

Terminal Wien Inzersdorf

Von der Planung bis zur Genehmigung

Wer die Verhältnisse des Güterverkehrs im Raum Wien über die letzten Jahrzehnte kennt, weiß um die langwierigen Planungen rund um den Güterterminal in Inzersdorf am südlichen Stadtrand von Wien. Über dieses Projekt, für welches nun eine mit den verschiedenen beteiligten Stellen, nicht zuletzt den Anrainern, akkordierte Lösung gefunden wurde und welches sich in dieser Form auch bereits im fortgeschrittenen behördlichen Genehmigungsverfahren befindet, berichtete am 30. November 2011 im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ Herr Baurat Dipl. Ing. Helmut Werner, der Planer dieses Vorhabens, im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz. Dieser Vortragszyklus wird, wie bekannt, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Österreichischen Verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Der Referent betonte auch eingangs, dass er als Planer spreche und dies nicht im Auftrag der ÖBB geschehe.

Die Ausgangslage für die Planung war die Tatsache, dass wichtige Wiener Umschlagsbahnhöfe, wie der Nordbahnhof, der Nordwestbahnhof und der Bahnhof Matzleinsdorf einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen, ebenso sollen übrige Bahnhöfe, oft innerhalb des engverbauten Stadtgebietes gelegen, in ihrer Umschlagsfunktion deutlich eingeschränkt werden. Der Hintergrund dieser Überlegung ist die Entlastung des engverbauten Stadtgebiets vom schweren Güterverkehr auf der Straße, der möglichst an den Stadtrand abgedrängt werden soll. Zur Realisierung dieser Strategie wurde im Februar 1993 ein Konzept entwickelt, das in der Wiener Region eine **funktionale Dekonzentration** des Umschlags Straße / Schiene vorsah und eine Aufteilung dieser Aufgaben auf mehrere Standorte am Stadtrand beinhaltete, nämlich auf die Standorte Inzersdorf (Hennersdorf / Rothneusiedl), Hafen Albern (verwirklicht im Hafen Freudenau), Schwechat – OMV und Guntramsdorf, sowie einen Standort nördlich der Donau für spätere Zeit, für welchen das Gelände des aufgelassenen Bahnhofs Breitenlee ins Auge gefasst wurde. Besonders sollten auch die Großspeditionen mit ihren Standorten in Matzleinsdorf und am Nordwestbahnhof an die neuen Standorte umziehen. Eine vollständige Dekonzentration auf die diversen Wiener Bahnhöfe wurde verworfen, weil dadurch ein rationeller Bahnverkehr eher erschwert worden wäre, ebenso kam aber eine vollständige Konzentration an einem zentralen Standort nicht in Frage, weil dies einen Flächenbedarf bis zu 250 ha erfordert hätte, was aus Gründen der Raumverträglichkeit nicht realisierbar gewesen wäre.

Die Funktion des Standortes Inzersdorf war die Aufnahme des Kombinierten Verkehrs vom Nordwestbahnhof und die Übernahme des Stückgut- / Sammelverkehrs der ÖBB (Bex) und der Speditionen von den diversen Bahnhöfen (insbes. Nordwestbahnhof und Matzleinsdorf). Die Suche des definitiven Standortes im Raum Inzersdorf verzögerte sich laufend in

Abhängigkeit von der Fixierung der Autobahn – Südumfahrung von Wien (S 1 Vösendorf – Schwechat) und der definitiven Grundbeschaffung, so dass die Absiedlung von innerstädtischen Speditionsstandorten durch diese Unternehmungen anderweitig gelöst wurde (z. B. Gebr. Weiss von Matzleinsdorf nach Ma. Lanzendorf und Schenker vom Nordwestbahnhof nach Albern). Als endlich die S 1 mit ihrer Trasse feststand und zügig errichtet wurde, kam es zur Fixierung des Standortes des Terminals an der Kreuzungsstelle der S 1 (damals noch B 301) mit der Pottendorfer Eisenbahnlinie, die vor ihrem Ausbau zur Hochleistungsstrecke Richtung Wr. Neustadt zur Entlastung der Südbahn steht. An der S 1 ist eine eigene Anschlussstelle für den Güterterminal vorgesehen. Das Erfordernis eines ebenen Geländes für die vorgesehenen Bahn- und Umschlagsanlagen ist am gewählten Standort in ausreichender Weise gegeben. 1998 war das gesamte Projekt durch die Werner Consult Ziviltechnikergesellschaft fertiggestellt und mit den Planungsstellen der ÖBB akkordiert. Es begann ein langer Prozess der Bürgerbeteiligung, wie er auch gesetzlich vorgesehen ist. Es gab massenhaft Bürgerproteste und abwertende Presseberichte. Schließlich bewogen die ÖBB der Ausbau des Containerterminals im Hafen Freudenau und die bereits getroffenen Eigenlösungen großer Speditionsfirmen zu einer Reduktion des Umfanges des geplanten Terminals. Es erfolgte eine neuerliche Ausschreibung der Planung des Projektes, welche wiederum die Werner Consult Ziviltechnikergesellschaft gewann. Bei der Projekterstellung wurden nun zahlreiche Experten mit einbezogen, insbesondere für die Fachgebiete Land- und Forstwirtschaft / Landschaftsbild, Schalltechnik und Luftschadstoffe, Erschütterungen, Licht und Klima, Humanmedizin, Raumplanung, Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume, Gewässerökologie, Boden- und Grundwasserchemie, Hochbau und Architektur, Verkehrsuntersuchung, Geologie und Hydrologie, Brückenplanung, sowie Visualisierung. So entstand ab 2009 ein neues Projekt des Terminals Inzersdorf !

Das neue Projekt wurde 2010 und auch noch bis Mitte 2011 den verschiedenen Bürgerversammlungen („Runder Tisch“ = Kommunikation auf Augenhöhe) in den Wiener Bezirken Favoriten und Liesing, sowie in den Gemeinden Hennersdorf und Vösendorf vorgestellt und ausführlich diskutiert. Die dabei vorgebrachten vertretbaren Änderungswünsche wurden in das Projekt nachträglich eingearbeitet, beispielsweise zusätzlicher Lärmschutz, Grüninseln, Windschutzpflanzungen, gestaltete und bepflanzte Geländehügel oder niedrigere Beleuchtungsmasten. Den Anrainern wurde der Betrieb eines Container – Terminals in der Freudenau und eines modernen ÖBB – Logistik – Zentrums in Linz demonstriert und so auch manchmal unbegründete Befürchtungen und Ängste abgebaut. Am Ende kam es mit den Anrainern und den lokalen Behörden zu einem weitgehenden Konsens und hinsichtlich der nachfolgenden Genehmigungsverfahren zu einer Art von „Nichtangriffspakt“. Die Resonanz der Presse änderte sich völlig ! Plötzlich war auch interessant, dass hier 400 für diese Gegend neue Arbeitsplätze, hauptsächlich im Bereich des ÖBB – Logistik – Zentrums, entstehen. Das neue Projekt, samt allen Unterlagen verpackt in 12 Großkartons, wurde zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung im Verkehrsministerium eingereicht.

Das nun endgültige Projekt des Terminals Inzersdorf umfasst folgende Eckdaten:

- 32 km Gleise, davon 13 km mit Oberleitung;
- 93 Weichen;
- 12 km Straßen;
- 2 Kranfahrbahnen für Container – Kräne mit je 650 m Nutzlänge;
- 3 Eisenbahnbrücken;
- 1 Tunnel der S 1 von 270 m Länge mit dem Bahnhof darüber;
- Hochbauten mit 784.100 m³ umbauten Raum (hauptsächlich das ÖBB – Logistik – Zentrum);
- Gesamtbauzeit von 66 Monaten, davon 37 Baumonate bis zur Teilbetriebnahme;
- Herstellkosten: rd. 323 Mill. €.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im November 2011 abgeschlossen, danach erfolgen die diversen übrigen Genehmigungen im 1. Halbjahr 2012, die Bauausschreibung kann ab Mitte 2012 durchgeführt werden und ein Baubeginn für Sommer 2013 ist ins Auge gefasst. Die Errichtung der Autobahnabfahrt (S 1) für den Terminal Inzersdorf kann 2014 durch die Asfinag beginnen und 2015 fertiggestellt werden (Baukosten: 20 Mill. €). Der ganze Güterterminal wäre 2017 vollendet.

Die Baltisch – Adriatische Eisenbahnachse wurde inzwischen in das Kernnetz der EU aufgenommen. Der doppelgleisige Ausbau der Pottendorfer Linie (Inzersdorf – Wampersdorf) zählt zu den Ausbau – Erfordernissen dieser Achse, denen sich auch der Terminal Inzersdorf anfügt. Damit ist für diese Ausbau – Vorhaben auch eine EU – Förderung möglich.

Die Projektziele des Terminals Inzersdorf sind folgendermaßen definiert:

- Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene d. h. es soll der gegenwärtige Modal Split in Österreich mit einem Schienenverkehrsanteil von knapp über 30 % auf 40 % gesteigert werden;
- Schaffung eines leistungsfähigen Terminal – Standorts in Inzersdorf, damit Beitrag zur volkswirtschaftlichen Standortsicherung durch die Verbesserung der Schienen – Infrastruktur in Österreich;
- Standort – Konzentration im Kombinierten Ladungsverkehr samt ausreichenden Abstellflächen;
- Standortkonzentration zur Qualitätszugbildung (ÖBB – Logistik – Zentrum samt Bex – Standort, vielfältiger Warenumschatz vom Paket bis zum Einzelwagen und Ganzzug).

Die im Terminal Inzersdorf zu schaffenden Möglichkeiten sollen eine wesentliche Rationalisierung der Verkehrsabwicklung der ÖBB im Raum Wien bewirken. So soll der Kombinierte Ladungsverkehr nur mehr im Hafen Freudenau und in Inzersdorf abgewickelt werden, die Zugbildung für bevorzugte Frachten erfolgt in Inzersdorf, die übrige Zugbildung wird vollzogen im Zentralverschiebebahnhof (Kledering), in Klein Schwechat, Wien Donaukaibahnhof, Wien Praterstern und Wien Jedlersdorf. Es kommt zu einer drastischen Verringerung von Zug- und Vershubfahrten im Raum Wien und es werden Flächen und

Anlagen in Wien Stadlau, Wien Hirschstetten, Wien Nordwestbahnhof, Wien Hütteldorf, Wien Liesing und Wiener Neustadt für andere, auch bahnfremde Zwecke, frei. Nach seiner Fertigstellung soll der Terminal Inzersdorf, projiziert auf das Jahr 2025, eine Umschlagsleistung von 2,8 Mill. t erbringen, verglichen mit den heutigen Umschlagsmengen von 1,9 Mill. t am Wiener Nordwestbahnhof, in Hirschstetten und Wiener Neustadt, welche nach Inzersdorf transferiert werden sollen.

Wenn man auf die lange Phase der Projektierung des Terminals Inzersdorf zurückblickt, die nun endlich beendet sein dürfte, darf man mit dem bekannten Diktum hoffen: „Was lange währt, wird endlich gut!“.

Dr. Karl Frohner

9. 12.2011