

**XXII. GP.-NR****311 /A (E)****2003 -12- 0 4****Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Mag. Maier, Erika Scharer  
und Genossinnen

betreffend den sofortigen Um- bzw. Ausbau des Hauptbahnhofes 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 damals von den ÖBB begonnen Ankündigung einer großen "Bahnhofsoffensive" ergaben sich für den **Salzburger Hauptbahnhof** neue Perspektiven.

Mittlerweile ist von vielen innovativen Plänen nicht mehr viel übrig geblieben:

Streichung von Finanzmitteln, Redimensionierung von Projekten und Verschiebung von Bauderminen 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 baldigen Ausbau bzw. großen 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 2012 fortgesetzt werden. Was derzeit erfolgt ist der Ausbau des Nahverkehrs im Großraum Salzburg (NAVIS). Die ersten Haltestellen wurden vor kurzem in Betrieb genommen (S-Bahn Salzburg).

Die derzeitige Planung ist Stückwerk:

Die HL-AG plant den Westbahnausbau, die ÖBB nur den Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes und die neuen Haltestellen Salzburg-Süd (aufgrund des NAVIS - Nahverkehrsinfrastrukturprogramm). Damit ist es aus!

**Erst eine integrierte Planung Westbahnausbau, Bahnhofsumbau Salzburg & Seekirchen und die Zusammenführung der ÖBB- und Lokalbahngleise am Salzburger Hauptbahnhof ergeben ein sinnvolles Ganzes.**

Auch der Generalverkehrsplan (GVP) bringt dazu bedauerlicherweise keine Klarheit.

DVR 0636746

Es bleibt auf alle Fälle die Tatsache, dass der Hauptbahnhof Salzburg sowohl funktionell als auch in der sonstigen Infrastruktur dringend verändert und durchgehend erneuert werden müsste.

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 (NAVIS).

Dies alles wird unterstrichen durch die Ergebnisse der letzten Volkszählung. Die Gemeinden um die Stadt 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 bauliche 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 neu gebaut wurde. Zur Zeit wurden bzw. werden zahlreiche Bahnhöfe in Österreich erneuert, nur nicht der der Landeshauptstadt Salzburg.

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 vorgenommen Kürzungen der Gelder für die "Bahnhofsoffensive" neu überdacht und rückgängig gemacht werden.

Absolut abzulehnen ist in diesem Zusammenhang auch die vorgesehene ÖBB-Finanzierung 2003 – 2008.

Skurril und betriebswirtschaftlich bedenklich ist die ÖBB-Reform bzw. die Zweiteilung der Bahn-Infrastruktur in eine Neubau-AG und eine Betriebs-AG.

Laut Bundesregierung ist eine Neustrukturierung der Bahn nötig, um den enormen Zuschussbedarf – derzeit angeblich 4,4 Mrd. Euro – zu senken. Hinter jedem erhaltenen Zuschuss steckt allerdings eine Leistung in Form des Infrastrukturerhaltes und Ausbaus (über 2,3 Mrd. Euro) bzw. in Form von gemeinwirtschaftlichen Leistungen (rollende Landstraße, ermäßigte Tarife für Jugendliche, Pendler und Senioren – insgesamt über 600 Mio. Euro) – zusammen mehr als 2,9 Mrd. Euro.

Durch das nun vorliegende Bundesbahnstrukturgesetz werden die notwendigen Investitionen für den Bahnhofsausbau in keiner Weise gesichert. Das Wort Bahnhofsoffensive findet sich in keinen Unterlagen der Bundesregierung zur ÖBB-Reform. Zu befürchten ist daher, dass der Um- bzw. Ausbau des Hauptbahnhofes Salzburg wieder einmal auf die lange Bank geschoben wird, in Anbetracht der nächsten Großereignisse in Salzburg (z.B. Fußballeuropameisterschaft, Radweltmeisterschaft) ein unhaltbarer Zustand.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **Entschließungsantrag**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesministerin für Verkehr, Technik und Innovation wird aufgefordert:

1. Finanzielle Mittel aus dem Titel Bahnhofsoffensive für den sofortigen Aus- und Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes zur Verfügung zu stellen, damit dieser seiner Funktion als zentrale Drehscheibe v.a. für den ÖPNV im Großraum Salzburg gerecht wird.
2. Sich innerhalb der Bundesregierung einzusetzen, dass entsprechende Mitteln für einen Aus- und Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes garantiert werden.
3. Innerhalb der Bundesregierung sicherzustellen, dass arbeitsmarktpolitische Maßnahmen und konjunkturfördernde Bundesmittel zur Belebung der Bauindustrie für den Aus- und Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes herangezogen werden.
4. Bei den zuständigen Stellen der EU entsprechende finanzielle Mittel zu lukrieren, damit notwendige Infrastrukturmaßnahmen (bspw. den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Salzburg) im Bahnbereich für die Euregio (Salzburg, Berchtesgader Land, Traunstein) durchgeführt werden können.

*A. Maier* *besitz Koninkes - AS*  
*[Signature]* *[Signature]*

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss