

## **„Es gibt keine unwirtschaftlichen Regionalbahnen, es gibt nur schlecht geführte Regionalbahnen!“**

### **Multifunktionalität von Regionalbahnen stärkt Mobilität und Wirtschaft**

- **Verzerrte Wahrnehmung der Politik als „Nur-Kostenfaktor“**
- **Land NÖ zahlt derzeit viel Lehrgeld**
- **Verkehrsministerin Doris Bures hat für eine faire Ausschreibung zu sorgen**
- **Vorbild Freistaat Bayern: „Es wird keine Regionalbahn eingestellt!“**

Aussagen von Politikern, wie jüngst von Verkehrsministerin Doris Bures, „wenn das Massenverkehrsmittel Eisenbahn nur zu zwei Drittel des Tages als Geisterzug unterwegs ist und wir stattdessen einen Bus einsetzen, dann ist das keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße“ (SN-Interview 20. April 2011), belegen ihre verzerrte Wahrnehmung. Wenn der Maßstab nur der Zentralraum Wien und die Westbahn sind, ist es fatal.

Die Devise „Es gibt keine unwirtschaftlichen Regionalbahnen sondern nur unwirtschaftlich geführte“ sollte seitens der Politik beherzigt werden. Regionalbahnen können aufgrund ihrer Multifunktionalität punkten, was kein Buskonzept leisten kann. Gut geführte Regionalbahnen setzen nicht nur auf Pendler und Schüler, sondern auch auf Tourismus und Güterverkehr.

Nach dem Maßstab der Verkehrsministerin dürfte es weder die Salzburger Lokalbahn noch die Pinzgauer Lokalbahn noch die Zillertalbahn geben. Auch dort gab und gibt es Spitzenzeiten, wo die Waggons übervoll sind. In den sogenannten Schwachlastzeiten ist es aber diesen Bahnen gelungen, in Kooperation mit den Wirtschaftsbetrieben und Fremdenverkehrswirtschaft auch die Züge untertags gut auszulasten: Sei es mit Touristen, sei es mit der einheimischen Bevölkerung, die ihre Regionalbahn oft erst langsam annimmt, weil die Attraktivität fehlte.

Das Land NÖ muss derzeit, ob der überhasteten Übernahme von 27 Bahnstrecken, viel Lehrgeld zahlen. Bei der Wachauerbahn musste man zurückrudern und von der gänzlichen Einstellung absehen und zumindest an Samstagen, Sonn- und Feiertagen drei Zugpaare zwischen Krems an der Donau und Emmersdorf an der Donau einrichten. Dabei dürfte das Hochwasser der Donau, das vor einigen Monaten die Donauuferstraße unpassierbar machte, eine wichtige Rolle gespielt haben: Damals musste die Bevölkerung mittels Taxis über das Hinterland in ihre Heimatorte transportiert werden musste. Die Wachauerbahn ist für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung wichtig. Vor Jahren wurde die Bevölkerung bei einem großen Hochwasser sogar per Bahn versorgt.

Dieser Lernprozess steht auch bei der Ybbstalbahn an. Noch wehren sich die ÖVP-Bürgermeister gegen eine Attraktivierung der Ybbstalbahn und halten an einem Radweg statt der Ybbstalbahn fest. Auch hier wird die Erkenntnis reifen, dass das strukturschwache Ybbstal mit der hochverschuldeten Gemeinde Waidhofen a.d. Ybbs den Bahntourismus braucht, um nicht gänzlich zu Schlafgemeinden zu mutieren. Für die Ybbstalbahn gibt es ein konkretes Übernahmeangebot der Ybbstalbahn Entwicklungsgemeinschaft, das das Land NÖ annehmen sollte, statt 8,6 Mio. Euro für einen Radweg auszugeben.

Eine schwerwiegende Fehlentscheidung stellt auch die Einstellung der Thaytal-Bahn dar: Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik hätte den Lückenschluss nach Tschechien vorgenommen und die Stichbahn damit zu einer Durchgangslinie aufgewertet.

Verkehrsministerin Doris Bures wäre gut beraten, gemeinsam mit den ÖBB, aber auch mit den Ländern eine „faire Ausschreibung von Regionalbahnen“ in die Wege zu leiten. Unter „fair“ ist zu verstehen, dass der Bund dem übernehmenden Unternehmen die Sanierungskosten für die jeweilige Regionalbahn mit auf den Weg gibt. Die Erhaltung und Neuinvestitionen stellen dann ohnehin eine große Herausforderung für den neuen Eigentümer dar.

Bisher gab es nur bei der Pinzgauer Lokalbahn eine faire Übernahme. Dort haben Bund und ÖBB dem Land Salzburg jene Finanzmittel mitgegeben, die nötig waren. Nunmehr entwickelt sich die Pinzgauer Lokalbahn zur Vorzeigebahn und wird von in- und ausländischen Delegationen geradezu „gestürmt“.

Fazit: Regionalbahn können erfolgreich betrieben werden. Lapidare Aussagen von Politikern, aber auch Experten, Regionalbahnen seien nicht mehr zeitgemäß und in strukturschwachen Regionen sei der „Bus die bessere Bahn“ sind falsch.

Der Freistaat Bayern hat die Devise ausgegeben: „Es wird keine Bahn mehr eingestellt“. Möglich macht es in Deutschland das Regionalisierungsgesetz, durch das die Länder und Gemeinden die Finanzmittel erhalten, den Schienennahverkehr zu finanzieren. So z. B. hat der Freistaat Bayern eine eigene Besteller-Organisation gegründet, die BEG = Bayerische Eisenbahngesellschaft, die den Schienen-Personennahverkehr plant, finanziert und die Einhaltung der Qualitätskriterien überprüft. Leider fehlt in Österreich sowohl ein entsprechendes Gesetz so wie auch die Besteller-Organisation.

Für *probahn ÖSTERREICH*  
Peter Haibach