

GELEITET VON PAUL POLLACK

LESERFORUM

Schreiben Sie an: KURIER, 1072 Wien, Seidengasse 11

Franz-Josefs-Bahn muß rasch ausgebaut werden

Die KURIER-Jubelmeldung „Zwischen Budapest und Berlin: Franz-Josefs-Bahn“ anlässlich einer Podiumsdiskussion in Ziersdorf am 5. März täuscht über die Tatsachen hinweg. Das ist nichts weiter als die typische Wahlkampfpropaganda zur NÖ-Landtagswahl, und danach wird es wieder still.

Dieses Projekt kann nicht verwirklicht werden, solange die geplante neue Westbahn durch das Tullnerfeld am Widerstand der Anrainer scheitert. Diese Trasse muß mit entschiedener Härte gegen die kleine Minderheit von Gegnern im öffentlichen Interesse zigtausend anderer durchgezogen werden. Fürchten sich die Politiker vor unpopulären Entscheidungen und ist es den Gegnern lieber, wenn das Tullnerfeld später in den Gasen des Straßenverkehrs erstickt? Wenn nicht bald damit begonnen wird, ist dieses Projekt nicht vor 15 Jahren fertig und dann vielleicht zu spät.

In Deutschland bestäti-

gen Anrainer von HL-Strecken, daß sich die Bahn alle Mühe zum Schutz der Umwelt gegeben hat und die Züge viel leiser rollen als auf alten, herkömmlichen Streckentrassen.

Übrigens: die Verlegung des „Vindobona“ von der FJB auf die Nordbahn hat nicht die von ÖBB-Generaldirektor Übleis angekündigte Fahrzeitverkürzung gebracht, denn der Zug hat regelmäßig Verspätungen zwischen 10 und 35 Minuten auf der im tschechischen Abschnitt überlasteten Route.

Deshalb fordern wir im Sinne obiger Meldung den raschen Ausbau (zweigleisig und begradigt) der FJBahn.

Es ist daher zu hoffen, daß sich auf lange Sicht die Grundsätze einer vernünftigen Wirtschaftsgeographie als stärker erweisen werden, und dies zum Nutzen der schwachen Regionen Waldviertel und Südböhmen.

Gerald Hochenbichler
Initiative „Pro FJ-Bahn“
1020 Wien

SAMSTAG, 6. MÄRZ 1993 KURIER SEITE 19

NIEDERÖSTERREICH

Durchgehende Elektrifizierung der Bahnlinie bis 1995 abgeschlossen

Zwischen Budapest und Berlin: Franz-Josefs-Bahn

Die Bahn durchs Waldviertel wird wesentlich schneller und sicherer: Die ÖBB werden in den kommenden drei Jahren 1,26 Milliarden in den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn investieren und erfüllen damit einen seit Jahren vorgetragenen Wunsch der niederösterreichischen Landesregierung.

„Wir wollen nicht warten, bis sich die Lkw an der Grenze stauen“, argumentierte Landesrat Hannes Bauer (SPÖ) anlässlich einer gut besuchten Podiumsdiskussion zum Thema „Bahn 2000“ in Ziersdorf bei Hollabrunn. Die 1870 zwischen Wien und Gmünd in Betrieb genommene 167 Kilometer lange Bahnlinie trug laut Bauer wesentlich dazu bei, daß sich die Abwanderung in der betroffenen Region, aus der rund ein Drittel aller Arbeitnehmer auspendeln, in Grenzen hielt. Ziersdorf verzeichnet sogar einen Bevölkerungszuwachs.

Bis Herbst 1995 soll die von Wien bis Absdorf-Hippersdorf zweigleisige Bahnstrecke durchgehend elektrifiziert sein. Allein in diesem Jahr investieren die ÖBB 350 Millionen Schilling in die schon zur Zeit der Monarchie so wichtige Nord-Süd-Verbindung. Um alle Termine einhalten zu können, muß die Bahnlinie mehrmals unterbrochen und ein Schienen-Ersatzverkehr eingerichtet werden.

Eine Einbindung der Franz-Josefs-Bahn über einen sogenannten „Tullner Ast“ in die Westbahn und in weiterer Folge über den im „Anhörungsverfahren“ befindlichen „Lainzer Tunnel“ in die Südbahn könnte die Franz-Josefs-Bahn zu einer international bedeutsamen Bahnlinie werden lassen, die Budapest mit Wien, Prag und Berlin verbinden würde.

FRANZ EDER ■



Bild: Atzenhofer

Zweigleisig, elektrifiziert: Franz-Josefs-Bahn im Herzen Europas