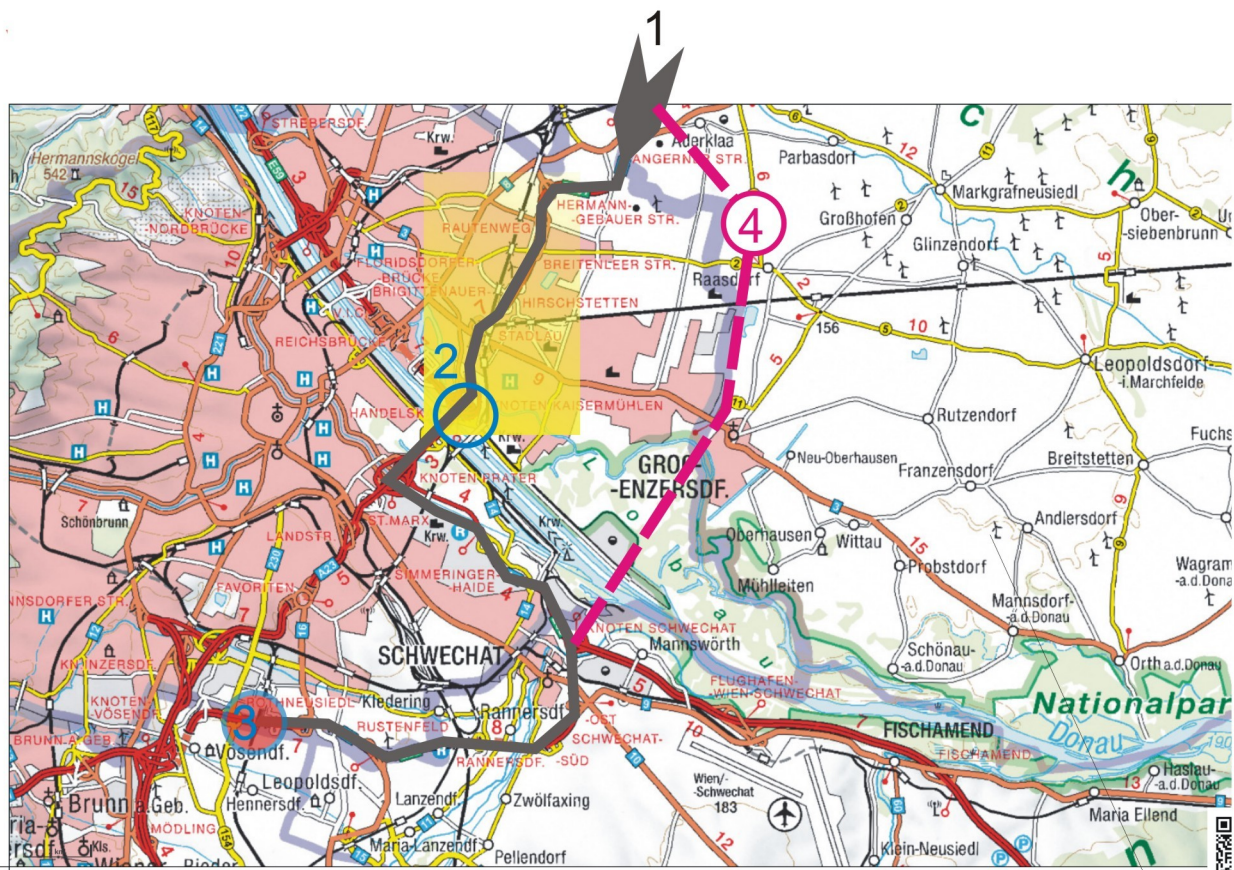


# Maßnahmen um den Güterverkehr nicht auf Schiene zu bringen

10.6.2023

Das Güterzentrum Süd wurde mit der Absicht errichtet den Güterverkehr mit der Bahn zu forcieren [1]. Alle Einrichtungen des Güterzentrums dienen dem Umladen von Gütern zwischen LKW und Frachtwaggons der Bahn. Die Lage am Südrand von Wien ist für diesen Zweck exzellent gewählt. Der Standort liegt außerhalb des dicht besiedelten Stadtgebiets über der Schnellstraße S1 mit unmittelbaren Zu- und Abfahrtsstraßen. Zum, nur 5 km entfernten Zentralverschiebebahnhof Wien-Kledering [2] existiert eine kurze, direkte Schienenverbindung. Von Westen kommende LKWs erreichen die S1 über die Autobahn A21. Aus dem Süden ist die Autobahn A2 an die S1 angebunden. Auch die Ostautobahn A4 ist direkt mit der S1 verbunden. Einzig für, aus dem Norden kommende LKW ist die Erreichbarkeit erheblich erschwert. Sie müssen die Donau über die innerstädtische, verkehrsintensive Praterbrücke der A23 queren. Dabei durchfahren sie über die S2 und A23 städtisches Siedlungsgebiet. Im ersten Halbjahr 2022 passierten mehr als 2 Millionen LKW > 3.5 t die Praterbrücke [3]. Das entspricht mehr als 15 000 LKW täglich. Die Wegstrecke vom Knoten Hirschetten bis zum Knoten Prater beträgt ziemlich genau 6,5 km im dichten Siedlungsgebiet [4]. Nimmt man an, dass ein LKW für diese Strecke im stockenden Verkehr etwa 4 l Dieseltreibstoff verbraucht ergibt das in Summe 60 000 l verbrannten Treibstoff je Tag. Zusammen mit dem Reifenabrieb ergeben die daraus resultierenden Abgase eine massive, gesundheitliche Belastung der Anwohner. Hinzu kommt, dass sich am, nordseitig der Praterbrücke gelegenen Autobahnknoten Kaisermühlen umfangreiche Verkehrsstaus bilden wie tägliche Verkehrsmeldungen eindrucksvoll dokumentieren.

Grundlage von Abb. 1 bildet die Karte des BEV [5]. Sie weist die Umgebung von S2 und A23 klar als dicht besiedeltes Ortsgebiet aus, das durch den stockenden Verkehrsfluss auf dieser Strecke massiv belastet wird. Das betroffene Gebiet ist durch das gelb eingefärbte Rechteck in Abb. 1 markiert. Die aktuelle Zufahrt für LKW die aus dem Norden zum Güterzentrum Süd unterwegs sind ist in Abb. 1 dunkelgrau eingezeichnet. Die, durch ministeriellen Beschluss verworfene Umfahrungsoption auf der Schnellstraße S1 nördlich der Donau ist rot-strichliert eingezeichnet. Sie würde außerhalb des Siedlungsgebiets beim Knoten Schwechat direkt in den bestehenden Abschnitt der S1 südlich der Donau münden. Neben der erleichterten Erreichbarkeit des Güterzentrums Süd durch LKW würde dieser Abschnitt der Schnellstraße eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner der Wohngebiete nahe von S2 und A23 bedeuten.



1 LKW Zufahrt mit dem Ziel

2 Knoten Kaisermühlen

3 Güterzentrum Süd

4 Verhinderte Umfahrung

Abb. 1: Zur Straßenanbindung des Güterzentrums Süd für aus dem Norden kommende LKW.

## Bibliografie:

- [1] „Güterzentrum Wien Süd“, Präsentation von Ing. Christian Trummer, 2016 online abrufbar unter [https://www.oevg.at/fileadmin/user\\_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2016/infraostregion/trummer2.pdf](https://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2016/infraostregion/trummer2.pdf)
- [2] „Zentralverschiebebahn Wien-Kledering“, Wikipediaeintrag vom 11.3.2023 online abrufbar unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Zentralverschiebebahn\\_Wien-Kledering](https://de.wikipedia.org/wiki/Zentralverschiebebahn_Wien-Kledering)
- [3] Verkehrserhebung des VCÖ online abrufbar unter <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-im-1-halbjahr-auf-oesterreichs-autobahnen-weniger-pkw-aber-mehr-lkw-verkehr-als-vor-covid-19-pandemie>
- [4] Daten der ASFINAG online zu finden unter [http://brueckentagung.at/bruecke2015/PDF/09\\_PPT\\_Pils.pdf](http://brueckentagung.at/bruecke2015/PDF/09_PPT_Pils.pdf)
- [5] „Austrian Map“ des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen online abrufbar unter <https://maps.bev.gv.at/>