



**II-4400 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/91-4/91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Srb und Freunde vom 4. November 1991,
Zl. 1843/J-NR/91, "geplanter Umbau
des Grazer Hauptbahnhofes"

1877-1AB
1992-01-03
zu 1843 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann soll mit den Umbauten begonnen werden?"

Die Einreichung des Bauprojektes Bahnverbesserung Graz Hbf zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung erfolgte am 30. Oktober 1991. Das Projekt befindet sich derzeit in Begutachtung.

Zu Frage 2:

"Wann sollen diese beendet sein?"

Die vsi. Fertigstellung ist - kontinuierlicher Bauablauf vorausgesetzt - für Mitte 1994 zu erwarten.

Zu Frage 3:

"Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen?"

An Baumaßnahmen sind - in Abstimmung mit der Stadt Graz - insbesondere die Errichtung eines in der Hallenmitte situierten Personentunnels (bis zum Bahnsteig 4) mit Stiegenaufgängen, Fahrtreppen und Aufzügen vorgesehen.

Desweiteren sind im Tunnelbereich WC-Anlagen, Schließfächer und Automaten untergebracht. Darüberhinaus werden bauliche Vorkehrungen für eine mögliche Anbindung des Personentunnels an eine künftige Verlängerung der Annenpassage getroffen.

- 2 -

Zu Frage 4:

"Können Sie sich verbürgen, daß die einschlägigen Normen (ÖNORM B 1600, etc.) im Gegensatz zum neuerbauten Bregenzer Bahnhof diesmal wirklich zur Anwendung gelangen werden?"

Die ÖNORM B 1600 wurde für die ÖBB als verbindlich erklärt und gelangt daher selbstverständlich zur Anwendung.

Zu Frage 5:

"Welche konkreten Maßnahmen sind im einzelnen vorgesehen:

- a) für ältere und gehbehinderte Bahnkunden
- b) für Rollstuhlbenützer
- c) für sehbehinderte und blinde Bahnkunden
- d) für hörbehinderte und gehörlose Bahnkunden?"

a) Für ältere und gehbehinderte Bahnkunden sind Aufzüge von der Halle in den Tunnel und von diesem zu den einzelnen Bahnsteigen vorgesehen.

b) Die o.a. Aufzüge werden nach ÖNORM B 1600 behindertengerecht ausgeführt.

c) d) In der ÖNORM B 1600 sind derzeit keine Maßnahmen für sehbehinderte und blinde Bahnkunden vorgesehen.

Sollten - bis zu der diesbezüglichen Planungsphase des Bauprojektes - in der Neufassung der ÖNORM B 1600 entsprechende Maßnahmen vorgesehen sein, werden diese Berücksichtigung finden.

Vorweg wird bereits in der Aufzugsgestaltung das Bedienungsstableau mit haptischen Zeichen versehen.

Zu Frage 6:

"Welches Gesamtbudget steht für den Umbau zur Verfügung?"

Für das Bauprojekt ist ein finanzieller Gesamtrahmen von 104,5 Mio S angesetzt.

- 3 -

Zu Frage 7:

"Treffen die Aussagen der ÖBB-Vertreter zu, denenzufolge die so notwendige Anhebung der Bahnsteige auf das international übliche Maß von 55 cm nicht durchgeführt werden könne?

Wenn ja, welches sind die Gründe dafür?

Wenn nein, bis wann werden diese Arbeiten beendet sein und welche Kosten würden dadurch entstehen?"

Zufolge der mit einer Bahnsteighebung auf das internationale Maß von 55 cm gegebenen hohen Kosten wurden diese Arbeiten aus wirtschaftlichen Gründen vorerst ausgesetzt.

Zu Frage 8:

"Treffen unsere Informationen zu, denenzufolge keine Orientierungshilfen für sehbehinderte Bahnkunden vorgesehen sind?

Wenn ja, welches sind die Gründe dafür?"

Es existiert ein ÖBB-Orientierungssystem, das selbstverständlich auch in hohem Maße die Bedürfnisse Sehbehinderter berücksichtigt.

Zu Frage 9:

"Wie beurteilen Sie die Haltung der ÖBB-Vertreter, die sich im Zuge dieser Veranstaltung geweigert haben, mit den steirischen Blindenvereinen zusammenzuarbeiten?"

Die ÖBB haben behinderten Fahrgästen schon immer besonderes Augenmerk gewidmet. Mit der behindertengerechten Umgestaltung des Bf Graz Hbf wird diese Tradition fortgeführt.

Bei der am 22.5.1991 stattgefundenen Veranstaltung des Verkehrsclubs Österreich - Landesverein Steiermark nahmen auch Vertreter der ÖBB teil.

Die Behauptung, daß eine Zusammenarbeit mit den Steirischen Blindenvereinen abgelehnt wurde, ist nicht zutreffend.

Wie anlässlich der Veranstaltung seitens der ÖBB zugesagt, wurden die nun vorliegenden Baupläne bezüglich des neuen Perso-

- 4 -

nentunnels dem Abg. z. NR Srb, der Arbeitsgruppe für behindertengerechtes Bauen und dem Odilien-Institut mit Schreiben vom 28.10.1991 übermittelt.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Nach Aussagen der ÖBB-Verantwortlichen können verschiedene notwendige Maßnahmen nicht ergriffen werden, weil das Gesamtbudget zu niedrig angesetzt wurde: Treffen diese Aussagen zu? Wenn ja, welche Maßnahmen sind davon betroffen?"

Sind Sie bereit, die dafür notwendigen zusätzlichen Mittel bereitzustellen?

Wenn nein, was sind die Gründe dafür?"

Das Projekt des neuen Personentunnels wurde vom Vorstand der ÖBB mit einer Gesamtinvestitionssumme von 104,5 Mio S genehmigt.

Auf die Errichtung von zusätzlichen, abwärtsführenden Fahrtreppen von den Bahnsteigen 2 und 3 wurde aus wirtschaftlichen Überlegungen verzichtet. Die für einen eventuellen späteren Einbau erforderlichen baulichen Maßnahmen werden jedoch vorgesehen. Seitens der Stadt Graz wird die Finanzierung der beiden Fahrtreppen zur Zeit überlegt.

Die Erhöhung der Bahnsteige auf 55 cm wird ebenfalls aus Kostengründen vorerst unterbleiben. Bei der Anordnung der Aufstiegshilfen wurde allerdings auf eine eventuelle spätere Hebung Rücksicht genommen.

Der Vorwurf, das Gesamtbudget des Projektes zu niedrig angesetzt zu haben, trifft daher nicht zu.

Zu Frage 12:

"Wurde die Errichtung einer rollstuhlgerechten WC-Anlage vorgesehen?"

Wenn nein, was sind die Gründe dafür?"

- 5 -

Je ein behindertengerechtes WC für Damen und Herren wurde im Tunnelgeschoß vorgesehen.

Zu Frage 13:

"Wurde die Errichtung von behindertengerechten (=tiefergesetzten) Telefonen vorgesehen?
Wenn nein, warum nicht?"

In der Tunnelanlage sind keine Telefone eingeplant. Bei der künftigen Gestaltung der Halle werden diesbezügliche Wünsche Berücksichtigung finden.

Zu Frage 14:

"Wieviele Behindertenparkplätze vor dem Haupteingang sind vorgesehen?"

Über Wunsch der Stadt Graz sollten zur Verbesserung der Situation am Bahnhofvorplatz entsprechende Maßnahmen (Verkehrsprovisorium) bis zu einer endgültigen Neugestaltung gesetzt werden. Die ÖBB haben hierfür einen Kostenbeitrag an die Stadt Graz geleistet.

In dem diesbezüglichen Konzept sind 2 Behindertenparkplätze enthalten. Die Durchführung dieser Maßnahmen durch die Stadt Graz ist noch ausständig.

Zu den Fragen 15 und 16:

"Welches sind die Gründe dafür, daß es derzeit von Graz aus nur eine einzige Bahnverbindung gibt, die einen behindertengerechten Reisezugwagen mitführt, und zwar nach Feldkirch?"

Sind Sie bereit, auch andere Zugverbindungen von bzw. nach Graz mit einem behindertengerechten Reisezugwagen auszustatten?
Wenn nein, welches sind die Gründe dafür?"

Die ÖBB verfügen derzeit über 31 behindertengerechte Reisezugwagen, die bundesweit in mehr als 40 hochqualifizierten Fernschnellverbindungen verkehren.

- 6 -

Behindertengerechte Reisezugwagen kommen derzeit u.a. planmäßig in den EuroCity-Zügen EC 168-169 "Robert Stolz" (Graz - Schwarzach St. Veit - Feldkirch - Zürich und zurück) und D 250-251 "Ljubljana-Express" (Rijeka - Graz - Wien und zurück) zum Einsatz.

Die Graz Hbf tangierenden Züge der InterCity-Linien 3 (Wien - Graz - Spielfeld-Straß und zurück), 6 (Graz - Linz und zurück) und 7 (Graz - Bischofshofen - Innsbruck und zurück) werden aus betriebstechnischen Erfordernissen grundsätzlich mit E-Triebwagen der Reihe 4010 geführt.

Die Ausstattung weiterer Fernverbindungen von bzw. nach Graz (IC-Linien 3, 6 und 7) mit behindertengerechten Reisezugwagen ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Fahrbetriebsmittel (E-Triebwagen 4010) aus Umlaufgründen derzeit nicht möglich.

Zu Frage 17:

"Werden Sie dafür Sorge tragen, daß im Hauptbahnhof Graz eine ausreichende Anzahl von stationären Rollstuhl-Hebeliften zur Verfügung stehen werden?"

Die ÖBB haben in enger Kooperation mit Behindertenorganisationen spezielle Rollstuhl-Hebelifte entwickelt.

Diese mobilen und damit schnell zu jedem gewünschten Reisezugwagen zu befördernden Hebelifte verfügen über eine Tragfähigkeit von 250 kg und sind für Rollstühle mit einer Maximalbreite von 70 cm geeignet.

Im Bf Graz Hbf ist vorerst 1 Stück von diesen Hebeliften stationiert.

Bei einem allfälligen Mehrbedarf sagten die ÖBB weitere derartige Geräte zu.

- 7 -

Zu Frage 18:

"Sind Sie bereit, Ihre Mitarbeiter anzuweisen, daß diese für den Ein- und Ausstieg von Bahnkunden im Rollstuhl auch wirklich den Rollstuhl-Hebelift verwenden, und diese nicht gegen ihren Willen samt dem Rollstuhl in den Waggon heben, was immer wieder vorkommt.

Die ÖBB-Mitarbeiter sind (mittels Dienstanweisung) angehalten, für das Ein- bzw. Aussteigen von Rollstuhlreisenden die modernen Hebelifte zu verwenden. Voraussetzung dafür ist natürlich, daß die Reise eines Rollstuhlfahrers den ÖBB rechtzeitig angemeldet wird, um die entsprechenden Dispositionen treffen zu können.

Wien, am 2. Jänner 1992

Der Bundesminister

