

Der Brenner-Basistunnel: Ein europäisches Projekt auf dem Prüfstand

Zum Referenten:

Hans Heiss studierte an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck Geschichte und Germanistik, wo er 1986 dem Thema *Das Gastgewerbe der Stadt Brixen 1770–1815* promovierte und sich im Jahr 2001 habilitierte. Von 1985 bis 1993 leitete Heiss das Stadtarchiv Brixen, von 1994 bis 2003 arbeitete er im Südtiroler Landesarchiv in Bozen, von 1996 bis 2003 als stellvertretender Direktor. Lehraufträge führten Hans Heiss an die Universitäten Bari, Hildesheim, Innsbruck, Mailand und Trient. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Neuere und Regionale Zeitgeschichte, Stadtgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Bürgertums- und Tourismusgeschichte.

Heiss ist seit 1990 Beirat der historischen Fachzeitschrift *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* und Mitbegründer von *Geschichte und Region/Storia e regione*. Er arbeitete an verschiedenen Museumsprojekten mit (Touriseum, Südtiroler Landesmuseum für Kultur- und Landesgeschichte auf Schloss Tirol).

Die Arbeiten von Heiss decken ein breites Themenspektrum ab: So hat er beispielsweise gemeinsam mit Hermann Gummerer über die Aufzeichnung eines Färbermeisters in Brixen, also zur Handwerks- und Gewerbegeschichte gearbeitet¹, das Gastgewerbe am Beispiel des Hotels „Elephant“ untersucht², gemeinsam mit Thomas Götz die Revolutionen von 1848/49 von Tirol aus betrachtet³, über Pioniere des Tourismus in den Alpen oder auch über das Verhältnis von Stadt- und Kirche geforscht⁴.

Neben seiner wissenschaftlichen Tätigkeit engagiert sich Heiss auch politisch. Nachdem er zunächst in der Brixner Gemeindepolitik tätig war, ist er seit 2003 Abgeordneter der Grünen im Südtiroler Landtag und damit gleichzeitig im Regionalrat Trentino-Südtirol.

Kurzzusammenfassung:

Der Vortrag zeigt am Beispiel des Brenner-Basistunnel auf, dass Fragen der Infrastruktur durchaus auch Fragen der Nationalstaaten und Europas sind, da von funktionierenden Infrastrukturen das Wohlergehen von Gemeinschaften wie die wirtschaftliche Entwicklung und Zukunftsfähigkeit von Ländern, Regionen und Großräumen abhängt.

Der alpenquerende Brenner-Basistunnel (BBT), der Innsbruck mit dem Bahnknotenpunkt Franzensfeste verbinden soll, ist nicht nur ein Projekt, das aufgrund seiner Größenordnung und seines Anforderungsprofils besondere Herausforderungen zu meistern hat: Da er die Staatsgrenze zwischen Österreich und Italien überquert ist er zudem kein rein nationales Vorhaben, sondern erfordert einen zwischenstaatlichen Lösungsansatz und ist Bestandteil der Verkehrsplanung der EU. An seinem Beispiel tritt das Mehrebenen-System Europas mit aller Klarheit hervor, da neben der EU auch Nationalstaaten und Regionen betroffen sind, bzw. als Akteure tätig werden.

Fragen der Infrastruktur sind haben als aktuelle politische Grundfragen längst Eingang in den wissenschaftlichen Diskurs der historischen Disziplinen gefunden. Der Historiker Hans Heiss stellt sich dem Thema in lebensweltlich-politischer Perspektive, die eigene Erfahrungen und

¹ Heiss, Hans / Gummerer, Herrmann: Brixen 1867-1882. Die Aufzeichnungen des Färbermeisters Franz Schwaighofer (Transfer-Kulturgeschichte 1), Bozen-Wien 1994.

² Heiss, Hans: Hotel „Elephant“ 1551-2001. Der Weg eines großen Gasthofs, Wien-Bozen 2002.

³ Heiss, Hans / Götz, Thomas: Am Rand der Revolution. Tirol 1848/49, Wien-Bozen 1998.

⁴ Heiss, Hans: Grandhotel Toblach - Grand Hotel Dobbiaco. Pionier des Tourismus in den Alpen. All'avanguardia del turismo nelle Alpi, Wien-Bozen 1999; Heiss, Hans / Flachenecker, Helmut / Obermair, Hannes: Stadt und Hochstift/Città e principato. Die Städte Brixen, Bruneck und Klausen bis zur Säkularisation 1803. Le città di Bressanone, Brunico e Chiusa fino alla secolarizzazione 1803 (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs, 12), Bozen 2000.

Meinungen historisiert und wissenschaftlich reformuliert. Mit kritischem Blick schildert der Vortrag die verkehrspolitischen, umweltrelevanten, finanziellen wie auch technischen Anforderungen an den Brenner-Basistunnel, nimmt bisher vollzogene Schritte und erzielte Fortschritte in den Blick und stellt wirkungsvolle Alternativen und Denkansätze zur Diskussion.

Zum Vortrag

Dem Brenner kommt als niedrigstem der Alpenübergänge seit der Antike eine herausragende Stellung als Verkehrsachse zu, ist jedoch erst 1867 mit der Brennerbahn zwischen München und Verona sehr spät für den Schienenverkehr erschlossen worden. Ab 1868 öffnet die Autobahn die Verbindung für die großen Reiseströme: Der Verkehr auf der „Traumstraße der Alpen“ steigt sprunghaft an und verlagert sich sowohl im Güter- wie Individualverkehr zunehmend auf die Straße. Die Beliebtheit Brennerroute verdankt sich dabei neben ihrer hoch attraktiven Streckenführung und ganzjährigen Befahrbarkeit nicht zuletzt auch der Verbindung zwischen bayrischem und oberitalienischem Raum, also einer Verbindung zwischen den beiden Hauptakteuren der „Wirtschaftswunder“-Boomphase zwischen 1955 und 1973. Die enge Verbindung zwischen Deutschland und Italien wird durch ihre EWG-Zugehörigkeit und einen intensiven Austausch seit den Römischen Verträgen 1957 intensiv gepflegt, während Österreich erst 1995 der EU beitrifft. Da es nicht an das Gebot der Freizügigkeit der EU gebunden ist, bietet dies Österreich die Möglichkeit einer stärkeren Steuerung der Verkehrsströme. So war in einem Transitvertrag bereits 1989 erfolgreich ein Nachtfahrverbot für Lkws eingeführt worden und die Anzahl an LKW-Passagen insgesamt beschränkt worden.

Das „Freiheitsversprechen der Mobilität“ bekommt jedoch zusehends Risse und äußert sich ab den 1980er Jahren beispielsweise in dem Unmut der Anwohner, welche steigende Verkehrsfrequenzen, Lautstärkeentwicklung und Emissionsbelastungen beklagen. Die Belastungen werden durch eine umweltmedizinische Studie am Klinikum der Universität Innsbruck wissenschaftlich untermauert und Atemwegserkrankungen, eine Zunahme der Herz-Kreislaufkrankungen und verschlechterte Lungenentwicklung bei Kleinkindern auf die Smogkonzentration und Symptome wie Bluthochdruck oder Konzentrationsschwäche auf die Lärmbelastung zurückführt. Ein Wertewandel im Hinblick auf den Schutz von Natur und Umwelt verstärkt die kritischen Tendenzen.

Da die Transitachse Brenner um 1990 an ihre Kapazitätsgrenzen zu stoßen droht, bekommt ein Vorhaben neue Aktualität, das bereits gut 30 Jahre vorher entstanden war. Ein Tunnel unter dem Brenner scheint die Ideallösung und Win-Win-Situation für alle Beteiligten zu sein: Durch die Einebnung von Steigung kann Leistungsdrosslung verhindert, Transporte beschleunigt und Kapazitäten bei gleichzeitiger Entlastung der Straße gesteigert werden, während eine unterirdische Trassenführung die Lärmentwicklung durch den „Schalldämpfer“ Berg quasi eliminiert und sich dadurch die Lebensqualität der Anwohner spürbar verbessert. Eine Machbarkeitsstudie, die bereits im April 1989 zur Grundlage deutsch-österreichisch-italienischer Zusammenarbeit erklärt worden war, wird durch eine vertiefte Machbarkeitsstudie 1991 bestätigt, die ebenfalls die Vorzüge einer Tunnellösung hervorhebt.

Da mit dem Beitritt zur EU am 1. Januar 1995 für Österreich die genannten Möglichkeiten der Steuerung und Beschränkung der Verkehrsströme entfallen, wird das Projekt des Brenner-Basistunnels (BBT) mit im Beitrittsabkommen fixiert und im Rahmen der TransEuropean Networks (TEN) sogar zur Hauptpriorität erklärt. Die Regierungen Österreichs und Italiens verständigen sich auf ein gemeinsames Vorgehen und begründen im April 1999 eine Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV) mit dem Ziel, die Projektreife des

BBT voranzubringen. Vor allem die Regionen Tirol und Südtirol erhoffen sich von der Realisierung nicht nur eine Entlastung der Transitrouten, sondern auch lokale Konjunkturspritzen durch die Beauftragung örtlich ansässiger Unternehmen. Auch das weit vorangeschrittene Schweizer Konkurrenzprojekt St.-Gotthard-Tunnel erhöht den Druck, da hier eine neue starke Transitachse befürchtet wird, die zahlreiche Industriegebiete von Rotterdam nach Genua auf seiner Route hat.

Hans Heiss stellt in seinem Vortrag dar, welche bedeutsamen Faktoren das Projekt in den Jahren zwischen 1999 und 2004 vorantreiben und von einer Tunnelvision in ein operatives Projekt verwandeln. Als ein bedeutender Grund werden der EU-Beitritt Österreichs und die daraus resultierenden rechtlichen und verkehrspolitischen Angleichungen benannt. Die Regierungen Italiens und des Bundeslands Tirol sehen sich gezwungen, ihren Bürgern eine Lösung zum Umgang mit den sprunghaft angestiegenen Güterströmen nach Wegfall der Ökopunkt-Regelung anzubieten. Weiterer Faktor sei, so Heiss, das Drängen auf den Ausbau seitens der italienischen Regierung, welche die Brennerstrecke als wichtige „Nabelschnur“ des Güterverkehrs nach Nordeuropa betrachtet. Im Gegensatz zum Ausbau der Häfen in Rotterdam, Hamburg oder London ist eine Modernisierung der italienischen Häfen Genua, Livorno oder Gioia Tauro in Süditalien sträflich vernachlässigt worden, so dass ein Großteil des transatlantischen Container-Verkehrs an Italien vorbeiläuft. Die italienische Bauwirtschaft – bestens mit Ministerien oder Politik vernetzt – drängt zusätzlich auf Umsetzung des milliardenschweren Bauprojekts. Als wichtiger Faktor muss schließlich auch die angehende Osterweiterung der EU betrachtet werden. Da deren wirtschaftlicher Aufschwung zu erwarten ist, befürchteten Italien und Österreich eine Verschiebung von EU-Mitteln und trieb das Projekt voran.

Die zunehmende Konkretisierung des Projekts erfordert nun auch die Ausarbeitung eines tragfähigen Finanzierungskonzepts, um den Finanzbedarf von geschätzt 10 Milliarden Euro aufzubringen. Italien hatte seit 1997 eine „Querfinanzierung“ betrieben und jährlich einen Teil der Gewinne zurückgestellt, die die Brennerautobahngesellschaft auf der Strecke Brenner-Modena eingenommen hatte. Zum Gesamtbedarf können die jährlich eingesparten 34 Millionen Euro aber nur einen kleinen Teil beitragen. Der Regierungswechsel von der wirtschaftsfreundlichen Berlusconi-Regierung hin zum Mitte-Links-Bündnis unter Romano Prodi erschwert die Freigabe weiterer Summen zusätzlich. Auch in Österreich zeigt sich die neue SPÖ-Regierung unter Gusenbauer ab 2005 wenig angetan vom Projekt des BBT und zögert, einem Projekt im Westen des Landes solch große Zusagen zu machen. Italien und Österreich beschließen daher dreierlei: die EU stärker einzubinden, symbolische Handlungen zu vollziehen und die Planungen zeitlich zu strecken.

Es gelingt im Februar 2008, dem EU-Parlament die Zusage dafür zu entlocken, insgesamt 20% der Gesamtkosten am BBT zu tragen. Gleichzeitig wirkt die EU-Zusage als Druck in die Länder selber: Wollen sie die zugesagte Förderung nicht wieder verlieren, müssen nun auch Österreich und Italien die Finanzierung zusichern.

Im August 2007 wird festlich der Beginn der Bauarbeiten eines Erkundungsstollens begangen. Die Bauarbeiten stocken jedoch bald, so dass 2008 unter großem Medieninteresse und in Anwesenheit des Staatspräsidenten Napolitano erneut ein Baustart zelebriert wird.

Während die Zeitplanung zunächst eine Fertigstellung bis Ende 2015 anvisiert hatte, wird bereits im Jahr 2006 die Bauzeit den realen Fortschritten angepasst und bis ins Jahr 2025 ausgedehnt. Diese Verlängerung der Bauzeit erweist sich als notwendige Atempause in der Finanzkrise, die die Finanzierung ab 2008 erheblich erschwert.

2013 kann nach dem Bau des Erkundungsstollens endlich mit dem Bau des eigentlichen Tunnels begonnen werden. Optimismus für den weiteren Verlauf sei momentan vorherrschend, so Heiss, vor allem da die Ausschreibungen für die beiderseitige Arbeit am Hauptstollen kurz bevorstehen.

Obgleich die erzielten Fortschritte zweifellos beeindruckend seien, beendet Heiss seinen Vortrag nichtsdestotrotz mit gewichtigen Bedenken:

So sei die angestrebte Eröffnung des Tunnels im Jahre 2025 bereits jetzt unrealistisch. Mit einer Verlängerung der Baudauer um fünf bis zehn Jahre sei zu rechnen.

Die Baukosten seien mit den kalkulierten 9 Milliarden Euro weit unter international erprobten Standards angesetzt. Da sich jedoch Großprojekte erfahrungsgemäß etwa um 40% verteuerten (und Italien meist sogar um etwas 50%), gerate vor allem das verschuldete Italien in Finanzierungsprobleme. Das Projekt drohe, in eine Dauerbaustelle auszuarten.

Zudem könne die erhoffte Erhöhung der Anzahl an Güterzügen nur abgefertigt werden, wenn auch die Zulaufstrecken gleichermaßen leistungsfähig seien. Sowohl nördlich wie südlich des Brenners stünden Planung und Finanzierung dieser Strecken jedoch noch in den Sternen.

Mit einem drohenden Szenario beschließt Heiss seinen Vortrag: Da keine Verlagerungsgarantie gegeben werden könne, die die Lkws auf die teurere Schiene bringe, sei die erhoffte Nutzung des Tunnels mehr als fraglich. Ein Zwang, den Tunnel nutzen zu müssen, verstieße gegen die EU-Regelung der Freizügigkeit und so könnte eine Klagewelle am EUGH eine Folge sein.

Diskussion

FRAGE: Was impliziert der Begriff oder die Bezeichnung BBT – vor allem das zweite B – das Wort „Basis“?

HEISS: Die Bezeichnung ist eine terminologische Frage: Beim Brenner-Basis-Tunnel handelt es sich nicht um einen Scheiteltunnel, der unterhalb der Passhöhe hindurch führen würde, sondern es führt an der Basis des Passes entlang, was ihm den Namen Brenner-Basis-Tunnel gegeben hat – in der Abkürzung BBT.

FRAGE: Was ist an diesem Projekt der spezifisch Europäische? Sie haben Wirtschaft, Politik und das Finanzierungsproblem genannt – wird Europa durch dieses Projekt eher geeint oder gespalten?

HEISS: Der Intention nach sollte es natürlich ein einendes Projekt sein, da es die Probleme der Bürgerinnen und Bürger mit dem Güterverkehr an dieser Route mit einer einheitlichen Lösung beheben sollte. Faktisch ist es aber so, dass es hier aber eine erhebliche Spaltung gibt, die durch die Unterschiedlichkeit der Interessen und Unterschiedlichkeit der Realisierungen herbeigeführt wird.

FRAGE: Eine Frage an den Politiker Heiss: Die Strecke Franzensfeste bis Verona haben Sie mit 8 Milliarden Euro beziffert. Von Innsbruck bis Rosenheim müsste in etwa die gleiche Summe nötig werden. In der Talenge werden zudem diverse Einhausungen an den Ortschaften erforderlich. Das kann nicht gut gehen. Welche Planungen bestehen, um einen Kollaps an dieser Stelle zu verhindern?

HEISS: Wenn es darum geht, die über den Tunnel hinaus notwendigen Zulaufstrecken zu planen, zu bauen und sie an einigen Stellen einzuhausen, entsteht in dem Moment eine Spaltung, wenn ein Teil des Tunnels zeitgerecht realisiert wird, während dies bei anderen Streckenverläufen erst viel später oder eventuell gar nicht der Fall ist. Dort hätte die Bevölkerung mit der gesteigerten Anzahl an Zügen dann mehr denn je an Lärm und Emissionen zu leiden.

Der Tunnelbau läuft momentan ziemlich stabil und die Finanzierung wird mit aller Mühe geschultert werden, wenn auch die Frage der Zulaufstrecken in Planung und Finanzierung noch völlig ungesichert ist. Bei jeder Bürgerversammlung zwischen Rosenheim und München, muss sich der deutsche Verkehrsminister oder der Verantwortliche der Bundesbahn wüste Beschimpfungen darüber anhören, dass a) noch keine Planungen bestehen und b) die Finanzierungssicherheit der Bundesbahn nicht gegeben ist.

FRAGE: Das Projekt steht und fällt mit der Nutzung des Tunnels. Gibt es bei den Beteiligten – zwischen den Ländern und Interessenssphären – bereits Überlegungen, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit der Tunnel auch tatsächlich frequentiert wird?

HEISS: Hierzu gibt es bisher nur sehr vage Erklärungen seitens der betroffenen Bundesländer, der Staatsregierungen und der zuständigen EU-Stellen. Es wird darauf vertraut, dass eine Mitfinanzierung der EU auch bedeutet, dass sie sich später dafür einsetzen wird, dass die Lkws von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Eine Verlagerungsgarantie oder gar ein vertraglicher Rahmen, der diese Garantie ermöglichen würde, ist bislang jedoch nicht gegeben. Da das EU-Recht eine Freizügigkeit der Verkehrsmittel vorsieht, bleibt es abzuwarten, wie sich die Situation entwickeln wird.

FRAGE: Der Protest der Nordtiroler (Transitforum) ist offensichtlich und nachweisbar schon vor Anlaufen dieses Großprojektes stärker gewesen als in Südtirol, zum Beispiel durch Transitblockaden. Wie ist es für einen Historiker wie den Südtirol-Historiker Hans Heiss erklärbar, dass sich dieser Protest im Nordtirol deutlich stärker manifestiert hat und dies südlich des Brenners nicht in dem Maße spürbar erkennbar war? Fehlt hier ein Gesamttirol-kritisches Verkehrsbewusstsein?

HEISS: Traditionell ist der Protest gegen den Transitverkehr nördlich des Brenners stärker akzentuiert als südlich. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Auswirkungen des Transitverkehrs im Norden viel stärker spürbar sind. Daher wurden im Norden auch deutlich früher Forschungen zu den Auswirkungen von Schadstoff- und Lärmemissionen gestartet und so haben sich früh Bürgerinitiativen gebildet. Hinzu kommt, dass der Protest gegen den Transitverkehr im Norden nicht so repressiv von der Polizei behandelt wurde wie im Süden. Gegen eine entsprechende Anfrage kann im Norden beispielsweise die Brennerautobahn durch einen Bürgerprotest blockiert werden, während dies im Süden strikt verboten ist und sofortige Polizei- und Militärpräsenz zur Folge hätte. Zudem gibt es generell im Norden eine stärker ausgebildete zivilgesellschaftliche Tradition als im Süden, wo man lange Zeit nur die wirtschaftlichen Vorteile des Tunnels im Blick hatte.

FRAGE: Es ist angesprochen worden, wie sinnvoll es wäre, den Verkehr über den Alpenbogen zu verteilen, um eine Entlastung und Balance zu schaffen. Die Schweiz hat zwar zahlreiche Sonderabkommen geschlossen, ist aber kein EU-Mitglied und beharrt immer wieder auf ihrer Souveränität. Ist es absehbar oder möglich, die Schweiz davon zu überzeugen, sich in ein

zentral-mitteleuropäisches Verkehrs- und Schwerverkehrs-Entlastungssystem einzufügen? Gibt es dazu Pläne unter Einbeziehung politischer Entscheidungsträger, der Parteien oder Verbände?

HEISS: Ich kann nicht im Detail sagen, inwieweit es Verhandlungen mit der Schweiz gibt. Mit Sicherheit aber wird die Schweiz, die zwölf Milliarden in den Ausbau der Tunnel Lötschberg und Gotthard investiert hat, daran interessiert sein, diese Kosten durch erhöhten Transitverkehr wieder einzuspielen. Sie wird daher sehr attraktive Angebote machen und damit versuchen, eine entsprechende Auslastung zu erzielen.

FRAGE: Das Projekt des BBT schafft Arbeitsplätze und Perspektiven, es erfolgen Investitionen in den Regionen. Wie sehen die Verbände, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen das Projekt des Brenner-Basis-Tunnels jenseits der zu Recht genannten Vorbehalte und Probleme?

HEISS: Die personelle Besetzung der Tunnelbauten ist momentan noch relativ dünn, da mit einem Aufwand von 100-120 Personen bisher nur die Erkundungsstollen gebohrt worden sind. Nach Beginn des Haupttunnels sollen etwa 3000 Arbeiter beschäftigt werden, während ein Großteil der Arbeit mittels Hochtechnologie-Bohrmaschinen erledigt wird. Selbstverständlich herrscht dennoch auf Seiten der Gewerkschaften, der Arbeitgeber- und Industrieverbände die Hoffnung auf Beschäftigung lokaler Arbeitskräfte und darauf, dass etwa 30 Prozent der Investitionssumme in der Region selber verbleiben wird.

FRAGE: Sie haben angedeutet, dass der Ausbau der Seehäfen in Italien die weitaus bessere Lösung gewesen wäre. Stellt sich dieser Ausbau nicht trotz des BBT-Projekts nach wie vor als ein sinnvoller Ansatz dar?

HEISS: In jedem Fall sollte dies passieren. Die italienischen Häfen, wie beispielsweise Triest, würden sich förmlich dazu anbieten, ein Großteil des Handels über den Suezkanal nicht nur nach Italien selber zu schleusen, sondern gewinnbringend auch nach Zentraleuropa weiterzutransportieren. Die Bemühungen zum Ausbau sind auch im Gange, dies allerdings nur sehr stockend: Die Häfen sind meist im Besitz von Genossenschaften und rechtlich schwer zu handeln und finanziell ist der Ausbau eines jeden Hafens natürlich enorm belastend für die Region und die italienische Regierung, vor allem da einige Häfen sich in einem quasi nicht-restaurierbaren Zustand befinden. Aus meiner Sicht hätte man hier in den frühen 90er Jahren entschieden tätig werden müssen, um halbwegs an jenen Standard anzuschließen, den Bremerhaven oder Hamburg bereits vor 15 Jahren erreicht haben.

FRAGE: Warum ein Neubau und keine Erweiterung durch eine zusätzliche Röhre? Das würde den Kostenapparat erheblich senken?

HEISS: Für eine Erweiterung oder Ertüchtigung der Bestandsstrecke gäbe es in der Tat noch Kapazitäten. Aktuell verkehren auf der Brennerstrecke etwa 160-180 Züge am Tag, die Lastzüge vor allem in der Nacht. Die Logistik müsste sich wesentlich verbessern lassen, so dass es hier noch Kapazitäten gäbe, etwa wenn die Bestimmungen für die Zwangsaufenthalte für Züge am Brenner geändert würden. Trotzdem ist eine Kapazitätsgrenze auf der Bestandsstrecke absehbar. Zudem wäre besseres Rollmaterial notwendig, das nicht solchen Lärm entwickelt, wie die derzeitigen Waggon dies tun.

FRAGE: Die größten Gefahren für einen Tunnel waren bisher unkalkulierbare Kosten, Brand oder Stromausfall. Inwiefern wäre das Projekt BBT obsolet sollte es – rein theoretisch – zu einem terroristischen Anschlag auf einen Tunnel kommen?

HEISS: Finanzielle Desaster wie etwa im Eurotunnel sind natürlich ein abschreckendes Beispiel, da die Finanzierung hier jeden Rahmen gesprengt hat viel öffentlichem Geld verschlungen hat. Die Kosten des Eurotunnels haben sich in etwa auf 300 Millionen Euro pro Kilometer eingependelt und sind damit so hoch wie die Summe, die am BBT vorgesehen ist. Natürlich ist die Gefahr von Bränden und Stromausfällen in Tunneln außerordentlich hoch. Im Fall des BBT hat man versucht, dem durch die Doppelführung und durch sogenannte Multifunktionsstellen vorzubeugen, dennoch ist das Risiko deutlich spürbar.