

---

**4111/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 16.04.2008**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Nachhaltigkeit bei Bahnhofsneubauten, insbesondere in Sachen Energie

Die im Zuge der Bahnhofsoffensive der ÖBB errichteten neuen Bahnhofsbauten können ästhetisch großteils überzeugen. Allerdings muss in Zeiten des Klimawandels und rapide steigender Energiekosten bei einem mit beträchtlichen Mitteln der Öffentlichen Hand operierenden Unternehmen auch Nachhaltigkeit in diesem Bereich Gewicht bekommen. Dabei geht es einerseits um Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Objekte per se, andererseits um die Nutzung der Möglichkeiten zB bei der Nutzung der Solarenergie.

Bei Bauten mit hohem Glasanteil – wie sie im Rahmen der Bahnhofsoffensive dominieren - ist hierbei sowohl der Heiz- als auch vor allem der Kühlaufwand im Vergleich zu Massivbauten mit geringerem Glasanteil tendenziell eine Herausforderung.

Daneben stellt sich auch bei manchen anderen Lösungen im Rahmen der Baumaßnahmen an neuen Bahnhöfen die Frage der Nachhaltigkeit.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Wie bemisst sich bei den bisher neu errichteten Bahnhofsgebäuden im Rahmen der Bahnhofsoffensive der ÖBB – wie zB den Bahnhöfen Linz und Wels - der laufende Energieaufwand im Vergleich zu den Vorgängerobjekten? Wir ersuchen um Aufschlüsselung je Bahnhof sowie um Aufschlüsselung auf Heizaufwand, Kühlaufwand, sonstigen Stromverbrauch, sonstigen Energieverbrauch außer Strom sowie um Angabe der Energiekennzahlen.

2. Wie wird sich bei den in Bau oder Bauvorbereitung befindlichen Bahnhofsgebäuden im Rahmen der Bahnhofsoffensive der ÖBB – wie zB den Wiener Haupt-/Zentralbahnhof - der laufende Energieaufwand im Vergleich zu den Vorgängerobjekten bemessen? Wir ersuchen um Aufschlüsselung je Bahnhof sowie um Aufschlüsselung auf Heizaufwand, Kühlaufwand, sonstigen Stromverbrauch, sonstigen Energieverbrauch außer Strom sowie um Angabe der Energiekennzahlen.
3. Welche Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien – wie zB solare Wärme-/Kältegewinnung, Photovoltaik - wurden im Zuge der bereits abgeschlossenen Bauvorhaben im Rahmen der Bahnhofsoffensive umgesetzt?
4. Aus welchen Gründen wurden bei den Bauvorhaben ohne Nutzung erneuerbarer Energien – wie zB solare Wärme-/Kältegewinnung, Photovoltaik – auf die Nutzung dieser Möglichkeit verzichtet, obwohl doch großflächige Hallendächer oder auch ohnedies teilweise beschattungswürdige Glasflächen bestens hierfür geeignet wären?
5. Welche Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien – wie zB solare Wärme-/Kältegewinnung, Photovoltaik - werden im Zuge der in Bau oder in Bauvorbereitung befindlichen bzw. der noch darüber hinaus geplanten Bauvorhaben im Rahmen der Bahnhofsoffensive umgesetzt?
6. Falls auch bei Bauvorhaben aus dieser Kategorie auf die Nutzung erneuerbarer Energien – wie zB solare Wärme-/Kältegewinnung, Photovoltaik – verzichtet werden soll – was ist die Begründung dafür?
7. Wie stellen sich im Bahnhofsbereich integrierte größere Glasflächen und -elemente im Hinblick auf die Erhaltungskosten – zB Reinigung, Ersatz wegen Vandalismus oder sonstiger Beschädigung – im Vergleich zu Massivbauten dar?
8. Wie stellen sich die Energiekennzahlen sowie der Heiz- und der Kühlaufwand bei den von ÖBB-Holding und ÖBB-Teilgesellschaften in Wien in den letzten Jahren bezogenen Bürogebäuden im Vergleich zu den zuvor von den entsprechenden Unternehmenseinheiten bzw. MitarbeiterInnen genutzten Gebäuden dar?
9. Beim Umbau/Neubau des Bahnhofs Wels wurde – anders als in Linz – nicht die vorhandene Unterführung mitrenoviert, sondern es wurden in dieser die Zugsanzeigen entfernt und der Ausgang zu Gleis 1 baulich blockiert, obwohl die betreffende Stelle nicht verbaut oder anderweitig genutzt wird. Dies verdoppelt für die Fahrgäste die Zeit des Gleiswechsels, weil die neue Überführung doppelt so viele Stufen im Auf- und Abstieg zählt wie die alte Unterführung.  
Ist es nachhaltig, vorhandene Infrastruktur zu zerstören, umsomehr, wenn damit Nachteile für die NutzerInnen verbunden sind?