

Aktuelles vom Bauprojekt Brenner Basistunnel

Seit die Europäische Union sich mit den Verkehrsachsen beschäftigt hat, welche der Verbindung zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten in vorzüglicher Weise dienen sollen, war die Achse über den Brenner Gegenstand von Ausbaubestrebungen im gemeinsamen Interesse der Union. So ist auch heute bei den gegenwärtig gültigen TEN-Korridoren diese Verbindung über die Alpen die buchstäbliche Nummer 1 unter den prioritären Verkehrsachsen der Union. Sie reicht inzwischen als TEN-Achse von Helsinki über Stockholm, Kopenhagen, Hamburg, München, Innsbruck, Verona, Bologna, Rom und Neapel bis Palermo samt einer Verlängerung nach La Valetta, damit auch der Mitgliedstaat Malta irgendwo eingebunden erscheint.

Mit dieser alten Verbindungsachse der EU innerhalb des „Transeuropean Network“ (TEN) hat sich hinsichtlich des Eisenbahn-Ausbaus bereits ein Vortrag am 19. März 2003 beschäftigt innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Damals sprachen die Herren Ing. Nemetz, Prokurist der Brenner Eisenbahn AG, und Dipl. Ing. Hans Lindenberger, Generaldirektor der Brenner Eisenbahn AG, zum Thema „Die neue Brenner Eisenbahn“. Es war damals das technische Projekt der viergleisigen Unterinntalstrecke und des an den damals bereits in Betrieb befindlichen Innsbrucker Umgehungstunnel anschließenden doppelröhriigen Brenner Basistunnel in allen Einzelheiten fertig und konnte präsentiert werden.

Der TEN-Korridor über den Brenner war damals definiert als Verbindung von Berlin nach Palermo und die absolute Engstelle dieser gesamten Eisenbahnstrecke war das Unterinntal ab Wörgl in Richtung Innsbruck, wo die innerösterreichische Verbindung der Westbahn von Salzburg nach Vorarlberg gemeinsam verläuft mit der Brennerstrecke München-Verona. Die zweigleisige Strecke Wörgl-Innsbruck war mit über 300 Zügen pro 24 Stunden dauernd überlastet. Österreich übernahm es allein, diese Strecke durch den Neubau einer parallelen doppelgleisigen Hochleistungsbahn zwischen Radfeld bei Wörgl und Baumkirchen bei Hall in Tirol zu einer viergleisigen Strecke auszubauen, wobei sehr große Anteile der Neubaustrecke in aufwändigen Tunnel entlang der Schutthalden der Nordtiroler Kalkalpen verlaufen. Seit 2012 ist diese Neubaustrecke in Vollbetrieb und hat im Zusammenhang mit dem Innsbrucker Umgehungstunnel, welcher seit 1994 in Betrieb steht, den Engpass im Unterinntal komplett beseitigt.

Inzwischen wurde das Projekt des Basistunnels unter dem Brenner als Verlängerung des Innsbrucker Umgehungstunnels ab Tulfes bzw. ab Innsbruck bis Franzensfeste in Südtirol bei einer Gesamtlänge von 64 km in allen Einzelheiten fertig gestellt und den verschiedenen Genehmigungsverfahren unterworfen, die in Österreich weitaus komplizierter sind als in Italien nach der dortigen Rechtslage. Auch sind bereits umfangreiche Untersuchungen geologischer und hydrologischer Art mit sehr umfangreichen Untersuchungsstollen (38 km Gesamtlänge: 20 km in Südtirol, 18 km in Nordtirol) unternommen worden, um auf einer möglichst sicheren Weise danach das Hauptbauwerk in Angriff nehmen zu können. Alle diese Stollen werden im Endzustand wichtige Funktionen als Versorgungszugänge, Rettungsstollen und Wasserableitungen übernehmen, so dass damit grundsätzlich kein verlorener Aufwand entstehen sollte. Es war also vor dem Beginn der Hauptarbeiten am Basistunnel unter dem Brenner an der Zeit, sich ein Bild über den aktuellen Stand der Dinge zu diesem Thema zu verschaffen. Im Rahmen des vorerwähnten Vortragszyklus berichtete darüber in sehr kompetenter Weise am 27. Mai 2015 der Vorstandsdirektor der Brenner Basistunnel SE **Prof. Dipl. Ing. Dr. Konrad Bergmeister**, selber ein gebürtiger Südtiroler aus dem Pustertal und

österreichischer Vertreter im Vorstand der inzwischen in Bozen domizilierten Brenner Basistunnel SE (= Societas Europea) über die aktuellenVerhältnisse rund um dieses Vorhaben.

Einleitend schilderte Prof. Bergmeister den augenblicklichen Zustand der Bahnstrecke Berlin-Palermo hinsichtlich des Ausbauszustandes zur Hochleistungsstrecke. Der Vollausbau ist vollzogen zwischen Berlin und Halle/Leipzig, ebenso zwischen Nürnberg und München, während das Zwischenstück Halle/Leipzig nach Nürnberg bis Dezember 2017 fertig ausgebaut sein soll. In diesem Abschnitt liegt die Neubaustrecke Halle-Erfurt-Bamberg. Ende 2017 wird also Berlin-München als moderne Hochleistungsbahn komplett benutzbar sein. Zwischen München und Rosenheim besteht der am meisten fühlbare Engpass und die deutschen Entscheidungsträger sind hier säumig hinsichtlich ihrer Ausbaupräferenzen. Es ist zu entscheiden, wie die Strecke München-Salzburg und München-Kufstein künftig aussehen soll. Angedacht ist eine neue Hochleistungsstrecke München-Mühldorf/Inn-Freilassing nach Salzburg und der Ausbau München-Rosenheim-Kufstein als Zulauf zum Brenner, wobei letztere Strecke entlastet würde vom Verkehr nach Salzburg. Konkret gibt es hier nur eine Planung für die Umfahrung von Rosenheim, während die Planung Rosenheim-Kufstein vor dem Auftragsstadium stehen soll. Die Fortsetzung in Österreich, nämlich eine zweigleisige Neubaustrecke Kufstein-Wörgl mit Fortsetzung nach Radfeld als Ergänzung zur bestehenden Bahnstrecke ist fertig geplant, wobei eine Verwirklichung abhängig ist vom definitiven Projekt in Deutschland für München-Salzburg und München-Kufstein. Das Unterinntal entspricht seit 2012 vollkommen den Erfordernissen, der Umgehungstunnel Innsbruck wurde als Güterverkehrstunnel gebaut und bedarf einer Nachrüstung für den Personenverkehr. Hier ist zu fragen, ob der Personenverkehr nicht doch über Innsbruck / Hauptbahnhof laufen sollte, wie das ursprünglich immer angenommen worden ist?

Auf der italienischen Seite sind Ausbauten vorgesehen im Eisacktal: Franzensfeste-Waidbruck in freier Strecke (21 km), wofür ein konkretes Projekt vorliegt; danach folgt eine Tunnelstrecke von 19 km, wofür die Genehmigung noch bis Ende 2015 erwartet wird. Bozen wird umfahren mittels einer Neubaustrecke und zwar auch aus städtebaulichen Gründen. Der österreichische Architekt Boris Podrecca hat einen neuen Bahnhof Bozen am östlichen Stadtrand entworfen und das bestehende Bahnhofsareal kann für ein neues Stadtviertel verbaut werden. Das Südtiroler Unterland soll mit einer Neubaustrecke samt einer Umfahrung von Trient versehen werden. Die weitere Strecke die Etsch entlang entspricht, allerdings wird die Einfahrt nach Verona völlig neu gestaltet werden.

In Italien sind die Strecken Verona-Mantua-Bologna-Florenz-Rom-Neapel bis Salerno dem Standard von Hochleistungsstrecken entsprechend ausgebaut. Hier wurde in den letzten Jahren mit großer Anstrengung der Personen-Schnellverkehr ausgebaut und auch viel Geld in Streckenausbauten gesteckt mit dem bereits erkennbaren Effekt, dass der Binnenflugverkehr in Italien zurückgeht und die Bahn sehr deutlich Marktanteile auf den betreffenden Hauptstrecken im Personenverkehr gewonnen hat. Südlich von Salerno gibt es bis Reggio Calabria nur Ausbau – Planungen, während in Sizilien zwischen Palermo und Messina in Ausbau befindliche Strecken sich mit bereits fertigen Abschnitten abwechseln.

Die gesamte Achse Berlin-Palermo ist knapp zur Hälfte als Hochleistungsbahn ausgebaut und verfügbar, ein Viertel ist im Bau, teilweise mit nahen Fertigstellungsterminen (Halle/Leipzig-Nürnberg) und etwa ein Drittel bedarf noch des entsprechenden Ausbaus. In dieser Rechnung gilt der Brenner Basistunnel als bereits in Bau befindlich, weil umfangreiche Vorbereitungsarbeiten bereits seit geraumer Zeit laufen und auch bis Ende 2014 bereits 750 Mill. € an Baukosten ausbezahlt wurden und für weitere 850 Mill. € fixe Aufträge vergeben

worden sind. Von einer als Schätzung ermittelten Gesamtbausumme von 10 Mrd. € sind also aktuell bereits 16 % vergeben.

Prof. Bergmeister zeigt die Bedeutung der Alpenüberquerung am Brenner für den Güterverkehr: 48 Mill. t wurden 2014 über den Brenner befördert, 70% davon auf der Straße und 30% auf der Bahn. Die Zunahme des Straßenverkehrs 2014 betrug 5,7%. In dieser Beziehung ist der Brenner der weitaus stärkste Alpenübergang, mehr als doppelt so stark frequentiert als Frejus / Mt. Cenis oder die Küstenstrecke am Mittelmeer über Ventimiglia nach Italien bzw. etwa dem Verkehrsstrom nach 4 mal stärker als der Gotthard, der Tauern, der Schoberpass und der Semmering plus Wechsel. Eine Eisenbahn, die für den Güterverkehr in großen Mengen geeignet sein soll, muss eine Flachbahn sein mit geringen Steigungen und höhere Geschwindigkeiten zulassen. Die bestehende Brennerbahn überwindet den Brennerpass auf 1.371 m Seehöhe in offener Form und bei Steigungen bis 26 ‰. Güterzüge mit 1.200 t Nettoladung brauchen derzeit die Zugkraft von 2-3 Lokomotiven bei 450 m Zuglänge und benötigen zwischen Innsbruck und Franzensfeste eine Transportzeit von einer Stunde 45 Minuten. Der Brenner Basistunnel steigt nur bis 790 m Seehöhe im Inneren an, weist Steigungen zwischen 4‰ und maximal 6,7 ‰ auf und es können Züge mit 750 m Zuglänge und 1.600 t Nettoladung durch eine Lokomotive gezogen werden. Die Strecke zwischen Innsbruck und Franzensfeste ist durch den Tunnel 20 km kürzer und die Beförderungszeit beträgt nur 35 Minuten. Nebenbei bemerkt, könnte die Steigung im Tunnel noch geringer sein, wenn man den Tunnel vom Norden nach Süden kontinuierlich ansteigen lassen würde. Italien hat jedoch darauf bestanden, dass der Tunnel einen Scheitel (künstlich) erhält, welcher der Position der Staatsgrenze im Gebirge darüber entspricht, so dass überflüssigerweise Höhe überwunden werden muss und die Steigung von Norden zur Staatsgrenze im Tunnel höher ist als bei einer kontinuierlichen Steigung von Innsbruck bis zum höher gelegenen Südportal des Tunnels in Franzensfeste.

Die Gesamtlänge des Brenner Basistunnels beträgt zwischen Tulfes am Beginn des Innsbrucker Umgehungstunnels und dem Südportal bei Franzensfeste 64 km und ist damit länger als der Gotthardtunnel (55 km). Eine Zufahrt vom Innsbrucker Hauptbahnhof wird gebaut mit einem Nordportal am Berg Isel. Da der zweigleisige Innsbrucker Umgehungstunnel, der für den Personenverkehr auch aufgerüstet wird durch einen Rettungstollen nach Tulfes und einen Zufahrtstunnel bei Ampass, einmündet in die bestehende Brennerstrecke in der Siltschlucht bei Gärberbach, muss vorher eine unterirdische Ausleitung nächst Aldrans gebaut werden, um die beiden getrennten Tunnelröhren des vom Nordportal südlich von Innsbruck kommenden Haupttunnels zu erreichen. Dort wird die Nothaltestelle Innsbruck im Tunnel errichtet, die einen Zufahrtstunnel Ahrental aus Richtung Siltschlucht erhält. Der Haupttunnel verläuft unter den Flanken des Patscherkofels sodann entlang des Wipptales nach Süden und erreicht unter dem Schmirntal die Nothaltestelle St. Jodock. Diese Nothaltestelle wird durch den 2 km langen Zufahrtstollen Wolf an die Außenwelt nächst der Ortschaft Wolf in Richtung Steinach am Brenner angeschlossen. Dieser Zufahrtstollen wird einen Bahnanschluss an die bestehende Brennerbahn erhalten, so dass hier Ausbruchmaterial verladen und per Bahn abtransportiert werden kann. In diesem Bereich werden auch diverse Entwässerungstollen angelegt. Vom Ausbruchmaterial, das zu 30 % für die diversen Bauzwecke verwendet werden wird, werden in Österreich rd. 12 Mill. m³ deponiert. Diese Mengen werden untergebracht bei Ampass (0,77 Mill. m³), Ahrental (2,7 Mill. m³), der Europabrücke (0,98 Mill. m³) und bei Steinach am Brenner im Padastertal (7,7 Mill. m³). Auf Südtiroler Seite wird eine Nothaltestelle bei Trens südlich von Sterzing eingerichtet, die nach Mauls einen Zufahrtstunnel erhält. Bei Mauls wird auch ein großes Baulager eingerichtet und es werden hauptsächlich dort die 6 Mill. m³ Ausbruchmaterial zutage gefördert, welche auf der Südseite des Tunnelbaues anfallen werden. Schließlich wird

vor dem südlichen Ende des Tunnels eine Tunnelabzweigung gebaut, welche eine Schleife darstellt zur Pustertalbahn in Richtung Bruneck, so dass man von Innsbruck kommend direkt und ohne Stürzen des Zuges im Bahnhof Franzensfeste ins Pustertal Richtung Bruneck und Lienz fahren können wird.

Der Tunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste weist zwei separate und parallel verlaufende Tunnelröhren auf, welche je ein Gleis aufnehmen werden. Beide Tunnelröhren sind in gleichmäßigen Abständen miteinander durch Querschläge verbunden, so dass bei einem Schadereignis die jeweils andere Tunnelröhre als Rettungsstollen dienen kann. Diese Querstollen sind auch in der Lage beispielsweise Elektroinstallationen aufzunehmen (Schaltschränke, Signalsteuerungen), deren Wartung dort ohne direkte Beeinträchtigung des Zugbetriebes im Tunnel möglich ist. Der Tunnel weist über seine ganze Länge keine Gleisverbindung zwischen den beiden Röhren auf, auch nicht in den Nothaltestellen. Es gibt damit auch keine Überholmöglichkeit im Tunnel. Man spart hier bewusst Weichen im Tunnel, weil man die doch schwierige Wartung der Weichen „unter Tage“ vermeiden möchte. Man nimmt es damit in Kauf, dass im Falle ein Zug im Tunnel „liegen bleibt“, also nicht mehr vorwärts fahren kann, ein solcher Zug in Rückwärtsbewegung durch einen Rettungszug aus dem Tunnel geholt werden muss.

Der Brenner Basistunnel als riesiges Verkehrsbauwerk weist insgesamt als gesamtes Tunnelsystem eine Tunnellänge von 230 km auf. Der Haupttunnel besitzt einen lichten Querschnitt von 42 m² pro Tunnelröhre. Die Gebirgsüberlagerung beträgt im Extremfall 1.800 m. Die Fahrstromversorgung entspricht dem italienischen System für die dortigen Hochleistungsstrecken mit 25 kV/50 Hz. Die Signalanlagen entsprechen dem modernsten Standard nach der Norm ETCS Level 2, wie nach und nach die europäischen Hauptverkehrslinien ausgestattet werden sollen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Tunnel wird für Güterzüge 160 km/h und für personenführende Züge 250 km/h betragen.

Als Baukosten sind per 1. 1. 2014 insgesamt 8,5 Mrd. € ohne Bauzinsen veranschlagt, wovon die Erstellung der Bauwerke 60% dieser Summe verschlingen wird, 14% der Kosten erfordert die Ausrüstung des Bauwerks, 12 % der Grunderwerb und das Baumanagement sowie 7% sind für identifizierte Risiken veranschlagt und weitere 7% der Gesamtkosten sind vorgesorgt für nicht identifizierbare Risiken. Ein Programm wurde abgearbeitet zwischen Mai 2007 und Mai 2009. Jetzt läuft ein Programm 2009 bis 2022, wobei seit 2011 der Bau als solcher angelaufen ist. Die völlige Fertigstellung soll 2026 erfolgt sein. Indexmäßige Baukostensteigerungen werden bis dahin die Baukosten wohl auf 10 Mrd. € ansteigen lassen. Angefangen von den ersten Machbarkeitsstudien zu diesem gigantischen Projekt 1987 bis 1989 und dem Vorprojekt 1999 bis 2002 werden zum Zeitpunkt der Fertigstellung der ganzen Anlage des Basistunnels 40 Jahre vergangen sein. Die alte Brennerbahn, die ja immer noch in Betrieb ist, wurde in einem Zehntel dieser Zeit errichtet.

Wichtig ist bei einem solchen Riesenprojekt die Organisation rund um den ganzen Bau. Bauherr des Brenner Basistunnels ist die Brenner Basistunnel Societas Europea. Teilhaber dieser Aktiengesellschaft nach europäischem Recht (Societas Europea) ist zu 50% die ÖBB Infrastruktur AG (österreichischer Teil) und als italienischer Teilhaber mit ebenfalls 50% fungiert die „Tunnel Ferroviario del Brennero“, an welcher 86 % der Anteile die Infrastrukturgesellschaft der Italienischen Staatsbahn (RFI SpA) besitzt, je 6% der Anteile halten die Autonomen Provinzen Südtirol und Trentino und die letzten 2% gehören der Provinz Verona. Als gleichsam politischer Überbau existiert die „Brenner Corridor Platform“, in welcher die zuständigen Ministerien der betroffenen Staaten Deutschland, Österreich und Italien vertreten sind, weiters die Länder Bayern, Tirol, Südtirol, Trentino und die Provinz

Verona, die ÖBB und die Italienische Staatsbahn (RFI). Auf dieser Ebene werden konkrete verkehrspolitische und bahnlogistische Maßnahmen entschieden und die Rahmenprogramme des Baus festgelegt. Die Brenner Basistunnel SE mit dem Sitz in Bozen hat einen Aufsichtsrat (je 6 Österreicher und Italiener), einen Finanzausschuss und einen mit hoch qualifizierten Technikern besetzten Planungsausschuss. Die Vorsitzenden aller Organe wechseln jährlich zwischen Österreichern und Italienern. Eine zwischenstaatliche Kommission (CIG) soll hilfreich sein bei staatlichen und behördlichen Kontakten. Auf fachlicher Ebene gibt es technische Arbeitsgruppen, die von den ÖBB und RFI beschickt werden, für die Sachbereiche Feste Fahrbahn, Energie und Traktion, Signalisierung sowie Erhaltung und Betrieb.

Diese ganze Organisation ist recht kompliziert, muss aber den unterschiedlichen behördlichen Gegebenheiten in Italien und Österreich gerecht werden und umgehen können mit recht unterschiedlichen Herangehensweisen an Probleme selbst technischer Natur. So ist in Österreich alles recht umständlich, was Fragen und Rechtsmaterien der Umwelt betrifft, das ist in Italien einfach. Die Finanzierung der österreichischen Kostenanteile erfolgt innerhalb des staatlichen Infrastrukturausbaus, in Italien gibt es Finanzmittel aus der Autobahnmaut der Brenner-Autobahngesellschaft und es werden staatliche Mittel verfügbar gemacht durch ein Komitee von „Schlüsselministern“ der Regierung (CIPE), was oft rasche Entscheidungen ermöglicht. Im technischen Bereich bauen italienische Ingenieure Tunnel durch Aussprengen und einem massiven Eisenbeton-Innenausbau. Die Methode der Österreicher bezieht je nach der geologischen Gegebenheit die Selbsttragfähigkeit des Gebirges mit ein. Alle diese Dinge sind wichtig, soll doch ein derartiger Tunnel technisch für 200 Jahre halten, aber nicht unmöglich viel kosten. Im Fall des Brenner Basistunnels haben sich die Techniker bereits in dieser Hinsicht geeinigt.

Als Finanzierungsrahmen des Brenner Basistunnels ist inzwischen fixiert, dass die EU wegen der europäischen Bedeutung des Projekts 40% der Kosten übernimmt, so dass auf Österreich und Italien ebenfalls je 30% der Kosten entfallen. Der Bau des Hauptbauwerkes beginnt nun. Auf Südtiroler Seite ist der Bauauftrag für den Abschnitt Franzensfeste-Mauls des Haupttunnels vergeben, wobei hier bereits im Zuge der Erkundungsarbeiten nicht unwesentliche Ausbrucharbeiten erledigt wurden. Der Abschnitt Mauls-Tunnelscheitel mit einer Bauzeit von 8 Jahren steht vor der Ausschreibung. In Österreich laufen Arbeiten an bei der Ausrüstung des Umgehungstunnels Innsbruck für den Personenverkehr (Tulfes-Plons), dem Einbindungsbauwerk Umfahrungstunnel/Haupttunnel, beim Zufahrtstunnel Wolf nächst Steinach am Brenner und dem dortigen Bahnanschluss an die bestehende Brennerbahn. Vielfach sind auch die Vorarbeiten für die Deponierung, da jedenfalls 60 % des Ausbruchsmaterials wegen der großen Mengen deponiert werden müssen. Der Vortragende hebt auch die umfassende Zusammenarbeit hervor mit wissenschaftlichen Institutionen, wie den Universitäten Innsbruck, München, der Universität für Bodenkultur und der Medizinischen Universität in Wien und den Universitäten in Bozen, Trient und Verona.

Der mit großem Interesse aufgenommene Vortrag löst, wie erwartet, eine intensive Diskussion aus. Breit wird erörtert, ob wegen der Länge des Tunnels es nicht doch ratsam wäre, Gleisverbindungen zwischen den Tunnelröhren vorzusehen. Hier sind die Projektanten der dezidierten Meinung, dass Vorkommnisse, welche solche Anlagen erforderlich machen, so selten sein werden, dass man eben sinnvoller Weise auf diese Verbindungen verzichten soll. Die Kapazität der Eisenbahn am Brenner (Basistunnel samt alter Strecke) wird mit 400 Zügen pro 24 Stunden angegeben, wobei der Güterverkehr im Tunnel mit schwereren Zügen als jetzt über die Passhöhe möglich sein wird. Es wird auch der Preis der Tunnelbenützung diskutiert und doch die Meinung vertreten, dass das Benützungsentgelt für die Bahninfrastruktur relativ teuer sein wird müssen, verglichen mit der Maut auf lange

bestehenden Autobahnen. Interessant war der Beitrag von Dr. Adelsberger, bis vor kurzem tätig in der Generaldirektion Verkehr der EU, der feststellte, dass die Finanzierung des Brenner Basistunnels mit 40% Beitrag der EU an den Baukosten ganz einmalig sei und allein damit gerechtfertigt ist mit der hohen Bedeutung dieses Bauwerks für die Gemeinschaft an sich und für die Gewährleistung einer adäquaten Verkehrsanbindung Italiens an die zentrale Ländermasse der EU. Bei der Erörterung der volkswirtschaftlichen Rechtfertigung der hohen Bauaufwendungen für den Brenner Basistunnel, insbesondere aus der Sicht Österreichs, das ja nur Durchfuhrgebiet ist, also den Transit gleichsam zu erleiden hat und wo die ÖBB schon heute beim Bahnverkehr über den Brenner nur eine Nebenrolle spielen neben den ausländischen Bahnunternehmen, die hier längst als Akteure dominieren, fiel die Wortmeldung von Dr. Hans Georg Vavrovsky auf, seinerzeit Vorstandsdirektor der ÖBB Infrastruktur AG, nun auch als Experte tätig beim Brenner Basistunnel. Er stellte fest, dass ein derartiges Bauwerk schon während seiner Errichtung eine Steuerleistung auslöst im betroffenen Gebiet, welche etwa einem Drittel der Bauaufwendungen entspricht. Wenn also etwa 50% der Bauaufwendungen auf österreichischem Territorium anfallen und 30% durch Österreich finanziert werden, so fließen allein schon während der Bauzeit mehr als die Hälfte des Finanzierungsanteils Österreichs als Steuern zurück (ein Drittel von 50% = 17% d. h. mehr als die Hälfte der Finanzierung von 30% der Baukosten, die Österreich zu tragen hat). Es bleiben noch die übrigen volkswirtschaftlichen Vorteile, auch Steuerleistungen in der Zukunft, welche für den Rest reichen sollten.

Das Auditorium war beeindruckt und dankte dem Vortragenden für die sehr informativen und anregenden Ausführungen.

Dr. Karl Frohner