

Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Baltisch Adriatischen Achse

Die EU hat im vergangenen Jahr 2011 die Ausbau – Präferenzen für die großen Eisenbahnlinien quer durch Europa neu definiert und ein Kernnetz (Core network corridors) festgelegt, unter denen der Baltisch Adriatische Korridor eine gleichsam neu erstellte, wichtige Position einnimmt. Das Kernnetz dient dem europaweiten verkehrsmäßigen Zusammenschluss und soll bevorzugt ausgebaut werden, wofür die EU auch einen Teil der nötigen Mittel bereitstellen möchte. Für die nächste Finanzperiode der EU, die 2015 beginnt, soll dafür besonders Vorsorge getroffen werden, allerdings muss es sich bei den förderungswürdigen Vorhaben um völlig fertige Projekte handeln, die auf diesen Kernachsen liegen. In Österreich umfasst der Baltisch Adriatische Korridor die Strecken der Nordbahn und der Südbahn, wobei im Fall der Südbahn die Neubaustrecke der Koralmbahn samt dem Koralmtunnel sowie der neue Basistunnel unter dem Semmering wichtige Bestandteile dieser Eisenbahnachse sind. Im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Österreichischen Verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, haben vier Referenten eine Bewertung dieser Eisenbahn – Verkehrsachse zwischen den baltischen Staaten und Norditalien (Tallin bzw. Helsinki und Bologna) am 25. Jänner 2012 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz vorgestellt. Die Bewertungsmethode wurde seinerzeit entwickelt im Zusammenwirken der Wirtschaftsuniversität Wien / Institut für Transportwirtschaft und Logistik, des Instituts für Höhere Studien, des Ziviltechnikerbüros Krivanek in Graz und der ÖBB Infrastruktur AG. Der Vortragsabend wurde bestritten von den folgenden Referenten:

- Dipl. Ing. Dr. Hans Wehr, ÖBB Infrastruktur AG,
- Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier, Institut für Transportwirtschaft u. Logistik / WU,
- Mag. Dr. Wolfgang Schwarzbauer, Institut für Höhere Studien,
- Ing. Mag. Marko Koren, ÖBB Infrastruktur AG.

Dipl. Ing. Dr. Hans Wehr stellte den Verlauf dieses Korridors vor, welcher im Baltikum den Neubau einer Normalspur – Eisenbahnstrecke zwischen Tallin, Riga, Kaunas und Warschau vorsieht, die noch vor 2020 zu bauen begonnen werden soll. Ein weiterer Endpunkt im Norden liegt in Danzig. Die Strecke soll bedeutende Zentralräume mit beachtlichen Einwohnerzahlen verbinden: Helsinki (1,3 Mill. Einwohner), durch die Fähre mit Tallin (0,5 Mill.) verbunden, Riga (1 Mill.), Danzig (1,1 Mill.), Warschau (2,7 Mill.), Kattowitz (3,5 Mill.), Mährisch Ostrau (1,2 Mill.), Wien (2,3 Mill.), Bratislava (0,6 Mill.), Venedig / Padua (1,2 Mill.) und Bologna (0,8 Mill.). Die Koralmbahn und der Basistunnel unter dem Semmering sind bedeutende Neubau – Vorhaben in Österreich und besonders wichtig für den Güterverkehr, weil durch eben diese Teile die gesamte Strecke den Charakter einer

Flachbahn erhält, auch quer durch die Alpen, womit für den Güterverkehr die Massentransportfähigkeit der Bahn als deren Stärke wirksam werden kann.

Das neue Kernnetz der EU am Bahnsektor berührt Österreich mit insgesamt 3 Achsen: der bereits genannten Baltisch Adriatischen Achse (Nr. 1), der Donau – Achse Straßburg bzw. Frankfurt / Main – Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Bukarest – Konstanz (Nr. 10) und der Achse Nr. 5 Skandinavien – Italien (Helsinki – Stockholm – Kopenhagen – Hamburg – Würzburg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Rom – Neapel – Palermo). Die beiden Achsen Nr. 1 und Nr. 10 kreuzen einander in Wien, was die Bedeutung des neuen Wiener Hauptbahnhofs unterstreicht und Wien zu einem erstrangigen europäischen Bahnknoten macht.

Dr. Wehr zeigt die Potenziale der von Wien ausgehenden Verkehrsachsen nach Westen und Süden innerhalb Österreichs. Wien weist samt dem Umland bis St. Pölten und Wr. Neustadt eine Bevölkerung von 2 Mill. Einwohnern auf, nach Westen sind mit den Zentralräumen Linz und Salzburg 400.000 und 300.000 Einwohner (= 700.000) erschlossen. Nach Süden sind in den Zentralräumen Graz und Klagenfurt / Villach 500.000 und 300.000 Einwohner vorhanden (= 800.000). Die Südachse bis Kärnten weist also eine größere Bevölkerungszahl auf als die Westachse innerhalb Österreichs bis Salzburg. Es ist also auf der Achse nach Süden innerhalb unserer Landesgrenzen ein sogar größeres Potenzial für den Verkehr vorhanden als nach Westen bis Salzburg. Allerdings setzt sich die Achse nach Westen in Richtung Bayern (München) und Tirol mit einer größeren Ergiebigkeit fort als die andere Achse nach Süden Richtung Italien und Slowenien.

Auf den Autobahnen schlägt sich die Wirkung dieser Potentiale auch dementsprechend nieder. So passierten die Zählstelle Pöchlarn auf der Westautobahn 1998 rd. 39.000 Reisende pro Tag (Prognose 2015: 51.000), bei Attnang in Oberösterreich waren es ebenfalls rd. 39.000 (Prognose 2015: 54.000). Auf der Südbahn bzw. der Semmering – Schnellstraße passierten die Landesgrenze Nieder Österreich / Steiermark 1998 knapp 40.000 Reisende pro Tag (Prognose 2015: 66.360), während die Zahlen für die Überschreitung der Grenze Steiermark / Kärnten auf der Pack bzw. am Neumarkter Sattel rd. 17.000 Reisende waren (Prognose 2015: 37.200). Es ist also der Verkehrsbedarf auf der Südachse Wien – Graz bzw. Obersteiermark jedenfalls nicht geringer als der auf der Westachse Wien – Linz – Salzburg, nach Kärnten wird der Verkehrsbedarf der Südachse etwas schwächer. Vergleicht man jedoch die Zahlen des Bahnverkehrs mit denen der Straße, so frequentieren die Westbahn bei Pöchlarn als Bahnpassagiere rund 40 % der Reisenden auf der Autobahn und bei Attnang sind als Passagiere auf der Westbahn immer noch rd. 30% der Reisenden der Westautobahn unterwegs, während die Zahlen der Südbahn ganz anders aussehen: am Semmering hat die Bahn nur 10 % der Reisenden pro Tag, verglichen mit den Ziffern der Straßenbenützer und am Neumarkter Sattel sind es ebenfalls nur 10 % ! Der Grund für diese Diskrepanz ist ganz eindeutig: Der Standard für die Reisenden auf der Westbahn ist bedeutend besser als der auf der Südbahn und mit der Fertigstellung des 4 gleisigen Ausbaus Wien – Linz im Herbst des heurigen Jahres und dessen Fortsetzung bis

Wels wird das noch gesteigert. Auch trägt die Konkurrenz eines neuen, jungen und kundigen Anbieters (Westbahn AG) auf der Strecke Wien – Salzburg zweifellos zur Steigerung der Attraktivität des Bahnverkehrs auf der Westbahn bei !

Was braucht nun die Südbahn, um den Erfolg der Westbahn bei gleichem vorhandenen Potential zu erreichen ? Den Ausbau zur hochrangigen Schnellfahrstrecke mit Flachbahn – Charakter, wie dies der Basistunnel unter dem Semmering und die Koralmbahn bieten wird. Beide Projekte sind Hauptvorhaben zur Ertüchtigung der Baltisch Adriatischen Eisenbahnachse und sind in hervorragender Weise geeignet, Fördermittel der EU zu erhalten, weil die Koralmbahn bereits im Bau ist (ca. 20 % der Investitionssumme ist bereits ausgegeben) und der Semmering – Basistunnel der letzten Machart steht als Projekt vor der endgültigen Genehmigung, was nach versäumten Jahrzehnten endlich bald zustande kommen soll ! Die Südbahn wird dann auch zu großen Teilen viergleisige Strecken aufweisen: Wien – Wr. Neustadt samt der zweigleisigen Pottendorfer Linie, Gloggnitz – Mürzzuschlag samt der Bergstrecke über den Semmering und Bruck / Mur – Klagenfurt einerseits über Graz und die Koralmstrecke und andererseits über den Neumarkter Sattel.

Beim Güterverkehr ist die Sachlage nicht unähnlich der beim Personenverkehr. Die Westautobahn Wien – Linz wurde im Jahr 2000 von rd. 10.000 LKW pro Tag befahren (Prognose 2015: 15.500), die Teilstrecke Linz – Salzburg weist zur gleichen Zeit rd. 6.500 LKW pro Tag auf (Prognose 2015: 9.500). Die Strecke Wien – Graz wurde im Jahr 2000 von 5.000 LKW pro Tag befahren (Prognose 2015: 5.500), die Teilstrecken Graz – Klagenfurt und Bruck / Mur – Klagenfurt weisen im Jahr 2000 3.500 LKW pro Tag auf (Prognose 2015: 7.000). Eine Vergleichsrechnung zum Schienenverkehr kann in der Form aufgemacht werden, dass man die Nettofracht pro Tag ermittelt und eine Durchschnittsauslastung pro Fahrzeug von 10 t (2 achsiger Waggon) ansetzt, womit man für das Jahr 2000 vergleicht: Wien – Linz 5.000 Waggons pro Tag (Prognose 2015: 5.500), Linz – Salzburg 3.500 Wgg./ Tag (Prognose 2015: 5.000), Wien – Graz 4.000 Wgg. / Tag (Prognose 2015: 6.500) und Graz bzw. Bruck / Mur – Klagenfurt 2.000 Wgg./ Tag (Prognose 2015: 3.500). Die Südbahn ist also beim Güterverkehrsaufkommen durchaus nicht als zweitrangig anzusehen, wenn man den Vergleich mit der Westbahn zieht. Im Straßenverkehr ist allerdings die Donauachse mit ihrer hohen Transitbedeutung im Ost – West – Verkehr ein Fall für sich !

Es wurde auch eine Hochrechnung der Güterverkehrs – Bedeutung der Südbahn für das Jahr 2055 gemacht, also 30 Jahre nach der Fertigstellung von Koralmbahn und Semmering – Basistunnel und das Ergebnis verglichen mit der Situation ohne diese Großinvestitionen:

Güterverkehrsprognose 2055 mit und ohne Ausbau der Baltisch Adriatischen Achse

Nettotonnen pro Jahr:	mit Ausbau	ohne Ausbau
Querschnitt Semmering	28,0 Mill. t	20,5 Mill. t
Querschnitt Koralm / Neumarkter Sattel	23,7 Mill. t	12,9 Mill. t

Nordbahn Süßenbrunn

27,8 Mill. t

24,7 Mill. t

Der Südbahn – Ausbau kann sogar im Güterverkehr der Entlastung der Westbahn und der Tauernbahn dienen, weil die Verkehrsprognose 2055 für den Querschnitt bei Attnang eine Reduktion der Güterverkehrsbelastung von 30,5 Mill. t pro Jahr auf 24,4 Mill. t durch den Bau der Koralmbahn und des Semmering – Basistunnels zeigt.

Bei Gelegenheiten, wie dieser, wird in Eisenbahn – Angelegenheiten gerne das Beispiel der Schweiz als Musterland der Eisenbahn bemüht. Die Schweiz kann hier nur sehr bedingt als Modell dienen, weil dort etwa 80 % der Bevölkerung und noch mehr der Wirtschaftsleistung über nur 300 km entlang des Schweizerischen Mittellandes zwischen Bodensee und Genfer See konzentriert sind, während in Österreich zwischen den diversen regionalen Ballungsgebieten größere Räume mit dünnerer Besiedlung und geringerer Wirtschaftsleistung liegen. Die Ost – West – Ausdehnung Österreichs ist doppelt so groß, wie die der Schweiz. Die Eisenbahn findet daher innerhalb der Schweiz wirtschaftsgeographisch viel günstigere Bedingungen vor.

Am Schluss seines Referats listet Dr. Wehr noch die wesentlichen Teilprojekte des Ausbaus der Baltisch Adriatischen Achse in Österreich mit den zugehörigen Investitionssummen auf:

Vorhaben	Investition: Anteil	Summe Mill.€
Südbahn, Umstellung auf Rechtsfahrbetrieb	0,15 %	12,685
Ausbau Pottendorfer Linie Meidlung – Blumental (Wien X)	1,44 %	121,781
Ausbau Pottendorfer Linie, 2 gleisig Blumental – Wampersdorf	5,26 %	444,838
Neubau Gloggnitz – Mürzzuschlag / Langenwang (Semmeringtunnel)	31,43 %	2.658,000
Gloggnitz – Mürzzuschlag, Sanierung der Bestandstrecke	1,37 %	115,861
Bruck a. d. Mur, Aufnahmegebäude u. Bahnhofumbau	0,94 %	79,500
Graz Hbf. Bahnhofumbau	1,84 %	155,609
Koralmbahn Graz – Klagenfurt (Projekte gemäß Vertrag)	54,59 %	4.616,676
Zeltweg, Bahnhofsumbau	0,67 %	56,662
Neubaustrecke Klagenfurt – Raum Villach	0,12 %	10,148
Ausbau Ostbahn, Marchegger Ast	0,30 %	25,371
Gänserndorf – Marchegg / Staatsgrenze, Elektrifizg., Streckenadaption	0,66 %	56,410
Nordbahn Süßenbrunn – Bernhardsthal, Ausbau Bestandstrecke	0,06 %	5,074
Ausbau S 80 Simmeringer Hauptstraße – Aspern	1,17 %	<u>98,947</u>
Gesamtsumme:		8.457,562

Frau **Prof. Dr. Brigitta Riebesmeier** stellte danach die Bewertungsmethode vor als Erweiterte Kosten – Nutzen – Analyse. Methodisch handelt es sich dabei um die Kombination einer Kosten – Nutzen – Analyse mit einer Wirkungsanalyse. Die Methode wurde innerhalb der ÖBB Infrastruktur AG als standardisiertes Bewertungsvorhaben entwickelt, das geeignet ist, Infrastrukturvorhaben hinsichtlich ihrer ökonomischen

(betriebs- und volkswirtschaftlichen), ökologischen und sozialen Auswirkungen zu untersuchen, zu bewerten und nach ihrer Sinnhaftigkeit zu reihen. Neben den Kosten werden auch die Nutzen – Bestandteile monetarisiert d. h. rechenbar gemacht, auf einen gemeinsamen Zeitpunkt diskontiert und einander gegenüber gestellt (Kosten / Nutzen Differenz bzw. Nutzen / Kosten Quotient). Im gegenständlichen Fall wird der Nutzen der Investition ermittelt über einen Zeitraum von 30 Jahren nach Fertigstellung im Jahr 2025 (also bis 2055) und auch der dann vorhandene Restwert der langfristigen Investition berücksichtigt. Alle monetarisierten Werte werden auf das Jahr 2010 abgezinst. Die Erfolgsveränderungen (z. B. Infrastruktur – Benützungsentgelte, niedrigere Instandhaltungskosten) ergeben im Vergleich zu den Kosten den betriebswirtschaftlichen Erfolg der Investitionen. Die Steigerung der Bruttowertschöpfung während der Bauphase und der Betriebsphase, die Zunahme des Beschäftigungsvolumens und die zusätzlichen Einnahmen bei Steuern, Abgaben und Beiträgen zur Sozialversicherung, die Auswirkungen einer besseren räumlichen Erschließung ergeben die volkswirtschaftlichen Resultate der Bewertung, die auch noch regional (nach Bezirken, Bundesländern) und national aufgeteilt werden können. Die ökologische Bewertung erfasst die Veränderung der Klima- und Schadstoffkosten bei einer Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene. Hinsichtlich der sozialen Bewertung werden die Veränderungen bei den Unfallfolgekosten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verkehrsverlagerung hin zur Schiene in Ansatz gebracht.

Neben der Ermittlung der Kosten / Nutzen – Differenz kann aus den Ergebnissen auch berechnet werden, wie lange es dauert, bis eine bestimmte Investition sich amortisiert hat oder welche Leistungen (Zug – km, Personen – km, Tonnen – km) auf den neu errichteten Anlagen erbracht werden müssen, um die Ertragsschwelle (break even) zu erreichen (Mengenrechnung) bzw. welche Erlöse hereinkommen müssen, um die Rechnung positiv zu gestalten (Wertrechnung).

Herr **Dr. Wolfgang Schwarzbauer** erläutert das vom Institut für Höhere Studien entwickelte regionale Wachstumsmodell zur Bewertung volkswirtschaftlicher Effekte einer neuen Verkehrsinfrastruktur nach deren Inbetriebnahme, das Erreichbarkeitsabhängige Regionalmodell (EAR). Eine Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit führt zu einer Verbesserung der Standortqualität der betroffenen Region, was zu einem Anstieg der Produktionsleistung und damit einhergehend zu einer Erhöhung der Beschäftigung führt.

In der praktischen Anwendung hat man als Referenzjahr für die statistischen Daten 2008 gewählt, das Jahr vor der Krise mit gesicherten statistischen Daten. Genauer werden drei Sektoren betrachtet: Landwirtschaft und Bergbau; Industrie, Gewerbe und Bauwirtschaft sowie Dienstleistungen. Das Erreichbarkeitsmodell differenziert nach Personen- und Güterverkehr und berücksichtigt Straße und Schiene in einem integrierten Ansatz. Ermittelt wird im positiven Fall das zusätzliche Bruttoinlandsprodukt, das (dauerhaft) durch die Verkehrsinfrastruktur – Investition generiert wird und zum Wert des BIP hinzuaddiert wird, das sich ohne diese genannte Investition ergeben würde. Es handelt sich dabei letztlich um einen dauernd fortwirkenden nationalökonomischen Vorteil.

Regional aufgeschlüsselt bringt die Baltisch Adriatische Eisenbahn – Verkehrsachse nach ihrer Fertigstellung (2025) im Sinne des geplanten Ausbaus den höchsten Wertschöpfungsgewinn mit + 0,3 bis 0,6 % dauerhaft jedes Jahr für die Steiermark ! Ein Wertschöpfungsgewinn von + 0,1 bis 0,3 % p. a. ist zu erwarten für Kärnten, Slowenien, Wien, das Burgenland, die Westslowakei und den ungarischen Zentralraum um Budapest. Eine Zunahme des BIP um + 0,05 bis 0,1 % p.a. ergibt sich nach dieser Rechnung für Friaul und Julisch Venetien, für Nieder Österreich, Süd- und Nordmähren, die restliche Slowakei und Ostungarn. Ein geringer Vorteil in Höhe von + 0,005 bis 0,05 % p.a. des BIP resultiert aus diesen Investitionen für die schlesischen und masovischen Landesteile in Polen, für Zentral- und Ostböhmen, für Südungarn und für Südtirol und das Trentino sowie für die italienischen Regionen Venetien, Lombardei, Romagna, Toskana, Marken und Abruzzen.

Dass die Steiermark durch die regionale Wirksamkeit der Koralm – Neubaustrecke und des Basistunnels unter dem Semmering am meisten profitiert, ist in jeder Hinsicht einleuchtend. Schon auffälliger ist die Tatsache, dass der ungarische Zentralraum um Budapest in etwa gleicher Höhe profitieren soll, wie Kärnten und dass Ostungarn und die östliche Slowakei in etwa gleicher Höhe begünstigt wird wie Friaul und Julisch Venetien. Jedenfalls sind die nach dieser Methode ermittelten Vorteile der Investitionen in Österreich entlang der Baltisch Adriatischen Eisenbahnverkehrsachse in ihren positiven Ausstrahlungen auf unsere Nachbarländer eine triftige Begründung für eine kräftige finanzielle Förderung dieser Ausbauprojekte seitens der EU !

Herr **Mag. Ing. Marko Koren** stellt als letzter Referent die summarischen Endergebnisse vor, die sich abgezinst auf das Jahr 2010 ergeben nach 16 Jahren Zeit von Planung und Bau bis 2025 und nach einer darauf folgenden Nutzungsperiode von 30 Jahren bis 2055. Da diese Jahrhundertbauwerke, insbesondere die großen Tunnel, noch weiter nutzbar sind, werden die Restwerte per 2055 erfasst und in die Rechnung eingeführt. So ergeben sich bei auf das Jahr 2010 diskontierten Kosten der Investition von 6.035 Mill. € und den zusätzlichen Betriebskosten der Bauzeit von 175 Mill. € schon während der Bauzeit positive Effekte auf das BIP in Österreich von (abgezinst auf 2010) 9.500 Mill. €. Durch den Betrieb ergeben sich in den betrachteten 30 Jahren (2025 – 2055) positive Auswirkungen auf das BIP in Österreich (wiederum abgezinst auf 2010) von 5.500 Mill. €, wozu noch ökologische Effekte von 49 Mill. € kommen und die kumulierten eingesparten Unfallkosten von 594 Mill. € (= eine Summe von 6.143 Mill. € für den betrachteten Zeitraum von 30 Jahren, abgezinst auf 2010). Es werden also innerhalb Österreichs durch die Ausbaumaßnahmen der Baltisch Adriatischen Achse innerhalb des Betrachtungszeitraumes bis 2055 und abgezinst auf 2010 per Saldo für unsere Volkswirtschaft nach Abzug der Kosten für den Ausbau nach dieser Rechnung 9.533 Mill € lukriert. Darüber hinaus betragen positive Auswirkungen für die Volkswirtschaften der Nachbarländer, wiederum abgezinst auf 2010, insgesamt weitere 5.800 Mill. €.

Wichtig zu erwähnen ist noch, dass der für die Abzinsung verwendete Zinssatz für die betriebswirtschaftliche Rechnung 5.5 % beträgt, während für die volkswirtschaftliche

Rechnung 4,5 % Zinsen in Anschlag gebracht wurden. Die Wahl des Zinssatzes hat als modellhaften Hintergrund, dass sich große Unternehmen gegenwärtig schätzungsweise mit 5.5 % Zinsen leicht bankmäßig finanzieren können, während die Volkswirtschaft (= der Staat Österreich) über Staatsanleihen jedenfalls mit Zinsaufwendungen von 4,5 % p.a. mühelos zu Geld kommen kann. Es stimmt, dass in beiden Fällen die aktuell gezahlten Zinsen niedriger sind, doch wollte man bei dieser weit in die Zukunft ausgreifenden Rechnung, wobei allerdings alles rechnerisch diskontiert auf das Jahr 2010 bezogen ist, eine vorsichtige Vorgangsweise praktizieren und einem Vorwurf, man hätte die Sache „schöngerechnet“, von vornherein jede Berechtigung nehmen !

Die Vorträge wurden vom Auditorium, das im Vortragssaal wegen der großen Teilnehmerzahl nur knapp untergebracht werden konnte, mit sehr großem Interesse aufgenommen und es folgte eine nachdenkliche, längere Diskussion. Es fiel besonders auf, dass der ökologische Vorteil innerhalb der Rechnung nur so gering ist, was seitens der Vortragenden mit der vorsichtigen Weise der Einschätzung begründet wurde. Etwas breiter wurde auch diskutiert, ob man bei der Haltung der Italienischen Eisenbahn (Trenitalia), die ja den Verkehr über die Neubaustrecke durchs Kanaltal (Tarvis – Udine) fast umgebracht hat und auch sonst äußerst restriktiv beim internationalen Verkehr vorgeht, andererseits aber alle ausländischen Verkehrsanbieter aus dem eigenen Bahnnetz recht wirksam abhält, den Verkehr über den nicht unwichtigen Südstast der Baltisch Adriatischen Achse überhaupt vernünftig entwickeln könne. Die diesbezügliche Erörterung ergab, dass die nordadriatischen Seehäfen (Triest, Venedig, Ravenna) im Interesse ihrer eigenen wirtschaftlichen Chancen hier Abhilfe schaffen müssen, insbesondere, wenn die Nordhäfen bei einer dortigen Überlastung den Adria Häfen doch Wettbewerbschancen einräumen sollten.

Resümierend kann man feststellen, dass Rechnungen, wie die, über welche hier berichtet wurde, eine absolute Voraussetzung für jede größere Verkehrs – Infrastrukturinvestition sein müssten. Das sollte der Steuerzahler kategorisch verlangen, auf den ja, wenn es schief geht, irgendwie ohnehin alles zurückfällt !

Dr. Karl Frohner

28. 1. 2012