

Vorstellung Public Health Studie



**KONSORTIUM BEOBACHTUNGSSTELLE
FÜR DEN
BRENNER BASISTUNNEL MIT SÜDZULAUF**

Brenner Basistunnel 32km ausgebrochen



- Bauarbeiten am Haupttunnel laufen seit 18. 04.2011
- Erkundungsstollen Aicha – Mauls abgeschlossen
- Zufahrtstunnel Mauls abgeschlossen
- Durchquerung periadriatische Naht läuft
- Baulos Wolf in Bau
- Erkundungsstollen Siltschlucht abgeschlossen
- Zufahrtstunnel Ahrental abgeschlossen
- Tulfes – Pfons, 38 km – Baubeginn Sommer 2015
- Unterquerung Eisack – Vergabe vor Abschluss
- Ausschreibung Mauls 2+3 in Vorbereitung

Zulaufstrecke Franzensfeste - Waidbruck



- RFI hat Planungsauftrag des CIPE
- RFI wird Auftrag umsetzen und nun bei CIPE hinterlegen. Es ist das Einreichprojekt
- Land, Gemeinden, Ministerium bewerten Einreichprojekt
- RFI erhält dann neuen Planungsauftrag für das Ausführungsprojekt
- Baubeginn 2017
- Kosten 1,6 Mrd. Euro

Umfahrung Bozen



- Vorprojekt seit 2003
- Seitdem keine Aktivität
- Realisierung in Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofs in Bozen
- Güterzüge fahren unterirdisch an Bozen vorbei
- Kosten 0,85 Mrd. Euro

Südtiroler Unterland



- **Machbarkeitsstudie 2009 erarbeitet**
- **Abgestimmt mit Gemeinden + RFI + Raumordnung**
- **Trasse verläuft oberflächennah im Berg**
- **Zwei offene Fenster: Auer und Neumarkt**
- **Kosten 2,2 Mrd. Euro**



Public Health Studie

Public Health



- BBT EWIV mit Planungsauftrag gestartet
- 16.12.2004 BBT SE gegründet
- Public Health Studie im Genehmigungsverfahren (UVP) notwendig
- *Novelle Bundesgesetzblatt I Nr. 153 idgF*, die am 30. Dezember 2004 veröffentlicht wurde sieht Public Health Studie nicht mehr vor

Public Health - Gegenstand



- Studie an Arbeitsgemeinschaft bestehend aus der Universität Innsbruck, Sektion für Sozialmedizin, Hygiene, Mikrobiologie und Sozialmedizin, der Eurac Bozen, der TU Graz, der TU Berlin, der TILAK Innsbruck und der ISAC/CNR Turin vergeben
- Kosten € 2,245 Mio. Euro
- Ziel der Studie war die Beschreibung der Auswirkungen der seinerzeitigen Verkehrssituation auf die Gesundheit und die Lebensqualität im Projektgebiet Patsch - Franzensfeste

Public Health - Verlauf



- Die Studie zog sich über die Jahre 2004-2005 und wurde 2006 abgeschlossen
- Bei Abschluss wurde die Studie laut Gesetz schon nicht mehr benötigt
- War ein rechtliches Thema in Nord- und niemals in Südtirol
- Unterland, Eisacktal usw. wurden nicht untersucht
- Untersuchtes Projekt unterscheidet sich vom heutigen: Bauende 2015, andere Trassenführung, andere Baustellen, andere Verkehrsdaten

Standpunkte



- Die gesamte Studie wurde nicht für die Genehmigung verwendet (geänderte Gesetzeslage)
- Der UVP Beauftragte für Medizin und Hygiene hat Auszüge als Hintergrundinformation verwendet (Prof. Kofler)
- Ein Kurzbericht zu den Szenarien wurde dennoch ausgearbeitet – bezieht sich auf die Daten des Einreichprojekts BBT
- BBT SE hat Studie nicht veröffentlicht, da im UVP Verfahren nicht relevant
- Alle UVP Daten sind öffentlich zugänglich

Geheimstudie



- Notwendigkeit und Rahmenbedingungen der Studie
- Veröffentlichung auf Homepage der BBT SE während Genehmigungsphase
- Kurzvorstellung EXPO Brenner 2007
- Vorstellung der Lärmdaten bei Medizinischer Tagung in Bozen 2007
- Korrekt: Medienanfragen wurden abgelehnt
- Laut Vertrag: Rechte der Studie bei BBT SE
- Prof. Lercher darf nun publizieren, konnte es nach Absprache auch bisher. Zwischen 2004 und 2006 während Erstellung verboten. Schreiben von RA Hager 2011 erlaubt Publikation.
- Nach Anfragen im Parlament wurde Studie weitergeleitet
- Gesamtstudie inkl. aller Rohdaten von 9.000 Seiten auf www.bbtinfo.eu abrufbar
- Bereits im März mit Prof. Lercher Kontakt aufgenommen und Vorstellung vereinbart

Geheimstudie

THEMA DES TAGES

Freitag, 11. Mai 2007

Lärmspitzen können abgefangen werden – Kinder, Ältere und Kranke profitieren

Brennerbasistunnel löst nicht alle Tiroler Probleme

Der Brennerbasistunnel würde die Hälfte des Lärms im Wipptal schlucken, für die Verbesserung der Lärmsituation benötigt es aber zusätzliche Maßnahmen.

Von MIRIAM SULAIMAN

INNSBRUCK. Die Gesundheitsstudie der Medizinischen Universität zum Brennerbasistunnel liegt druckfrisch vor. Auftraggeber war die Tunnelgesellschaft. Sie wollte wissen, wie sich die aktuelle Verkehrssituation und später der Tunnelbau auf die Lebensqualität der Wipptaler auswirken.

Luft nur wenig besser

„Hier steht eindeutig die Lärm- und nicht die Luftsituation im Vordergrund, die von Schiene, Autobahn und Bundesstraße produziert wird“, erklärt Studienleiter Peter Lercher. So überraschte es ihn nicht, dass der Rückgang der Schadstoffe durch den Tunnel letztlich nur zwischen zwei und sieben Prozent liege: „Es gibt derzeit auch nur punktuelle Grenzwertüberschreitungen“, meint Lercher.

Beinahe der gesamte Talbereich von der Ellbögener Straße bis zur Autobahn wird jedoch von einem Lärmteppich bedeckt. „Der Tunnel



Die Straße bleibt auch nach dem Tunnelbau ein Problemfeld.

Foto: Böhm

soll die Spitzen, vor allem in der Nacht, abfangen, welche für die größten Belastungen sorgen“, fügt Lercher hinzu. In einzelnen Regionen wäre nur mehr halb so viel Lärm wie vorher wahrnehmbar. „Tunnel fängt Spitzen ab“, „Nimmt man St. Jodok

her, wo die Schiene eine Schleife fährt: 10 Dezibel weniger macht sehr viel aus. Gerade in der Nacht, wo nur mehr zehn Personenzüge fahren“, erklärt Lercher die Lärmreduktion. Denselben Effekt könnten Lärmschutzwände nie erreichen, weil diese nur den di-

rekt angrenzenden Häusern im Tal nützen würden.

80% weniger Lärm

Insgesamt würde die Lärmbelastung der Bevölkerung nach Verwirklichung des Tunnels um 80 Prozent gesenkt werden, wenn man den EU-Richtwert von 65 Dezibel heranzieht. Der niedrigere Nachtgrenzwert würde für 40 Prozent der Wipptaler erreicht. Damit könnten jährlich mindestens 500.000 Euro an Gesundheitskosten eingespart werden.

Trotzdem sinkt die Zahl der stark unter Lärm Leidenden nur von 2500 auf 2000 Personen nach dem Tunnelbau. Das sind jene, die direkt an der Straße leben und weiterhin vom Lärm betroffen sind. „Wir haben jedoch noch nicht die Verlagerung auf die Schiene eingerechnet“, weist Lercher hin. Dazu sind politische Maßnahmen notwendig. „Die Sanierung des Wipptals muss sofort beginnen, der BBT ist eine wesentliche Grundlage. Andere Verkehrsmaßnahmen sollten sofort starten.“

Gesundheitsstudie

In den vergangenen zwei Jahren wurden 4000 Personen zur Situation im Wipptal befragt und die Gesundheitsdaten von 30.000 Personen beurteilt. Luft und Lärmmessungen wurden ebenfalls aufgenommen.

Lärm: Die Schiene ist derzeit in der Nacht lauter als am Tag. Sie sorgt generell für eine höhere Lärmbeibehaltung der Bevölkerung als die Autobahn oder die Hauptstraße. Nach dem Bau des Tunnels ist deren Lärm laut Studie vernachlässigbar.

Luft: Durch die speziellen Verhältnisse im Tal gebe es jetzt schon kaum Grenz-



Die Erkundungsarbeiten für den BBT laufen.

wertüberschreitungen. Die Immissionen könnten je nach Standort um zwei bis sieben Prozent gesenkt werden.

Medizinische Kosten: Nach niedriger Schätzung würden die Gesundheitsprobleme aktuell eine Million Euro pro Jahr kosten

und auf 1,2 Millionen anwachsen. Mit dem Brennerbasistunnel könnten die Kosten auf 750.000 Euro gesenkt werden. Schlafprobleme, Depressionen und Bluthochdruck verursachen die zusätzlichen Gesundheitskosten. **Situation inakzeptabel:** Die Studie ergab, dass die Ist-Situation inakzeptabel und das Wipptal eine sehr „sensible“ Region ist. Der Brennerbasistunnel würde eine deutliche Verbesserung der Situation bewirken. Eine hohe Restbelastung durch den Straßenverkehr bleibe jedoch weiterhin.

Schlussfolgerung



- Bereitschaft vorhanden, Daten zu diskutieren
- BBT SE hat alles veröffentlicht, wozu gesetzlich verpflichtet. Es gibt eine Vielzahl von Studien (z.B. Trassenvarianten)
- Es handelt sich nicht um eine BBT Gesundheitsstudie, sondern um eine Grundlagenstudie für das gesamte Wipptal
- Alle verfügbaren und erhobenen Daten wurden nun online zur Verfügung gestellt.

Schlussfolgerung



Public Health Studie zeigt auf, dass die Lebensqualität im Wipptal beeinträchtigt ist.

Ursache dafür ist der Verkehr.

Lösung



- Der Bau des Brenner Basistunnel löst einen Großteil des Lärmproblems
- Im Unterinntal fahren heute schon die Güterzüge unterirdisch. Große politische Leistung von Ingrid Felipe. Beispielhaft für Verkehrspolitik
- Der Schwerverkehr muss von der Straße auf die Schiene verlagert werden
- Die neue Infrastruktur verändert den Markt
- Politik muss verkehrspolitische Maßnahmen setzen

Kurzfristige Lösungen im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen

- Lärmschutzwand in Freienfeld
Baubeginn Frühjahr 2015
- Lärmschutzwand in Aicha
Baubeginn Frühjahr 2015
- Lärmschutzwand in Mittewald
Baubeginn Sommer 2014
- Lärmschutzwand Grasstein
Baubeginn zu klären
- Lärmschutzwand Franzensfeste
Baubeginn zu klären



Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit