

KOMMENTAR



Markus Lohninger
zur Investitions-
Verweigerung des
Bundes gegenüber
dem Bezirk Gmünd.

Regionalpolitik
für die Zentren

Weise Worte sind es, die auf der Internet-Seite des Verkehrsministeriums zum Thema Infrastruktur zu lesen sind. Es sei unbestritten, „dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem in Österreich ein wichtiges Entscheidungskriterium für wirtschaftliche Entwicklung und Industriean siedlung und darüber hinaus die Grundlage für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung des Landes darstellt.“

Wenn bereits diese Einsicht herrscht, dann darf gefragt werden, warum diese Grundlage im Bezirk Gmünd so hartnäckig nicht geschaffen wird. ÖBB und Asfinag wollen laut aktuellem Rahmenplan auch bis 2018 einen weiten Bogen um Gmünd machen, während sie entlang der jetzt schon großen Verkehrsachsen weiter investieren. So wurden und werden alleine in die per 9. Dezember in Betrieb gehende „Tullner Westschleife“ und die im Bau befindliche Güterzug-Umfahrung St. Pölten knapp 2,8 Milliarden Euro gepulvert. St. Pöltner legen die 60 Eisenbahn-Kilometer nach Wien ab 9. Dezember in 25 Minuten zurück. Gmünder werden dann immer noch 2:12 Stunden lang nach Wien tuckern, wenn sie nach 5:31 Uhr einen Zug brauchen – also nur noch im halben Tempo der Landeshauptstädter unterwegs sein.

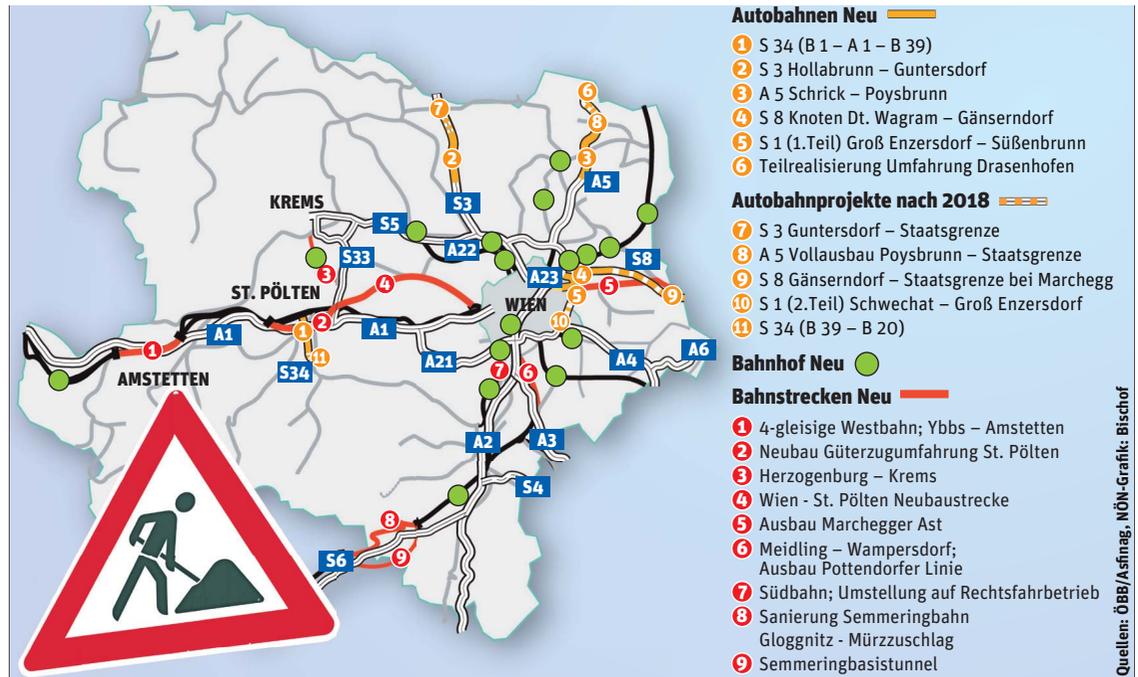
So also sieht Regionalpolitik aus, die von Wien gemacht wird.
m.lohninger@noen.at

**HERR
LEOPOLD**

„Stroh“ – zu Gold
gesponnen

Aus Mist Geld machen – ich glaub, von Alexander Rammel könnten wir alle uns was abkupfern. (S. 27)

ÖBB UND ASFINAG: INFRASTRUKTUR-Projekte bis 2018



Gmünd geht leer aus

Infrastruktur-Gelder | Mehr als 40 Großprojekte von ÖBB und Asfinag bis 2018 im Ministerrat abgesegnet – keines davon ist in Gmünd.

Von Markus Lohninger

BEZIRK GMÜND | Wenn in Wien Geld ausgeschüttet wird, dann ist der Weg nach Gmünd weit. Insofern überrascht es nicht, dass der Bezirk auch bei dem vorige Woche im Ministerrat beschlossenen Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen von ÖBB und Asfinag bis zum Jahr 2018 völlig leer ausgegangen ist.

Mehr als 40 Projekte mit Auftragsvolumina von 1,5 Millionen bis 3,1 Milliarden Euro wurden für die 21 Bezirke Niederösterreichs abgesegnet. Davon betroffen sind Sanierungen, Neu- und Ausbauten von Bahnstrecken oder 17 Bahnhöfen genauso wie Investitionen in Schnellstraßen und Autobahnen. – Mit Ausnahme notwendiger Investitionen ins Bestandsnetz wird also kein einziger Cent ins Waldviertel fließen, der Schwarze Peter bleibt dem am weitesten von den Zentralräumen entfernt gelegenen Bezirk Gmünd.

Damit erübrigen sich die Forderungen nach einer nennenswert effizienteren Führung der

Franz-Josefs-Bahn (FJB) und der Vorstoß der Gewerkschaft für eine Auto-Schnellverbindung ins Waldviertel bis 2018: Der Rahmenplan von ÖBB und Asfinag beinhaltet auch Planungsarbeiten – selbst dazu ist also für den Bezirk Gmünd kein Geld da.

„Der Plan ist nicht erfreulich. Man kann aber nicht sagen, dass auf der FJB gar nichts geschieht“, sagt SPÖ-Abgeordneter Konrad Antoni. 80 Millionen Euro seien seit 2010 geflossen – großteils aber in den Bahnhof Absdorf-Hippersdorf. Antoni fordert vom Land mehr Druck auf den Bund für Investitionen in die FJB. „Den Druck gibt es maximal, derzeit vertreibt aber die ÖBB dort die Gäste mit Brutalität“, kontert ÖVP-Abgeordneter Johann Hofbauer scharf. Er spielt den Ball zurück ans SPÖ-Ministerium: „ÖBB und Asfinag sind Bundes-Organisationen. Was der Bund fürs Waldviertel nicht machen kann, das muss eben das Land machen – auf Landesstraßen oder die NÖ-VOG am Bahnhof Gmünd.“

In den Kanon stimmt Partei-

kollegin Martina Diesner-Wais ein, sie nennt laufende Investitionen des Landes NÖ in den Straßenbau im Waldviertel und die geplante Anschaffung neuen Waggonmaterials für die FJB.

ZITIERT

„Auch wir profitieren“

„Ich werde den Plan im Bundesrat trotz allem mitbeschließen, weil da viel drin ist, von dem auch wir profitieren: Der Bau der S10 im Mühlviertel betrifft ja uns genauso, mittelfristig erwarte ich mir auch von der Anbindung an die Westbahn eine Entlastung unserer Bahnkunden.“

Martina Diesner-Wais,
Abgeordnete zum Bundesrat (ÖVP)

„Meines Erachtens muss die FJB als Verbindung zwischen Budweis und Wien parteiübergreifend als Fernverkehrs-Strecke gesehen werden. Dann wird es möglich sein, über den Rahmenplan hinaus Mittel für Investitionen in die Streckenführung zu lukrieren.“ **Konrad Antoni,**
Abgeordneter zum Landtag (SPÖ)