

---

**654/A(E) XXII. GP**

---

**Eingebracht am 06.07.2005**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Mag. Johann Maier, Prähauser  
und GenossInnen**

**betreffend Viergleisiger Ausbau der Westbahn (Salzburg - Attnang)**

Bereits 1999 haben sich die beiden Salzburger Sozialpartner - Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer - in einer Resolution an den damaligen Verkehrsminister gewandt, um dieses für den Standort Salzburg so wichtige Projekt in den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) als Projekt unterzubringen. Ende April 2004 wurden nun die neuen TEN-Leitlinien veröffentlicht und die Streckenführung über Salzburg wurde darin fixiert (Entscheidung 884/2004/EG). Auch wurde der Streckenabschnitt München - Salzburg als grenzüberschreitender Abschnitt definiert.

Seitens der EU werden dafür neuerdings auch erhebliche EU-Kofinanzierungsmittel in Aussicht gestellt. Die Strecke „München - Salzburg und Salzburg - Wien“ könnte anstatt einer 10 %igen EU-Förderung eine 30 %ige Kofinanzierung erhalten, und für den grenzüberschreitenden Teil München - Salzburg könnte die gemeinschaftliche Hilfe von 20 auf bis zu 50 % ansteigen.

Unverständlicherweise scheint die EU-Kofinanzierung keine besondere Rolle bei den neuerdings vom BMVIT angestellten Prioritätsreihungen zu spielen. Denn demnach droht dem Abschnitt „Salzburg - Attnang-Puchheim“ eine Verschiebung des Umsetzungsbeginns auf 2020. Der ohnehin bereits angezweifelte Glaubwürdigkeit der österreichischen Verkehrs- und Transitpolitik auf EU-Ebene ist eine derartige Vorgangsweise wohl nicht zuträglich. Dazu kommt noch, dass die Strecke „München - Salzburg“ als Teil des Schnellstartprogramm" (Quick Start) vorgeschlagen wurde, jedoch mit dem Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes frühestens erst 2009 begonnen werden soll (siehe dazu EA 311/A(E)).

Finanziell bedenklich ist, dass das von allen Experten in Frage gestellte Koralmahntunnelprojekt zwischen Steiermark und Kärnten seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) höchste Priorität genießt, obwohl dieses Projekt (weil im europäischen Zusammenhang irrelevant) keine (!) EU-Kofinanzierungsmittel erhalten kann. Allein der daraus resultierende Zinsverlust für den österreichischen Steuerzahler dürfte enorm sein.

Unverständlich ist auch der Meinungswandel des Verkehrsministers. Noch im Februar 2004 meinte er im Gespräch mit den Salzburger Nachrichten:

*„Der Bau der Hochleistungsbahn durch den Flachgau ist für Gorbach 'enorm wichtig. Wir brauchen die vier Gleise.' Um die Lebensqualität für die Anrainer zu erhalten, werde man auch viel Geld in die Hand nehmen müssen. 'Ich bin dafür, dass wir beim Lärmschutz eine gewisse Großzügigkeit an den Tag legen.'... Die Termine für die Realisierung waren von den ÖBB immer wieder hinausgeschoben worden - unter anderem mit dem Hinweis auf die offene Trassenentscheidung für die Hochleistungsbahn. 'Ich glaube, wir doktern da schon lange genug herum', sagt Gorbach. Er werde jetzt von den Experten Lösungen einfordern. " (Zitat: SN, 06.02.2004)*

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

### **Entschließungsantrag:**

Der Nationalrat wolle beschließen:

### **EntschlieÙung:**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Planungen der HL-AG unter Einbeziehung der Gemeinden voranzutreiben und die rasche bauliche Umsetzung des TEN-Streckenabschnittes Salzburg - Attnang-Puchheim (unter maximaler Ausschöpfung der in den TEN-Leitlinien angeführten EU-Kofinanzierungssätze) umgehend in die Wege zu leiten.

Zuweisung: Verkehrsausschuss