

3217/J XXI.GP**Eingelangt am: 13.12.2001****ANFRAGE**

**der Abgeordneten Mag. Maier
und Genossinnen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend "Umbau Bahnhof Salzburg"**

Auf Basis von Expertengutachten und unter Einbindung von Vertretern von Bund, Land und Stadt Salzburg, ÖBB und anderer Verkehrsunternehmen sowie des Salzburger Verkehrsverbundes wurde am 19.9.1997 von der Salzburger Landesregierung das NAVIS - Schieneninfrastrukturprogramm beschlossen. Die darin enthaltenen Ausbaupläne sollten aus dem Salzburger Hauptbahnhof eine moderne Drehscheibe für den Schienennahverkehr für den Großraum Salzburg entstehen lassen. Mit der ebenfalls von den ÖBB begonnen Ankündigung einer großen "Bahnhofsoffensive" ergaben sich für den Salzburger Hauptbahnhof ebenfalls neue Perspektiven.

Mittlerweile ist von vielen innovativen Plänen nicht mehr viel übrig geblieben. Streichung von Mitteln, Redimensionierung von Projekten und Verschiebung von Bauterminen in weite Ferne ist mittlerweile die erkennbare Politik in vielen Fällen der Verkehrspolitik geworden.

Besonders das Bundesland Salzburg, scheint es, bleibt dabei auf der Strecke. Vom Ausbau bzw. Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes ist überhaupt keine Rede mehr, die HL-Strecke auf der Westbahnstrecke wird ausgerechnet zwischen Salzburg und Schwanenstadt zum Flaschenhals und der Ausbau der Tauernbahn soll erst im Jahr 2021 beginnen.

Der angekündigte Generalverkehrsplan (GVP) soll bis Ende des Jahres 2001 nun Klarheit bringen.

Es bleibt auf alle Fälle die Tatsache, dass der Hauptbahnhof Salzburg sowohl funktionell als auch von der sonstigen Infrastruktur dringend verändert und erneuert gehört.

Der Salzburger Hauptbahnhof zählt zu den drei wichtigsten und aufkommensstärksten Bundesländerbahnhöfen in Österreich - die Bundeshauptstadt Wien einmal ausgenommen. Er befindet sich in einem baulich sehr unbefriedigendem Zustand. Mit seinen rund 66.000 Umsteigern (vergleiche die Studie von H. Koch aus dem Jahr 1996) kommt er in der Reihung der wichtigsten Bundesländerbahnhöfe gleich nach Linz und Graz und liegt noch vor Innsbruck und weit vor Klagenfurt.

Der EU-Beitritt Österreichs und die Aufhebung der Binnengrenzen innerhalb der EU haben seine Funktion nachhaltig verändert. Bisher ist die bauliche Infrastruktur vor allem von seiner Aufgabe als Österreichs wichtigster Grenzbahnhof geprägt: eine Reihe von Kopfbahnsteigen und sonstige bauliche Gegebenheiten zur Kontrolle der über die Landesgrenzen reisenden Fahrgäste haben dem Rechnung getragen.

Die Verkehrssituation für den Salzburger Hauptbahnhof stellt sich jedoch mittlerweile völlig anders dar.

Zum Einen seine Rolle als zentrales Einfallstor für den Personenverkehr auf der Schiene von Westeuropa nach Österreich und in die Balkanländer. Zum Zweiten seine Funktion als zentrale Drehscheibe für den Nahverkehr im Großraum Salzburg und in der Europaregion Salzburg/Berchtesgadener Land.

Für diese neue Aufgabe ist der Salzburger Hauptbahnhof baulich rasch zu adaptieren. Dafür ist seine grundlegende bauliche und funktionelle Umgestaltung notwendig. Die vielen bisherigen Kopfbahnsteigen müssen zu einer größeren Zahl zu durchgehenden Bahnsteigen umgebaut werden. Nur so kann ein verstärkter Regionalverkehr auf der Schiene von Golling bzw. Straßwalchen nach Taxham/Freilassing und in den angrenzenden bayerischen Raum, für den Salzburg immer mehr in die Rolle eines Oberzentrums hineinwächst, effizient und fahrgastfreundlich abgewickelt werden.

Dies alles wird unterstrichen durch die Ergebnisse der letzten Volkszählung. Die Gemeinden um Salzburg haben einen starken Zuwachs an Wohnbevölkerung erfahren. So beträgt bspw. der Zuwachs der Bevölkerung im Bezirk Salzburg Umgebung rund 15 Prozent. Die Auswirkungen durch den zunehmenden Straßenverkehr (insbes. dem Pendlerverkehr) sind bereits täglich zu sehen.

Neben den rein funktionellen Umbauten im Gleisbereich ist auch eine bauliche Generalsanierung dringend angesagt. Diese ist ebenfalls für ein gut funktionierendes Nahverkehrszentrum notwendig.

Der derzeitige Zustand des Hauptbahnhofes Salzburg stellt außerdem kein Renommee, sondern eher eine Schande für die Festspielstadt Salzburg dar. Es darf daran erinnert werden, dass der Bahnhof in der Festspielstadt Bregenz bereits vor einigen Jahren grundlegend modernisiert wurde.

Ein zusätzlicher Aspekt stellt die Bewerbung der Stadt Salzburg als offizieller Vertreter Österreichs für die Olympischen Winterspiele 2010 beim Olympischen Komitee dar. Gut funktionierende Verkehrslösungen sind für eine erfolgreiche Bewerbung für Olympische Spiele eine Voraussetzung. Das Olympische Komitee hat in Zusammenhang mit Bewerbungen immer wieder darauf hingewiesen. In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, dass im Rahmen der Ski WM 2001 in St. Anton am Arlberg der dortige Bahnhof für rd. 2 Milliarden Schilling völlig neu gestaltet wurde.

Die Situation am Arbeitsmarkt in Österreich entwickelt sich äußerst unerfreulich. Dies gilt besonders für die Baubranche. Aus- bzw. Umbauprojekte von Bahnhöfen würden für diese notleidende Branche wichtige Impulse bedeuten. Auch aus diesem Grunde sollten die von Ihnen vorgenommen Kürzungen der Gelder für die "Bahnhofsoffensive" neu überdacht und rückgängig gemacht werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende Anfrage:

1. Halten Sie die momentane funktionelle und bauliche Situation des Salzburger Hauptbahnhofes für ausreichend um einen Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) im Großraum Salzburg in befriedigender Weise zu bewerkstelligen?
Wenn ja, Ihre Begründung für diese Haltung?
2. Welche Mitteln werden im GVP für Gleisumbauten für den Salzburger Hauptbahnhof zur Verfügung gestellt?
 - 2.1. Wie sieht der zeitliche Einsatzplan dieser Mittel aus?
 - 2.2. Für welche Gleisumbauten werden diese Mittel bereitgestellt?
 - 2.3. Ist die Bereitstellung dieser Mittel definitiv gesichert?
Wenn ja, gilt diese Zusage für die Gesamtmittel oder nur für Teile (für welche) davon?
3. Falls keine Mittel im GVP für Gleisumbauten für den Salzburger Hauptbahnhof vorgesehen sind, welche fachlichen oder sonstigen Begründungen gibt es dafür?
4. Welche Mitteln werden im GVP für baulich-funktionelle Umbauten für den Salzburger Hauptbahnhof zur Verfügung gestellt?
 - 4.1. Wie sieht der zeitliche Einsatzplan dieser Mittel aus?
 - 4.2. Für welche baulich-funktionelle Umbauten werden diese Mittel bereitgestellt?
 - 4.3. Ist die Bereitstellung dieser Mittel definitiv gesichert?
Wenn ja, gilt diese Zusage für die Gesamtmittel oder nur für Teile (für welche) davon?
5. Falls keine Mittel im GVP für baulich-funktionelle Umbauten für den Salzburger Hauptbahnhof vorgesehen sind, welche fachlichen oder sonstigen Begründungen gibt es dafür?
6. Welche Möglichkeiten sehen Sie, für Salzburg als grenzüberschreitendes Zentrum (bayrischer Raum), EU-Gelder für Infrastrukturmaßnahmen im Bahnbereich zu bekommen.
 - 6.1. Wenn ja, welche?
 - 6.2. Werden Sie Initiativen in diese Richtung unternehmen?
Wenn ja, welche und wann?
Wenn nein, weshalb nicht?
7. Welche Zusagen können Sie hinsichtlich der Olympiabewerbung der Stadt Salzburg (als offizieller Bewerber von Österreich) für die Winterolympiade 2010 im Bereich der Verkehrsinfrastruktur geben?
Sind dafür Mittel bzw. Garantien bei erfolgreicher Bewerbung im GVP vorgesehen?
Wenn ja, wie viel und sind darin auch Mittel für den Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes enthalten?
Wenn nein, weshalb nicht?
8. Halten Sie eine Forcierung der "Bahnhofsoffensive" für eine Möglichkeit der immer größer werdenden Probleme in der Baubranche entgegenzuwirken?

9. Werden Sie Initiativen in diese Richtung unternehmen?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, weshalb nicht?