

2646 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 4036/A(E) der Abgeordneten Hermann Weratschnig, MBA MSc, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend Rampen an Bahn-Verkehrsstationen

Die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 15. Mai 2024 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Erfreulicherweise sorgen die politischen Maßnahmen zugunsten des sicheren, umwelt- und klimaschonenden sowie leistbaren Öffentlichen Verkehrs bei der Bahn für deutlich steigende Fahrgästzahlen. 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 Fahrgästzahlen 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 Bahnland 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.

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 Entferungen 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 Bahnhofsmobilisierungen 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.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 19. Juni 2024 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneter Lukas Hammer die Abgeordneten Hermann Weratschnig, MBA MSc, Dr. Johannes Margreiter, Johann Singer, Andreas Ottenschläger, Alois Schroll, Dietmar Keck, Mag. Ulrike Fischer, Klaus Köchl, Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Mag. Peter Weidinger und Walter Rauch sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA und der Ausschussobmann Abgeordneter Alois Stöger, diplômé.

Bei der Abstimmung wurde der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Hermann Weratschnig, MBA MSc, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (für den Antrag: V, S, G, N, dagegen: F) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle die **angeschlossene Entschließung** annehmen.

Wien, 2024 06 19

Lukas Hammer

Berichterstattung

Alois Stöger, diplômé

Obmann

