

Donaustadt: aufgelassene Schnellbahn wiedereröffnen!

Belegung des vorhandenen Schienennetzes als Alternative zu neuen Stadtautobahnen – Lobau erhalten

Die Wiener Bezirke nördlich der Donau wären für sich genommen die zweitgrößte Stadt Österreichs. Insbesondere die Donaustadt wächst rapide. Es sind zehntausende neue Wohneinheiten für die nächsten Jahre geplant. So großartig die Lage an der Donau sein könnte, so versinkt Transdanubien in der Autoverkehrshölle.

Grund dafür sind eine Stadt- und Raumplanung nach den autogerechten Konzepten der Nachkriegszeit, die die urbane Lebensqualität verschlechtern und antisozial sind. Der Öffentliche Verkehr hingegen wurde und wird systematisch vernachlässigt.

Notwendig wäre eine sozial, kulturell und funktionell integrierte Stadt, in der Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Konsum, Bildung, Natur, Kultur etc. sich in der Nähe befinden, gruppiert um lokale Zentren. Stattdessen wird getrennt zwischen Arm-Reich, Grün-Verbaut, Arbeit-Freizeit, Zentrum-Peripherie. Und dazwischen liegen Autobahnen und überfüllte Straßen, die desto mehr verstopft und lebensunwert sind, je größer sie werden.

Im Entwicklungsgebiet Seestadt gibt die Stadt Wien vor modernen Konzepten wie jenem der kurzen Wege zu folgen. Doch das gilt nur auf der Mikroebene. Im Großen behauptet die SPÖ Wien und Landhauptmann Ludwig weiterhin, dass nicht nur die Seestadt, sondern sämtlicher neuer Wohnbau nur mit Autobahnanbindung möglich sei.

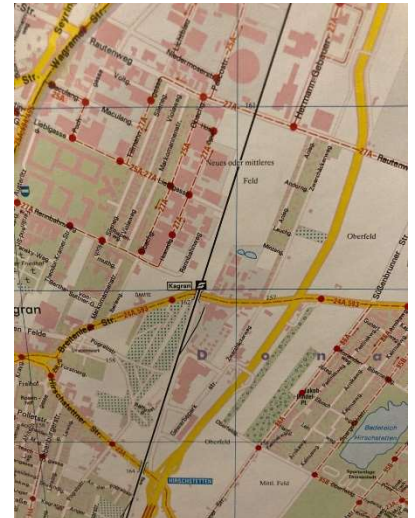
Spitze des Eisberges ist das Festhalten am dem Monsterprojekt Lobau-Autobahn mit Zubringern wie der Hirschstetten zerstörenden „Stadtstraße“. Das trifft sich mit der niederösterreichischen ÖVP geführt von Landeshauptfrau Mikl-Leitner, dem Kopf der SUV- und Zersiedlungslobby der Ober- und Mittelschichten aus dem Wiener Umland.

Doch die soziale und ökologische Alternative ist längst vorhanden: nämlich die bestehenden Gleisanlagen. Es gibt in und um Wien ein ausgedehntes Schienennetz, das vielfach nicht und nur sehr wenig genutzt wird – was angesichts verhältnismäßig sehr geringer Kosten für die Belegung an Sabotage grenzt.

Insbesondere fordern wir die sofortige Wiedereröffnung der 2010 zugesperren Linie S8, die parallel zur A23 Südosttangente verläuft und sowohl große alte und neue Siedlungen sowie Gewerbegebiete erschließen könnte. Mit den entsprechenden kapillaren Zubringern wie Straßenbahnen, Bussen, Radwegen etc. würde die Strecke zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Süßenbrunn mehrere zehntausend Menschen mit einer hochrangigen Verkehrsanbindung versorgen.

Dazu kommt noch die Erhöhung des Taktes der S80, die heute in völlig unzureichender Weise nur alle 30 Minuten fährt, sowie die Verlängerung der S45 Vorortelinie bis zum Praterkai, womit sie mit der S80/8 verbunden werden würde. Ebenso müssen die Frequenzen der Linien ins Umland einschließlich der Zubringer erhöht werden, um den Pendler den Umstieg auf die Bahn attraktiv zu machen. Städte wie Paris investieren Milliarden in einen S-Bahn-Ring. In Wien wären die Gleise für eine größere und eine kleinere Variante bereits vorhanden, die Stadt Wien hat aber bisher kein Interesse dafür gezeigt.

Wir fordern für den Ballungsraum Wien die systematische Wende hin zum Öffentlichen Verkehr. Gerade in dichtbesiedelten Gebieten ist schienengebundener Personenverkehr das im umfassenden Sinn effizienteste Transportmittel, zumal die Schienenanlagen überwiegend vorhanden sind. Der Bahnausbau bedarf natur der gleichzeitigen Stärkung der Zubringer und kann auch nur so angenommen werden. Die Verkehrswende ist sozial gerecht, macht Stadt und Land lebenswerter, senkt den Energie- und Ressourcenverbrauch und schont Klima und Umwelt in einem umfassenden Sinn.



Ausschnitt eines alten Stadtplans, wo die ÖBB-Station noch zu sehen ist. Deutlich die parallele Linienführung mit der A23, der meistbefahrenen Straße Österreichs.

Eine Initiative des **Lobau-Forums**, die allen interessierten Initiativen und Personen offen steht. Vorbereitungstreffen am Di 14.3.23 im YellaYella in der Seestadt, Maria-Tusch-Straße 2, 1220 Wien