

## **Quintessenz der Raddemo „Wo bleibt die Bahn“.**

Lobau-Bewegung präsentiert „im Feld“ Elemente der Verkehrsalternative zur Stadtautobahn S1: die Wiedereröffnung der geschlossenen S8 Schnellbahn entlang der Südosttangente!

Am Samstag, den 6. Mai 2023, organisierten eine Vielzahl von Initiativen der Lobau-Bewegung eine Fahrrad-Demonstration, nämlich dort wo es so was noch nie gegeben hat: entlang der für den Personennahverkehr geschlossenen Trasse der Laaer Ostbahn.

In der Gegend sind in den letzten Jahren nicht nur tausende Wohnungen entstanden, sondern es sind noch viel mehr in Bau und in Planung, so dass die Donaustadt für sich genommen bald die zweitgrößte Stadt Österreichs werden wird. In der Gegend befinden sich aber auch große Gewerbegebiete einschließlich mehrerer Einkaufszentren. Mitten durch geht die meist befahrende Straße Österreichs, die Wiener Südosttangente.

Parallel dazu befindet sich ein historischer Schienenstrang, die Laaer Ostbahn, der Kernstück einer zweiten S-Bahnverbindung durch Wien sein könnte, mit einem Einzugsgebiet von Hunderttausenden Menschen. Aber anstatt diese vorhandene Infrastruktur zu nutzen und zu entwickeln, hat sie die Stadt Wien zusperren lassen! Fast genauso stiefmütterlich behandelt sie die S80, die derzeit nur alle 30 Minuten verkehrt. Und auch die schon vor 30 Jahren versprochene Verlängerung der Vororte Linie S45 zum Praterkai (was das Umsteigen zur S80 ermöglichen würde) wird hartnäckig nicht in Angriff genommen.

Eine rationale Erklärung für dieses Verhalten ist schwer zu finden. In erster Linie dürfte es von einer identitären Autoideologie getrieben sein, der sich die SPÖ verschrieben hat. Eine Rolle spielen auch die Interessen der Bauindustrie, die vom Autobahnbau aber auch von U-Bahnbau mehr profitieren. (Achtung, wir sind für die U-Bahn, aber es ist um so fahrlässiger ein vorhandenes S-Bahn-artiges System nicht zu nutzen, dessen Ertüchtigung nur einen Bruchteil des U-Bahn-Neubaus kosten würde.) Dann gibt es auch den völlig unnötigen und schädlichen Gegensatz zwischen Wiener Linien und ÖBB. Und bürokratische Beschränktheit wird auch eine Rolle spielen. Das alles zusammengenommen grenzt jedenfalls an Sabotage.

Bei der Tour wurden auch einige der für die Stadt Wien typischen antisozialen Fehlleistungen der Stadtplanung und -entwicklung aufgezeigt:

Das Zusperrern der S80-Stationen Lobau und Hausfeldstraße. Die Station Lobau wurde damals dafür eingerichtet, dass die „Proleten“ auch in der Natur baden gehen dürfen. Ihre Schließung zeigt symbolisch die veränderte Beziehung der SPÖ zu den armen Leuten. Die Hausfeldstraße wäre nicht nur ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, sondern hat auch eine große und rapid wachsende Wohnbevölkerung. Auch durch diese Stationsschließungen wird das Potential der S-Bahn geschwächt.

Die Art der Bauausführung der seit einigen Jahren zweigleisigen S80 – als riesige Trennmauer durch den Bezirk. Das muss durchlässiger und grüner für die Bevölkerung werden. In Westwien droht mit dem Ausbau der Verbindungsbahn eine noch schlimmere Betonmauer. Achtung auch hier: wir sind für den Ausbau, aber nicht nach der Prämisse, dass vor allem der Autoverkehr nicht beeinträchtigt werden darf, die Fußgänger und Radfahrer aber nicht zählen.

Der Riesenbezirk Donaustadt hat kein Zentrum. Am ehesten wäre da der Genochplatz bei der Erz-Herzog-Karl-Station in Frage gekommen, wo es auch einen historischen Markt gegeben hatte. Die Stadt Wien hat diesen geschliffen und hat einen Investor ein Hochhaus hinstellen lassen. Die SPÖ hat

kein Interesse daran lebenswerte lokale Zentren zu schaffen, die auch gut angebunden sind. Sie baut lieber Stadtautobahnen durch Wohngegenden.

Dann die Situation im Gewerbepark Stadlau: eine Hochstraßenbahn quert und das ist gut so. Aber es gibt keine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn, denn diese wurde zugesperrt. Und der noch größere Schildbürgerstreich: Die Hochstraßenbahn hat keine Fußgänger und Radwege nebenher, so dass die Bahn und die Südosttangente wie Trennmauern wirken. Überhaupt braucht ein solch großes Einkaufszentrum, das fast nur mit dem Auto angebunden ist, einen hochrangigen Anschluss, der sogar baulich vorhanden wäre.

Dann machten wir noch Halt bei der geschlossenen S-Bahnstation Kagran – ohne Kommentar.

Die Abschlusskundgebung fand dann bei der U1-Station Rennbahnweg statt, eines der ärmeren städtischen Viertel, das durch den U-Bahn-Anschluss damals stark aufgewertet wurde. Doch der Stadt Wien fiel nicht ein, dort ein lokales Zentrum zu Verweilen zu gestalten, das öffentlich gut erreichbar wäre. So gibt es dort kaum einladende öffentliche Infrastruktur, dafür aber Parkplätze.

Antisoziale Verkehrs- und Stadtplanung gehen Hand in Hand und schaden der historischen Klientel der SPÖ am meisten.

Als Lobau-Bewegung haben wir es geschafft einen Teil der Umwelt- und Klimabewegung auf ein konkretes Ziel zu fokussieren, nämlich gegen die unnötige und zerstörerische Lobau-Autobahn. Die Stadt Wien warf uns dann vor, dass wir keine Alternativen hätten. Doch diese liegen seit Jahr und Tag auf dem Tisch. Es sind die vorhandenen S-Bahnstrecken, deren Ertüchtigung einschließlich der Zubringer. Das werden wir nicht müde werden öffentlich zu propagieren und zu fordern.

Willi Langthaler, Lobau Forum