
4036/A(E) XXVII. GP

Eingebracht am 15.05.2024

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Hermann Weratschnig, Andreas Ottenschläger

Kolleginnen und Kollegen

betreffend Rampen an Bahn-Verkehrsstationen

Erfreulicherweise sorgen die politischen Maßnahmen zugunsten des sicheren, umwelt- und klimaschonenden sowie leistbaren Öffentlichen Verkehrs bei der Bahn für deutlich steigende Fahrgastzahlen. Im Regionalverkehr wird in diesem Sinn von einer weiteren Nachfrage-Verdopplung über das nächste Jahrzehnt auszugehen sein.

Neben Fahrplanverdichtung, integriertem Taktverkehr, mehr Plätzen je Garnitur und zunehmenden Fahrgastströmen sind weitere Themen wie beruflich und touristisch bedingte Fahrradmitnahme, tendenziell steigendes Alter der Fahrgäste und Barrierefreiheit wichtig. Daher wird die leistungsfähige und barrierereduzierte Erschließung der Bahnsteige in den zu Mobilitätsdrehscheiben aufgewerteten Bahnhöfen und Haltestellen immer wichtiger. Zur Umsetzung des Etappenplans Barrierefreiheit sind im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 Mittel iHv. 300,7 Mio. € berücksichtigt. Derzeit können 86,5 Prozent der Fahrgäste barrierefreie Bahnhöfe nutzen, mit 2027 soll dieser Anteil auf 90 Prozent steigen.

Aufzüge sind hierbei für die mit den derzeitigen österreichischen und europäischen Normen konforme Barrierefreiheit wichtig. Ihr Vorteil ist geringer Platzbedarf und Komfort, sie sind aber in Betrieb und Erhaltung teuer, in ihrer Transportleistung beschränkt und für rasches Umsteigen oder Zuströmen größerer Fahrgastzahlen nicht geeignet. Bei ihrem leider nicht seltenen Ausfall infolge technischer Probleme, Vandalismus oder Wartung – solche Ausfälle können in stärker frequentierten oder durch Vandalismus gefährdeten Lagen durchaus alle zwei bis drei Wochen auftreten – sind Aufzüge zudem üblicherweise für Tage gänzlich ohne Nutzen. Bei rund einem Drittel der Aufzugs-Ausfälle erfordert die Reparatur mehr als drei Tage.

Rampen können hier eine sehr wichtige Funktion als Ergänzung und Rückfallsebene übernehmen. Sie können die nötige Kapazität sichern und auch generell die Nutzung mit Kinderwagen, Rollator oder auch Rollkoffern sowie die Fahrradmitnahme sehr erleichtern. Zudem sind Rampen im laufenden und langjährigen Erhalt in der Regel deutlich günstiger.

Im europäischen Bahnmusterland Schweiz sind in diesem Sinn Rampen weit verbreitet, auch zusätzlich zu Aufzügen an damit ausgerüsteten, frequentierten Haltestellen. Diese Rampen sind zum Teil etwas steiler (üblich sind bis 12%), sie ermöglichen aber mit Zeit- und Kapazitätsgewinn erst die in der Schweiz landesweit sehr kompakten Umsteigzeiten und hohen Pünktlichkeitsgrade trotz intensiver Bahn-Nutzung.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Auch in Österreich spielen die insbesondere zwischen 1980 und 2000 vielfach an neuen oder sanierten Bahnstationen installierten Rampen in diesem Sinn unter anderem in Vorarlberg eine wichtige und von den Fahrgästen geschätzte Rolle im Einklang mit der EU-Vorgabe der TSI-PRM („mit moderater Neigung“, „stark geneigte Rampen sind nur für kurze Entfernungen zulässig“, EU-VO Nr. 1300/2014) für den Europäischen Eisenbahnraum.

Ziel muss daher sein, Rampen zu erhalten und darüber hinaus auch wieder vermehrt zu ermöglichen und umzusetzen.

Im Zuge aktueller Bahnhofsmmodernisierungen in Vorarlberg wurden in diesem Sinn anstelle der Eliminierung der Rampen zugunsten von Aufzügen nun kombinierte Lösungen zwischen Infrastrukturunternehmen und Gebietskörperschaften vereinbart (insbes. Götzis), die im Ergebnis in Richtung Schweizer Konzept gehen. Dies zeigt auch nach Ansicht von kompetenten, in der Umsetzung von Mobilitätsdrehscheiben aktiven Fachstellen wie dem „Energieinstitut Vorarlberg“ Perspektiven für vergleichbare, komfortable Lösungen der Kapazitäts-Herausforderungen für ganz Österreich.

Dass Lösungen wie in Götzis derzeit jedoch nur durch Übernahme aller Kosten und aller Risiken durch die Gemeinde möglich werden, zeigt zugleich jedoch Handlungsbedarf in Richtung fairer Risiko- und Kostenteilungsmodelle auf.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird ersucht, die Rahmenbedingungen für die Erhaltung bzw. zusätzliche Errichtung von Rampen zur Bahnsteigerschließung an Bahnhöfen und Bahnhaltestellen unter Berücksichtigung der positiven Erfahrungen zB in der Schweiz und in Vorarlberg mit fairen Risiko- und Kostenteilungsmodellen zu optimieren.

Ziel ist, in Fortsetzung der positiven Entwicklungen bei der Barrierefreiheit und beim Thema Rad & Bahn (u.a. Verbesserung Radmitnahme in Zügen, Klapppradförderungen, Radabteile) im Rahmen der bereitgestellten Mitteln des aktuellen ÖBB-Rahmenplans zur Erleichterung der beruflich und touristisch bedingten Radmitnahme in Zügen sowie zur kosteneffizienten und zugleich komfortablen Bewältigung der stark zunehmenden Fahrgastströme Rampen an Verkehrsstationen wieder vermehrt zu ermöglichen und umzusetzen.“

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Verkehrsausschuss zuzuweisen.