



Das Milliardengrab

Die Geschichte kennt eh jeder: Kaiserfreundin Katharina Schratt kauft sauteuren Brillantring, der Kaiser soll raten, wie viel er gekostet hat. Der ahnungslose Kaiser: Naja, halt 1000 Kronen. Kathi: Aber geh, Franzl, 100.000. Der Kaiser: Is a net vü.

Vor mir liegt der sauteure Rahmenplan 2005–2010, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. II/Sch 5. bmvit. xis. Die in sechs Teilgesellschaften auseinander gespaltenen ÖBB dürfen ausgeben: binnen sechs Jahren 9,491 Milliarden Euro. Der Kaiser bzw. der Steuerzahler: Is a net vü.

Graz ist schön und nicht sehr groß. Klagenfurt ist schön und noch weniger groß. Die beiden, na sagen wir, Ballungsräume, sollen verbunden werden durch eine ganz neue Bahn, Kernstück: Koralm-Tunnel, Kosten 1,5 Milliarden. Is a net vü.

Wann wird das Milliardengrab fertig? Unbekannt. An 30 Baustellen in ganz Österreich wird schon herumgebaut, die jetzt zugunsten der Koralm-Bahn mit Verzögerungen belastet sind. Wann werden sie fertig? Unbekannt. Wann wird überhaupt irgendwas fertig beim hochgefeierten Bahnausbau? Unbekannt. Genauer: Eigentlich wird nie irgendwas fertig. Ein sehr österreichischer Bahnausbau:

Es wäre falsch, würde ich sagen, dass es keine Sicherheiten gibt beim Austrobahnbau. Sicherheit Nr. 1: Die oben genannten Zahlen sind Nettokosten. Weil die Gelder auf dem Kreditweg aufgebracht werden, muss man die Nettokos-

ten mit einem Zinsfaktor zwei bis drei multiplizieren. Welche Freude für die Banken: Die Zinsen kosten mehr als die Investitionen.

Also echte Kosten für den Rahmenplan Abt. II/Sch 5. bmvit. xis: etwa 25 Milliarden Euro. Echte Kosten für das Koralm-Milliardengrab: etwa 4 Milliarden. Hätt mas net, so tät mas net.

Nein, gar nicht wahr. Das sind ja nur die Tunnelkosten, dazu kommt der Strecken-Neubau zum und vom Tunnel. Dazu kommt die schöne Erfahrung, dass die Tunnel, die wie die Schwammerln im Wald aus dem ÖBB-Rahmenplan sprießen, zwei- bis fünfmal so teuer sind wie in der Ausschreibung angegeben. Kostensteigerung beim Bosruck-Tunnel z. B.: 485 Prozent.

Überhaupt noch niemand

auf den Ministerial- und Bundesbahn-Fauteuils hat sich die Mühe gemacht zu berechnen, wenigstens so ungefähr, wie riesenhaft die Erhaltungskosten sein werden, die durch all diese großartigen Tunnel- und sonstigen Neubauten auf uns zukommen.

Nein, so genau wollen wir das alles gar nicht wissen. Denn, Leuteln, wir müssen ja sparen. Wir sparen ganz irr! Wir bauen: den Brennertunnel, die Unterinntalbahn (größtenteils Tunnel), den Lainzer-Wienerwald-Tunnel, den Koralm-Tunnel, und immer noch geistert auch der Semmering-Tunnel durch die Ausbaupläne. Na sind wir nicht Sparmeister beim Tunnelbauen!

„Doch wenn die Frage euch genehm, was ist der Sinn von alledem“, reimte einst die große Dichterin Ina Seidel. Laut ÖBB-Ziffern wird bis 2010 der Fahrgastverkehr um ganze 0,5 Prozent zunehmen, der Güterverkehr stagnieren, der Marktanteil der Bahn nur sechs Prozent betragen. Alles klar. Alle Milliarden Steuergelder schauen wir in ein Unternehmen, das trotzdem kaum wächst!