

Masterplan – Franz-Josefs-Bahn

Version 2020_anlässlich 150 Jahren FJB

www.pro-fjb.com

https://de-de.facebook.com/profjb.at/

Geschätzte Nutzer und Nutzerinnen der Franz-Josefs-Bahn, Liebe BahnfreundInnen und WaldviertlerInnen,



Wir haben unser Ausbaukonzept "FJB 2025+" weiterentwickelt und zum 150 jährigen Jubiläum der FJB im Juni 2020 aktualisiert.

Auf Basis der Ausbau-Studien von 1991, 2016 und unter Mitarbeit mehrerer fachübergreifender Experten haben wir den 2018 zum ersten Mal erstellten "Masterplan Franz-Josefs-Bahn" weiterentwickelt.

Wir versuchen damit unsere Informationen aktuell zu halten und immer wieder neue Erkenntnisse einzuarbeiten. Ziel ist es interessierten einen Überblick über die Chancen des FJB-Ausbaues zu vermitteln. Aktuelles und viele weitere Detailinfos finden sie auf unserer Facebook-Seite.

Auf den folgenden Seiten finden Sie alles, was sie zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn und den damit für unsere Region einhergehenden Chancen wissen sollten!

Wissenswertes zur FJB - Geschichte



Ausgangslage: seit 1870

Die Strecke von Gmünd nach Wien beträgt seit ihrem Bau vor ca. 150 Jahren unverändert kurvige 163 Kilometer. Mit einem Ausbau (Begradigungen und ein 2. Gleis) könnte sehr rasch vieles optimiert und zeitgerecht adaptiert werden.

Aufgrund der veralteten und kurvenreichen Streckenführung allgemein und bogenreichen Schienenstränge können vielfach nur Fahrgeschwindigkeiten zwischen 70 und höchstens 120 km/h gefahren werden. Reisegeschwindigkeiten somit max. 75 km/h.

Das 2. Gleis wurde in den 1960er Jahren zwischen Gmünd und Absdorf abgerissen und muss jetzt so rasch als möglich (neben neuen NBS-Abschnitten) durchgehend (GD-Schwarzenau bzw. Eggbg.-Absdorf/H.) wiederhergestellt werden.

Im Jahr 1995 wurde die Elektrifizierung auf dem letzten Teilstück zwischen Gmünd und Sigmundsherberg abgeschlossen, die davor hier verkehrende, internationale Verbindung des Vindobona wurde jedoch nicht mehr wie versprochen auf die FJB zurückgebracht. Auch der einzig verbliebene D-Zug "Smetana" wurde nach einer halben Fahrplanperiode abgezogen.

Die internationale Verbindung Wien-Prag verläuft seither auf der Nordbahn über Brünn obwohl die Franz-Josefs-Bahn die kürzeste Verbindung nach Prag darstellt.

Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.

Wissenswertes zur FJB

PRO FJB www.provjb.at Schneller nach oben.

Perspektiven:

Mit Begradigungen (Bogenverflachungen) und <u>teilweisen Neubaustrecken</u> könnte eine Streckenlänge mit weniger als 140 km erreicht werden.

Mit der Wiederherstellung des 2. Gleises muss auf den Gegenverkehr (Wartezeiten im Bahnhof) keine Rücksicht mehr genommen werden – Fahrzeiten verkürzen sich dadurch massiv

Alleine der typenreine Betrieb der FJB mit Cityjets würde, aufgrund der besseren Beschleunigung sofort eine Fahrzeitersparnis von ca. 15 Minuten pro Streckenrichtung Gmünd-Wien bedeuten.

Die Städte Horn und Schrems müssen zur Aufwertung der Region in die FJB-Trasse eingebunden werden. Inklusive P+R Anlage, MICRO-Terminal sowie eines Bildungscampus und Nachhaltigkeitsclusters Waldviertel (F+E).

Die FJB war bei der Errichtung eine internationale Verbindung in den Großraum Budweis und weiter nach Norden sowie als direkte Strecke nach Prag. Diese Funktion muss sie wieder, zumindest als Zubringerstrecke nach Budweis oder als TEN-Strecke, bekommen.

Internationale Verbindungen würden zusätzliche Frequenz auf der FJB bedeuten und wären auch touristisch von enormer Bedeutung für das Waldviertel.

Die Initiative zum Ausbauder Franz-Josefs-Bahn.

Auswirkungen des FJB Ausbaues



Fahrzeitverkürzungen ergeben sich wie folgt:

Aufgrund einer <u>durchgehenden</u> Streckengeschwindigkeit von 160 km/h

Durch die durchgehende Wiederherstellung des 2. Gleises und durch Begradigungen (Bogenverflachung) der Strecke, welche dann nur mehr ca. 135 - 140 Kilometer lang wäre.

Alleine der typenreine Betrieb der FJB mit Cityjets (Desiro) würde sofort eine Fahrzeitersparnis von 15 Minuten (Gmünd-Wien) bedeuten.

Die Abkürzung des Allentsteiger Knies würde ebenfalls 7 Kilometer ersparen und die Fahrzeit um bis zu 10 Minuten verkürzen. Die Strecke über Alltensteig kann weiterhin zu Bundesheerzwecken genutzt werden.

Die Einbindung der Stadt Horn (AN-Bindung hat HO jetzt schon) würde die Strecke um ca. 15 Kilometer verkürzen und die Fahrzeit um ca. 30 Minuten verringern. Die Stadt Schrems müsste ebenfalls in die FJB-Trasse eingebunden werden, da Zentren an der Bahn zur Stärkung der Region beitragen.







Wohn- und Lebensqualität



1



Regionale Bezirkszentren









Wirtschaftsstandorte

Masterplan Franz-Josefs-Bahn

Die Zukunft des Waldviertels

- auf Schiene bringen!



Bildungsstandort







Freizeit und Tourismus





Natur und Erholung pur



Internationale Anbindungen

Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.



Ist - Situation 2020

- seit 1870 bzw. dem Fall des eisernen Vorhanges



Ausgangslage 2020

Eggenburg

PRO FJB

Schneller nach oben.

Fahrgeschwindigkeiten:

Von: ca. 70 – 120 km/h

Fahrzeuge:





Cityjet (am Wochenende) und Doppelstockwagen- Einsatz (wochentags)

FJB 2020

Gmünd - Wien

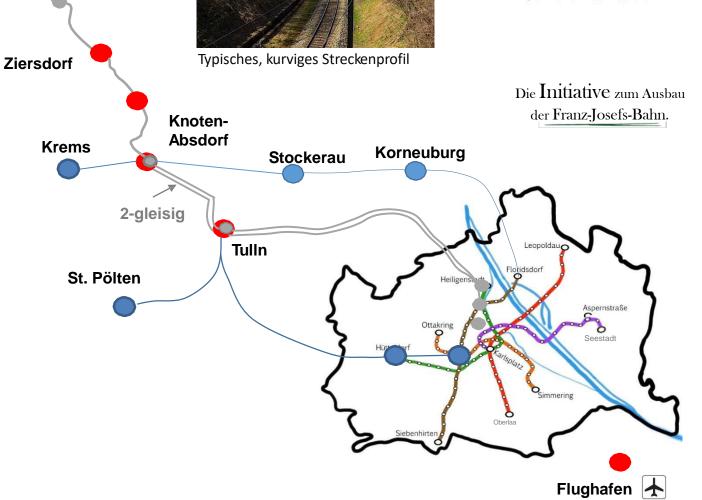
Streckenlänge: 163 Km, Fahrzeit: 2 Std. 20Min.





Bahnhof Gmünd

Franz-Josefs-Bahnhof Wien



Aktuelle Fahrplan - Verbindungen 2020



Gmünd - Wien

- Verbindungen pro Tag: 14
- Schnellste Verbindung: 1:53, 7 Halte/Stationen (5 in NÖ, 2 in Wien; *Waldviertel-Ex am FR, Abf. 14.00 Uhr*)
- Langsamste Verbindung: 2:25, 19 Halte/Stationen (16 in NÖ, 3 in Wien)
- Internationale Verbindungen/Anschlüsse: Ceske Velenice Keine Direktverbindung nach Budweis und Prag











Masterplan Franz-Josefs-Bahn



Basis: ÖIR-Studie aus 1991, Land NÖ und ÖBB Studie 2016, Pro FJB und Experten Interviews und Berechnungen 2018



Kurzfristige Maßnahmen

- ohne bauliche Änderungen

Schnelle Hilfe - JETZT!



Das braucht es:

- Fahrzeitverkürzung durch typenreinen Cityjet Einsatz (ca.15 min)
- Taktverdichtung auf lückenlosen 1-Stundentakt (davon jeder 2. ein Sprinter mit max. 4 Halten in NÖ)
- Klimaticket (1-2-3 Ticket) um die Bahnfahrt finanziell zu attraktivieren.
 Vor allem das 2er Ticket für 2 Bundesländer (NÖ, Wien)
- Internationale Sprinterzüge von Budweis über Gmünd nach Wien, welche auch für PendlerInnen (Uhrzeit) nutzbar sind.



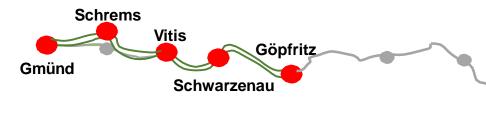
Die 3 Ausbauphasen

- des Pro FJB-Masterplans



Unsere Ausbau - Parameter

- Streckenbegradigungen (Bogenverflachung) und NBS-Abschnitte wo möglich auf 160km/h
- Durchgehende 2-Gleisigkeit NBS HO-Spange (1-gleisig Bestand Eggbg.-Sgmhbg.-Göpfritz) wiederherstellen
- Die Waldviertler Zentren Schrems und Horn in die Trasse einbinden



Zeitraum: 2024 - 2026

- Vollausbau
- Ausbauschritt
- Bestand

Strecke und Fahrzeiten:

FJB 2024

Gmünd - Wien

Streckenlänge: 163 Km, Fahrzeit: 2 Std. 20 Min.

FJB 2026

Streckenlänge: 155 Km, Fahrzeit: 1 Std. 45 Min.

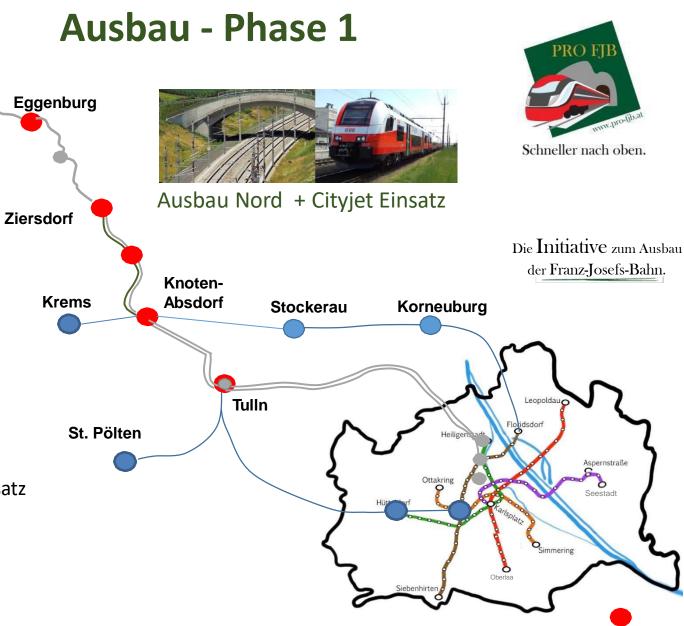
- inklusive Zeitgewinn durch sortenreinen Cityjet Einsatz





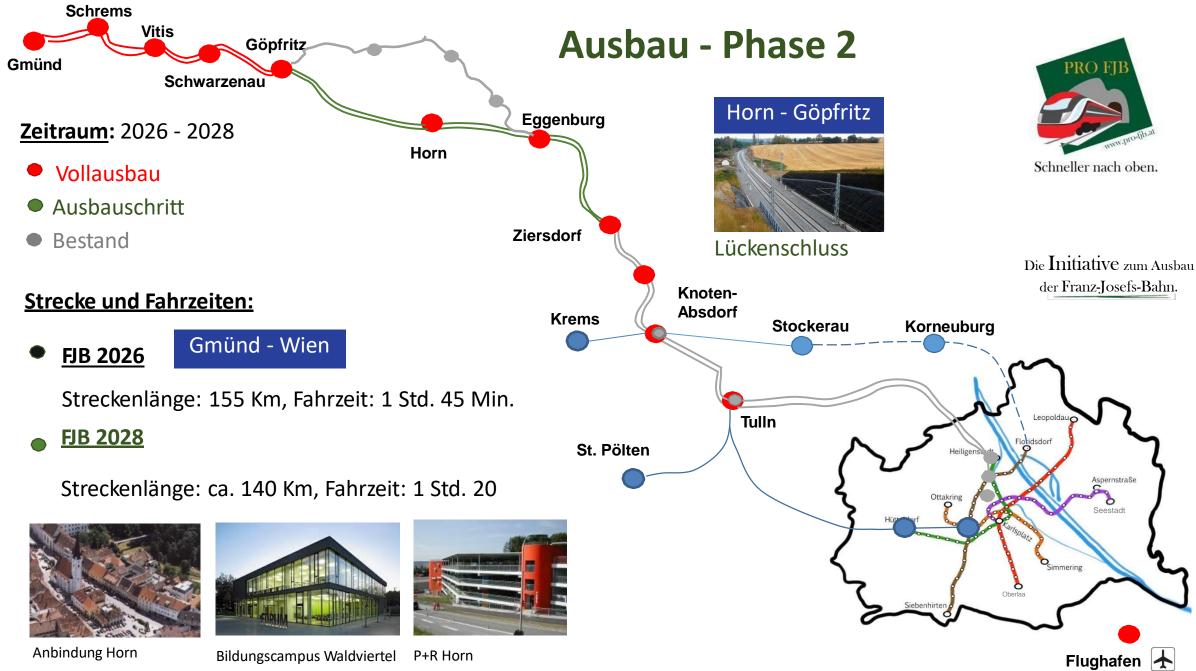
Horn

Franz-Josefs-Bahnhof Wien



Flughafen 🛧

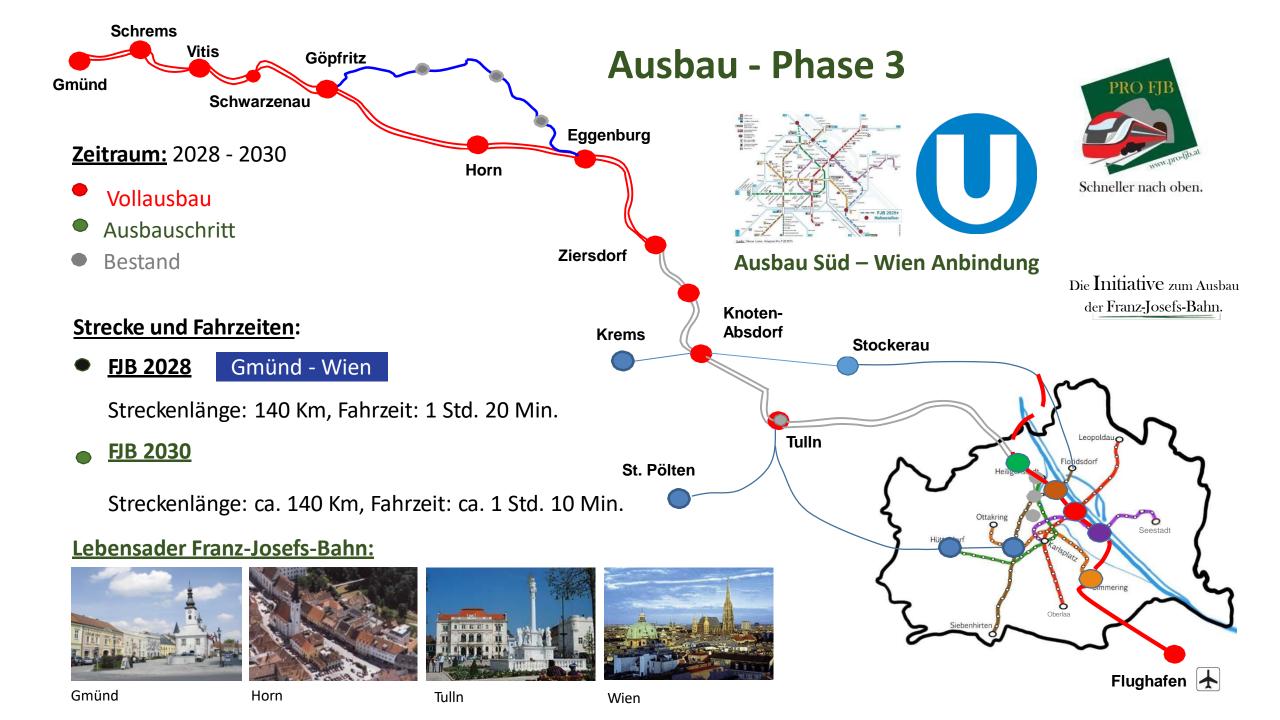
Bahnhof Gmünd



Anbindung Horn

Bildungscampus Waldviertel

P+R Horn



Kamptalbahn – Verlängerung nach FJB-Ausbau



Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.

PRO FJB



Anbindungen in Wien

- die 2 Varianten



Schrems Vitis **Göpfritz** Gmünd Schwarzenau

Verbesserte Anbindung – Wien

- (Optimal) Variante 2: Entlastung der inneren FJB

Zeitraum: ca. 2030

Umlegung der FJB von Gmünd über Stockerau über die Donaukaibahn durch Wien

- Zur Entlastung der Strecke Absdorf bist El-Bahnhof welche durch S 40 und die Züge nach Krems ausgelastet ist bzw. in den nächsten Jahren sein wird.

Neue Donaubrücke:

Auf Höhe von Strebersdorf könnte die EIB Richtung Nussdorf die Donau auf die Bestandstrecke queren und dann auf der Donaukaibahn Richtung Süden die U-Bahnen queren. In Simmering könnte sie dann noch Richtung Flughafen als Attraktiver Endbahnhof weitergeleitet werden.



PRO FI

Flughafen 🛧



Sprinter Verbindungen

Schrems Vitis **Göpfritz Gmünd** Schwarzenau

Horn

Eggenburg

Sprinterverbindungen - Wien



Schneller nach oben.

- **Zeitraum:** ab Fahrplan 2020
- Sprinterverbindungen im 2 Stunden Takt (Wien West- od. Hbf.)
- Mit Umsteigeknoten Absdorf

Stationen:

- Gmünd
- Vitis
- Göpfritz
- Horn
- Eggenburg
- Ziersdorf
- Absdorf
- Tulln
- Wien

<u>Umsteigeknoten:</u>

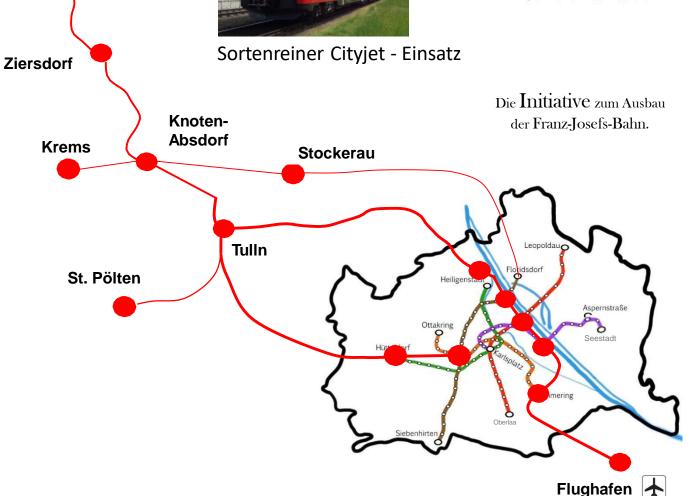
Absdorf Tulln

Fahrzeiten:

ca. 70 Min. Gmünd bis Wien



Getaktete Buszubringer





Internationale FJB

- Als Zubringerstrecke nach Budweis (Prag) und als TEN Güterverkehrs-Entlastungsstrecke (sowohl andere Bahnstrecken als auch Straße W4tel)

Gmünd

Internationale FJB-Verbindungen

Budweis

Zeitraum: ab 2022

Sprinterverbindungen im 2 Stunden Takt (Wien West -/Hbf. Budweis)

Mit Umsteigeknoten Absdorf

Mögliche Stationen:

- Gmünd
- Schrems, Vitis
- Göpfritz
- Horn
- Eggenburg
- **Absdorf**
- Tulln
- Wien

Zusteigeknoten CZ:

Budweis: Richtung Linz

Richtung Prag



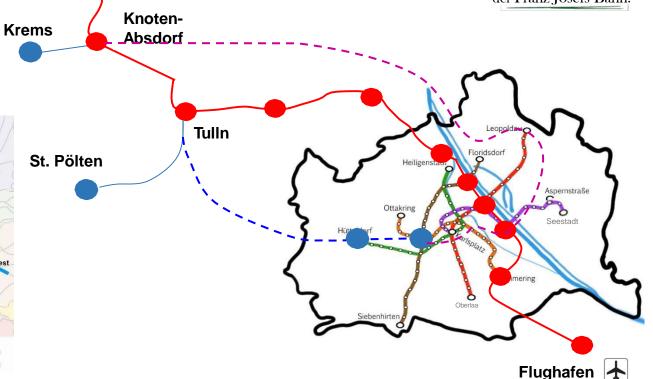
Horn







Prag Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.



Die Internationale FJB



verbindet: Mensch, Umwelt, Natur

unsere Regionalzentren wirtschaftlich mit Südböhmen und Wien



- macht unsere Region touristisch attraktiver (Ökoregion, Radtourismus, usw).
- ermöglicht es dem Waldviertel seine Vorteile (Natur, Ruhe, Erholung,
 Lebensqualität entsprechend der Waldviertel-Strategie) auszuspielen!

Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.





Das braucht es:

- Eine aktuelle Studie zum Vollausbau der FJB
- Einen Ausbau der Strecke (teilweise Neutrassierung)
- Neues Zugmaterial (ausschließlich Cityjets)
- Moderne und gut erreichbare Bahnhöfe
- Auf die Bahn abgestimmte Buszubringer
- Ausreichend Parkplätze an den Bahnhöfen



Das braucht es:

- Möglichst viele Knotenpunkte mit der U-Bahn und S-Bahn in Wien (neue Handelskai-Trasse)
- Einen attraktiven Endbahnhof (Hbf. und/oder VIE) in den Süden von Wien
- Eine Direktanbindung an Budweis (ev. Flughafen Budweis) mit Umstieg nach Linz bzw.
 Direkt-Weiterführung nach Prag
- Ein Modernes Kombi-Tarifkonzept (günstige Pendlerkarte oder 1-2-3-Klimaticket)
- Die Zustimmung und Unterstützung der Bevölkerung zu unserer Franzl-Bahn!



Das bringts:

- Massiv verkürzte Fahrzeiten
- Moderne und gut erreichbare Bahnhöfe mit Busanbindung sowie P+R Anlagen
- Einen Stundentakt bis Gmünd, Schnellverbindungen alle 2 Stunden
- Internationale Züge bis Budweis und eine direkte Anbindung (4 Std.-Takt) an Prag
- Einen Bildungscampus Waldviertel in Horn oder alternativ in Schrems sowie einen
 Nachhaltigkeitscluster Waldviertel als Forschungs-, und Entwicklungsstandort im Waldviertel.
- Microterminals f
 ür den Frachtverkehr in Vitis und in weiterer Folge in Horn

Was bringt das für die gesamte Region?



Das bringts:

- Tagespendeln nach Wien, St. Pölten und Krems bietet neue Möglichkeiten ohne Abwanderungsdruck auf die jungen WaldviertlerInnen
- Bevölkerungszuwachs statt Abwanderung, da die StudentInnen und PendlerInnen hier wohnen
- Eine Stärkung der regionalen Zentren und somit auch der Umgebungsorte im Einzugsgebiet
- Mehr Touristen kommen (öffentlich) in die Region und entdecken das Waldviertel
- Vorteile für neue Betriebsansiedlungen entstehen durch Microterminals in der Region
- Wohnen und Leben im Waldviertel wird massiv attraktiviert durch die Kombination Natur + öffentliche Mobilität!
- Aus der Grenzregion im Norden wird die "lebenswerte Ökoregion Waldviertel" zwischen den Zentralräumen Budweis und Wien



Verkehrsadern des Waldviertels

Was braucht es - und was soll gebaut werden?

Das Pro FJB - Statement zur Mobilität



Die Waldviertlerinnen und Waldviertler brauchen eine Mobilitätsform die zu ihnen und zur Ökoregion Waldviertel passt. Wir brauchen deshalb sicher keine internationale Autobahn/Transitschneise mitten durch unsere unberührte Landschaft, sondern eine nachhaltige Form der Mobilität. Ein Vollausbau der Franz-Josefs-Bahn bietet hier alles was benötigt wird. Neben der Nachhaltigkeit und ökologischen Verträglichkeit ist der Bahnausbau rascher und zudem günstiger umzusetzen. Werden wir mit einem Vollausbau der FJB zur Vorzeige- und Zukunftsregion Waldviertel.

Packen wir es an - bringen wir gemeinsam die Zukunft auf Schiene!

Franz-Josefs-Bahn NEU oder Waldviertel-Autobahn?



- Was braucht das Waldviertel?





Dieser Vergleich zeigt die Unterschiede auf:

- Baukosten und Trassenführung der Vergleich von Bahn und Tansitautobahn.
- Künftige NutzerInnen und Zielgruppen wo profitieren die meisten WaldviertlerInnen?
- Ein Monatsvergleich: Was kostet das Tagespendeln von Gmünd nach Wien?
- Daten und Fakten der beiden Infrastrukturprojekte, Stand 2020

Franz-Josefs-Bahn NEU oder WV-Autobahn?



•	Streckenlänge:	ca. 135 - 140 km (derzeit 162km)	ca. 135 km
•	Fahrgeschwindigkeit:	max. 160 km/h (Cityjet)	max. 130 km/h
•	Trassenverlauf:	Bestandsstreckenaus- u. Neubau (160km/h) plus 2. Gleis und Einbindung (Horn, Schrems)	Stockerau - Horn - Gmünd (oder) Zwettl und dann über Weitra nach Freistadt
•	Erreichbare Fahrzeiten: (Strecke Gmünd - Wien)	ca. 60 – 70 Minuten mind. Stundentakt-Verbindungen	ca. 110 – 130 Minuten je nach Verkehr und Wetterlage
•	Zielgruppe/NutzerInnen:	Tagespendler, Studenten, Schüler, Pensionisten, Touristen	Wochenpendler, Frächter, Touristen, vor allem internationaler Transitverkehr
•	Möglicher Baubeginn:	ab 2020, erste Maßnahmen	ab 2035
•	Fertigstellung:	ca. 2030-35	ca. 2040 - 2045
•	<u>Baukosten</u>	1,2 Mrd. €	ca. 4,8 - 5,5 Mrd. € (je nach Variante/Länge)
•	<u>Monatskosten</u> (Tagespendeln GD -Wien)	150 € (gerechnet ohne Klimaticket) Monatskarte + Jahresticket Wiener Linien	500 - 700 € Sprit, Abnutzung, Vignette, Parkplatz, usw.
•	<u>Ökologie:</u>	soziales Verkehrsmittel, wenig Flächenbedarf – 10% von Autobahn	Parkplatz notwendig, enormer Bodenverbrauch bei Bau Abgase bei Nutzung
•	Reisequalität:	Erholungsfunktion (Möglichkeit zum Arbeiten, Lesen usw.), 160kmh möglich	Konzentration notwendig (Wetterlage) - keine Erholung möglich, 130 km/h möglich

Das "Pro FJB -Verkehrskonzept" für das Waldviertel



Prioritäten:

- 1. Rascher Ausbau der Franz-Josefs-Bahn
 entsprechend dem Masterplan Franz-Josefs-Bahn Zielgruppe:
 Tagespendler in die Städte, überregionaler
 Frachtverkehr mit Microterminals als Umschlagplätze
 (Vitis), Touristen die in die Region kommen wollen
- 2. Weiterer Ausbau der beiden Hauptachsen zu durchgehend 3-spurigen ortsfreien Verkehrsadern, plus Verbesserung der Anbindung an Freistadt (S 10)

Zielgruppe: Tagespendler in Nahverkehr, regionaler Frachtverkehr (Kundenzustellung über die Bahn-Microterminals) mittels LKWs

3. Überlegungen zur Waldviertel-Autobahn? Nach Wien braucht es keine Autobahn, hier gibt es die Franz-Josefs-Bahn und 2 Straßen-Hauptachsen. An diese sind alle 4 Bezirkszentren angebunden. Dort wo es notwendig ist, könnte eine 3 Spur erweitert werden. Grundsätzlich soll der internationale Transitverkehr nicht durch unsere Ökoregion laufen. Teilweise könnte die bestehende Straße gemeinsam mit dem Bahnausbau verbessert werden (Bspw. Allentsteiger Knie oder Vitis bis Schrems inkl. Microterminal Vitis).



Quelle: Asfinag, Pro FJB

www.pro-fjb.com
https://de-de.facebook.com/profjb.at/

Geschätzte WaldviertlerInnen und WeinviertlerInnen,



eines ist in den letzten Jahren klar geworden – nämlich dass beides, ein Vollausbau der FJB und eine Autobahn sicher nicht umgesetzt werden. Daher wird es eine Entscheidung geben (müssen).

Während Umfragen in der Region den massiven Bahnausbau fordern, wird auf landes- regional – und kommunalpolitischer Ebene für die als "Europaspange" bekannte internationale Transitautobahn massiv lobbyiert.

Eine öffentliche Diskussion wird bewusst vermieden, weil alle Fakten für den Bahnausbau sprechen. Sogar die Trasse der Autobahn wird verschwiegen um Vorabproteste in der Bevölkerung zu vermeiden. Dass die Kosten der Autobahn das Vielfache des FJB-Vollausbaues betragen, ist jedoch mittlerweile bekannt. Aber auch der Bodenverbrauch, die Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung im Betrieb widersprechen jeglicher nachhaltiger Klimapolitik. Vielmehr erinnern sie an längst überholte Wahnsinnsprojekte wie etwa an Atomkraftwerke oder deren (End)Lager.

Lassen wir uns das nicht gefallen - sorgen wir dafür, dass unser Kinder in einer Zukunftsregion leben werden.

Packen wir es an - bringen wir gemeinsam die Zukunft auf Schiene - mit dem Vollausbau der FJB!



Bildungscampus Waldviertel



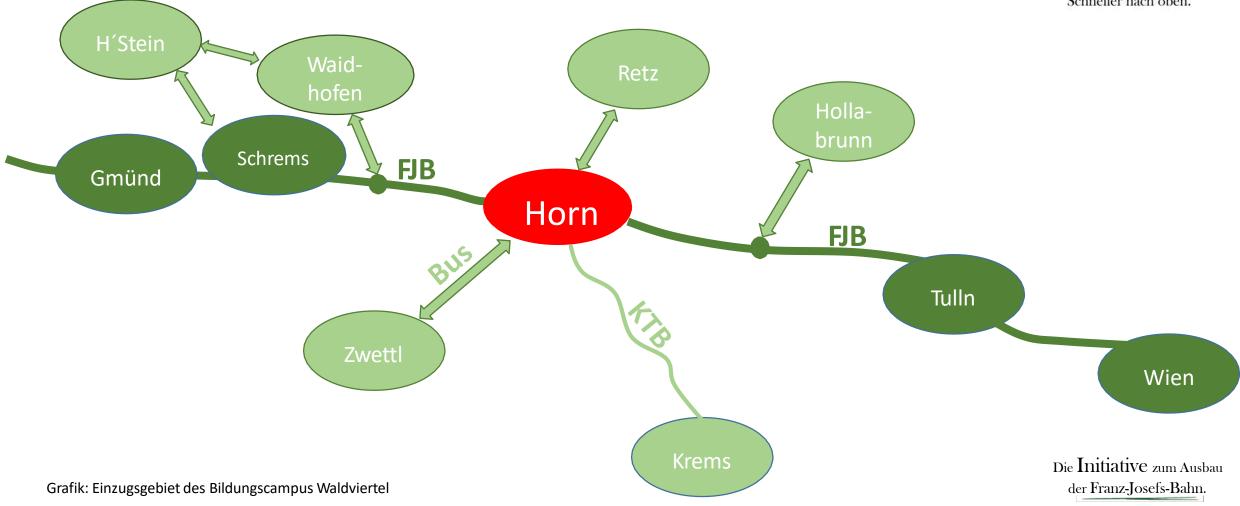


- Umsetzung der langjährigen Forderung von Arbeiterkammer NÖ und Wirtschaftskammer NÖ
 im Waldviertel nach einer HTL, FH-Lehrgängen mittels eines Bildungscampus an der Bahn.
- Ein Schulstandort benötigt eine hochrangige öffentliche Anbindung und eine zentrale Lage.
 Die FJB Neu bringt das für die gesamte Region in Horn.
- Darum muss Horn in die FJB-Trasse eingebunden werden.
- Schaffung von Busverbindungen zum Campus, wo es keine Bahnverbindungen gibt.
- Sollte Horn nicht in die FJB-Trasse "eingebunden" werden bietet sich Schrems als alternativer (jedoch kleinerer) Bildungsstandort an.

Ein Campus für die gesamte Region

- So kommen unsere SchülerInnen zu ihrer Bildung





Wissen(schafft) für die gesamte Region



Umsetzung der seit Jahrzehnten geforderten HTL, FH-Lehrgängen mittels Bildungscampus im zentralen Waldviertel.

Folgende Themen bieten sich an:

Schwerpunkt: Kreislaufwirtschaft und Nachhaltigkeit

Ökologie von Baustoffen, Wiederverwertung von Gebäuden, Energieautarkie, usw.

Schwerpunkt: Handwerks/Ausbildungen, Weiterbildungszentrum für Handwerk

Ausbildungen im Pflegebereich und im Gesundheitstourismus, Holzschwerpunkt, inkl.

Abendschulangebote



Grafik: regionaltypischer Bildungscampus Waldviertel aus Holz



Technologie – und Forschungszentrum Waldviertel

Zukunft für die gesamte Region



Schaffung eines Nachhaltigkeits-Clusters Waldviertel:

Hier sollen in Kombination mit dem Bildungscampus Waldviertel verschieden regionale Schwerpunkte abgedeckt werden.

1. Nachhaltigkeit - Kreislaufwirtschaft

Bspw. von Häusern (Baustoffe Holz, Stroh, Lehm und Stein, Glas, Gründächer) - Wiederverwertung von Gebäuden, Energieautarkie, usw.

- 2. Handwerksschwerpunkt
- Aus-, und Weiterbildungszentrum für Handwerk (inkl. Abendschule)
 Beispielsweise für den Holzbereich, Fertigteilhausbau, usw.





Microterminal Waldviertel

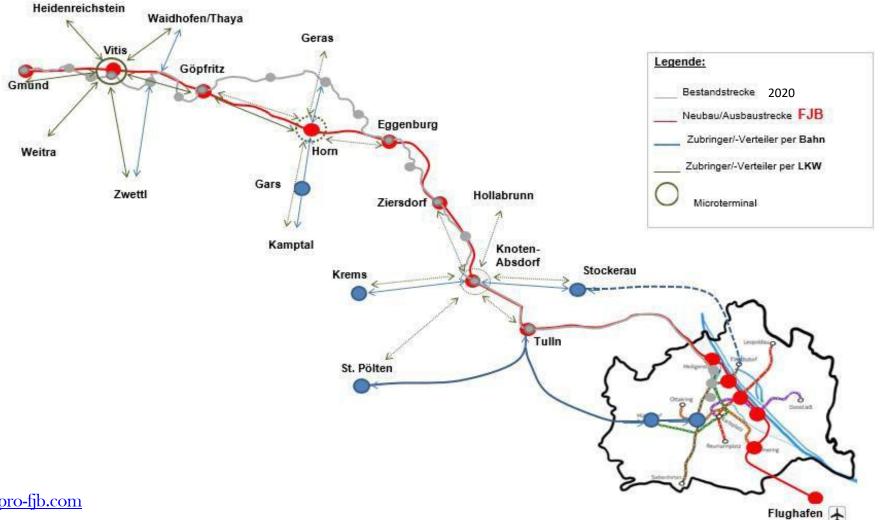




- Die Ökoregion Waldviertel benötigt zum ökologischen Frachtverkehr MICRO-Terminals an den Verkehrs(träger-)schnittpunkten.
- Hier werden die Container von der Bahn direkt auf die LKW's umgeladen. Lokale Frächter stellen diese den Betrieben zu und umgekehrt.
- Ein Microterminal soll in Vitis (WV-Nord) entstehen. Hier kreuzen sich die Hauptverkehrsadern und gleichzeitig sind viele Betriebe in der N\u00e4he angesiedelt.
- In Horn sollte der Terminal f
 ür die Region Waldviertel S
 üd entstehen.

Microterminals Waldviertel





Die Initiative zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.



Bahn-Tourismus im Waldviertel

Bahntourismus im Waldviertel



- Ausbau des Radtourismus mit angepassten Bahnangeboten aus Wien und dem Großraum Budweis.
- Ausbau der Marke "Ökoregion Waldviertel" durch mehr Angebote in diesem Bereich.
- Busangebote zur Abholung von Bahnhöfen (bspw. Käsemacherwelt, Sole-Felsen-Bad, Sonnentor,
 Waldviertler Schuhwerkstatt, Amethystwelt Maissau, Naturparks usw.).
- Schaffung von Kombitickets mit Bahn plus Eintrittskarte.

Gemeinsam schneller nach oben







JETZT werden die Schienen Richtung lebenswertes und zukunftsträchtiges Waldviertel gelegt.

Helfen Sie mit, dass wir nicht wie gewohnt nach unten gezogen werden sondern, dass es endlich und rasch nach oben geht.

Jede Stimme zählt!

Zeigen wir einmal gemeinsam bei der Regionalentwicklung unseren Granitschädl.

Nach dem Motto "1 WoidviertlerIn – 3 Leut!"

Geben Sie der Zukunft des Waldviertels ihre Stimme!



Gerald Hohenbichler, Mitbegründer der Initiative Pro FJB



Danke!

Gerald Hohenbichler





Schneller nach oben.