



Wien, 27. Jänner 2010

## **ÖMT-PRESSEAUSENDUNG**

### **Bedeutet neue Eisenbahnkreuzungsverordnung das „Aus“ vieler Nebenbahnen?**

Im Dezember vergangenen Jahres wurde vom BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Begutachtungsverfahren zu einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung eingeleitet. Sie soll die bestehende Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge ( Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 ), die durch Ergänzungen und Änderungen angepasst, sowie durch eine Vielzahl von Erlässen präzisiert wurde, ersetzen.

Die Umsetzung der Bestimmungen der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung hätte fatale Auswirkungen auf den Fortbestand vieler Nebenbahnen. Die bisher angewandte Sicherung von Eisenbahnkreuzungen mittels Andreaskreuzen bei einem gewährleisteten Sichtraum und ergänzt durch die Abgabe von akustischen Signalen der Triebfahrzeuge, soll nach Willen des BMVIT künftig nur noch bei Rad- und Gehwegen zulässig sein. Die an diesen Stellen überdies vorgesehene Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge stellt gegenüber der bisherigen Regelung eine klare Schlechterstellung dar. Durch die daraus resultierenden Fahrzeitverlängerungen wird ein attraktiver schienengebundener Personennahverkehr erschwert und eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Straßenverkehrs bewirkt. Von Kraftfahrzeugen befahrene Eisenbahnkreuzungen bedürfen künftig einer aufwendigen technischen Sicherung durch Lichtsignal- oder Schrankenanlagen, was einen enormen finanziellen Aufwand für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Folge hätte.

Die Steigerung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen ist ein wichtiges Thema - geben doch gerade die Unfälle in jüngster Zeit den Anlass zu intensiven Überlegungen - und muss daher aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer betrachtet werden. Der überwiegende Anteil dieser sehr spezifischen Unfälle hat seine Ursachen jedoch in einem krassen Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer, denn die bestehenden Absicherungen werden oftmals ignoriert. Im Straßenverkehr hat die Nichtbeachtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Vorrangregelungen, von Stopptafeln oder Rot zeigenden Verkehrslichtsignalanlagen in den letzten Jahren ein unerträgliches Ausmaß erreicht, wohl auch deshalb weil es nicht gelungen ist die Straßenverkehrsteilnehmer entsprechend in die Pflicht zu nehmen um die bestehenden Regelungen zu befolgen. Die Zunahme von Verboten, Geboten, Hinweisen und Erläuterungen führte zu einem Schilderwald, der von den Straßenverkehrsteilnehmern in der oftmals sehr kurzen zur Verfügung stehenden Zeit in seinem vollen Umfang nicht mehr wahrgenommen und entsprechend umgesetzt wird. Der primäre Handlungsbedarf liegt daher in einer Schulung und Sensibilisierung, sowie bei Verstößen auch entsprechenden Ahndung der am Straßenverkehr teilnehmenden Personen und nicht in einer aufwendigen Technisierung der Sicherung aller Eisenbahnkreuzungen, die Gefahr läuft wieder nicht gebührend wahrgenommen und entsprechend beachtet zu werden.

Aus dem vorliegenden Verordnungsentwurf ist auch nicht erkennbar, wodurch derartige Defizite künftig beseitigt werden sollen. Er nimmt so gut wie keine Rücksicht auf die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen aller österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sowie der Straßen- und Wegeerhalter. Vermisst wird überdies ein

Bestandsschutz für bereits bestehende Anlagen, Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel, sowie klar definierte ausreichende Übergangsfristen die, unter Berücksichtigung des Zustandes und der Lebensdauer bahnspezifischer Anlagen und Ausrüstungen, eine wirtschaftliche Umsetzung der Bestimmungen erlauben. Dies bedeutet, dass eine große Zahl der Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert werden müsste. Es ist zu befürchten, dass der verständliche Wunsch des BMVIT durch diese Maßnahmen eine massive Verringerung der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen herbeizuführen, allerdings auf Grund der hohen Kosten und der Unmöglichkeit von Ko-Finanzierungen durch Länder und Gemeinden auch eine Auflassung von Regional- und Anschlussbahnen zur Folge haben wird.

Mit dem ersten Lokalbahngesetz von 1887 und den darin eingeräumten Erleichterungen zu einer vereinfachten Betriebsführung, wurden die Voraussetzungen zum wirtschaftlichen Betrieb von Nebenbahnen geschaffen. Erst dies ermöglichte die flächendeckende schienenverkehrsmäßige Erschließung der Regionen durch die Anbindung an die Hauptstrecken und deren wirtschaftlichen Aufschwung. Durch die ab den 1950er-Jahren einsetzende rasante Motorisierung und die ständige Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs sanken auf vielen Nebenbahnen die Beförderungsleistungen und ihnen war somit die wirtschaftliche Basis entzogen. Dies hatte die Einstellung zahlreicher Bahnstrecken zur Folge und der Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche war auch einer der Gründe der ständigen Zunahme des Straßenverkehrs. Durch das Ausbleiben von Fahrgästen und Gütern von den Zulaufstrecken der Hauptbahnen sinkt auch auf diesen die Beförderungsleistung durch Verlagerungen auf die Straße.

Die von den Bahnbetreibern nunmehr geforderten Maßnahmen sind geeignet, den in Österreich in Betrieb befindlichen Nebenbahnen, Anschlussbahnen und Materialbahnen, die wirtschaftliche Grundlage zu entziehen und stellen eine klare Begünstigung des Straßenverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr dar. In Zeiten der allgemeinen Klimaschutzdiskussion ist dies eine äußerst bedenkliche Entwicklung und die auf der Homepage des BMVIT publizierte äußerst positive Stellungnahme zum Thema Schienenverkehr wird dadurch leider stark relativiert.

Die Umsetzung der Bestimmungen hätte auch fatale Auswirkungen auf den Museums- und Nostalgiezugverkehr, sowie den Touristikverkehr mit historischen Fahrzeugen. Sie würde unverhältnismäßige Belastungen für die Betreiber mit sich bringen und somit den Erhalt historischer Schienenverkehrsmittel, -anlagen und -einrichtungen weiter erschweren. Nicht genug, dass sich die ÖBB in strukturschwachen Regionen aus der Fläche zurückgezogen hat und auf vielen Strecken keinen Personenverkehr mehr anbietet, wird nunmehr auch der verbliebene Nostalgieverkehr gefährdet. Für viele Regionen bedeutet dies den Verlust eines attraktiven Tourismusangebotes und das Ausbleiben von Urlaubsgästen. Eine bedenkliche Entwicklung in diesen ohnehin wirtschaftlich schwierigen Zeiten.

Der ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen hat, als Interessensvertretung der in Österreich an der Erhaltung und dem Betrieb historischer Schienenverkehrsmittel tätigen Organisationen, zu diesem Thema beim BMVIT, im Rahmen des Begutachtungsverfahrens, eine entsprechende Stellungnahme abgegeben. Er wird seine Mitgliedsorganisationen in dieser wichtigen Sache weiter unterstützen.

Bildbeilage: Stehen Österreichs Nebenbahnen nunmehr vor dem Aus ?  
Bildquelle: ÖMT