

## 2516/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2466/J-NR/1 997, betreffend Kriterienkatalog für den U-Bahn Bau, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 26. Mai 1997 an mich gerichtet haben, beeindre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Sind Sie bereit, endlich, nach zehnjähriger Diskussion, einen Kriterienkatalog für den U-Bahn Bau erstellen zu lassen (ähnlich wie in der BRD)?

Antwort:

Die Erstellung eines Kriterienkataloges für die "standardisierte Bewertung" von U-Bahn-Bauvorhaben ist nach Ansicht des Verkehrsressorts entbehrlich, da es in Österreich außer der Bundeshauptstadt nur wenige andere Städte gibt, für die eine U-Bahn in Form verlängerter Lokalbahnen oder „Straßenbahn unter der Erde“ in Frage kommt. Das Großsystem U-Bahn nach Wiener Bauart kann auf keine andere österreichische Stadt übertragen werden.

Es besteht daher keine Veranlassung, einen allgemeingültigen Kriterienkatalog für den U-Bahn-Bau in Österreich erstellen zu lassen. Sehr wohl werden aber alle einzelnen sogenannten Tieferlegungsprojekte nach den allgemeinen Regeln und Methoden für Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsplanungen genauestens analysiert. Diese reichen von allgemeinen Systemuntersuchungen, über die Analyse von Trassenvarianten und Verkehrswirksamkeitsanalysen bis hin zu szenerischen Verkehrsprognosen und Kosten- bzw. Investitionsschätzungen und sind in Österreich Standard der Verkehrsplanung.

2. Sind Sie bereit, Finanzierungszusagen des Bundes für den Salzburger U-Bahn Bau solange zurückzustellen, bis ein derartiger Kriterienkatalog Rechtskraft erlangt hat?

Antwort:

Wie schon erwähnt, ist der Wiener U-Bahn-Bau der einzige in Österreich und wird es in dieser Form auch bleiben. Eine gänzlich andere Frage ist jene der Investitionsförderung für die österreichischen Privatbahnen, wie sie etwa auch den Salzburger Stadtwerken für deren Lokalbahnstrecke Salzburg - Lamprechtshausen/Trimmelkam gewährt wird. Unter dem Titel der Privatbahnförderung wurde auch die Tieferlegung des Lokalbahnhofes auf dem Salzburger Bahnhofsvorplatz gemeinsam durch den Bund sowie Land und Stadt Salzburg finanziert. Über dieses Vorhaben hinaus gibt es derzeit keine Vereinbarungen über eine unterirdische Verlängerung der Lokalbahnstrecke in Richtung Mirabellplatz und eventuell weiter über die Salzach in den Süden der Stadt.

Es sind jedoch grundsätzliche Gespräche über mögliche Verlängerungen, deren Verkehrswirksamkeit und deren gemeinschaftliche Finanzierung auf der Ebene von Fachbeamten und Verkehrsplanern im Gange, wobei es sich bei einem solchen allfälligen Streckenneubau nicht um einen U-Bahnbau nach Wiener Muster, sondern um die teilweise unterirdische, teilweise oberirdische Verlängerung einer Lokalbahnstrecke handeln würde. Dabei kämen, wenn die derzeit laufenden Untersuchungen ein eindeutig positives Ergebnis aufweisen, technische Standards zur Verwendung, die nicht jenen eines U-Bahn-Betriebes entsprechen, weshalb man nicht von einer U-Bahn sprechen könnte. Auch aus diesem Grund erübrigt sich die Frage nach einem Kriterienkatalog als Voraussetzung für Finanzierungszusagen des Bundes.

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 1 Milliarde Schilling) und weiters eine 50 %ige Beteiligung bis zur Alpenstraße Kosten 2,5 Milliarden Schilling) zugesichert haben? (siehe SN, 10.Mai 97, Seite 5 Lokalbeilage)

Antwort:

Auch mit Vizebürgermeister Dr. Schaden wurden Gespräche über die Möglichkeit einer Verlängerung der Lokalbahn zum Mirabellplatz und weiter in den Süden der Stadt geführt.

Studien hiezu liegen bereits vor, andere sind derzeit noch in Ausarbeitung. Auf Grundlage dieser Studien wird eine endgültige Entscheidung getroffen werden. Die von Ihnen angeführten Zahlen hinsichtlich der Kosten sind Schätzungen, denen jedoch kein endgültiger Charakter zukommt und die nur als Gesprächsgrundlage dienen. Die gleichfalls kolportierte 50 %-Beteiligung des Bundes entspricht jenem Prozentsatz, mit dem der Bund an den meisten Investitionsvorhaben im Rahmen der Privatbahnförderung beteiligt ist. Eine endgültige Entscheidung über die Verlängerung der Lokalbahn und über die Verteilung der Kostentragung ist jedoch noch nicht gefallen.