

Wo bleibt die Bahn?



Die aufgelassene Schnellbahn wieder eröffnen!

Städte wie Paris investieren Milliarden in einen S-Bahn-Ring. In Wien sind die Geleise für eine größere und eine kleinere Variante eines S-Bahn-Ringes bereits vorhanden, die Stadt Wien baut aber lieber Autobahnen.

Sa 6. Mai
2023
14h
U2/S-Bahn
Stadlau



LOBAU FORUM

lobauforum.com

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 tausende neue Wohneinheiten für die nächsten Jahre geplant. Doch Transdanubien versinkt in der Autoverkehrshölle.

Grund dafür sind eine Stadt- und Raumplanung nach den autogerechten Konzepten der Nachkriegszeit, die die urbane Lebensqualität verschlechtern und antisozial wirkt. Der Öffentliche Verkehr und insbesondere die S-Bahn hingegen wurden und werden im Norden Wiens systematisch vernachlässigt.

Notwendig wäre eine sozial, kulturell und funktionell integrierte Stadt, in der Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Konsum, Bildung, Natur, Kultur sich um lokale Zentren gruppieren. Stattdessen wird getrennt zwischen Arm-Reich, Grün-Verbaut, Arbeit-Freizeit, Zentrum-Peripherie. Und je größer die dazwischen liegenden Autobahnen und Straßen werden, desto lebensfeindlicher werden sie und mit ihnen die ganze Stadt.

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 behaupten die SPÖ Wien und Bürgermeister Ludwig weiterhin, dass nicht nur die Erweiterung der Seestadt, sondern sämtlicher neuer Wohnbau in Wien Donaustadt 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 Oberschichten aus dem Wiener Umland.

Doch die soziale, ökologische und wirtschaftliche Alternative ist längst vorhanden: Die Nutzung der bestehenden Gleisanlagen. Es gibt in und um Wien ein ausgedehntes Schienennetz, das vielfach nicht oder nur wenig genutzt wird. Das grenzt angesichts verhältnismäßig geringer Kosten für dessen Belegung an Sabotage!

Wir fordern:

- Sofortige Wiedereröffnung der 2010 zugesperreten Linie von der Erzherzog-Karl-Straße Richtung Norden, die parallel zur A23 Südosttangente verläuft. Mehrere neue Stationen könnten sowohl große alte und neue Siedlungen sowie Gewerbegebiete erschließen. Auch die S-Bahn-Verbindung nach Floridsdorf wird dadurch möglich. Mit Zubringern wie Straßenbahnen, Bussen, Radwegen etc. würden zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Süßenbrunn mehrere zehntausend Menschen eine hochrangige Verkehrsanbindung erhalten.
- Erhöhung des Taktes der S80, die heute nur alle 30 Minuten fährt. Wiedereröffnung der aufgelassenen Stationen Lobau und Hausfeld. Verlängerung nach Raasdorf als Angebot an die Pendlerinnen und Pendler. Der projektierte Ausbau der Strecke zwischen Meidling und Hütteldorf soll einerseits auch zur Vorortelinie (S45) vom Süden her verbinden, andererseits muss er durchlässig für Fußgeher/innen und Radfahrer/innen werden (Tieflage) – und nicht nur autogerecht sein (Hochlage).
- Verlängerung der S45 bis zum Praterkai, womit sie mit der S80 verbunden werden könnte.
- Erhöhung der Frequenzen der Linien ins Umland einschließlich der Zubringer, um für Pendlerinnen und Pendler den Umstieg auf die Bahn attraktiv zu machen.

