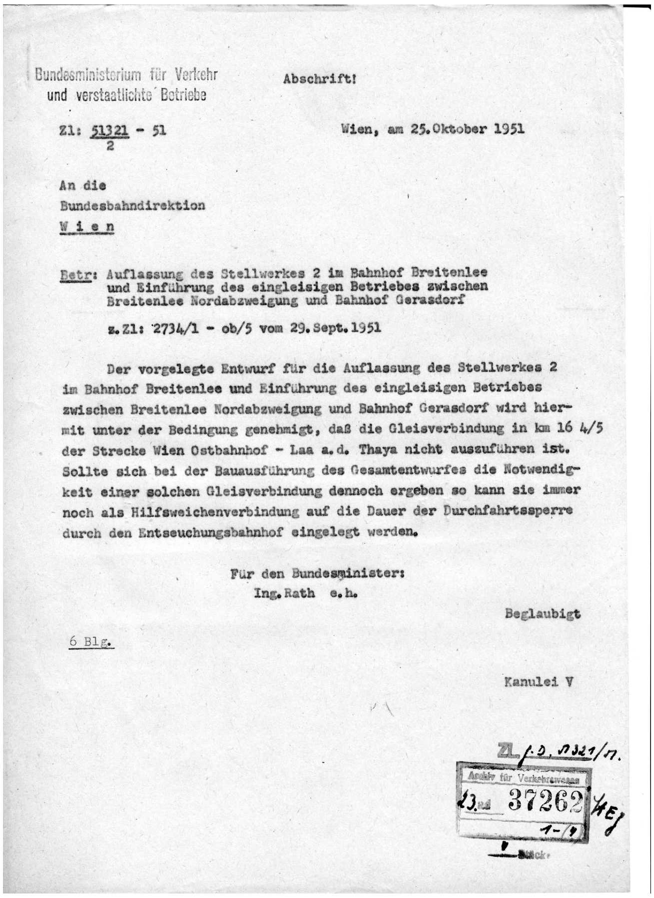


Abb. A-17:Gleisanlagen entlang der Nordbahn und der Ostbahn im Raum von Groß-Wien nördlich der Donau (1942)

Zu 9.1

Mit Bescheid vom 26. Oktober 1951 wurde der gängigen Praxis des eingleisigen Betriebes ab der Nordzuführung des ehemaligen Verschiebebahnhofes Breitenlee in Richtung Norden Rechnung getragen. Unmittelbar nördlich der Nordzuführung wird der Bahnverkehr nach Laa nur mehr über das westliche Gleis abgewickelt. Das östliche Gleis diente nur mehr der Verbindung zur Nordbahn in Richtung Gänserndorf (rote Pfeile). Ab dort wurde das 2. Gleis abgetragen (gelber Pfeil).


Bundesministerium für Verkehr
und verstaatlichte Betriebe

Abschrift!

Zl: 51321 - 51
2

Wien, am 25.Oktober 1951

An die
Bundesbahndirektion
Wien

Betr: Auflassung des Stellwerkes 2 im Bahnhof Breitenlee und Einführung des eingleisigen Betriebes zwischen Breitenlee Nordabzweigung und Bahnhof Gerasdorf

z.Zl: 2734/1 - ob/5 vom 29.Sept.1951

Der vorgelegte Entwurf für die Auflassung des Stellwerkes 2 im Bahnhof Breitenlee und Einführung des eingleisigen Betriebes zwischen Breitenlee Nordabzweigung und Bahnhof Gerasdorf wird hiermit unter der Bedingung genehmigt, daß die Gleisverbindung in km 16 4/5 der Strecke Wien Ostbahnhof - Laa a.d. Thaya nicht auszuführen ist. Sollte sich bei der Bauausführung des Gesamtentwurfes die Notwendigkeit einer solchen Gleisverbindung dennoch ergeben so kann sie immer noch als Hilfsweichenverbindung auf die Dauer der Durchfahrtssperre durch den Entseuchungsbahnhof eingelegt werden.

Für den Bundesminister:
Ing. Rath e.h.

Beglaubigt

6 Blg.

Kanzlei V

Zl. 37262

Abb. A-18: Bescheid vom 26.10.1951

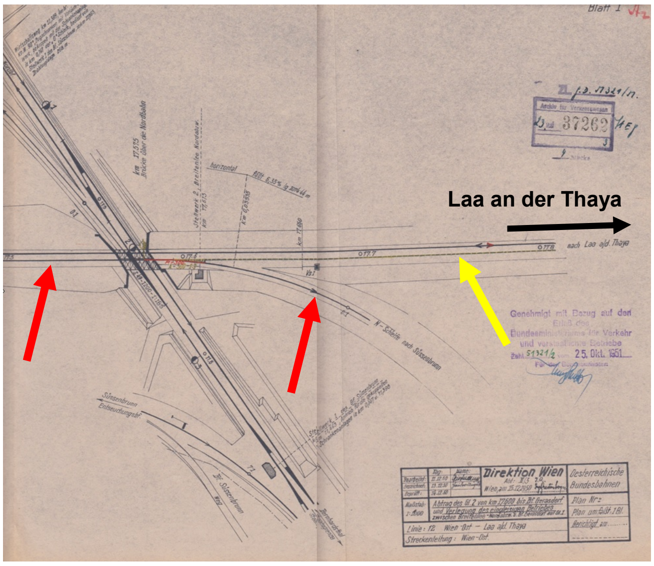


Abb. A-19: Rückbau des 2. Gleises ab der Kreuzung mit der Nordbahn

Zu 9.1

Abb. A-20: Bombenangriff vom 23. März 1945 mit dem Ziel der Raffinerie Kagran (vgl. Abb. 104)

Zu 9.3.3

In einer der Bezirkszeitungen führt ein Bewohner der Reihenhaussiedlung am 10. August 2015 massive Klagen:

Viel Lärm um den Verschiebebahnhof Breitenlee[92]

Die Anrainer des Verschiebebahnhofs sind aufgrund von Lärm und Erschütterungen am Ende ihrer Kräfte.

Im Jahr 2009 zog Hannes Berthold mit seiner Frau in ein schönes, modernes Haus in Breitenlee. Etwa ein Jahr später wurde der direkt danebenliegende Verschiebebahnhof reaktiviert.
„Wir wohnen nur 21 Meter von der Bahnanlage entfernt. Durch den ÖBB-Verschub sind unsere Häuser massiven Erschütterungen und lautem Dröhnen ausgesetzt“, so Berthold.
Aber wie konnte es überhaupt dazu kommen, dass die Heimbau AG neben einem aktiven Verschiebebahnhof geförderte Wohnhäuser errichten ließ?

Arbeiten auf dem Rübenladeplatz

Wohnfonds Wien handelte voreilig

Die Liegenschaft der heutigen Siedlung „Leben am Obsthain“ gehörte ursprünglich der Stadt Wien. Im Zuge der Offensive „Wohnen im Grünen“ kam es zur Ausschreibung eines Bauträgerwettbewerbs.
„Man ging damals davon aus, dass der Betrieb am Bahnhof eingestellt werde, da in der öffentlichen Auflage des Plandokuments immer eine Widmung als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel vorgesehen war“, heißt es vom Wohnfonds Wien. Das Skurrile: Der Verschiebebahnhof Breitenlee ist seit Kurzem Landschaftsschutzzone. Mit Ausnahme der zwei Gleise.
Seitens der ÖBB verweist man darauf, dass die Bahnanlage bereits 1916 bewilligt wurde und seither in Betrieb ist: "Entsprechend der eisenbahnrechtlichen Bewilligung werden hier Verschubtätigkeiten und Ladevorgänge durchgeführt." Der Wohnfonds hätte voreilige Schlüsse gezogen, wofür nun die Bewohner büßen müssten. Die ÖBB zeigen sich kooperationsbereit in dieser Sache. Bis dato wurde umgesetzt, dass der Güterumschlag nur wochentags von 6.30 bis 17 Uhr erlaubt ist. Den Anrainern ist das allerdings nicht genug.

Unklarer Ausgang

„Es wurde seitens der ÖBB viel bereinigt“, stimmt auch Karl Seidelmann, Vorstand der Heimbau AG, zu. Er hofft auf baldige Entlastung in Breitenlee durch den Güterbahnhof Inzersdorf und eine damit verbundene Reduktion von Lärm und Erschütterungen.

Die oben vom Vorstand der Heimbau AG geäußerte Vermutung, dass durch den Bau des Güterbahnhofs Inzersdorf eine Reduktion der Verladetätigkeit erfolgen werde, erscheint unglaubwürdig, da im Güterbahnhof Inzersdorf sicher kein Altmetall oder kein Bauschutt auf offene Güterwagen verladen werden wird (siehe Abb. A-25).

---

[92] http://www.meinbezirk.at/wieden/lokales/arbeiten-am-verschiebebahnhof-breitenlee-m9021256,1440111.html.

Zu 9.3.4 Veränderung der Bebauungs- und Verkehrsstruktur der Donaustadt

Zwischen 1920 und 1970 hat sich der Dorfcharakter der Donaustadt kaum verändert

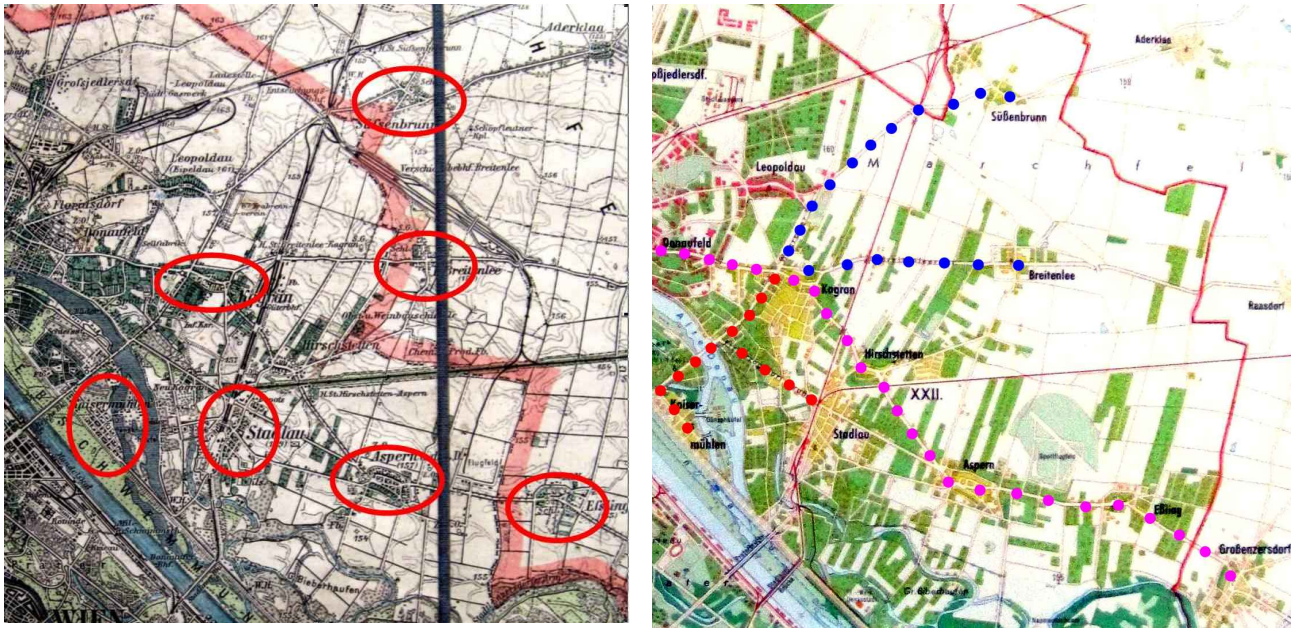


Abb. A-21: Dörfer im 22. Bezirk und deren Verkehrsanbindung

links: Die Dörfer der Donaustadt um 1920
rechts: Die Donaustadt um 1970 mit den Straßenbahnlinien C, 16 und 25 vom Praterstern nach Kaisermühlen, Stadlau/Ostbahn und Kagraner Platz (rot), der Linie 317 von Floridsdorf nach Groß Enzersdorf (violett) und den Autobuslinien nach Süßenbrunn und Breitenlee (blau)

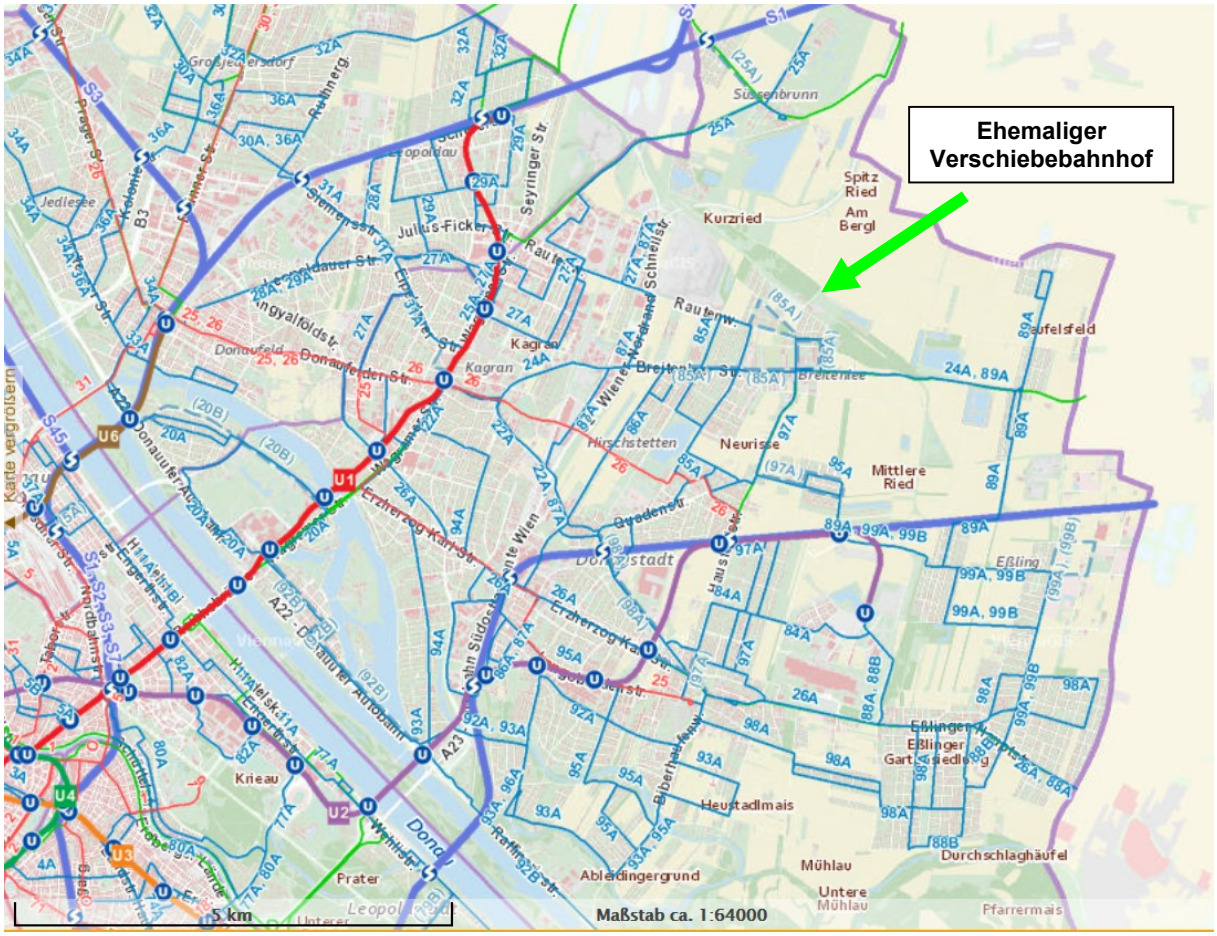


Abb. A-22: Öffentlicher Verkehr im 22. Bezirk (2016)

Zu 10.4

Abb. A-23: Der geplante Wienerwald Nordost umfasst nicht nur das Gebiet des ehemaligen Verschiebebahnhofes Breitenlee, wo der bestehende Baumbestand weitgehend erhalten bleibt, sondern wird auch durch Einbeziehen der Felder im Norden und Osten und von Grünstreifen im Süden erheblich erweitert (oben: geplanter Ausbau, unten: Ist-Zustand aus Google Earth 2016).

Abb. 24: Kellerberg bei Breitenlee

In der linken Karte aus 1873 ist die Sanddünenlandschaft des Marchfeldes deutlich zu erkennen. Aus dieser gewellten Landschaft ragt der Kellerberg mit einer Seehöhe von 165m und einer relativen Höhe von 16m deutlich empor. Er wurde im Zuge des Bahnhofbaus 1916 abgetragen. Das Material wurde zum Planieren des Areals verwendet. In der Luftaufnahme von Google Earth (2016) hebt sich der Fuß des Kellerberges durch seine Vegetation von seiner Umgebung ab. Es fehlt der hohe Baumbestand. Ob ein tatsächlicher Zusammenhang besteht, ist nicht sicher. Ein Blick auf die Luftaufnahme aus 1956 (Abb. 115) zeigt eine große weiße Fläche, die auf den Abbau von Sand hinweisen könnte. In der Luftaufnahme aus 1938 ist noch kein Unterschied in der Vegetation festzustellen.

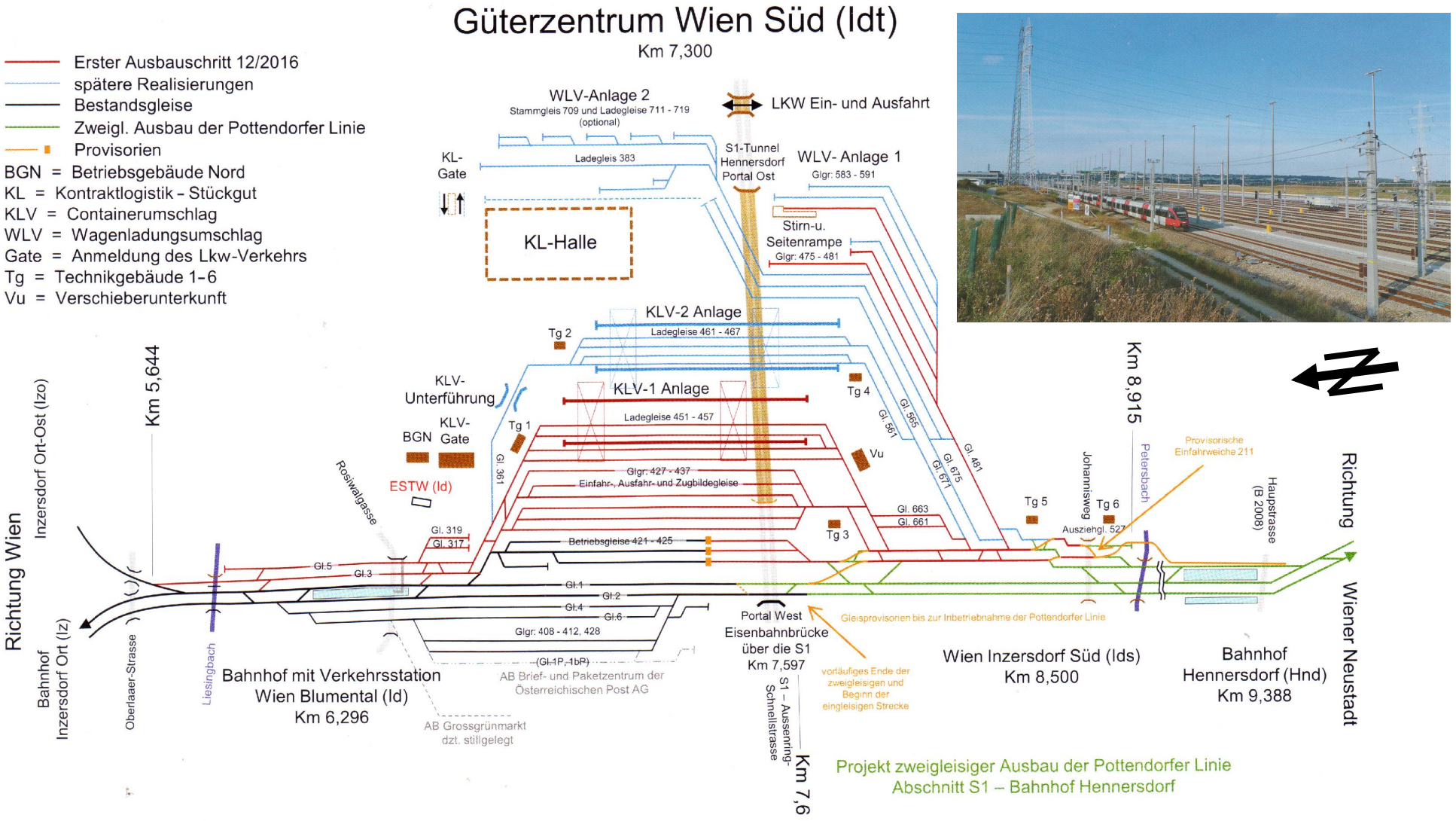


Abb. A-25: Güterzentrum Wien Süd

Nach vierjähriger Planung wurde 2013 mit dem Bau des zentralen Güterzentrums Wien Süd begonnen (zur Lage des Bahnhofes siehe Abb. 16). Nach seiner Eröffnung am 5. Dezember 2016 werden noch Restarbeiten durchgeführt. Güterbahnhöfe innerhalb der Stadt, allen voran der Containerumschlagbahnhof Nord-West stehen nun für städtebauliche Projekte zur Verfügung. Ein Vergleich mit dem geplanten zentralen Güterbahnhof in Kagran (Abb. 69) zeigt die Veränderung im Güterumschlag innerhalb der letzten 100 Jahre. Das Hauptaugenmerk wird auf die Verladung von Containern oder Sattelaufliegern gelegt. Die Infrastruktur für den Umschlag ganzer Wagenladungen ist nur zu einem geringen Teil verwirklicht. Die Behandlung von Stückgut ist in der ersten Ausbauphase offensichtlich nicht vorgesehen. Die Kontraktlogistik-Anlage KL soll Ende 2017 in Betrieb gehen.

13. Literatur- und Quellenverzeichnis

Roland **Berger**, Friedrich **Ehrendorfer** (Hg.) „Ökosystem Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2011, ISBN: 978-3-205-77420-4

Christian **Brandstätter**, Günter **Treffer** „Stadtchronik Wien“, Verlag Brandstätter, Wien 1986, ISBN 3-85447-229-3

Johann **Brunner** „Pferdeeisenbahn – Kurzgeschichte“
online unter: http://gemeinde.rainbach-mkr.at/pferdeeisenbahn/

Karl **Brunner**, Petra **Schneider** (Hg.) „Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0

Bundesarbeitskammer „Wirtschaft und Umwelt – Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit“, Wien 4/2001

Manfred **Christ** „Wiens kostbarste G’stettn“, Wien 2013, online unter: http://www.donaustadt-oeko-news.at/cms/wp-content/uploads/Breitenlee_Text_Manfred.pdf

Gerhard **Desbalmes**, Wilfried **Doppler** „Am Anfang war die Gstett’n“, Wiener Umweltanwaltschaft, 5. Auflage, Wien 2014

Deutsche Bauzeitung "Die neuen Wiener Umfahrungslinien", 50. Jahrgang, Nr. 103-104, Berlin 1916, S.559f.
online unter: https://opus4.kobv.de/opus4-btu/frontdoor/index/index/docId/2540

Eisenbahnforum Österreich „Der Rangierbahnhof Strasshof“,
online unter: http://www.bahnforum.info/index.php?ind=reviews&op=entry_view&iden=247

Manfred A. **Fischer**, Karl **Mazzucco** „Pannonische Biotope von Wien und ihre Besonderheiten“ in Roland Berger, Friedrich Ehrendorfer (Hg.) „Ökosystem Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 433-457

Heinrich **Goldemund** „Der städtebauliche Werdegang Wiens“ in: Festschrift, herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes. Wien 1935

Heinrich **Goldemund** „Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien“ in Deutsche Bauzeitung Nr.60, 39. Jahrgang, Berlin 1905
online unter: https://opus4.kobv.de/opus4-btu/files/2077/z2491_Heft_7.pdf (Nr.53-60)

Franz Michael **Grünweis** „Die Urlandschaft im Wiener Raum“ in Roland **Berger**, Friedrich **Ehrendorfer** (Hg.) „Ökosystem Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 211 – 224

Liselotte **Hansen-Schmidt** "Donaustadt - Stadt am anderen Ufer", Vlg. Mohl, Wien 1992. ISBN 3900272468, 9783900272463

Lieselotte **Hansen-Schmidt,** Hans **Mann** „Breitenlee aus der Näh’ – 300 Jahre Kirche-Ort-Gasthof“, Kulturnetz Eigenverlag Wien 2005

Eva **Hauk** „Verschiebebahnhof Breitenlee: Exkursion mit hochrangigen, namhaften Experten“, Wien 2014, online unter:
http://www.wienerwald-nordost.at/cms/exkursion-mit-prof-adler/

Richard **Heinersdorff** "Wiener Bahnhöfe; Album", Verlag für Photographie, Wien 1997, ISBN: 385164042X / 3-85164-042-X

Daniela **Hohenwallner**, Erik **Meinharter** „Von der Stadtökologie zur ökologischen Stadtplanung“ in Roland **Berger**, Friedrich **Ehrendorfer** (Hg.) „Ökosystem Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 544 – 548

Alfred **Horn** "Wiener Stadtbahn. 90 Jahre Stadtbahn - 10 Jahre U-Bahn", Vlg. Bohmann, Wien 1988, ISBN 3-7002-0678-X, 978-3-7002-0678-1

Alfred **Horn**, Friedrich **Rollinger** „Die Parade der Bahn“, Verlag Bohmann, Wien 1987

Brigitte **Jedelsky** „Grüngürtel Wien 95“ in Karl **Brunner**, Petra **Schneider** (Hg.) „Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0

Wolfgang **Kaiser** "Die Wiener Bahnhöfe: Geschichte, Gegenwart und Zukunft", Vlg. GeraMond, München 2011, ISBN: 3862451100

Ottokar **Kalda** "Die Wiener Bahnhoffrage und ihre soziale Bedeutung", Artikel in zwei Teilen in „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“, Band 72, Wien 1920, Heft 15, S. 115f und Heft 18, S. 154f, ISSN: 0721-9415,
online unter: https://opus4.kobv.de/opus4-btu/files/3344/1920-4.pdf und
https://opus4.kobv.de/opus4-btu/files/3345/1920-5.pdf

Hermann v. **Littrow** „Studie über die Verbesserung der Wiener Stadtbahn“, Wien 1911
In Österreichisches Staatsarchiv – Verkehr – Diverses – Wiener Bahnhofskommission –
Box 9 Ablenkung des Wiener Transitverkehrs (1911) und
Box 19 Zentralbahnhof Wien in Heiligenstadt, nördliche Linien, Verschiebebahnhof-Breitenlee, Studien (Hauptzollamt, Littrow) (1911 – 1918), Zahl 1, 2, 17, 18
dazu: http://archivinformationssystem.gv.at/archivplansuche.aspx

Christian **Lunzer**, Helfried **Seemann** „Donaustadt 1860 - 1960; Album“, Vlg. für Photographie, Wien 1996, ISBN 3-85164-022-5

Renate **Machat** „Ein Grüngürtel um Wien“ in Karl **Brunner**, Petra **Schneider** (Hg.) „Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0

Marktgemeinde Strasshof (Hg.) Festschrift „Der Rangierbahnhof Strasshof“, Strasshof 1987
Online unter: http://www.bahnforum.info/index.php?ind=reviews&op=entry_view&iden=247

Gerhard **Mayer** „Bahnhofchronik Süßenbrunn - Breitenlee - Leopoldau – Gerasdorf“, Süßenbrunn 2003, online unter: http://sue.testground.at/Bhfchronik-Dateien/frame.htm

Alexander **Mrkvicka**, Petra **Schneider** „Grüne Wende? – Naturschutz im Jahrhundertwende-Wien“ in Karl **Brunner**, Petra **Schneider** (Hg.) „Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 331 – 339

Edith **Mühlbauer** "XXII, Donaustadt", Vlg. Jugend und Volk, Wien 1985,
ISBN 10: 3224162007 ISBN 13: 9783224162006

Alexander **Narloch** „Die Entwicklung der Eisenbahnen in Wien – Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000“, Wien 1996, online unter: http://www.typovia.at/images/download/pdf/wiener_bahnhof.pdf

Gerald **Navara**, Wolfgang **Punz** „Vienna quo vadis“ in Roland **Berger**, Friedrich **Ehrendorfer** (Hg.) „Ökosystem Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0, S. 641 - 651

Elmar **Oberegger** „Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich, 1827 – 1918“, online unter: http://www.oberegger2.org/altoesterreich/titel.htm

Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „St-E-G. Index III.“ (Übersicht der Eintragungen), Österreichisches Staatsarchiv

Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“ (Detaillierte Aufzählung der entsprechenden Dokumente), Österreichisches Staatsarchiv

Österreichische Verkehrswerbung „Das Buch der Bahn“, D&R-Verlag, Wien 1986 S.110f

Österreichische Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986

Luzian **Paula** „Der Generalregulierungsplan für Wien“ in Karl **Brunner**, Petra **Schneider** (Hg.) „Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“, Böhlau-Verlag Wien-Köln-Weimar 2005, ISBN: 3-205-77400-0

Robert **Peter** (Sammlung) „Strasshof“ in „Das Digitale Eisenbahn Archiv“, online unter: http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30711&mode=search

Jürgen **Rienesl** "Sicherung des Verschiebebahnhofes Breitenlee als Geschützter Landschaftsteil", ARGE Vegetationsökologie Wien 1999
Online unter: https://www.wien.gv.at/kontakte/ma22/studien/pdf/breitenlee-karte.pdf

Jürgen **Rienesl** u.a. „Bericht des Arbeitskreises naturschutzfachliches Bewertungskonzept Wien“, ARGE Naturschutzforschung und angewandte Vegetationsökologie, Wien 1998, online unter http://www.zobodat.at/pdf/MA22-Wien_20_0001-0085.pdf

Victor von **Röll** „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ in 10 Bänden, 2. Auflage, Urban & Schwarzenberg Verlag, Berlin, Wien 1912–1923,
online unter http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Kaiser-Ferdinands-Nordbahn?hl=nordbahn

August **Sarnitz** „Wien – Neue Architektur 1975 – 2005“, Springer Verlag, Wien 2003, ISBN (ISBN-10): 3211006397

Pfarre **Stadlau** „Chronik der Pfarre Stadlau – Neugründung“,
online unter http://www.pfarrestadlau.at/Chronik/neugruendung_stadlau.htm#pest

Friedel **Stratjel** & Dieter **Friedl** „Bernhardsthal und die Kaiser Ferdinand Nordbahn“, 2008, 2013, letzte Änderungen 2016,
in http://friedl.heimat.eu/Wanderwege/Beitraege/2008_KFNB.pdf

Friedel **Stratjel** „Die Kaiser Ferdinand Nordbahn in Bernhardsthal“, Eigenverlag, Bernhardsthal 2010/2014, online unter:
http://www.museumbernhardsthal.at/images/pdf/nordbahn2014.pdf

„Schienenverkehr aktuell“, Ausgabe 11/2016, Eisenbahn, Straßenbahn und Modellbahn in Österreich, erscheint monatlich, Minarex-Verlag, Luzern 2016, ISSN: 1663-5248

Peter **Wegenstein** "Die Verbindungsstrecken im Raume Wien", Vlg. Pospischil, Wien1991,

Peter **Wegenstein** "Bahnen nordöstlich von Wien", Vlg. Pospischil, Wien 2002

Jessy **Weldler** " Das Wiener Verkehrsproblem als Gegenstand des Wiederaufbaues unseres Wirtschaftslebens", " in Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Band 72, Wien 1920, S. 165, ISSN: 0721-9415
https://opus4.kobv.de/opus4-btu/solrsearch/index/search/searchtype/series/id/24/rows/10

Wiener Bahnhofskommission „Besprechung der Studie Littrows in Bezug auf die bei der W.B.K. in Behandlung stehenden Projekte“, In Österreichisches Staatsarchiv – Verkehr – Diverses – Wiener Bahnhofskommission, Box 19, Zahl 17 und 18, Wien 1911

14: Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: Stadtplan Wien 1976
Dierke Weltatlas, Georg Westermann Verlag, Braunschweig 1967, S. 42
http://www.sallmann-genealogy.de/SalmannsdorfbeiWien.jpg
Abb. 2: Seltene Blumen zwischen rostigen Schienen
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 3: Schadwagen 1950
Peter Wegenstein „Verbindungsstrecken im Raum Wien“, S. 91
Abb. 4: Schadwagen 2016
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 5-7: Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Donaumonarchie
Ausschnitte aus dem Eisenbahnnetz „Bahnkarte von Deutschland und Nachbarländern“ 1849, 1861 und 1899
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9f/Bahnkarte_Deutschland_1849.jpg
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/54/Bahnkarte_Deutschland_1861.jpg
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Bahnkarte_Deutschland_1899.jpg
Abb. 8: Pferdeeisenbahn Linz - Budweis
http://www.ckrumlov.info/img/2954.jpg
Abb. 9: Der erste Wiener Nordbahnhof 1838
http://www.ckrumlov.info/img/2954.jpg
Abb. 10: Wiener Bahnhöfe um 1860
Ausschnitt der Karte von Wien
http://www.eduhi.at/dl/Wien&Donau1850-Karte_vonSteinhauser.jpg
Abb. 11: Raaber Bahnhof 1845
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/94/Nicolas-Marie-Joseph_Chapuy_001.jpg
Abb. 12: Äußerer Verbindungsring
http://wiener-sbahn.at/media/karten/stadtbahn-ringbahn.gif
Abb. 16: Schienenetz um 2015
http://de.academic.ru/pictures/dewiki/69/Eisenbahnknoten_Wien.png
Abb. 17: Wien1856
http://antiquariat-paulusch.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/07/13900.jpg
Abb. 18: Werkstätte der Raaber Bahn 1901
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/56/StEG-Fabrik.jpg
Abb. 19: Wien um 1850
http://www.eduhi.at/dl/Wien&Donau1850-Karte_vonSteinhauser.jpg
Abb. 21: Kabelfabrik Siemens & Halske
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/siemens-allissen/images/kabelfabrik-siemens-halske-gr.jpg
Abb. 22: Schokoladefabrik Meinl
http://www.wien-vienna.at/images5/meinl95.jpg
Abb. 23: Bau des Ofenhauses im Gaswerk Simmering
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f9/Gaswerk_Simmering_Bau_Ofenhaus.jpg
Abb. 24: Ankerbrotfabrik in Favoriten
http://www.sagen.at/fotos/data/686/medium/anker_2_.JPG
Abb. 25: Bevölkerungsentwicklung seit 1810
Philipp von Hornau „Wien ist anders. Ist Wien anders?“ Neopubli, Berlin - Wien 2012, S. 50
Abb. 26: Wien 1888, Ausschnitt aus
http://de.academic.ru/pictures/dewiki/85/Umgebung_von_Wien_(Einseitige_Farbkarte).jpg
Abb. 27: Schnellbahn Stammstrecke
https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:S-Bahn-Stammstrecke_Wien.png

Abb. 29: Station Josefstädterstraße
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/Stadtbahn-Wien-vor-Elektrifizierung.jpg
Abb. 30: Flüchtlinge am Bahnhof
http://www.tagesspiegel.de/images/fluechtlinge-in-rostock/12334620/2-format43.jpg
Abb. 31: Projekt Nordwestbahnhof
http://abload.de/img/nordwestbahnhofb5qwj.png
Abb. 32: Budapest Keleti pályaudvar
https://de.wikipedia.org/wiki/Budapest_Keleti_p%C3%A1lyaudvar#/media/File:14-05-06-budapest-RalfR-11.jpg
Abb. 33: Frachtenbahnhof St. Pölten um 1920
http://www.nadlinger.at/content-images/2014/04/gal_12/img1396601002_269.jpg
Abb. 34: Verschiebebahnhof Dresden-Friedrichstadt
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Dresden-Friedrichstadt#/media/File:Bundesarchiv_Bild_183-W0604-0026,_Dresden,_G%C3%BCterbahnhof.jpg
Abb. 35: Wien Nordbahnhof um 1900
http://www.tramway.at/fachartikel/nordbahnhof.html#1
Abb. 36: Einseitiger Rangierbahnhof
http://de.academic.ru/pictures/eisenbahnwesens/large/Ro10136a.jpg
Abb. 37: Hemmschuhleger
https://1zu45.files.wordpress.com/2011/08/hemmschuhlegerin3a.jpg
Abb. 38: Retarder
Österr. Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986, S. 18
Abb. 39: Zweirichtungsbahnhof
http://de.academic.ru/pictures/eisenbahnwesens/large/Ro10136a.jpg
Abb. 40: Zunahme des Verkehrs auf der Nordbahn von 1838 – 1905
http://images.zeno.org/Roell-1912/I/big/Ro060269.jpg
Abb. 41: Verschiebebahnhöfe der einzelnen Linien vor 1986
Österr. Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986
Abb. 42: Zufahrt zum Zentralverschiebebahnhof Kledering
Österr. Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986
Abb. 43: Arbeitsablauf im Zentralverschiebebahnhof Kledering
Österr. Verkehrswerbung „Der Zentralverschiebebahnhof Wien“, Wien 1986
Abb. 44: Übersichtskarte der Wiener Stadtbahn (1901)
Alfred **Horn** "Wiener Stadtbahn. 90 Jahre Stadtbahn - 10 Jahre U-Bahn", S.29
Abb. 45: Liniennetz um Wien 1930
http://bahnnetz-at.jimdo.com/app/download/7153867284/Bahnnetz_AT_1930_V_4_2.gif?t=1480785094
Abb. 46: Die wesentlichen Vorschläge von Littrow
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/images/linienplan-1896-gr.jpg
Abb. 47: Güter- und Verschiebebahnhof Kagran
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 22
Abb. 48: Projekt der Bahnlinie von Brody über Krakau nach Triest
http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfnb.htm
Abb. 49: Denkmal in Deutsch Wagram „150 Jahre Eisenbahn“
Eigene Aufnahme
Abb. 50: Das Netz der Kaiser Ferdinand Nordbahn zur Zeit der Verstaatlichung 1909
http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfnb.htm
Abb. 51: Zerstörung der Floridsdorfer Hochbahn
http://www.bahn-austria.at/report_hochbahn_03.jpg
Abb. 52: Schnellbahneröffnung
http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30701&mode=search

Abb. 53: Leopoldau Gleisplan (1940)
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 67
Abb. 54: Reste der Brücke der Verbindung Leopoldau – Verschiebebahnhof
eigene Aufnahme
Abb. 55: Bahnhof Süßenbrunn um 1900
Richard **Heinersdorff** "Wiener Bahnhofe; Album", S.86
Abb. 56: Bahnhof Süßenbrunn, Gleisbild zu Ende des Zweiten Weltkrieges
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 16
Abb. 57: Heizhaus Strasshof 1910
http://www.unterirdisch-forum.de/forum/
attachment.php?attachmentid=7742&d=1223840086
Abb. 58: Projekt einer Industrie- und Gartenstadt
http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30711&mode=search
Abb. 59: Verschiebebahnhof Strasshof, Gleisplan 1926
http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30709&mode=search
Abb. 60: Verschiebebahnhof Strasshof 1916
http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30718&mode=search
Abb. 61: Übersichtsskizze der Bahnanlagen Strasshof Mai 1945
http://www.geheimprojekte.at/ort_strasshof.html
Abb. 62: Reste des Verschiebebahnhofes Strasshof
Google Earth
Abb. 63: Fahrzeugparade
http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6064802 und
http://www.bahnbilder.de/bilder/erinnerungen-an-strasshof-1987-beim-79151.jpg
Abb. 64: Streckennetz in Nordosten von Wien
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 07
Abb. 65: Verschiebebahnhof Stadlau
Wolfgang Kaiser „Die Wiener Bahnhöfe“, GeraMond VerlagWien 2011, S.85
ISBN 978-3-86245-110-4
Abb. 66: Entseuchungsbahnhof Lageplan
https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BC%C3%9Fenbrunn#/media/File:
Aufnahmeblatt_4657-3d_Gerasdorf,_S%C3%BCssenbrunn,_Deutsch_Wagram.jpg
Abb. 67:Entseuchungsbahnhof 1971
Peter Wegenstein „die Verbindungsstrecken im Raume Wien“, Verlag Pospischil,
Wien 1991, S.92
Abb. 68: Verschiebe- und Güterbahnhof Kagran
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 24
Abb. 69: Güterbahnhof Kagran
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. 70: Kleingartenanlage „Kagran“ der Eisenbahner
Google Earth
Abb. 71: Anbindung der Dörfer im Norden der Stadt Wien (1840)
http://www.fadenbach.at/Historische_Karte.php
Abb. 72: Lage der Dörfer Kagran, Süßenbrunn, Breitenlee
http://www.fadenbach.at/Historische_Karte.php
Abb. 73 Verschiebebahnhof Breitenlee mit Zufahrtslinien
Umgebungskarte von Wien 1:75 000, Kartographisches Institut Wien 1925
Abb. 74: Das Angerdorf Kagran
http://www.pfarrestadlau.at/Chronik/Bilder_gross/kagraner_platz.JPG
Abb. 75: Kagran war auch durch die Donau gefährdet
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bd/
J osephinische_Landesaufnahme_Wien.jpeg
Abb. 76: Endstelle der Straßenbahnlinie 25
Christian Lunzer, Helfried Seemann „Donaustadt 1860 – 1960“, Foto Nr. 13

Abb. 77: Freihofsiedlung
http://www.bildarchivaustria.at/Preview/10530305.jpg
Abb. 78: Süßenbrunn (1873), Franzisco-Josephinsche Landaufnahme 1790
https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BC%C3%9Fenbrunn#/media/File:
Aufnahmeblatt_4657-3d_Gerasdorf,_S%C3%BCssenbrunn,_Deutsch_Wagram.jpg
Abb. 79: Schloss Süßenbrunn (1672)
https://www.ludwig-reiter.com/artikelobjekte/web/
web_20110816Siessenbrunn_zugeschnitten.jpg
Abb. 80:Schlacht bei Deutsch Wagram
https://pictures.abebooks.com/CPAULUSCH/10277392216.jpg
Abb. 81 Süßenbrunn (2018)
Google Earth
Abb. 82: Breitenlee (1873)
https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BC%C3%9Fenbrunn#/media/File:
Aufnahmeblatt_4657-3d_Gerasdorf,_S%C3%BCssenbrunn,_Deutsch_Wagram.jpg
Abb. 83: Breitenlee (1831)
http://thumbs4.picclick.com/d/l400/pict/141923427059_/
Altkol-Lithografie-Kirchliche-Topografie-Breitenlee-Wien-Donaustadt-1831.jpg
Abb. 84: Breitenlee (1910)
http://www.stadt-wien.at/uploads/pics/1910-22-004.jpg
Abb,85: Verschiebebahnhof mit Gemeindegrenzen
Umgebungskarte von Wien 1:75 000, Kartographisches Institut Wien 1925
Abb. 86:Detailplan des Verschiebebahnhofes
eigene Aufnahme
Abb. 87: Deckblatt des Protokolls
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. 88: Kaum befahrene Zufahrt
Google Earth
Abb. 89: Brücke über die Breitenleer Straße
Google Earth
Abb. 90: Brücke über den Bahnhof
Umgebungskarte von Wien 1:75 000, Kartographisches Institut Wien 1925
Abb. 91: Bereiche des geplanten Verschiebebahnhofes mit ihren Funktionen
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 36
Abb. 92: Breitenleer Straße
Google Earth
Abb. 93: Schematische Darstellung der Zufahrten
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 30
Abb. 94: Laaer Ast - Blick nach Norden
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 30
Abb. 95: Verbesserung der Zufahrtstrecken
Wolfgang Kaiser, Wiener Bahnhöfe, Unschlagseite hinten
Abb. 96: Provisorische Inbetriebnahme
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 31
Abb. 97: Ausbauzustand zum Zeitpunkt der Einstellung des Verschubbetriebes 1926
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 33
Abb. 98: Streckenveränderungen
https://www.wien.gv.at/stadtplan/
Abb. 99: Sicherungsanlagen – Abbaubescheid
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. 100: Rückbau der Sicherungsanlagen des Einfahrbahnhofes A1
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. 101: Reste des Bahnhofes bis in die 1960er
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 50

Abb. 102: Die Natur siegt
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 103: Verschiebebahnhof Breitenlee
http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6431768,page=all Bild 10
Abb. 104: Bombenangriff auf die Raffinerie Kagran
http://www.tramwayforum.at/index.php?action=dlattach;topic=6624.0;attach=156225;image
Abb. 105: Reste der Brücke der Verbindung nach Leopoldau
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 52
Abb. 106: Sowjetische Beutelokomotiven
http://www.unterirdisch-forum.de/forum/showthread.php?t=9926
Abb. 107: Bahnhof Gerasdorf vor und nach dem Rückbau
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 63 und Folie 64
Abb. 108: Gleisplan von 1943 bis 1955
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 54
Abb. 109: Demontage der Brücke
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 54
Abb. 110: Gleisplan1970
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 50
Abb. 111: Blick von der Brücke nach Nordwesten
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/Bild_3_001R15----72_von_Br%C3%BCcke_Blick_Richtung_Westen.jpg
Abb. 112: Ausbauzustand zum Zeitpunkt der Einstellung des Verschubbetriebes
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 33
Abb. 113, 114, 115, 117: Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien
https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/ (unter ‚Luftaufnahmen’)
Abb. 113: Luftaufnahmen des gesamten Bahnhofs
Abb. 114: Luftaufnahmen der Nordzufahrt
Abb. 115: Luftaufnahmen der Bahnhofsmitte
Abb. 116: Rübenverladung 1981
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 56
Abb. 117: Reihenhäuser
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 118: Luftaufnahmen des Ostteils
Abb. 119: Weichenampel
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 120: Verladen von Metallschrott
aus: https://www.youtube.com/watch?v=CJWIxGlXc2c
Abb. 121: Wanderung durch den ehemaligen Verschiebebahnhof
https://www.wien.gv.at/stadtplan/
Abb. 122: Bahndamm der Südzuführung
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 123: Industriedenkmal
Google Earth
Abb. 124; Hier beginnt die Wildnis
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 125: Erste Eisenbahnrelikte
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 126: Lage der ehemaligen Straßenbrücke
Google Earth
Abb. 127: Rest der Straßenbrücke
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 128: Gleisreste im Herbst
eigene Aufnahme vom 14.11.2016

Abb. 129: Einziger Bahnkunde
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 130: Rübenladeplatz im Herbst 2016
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 131: Abgestellte Schadwagen
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 132: Gültigkeit des Instandhaltungsrasters
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 133: Einfahrt in den Entseuchungsbahnhof
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 134: Bahndamm der Südzuführung
eigene Aufnahme vom 14.11.2016
Abb. 135: Siebenbürger Perlgras
https://www.pflanzenversand-gaissmayer.de/images/Melica%20ciliata_300x300.jpg
Abb. 136: Reihenhäuser neben dem Rübenladeplatz
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 137: Gehölzsukzession
eigene Aufnahme vom 17.7.2016
Abb. 138: Biotop bei der Mülldeponie Rautenweg
http://static.panoramio.com/photos/original/49135039.jpg
Abb. 139: Zauneidechse
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/32/M_Zauneidechse1_Edit1.jpg/300px-M_Zauneidechse1_Edit1.jpg
Abb. 140: Wohnprojekt Pelargonienweg
http://www.news.at/_storage/asset/2210140/storage/newsat:key-visual/file/19464790/wohnen_architektur_wien_02_wohnprojekte_news_3.jpg
Abb. 141: Reihenhausanlage
Google Earth
Abb. 142: Arbeiten beim Rübenladeplatz
http://media05.regionaut.meinbezirk.at/2015/08/10/9021256_web.jpg?1439198667
Abb. 143: Änderung der Bevölkerungszahl
http://www.wien.gv.at/statistik/
Abb. 144: Zielgebiete entlang der U2
http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaustadt-aspern/programmziele.html
Abb. 145: Grünflächen im Wiener Stadtgebiet um 1905
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/gruenguertel/1905.html
Abb. 146: 1.000-Hektar-Plan
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/gruenguertel/1000ha.html
Abb. 147: Die „Gstettn“ als Naturjuwel im Sommer
www.donaustadt-oeko-news.at/cms/wp-content/uploads/Breitenlee_Text_Manfred.pdf
Abb. 148: Norbert Scheed
http://www.mediendienst.com/fotos/thumb/75QQ0742.jpg
Abb. 149: Areal des Wienerwaldes Nordost
Österreichische Tageszeitung „Österreich“, Wien, 15.6.2013
Abb. 150: ungefähre Ausdehnung des Norbert-Scheed-Waldes
http://www.tramwayforum.at/index.php?action=dlattach;topic=2569.0;attach=52552;image
Abb. 151: Baumpflanzaktion
http://www.youblisher.com/p/1271746-Dezember/

Abb. 152: Flächenwidmungsplan für den Norbert-Scheed-Wald
http://www.wienerwald-nordost.at/cms/wp-content/uploads/Verordnungsplan-naturschutz_lsg_21_22_planung_2014_200dpi.pdf

Anhang:

Abb. A-1 Detailplan des Verschiebebahnhofes Breitenlee
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-2: Unterschiedliche Besitzverhältnisse im Wiener Eisenbahnnetz
Wolfgang Kaiser „Die Wiener Bahnhöfe“, Umschlagklappe vorne
Abb. A-3: 1890/91 vorgeschlagene Verbindungslinien
Alfred Horn „Die Wiener Stadtbahn“, S.21
Abb. A-4: Gleisplan Strasshof 1943
http://www.unterirdisch-forum.de/forum/attachment.php?attachmentid=4754&d=1168112847
Abb. A-5 bis Abb. A-9: Historische Aufnahmen vom Betrieb im Verschiebebahnhof Strasshof
Das digitale Eisenbahnarchiv – Straßhof, Sammlung Robert Peter
http://schienenfahrzeuge.netshadow.at/db/details.php?image_id=30714&sessionid=84cd07719692ab6bc4f40f3cb843f131
Abb. A-10: Verschiebebahnhof Kagran
Gerhard Mayer „Bahnhofchronik“, Folie 24
Abb. A-11: Auszug auf dem handgeschriebenen Inhaltsverzeichnis der STEG
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-12: Teil des Inhaltsverzeichnisses der STEG
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-13: Detailpan der Nordzufahrt
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-14: Gleisplan 1942
http://www.unterirdisch-forum.de/forum/attachment.php?attachmentid=8589&d=1230661813
Abb. A-15: Nordzuführung heute
Google Earth
Abb. A-16: Wiener Eisenbahnnetz 1918
Wolfgang Kaiser „Die Wiener Bahnhöfe“, Umschlagklappe hinten
Abb. A-17: Gleisanlagen im Nordosten von Wien (1942)
http://www.unterirdisch-forum.de/forum/attachment.php?attachmentid=8589&d=1230661813
Abb. A-18: Rückbaubescheid der Nordzuführung
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-19: Rückbau des 2. Gleises
Österreichische Staatseisenbahngesellschaft „3. Teil STEG 34.890ß – 40.902“
Abb. A-20: Bombenangriff 1945
http://www.tramwayforum.at/index.php?action=dlattach;topic=2569.0;attach=20919;image
Abb. A-21: Donaustadt
links: Umgebungskarte von Wien, Kartographisches Institut in Wien
datiert mit 16.9.1925
rechts: Österreichischer Atlas für Höhere Schulen, Wien 1973
Abb. A-22: Öffentlicher Verkehr im 22. Bezirk
https://www.wien.gv.at/stadtplan/
Abb. A-23: Der geplante Norbert-Scheed-Wald
https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/images/plan-norbert-scheed-gr.jpg

Abb. A-24: Ausschnitt aus dem Aufnahmeblatt 4657-3d der Franzisco-Josephinischen Landesaufnahme der österreichisch-ungarischen Monarchie (1873) https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/02/Aufnahmeblatt_4657-3d_Gerasdorf%2C_Süssenbrunn%2C_Deutsch_Wagram.jpg

Abb. A-25: Gleisplan des Güterzentrums Wien-Süd in „Schienenverkehr aktuell“ 11/2016, Minirex-Verlag, Luzern 2016, S.540 ff.

Die Internetadressen wurden am 30. April 2017 verifiziert.

Abstract:

Als Verschiebebahnhof geplant und gebaut, zur Wildnis verkommen, als Naturjuwel entdeckt. Eine Metamorphose in Breitenlee.

Um das Jahr 1900, als Wien die Reichshaupt- und Residenzstadt der Habsburgermonarchie war, war die Infrastruktur der nach und durch Wien führenden Eisenbahnlinien derart schlecht, dass Wien im Eisenbahnverkehr einen Flaschenhals darstellte. Diese Zustände waren nicht länger zu tolerieren. Eine eigene Kommission, die Wiener Bahnhofskommission, wurde eingerichtet, in deren Auftrag Oberinspektor Hermann von Littrow ein Gesamtkonzept für die Neuordnung des Bahnverkehrs in und um Wien erstellte. Aufbauend auf diese Studie wurde ein zentraler Verschiebebahnhof bei Kagran geplant. Grundstückspekulationen verhinderten seine Verwirklichung. Tatsächlich begann man im Frühjahr 1916, von militärischer Notwendigkeit forciert, einen zentralen Verschiebebahnhof im Nordosten von Wien im Ortsgebiet von Breitenlee zu bauen. Noch im selben Jahr nahm man den Teilbetrieb auf. 1918 mit dem Zerfall der Donaumonarchie zu Ende des Ersten Weltkrieges verlor der Bahnhof seine Daseinsberechtigung, die Verkehrsströme waren versiegt. Anfangs noch weitergebaut, wurden die Bautätigkeiten bald beendet und der Betrieb 1926, also nach nur zehn Jahren, eingestellt. Der Bahnhof wurde rückgebaut, das dadurch gewonnene Material anderwärtig verwendet. Das Areal wurde sich selbst überlassen und von der Natur zurückerobert. Zwar verblieben noch einige Gleise, die zum Abstellen von Schadwagen genutzt wurden und auch heute noch werden, auch eine Industrieanlage, die sich mit Handel von Agrarprodukten beschäftigt, wird noch gelegentlich beliefert, trotzdem ist kaum noch ein Verkehr auf der Schiene gegeben. Das weitläufige Areal mit einer Länge von 3km hat sich zu einer Wildnis entwickelt, zu einer „Gstettn“, wie die Wiener sagen. Jahrzehnte lang war es ein wertloses Stück Land im äußersten nordöstlichen Eck von Wien, fernab von jeder verkehrsmäßigen Anbindung an den städtischen Siedlungsraum. Der in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einsetzende Umweltgedanke erreichte im letzten Jahrzehnt auch die Wildnis des ehemaligen Verschiebebahnhofes. Man erkannte den biologischen Wert dieser „Gstettn“ und stellte das Areal unter Landschaftsschutz. Dadurch entzog man es Grundstückspekulanten, die es bereits für den Siedlungs- und Wohnhausbau am Rande der Großstadt zu entdecken begannen. Die Entwicklung läuft in eine Richtung, die bei Baubeginn 1916 nicht geplant war. Dort wo Schwellen und Schienen verlegt und später wieder zum Teil abgebaut worden waren, ist ein üppige, artenreiche Vegetation entstanden, die es wert ist, geschützt zu werden, um sie späteren Generationen zu erhalten. Das Areal wird, um angrenzende Grundstücke erweitert, Teil des Wald- und Wiesengürtels Nordost werden und als „Norbert-Scheed-Wald“ nicht nur für Fauna und Flora eine Heimat sein, sondern auch den Wienerinnen und Wiener als weitläufiges Erholungsgebiet zur Verfügung stehen.