

Mobilität S-Bahn-Station Lobau

Zurückbleiben: Zug fährt durch

BERICHT:
BIRGIT WITTSTOCK

Es ist ein verregener Nachmittag. Thomas Leopold, Systemingenieur für Flugsicherungsanlagen, Student und Sprecher der Bürgerinitiative „S80 Lobau“, sucht Unterschlupf im provisorischen Wartehäuschen. Der böige Wind peitscht ihm die Tropfen ins Gesicht. Im 5-Minuten-Takt donnern Züge vorbei: kurze Personenzüge, scheinbar nicht enden wollende Güterzüge, beladen mit Pkw, und viele Waggons langer Personenzüge. Nicht einer, der in der Lobau hält.

Die kleine, heruntergekommene Station mitten im Nirgendwo, eingekesselt von der Au auf der einen, einer Siedlung auf der anderen Seite, ist seit Monaten Anlass für Streit: Mit der Eröffnung der rund zwei Kilometer entfernten U2-Station Stadlau im Oktober vergangenen Jahres, habe sie ihre Existenzberechtigung verloren und soll geschleift werden. Zumindest, wenn es nach den Plänen der ÖBB geht. Die Anrainer protestieren: Der Fußweg zur U2-Station sei unbefestigt und vor allem im Herbst und Winter schwer zu begehen, außerdem gehe man fast 20 Minuten, sagt Leopold.

Es folgte eine parlamentarische Anfrage mit Unterstützung der Grünen, jede Menge Diskussionen mit den ÖBB und medialer Rummel. Letztendlich einigte man sich darauf, die Station zu renovieren – dann will man weitersehen.

Den Mitgliedern der Bürgerinitiative ist das zu wenig. Sie gehen nach wie vor für die Beibehaltung der Lobau-Station auf die Barrikaden. Mehr als ein Viertel der Anrainer würden nun gezwungenermaßen mit dem Auto fahren, sagt Leopold. Laut Fahrgastzählungen der ÖBB würden lediglich 100 Personen die Station nutzen.



Ein Zug pro Stunde: Die Bürgerinitiative „S80 Lobau“ fordert mehr Bahnverkehr und renoviert die Station selbst

„Wir haben auch keinen Rückgang an Fahrgästen bemerkt“, sagt ÖBB-Sprecher Herbert Ofner. „Dabei haben wir beinahe täglich gezählt.“ Nach Aussagen von Thomas Leopold seien es mindestens 200 seiner Nachbarn gewesen, die täglich mit dem Zug gefahren sind. „Wir haben selbst Zählungen durchgeführt.“ Glaubt man Leopold, soll die Siedlung außerdem demnächst um 200 Wohneinheiten anwachsen. Auch an anderen Ecken wird gebaut.

Die S-Bahn-Aktivisten fühlen sich im Stich gelassen: Die provisorischen Sperrholzwände der ramponierten Wartehäuschen haben sie selbst gebastelt; eine Wand aus Metall spendierten die Grünen. „Während des Wahlkampfes waren wir noch für alle Parteien interessant. Jetzt ist es wieder still – auch vonseiten der Grünen“, sagt Leopold. Dass die Anrainer mittlerweile sogar schon Wartehäuschen selbst zimmern, habe er nicht gewusst, sagt Ofner.

Vergangen Herbst hatte ein Sprecher der ÖBB bei einem ORF-Interview versichert, man werde sich der Instandhaltung der Station widmen – nachdem die Anrainer das Gestrüpp selbst gestutzt hatten, um den Zugang freizuhalten. Bisher lediglich ein frommer Plan. 100.000 Euro haben die ÖBB für die Sanierung budgetiert, das reicht gerade, um die geborstenen Betonplatten am Bahnsteig zu ersetzen.

„Die Renovierung ist nur Kosmetik, rausgeworfenes Geld“, sagt Leopold. Die Summe wäre besser investiert, würde man den zu kurzen Bahnsteig von 75 Metern Länge auf die Normallänge von 150 Metern ausbauen, dann könnten endlich alle Garnituren in der Station halten und nicht, wie jetzt, nur Kurzzüge.

Der Umbau der gesamten Station würde geschätzte 600.000 Euro kosten, sagt die Bahn. Ofner: „100.000 Euro sind zweckgebunden, und wir wollen sie in die Sicherheit stecken.“ Schwachsinn, befindet Leopold,

denn die Kürze des Bahnsteigs sei das eigentliche Problem: Die ÖBB haben den Fahrplan geändert, um die Station Lobau weiterhin anfahren zu können. Halten können aus Sicherheitsgründen jedoch nur Züge, die über die Länge des Bahnsteigs nicht hinausgehen. Das bedeutet, dass pro Stunde nur ein einziger Zug in der Lobau hält. Auch laut neuem Fahrplan würden die Intervalle tagsüber stündlich, spätabends jedoch im 20-Minuten-Takt verlaufen, klagt Leopold.

Ofner kontert, dass der Fahrplan auf der Marchegger Strecke ein „Baustellenfahrplan“ sei, da die Strecke zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Hausfeldstraße wegen der Verlängerung der U2 praktisch neu gebaut werden müsse.

Um endlich einen Schlusstrich zu ziehen, soll es in den kommenden Wochen einen runden Tisch mit der Wiener Stadtbauverwaltung, den Anrainern und den ÖBB geben.

Mobil leben Wie wir uns bewegen

Bike Parade

Am ersten April-Wochenende (2. und 3.4.) steigt am Rathausplatz wieder das Argus Bike Festival mit allem rund ums Fahrrad. Am Sonntag ab 11 Uhr gibt's die 1. Wiener Radparade („RADpaRADe“ schreiben die Veranstalter lustig). Sie orientiert sich an Vorbildern wie den „Sunny Streets“ in New York und soll eine Feier des Radelns werden. Und bunt. Die Radlobby Argus prämiiert das am schönsten geschmückte Rad, das außergewöhnlichste Rad und das Rad, das die beste Musik macht. Wir sind gespannt.

Infos: www.radparade.at

Verkehrsverständnis

Tausche Auto gegen Bim: Über den Tellerrand des Stadtverkehrs will eine neue Kooperation der Wiener Linien mit der Fachvertretung der Fahrschulen in der Wirtschaftskammer bliken. In Zukunft werden angehende

Fahrlehrer im Zuge ihrer Ausbildung auch im Führerstand einer Bim Platz nehmen. Sie sollen ihre Erfahrung später an ihre Fahrschüler weitergeben. Dadurch soll das Verständnis der Verkehrsteilnehmer füreinander gesteigert werden. Bei Kollisionen zwischen Autos und Straßenbahnen wird häufig die Straßenbahn geschnitten oder von Autolenkern der Bremsweg der Züge unterschätzt.

Stadtplan neu

Er ist ein treuer Wegweiser durch die Stadt: der Onlinestadtplan auf wien.gv.at. Nun macht sich darauf auch bemerkbar, dass die Grünen in der Stadtregierung sitzen. Ab sofort sind auf dem Plan alle Radfahranlagen und Radabstellplätze abrufbar. Diese Maßnahme soll ein weiterer von vielen Schritten sein, um das Radfahren in Wien beliebter zu machen.

Infos: www.wien.gv.at/stadtplan

Radbremsen

Die Bundesregierung hat die Verdoppelung des Radverkehrsanteils als Ziel im Regierungsprogramm verankert. Die geplanten rechtlichen Änderungen beinhalten laut Verkehrsexperten des VCÖ jedoch auch Hürden und Bremsen. Sie kritisieren den Plan, die vorgezogenen Haltelinien bei Kreuzungen in Zukunft ausschließlich für Motorräder zu reservieren. Und sie lehnen – wie auch die Fahrrad-Vereinigungen – die Einführung der Radhelmpflicht für Kinder ab. Besser Radfahrtrainings in Kindergärten und Volksschulen als Radhelmpflicht.

Sensible Fühler

Seit Anfang März ist auf der Linie U3 ein Test-Silberpfeil unterwegs. Der Zug ist mit neuen elektrischen Türfühlerkanten ausgestattet, die extrem sensibel reagieren und selbst kleinste Hindernisse im Millimeterbereich er-

kennen, informieren die Wiener Linien. Außerdem blinkt eine rote Warnlampe, wenn das Einsteigen verboten ist. Und einen Piepton gibt der Silberpfeil auch noch von sich. Die blöde Durchsage „Zurückbleiben, bitte“ bleibt leider unverändert.

Infrastruktur

Der VCÖ-Mobilitätspreis Wien steht heuer unter dem Motto „Infrastrukturen mit Zukunft“. Gesucht werden vorbildhafte Infrastrukturprojekte für eine nachhaltige Mobilität. Die Einreichunterlagen sind im Internet abrufbar, Einreichschluss ist der 30. Juni.

Ebenda Über diese Seite

Diese Seiten bieten Informationen über Mobilität. Dabei soll es ebenso um Fahrzeuge gehen wie um Verkehrspolitik

FOTO: HERIBERT CORN