



Waldhäusl

# Wien braucht leistungsfähige

*Der Anteil der Schiene an der Güterbeförderung in der Region Wien ist seit Jahren auf tiefem Niveau. Wirtschaftskammer Wien-Präsidentin Brigitte Jank befürchtet daher einen weiteren Attraktivitätsverlust des Umschlags Straße/Schiene und spricht sich für die rasche Entscheidung zum Terminal Inzersdorf oder die Flächensicherung für einen Ersatzstandort aus.*

Jährlich werden über 46 Millionen Tonnen Güter auf der Straße und der Schiene von und nach Wien transportiert, um die Nachfrage der Konsumenten und der Wirtschaft zu befriedigen. Das entspricht pro Tag 126.000 Tonnen! Das Güteraufkommen wächst zudem um 4,4 Prozent pro Jahr“, hebt Wirtschaftskammer Wien-Präsidentin Brigitte Jank die Bedeutung eines modernen, leistungsfähigen Güterumschlagkonzeptes „Straße/Schiene“ für Wien hervor. 2005 lag in Wien das Verhältnis Straße/Schiene im Güterverkehrsaufkommen bei 83 Prozent Straße und 17 Prozent Schiene. Um hier eine deutliche Verschiebung in Richtung Schiene zu erreichen, muss die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Jank: „Damit wir den notwendigen Güterverkehr von und nach Wien möglichst umweltschonend abwickeln können, benö-

tigt die Wirtschaft moderne, leistungsfähige Umschlagplätze zwischen Schiene, Straße und Wasser.“ Obwohl es bereits Masterpläne für ein modernes Güterumschlagkonzept gibt, hat sich in den vergangenen Jahren zu wenig getan.

## **Bereits 1993 Engpässe festgestellt**

Bereits im Jahr 1993 wurde unter Leitung der so genannten Planungsgemeinschaft Ost (PGO), einem Gremium der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, das „Güterterminalkonzept Wien-Umland“ erarbeitet. Ziel war es, die Bedürfnisse Ostösterreichs zu definieren und ein taugliches Konzept für den Güterumschlag in Wien zu entwerfen. Es wurde festgestellt, dass es auf den Güterumschlagplätzen der Region Wien Kapazitätsengpässe gibt und eine Neuordnung unerlässlich ist. Um den Warentrans-

port auf die Schiene zu verlagern, wurde damals empfohlen, mittel- bis langfristig an drei Standorten intermodale Güterverkehrs- und Logistikzentren zu errichten: Beim Hafen Wien, in Inzersdorf/Rothneusiedl bzw. nördlich von Wien.

In den Folgejahren wurden weitere Studien und Projekte vorgestellt. Im Masterplan „Verkehr Wien 2003“ wurden die „Entwicklung der Region Wien zu einem transeuropäischen Netzknoten“ und die „Verlagerung des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs vom Lkw auf die Bahn und das Schiff“ als Ziele formuliert. Um diesen Zielen näher zu kommen wurde neuerlich die kurzfristige Errichtung der Güterverkehrs- und Logistikzentren Hafen, Inzersdorf und die mittelfristige Entwicklung eines dritten Güterverkehrszentrums im Nordosten von Wien festgeschrieben.

Soweit die Planungen. Tatsache ist, dass in den vergangenen 15 Jahren nur der Wiener Hafen zu einem modernen, leistungsfähigen Güterverteilzentrum und Umschlagplatz ausgebaut wurde. Seine Flächenressourcen sind jedoch beschränkt, es gibt im direkten Umfeld auf längere Sicht zu wenige Erweiterungsmöglichkeiten. Ein ergänzender zweiter Standort ist aber nicht in Sicht.

### Terminal Inzersdorf kommt nicht auf Schiene

Die ursprünglich sehr ambitionierten Planungen für einen neuen Güterterminal in Inzersdorf wurden von den ÖBB laufend reduziert und aufgeschoben. Ihre Prioritäten verlagerten sich auf Immobilien- und Bahnhofprojekte. In den vergangenen Monaten scheinen die Planungen zu Inzersdorf gänzlich eingeschlafen zu sein. 2007 wurde das Projekt nicht einmal mehr in das Infrastrukturpaket 2007 des BMVIT aufgenommen. Das bedeutet konkret, dass bis 2012 keine Budgetmittel für dieses Projekt zur Verfügung stehen werden.

Ursprünglich war östlich neben dem Terminal Inzersdorf ein moderner Logistikpark für private Logistikunternehmen geplant. „Dies wäre eine ideale Kombination zum Bahnterminal Inzersdorf gewesen. Insgesamt wäre so ein äußerst attraktiver Logistikstandort entstanden“, meint Jank, „wie die Ansiedlung des Paketzentrums Wien Süd der Post und die Planung weiterer Ansiedlungen der Post in diesem Bereich ja zeigen. Leider ist daraus aber nichts geworden.“ Durch die langen Planungen und Diskussionen verärgert, haben sich zwischenzeitlich viele große Logistikbetriebe andere Standorte im Umfeld von Wien suchen müssen. Präsidentin Jank: „Aus verkehrspolitischer

Von **Brigitte Jank**  
Präsidentin der  
Wirtschaftskammer Wien



Je besser eine Region wirtschaftlich floriert, umso mehr Rohstoffe und fertige Waren werden befördert. Mittlerweile sind pro Jahr über 46 Millionen Tonnen Güter auf der Straße und der Schiene von und nach Wien unterwegs, um die Nachfrage der Kunden und der Wirtschaft zu befriedigen. Das entspricht pro Tag unglaublichen 126.000 Tonnen, die quer durch Wien bewegt werden! Damit ist das Ende der Fahnenstange aber noch lange nicht erreicht. Die jährliche Steigerungsrate beim Güteraufkommen beträgt 4,4 Prozent.

Den überwiegenden Großteil der Güter bringen bzw. holen Lkw, die Schiene spielt in Wien derzeit nur eine Nebenrolle – und das auf gleich bleibend niedrigem Niveau. Im direkten Vergleich entfallen 83 Prozent der Transporte auf die Straße, 17 Prozent auf die Schiene. Nicht nur aus verkehrspolitischer Überlegung, sondern auch aus ökologischen Gründen muss daher der Anteil der Bahn in den kommenden Jahren auf wenigstens 25

# Güterterminals

Sicht wäre eine Bündelung auf einen zentralen Standort wesentlich sinnvoller gewesen.“

### Innerstädtische Frachtenbahnhöfe werden aufgelassen

Obwohl der Ausbau neuer Kapazitäten stockt, streben ÖBB und Stadt Wien für einige innerstädtische Frachtenbahnhöfe eine völlige Neunutzung an. So werden etwa die Frachtenbahnhöfe Südbahnhof und Matzleinsdorf abgesiedelt. Aber auch der Westbahnhof und vor allem der Nordwestbahnhof werden mittelfristig betroffen sein. Am Nordbahnhof ist diese Umstrukturierung ohnehin bereits voll im Laufen. Für viele Firmen werden so die Anfahrtswege bis zum nächsten Umschlagplatz auf die Bahn immer länger.

„Die Verzögerungen der letzten Jahre sind Geschichte. Wir müssen nach vorne blicken“, betont Jank, „Wir müssen sicherstellen, dass in der Region Wien möglichst rasch eine zweite intermodale Güterverkehrs-Drehscheibe realisiert wird.“ Akteure sind die Länder Wien und Niederösterreich, die ÖBB und das BMVIT. Noch bis Sommer dieses Jahres sollte eine definitive Entscheidung getroffen werden, ob, wann und in welcher Dimension der Terminal Inzersdorf realisiert wird. „Sollte man zum Schluss kommen, dass Wien-Inzersdorf nicht in absehbarer Zeit realisiert werden kann, müssen sofort die Planungen und die Flächensicherung für einen Alternativstandort beginnen“, so Jank. Dieser würde voraussichtlich nicht mehr in Wien liegen können, da hier die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. Dennoch müsste er in unmittelbarer Nähe von Wien sein, um kurze Transportwege zu sichern. ■

## Höchste Zeit für neue Güterterminals

Prozent angehoben werden. Voraussetzung ist, dass eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung steht – also moderne, leistungsfähige Umschlagplätze zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Obwohl seit 15 Jahren bekannt ist, dass auf den Güterumschlagplätzen der Region Wien Kapazitätsengpässe bestehen, ist seither wenig geschehen, um bestehende Güterterminals auszubauen oder neue zu entwickeln. Tatsache ist, dass immer öfter innerstädtische Frachtenbahnhöfe aufgelassen und geplante Projekte wie der Terminal Inzersdorf samt angeschlossenen Logistikpark auf die lange Bank geschoben werden. Da auch der Nordwestbahnhof geschlossen werden soll, ist der Wiener Hafen bald das einzige moderne, leistungsfähige Güterverteilzentrum in ganz Wien. Doch auch dieser stößt flächenmäßig in absehbarer Zeit an seine Grenzen. Die Folge ist, dass viele Transporteure aus Frust und Ärger Wien den Rücken gekehrt haben.

Es ist daher höchste Zeit, dass die Verantwortlichen die langen Planungen für den Terminal Inzersdorf endlich zu einem Ende führen. Alternativ könnte auch ein anderer Standort in der Region Wien entwickelt werden. Wichtig ist jedoch, dass nicht wieder 15 Jahre ergebnislos verstreichen.

[www.brigittejank.at](http://www.brigittejank.at)