




WIENER LINIEN



## Die Klimakrise erfordert Kooperation!

WienerLinien und die ÖBB dürfen keine Konkurrenten sein und haben gefälligst die Mobilitätswende gemeinsam zu bewältigen.

Die S80 – die Schnellbahnlinie vom Westen und Süden Wiens in die Donaustadt ist der Verkehrsstrang, der die „Stadtstraße“, die Spange S1 und den Lobautunnel überflüssig machen! Doch Stadt Wien und ÖBB lassen diese „Super-Linie S 80“ nur zweimal pro Stunde fahren, Stationen wurden aufgelassen und eine Taktverdichtung ist frühestens nach 2028 angedacht.

Täglich wälzen sich Kolonnen von Pendler:innen zwischen Donaustadt und dem Westen und Süden Wiens über die Südosttangente. Weil diese Autobahn im Verkehr erstickt, schreit die Stadtregierung nach einer zweiten Autobahn mit milliardenteurem Lobautunnel, der Umwelt und Anwohner schwerstens schädigt.

## Das Lobau Forum steht für:

- **Eine sofortige Einführung eines 15-Minuten-Takts für die „S80“.**

Die Umsetzung – realistisch und notwendig beim nächsten neuen Fahrplan!!!

- Die Einrichtung einer weiteren S-Bahn-Linie, welche die nordöstlichen Stadtentwicklungsgebiete der Donaustadt bedient (Stadlau Gewerbepark, Breitenlee Gewerbepark, Rautenweg, Süßenbrunn) und den Bau von Haltestellen in den städtebaulich enorm gewachsenen Gebieten „Sonnwend-Viertel“ in Favoriten (Gudrunstraße) sowie „Hasenleiten-Viertel“ in Simmering. Das böte neben der Bedienung des Stadtteils auch eine attraktive Umsteige-Relation zwischen den Linien „S7“ und „S80“. Auf keinen Fall dürfen die Stationen Haidestraße und Praterkai aufgelassen werden, was offenbar angedacht ist.

- Station Praterkai: Schaffung einer attraktiven Umsteige-Relation zwischen den Linien „S45“ und „S80“. Weiterführung der Linie „S45“ von „Handelskai“ entlang der Donau zunächst bis „Praterkai“, anschließend Weiterführung als Teil eines S-Bahn-Rings via „Hafen“ und „Kaiserebersdorf“ in Richtung Hauptbahnhof - Meidling - „Verbindungsbahn“ - Penzing - „Vorortelinie“. Seit Ewigkeiten wird die Verlängerung der „S45“ von der Station Handelskai über Reichsbrücke (U1) und Donaumarina (U2) bis Praterkai (S80) angedacht. Die Haltestelle „Praterkai“ war bereits in dem „Milliarden-Infrastruktur-Paket“, das der Bund und die Stadt Wien vor mehr als 25 Jahren paktierten, enthalten; es wurden auch bereits Mitte der 90er-Jahre bauliche Vorleistungen erbracht. Die Gleistrassen sind da, es gibt genug Platz für Stationsbauten. Auch eine Verlängerung der „S45“ über Kaiserebersdorf und Oberlaa (U1) mit Ringschluss via Hauptbahnhof und Meidling mit Weiterführung in Richtung „Verbindungsbahn“ - Penzing - „Vorortelinie“ wäre ehebaldigst zu realisieren.

- **Wiedererrichtung der Station Lobau**

Nicht nur der Nationalpark Donauauen und die Donauisel als Erholungsgebiete, sondern auch Wohngebiete im Umkreis dieser stillgelegten Haltestelle, in welche in den vergangenen Jahren Tausende Menschen zugezogen sind, wären durch die Wiedereröffnung der Station besser erreichbar und würden profitieren.

- Station Erzherzog-Karl Straße: Neuer Schnellbahnverkehr am Nordast der Ostbahn. Bei dieser Station teilt sich die „Laaer Ostbahn“ in Richtung Norden (bzw. nördliche Donaustadt) und Marchegg (bzw. nordöstliche Donaustadt). Am Nordast könnten bei den Gewerbeparks Stadlau und Kagran und bei Wohngebieten Stationen errichtet werden, mit Schnellbahnverkehr Richtung Süßenbrunn/Deutsch-Wagram und/oder nach Leopoldau Richtung Floridsdorf oder über die Hochbahn Richtung Korneuburg.

- **Wiedererrichtung der S-Bahn-Station Hausfeldstraße**

In diesem Bereich sind sehr große Wohnbau-Projekte und ein großer Bildungscampus im Entstehen, und die Straßenbahn 26 bietet Anschluss Richtung Siedlung Quadenstraße und später wohl Richtung Seestadt. Dass Stadt Wien und ÖBB hier beim zweigleisigen Ausbau die S-Bahn-Haltestelle aufgelassen haben und damit eine so attraktive wie wichtige Verbindung des Öffentlichen Verkehrs für Zehntausende Betroffene verunmöglicht haben (und stattdessen einen Autobahnzubringer zur Südosttangente bauen), ist steinzeitliche Verkehrspolitik, die schleunigst repariert werden muss. Die U2 Richtung Nordwesten ist kein Ersatz für die „S80“, die von hier aus den Süden und Westen Wiens erschließt.

- Verlängerung der Linie „S80“ bis Marchegg im 30-Minuten-Takt, bis in das unmittelbar angrenzende Umland nach Raasdorf im 15-Minuten-Takt. Pendler:innen aus dem Marchfeld sollten unbedingt bereits in Raasdorf durch dichte Zugintervalle zum Umstieg auf Öffis bewegt werden. Es ist kontraproduktiv, sie bis zum Zubringer der Südosttangente im Bereich Seestadt („Aspern Nord“) zu lotsen, wo sie dann gleich weiterfahren.