

Stückerlweise „Unmögliches“

KPÖ fordert: Ausbau des S-Bahnringes zwischen Hütteldorf und Meidling.

Die Wiedereröffnung der Vorortlinie am 30. Mai ist die Geschichte einer schweren Geburt. Vor 89 Jahren, 1898, wurde die Linie, mit den von Otto Wagner entworfenen Stationen, in Betrieb genommen. Im Sinne der damaligen Concessions-Urkunde war die Linie vorerst hauptsächlich für den Güterverkehr und die Bedürfnisse von Militär und Industrie bestimmt. Dem Personenverkehr war anfangs eine bescheidene Rolle zugeordnet. „In der Zeit von 5.00 Uhr früh bis 11.00 Uhr abends wird durchschnittlich jede Stunde ein Zug mit Personenbeförderung verkehren“, hieß es im Betriebsprogramm. Hugo Köstler, kaiserlich-königlicher Baurath im Eisenbahn-Ministerium schrieb damals in einem Buch über die Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie über die Vorortlinie: „... der fortwährende Wechsel zwischen Dämmen, tiefen Einschnitten, Viaducen, Tunnels und mächtigen Brücken aber verleiht dieser Bahnlinie, deren Ausführung in sorgfältiger Weise erfolgte, den Charakter eines hochinteressanten technischen Bauwerkes, während der malerische landschaftliche Hintergrund, besonders aber der nahezu überall vorhandene Ausblick auf das Kahlenberggebirge, der Fahrt über diese Bahnstrecke auch einen eigenen Reiz verleiht.“

1932 wurde die, von Penzing nach Heiligenstadt führende Verkehrsverbindung für den Personenverkehr eingestellt. Die berühmten, von Otto Wagner entworfenen Stationen begannen zu verfallen.

1953: KPÖ schlägt S-Bahn-Ring rund um Wien vor

Schon im Jahre 1953, schlugen KPÖ-Gemeinderäte ein öffentliches Verkehrskonzept vor, das einen S-Bahn-Ring rund um Wien

vorsah. Der Vorschlag ging davon aus, die bestehenden Gleisanlagen der Vorortlinie, der Donaulände- und Donauuferbahn zu einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetz auszubauen.

Es dauerte jedoch bis in die siebziger Jahre bis die Vorortlinie wieder verstärkt öffentlich diskutiert wurde. 1972 setzte sich der damalige SP-Stadtrat Pfoch zwar noch für den Bau einer Schnellstraße entlang der Vorortlinie ein, doch wurde im gleichen Jahr an der Technischen Universität eine Studie in Auftrag gegeben, die den Einsatz eines öffentlichen Verkehrsmittel auf der Vorortlinie prüfen sollte.

1975 war man sich auf politischer Ebene dann „grundsätzlich einig“ über den Ausbau der Vorortlinie, man verlegte daher die Hinauszögerung des Vorhabens auf ein Scheingefecht zwischen ÖBB und Gemeinde Wien, bei der es um die Frage der Finanzierung ging.

Pycha 1976: „Es handelt sich da um eine Dschungelbahn.“

Noch 1976 vertrat der damalige ÖBB-Generaldirektor Pycha die Meinung, ein Ausbau der Vorortlinie würde nichts bringen. Im kommenden Jahr sollen die Wiener einige Male die Gelegenheit haben, über die Vorortlinie zu fahren – „um sich zu überzeugen, daß es sich da um eine Dschungelbahn handelt“, kündigte Pycha an.

Es dauerte schließlich bis Mai 1979, bis sich die endgültige Entscheidung zugunsten eines Ausbaus der Vorortlinie nicht länger verzögern ließ. Nach sieben Jahren Bauzeit kann sie jetzt in Betrieb gehen. Wenn man bedenkt, daß die vor 89 Jahren in Betrieb gegangene Vorortlinie in einer Bauzeit von vier Jahren errichtet wurde, eine wahrlich schwere Wiedergeburt.



Otto Podolsky
Landesobmann der KPÖ-Wien

Unterstützen Sie unsere Vorschläge

Keiner der verantwortlichen Rathauspolitiker hatte sie gemocht. Viele Argumente gegen ihren Bau wurden verwendet und einige von denen, die in diesen Tagen Blumen auf ihre Schienen streuen hatten sie überhaupt abgelehnt.



Ich meine damit die soeben eröffnete Strecke der S-Bahn zwischen Heiligenstadt und Hütteldorf. Dabei müßte man sich doch fragen, warum gab es diesen Widerstand bei den verantwortlichen Politikern? Die einen meinten ein Ausbau der Vorortlinie wäre technisch nicht möglich. Andere wieder erklärten, es fehle das dafür notwendige Geld und besonders arge Zweifler fragten überhaupt, ob die Wiener Bevölkerung eine solche Streckenführung brauche. Die Antwort auf diese Fragen gaben bereits 1953 die damaligen Vertreter der KPÖ im Wiener Gemeinderat, als sie vorschlugen einen Schnellbahnring rund um Wien unter Einbeziehung der Vorortlinie, der Donauufer- und Donaulände-Bahn zu errichten. Gleichzeitig argumentieren die KPÖ-Vertreter im Rathaus dahingehend, daß ein solches Konzept in Verbindung mit entsprechenden Anschlußlinien den Wienerinnen und Wienern kürzere Fahrzeiten zum Arbeitsplatz und in die Freizeiträume unserer Stadt bringen würde. Die ÖVP und SPÖ-Mandatare im Wiener Rathaus hatten dafür jedoch taube Ohren und setzten lieber auf den sich entwickelten Individualverkehr. Daß sie damals bereits die Profitinteressen der Autoindustrie und der Mineralölkonzerne im Auge hatten ist sicher nur ein böses Gerücht.

So begehen wir also die Eröffnung der neuen S-Bahnstrecke mit feierlich gekleideten Politikern und Adabais, „welche sie schon immer haben wollten“. Beispiel dafür ist eine vor kurzem erschienene ÖVP-Zeitung, welche die Idee der S-Bahn für die Rathaus-ÖVP reklamierte. Da scheint es mir schon wichtig, Ihnen den Hinweis auf die KPÖ-Initiative 1953 gegeben zu haben. Nicht weil wir uns damit nostalgisch beweihräuchern wollen, sondern weil die KPÖ-Wien auch heute angesichts des ständig zunehmenden Individualverkehrs (Autos, Motorräder usw.) durchaus brauchbare Vorschläge für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs unterbreitet. Wir verlangen nach wie vor die Schließung des Schnellbahnringes zwischen Hütteldorf und Meidling sowie die Weiterführung unter Einbeziehung der Donaulände- und Donauufer-Bahn bis Heiligenstadt. Wir verlangen vor allem aber auch, daß Straßenbahn- und Autobuslinien erhalten bleiben statt, wie es die Rathauspolitiker vorsehen, dieselben gekürzt werden. Besonders aber verweisen wir auf die hohen Tarife, die langen Wartezeiten und das fehlende Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr. Wir verlangen Handlungen die diesen Problemen entgegenwirken und durch die die Attraktivität gehoben werden könnte, womit viele Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen würden. Die Lebensqualität in unserer Stadt würde damit steigen, die Umweltbelastung wesentlich verringert und Sie werter Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel könnten schneller ihr Ziel erreichen.

Das sind konkrete Vorschläge der KPÖ-Wien, aber die Rathauspolitiker können und wollen sich nicht entschließen dieselben zu akzeptieren. Vielleicht auch deshalb weil sie von der KPÖ kommen. Ich empfehle Ihnen deshalb, sich mit unseren Überlegungen zur Lösung der Verkehrsprobleme in unserer Stadt näher zu befassen und wenn Sie damit einverstanden sind, dieselben zu unterstützen.

- Ich möchte die Bezirkszeitung der KPÖ gratis zugeschickt bekommen.
- Ich möchte ein Gespräch mit Kommunisten des Bezirkes führen.
- Ich möchte die Volksstimme kennenlernen.

Absender:

Zu schicken an: KPÖ, 1200 Wien, Höchstädtplatz 3