

VCÖ/6.9.95

PANORAMA

ÖSTER

WIEN

End-Station Lobau?

Mit der Hebung der Wiener Ostbahnbrücke ging die Station Lobau der S 80 im wahrsten Sinn des Wortes verschütt.

Die Verlängerung und Taktverdichtung der S 80, jener nach Norden verlaufenden S-Bahnlinie, die wesentliche Bereiche der nördlich der Donau gelegenen Wiener Siedlungsgebiete erschließt, ist beschlossenes Kernstück der Wiener Verkehrszukunft. Daß sie auch die Lobau, ein klassisches Wiener Naherholungsgebiet erschließt, ist möglicherweise bereits Verkehrsvergangenheit. Im Zuge der wegen der Donau-Staustufe Freudenau notwendig gewordenen Hebung der Ostbahnbrücke über die Donau verschwand die Station Lobau ersatzlos unter den Schottermassen des neuen Bahndamms. Offizielle Begründung: kein Bedarf. Bei einer Zählung im Oktober (!) 1994 stiegen während einer Woche täglich nur zwischen 8 und 17 Personen aus- oder ein. Daß die Station vor allem im Sommer von Erholungssuchenden benützt wurde, die mit Picknickkörben oder Fahrrädern bewehrt hier aus der S-Bahn stiegen, um in die nahe Lobau zu gelangen, wurde nicht erhoben. Überdies sei etwa einen Kilometer entfernt die neue Station Mühlwasser geplant, die die S 80 auch besser an die bestehenden Buslinien anbinden werde. Die Anrainer wurden von dieser „Verlegung“ nicht informiert, so daß sie von einer plötzlichen Stations-„Auflassung“ überrascht wurden. Und es ist auch tatsächlich eine Auflassung. Denn bis die Station Mühlwasser in Betrieb geht, werden Jahre vergehen. Welcher Geschäftsmann sperrt sein Geschäft wegen Umbaus für fünf Jahre zu und erwartet allen Ernstes, daß sich die Kunden dann wieder einfinden? Eine zumindest provisorische Aufrechterhaltung der Station



Foto: Dieter Dohr

Anrainerprotestkundgebung für Erhaltung der Station Lobau

Lobau wurde aus Kostengründen (rund 4 Mio. Schilling) verworfen. Auch ein ursprünglich geplanter, an die gehobene Ostbahnbrücke angehängter Rad- und Gehweg, der die Station Ostbahnbrücke/Lusthaus am südlichen Donauufer für Lobau- (und Donauinsel-)Besucher erschlossen hätte, fiel Kostenberechnungen (angeblich über 100 Mio. öS) zum Opfer. Auch der VCÖ-Vorschlag, aufgrund der jahreszeitlich sehr unterschiedlichen Frequenz die Station Lobau zur Bedarfshaltestelle zu machen – der Zug hält nur, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen – stößt bei der ÖBB auf wenig Gegenliebe: So etwas sehe ÖBB-interne Betriebsvorschrift für Hauptstrecken nicht vor. Die überrumpelten Anrainer, die sich vor vollendete Tatsachen gestellt sahen, entdeckten nach Bekanntwerden der Fakten rasch und intensiv ihre Liebe zur Sta-

tion Lobau. Eine Bürgerinitiative sammelte binnen Kürze 1.400 Unterschriften gegen die Schließung. Auch die Lokalpolitiker waren rasch mobilisiert. Der Donaustädter Nationalratsabgeordnete Josef Edler befaßte im Rahmen einer parlamentarischen Anfrage sogar den Nationalrat mit dem Thema. Die Gunst der Stunde könnte die Station Lobau nunmehr zumindest provisorisch bald wieder zum Leben erwecken. Denn Wien wählt 1996 einen neuen Gemeinderat... Der Redaktionsfehler in der aktuellen Karte des Verkehrsverbund Ostregion VOR – „voraussichtliche Wiedereröffnung der Station Lobau Ende 1995“ – könnte so unversehens doch noch wahr werden. Die ÖBB und die Verantwortlichen der Gemeinde Wien sollten zumindest für die Zukunft in der sensiblen Materie „Umgang mit Kunden“ dazugelernt haben. ♦