

Brennerbasistunnel nicht "unnütz", aber überschätzt

LUISE UNGERBOECK

6. Mai 2014, 18:10



vergrößern (800x533)

foto: dpa / karl- josef hildenbrand

Im Loch unter dem Brenner ist es zumindest bei den Bauarbeiten hell. Über zahlreichen Dokumenten zum Milliardenprojekt hingegen liegt noch die Finsternis des Amtsgeheimnisses.

Veraltet und obsolet, wie Tunnelbauer BBT-SE die Studie der Med-Uni Innsbruck sieht, ist das Werk nicht. Aber es enthält augenscheinlich unangenehme Erkenntnisse über die Segnungen der Tunnelröhre

Wien - "Unnütz" wie der italienische Oppositionspolitiker Beppe Grillo es tut, nennt Sozialmediziner Peter Lercher von der Med-Uni Innsbruck den Brennerbasistunnel (BBT) nicht. Der Tunnel sei nicht sinnlos, aber er werde die erhofften und versprochenen Wirkungen nicht erfüllen.

In diesem Sinne sieht der Spezialist für Belastungen wie Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe die 2006 in Kooperation mit europäischen Universitäten, der Akademie der Wissenschaften in Turin und der Europäischen Akademie Eurac (Bozen) erstellte, tausende Seiten umfassende Studie falsch interpretiert. Die in Rede stehenden Gesundheitsprobleme durch den Schwerverkehr in Nord- und Südtirol seien seit Jahrzehnten evident und der BBT werde eine Entlastung bringen.

Aber: Die auch nach dem Tunnelbau bestehende Restbelastung (z. B. durch Lkw-Verkehr auf der Brennerautobahn) bleibt groß und wird durch den Tunnel nicht beseitigt werden. Das ist die Quintessenz der fast tausendseitigen Kurzfassung, die Grillo am Montag auf seinem Internetblog beppegrippo.it zugänglich gemacht hat - der Standard berichtete. Entlastung bringe der BBT auch nur, wenn sämtliche Güterzüge von der Scheitelstrecke in den Tunnel verlagert werden. Das wurde zwar versprochen, ob es aber rechtlich durchsetzbar ist, bleibt fraglich.

Nicht veraltet

Dass das Dokument veraltet sei, keine Relevanz mehr habe, weil der BBT-Trassenverlauf geändert wurde, wie die Tunnelbauer der Errichtergesellschaft BBT-SE betonen, weist Lercher auf Standard-Anfrage zurück. Dass technische Details wie Kurvenradien verändert wurden, ändere nämlich nichts am Status quo im Einzugsgebiet, der für die Bevölkerung zwischen Europabrücke und Franzensfeste unverändert gelte. Dagegen hilft laut Studie letztlich nur ein Nachtfahrverbot - im EU-Binnenmarkt nicht durchsetzbar

"Alt" ist auch die nun von Grillo veröffentlichte längere Version nicht. Entgegen den Beteuerungen der BBT-SE und Tiroler Medien war ab Mai 2007 lediglich eine Kurzfassung (samt "Szenario 2025") abrufbar. Warum die BBT-SE jegliche wissenschaftliche Publikation der für andere lärmgeplagte Regionen relevanten Studie zur "Public Health" untersagte bzw. an Einzelgenehmigungen knüpfte und Verstöße gar mit Pönale belegte, bleibt ihr Geheimnis.

Kein Geheimnis ist hingegen, dass die bestehenden Probleme

nicht zuletzt dem "Schienenbonus" in Österreich geschuldet sind: Für Lärmschutz bei Bahn und Straßenbahn gelten 55 Dezibel (dB) als Obergrenze. In fast allen anderen EU-Ländern beträgt der Schallgrenzwert 45 dB, in der Nacht gar nur 40 dB. 55 Db werden laut Umgebungslärmrichtlinie und EU-Aktionsplan nur Ländern zugestanden, die es sich nicht leisten können.

Enttäuscht wird, wer von Lercher eine Kosten-Nutzen-Analyse erhofft. Eine solche blieben BBT-SE und Verkehrsministerium der Öffentlichkeit bis dato schuldig. Jene des Politecnico Milano für den italienischen Teil fiel ernüchternd aus: Trotz zugrunde gelegter hoher Verkehrswerte kamen als Nutzen für die Bevölkerung durch Verringerung von Lärm 2025 bis 2055 bei Tunnelbaukosten von 3,2 Mrd. Euro nur 200 Mio. heraus. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, 7.5.2014)

© derStandard.at GmbH 2014

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.

.