

Neue Eisenbahnkreuzungs-Verordnung (EKZO) gefährdet Regionalbahnen

- **Fachverband der Schienenbahnen, Länder und Gemeinden laufen zu Recht Sturm**
- **Sondertopf des Bundes für Eisenbahnkreuzungen ist unabdingbar**
- **Vorteile auch für Fahrgäste durch Fahrzeitverkürzungen**
- **Keine weitere finanzielle Belastung der Regionalbahnen!**

Vorweg: Die Absicht des Verkehrsministeriums, die Sicherheit bei Bahnübergängen zu erhöhen, ist anzuerkennen. Nachdem nur ca ein Drittel der Bahnübergänge (2.000 von über 6.000) mit Rotlicht oder Schranken gesichert sind, besteht auch Handlungsbedarf, ob der doch teils schweren Unfälle. Grundsätzlich würde auch eine Sicherung der Bahnkreuzungen für die Fahrgäste einen attraktiveren Fahrplan ergeben, weil kürzere Fahrzeiten zu erzielen wären. Wenn Verkehrsministerin Doris Bures diese Maßnahmen als vordringlich ansieht, müsste es dafür auch eine Sonderfinanzierung durch den Bund geben. Keinesfalls dürfen die Investitionskosten den Bahnbetreibern zugeschrieben werden.

Die Novellierung der EKVO darf nicht darin münden, dass die Finanzierung des Maßnahmen zur Hälfte von den Regionalbahn-Betreibern zu erfolgen hat, was die Einstellung weiterer Regionalbahnen zur Folge hätte. Laut Fachverband der Schienenbahnen wären allein die Privatbahnen mit mind. 300 Mio. Euro Kosten betroffen. Insgesamt rechnet der Fachverband mit einem Investitionsbedarf von den insgesamt 1,5 Mrd. Euro und steht damit deutlich im Gegensatz zum Verkehrsministerium, das dafür nur 250 Mio. Euro ansetzt, was in Expertenkreisen als völlig unrealistisch eingeschätzt wird. Zu Recht haben sich der Fachverband der Schienenbahnen und auch Gemeindebundpräsident Helmut Mödlhammer (DIE PRESSE vom 16. 7. 2011) dagegen ausgesprochen, wären doch die Gemeinden entlang von Regionalbahnen als Mitzahler gefordert. Allein auf einer Bahnstrecke Braunau – Straßwalchen gibt es unzählige Bahnübergänge ohne Rotlicht oder Schranken, was teils auch unattraktive Fahrzeiten ergibt.

Nachdem eine Vielzahl von Unfällen mit teils tödlichem Ausgang auch bei Bahnkreuzungen mit Rotlicht erfolgt, gilt es, in der Bevölkerung durch spezielle Schulungen ein Problembewusstsein zu erzeugen. Lt. Kurier von heute übersah eine Autofahrerin einen durch Ampfel gesteuerten Bahnübergang und krachte in einen Regionalzug der Steiermärkischen Landesbahnen. Unter der Devise „kleine Maßnahme, große Wirkung“ ist die Salzburger Lokalbahn dazu übergegangen, bei einzelnen unfallgefährdeten Bahnübergängen neben dem Rotlicht ein akustisches Warnsignal einzusetzen, was zu einer Reduktion der Unfälle führt. Die Gemeinden könnten insofern einen Beitrag leisten, dass sie durch Zusammenlegen von Straßen die Zahl der Bahnkreuzungen minimieren helfen, wie es z. B.: entlang der Pinzgauer Lokalbahn und der Salzburger Lokalbahn geschieht.

Fazit: Verkehrsministerin Doris Bures wäre gut beraten, auf die Bahnbetreiber, Länder und Gemeinden zuzugehen und die von ihnen gemachten Vorschläge unbedingt zu berücksichtigen. Vertrauensbildend wäre die klare Ansage, dass der Bund die für Sicherungsanlagen nötigen Finanzmittel zur Verfügung stellt; jedenfalls darf es zu keiner weiteren Belastung der unter starken Kostendruck stehenden Regionalbahn-Betreiber kommen. Die lautere Absicht, Bahnkreuzungen sicherer zu machen, darf nicht zur Einstellung weiterer Regionalbahnen führen.

Für **probahn ÖSTERREICH**
Peter Haibach