

2466/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Kriterienkatalog für den U-Bahn Bau

Es ist international üblich, daß beim U-Bahn Bau vom Staat Kriterien erarbeitet und gesetzlich verankert werden. In der BRD heißt dieser Kriterienkatalog "standardisierte Bewertung". Darin sind alle fachlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine U-Bahn Genehmigung aufgelistet. Die Finanzierung wird nur gewährt, wenn diese Kriterien erfüllt sind. Der Bund bezahlt dann 60 % , Land und Stadt je 20 % .

Wesentliche Grundvoraussetzungen sind:

1. Der Großraum einer Stadt muß mindestens 1 Million Einwohner haben.
2. Die Kostenobergrenze pro Kilometer für den U-Bahn Bau liegt zwischen öS 800 und 900 Millionen.

Österreich besitzt keinen derartigen Kriterienkatalog. Die österreichische Regierung weigert sich seit Jahren, einen solchen Katalog aufzustellen. Die Folge: Der Bauwirtschaft sind keine finanziellen Obergrenzen für diese Bauvorhaben gesetzt. Die Kosten für einen Kilometer Wiener U-Bahn sind doppelt und dreifach so hoch wie beim deutschen U-Bahn Bau . Da kein Kriterienkatalog auch in bezug auf Mindestgröße eines Stadtraumes für den U-Bahn Bau existiert, kann faktisch jede 1. andeshauptstadt, auch die kleinste, ein Ansuchen an den Bund zwecks Finanzierung eines U-Bahn Baus stellen und damit eine unendlich lange Diskussion darüber auslösen.

Dies geschieht zur Zeit in der Stadt Salzburg mit 140.000 Einwohnern bzw. 250.000 Einwohnern im Großraum. Diese eindeutigen Zahlen weisen die Unsinnigkeit eines U-Bahn Baues aus. Dieses Vorhaben wird zwar schamhaft nur als "Verlängerung einer Lokalbahn" bezeichnet, ist jedoch in Bauweise und Kosten zwischen Hauptbahnhof und Nonntal ein klassischer U-Bahn Bau . Die Weiterführung soll dann wieder als Lokalbahn stattfinden . Die Kosten wurden vor fünf Jahren bereits mit öS 1,4 -1,5 Milliarden pro Kilometer angegeben, also rund das Doppelte der Kostenobergrenze in deutschen Städten, Als Grund wurde die Trassenführung tief unter der Salzach und unter der Altstadt angegeben.

Geologen warnen zudem vor möglichen explosiven Kostensteigerungen, da beim Bau die Gefahr von Wassereinbrüchen durch die Salzach gegeben ist und außerdem große Schäden an Altstadthäusern entstehen können, wie dies in Frankfurt der Fall war.

Das Salzburger U-Bahn Projekt ist schon rund 10 Jahre alt und hat bei Prüfung durch internationale Gutachter u.a. der Verkehrsplanung von Los Angeles, des Münchner Verkehrstadtrates Lorenz und Schweizer Gutachtern erhebliche Skepsis hervorgerufen, da niemand versteht, daß eine Stadt mit nur 140.000 Einwohnern eine U-Bahn braucht (zu geringe

Fahrgastzahlen, daher kurze Intervalle nicht möglich, enorme Betriebskosten, zu kurze Zuglängen).

Bezeichnend war die Antwort des damaligen Finanzminister Ferdinand L. acina auf die Frage eines Parlamentariers zum Salzburger U-Bahn Projekt: "Wir brauchen keinen Kriterienkatalog, bei uns bekommt das Geld der, der zuerst kommt!" Und der damalige Verkehrsminister ergänzte: "Und die Salzburger kommen oft und sind zäh, die werden schon was erreichen!"

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Sind Sie bereit, endlich, nach zehnjähriger Diskussion, einen Kriterienkatalog für den U-Bahn Bau erstellen zu lassen (ähnlich wie in der BRD)?
2. Sind Sie bereit, Finanzierungszusagen des Bundes für den Salzburger U-Bahn Bau solange zurückzustellen, bis ein derartiger Kriterienkatalog Rechtskraft erlangt hat?
3. Stimmt es, daß Sie Herrn Vizebürgermeister Dr. Schaden für den U-Bahn Bau eine 50 %ige Beteiligung des Bundes bei der Trasse bis zum Mirabellplatz (Kosten öS 1 Milliarde Schilling) und weiters eine 50 % ige Beteiligung bis zur Alpenstraße (Kosten öS 2,5 Milliarden Schilling) zugesichert haben? (siehe SN, 10. Mai '97, Seite 5 Lokalbeilage)