

II-6354 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3160 N

1992 -06- 2 3

A N F R A G E

der Abgeordneten Anschöber, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend U-Bahn-Richtlinien

U-Bahn-Finanzierungen sind wie in allen westlichen Staaten an hohe Bundeszuschüsse gebunden. Grundlage für den U-Bahn-Bau sollte ein bundesweiter, einheitlicher Kriterienkatalog sein, der vom zuständigen Bundesministerium aufgestellt wird. Ein derartiger Kriterienkatalog ist in der BRD selbstverständlich. Er ist allen Ländern und Stadtverwaltungen bekannt und nur wenn die Kriterien mit den örtlichen Gegebenheiten für den U-Bahn-Bau übereinstimmen, ist der Beginn einer U-Bahn-Diskussion zielführend. Dadurch sind sinnlose, realitätsferne und vom Wunschdenken bestimmte Diskussionen gegenstandslos.

Österreich hat keinen solchen Kriterienkatalog. Daher ist es möglich, daß Stadtpolitiker aus welchen Gründen auch immer (politische Profilierung, Wegschieben akuter Verkehrsprobleme, die U-Bahn zum Allheilmittel zu erklären oder Großaufträge für die lokale Bauwirtschaft zu erlangen) plötzlich U-Bahn-Diskussionen beginnen und Millionen an Steuergelder für Enqueten, Gutachten, Vorplanungen usw. ausgeben. Dies geschieht zur Zeit in Salzburg .

Verkehrsplaner aus München und Los Angeles haben in Pressekonferenzen das U-Bahn-Projekt in Salzburg , aus folgenden Gründen, als lächerlich bezeichnet:

Der Großraum Salzburg hat nur 240.000 Einwohner (die Stadt 140.000). Erst ab 1.000.000 Einwohner im Großraum sind Überlegungen in Richtung U-Bahn-Bau sinnvoll.

Wie in einer Studie der Salzburger Stadtwerke klar zum Ausdruck kommt, muß aufgrund der geringen Einwohnerzahl die normale Länge der U-Bahn-Garnituren halbiert werden. Damit stimmt die Kosten-Nutzen-Rechnung auch in diesem Punkt nicht.

Aus der von den Stadtwerken fertiggestellte Studie und dem ergänzenden geologischen Gutachten Laabmayer geht hervor, daß die U-Bahn tief unter der Salzach geführt werden muß. Dadurch würde die U-Bahn in Salzburg rd. das Doppelte wie international üblich, nämlich 1,4 Milliarden öS pro Kilometer kostet. Laut Kriterienkatalog der BRD dürfen die Kosten pro Kilometer 700 - 800 Mio. öS nicht übersteigen. Auch aus diesem Grund würde man in anderen Ländern einen U-Bahnbau, wie in Salzburg geplant, grundsätzlich ablehnen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

1. Sind Sie grundsätzlich bereit, einen Auftrag zur Erstellung eines U-Bahn-Kriterienkataloges zu geben, der sich weitgehend auf die von der BRD erhobenen Grundlagen stützt?
2. Halten Sie einen U-Bahnbau in einem Großraum von nur 240.000 Einwohner und die damit verbundenen Kosten, seitens des Bundes für vertretbar?
3. Halten Sie auch die Folgen, nämlich halbierte Zugslängen wegen zu geringer Einwohnerzahl von seiten des Bundes für akzeptabel?
4. Halten Sie die Kosten von 1,4 Milliarden öS pro Kilometer die im Auftrag der Salzburger Stadtwerke ermittelt wurden und sich damit auf das Doppelte des internationalen Durchschnitts belaufen, von seiten des Bundes für fachlich vertretbar?
5. Besteht nicht die Gefahr, daß ohne U-Bahn-Kriterienkatalog auch andere Städte, wie z.B. Klagenfurt oder St. Pölten, auf die Idee kommen könnten, U-Bahnüberlegungen anzustellen und dafür Millionen an Steuergelder sinnlos, wie in Salzburg, für Enqueten, Studien und Öffentlichkeitsarbeit ausgeben ?