

Recht, VRGE, 1020 Wien, Praterstern 3

persönlich

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt Energie Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
zH Herr Mag. Erich Simetzberger
Radetzkystraße 2
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Recht & Beteiligungsmanagement
Verwaltungsrecht
Dr. Alexandra Fritz
Mobil +43 664 8842 5628
alexandra.fritz@oebb.at

21. Dezember 2022

Antragstellerin: ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

vertreten durch: DI Peter Kölbach
(Projektleiter)

Dr. Alexandra Fritz
(Fachreferentin Stab Recht)

ÖBB INFRA	Unterzeichner	Peter Helmut Kölbach
	Datum/Zeit-UTC	2022-12-19T18:28:30+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at
Hinweis	Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.	



wegen: Eisenbahnachse Brenner, Zulaufstrecke Nord, 4-gleisiger Ausbau Unterinntal
„4-gleisiger Ausbau Schafftenau – Knoten Radfeld“
UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid vom 12.7.2021: GZ: 2021-0.485.161

I. A N T R A G

**auf Erteilung der Detailgenehmigung für das Vorhaben
„4-gleisiger Ausbau Schafftenau – Knoten Radfeld“
gemäß § 23b, 24, 24f Abs 11 UVP-G 2000 idgF**

Beilagen

- Digitales Einreichoperat gemäß Einlagenverzeichnis auf Datenträger
- Teil A (Übersichten) (analog)



Die Antragstellerin beabsichtigt die Umsetzung des Vorhabens „4-gleisiger Ausbau Schafftenau – Knoten Radfeld“. Mit der Grundsatzgenehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 12.7.2021, GZ 2021-0.485.161, wurde die Genehmigung für das Vorhaben „4-gleisiger Ausbau Schafftenau – Knoten Radfeld“ gemäß §§ 24f Abs 9 und 10 UVP-G sowie Sicherstellung des Trassenverlaufs gemäß § 3 HIG erteilt. Überdies wurde die Detailgenehmigung gemäß § 24f Abs 11 UVP-G unter Mitwirkung der Bezug habenden materiell-rechtlichen Bestimmungen für das Detailprojekt „Rohbaustollen An-gath“ erteilt.

Auf Grundlage des rechtskräftigen Grundsatzgenehmigungsbescheids vom 12.7.2021 stellt die Antragstellerin den nachstehenden

I. ANTRAG

gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs 11 UVP-G 2000, insbesondere unter Mitwirkung folgender Materiensetze:

- §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957,
- § 93 ArbeitnehmerInnenenschutzgesetz,
- § 9, § 10, § 32, § 38 und § 40 iVm § 127 Wasserrechtsgesetz 1959,
- § 17 iVm § 170 Abs 2 Forstgesetz 1975,
- § 10, § 37 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 iVm § 8 Deponieverordnung,
- § 21, § 26 Bundesstraßengesetz 1971,
- § 8, § 9 Denkmalschutzgesetz und
- allenfalls sonst anzuwendender materiellrechtlicher Genehmigungsbestimmungen.

1. Vorbemerkung

Vorauszuschicken ist, dass für das gegenständliche Vorhaben „4-gleisiger Ausbau Schafftenau-Knoten Radfeld“ bereits ein rechtskräftiger UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid gemäß § 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 samt Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG vom 12.7.2021 vorliegt. Insofern wurde bereits rechtskräftig festgestellt, dass das gegenständliche Vorhaben gemäß dem Grundsatzgenehmigungsbescheid umweltverträglich ist.

Gegenstand des gegenständlichen teilkonzentrierten Detailgenehmigungsverfahrens ist somit nicht mehr die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens, sondern „nur“ mehr die materienrechtliche Genehmigung hinsichtlich der einzelnen vom Bund zu vollziehenden Materiensetze.

Auf Basis der im Grundsatzgenehmigungsbescheid vorgeschriebenen Auflagen sowie im Zuge der Ausarbeitung des Detailprojekts für das gegenständliche teilkonzentrierte Detailgenehmigungsverfahren haben sich geringfügige Konkretisierungen, Projektänderungen / Modifikationen im Vergleich zum Projekt im Grundsatzgenehmigungsverfahren ergeben. Diese Konkretisierungen, Projektänderungen / Modifikationen und Auflagenerfüllungen werden in Einlage B 08 06 gesondert dargestellt und hinsichtlich möglicher Umweltwirkungen untersucht und beurteilt sowie im Vergleich zu den Ergebnissen der vorliegenden Grundsatzgenehmigung dargestellt.

Insgesamt ergibt sich, dass es durch die vorgenommenen Konkretisierungen, Projektänderungen / Modifikationen bzw Auflagenerfüllungen zu keinen Widersprüchen zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Grundsatzgenehmigungsverfahrens kommt. Hinsichtlich dieser Konkretisierungen, Projektänderungen / Modifikationen bzw Auflagenerfüllungen ist der Grundsatzgenehmigungsbescheid gemäß § 24f Abs 11 iVm § 24g UVP-G anzupassen.

2. Sachverhalt

2.1. Gang des bisherigen Verfahrens

Mit Schreiben vom 14.8.2019 hat die Antragstellerin den Antrag auf Erteilung einer Grundsatzgenehmigung für das Vorhaben „4-gleisiger Ausbau Schaftenau – Knoten Radfeld“ gemäß §§ 23b, 24, 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 iVm § 3 HIG 1989 bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingebracht.

Gegenstand des Antrags war der 4-gleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke im Unterinntal vom zukünftigen Knoten Schaftenau bis zum Knoten Radfeld („4-gleisiger Ausbau Schaftenau – Knoten Radfeld“), um im Korridor das derzeit prognostizierte Verkehrsaufkommen im internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnpersonenverkehr und Eisenbahngüterverkehr in der gewünschten Qualität abwickeln zu können.

Mit Schreiben vom 30.6.2020 hat die Antragstellerin in Abänderung bzw Ergänzung ihres Änderungsantrages vom 30.4.2020 einen geänderten Antrag auf Erteilung der grundsätzlichen Genehmigung eingebracht. Diese Ergänzung beinhaltete die Erteilung der Genehmigung für das Detailprojekt „Rohbaustollen Angath“ gemäß §§ 23b, 24, 24f Abs 9 bis 11 UVP-G unter Mitwirkung der §§ 31 ff EiszG, der §§ 9, 32, 38, 40 ff iVm 127 WRG, der §§ 21 und 26 BStG und der §§ 17 ff ForstG sowie aller sonstiger vom Bund zu vollziehenden erforderlichen Genehmigungen.

Mit Bescheid der BMK vom 12.7.2021, GZ 2021-0.485.161, wurde die Grundsatzgenehmigung und Festlegung des Trassenverlaufs gemäß § 24f Abs 9 und 10 UVP-G und § 3 HIG sowie die Detailgenehmigung gemäß § 24f Abs 11 UVP-G unter Mitwirkung der im teilkonzentrierten Verfahren mit anzuwendenden materiell-rechtlichen Bestimmungen für das Detailprojekt „Rohbaustollen Angath“ erteilt.

Die Detailgenehmigungen gemäß § 24f Abs 11 UVP-G für die bauliche Gestaltung der Eisenbahnanlage samt deren Ausrüstung einschließlich der sich daraus für die Wiederherstellung der Wasserläufe und Verkehrswege ergebenden Erfordernisse sowie die für den Bau selbst erforderlichen Hilfsmaßnahmen für den Bereich der gesamten Trasse, insbesondere hinsichtlich der materiell-rechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser-, Abfallwirtschafts- und Bundesstraßenrechts, blieben gemäß Spruchpunkt A. I.3. des Genehmigungsbescheids der BMK vom 12.7.2021 dem gegenständlichen teilkonzentrierten Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten.

2.2. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben „4-gleisiger Ausbau Schaftenau – Knoten Radfeld“ betrifft einen Teilabschnitt der Hochleistungsstrecke „Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner“ (verordnet BGBl 1989/675). Der betroffene Streckenabschnitt ist Bestandteil des Skandinavien-Mittelmeer (Scan-Med) Kernnetz Korridors, der mit Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung

der Fazilität „Connecting Europe“ am 11.12.2013 festgelegt wurde. Der Korridor ist als Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) einer der neun multimodalen Kernnetz Korridore und verläuft von Finnland bis Malta.

Das Vorhaben ist als Hochleistungsstrecke ausgestaltet. Als Hochleistungsstrecke iSd § 23b Abs 1 UVP-G 2000 war daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Das Vorhaben beginnt ca. bei Bestandskilometer 6,0 der Strecke 30201 im Knoten Schaftenau im Gemeindegebiet Langkampfen und endet ca. bei Bestandskilometer 26,5 der Strecke 10104 im Knoten Radfeld im Gemeindegebiet von Radfeld. Im Knoten Schaftenau wird die zweigleisige Neubaustrecke mit der zweigleisigen Bestandsstrecke (Kiefersfelden) – Staatsgrenze nach Kufstein – Wörgl Hbf verknüpft. Im Knoten Radfeld wird die zweigleisige Neubaustrecke mit der zweigleisigen Bestandsstrecke Wörgl Hbf – Innsbruck Hbf verknüpft und schließt an die bereits in Betrieb befindliche zweigleisige Neubaustrecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen (Abzw. Wörgl 2 – Abzw. Fritzens/Wattens 2) an.

Die Gesamtlänge der zweigleisigen reinen Neubaustrecke zwischen den Verknüpfungen mit der Bestandsstrecke beträgt ca. 19,2 km. Aufgrund der zeitlichen Etappierung (siehe Punkt 2.3.3.) beträgt die Gesamtlänge der antragsgegenständlichen Strecke ca 18,4 km.

Bei den nachfolgenden Kilometerangaben handelt es sich lediglich um eine grobe Zusammenfassung mit ungefähren Kilometerangaben. Details sind den beigeschlossenen Einreichunterlagen zu entnehmen.

Das antragsgegenständliche Vorhaben umfasst im Wesentlichen **folgende Vorhabensbestandteile**:

Teilraum Schaftenau

Am Projektbeginn werden die Gleise 3 und 4 der Neubaustrecke mit den Gleisen 1 und 2 der Bestandsstrecke im neu errichteten Knoten Schaftenau verknüpft, wobei die Gleise der Neubaustrecke mittig verlaufen und Gleise der Bestandsstrecke in neuer Lage parallel zu denen der Neubaustrecke geführt werden. Im Bereich des Knoten Schaftenau werden ein Rettungsplatz, ein Technikgebäude mit Funkmast sowie ein Schaltgerüstkollektor und ein Schaltposten r.d.B. hergestellt. Am östlichen Rand des Knoten Schaftenau wird i.d.B. das Wartungsgleis Schaftenau errichtet. Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Herstellung der Neubaustrecke und des Knoten Schaftenau werden umfangreiche Eisenbahnprovisorien betrieben.

Die bestehenden Haltestellen Schaftenau und Langkampfen werden aufgelassen, wobei die Haltestelle Langkampfen östlich ihres alten Standortes mit einer Park&Ride-Anlage, einer Fahrradabstellanlage und einer Zufahrtsstraße neu errichtet wird.

An die bestehende Lärmschutzwand der Bestandsstrecke r.d.B. wird die neue Lärmschutzwand LSW-O2 in Richtung Westen angeschlossen.

Durch die Verbreiterung der Bahntrasse und für die Bedienung der Bahnanlage müssen Einbauten verlegt sowie das Straßen- und Wegenetz angepasst werden. Die Eisenbahnbrücken bzw. Unterführungen Hans-Peter-Stihl-Straße und Bahnhofweg werden neu errichtet.

Im gesamten Teilraum werden entlang der Trasse Rückhalte- und Versickerungsbecken für die Eisenbahn- und Straßenentwässerung errichtet sowie Wassereinleitungen betrieben. Für die Bauphase werden bauzeitliche Nutzwasserbrunnen und Wassereinleitungen betrieben.

Bedingt durch die Außerbetriebnahme des bestehenden Trinkwasserbrunnes Unterrainer der Gemeinde Langkampfen wird eine Ersatzwasserversorgung durch eine Trinkwasserleitung von Kufstein Endach zum Hochbehälter Langkampfen errichtet, um die Trinkwasserversorgung der Gemeinde Langkampfen sicherzustellen.

Teilraum Langkampfen – Niederbreitenbach

Direkt im Anschluss an den Knoten Schafteuau wird die Neubaustrecke über die Wanne Langkampfen in den Langkampfenertunnel geführt, um in weiterer Folge den Nasenbach, zweimal die L211 Unterinntalstraße sowie das Ortsgebiet von Niederbreitenbach zu unterqueren. Der Langkampfenertunnel ist im Bereich der Unterquerung des Ortsgebiets von Niederbreitenbach mit einem Erschütterungsschutz sowie mit einer Löschwasseranlage und 5 Notausgängen an die Oberfläche ausgestattet. Am westlichen Ortsrand von Niederbreitenbach endet der Langkampfenertunnel und geht in die Wanne Niederbreitenbach über.

Im östlichen Teil des Langkampfenertunnels wird die Anschüttung Langkampfen errichtet. Entlang der Wanne Niederbreitenbach wird r.d.B. die Anschüttung Niederbreitenbach errichtet.

Im gesamten Teilraum werden entlang der Trasse Rückhalte- und Versickerungsbecken für die Eisenbahn- und Straßenentwässerung errichtet. Für die Bauphase werden bauzeitliche Nutzwasserbrunnen und Wassereinleitungen betrieben.

Für die durch die neue Eisenbahnanlage geänderte örtliche Situation und zur Bedienung der Bahnanlage müssen Einbauten verlegt sowie das Straßen- und Wegenetz angepasst werden.

Teilraum Angerbergertunnel

Unmittelbar angrenzend an die Wanne Niederbreitenbach wird die Neubaustrecke im Angerbergertunnel in Richtung Kundl geführt. Der Angerbergertunnel ist im Bereich der Unterquerung des Ortsgebiets von Angath und Angerberg abschnittsweise mit einem Erschütterungsschutz ausgestattet. Ferner werden eine Löschwasseranlage, einer Lüftungsanlage und 18 Notausgänge an die Oberfläche errichtet. Für weitere 6 Notausgänge im Bereich des Angerbergs mit hoher Tunnelüberdeckung wird der bereits bestehende Rohbaustollen Angath zum Rettungstunnel Angath mit Portalgebäude ausgebaut, der in Angath an die Oberfläche führt. Beim Portalgebäude des Rettungstunnel Angath werden ein Technikgebäude sowie ein Rettungsplatz errichtet. Nahe dem westlichen Rand des Angerbergs wird ein Lüftungsschacht an die Oberfläche zur Belüftung der Tunnelanlage errichtet. Der Angerbergertunnel unterquert den Inn, den Bahnhof Kundl und endet am westlichen Ortsrand von Kundl in der Wanne Kundl.

Zur Herstellung des Angerbergertunnels in offener Bauweise wird bauzeitlich die Richtungsfahrbahn Bregenz der A12 Inntal Autobahn im Bereich der Raststation Angath verlegt.

Am Rand des Angerbergs werden nahe des Angerbergertunnels die Anschüttungen Schöffthal und Ochsental errichtet.

Im gesamten Teilraum werden entlang der Trasse Rückhalte- und Versickerungsbecken für die Eisenbahn- und Straßenentwässerung errichtet sowie Wassereinleitungen betrieben. Für die Bauphase werden bauzeitliche Nutzwasserbrunnen und Wassereinleitungen betrieben.

Für die durch die neue Eisenbahnanlage geänderte örtliche Situation und zur Bedienung der Bahnanlage müssen Einbauten verlegt sowie das Straßen- und Wegenetz angepasst werden. Die Eisenbahnbrücken bzw. Unterführungen des namenlosen Bachs westlich von Kundl und die Unterführung Weinberg in Kundl werden neu errichtet.

Teilraum Kundl / Radfeld

Am Projektende werden die Gleise 3 und 4 der Neubaustrecke mit den Gleisen 1 und 2 der Bestandsstrecke im neu angepassten Knoten Radfeld verknüpft, wobei die Gleise der Neubaustrecke mittig verlaufen und Gleise der Bestandsstrecke in neuer Lage parallel zu denen der Neubaustrecke geführt werden. Im Bereich des Knoten Radfeld wird auf einen bestehenden Rettungsplatz zurückgegriffen, sowie ein Technikgebäude mit Funkmast, ein Schaltgerüstkollektor und ein Schaltposten I.d.B. hergestellt. Das bestehende durchgehende Gleis 6 wird zum Ausziehgleis 6a mit Ende im Bahnhof Kundl verkürzt. Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Herstellung der Neubaustrecke und der Anpassung des Knoten Radfeld werden umfangreiche Eisenbahnprovisorien betrieben.

Entlang der Bestandsstreckengleise werden bereichsweise im Ortsgebiet von Kundl und nahe dem Ortsgebiet von Breitenbach Lärmschutzwände wiederhergestellt bzw. ergänzt.

Im gesamten Teilraum werden entlang der Trasse Rückhalte- und Versickerungsbecken für die Eisenbahn- und Straßenentwässerung errichtet. Für die Bauphase werden bauzeitliche Nutzwasserbrunnen und Wassereinleitungen betrieben.

Für die durch die neue Eisenbahnanlage geänderte örtliche Situation und zur Bedienung der Bahnanlage und müssen Einbauten verlegt sowie das Straßen- und Wegenetz angepasst werden.

2.3. Besondere Vorhabensteile

2.3.1. Trinkwasserversorgung Langkampfen

Im Zuge der Projektumsetzung ist der bestehende „Tiefbrunnen Unterrainer“ aufzulassen. Als Ersatz für die projektgegenständliche Auffassung des Tiefbrunnens Unterrainer wird eine Ersatzwasserversorgung der Gemeinde Langkampfen über die Wasserversorgungsanlage Kufstein vorgesehen und diesbezüglich eine Trinkwasserleitung siehe Einlagen C 01 71 – 84 errichtet. Die dauerhafte Sicherstellung einer Trinkwasserversorgung der Gemeinde Langkampfen liegt nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern ist auch dringend geboten, weshalb vor Auffassung des Tiefbrunnens Unterrainer die Ersatzwasserversorgung durch die Trinkwasserleitung von Kufstein sichergestellt sein muss.

Seitens der Antragstellerin werden Erkundungen hinsichtlich eines Brunnenstandortes in der Gemeinde Langkampfen für die Trinkwasserversorgung von Langkampfen durchgeführt. Wurde seitens der Antragstellerin ein entsprechender Brunnenstandort gefunden und nach Erlangung der erforderlichen Genehmigungen in Betrieb gesetzt, wird die Ersatzwasserversorgung durch die Trinkwasserleitung außer Betrieb genommen und rückgebaut werden, sofern die Trinkwasserleitung nicht von Dritten übernommen wird.

Die projektgegenständliche Ersatzwasserversorgung durch die Trinkwasserleitung steht somit unter der auflösenden Bedingung, dass ein Brunnenstandort zur Trinkwasserversorgung im Gemeindegebiet Langkampfen gefunden und in Betrieb genommen wird.

2.3.2. Anschüttungen

Vorauszuschicken ist, dass die Antragstellerin auf eine Verwertung des Aushub- und Ausbruchsmaterials setzt. Diesbezüglich ist die Antragstellerin auch im Austausch mit dem Projekt Hochwasserschutz im Unterinntal hinsichtlich einer allfälligen Verwertung des Tunnelausbruchsmaterials.

Das Aushub- bzw. Ausbruchsmaterial wird nach Möglichkeit im Vorhabensbereich wiederverwendet. Das nicht verwertbare Aushub- bzw. Ausbruchsmaterial wird in den Anschüttungen Langkampfen, Niederbreitenbach, Schöffthal und Ochsental eingebaut oder weggeschafft.

Die Anschüttung Niederbreitenbach wird in einem Teilbereich als Baurestmassendeponie errichtet, wobei die Böschung der Anschüttung der Minderung der Schallausbreitung in Richtung des Ortsgebietes von Niederbreitenbach dient. In der Anschüttungen Schöffthal wird u.a. das lokale Tunnelausbruchmaterial aus dem Angerberg abgelagert.

Eine detaillierte Beschreibung befindet sich im Einreichoperat in der Einlage C 04.

2.3.3. Etappierung Knoten Schaftebau

Wie in Punkt 1. bereits festgehalten kam es im Zuge der Ausarbeitung des Detailprojekts für das gegenständliche teilkonzentrierte Detailgenehmigungsverfahren zu geringfügigen Konkretisierungen, Projektänderungen / Modifikationen im Vergleich zum Projekt im Grundsatzgenehmigungsverfahren.

Diese geringfügige Änderung betrifft insbesondere auch die Etappierung Knoten Schaftebau. Konkret wird der Projektbeginn gemäß UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid etappiert umgesetzt. Gegenstand des gegenständlichen teilkonzentrierten Detailgenehmigungsverfahrens ist somit nur eine Teilumsetzung des dem Grundsatzgenehmigungsverfahren zugrundeliegenden Projekts und somit ein westlicherer Projektbeginn entsprechend der Einlage B 02, B 04 01 und B 05 01 01.

2.4. Ökologische CEF-Maßnahmen

Antragsgegenständlich im Zuge des Projekts sind auch CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität. Diese Maßnahmen sind in den Einlagen B 07 und B 08 dargestellt.

Systemimmanent haben diese CEF-Maßnahmen den Charakter von schadensbegrenzenden Maßnahmen, d.h. sie zielen durch eine Reihe von vorbeugenden Maßnahmen auf eine Minimierung bzw sogar auf die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit ab.

3. Standortbeschreibung

3.1. Standortgemeinden

Das Projektgebiet des „4-gleisigen Ausbaus Schaftebau – Knoten Radfeld“ liegt im Bundesland Tirol im Streckenabschnitt zwischen Kufstein und Innsbruck.

Standortgemeinden für das Vorhaben sind die im politischen Bezirk Kufstein gelegenen Gemeinden:

- Langkampfen
- Angath
- Angerberg
- Wörgl

- Breitenbach am Inn
- Kundl
- Radfeld

Im Hinblick auf die Trinkwasserversorgung Langkampfen siehe Punkt 2.3.1:

- Kufstein

3.2. Räumliches Umfeld

Das gegenständliche Vorhaben befindet sich zum Teil in einem Siedlungsgebiet (Schutzgebiet Kategorie E Anhang 2 UVP-G).

Im WIS-Wasserinformationssystem des Amtes der Tiroler Landesregierung sind im Porengrundwasserkörper der Inntalflur drei Trinkwasserbrunnen mit Wasserschutzgebiet aufgelistet. Insbesondere der vom Vorhaben tangierte Tiefbrunnen Unterrainer befindet sich in einem Wasserschutzgebiet (LH IIIa1-12.599/3) insofern sind vom Vorhaben auch Schutzgebiete der Kategorie C Anhang 2 UVP-G betroffen. Darüber hinaus befindet sich das Vorhaben auch in einem belasteten Gebiet Luft iSd § 1 Abs 2 Z 5 lit c der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (BGBl I Nr. 80/2018).

Weitere Schutzgebiete iSd Anhang 2 UVP-G sind vom Vorhaben nicht berührt.

4. Information der Öffentlichkeit über das Vorhaben

Neben unzähligen persönlichen Gesprächen wurden in den Jahren 2019 bis 2022 vor allem folgende Öffentlichkeitsveranstaltungen mit unterschiedlichem Teilnehmerkreis abgehalten:

- 6 Regionalforen zwischen Dezember 2019 und September 2022
- 1 Bürgerinformationsabend BE Angath im Oktober 2019
- 1 Infoabend zur BE Liesfeld und Zufahrt Rohrbrücke im März 2020
- 3 Projektinfoabende im Juli 2020
- 1 Infoabend Schrebergärten im Oktober 2020
- Online-Anrainerkommunikation zu UVP-Verfahren im Frühjahr 2021
- Projektinformationszentrum im Hauptbahnhof Wörgl seit Mai 2021
- 1 Projektinformationsabend in Angath im April 22
- 6 Tage mit Bürgersprechstunden in den Gemeinden Angath, Angerberg, Langkampfen und Kundl im Juni 2022

5. Zu den im teilkonzentrierten Detailgenehmigungsverfahren anzuwendenden Materiengesetze

5.1. Vorbemerkung

Im vorliegenden Grundsatzgenehmigungsbescheid vom 12.7.2021 wurde gemäß § 24f Abs 9 UVP-G auch darüber abgesprochen, welche Detailgenehmigungen gemäß § 24f Abs 11 UVP-G dem gegenständlichen Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten bleiben. Diesbezüglich wird im Bescheid ausgeführt, dass davon die Detailgenehmigungen für die bauliche Gestaltung der Eisenbahnanlage samt deren Ausrüstung einschließlich der sich daraus für die Wiederherstellung von Wasserläufen und Verkehrswegen ergebenden Erfordernisse sowie die für den Bau selbst erforderlichen (Hilfs-) Maßnahmen für den Bereich der gesamten Trasse, insbesondere hinsichtlich der materiell-rechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser-, Abfallwirtschafts- und Bundesstraßenrechts dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten bleiben.

Nach Ansicht der Antragstellerin sind folgende materienrechtlichen Genehmigungsbestimmungen relevant:

- §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957,
- § 93 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz,
- § 9, § 10, § 32, § 38 und § 40 iVm § 127 Wasserrechtsgesetz 1959,
- § 17 iVm § 170 Abs 2 Forstgesetz 1975,
- § 10, § 37 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 iVm § 8 Deponieverordnung,
- § 21, § 26 Bundesstraßengesetz 1971,
- § 8, § 9 Denkmalschutzgesetz.

Im Folgenden wird auf diese anzuwendenden Materiengesetze überblickshaft eingegangen.

5.2. Eisenbahngesetz

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich – wie sich auch bereits aus dem Grundsatzgenehmigungsbescheid ergibt – um einen Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen. Gemäß § 31 EISbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Hinsichtlich der Unterbrechung bzw Wiederherstellung des durch den Bau der Eisenbahn gestörten oder unbenützt gewordenen Wegenetzes bzw von Wasserläufen wird auf § 20 EISbG und die sich daraus für die Antragstellerin ergebenden Verpflichtungen hingewiesen. Hinsichtlich der konkreten eisenbahnrechtlichen Maßnahmen ist auf Teil B der Einreichunterlagen zu verweisen.

5.3. Wasserrechtsgesetz

5.3.1. Einwirkungen auf das Grundwasser

Gemäß § 32 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Einer Bewilligung bedürfen insbesondere Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

Hinsichtlich der konkreten wasserrechtlichen Maßnahmen ist auf Einlage C 01 zu verweisen.

5.3.2. Besondere bauliche Herstellung

Der § 38 Abs 1 WRG sieht zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs 2 Z 2 WRG zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vor, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens kommt es beispielsweise zur Errichtung von Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses im Bereich Radfeld.

Hinsichtlich der konkreten wasserrechtlichen Maßnahmen ist auf Einlage C 01 zu verweisen.

5.3.3. Benutzung des Grundwassers

Gemäß § 10 WRG bedarf der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde. In allen anderen Fällen ist zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich. Gegenständlich werden 9 Baubrunnen für das Vorhaben errichtet werden.

Die Antragstellerin ist nicht Grundeigentümerin der jeweiligen Errichtungsorte der Baubrunnen, sodass eine Bewilligung gemäß § 10 WRG einzuholen ist.

Hinsichtlich der konkreten wasserrechtlichen Maßnahmen ist auf Einlage C 01 zu verweisen.

5.3.4. Entwässerungsanlagen

Die zeitweilige oder ständige Entwässerung von Flächen bei Tunnelanlagen oder Stollenbauten in einem Karst- oder Kluftgrundwasserkörper bedarf einer wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 40 WRG, wenn die maximale hydraulische Leistungsfähigkeit der zu installierenden Einrichtungen für die Förderung oder Ableitung des Wassers größer ist als 20 l/s.

Hinsichtlich der konkreten wasserrechtlichen Maßnahmen ist auf Einlage C 01 zu verweisen.

5.4. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

Gemäß § 92 ASchG dürfen Arbeitsstätten, die infolge der Art der Betriebseinrichtungen, der Arbeitsmittel, der verwendeten Arbeitsstoffe oder Arbeitsverfahren in besonderem Maße eine Gefährdung der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer wirken können, nur aufgrund einer Bewilligung der zuständigen Behörde errichtet und betrieben werden (sogenannte Arbeitsstättenbewilligung).

Gemäß § 93 und § 94 ASchG sind die Belange ArbeitnehmerInnenschutzes in bestimmten Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen und sind die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen (unter anderem ist dies für Genehmigungen von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz 1957 sowie für Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw nach dem Eisenbahngesetz 1957 als auch für Genehmigung von Anlagen nach §§ 31a, 31c, 32, 40 und 41 WRG relevant).

Die gegenständlichen Maßnahmen sind geeignet, eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer zu bewirken und bedürfen diese eine Arbeitsstättenbewilligung iSd § 92 Abs 1 iVm § 93 ASchG.

5.5. Forstgesetz

Grundsätzlich ist gemäß § 17 ForstG die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodungen) verboten. Dies Behörde kann eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung gemäß § 17 Abs 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dennoch dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt (§ 17 Abs 3 ForstG). Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung iSd § 17 Abs 3 ForstG sind unter anderem im Eisenbahnverkehr begründet.

Der konkrete Umfang der erforderlichen Rodungen ergibt sich aus Einlage C 02.

5.6. Bundesstraßengesetz

Gemäß § 21 BStG dürfen in einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a BStG nicht beeinträchtigt werden. Eine solche Zustimmung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich.

Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann gemäß § 26 Abs 2 BStG befristet Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offensteht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind.

Im gegenständlichen Vorhaben kommt es zu Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen darüber hinaus sind auch temporäre Baustellenzu- und abfahrten (beispielsweise im Gebiet Wörgl West) erforderlich.

Detail zu den erforderlichen Maßnahmen finden sich in Einlage B 06 02.

5.7. Abfallwirtschaftsgesetz

5.7.1. § 10 AWG

Gemäß § 10 AWG ist für Anlagen, bei deren Betrieb Abfälle anfallen und in denen mehr als 20 Arbeitnehmer beschäftigt sind, ein Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen.

Im Zuge der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens fallen in der Bauphase im Wesentlichen Abtrag- und Aushubmaterialien bzw Tunnelausbruchmaterial sowie untergeordnete Recycling-Baustoffe aus Abbruchvorhaben, Baustellen- und Siedlungsabfällen an. In der Betriebsphase fallen bei ordnungsgemäßer Betriebsweise aus abfallrechtlicher Sicht keine Abfälle an. Des Weiteren ist hinsichtlich des Abfallwirtschaftskonzepts auf Einlage B 08 15 zu verweisen.

5.7.2. § 37 AWG iVm § 8 DVO

Gemäß § 37 AWG bedarf die Errichtung, der Betrieb und die wesentliche Änderung von ortsfesten Behandlungsanlagen der Genehmigung der Behörde. Im gegenständlichen Vorhaben sind mehrere Deponiestandorte vorgesehen.

Insbesondere hinsichtlich der Bodenaushubdeponien Schöffthal kommt es zur lokalen Deponierung von geogen vorbelasteten Tunnelausbruchmaterial aus dem Angerberg. Diesbezüglich kann die Behörde gemäß § 8 Abs 1 DVO in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung der Eigenschaften des Kompartiments und seiner Umgebung und unter der Voraussetzung, dass die zu erwartenden Emissionen zu keiner zusätzlichen Umweltgefährdung führen höhere Grenzwerte genehmigen.

Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Deponiestandorte wird auf Einlage C 04 verwiesen.

5.8 Denkmalschutzgesetz

Bei der Umsetzung des gegenständlichen Projektes werden aus denkmalpflegerischer Sicht archäologisch unterschiedlich sensible Erwartungsflächen betroffen. Im Bereich Angath bestehen durch das Bundesdenkmalamt ausgewiesene Denkmale bzw Projekteingriffsflächen befinden sich hier in der unmittelbaren Nähe ausgewiesener Denkmale. Eine detaillierte Beschreibung der sensiblen Eingriffsflächen befinden sich in der Einlage C 03.

Werden unter der Erd- bzw. Wasseroberfläche Gegenstände, die infolge ihrer Lage, Form oder Beschaffenheit offenkundig den Beschränkungen dieses Bundesgesetzes unterliegen könnten (Bodendenkmale), aufgefunden (Zufallsfunde), so ist dies im Hinblick auf die für Bodenfunde zumeist besondere Gefährdung durch Veränderung, Zerstörung oder Diebstahl sofort, spätestens aber an dem der Auffindung folgenden Werktag, dem Bundesdenkmalamt anzuzeigen. Gleiches gilt auch für Bodendenkmale, die lediglich durch Ereignisse wie Regen, Pflügen oder dergleichen zufällig teilweise oder vollständig an die Oberfläche gelangten (§ 8 DMSG).

Gemäß § 9 DMSG ist der Zustand der Fundstelle und der aufgefundenen Gegenstände (Fund) bis zum Ablauf von fünf Werktagen ab erfolgter Meldung unverändert zu belassen, wenn nicht

ein Organ des Bundesdenkmalamtes oder ein vom Bundesdenkmalamt Beauftragter diese Beschränkung zuvor aufhebt oder die Fortsetzung von Arbeiten gestattet, es sei denn, es besteht Gefahr im Verzug für Leben und Gesundheit von Menschen oder für die Erhaltung der Funde. Soweit Bewilligungen im Hinblick darauf erfolgen, dass keine oder keine nennenswerte Beeinträchtigung der Interessen des Denkmalschutzes eintritt, genügt das Festhalten in einer Niederschrift. Das gegenständliche Projekt hat bereits, wie in Einlage C 03, ersichtlich umfassende Maßnahmen zur Erhaltung von Denkmälern vorgesehen.

6. Gliederung der Einreichunterlagen

Gemäß § 24f Abs 11 hat die Behörde auf Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen Unterlagen im Detailgenehmigungsverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G zu entscheiden.

Die Gliederung der Einreichunterlagen ergibt sich aus Einlage A 01 und stellt sich wie folgt dar:

Teil A	Übersichten
Teil B	Eisenbahnrechtliche Unterlagen
Teil C	Materienrechtliche Unterlagen

7. Bauausführungsfrist

Im Grundsatzgenehmigungsbescheid vom 12.7.2021 ist unter Spruchpunkt A I.5 eine Ausführungsfrist für das Vorhaben bis 31.12.2032 vorgesehen.

Im Zuge der aktuellen auch geopolitischen Entwicklungen und der Corona-Pandemie hat sich ergeben, dass diese Ausführungsfrist gemäß § 31g EibG für das gegenständliche Vorhaben nicht sinnvoll umsetzbar ist, weshalb die Antragstellerin bereits jetzt die Behörde ersucht diese Frist zur Umsetzung des Gesamtvorhabens auf 31.12.2034 zu verlängern.

8. Anträge

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt somit den

ANTRAG,

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für Verkehr, Innovation und Technologie möge

- (i) für das antragsgegenständliche Vorhaben gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs 11 UVP-G unter Mitwirkung der §§ 31 ff EibG; § 93 ASchG; § 9, § 10 § 32, § 38 und § 40 iVm § 127 WRG; § 17 iVm § 170 Abs 2 ForstG; § 10, § 37 AWG 2002 iVm § 8 DVO; § 21, § 26 BStG; § 8, § 9 DMSG sowie aller sonstiger vom Bund zu vollziehenden erforderlichen Genehmigungen erteilen sowie
- (ii) die Ausführungsfrist für das Vorhaben gemäß Spruchpunkt A. I. 5 des Grundsatzgenehmigungsbescheides vom 12.7.2021 gemäß § 31g EibG auf 31.12.2034 verlängern

II. ANREGUNG AUF AUSSCHLUSS DER AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG

1. Allgemeiner Rahmen

Gemäß § 13 Abs 1 VwGVG hat eine zulässige Beschwerde gemäß Artikel 131 Abs 1 Z 1 B-VG grundsätzlich aufschiebende Wirkung. Der Gesetzgeber hat aber in § 13 Abs 2 VwGVG die Möglichkeit vorgesehen, dass von diesem Grundsatz abgewichen werden kann.

Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG steht es somit der UVP-Behörde erster Instanz zu, die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen einen Genehmigungsbescheid oder auch nur von (Spruch-)Teilen des Bescheides auszuschließen. Ein solcher Ausschluss der aufschiebenden Wirkung hat tunlichst bereits im Genehmigungsbescheid selbst zu erfolgen. Ein solcher Ausschluss der aufschiebenden Wirkung wurde im gegenständlich vorliegenden Grundsatzgenehmigungsbescheid in Spruchpunkt D für den bereits detailgenehmigten Vorhabensteil Rohbaustollen Angath vorgenommen.

Voraussetzung für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist gemäß § 13 Abs 2 VwGVG, dass nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr in Verzug dringend geboten ist. Zur Aberkennung der aufschiebenden Wirkung hat somit:

- „Gefahr im Verzug“ also die Verhinderung erheblicher Nachteile für eine Partei oder gravierende Nachteile für das öffentliche Wohl vorzuliegen (BVwG 27.10.2022, W270 2258896-1/44E),
- des Weiteren muss der vorzeitige Vollzug dringend geboten sein, somit eine konkrete Gefahr bestehen und
- eine Interessensabwägung zwischen den berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien durchgeführt werden.

Wie das BVwG bereits in seiner Entscheidung vom 4.2.2022, W270 20204219-4 festgehalten hat, können auch Kostenfolgen für eine Person aus einer verzögerten Bauführung „Gefahr im Verzug“ und somit einen „erheblichen Nachteil“ darstellen, dasselbe muss naturgemäß auch für Kostenfolgen für die öffentliche Hand im Allgemeinen gelten.

2. Zum Vorliegen der Voraussetzungen für die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung für das Gesamtvorhaben

Die Inbetriebnahme des Abschnittes Schaftebau – Knoten Radfeld ist mit 2034 vorgesehen. Mit der Inbetriebnahme werden folgende Nutzen lukriert:

- Vermeidung negativer Auswirkungen zufolge von Kapazitätsengpässen im Brenner Nordzulauf
- Zusätzliche Kapazität für die Ausweitungen des Angebots im Güter und Personenverkehr
- Vom Land Tirol vorgesehene Verdichtung des Nahverkehrsangebotes im Raum Wörgl

- Sicherung der Qualität im internationalen, nationalen und regionalen Personenverkehr und Güterverkehr durch die Bereitstellung eines sicheren, modernen und ressourceneffizienten Verkehrsmittels
- Baustein zur Umsetzung des europäischen Green Deal, Treibhausgas-Einsparungspotenzial (durch Brenner-Nordzulauf)
- Gute Erreichbarkeit Tirols als Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung
- Weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs in Tunnel- oder Wannenschnitte
- Entlastung der Bestandsstrecke in den Gemeinden Kirchbichl, Wörgl und Kundl
- Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen
- Attraktivierung im Nahverkehr durch neue Haltestelle Langkampfen inkl. P&R-Anlage
- Reduktion der Fahrzeit zwischen Kufstein und Innsbruck

Diesem öffentlichen Schienennetz kommt daher in mehrfacher Hinsicht eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zu: Ein effizienter, moderner, leistungsfähiger und störungsfreier Schienenverkehr leistet im Transportsektor unbestreitbar den wesentlichsten Beitrag zur Dekarbonisierung und zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels und bieten insbesondere die angestrebte Taktverdichtung und Erhöhung der Geschwindigkeit einen Anreiz zur verstärkten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Überdies ist die Verfügbarkeit des Schienennetzes von wesentlicher Bedeutung für die reibungslose Abwicklung möglichst zahlreicher und pünktlicher Zugfahrten im öffentlichen Nahverkehr.

Beim gegenständlichen Projekt „4-gleisiger Ausbau Schafftenau – Knoten Radfeld“ handelt es sich überdies um einen Teilabschnitt der verordneten Hochleistungsstrecke „Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner (BGBl 1989/675). Der betroffene Streckenabschnitt ist Bestandteil des Skandinavien – Mittelmeer (Scan-Med) Kernnetz Korridors, der mit Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ am 11. Dezember 2013 festgelegt wurde. Der Korridor ist als Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) einer der neun multimodalen Kernnetz-Korridore und verläuft von Finnland bis Malta und ist dem Güterverkehrskorridor RFC-3 zugeordnet. Das Projekt ist ein maßgeblicher Baustein für die gesamte Brenner-Achse und ist im europäischen Kontext unter dem „Green Deal“ einzuordnen.

Bei einem Auslastungsgrad von 482 t pro Zug ergibt sich durch die Verlagerung der Transportkapazitäten von 74 Ferngüterzügen von der Straße auf die Schiene eine Reduktion von 2.238 Lkw-Fahrten pro Tag (bei der angenommenen Transportkapazität von 15 t pro Lkw) bzw. 559.500 Lkw-Fahrten pro Jahr (bei angenommenen 250 Frequenztagen).

Nach Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels ab voraussichtlich 2028 wird im gesamten Brenner-Nordzulauf mit einer kontinuierlichen Zunahme des Güterverkehrs zu rechnen sein. Entsprechend dem Zielnetz 2025+ soll dafür der Abschnitt „Schafftenau – Knoten Radfeld“ viergleisig ausgebaut werden. Diese Wegeverbindung ist essenziell für den innerösterreichischen, aber auch innereuropäischen Ausbau von Eisenbahnverbindungen und somit Schaffung einer CO₂-neutralen Verkehrsmöglichkeit insbesondere für den Güterverkehr. So kommt es durch das Vorhaben zu CO₂-Einsparungen von rund 180.000 t pro Jahr. Gemäß Berechnungen des deutschen Umweltbundesamts verursacht 1 t CO₂ ökonomische Schäden in Höhe von rund EUR 180. Insofern können durch das Vorhaben ökonomische Schäden im Ausmaß von EUR 32,4 Millionen pro Jahr vermieden werden.

Wenn daher allfälligen Beschwerden eine aufschiebende Wirkung zukommen sollte und in der Folge der Abschluss eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens abgewartet werden muss, würde dies zumindest eine einjährige Verzögerung nicht nur dieses Projekts, sondern auch der Folgeprojekte nach sich ziehen. Dabei würde nicht nur die verlängerte Dauer des Behördenverfahrens schlagend werden, sondern auch der Umstand, dass sowohl der notwendige Vergabeprozess als auch betriebliche Maßnahmen wie Erstellung von Baustellenfahrplänen, Bau- und Betriebsanweisungen, Streckensperren etc. einer mehrmonatigen Vorlaufzeit bedürfen. Bei einer verzögerten Projektumsetzung könnten auch Synergien mit ohnehin notwendigen Streckensperren aufgrund von Instandhaltungsarbeiten (die nicht Antrags-, sehr wohl aber Beurteilungsgegenstand sind) nicht genützt werden und würde es in weiterer Folge zu nochmaligen Umleitungs- oder Schienenersatzverkehren kommen.

Neben diesen gravierenden Nachteilen für das öffentliche Wohl sind mit einer verzögerten Realisierung des Vorhabens als auch mit einer verzögerten Betriebsaufnahme – neben einer Verzögerung bei der Erreichung der Ziele zum Schutz des Klimas – darüber hinaus sowohl für die Projektwerberin als auch für die öffentliche Hand (unmittelbare und mittelbare) gravierende finanzielle Nachteile zu erwarten.

Insgesamt überwiegen somit jedenfalls die öffentlichen Interessen und die Interessen der Projektwerberin an der Umsetzung des Projekts allfällig gegenüberstehender Interessen und ist auch im Lichte der gravierenden öffentlichen Interessen und der negativen Auswirkungen eines Verzugs des Vorhabens das Tatbestandsmerkmal der Gefahr in Verzug gegeben, weshalb die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG auszuschließen ist. Darüber hinaus ist eine Aberkennung der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Beschwerden auch dringend geboten, da konkrete Gefahr besteht, dass es durch eine verzögerte Umsetzung und insbesondere Inbetriebnahme des Vorhabens zu volkswirtschaftlichen und ökologischen Schäden kommt.

Aus all diesen Gründen wird die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung für das gesamte Vorhaben angeregt.

3. Zur Aberkennung der aufschiebenden Wirkung für Vorhabensteile

Ein Ausschluss der aufschiebenden Wirkung muss sich nicht auf das gesamte Vorhaben beziehen, sondern kann sich auch auf einzelne näher dargestellte abgegrenzte Bereiche des Vorhabens beziehen. Vorausgesetzt diese sind entsprechend abgrenzbar.

Selbst wenn die Behörde den dargelegten Ausführungen unter Punkt II. 2 nicht oder nicht zur Gänze folgen sollte, wäre die aufschiebende Wirkung zumindest für einzelne Vorhabensteile abzuerkennen:

3.1. Ökologische CEF-Maßnahmen

Wie in Punkt 2.4 bereits dargelegt beinhaltet das gegenständliche Vorhaben CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität. Diese Maßnahmen sind systemimmanent, da sie durch eine Reihe von vorbeugenden Maßnahmen auf eine Minimierung bzw sogar auf die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit abzielen.

Daraus folgt, dass sich aus diesen Maßnahmen insbesondere aus umwelttechnischer Sicht keine Nachteile ergeben können, sondern sie vielmehr ökologische Vorteile bieten. Aufgrund des Umstandes, dass die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen jedenfalls vor einem konkreten Eingriff gegeben sein muss, stellen diese Maßnahmen einen kritischen Pfad hinsichtlich der

Projektumsetzung dar und bedeutet jede Verzögerung der Umsetzung der Maßnahmen gravierende Verzögerung hinsichtlich der Umsetzung des Gesamtvorhabens.

3.2. Trinkwasserversorgung Langkampfen

Ebenso einen abgrenzbaren Vorhabensteil stellt die Trinkwasserversorgung Langkampfen (siehe Punkt 2.3.1) dar.

Die Herstellung der Trinkwasserversorgung liegt klar im öffentlichen Interesse und wie im Verhandlungsprotokoll zum UVP-Grundsatzgenehmigung vom BGM der Gemeinde Langkampfen ausgeführt, stellt die Trinkwasserversorgung ein existenzielles Gut für eine Gemeinde dar.

Sowohl hinsichtlich der Trinkwasserversorgung Langkampfen als auch der CEF-Maßnahmen überwiegen jedenfalls die öffentlichen Interessen und die Interessen der Projektwerberin an der Umsetzung allfällig gegenüberstehender Interessen und ist auch im Lichte der gravierenden öffentlichen Interessen und der negativen Auswirkungen eines Verzugs des Vorhabens das Tatbestandsmerkmal der Gefahr in Verzug gegeben, weshalb die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG jedenfalls hinsichtlich dieser abgrenzbaren Vorhabensteile auszuschließen ist.

ÖBB-Infrastruktur AG

