



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt
der Transeuropäischen Verkehrsnetzfinanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea
attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sch2-Vollzug
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystr. 2
1012 Wien

Innsbruck, 29.01.2013
Zl. 20617A-Ha/Ha

**EISENBahnACHSE MÜNCHEN – VERONA
BRENNER BASISTUNNEL
EISENBahnRECHTLICHE
BAUGENEHMIGUNG UND
RODUNGSGENEHMIGUNG
ÄNDERUNGEN RAUM INNSBRUCK**

**ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
AUTORIZZAZIONE A COSTRUIRE AI SENSI
DEL DIRITTO FERROVIARIO ED AL
DISBOSCAMENTO MODIFICAZIONI
NELL'AREA DI INNSBRUCK**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

Egregio Mag. Holzerbauer!

die BBT SE plant zwei Änderungen des Vorhabens
Brenner Basistunnel im Raum Innsbruck

la BBT SE prevede di apportare due modifiche al
progetto della Galleria di Base del Brennero nell'area
di Innsbruck

1. Änderung der „Einbindung Umfahrung
Innsbruck“ und des Zufahrtstunnels Ahrental
2. Änderung der „Einfahrt Innsbruck“

1. Modifica "Interconnessione circonvallazione
di Innsbruck" e "Galleria di accesso Ahrental"
2. Modifica "Ingresso nella stazione di
Innsbruck"

Die Änderung der Einfahrt Innsbruck bedingt auch eine
Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

La modifica riguardante l'Ingresso nella stazione di
Innsbruck comporta anche l'integrazione della verifica
di impatto ambientale.

Die BBT SE ersucht um Bestellung der
Sachverständigung und Durchführung eines UVP-
Sachverständigentreffens zur Präsentation der
geplanten Änderungen des Vorhabens.

BBT SE richiede pertanto la nomina dei periti e
l'organizzazione di un incontro dei periti in materia di
VIA per la presentazione delle modifiche progettuali
previste.

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

**Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE**

Recht/ Legale

Dr. Johann Hager

Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@btt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben
Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Sch2-Vollzug
 z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystr. 2
 1012 Wien

Innsbruck, 31.05.2013
 Zl. 21213A-Ha/Ha

**EISENBACHNACHSE MÜNCHEN – VERONA
 BRENNER BASISTUNNEL
 ÄNDERUNG DER GENEHMIGUNG 2013 – RAUM
 INNSBRUCK
 ANTRAG AUF**

1. **ÄNDERUNG DER EISENBACHNACHRECHT-LICHEN
 BAUGENEHMIGUNG**
2. **ÄNDERUNG DER RODUNGSBEWILLIGUNG**

**ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
 GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
 MODIFICA DELL'AUTROIZZAZIONE 2013 – ARERA
 DI INNSBRUCK
 RICHIESTA DI**

1. **MODIFICA DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA
 COSTRUZIONE AI SENSI DEL DIRITTO
 FERROVIARIO AUSTRIACO**
2. **MODIFICA DELL'AUTORIZZAZIONE AL
 DISBOSCAMENT**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

Egregio Mag. Holzerbauer,

die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE stellt bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24g UVP-G 2000 idgF diese Anträge:

ai sensi del §24g della Legge VIA 2000, la Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE presenta al Ministero federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia le seguenti istanze:

**A)
 Änderung der eisenbahnrechtlichen
 Baugenehmigung**

In Verbindung mit § 31a EisbG wird die Änderung der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Spruchpunkt A/2 des Bescheides vom 15.04.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, zuletzt geändert durch den Bescheid GZ. BMVIT-220.151/0001-IV/SCH2/2013 vom 22.05.2013 (kurz: Baugenehmigung), unter Anschluss des Bauentwurfs (§ 31b EisbG) sowie der Zwischenprüfbescheinigung der Benannten Stelle Interoperabilität und des Gutachtens im Sinne des § 31a EisbG sowie hinsichtlich der „Einfahrt Innsbruck“ auch einer ergänzenden Umweltverträglichkeitserklärung in

**A)
 Modifica dell'autorizzazione alla costruzione ai
 sensi del diritto ferroviario austriaco**

In collegamento con il § 31a della legge ferroviaria austriaca EisbG si richiede la modifica dell'autorizzazione alla costruzione rilasciata ai sensi del diritto ferroviario austriaco, punto A/2 del Decreto del 15.04.2009, n. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, da ultimo modificata nel decreto n. BMVIT-220.151/0001-IV/SCH2/2013 (in breve: autorizzazione alla costruzione) con allegati il progetto strutturale (§ 31b EisbG), nonché l'attestato DIV dell'organismo notificato interoperabilità e della perizia ai sensi del § 31a EisbG e, per quanto concerne l'"accesso alla stazione ferroviaria di Innsbruck",

Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
 A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
 Tel. +43 (0)512-4030-840
 Email: johann.hager@btt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE

nachstehenden Teilabschnitten beantragt:

anche la dichiarazione di compatibilità ambientale aggiuntiva relativa ai tratti:

**I)
Einfahrt Bahnhof Innsbruck**

mit der Projektbezeichnung „Änderung Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ von km 1,082 bis km 3,447 bestehend aus

- Dreigleisige kombinierte Einfahrt Innsbruck beider Strecken in Hochlage samt eingleisiger Anbindung des Frachtenbahnhofs samt Änderung der Neigung und der Geschwindigkeiten ($V_{max}100\text{km/h}$);
- Zweigleisige Trasse durch die Sillschlucht mit Hangbrücke, zwei eingleisigen Vortunnels, zwei nebeneinander liegenden querenden Sillbrücken (davon die Westbrücke aus Belüftungsgründen eingehaust) sowie zwei Fahrrohren des Basistunnels in geänderter Lage samt Änderung der Gradienten und der Geschwindigkeiten:
Oströhre $V_{max}100\text{km/h}$ bis km 2,117, von km 2,117 bis km 3,447 $V_{max}160\text{km/h}$ statt bisher $V_{max}250\text{km/h}$ ab km 2,197);
Weströhre von km 3,447 bis km 1,947 $V_{max}160\text{km/h}$, dann $V_{max}100\text{km/h}$ (bisher bis km 1,962 $V_{max}160\text{km/h}$, dann $V_{max}60\text{km/h}$).

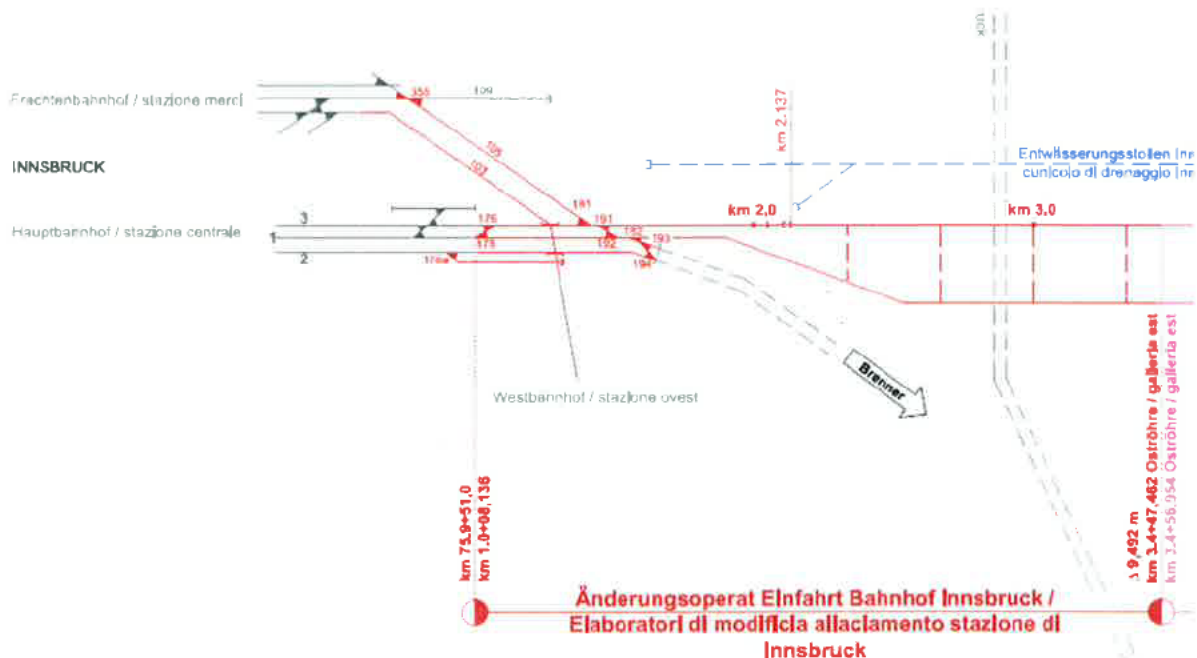
Die Regelfahrtrichtung der Bestandsstrecke verbleibt rechts, die des Basistunnels links (keine Überwerfung), womit das mittlere Gleis für beide Strecken im Regelfahrgleis Richtung Einfahrt Innsbruck Hbf bildet.

**I)
Allacciamento stazione di Innsbruck**

Accesso alla stazione ferroviaria di Innsbruck, denominazione del progetto "Modifica allacciamento stazione di Innsbruck" dalla prog. km 1,082 alla prog. km 3,447 che si compone di:

- Accesso combinato a tre binari delle due tratte alla stazione ferroviaria di Innsbruck, , compreso l'allacciamento a binario singolo della stazione merci e inclusa la modifica della pendenza e delle velocità ($V_{max}100\text{km/h}$);
- Tratta a doppio binario attraverso la gola del torrente Sill con ponte di versante, due gallerie a binario semplice, due ponti paralleli traversati sul Sill (di cui il ponte ovest incapsulato per motivi di ventilazione) e due canne della galleria di base in posizione modificata, compresa la variazione del gradiente e delle velocità:
Canna ovest $V_{max}100\text{km/h}$ fino alla prog. km 2,117, dalla prog. km 2,117 alla prog. km 3,447 $V_{max}160\text{km/h}$ invece di $V_{max}250\text{ km/h}$ precedentemente previsti a partire dalla prog. km 2,197);
Canna ovest dal km 3,447 al km 1,947 $V_{max}160\text{km/h}$, poi $V_{max}100\text{km/h}$ (finora fino al km 1,962 $V_{max}160\text{km/h}$, poi $V_{max}60\text{km/h}$).

Il senso di marcia normale della linea storica rimane a destra, quello della galleria di base a sinistra (nessun salto di montone), in modo tale che il binario centrale costituisca per entrambe le tratte il binario di marcia normale per l'accesso alla stazione centrale di Innsbruck.



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Einfahrt Bahnhof Innsbruck (rot) / estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 allacciamento stazione di Innsbruck (rosso)

Die Einfahrt Bahnhof Innsbruck beinhaltet wie bisher einen Um- und Ausbau der ÖBB-Bestandstrecke ab dem Portal des bestehenden Bergisel隧nells. Die Grenze zwischen den (künftigen) Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG und der BBT SE liegt bei km 1,7.

Come previsto finora, l'ingresso alla stazione di Innsbruck comprende l'adeguamento e l'ampliamento della linea esistente ÖBB a partire dal portale della galleria esistente Bergisel. Il confine tra gli impianti (futuri) della ÖBB Infrastruktur AG e quelli di BBT SE è ubicato alla prog. 1,7.

II)

Einbindung Umfahrung Innsbruck

mit der Projektbezeichnung „Änderung Einbindung Umfahrung Innsbruck“ ab km 3,457 bis km 8,103 (Haupttunnelsystem) bzw. km 9,853 der Umfahrung Innsbruck, bestehend aus

- Änderung der beiden Verbindungstunnels durch Anschluss an die bestehende Abzweigung Aldrans für beide Fahrtrichtungen, Überwerfung der Röhren zur kreuzungsfreien Einordnung der Gleise von der deutsch/österreichischen Rechtsfahrordnung zur italienischen Linksfahrordnung, wobei die Neigung in Fahrtrichtung Franzensfeste max. 6,75‰ beträgt. Der Querschnitt der Röhren wird zur Unterbringung des parallel abgetrennten Fluchtwegs in jeder Röhre unter Entfall der Querschläge erhöht. Die Geschwindigkeit beträgt $V_{max} 140\text{km/h}$;
- Änderung der Abzweigung Innsbruck/Kufstein (Weströhre) durch Lageänderung und Sonderweiche samt Herabsetzung der Geschwindigkeit Richtung Innsbruck ($V_{max} 160$ nunmehr zwischen km 6,063 und km 1,947; bisher bis km 3,580 $V_{max} 250$) samt Lageänderung der Oströhre und Sonderweiche zur systemischen Angleichung in diesem Abschnitt (Verschiebung der Geschwindigkeitserhöhung von $V_{max} 160$ auf $V_{max} 250$ von bisher km 2,197 auf km 4,981);
- Ersatz der MFS Innsbruck durch die Nothaltestelle (NHS) Innsbruck bei km 6,515 und eine Überleitstelle bei km 7,5. Die NHS Innsbruck hat eine Länge von 470 m und je 6 Verbindungen zum Mittelstollen über dem Entwässerungsstollen. Die Überleitstelle wird um 806 m nach Süden verschoben;
- Anpassung der Trassierung des Zufahrtstunnels Ampass;
- Anpassung und Verlängerung des begleitenden Rettungsstollens der Umfahrung Innsbruck (von km 9,119 der Umfahrung bis km 11,358 der Umfahrung samt Ausbildung je einer Verbindung zum Fluchtweg in den beiden Verbindungstunnels;
- Anpassung des Zufahrtstunnels Ahrental unter Erhöhung des Querschnitts dessen Einbindung in den Entwässerungsstollen sowie in die Nothaltestelle;

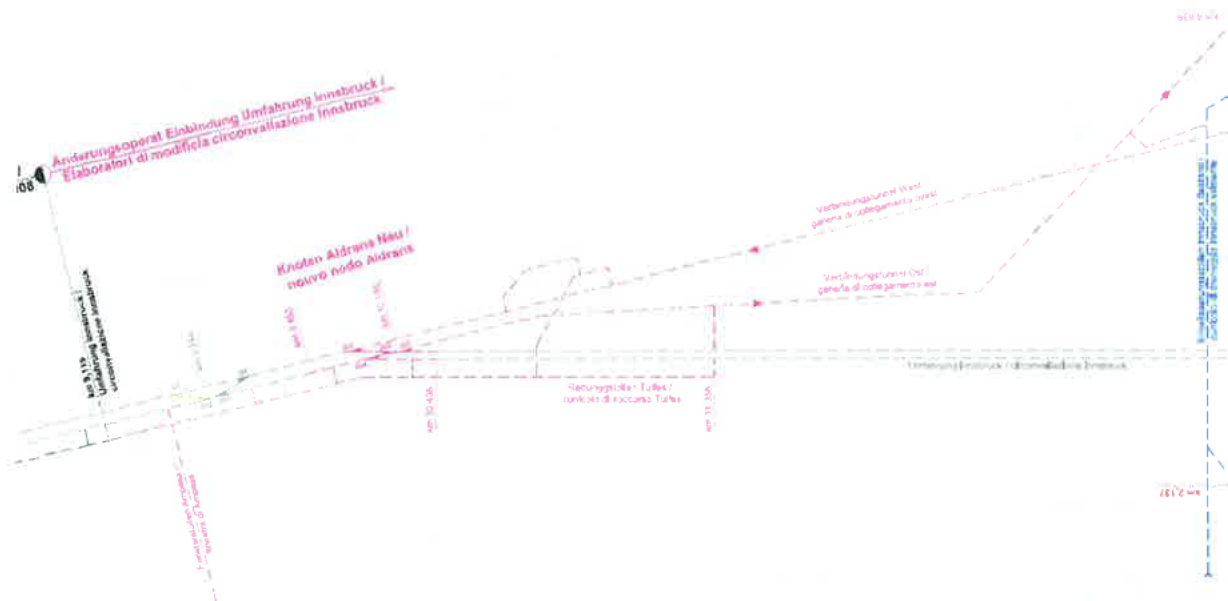
II)

Allacciamento circonvallazione di Innsbruck

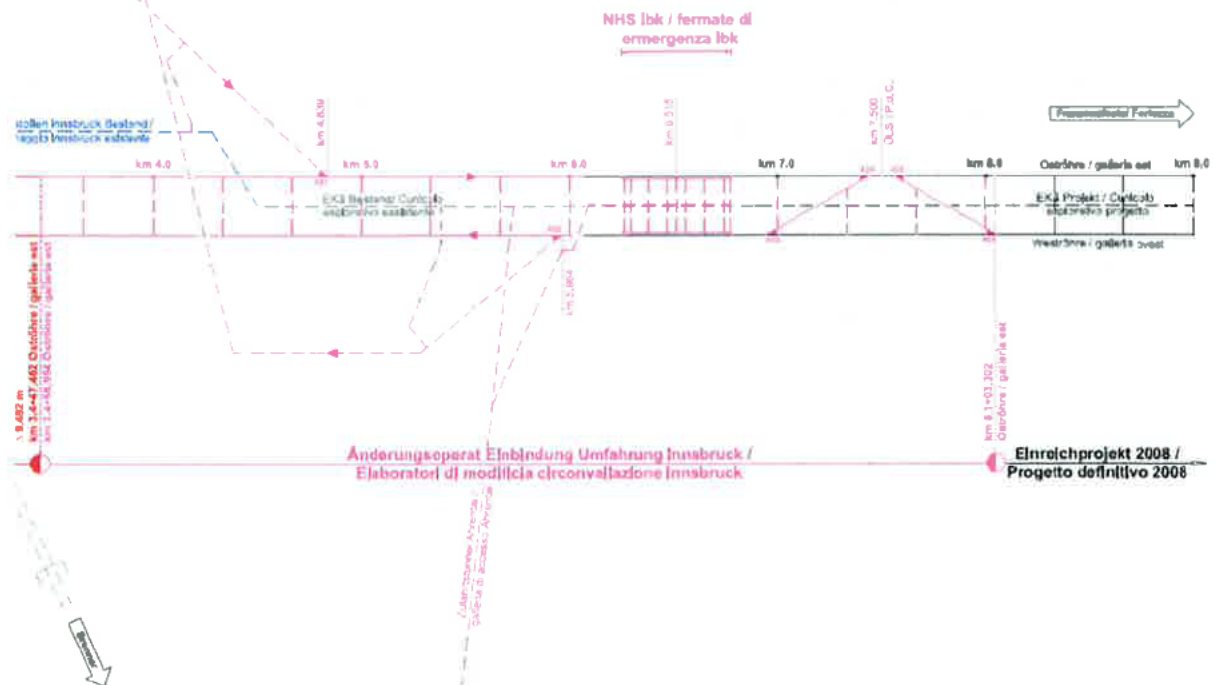
Allacciamento alla circonvallazione di Innsbruck con denominazione di progetto "Modifica allacciamento circonvallazione di Innsbruck" dal km 3,457 al km 8,103 (sistema di gallerie principali) ossia al km 9,853 della circonvallazione di Innsbruck, che consiste in

- Modifica delle due gallerie di interconnessione attraverso l'allacciamento alla diramazione di Aldrans esistente per entrambe le direzioni di marcia, salto di montone delle canne per l'adeguamento della direzione di marcia regolata a destra in Austria/Germania alla direzione di marcia italiana a sinistra senza inserire incroci; la pendenza in direzione di Fortezza sarà di max. 6,75‰. La sezione trasversale delle canne sarà aumentata per poter inserire in ogni canna la via di fuga parallela e separata, eliminando i cunicoli trasversali. La velocità massima ammonta a $V_{max} 140\text{km/h}$;
- Modifica della diramazione Innsbruck/Kufstein (canna ovest) mediante riposizionamento e scambio speciale, compresa la riduzione della velocità in direzione di Innsbruck (ormai $V_{max} 160$ tra il km 6,063 e il km 1,947; ad ora fino al km 3,580 $V_{max} 250$), incluso il riposizionamento della canna est e scambio speciale per l'adattamento sistemico in questa sezione (spostamento del punto di aumento della velocità da $V_{max} 160$ a $V_{max} 250$ dal km 2,197 al km 4,981);
- Sostituzione del posto multifunzione di Innsbruck e la fermata di emergenza di Innsbruck al km 6,515 e del posto di comunicazione al km 7,5. La fermata di emergenza ha una lunghezza di 470 m e rispettivamente 6 collegamenti con il cunicolo centrale attraverso il cunicolo di drenaggio. Il posto di comunicazione sarà spostato di 806 m verso sud;
- Adattamento del tracciato della galleria di accesso di Ampass;
- Adattamento e allungamento del cunicolo di soccorso accompagnatorio della circonvallazione di Innsbruck (dal km 9,119 della circonvallazione al km 11,358 della circonvallazione, compresa la costruzione di rispettivamente un collegamento con la via di fuga nelle due gallerie di collegamento);
- Adattamento della galleria di accesso di Ahrental e rialzo della sezione trasversale, il suo allacciamento al cunicolo di drenaggio e alla fermata di emergenza;

- Änderung der Vortriebsrichtung der Verbindungstunnels (Vortrieb über den Zufahrtstunnel Ahrental anstelle des Zufahrtstunnels Ampass).
- Modifica della direzione d'avanzamento delle gallerie di interconnessione (avanzamento dalla galleria di accesso di Ahrental invece dalla galleria di accesso di Ampass).



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Knoten Aldrans und Verbindungstunnel neu / estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 nodo di Innsbruck e gallerie di collegamento.



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Haupttunnelsystem und Abzweigung Verbindungstunnel neu (violett) / Estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 sistema principale delle canne e diramzione delle gallerie nuove di collegamento (violetta)

III)

Änderungsantrag betreffend beide Teile

Es werden nachstehende Änderungen von Maßnahmen aus dem UVG in der Fassung der Erklärung zum Antragsbestandteil im damaligen eisenbahnrechtlichen Verfahren vom 11.11.2008 für den „Raum Innsbruck“ sowie Spruchpunkt 1/a des Bescheides vom 22.05.2013, GZ. BMVIT-220.151/0001-IV/SCH2/2013 vom beantragt:

Die Maßnahmen 146 und inhaltsgleich 204 (vgl. Seite 184 der Baugenehmigung Bescheid aus 2009) im Abschnitt km 2,228 - km 5,000 sowie den beiden Verbindungstunnel (Verbindungstunnel West: von km 1,5 – km 3,03; Verbindungstunnel Ost: von km 2,5 – km 4,0) entfallen. Die BBT SE führt dessen ungeachtet vortriebsbezogene Vorauserkundungen durch.

B)

Änderung der Rodungsbewilligung

Gemäß § 16 Forstgesetz wird die Änderung der erteilten Rodungsbewilligung im Gebiet der Stadt Innsbruck Spruchpunkt A/3 des Bescheides vom 15.04.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2008 im Bereich der Sillschlucht (KG Wilten) und zwar Ausdehnung der dauernden Rodungsfläche von bisher 4.558m² auf 11.551m² bei gleichzeitiger Verminderung der befristeten von 4.910m² auf 580m² beantragt. Die Gesamtrodungsfläche erhöht sich damit von bisher 9.468m² auf 12.117m².

Der Rodungsantrag betrifft ausschließlich den Vorhabensteil „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“.

Hinweis zu den Planunterlagen:

Die Planunterlagen bestehen aus folgenden Teilen:

- a. Ergänzende Umweltverträglichkeitserklärung „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ betreffend den Abschnitt km 1,008 bis km 3,447;
- b. Eisenbahnrechtlicher Bauentwurf betreffend den Abschnitt km 1,008 km 3,447 „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ einschließlich Gutachten nach § 31a EisebG zu diesem Abschnitt
- c. Rodung Einfahrt Bahnhof Innsbruck betrifft nur zusätzliche Rodungen in der Katastralgemeinde Wilten
- d. Eisenbahnrechtlicher Bauentwurf „Einbindung

III)

Istanza riguardante le due parte

Contemporaneamente si richiedono le seguenti modifiche relative alle prescrizioni richieste dalla PCA nella versione della dichiarazione relativa alla parte della richiesta del 11/11/2008 nella procedura ai sensi del diritto ferroviario di allora inerente all' "Area di Innsbruck" nonché punto della sentenza 1/a del decreto del 22/05/2013, n. BMVIT-220.151/0001-IV/SCH2/2013:

Il provvedimento 146 e il provvedimento 204 con lo stesso contenuto (cfr. pag. 184 dell'autorizzazione a costruire, delibera del 2009) nel tratto dal km 2,228 al km 5,000 e la galleria di collegamento (galleria di collegamento est: dal km 1,5 al km 3,03; galleria di collegamento est: dal km 2,5 al km 4,0) vengono eliminati. Nonostante ciò, la BBT SE esegue prospezioni in avanzamento in fase di scavo.

B)

Modifica dell'autorizzazione al disboscamento

Ai sensi dell'art. 16 della Legge forestale austriaca si richiede la modifica dell'autorizzazione al disboscamento rilasciata per l'area della città di Innsbruck, punto della sentenza A/3 del decreto del 15/04/2009, n. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2008, nell'area della gola del torrente Sill (CC Wilten) ossia l'estensione della superficie di disboscamento permanente di originariamente 4.558m² a 11.551m² con contemporanea riduzione dei 4.910m² temporanei a 580m². L'area di disboscamento aumenta così da 9.468m² a 12.117m².

L'istanza di disboscamento attiene esclusivamente la parte progettuale "Allacciamento stazione di Innsbruck".

Indicazione riguardante gli elaborati grafici progettuali:

Gli elaborati grafici progettuali sono suddivisi nelle seguenti parti:

- a. Dichiarazione di compatibilità ambientale integrativa "Allacciamento stazione di Innsbruck" riguardante la tratta compresa tra la progressiva 1,008 e la progressiva 3,447.
- b. Progetto costruttivo di diritto ferroviario austriaco relativo alla tratta compresa tra la progressiva 1,008 e la progressiva 3,447 "Allacciamento stazione di Innsbruck" inclusa la perizia ai sensi dell'art.31a della legge ferroviaria austriaca riguardante la suddetta tratta
- c. Disboscamento dell'allacciamento nella gola del torrente Sill attiene il comune catastale di Wilten
- d. Progetto costruttivo di diritto ferroviario austriaco

Umfahrung Innsbruck" betreffend den Abschnitt km 3,456 km 8,103 sowie die Verbindungstunnels und Nebenstollen einschließlich Gutachten nach § 31a EisbG zu diesem Abschnitt

[Anm.: an der Schnittstelle beider Bauentwürfe besteht eine Fehlkilometrierung von 9,462m (Oströhre). Dies ist eine Folge der getrennten Erstellung beider Änderungsteile. Wenn nichts angegeben ist, bezieht sich die Kilometrierung immer auf die Oströhre]

Bezeichnungen:

Die im Antrag gewählten Bezeichnungen weichen in den Abschnittsbezeichnungen von der Terminologie der erteilten eisenbahnrechtlichen Genehmigung in folgenden Punkten ab:

1. *Einfahrt Bahnhof Innsbruck*: umfasst nur einen Teilabschnitt der Einfahrt Innsbruck laut Baugenehmigung;
2. *Einbindung Umfahrung Innsbruck*: dieser umfasst über die Beschreibung in der Baugenehmigung hinaus Teile des Haupttunnelsystems und zwar den Zufahrtstunnel Ahrental, die Nothaltestelle Innsbruck, die Überleitstelle Innsbruck sowie Anbindung der Nothaltestelle an den Zufahrtstunnel Ahrental.

Diese Änderungsanträge werden wie folgt begründet:

- a) Einbindung Umfahrung Innsbruck

Der Knoten (Abzweigung) Aldrans war insoweit ungünstig konzipiert, als der gesamte Verkehr zum Brenner Basistunnel über die abzweigende Weiche in den Verbindungstunnel geführt worden wäre. Insbesondere durch den schweren Güterfernverkehr wären damit durch großen Verschleiß hohe Erhaltungsaufwände entstanden. Weiters hätten die Aufweitungsarbeiten am bestehenden Inntaltunnel nach Inbetriebnahme der Neuen Unterinntalbahn zu einer nicht vertretbaren Einschränkung des Güterfernverkehrs auf der gesamten Brennerachse geführt.

Die nunmehr gewählte Lösung besteht darin, aus dem bereits 1989 – 1994 errichteten Abzweigstützen (Blindstollen) zweigleisig auszufahren, zumal dieser schon damals in Achsrichtung des Inntaltunnels errichtet worden war. Das Problem der Querschläge infolge der dadurch notwendigen werdenden Überwerfung der beiden Verbindungstunnels zum Basistunnel wegen der unterschiedlichen Fahrordnung

"Allacciamento circonvallazione di Innsbruck" relativo alla tratta compresa tra la progressiva 3,456 km e la progressiva 8,103 nonché la galleria di interconnessione e i cunicoli accessori inclusa la perizia ai sensi dell'art.31a della legge ferroviaria austriaca riguardante la suddetta tratta.

[Nota: all'interfaccia tra i due progetti costruttivi è stato riscontrato un errore della progressiva di 9,462m (canna est). Quanto sopra è dovuto all'elaborazione separata delle due parti della variante. Se non c'è nessuno mai annoto, i chilometri si riferiscono alla canna est]

Terminologia:

La terminologia utilizzata nell'istanza per le denominazioni delle tratte differisce nei seguenti punti dalla terminologia della concessione ai sensi del diritto ferroviario austriaco:

1. *Allacciamento stazione di Innsbruck*: secondo la concessione edilizia è compreso solo un tratto parziale dell'ingresso ad Innsbruck;
2. *Allacciamento circonvallazione di Innsbruck*: questo punto oltre alla descrizione contenuta nella concessione edilizia comprende anche parti del sistema delle gallerie principali, ovvero la galleria di accesso di Ahrental, la fermata di emergenza di Innsbruck, il posto di comunicazione di Innsbruck e il collegamento della fermata d'emergenza con la galleria d'accesso di Ahrental.

Le suddette istanze di modifica sono state motivate nel modo seguente:

- a) Allacciamento circonvallazione di Innsbruck:

Il nodo (diramazione) di Aldrans è stato concepito in modo sfavorevole nella misura in cui tutto il traffico in direzione della Galleria di Base del Brennero avrebbe dovuto passare per lo scambio deviato nella galleria di collegamento. Soprattutto il traffico merci pesante a lunga percorrenza avrebbe fortemente usurato la linea, derivandone elevate spese di manutenzione. Inoltre, i lavori di ampliamento nell'esistente galleria dell'Inntal, in seguito alla messa in esercizio della nuova linea nella bassa valle dell'Inn, avrebbero portato ad una limitazione ingiustificabile del traffico merci a lunga percorrenza sull'intero asse del Brennero.

La soluzione scelta prevede un'uscita a doppio binario dal tronco di diramazione (galleria a fondo cieco) costruito già negli anni 1989 - 1994, visto che il suddetto tronco segue l'asse della galleria della valle dell'Inn. Di conseguenza, il problema dei cunicoli trasversali dovuto al salto di montone delle due gallerie di collegamento con la galleria di base, resosi necessario a causa della differente direzione di marcia

der Züge im Norden und Süden wird nun damit gelöst, dass in diesem Abschnitt im Prinzip das Rettungskonzept der Umfahrung Innsbruck Anwendung findet. Dieses besteht in der Rettung über den begleitenden Rettungsstollen, im Falle der Verbindungstunnels über eine Rettung durch einen abgetrennten Fluchtgang in derselben Fahröhre. Damit wird zwar der Durchmesser der Tunnels höher, es entfallen aber die sehr schwierigen Querschläge zwischen den Tunnelröhren.

Auch im Bereich der Abzweigung Patsch ergaben sich für die Weichenlage ähnlich ungünstige Bedingungen wie in Aldrans. Entsprechend Vorschlägen der ÖBB-Infrastruktur AG wurde hier Achse der Fahröhren verschoben, sodass die Abzweigungen nun in einer y-förmigen Weiche erfolgen. Allerdings ist damit eine Verminderung der Geschwindigkeit von bisher $V_{max}250$ auf $V_{max}160$ (bei gewähltem Weichentyp) verbunden. In den Verbindungstunnels zur Umfahrung Innsbruck (Kufstein) beträgt diese weiterhin $V_{max}140$.

Dieser Einbruch der Geschwindigkeit bis km 4,981 in der Oströhre (bisher km 2,197) und ab km 6,063 in der Weströhre (bisher 2,197) auf das Niveau einer konventionellen Strecke ist Folge des aus wirtschaftlichen Erwägungen gewählten Weichentyps.

Die Anpassung der Trasse des Zufahrtstunnels Ampass ist der Westverschiebung der Abzweigung Aldrans (Fahrtrichtung BBT) um ca. 1,5 km auf km 10,577 der Umfahrung geschuldet. Als Folge dieser Westverschiebung muss der begleitende Rettungsstollen um rund 1 km verlängert werden.

Baugelogistische Erwägungen haben zu einer Erhöhung des Querschnitts des Zufahrtstunnels geführt. Die damit verbundene Ausbruchsmehrmenge wird durch die festgestellten höheren Verdichtungsgrade des Quarzphyllits kompensiert. Es entsteht kein Mehrbedarf an Deponievolumen.

b) Einfahrt Bahnhof Innsbruck

Vereinfacht ausgedrückt wird hier auf die flache Anbindung des Frachtenbahnhofs und eine seitenrichtige Ausfahrt aus dem Personenbahnhof in Richtung Franzensfeste verzichtet. Damit entfallen eine Reihe von Tiefbaumaßnahmen im Bartlmä (Ausfahrtstunnels in offener Bauweise) sowie die Untertunnelung des Bergisels und der Sill durch die Röhre in Fahrtrichtung Franzensfeste.

Diese Anlagen werden durch die Zulegung des Gleises Richtung Franzensfeste auf der Ostseite des Einfahrtsgleises aus dem Basistunnel ersetzt. Im Bahnhofsbereich (Südkopf bis Bergiseltunnel) ergibt sich daraus eine dreigleisige Strecke, wobei das mittlere Gleis das Regeleinfahrtsgleis für beide Strecken sein wird. Die beiden eingleisigen

dei treni a nord e a sud, si risolve applicando in questo tratto, in linea di massima, lo schema di sicurezza e soccorso della circonvallazione di Innsbruck. Tale soluzione consiste nel salvataggio attraverso il cunicolo di soccorso parallelo, nel caso delle gallerie di collegamento nel salvataggio attraverso una via di fuga separata nella stessa canna. Questo comporta effettivamente un aumento nel diametro delle gallerie, ma possono essere eliminati i cunicoli trasversali di collegamento tra le due canne, la cui realizzazione sarebbe stata molto difficile.

Per la posizione degli scambi nella zona della diramazione di Patsch risultavano condizioni sfavorevoli, similmente a quanto riscontrato ad Aldrans. L'asse delle canne è stato spostato in base alle proposte dell'ÖBB-Infrastruktur AG, in modo che le diramazioni adesso si realizzano con uno scambio ad Y. Comunque, le modifiche di cui sopra portano ad una riduzione della velocità da $V_{max}250$ a $V_{max}160$ (nel caso del tipo di scambio selezionato). Nelle gallerie di collegamento con la circonvallazione Innsbruck (Kufstein), la velocità rimane di $V_{max}140$.

Questa diminuzione della velocità fino alla prog. 4,981 nella canna est (finora prog. 2,197) e a partire dalla prog. 6,063 nella canna ovest (finora 2,197) al livello della linea convenzionale è dovuto al tipo di scambio scelto sulla base di considerazioni economiche.

L'adeguamento del tracciato della galleria di accesso di Ampass è dovuto allo spostamento della diramazione di Aldrans (in direzione della galleria di base) di ca. 1,5 km verso ovest alla progr. chil. 10,577 della circonvallazione. Come conseguenza di tale spostamento, la lunghezza del cunicolo di soccorso parallelo deve essere aumentato di ca. 1 km.

Alcune considerazioni inerenti alla logistica di cantiere hanno portato ad un aumento della sezione della galleria di accesso. Il volume maggiore di materiale di scavo sarà compensato dal valore di compressione dimostratosi maggiore della roccia nella fillade quarzifera. Non vi è quindi alcuna necessità di aumentare il volume di materiale da conferire in deposito.

b) Allacciamento stazione di Innsbruck

Semplificando, si è rinunciato al collegamento a raso della stazione merci ed a un'uscita laterale dalla stazione passeggeri in direzione di Fortezza. In tal modo si eliminano una serie di opere in sotterranea nel Bartlmä (gallerie di uscita in artificiale) nonché il sottopassaggio del Bergisel e del torrente Sill attraverso le canne in direzione di Fortezza.

Tali opere saranno sostituite dalla realizzazione del binario in direzione Fortezza sul lato est del binario di arrivo dalla galleria di base. Nella zona della stazione (dalla testa sud fino alla galleria del Bergisel) ne deriva un tratto a tre binari, ove il binario centrale costituisce per entrambe le tratte il binario di marcia normale per l'accesso alla stazione centrale di

Hangbrücken am Ausgang der Sillschlucht werden zu einer doppelgleisigen Brücke, ferner wird die Sill mittels zweier paralleler eingleisiger Brücken gequert.

Bewertung:

Die Änderung der Einfahrt Bahnhof Innsbruck hat geänderte Umweltauswirkungen zufolge, derentwegen eine ergänzende Umweltverträglichkeitserklärung erstellt wurde und abgeschlossen ist.

Hingegen hat die Änderung der Einbindung Umfahrung Innsbruck keine geänderten relevanten Auswirkungen auf die Umwelt, weshalb keine UVE erstellt wurde, sondern nachstehend kurz eine kurze Darstellung der Umweltauswirkungen vorgenommen wird:

Darstellung betreffend die Umweltauswirkungen einer Änderung der Baugenehmigung in Anlehnung an Fragenbereich 2 „Auswirkungen, Maßnahmen“ des UVG für den Vorhabensteil „Einbindung Umfahrung Innsbruck“:

1. Mensch und Lebensräume
Mit Ausnahme einer geringfügigen Abweichung im Gemeindegebiet von Lans bleiben die Verbindungstunnels innerhalb des Streifens der bisher genehmigten Röhren. Alle Änderungen der betreffen Tunnels mit hoher Überlagerung. Daher keine relevanten Änderungen gegenüber der Baugenehmigung.
2. Tiere, Pflanzen, Lebensräume
Keine Änderung der Verhältnisse gegenüber der Baugenehmigung.
3. Boden
Keine Änderung der Verhältnisse gegenüber der Baugenehmigung
4. Wasser
Die Erkundungs- und Beweissicherungsbohrungen im Bereich Lansersee nach Durchführung des UVP-Verfahrens sowie der Vortrieb des Erkundungsstollens Ahrental haben den strukturgeologischen Aufbau bestätigt und frühere Befürchtungen betreffend einen Zusammenhang mit Oberflächenwasser (Seerosenweiher, Viller Moor, Lansersee, Mühlsee) widerlegt.
5. Luft / Klima
Keine Änderung der Verhältnisse gegenüber der Baugenehmigung. Keine Erhöhung von Transporten des Tunnelausbruchs über die Straße.
6. Landschaft
Keine Änderung der Verhältnisse gegenüber der Baugenehmigung.
7. Sach- und Kulturgüter
Keine Änderung der Verhältnisse gegenüber der Baugenehmigung

Innsbruck. I due ponti di versante a binario unico all'uscita della gola del torrente Sill diventeranno un ponte a binario doppio e il Sill sarà inoltre attraversato anche da due ponti paralleli a binario unico.

Valutazione:

La modifica dell'entrata alla stazione di Innsbruck comporta dei cambiamenti in termini di conseguenze ambientali, per cui è stata elaborata una DCA integrativa allegata alla presente.

La modifica dell'allacciamento alla stazione di Innsbruck, invece, non comporta cambiamenti rilevanti in termini di conseguenze ambientali, per cui non è stata elaborata una DCA, bensì una breve descrizione, che trova di seguito, degli effetti sull'ambiente:

Rappresentazione degli impatti ambientali dovuti ad una modifica dell'autorizzazione a costruire, sulla scorta del gruppo di domande 2 "Impatti, misure" della Legge VIA per la parte di progetto "Allacciamento circonvallazione di Innsbruck":

1. Uomo e habitat
Ad eccezione di una modifica minima nel territorio del Comune di Lans, i cunicoli di collegamento rimangono nell'area delle canne già autorizzate. Tutte le modifiche delle gallerie interessate con copertura elevata. Non risultano modifiche sostanziali rispetto all'autorizzazione alla costruzione.
2. Fauna, flora, habitat
Nessun cambiamento delle condizioni rispetto all'autorizzazione alla costruzione.
3. Suolo
Nessun cambiamento delle condizioni rispetto all'autorizzazione alla costruzione.
4. Acqua
I sondaggi di prospezione e monitoraggio nella zona del lago Lansersee in seguito alla procedura di VIA nonché all'avanzamento del cunicolo esplorativo hanno confermato la struttura geologica e confutato i precedenti timori relativi alle interferenze con le acque di superficie (lago Seerosenweiher, zona umida Viller Moor, laghi Lansersee e Mühlsee).
5. Aria - clima
Nessun cambiamento delle condizioni rispetto all'autorizzazione alla costruzione. Non c'è nessun aumento dei trasporti della materiale di scavo sulle strade.
6. Paesaggio
Nessun cambiamento delle condizioni rispetto all'autorizzazione alla costruzione.
7. Beni materiali e culturali
Nessun cambiamento delle condizioni rispetto all'autorizzazione alla costruzione.

Hinweise zum Detaillierungsgehalt der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und des Änderungsantrags

Den Bauentwürfen sind die für die Beurteilung des Bauvorhabens maßgebenden Umstände (hier: Änderungen gegenüber der erteilten Genehmigung) zu entnehmen. In den weiteren Planungsphasen (Ausschreibungsplanung, Ausführungsplanung) werden entsprechend dem Stand der Technik unter Beachtung der ArbeitnehmerInnenchutzanforderungen Detailfestlegungen getroffen. Diese erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 9b EisbG) insbesondere unter Beachtung der Interoperabilität.

Die erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung aus 2009 fußt auf einem Bauentwurf, der noch vor Inkrafttreten der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV), BGBl. II Nr. 128/2008, zur Genehmigung eingereicht worden war. Das sogenannte „Zusatzdokument Optimierungsmaßnahmen“ D0118-04484-10 (Einlage E-I-3.0-01-05) hatte vorrangige Bedeutung (vgl. Punkt 3 des Dokuments, Seite 9). Im Zusatzdokument wurde unter Punkt 1 (Seite 5) einleitend ausgeführt:

„Diese Optimierungsmaßnahmen lösen einen Anpassungsbedarf aus, der von der BBT SE in den weiteren Planungsphasen (Ausschreibungsplanung, Ausführungsplanung) entsprechend dem Stand der Technik unter Beachtung der ArbeitnehmerInnenchutzanforderungen ausgeführt wird.“

Diese Vorgangsweise korrespondiert mit der Vorschrift des § 2 Abs. 2 EBEV. Im Anlassfall betrifft dies insbesondere die Zugsicherungs- und Zugleitsysteme, die als grenzüberschreitende Schemapläne (Einlagen E-VI-5.0-04-09 bis E-VI-5.0-04-19) enthalten waren und nur daher nur im System für das österreichische Staatsgebiet genehmigt wurden. Das gesamte System der ZZS unterliegt der TSI ZZS 2012/88/EU in der Fassung des Beschlusses 2012/696/EU und ist als solches zu implementieren.

Dies gilt ebenso für den Ersatz der MFS Innsbruck durch die Nothaltestelle (NHS) Innsbruck bei km 6,515 und eine Überleitstelle bei km 7,5. Die NHS Innsbruck hat eine Länge von 470m und je 6 Verbindungen zum Mittelstollen über dem Entwässerungsstollen.

Die Bewertung der Risiken in den weiteren Planungsphasen (Ausschreibungs- und Ausführungsplanung) erfolgt nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013.

Auf das Betriebsprogramm (400/d Züge im Querschnitt Brenner, Planfall 2020, Planfall 2025, Auslegungfall) ergeben sich keine Auswirkungen. Die Jahresbezeichnungen geben nur bestimmte erreichte Realisierungsstände des Ausbaus der Achse München-Verona wieder. Sie sind nicht als zeitliche

Note in dettaglio relative al contenuto dell'autorizzazione alla costruzione ai sensi del diritto ferroviario austriaco e della richiesta di variante

I termini determinanti per la valutazione del progetto possono essere rilevati dalle bozze del progetto costruttivo (ne: le modifiche dall'autorizzazione). Nelle fasi successive di progettazione (progettazione esecutiva) saranno fatte determinazioni in dettaglio in osservanza dello stato della tecnica e dei requisiti della legge di tutela dei lavori." Queste saranno fatte secondo lo stato tecnico (§ 9b EisbG) in particolare sull'osservanza dell'interoperabilità.

L'autorizzazione alla costruzione del 2009 ai sensi del diritto ferroviario si basa su una bozza di progetto presentata prima dell'entrata in vigore del regolamento sulle bozze di progetto costruttivo ai sensi del diritto ferroviario (EBEV), BGBl. II n. 128/2008. Il così detto "Documento aggiuntivo relativo agli interventi di ottimizzazione" D0118-04484-10 (allegato E-I-3.0-01-05) è stata di primaria importanza (si veda a tal proposito il punto 3 del documento, p. 9). Al punto 1 (p. 5) del documento aggiuntivo si è affermata a titolo introduttivo che:

“Queste misure di ottimizzazione causano delle necessità di adattamento che verranno effettuate da BBT SE nelle successive fasi di progettazione (progettazione esecutiva) in osservanza dello stato della tecnica e dei requisiti della legge di tutela dei lavori.”

Tale modo di procedere corrisponde a quanto prescritto dal § 2, comma 2 EBEV. Nel caso in oggetto si tratta in particolare dei sistemi di comando e controllo contenuti come piani schematici transfrontalieri (allegati E-VI-5.0-04-09 a E-VI-5.0-04-19) e approvati soltanto per tale motivo per il territorio austriaco. L'intero sistema di comando, controllo e segnalamento è regolato dalla STI CCS 2012/88/EU nella versione del decreto 2012/696/EU e va implementato in tal senso.

Ciò si applica anche per quanto riguarda la sostituzione del posto multifunzione di Innsbruck con la fermata di emergenza di Innsbruck al km 6,515 e un posto di comunicazione al km 7,5. La fermata di emergenza ha una lunghezza di 470m e 6 collegamenti con il cunicolo centrale attraverso il cunicolo di drenaggio.

La valutazione dei rischi nelle successive fasi di progettazione (progettazione esecutiva) sarà fatta secondo il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013.

Non c'è alcun effetto sul programma di esercizio (400 t/g nella sezione del Brennero, programmi di esercizio previsti per gli scenari con orizzonte 2020 e 2025 e nella configurazione finale). Le indicazioni degli anni rappresentano soltanto determinati stadi che sono stati raggiunti nell'espansione dell'asse Monaco-



Festlegungen zu begreifen.

Verona. Non vanno considerati come scadenze definite.

Abschließende Angaben

Die BBT-SE erklärt, dass unter der Emailanschrift recht@bbt-se.com Schriftstücke des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie rechtswirksam zugestellt werden können

Dieser Antrag, seine Anlagen und Beilagen sind in deutscher und meist auch italienischer Sprache erstellt. Bei Widersprüchen gilt die deutsche Sprache.

Informazioni conclusive

BBT SE dichiara che all'indirizzo di posta elettronica recht@bbt-se.com possono essere recapitati con effetto giuridico gli atti del Ministero austriaco dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia.

Questa domanda, sulle appendici e sugli allegati sono redatto in tedesco ed in più delle volte in italiano. In caso di disposizioni contraddittorie fa fede la versione tedesca.

Betroffene Gemeinden zu A):

- Stadt Innsbruck, Maria Theresien Str. 43, 6020 Innsbruck,
- Gemeinde Patsch, Dorfstr. 22, 6082 Patsch,
- Gemeinde Ampass, Römerstr. 21, 6070 Ampass
- Gemeinde Aldrans, Dorf 34, 6071 Aldrans
- Gemeinde Lans, Boutignyplatz 128, 6072 Lans
- Gemeinde Ellbögen, St. Peter 23, 6083 Patsch
- Gemeinde Ampass, Römerstr. 21, 6070 Ampass

Comuni interessati ad A):

- Città di Innsbruck, Maria Theresien Str. 43, 6020 Innsbruck,
- Comune di Patsch, Dorfstr. 22, 6082 Patsch,
- Comune di Ampass, Römerstr. 21, 6070 Ampass
- Comune di Aldrans, Dorf 34, 6071 Aldrans
- Gemeinde Lans, Boutignyplatz 128, 6072 Lans
- Comune di Ellbögen, St. Peter 23, 6083 Patsch
- Comune di Patsch, Römerstr. 21, 6070 Ampass

Betroffene Gemeinden zu B):

- Stadt Innsbruck, Maria Theresien Str. 43, 6020 Innsbruck

Comuni interessati a B):


- Città di Innsbruck, Maria Theresien Str. 43, 6020 Innsbruck

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

Galleria di Base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE

Recht / Legale


Dr. Johann Mager
Bev. Vertreter, delegato

Anlagen/Appendici:

- A Einlagenübersicht erg. UVE „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ Nr. / elenco breve DCA integrativa "Allacciamento stazione di Innsbruck" n. D0472-4279-30,
- B Einlagenübersicht Bauentwurf „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ Nr. / elenco breve progetto costruttivo "Allacciamento stazione di Innsbruck" n. D0472-04278-10,
- C Einlagenübersicht Bauentwurf „Einbindung Umfahrung Innsbruck“ Nr. / elenco breve progetto costruttivo "Allacciamento circonvallazione di Innsbruck" D0118-04278-10,
- D Einlagenübersicht betreffend Rodung „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ / elenco breve relativo al disboscamento "Allacciamento stazione di Innsbruck" n. D0472-04979-30

Beilagen zu den Anträgen (gesondert vorgelegt) / Allegati alle istanze (esibiti separati):

1. Ergänzende Umweltverträglichkeitserklärung UVE_erg / Dichiarazione di compatibilità ambientale integrativa DCA_int.
2. Eisenbahnrechtlicher Bauentwurf Änderungsoperat "Einfahrt Bahnhof Innsbruck" / Progetto costruttivo al diritto ferroviario "Modifica Allacciamento



- stazione di Innsbruck"
3. Eisenbahnrechtlicher Bauentwurf Änderungsoperat "Einbindung Umfahrung Innsbruck" / Progetto costruttivo al diritto ferroviario "Modifica Allacciamento circonvallazione di Innsbruck"
 4. Rodungsoperat Änderungsoperat "Einfahrt Bahnhof Innsbruck" / planimetrie disboscamento "Modifica Allacciamento stazione di Innsbruck".
 5. Gutachten § 31a EIsbG / Parere ai sensi dell'art. 31a EIsbG
 6. Zwischenbescheinigung der Benannten Stelle RINA / attestato dell'Organismo Notificato RINA



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt
der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea
attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sch2-Vollzug
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holznerbauer

Radetzkystr. 2
1012 Wien

Innsbruck, 28.05.2013
Zl. 21256A-Ha/Ha

**EISENBahnACHSE MÜNCHEN – VERONA
BRENNER BASISTUNNEL
EINBINDUNG UMFÄHRUNG INNSBRUCK
AUSTAUSCH EINES DOKUMENTS**

**ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
ALLACCIAMENTO CIRCONVALZIONE DI
INNSBRUCK, CAMBIO DI UN DOCUMENTO**

Sehr geehrter Herr Mag. Holznerbauer,

in der Anlage übermitteln wir Ihnen das Dokument „Bahnbetriebliche Analyse“ 10000-III-02-TB-00122-30 aus dem Fachbereich III des eisenbahnrechtlichen Bauentwurfs „Einbindung Umfahrung Innsbruck“ zum Austausch. Dieses Dokument wurde von der BBT SE erstellt, das auszutauschende Dokument der ÖBB Netzentwicklungs GmbH ist hinfällig.

Eingelegt ist in der richtigen Zusammenstellung des Bauentwurfs dieser in elektronischer Form (DVD).

Der Antrag selbst erfolgt mit gesonderter Post.

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

**Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE**

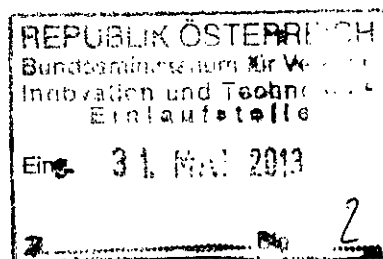
Recht / Legale

Dr. Johann Hager

Anlagen / Appendice

Bericht / relazione 10000-III-02-TB-00122-30

DVD Einbindung Umfahrung Innsbruck



Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@bbt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE

Piazza Stazione 1 • I-39100 Bolzano
Tel. +39 0471 0622-10 • Fax: +39 0471 0622-11
Part. IVA IT02431150214 • Registro delle Imprese Bolzano 02431150214
Cap. sociale / Ges.-Kap. € 10.240.000 v.e. / i.v.

Amraser Str. 8 • A-6020 Innsbruck
Tel. +43 512 4030 • Fax +43 512 4030-110
UID Nr. ATU 61270868 • FN 367729d • Landesgericht Innsbruck • DVR Nr. 1034707
E-mail bbt@bbt-se.com • www.bbt-se.com



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt
der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea
attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sch2-Vollzug
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystr. 2
1012 Wien

Innsbruck, 29.05.2013
Zl. 21281A-Ha/Ha

**EISENBahnACHSE MÜNCHEN – VERONA
BRENNER BASISTUNNEL
EINBINDUNG BAHNHOF INNSBRUCK
AUSTAUSCH EINES DOKUMENTS**

**ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
ALLACCIAMENTO STAZIONE DI
INNSBRUCK, CAMBIO DI UN DOCUMENTO**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

in der Anlage übermitteln wir Ihnen das Dokument „Bahnbetriebliche Analyse“ 10000-KTB-00123-30 aus dem Fachbereich III des eisenbahnrechtlichen Bauentwurfs „Einbindung Bahnhof Innsbruck“ zum Austausch. Dieses Dokument wurde von der BBT SE erstellt, das auszutauschende Dokument der ÖBB Netzentwicklungs GmbH mit der Dokumentennummer 10000-KTB-00122-30 ist hinfällig. Angeschlossen ist ferner das dahin richtig gestellte Einlagenverzeichnis 10000-KTB-00310-30.

Eingelegt ist in der richtigen Zusammenstellung des Bauentwurfs dieser in elektronischer Form (DVD).

Der Antrag selbst erfolgt mit gesonderter Post.

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

**Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE**

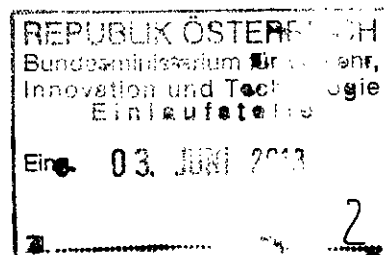
Recht / Legale

Dr. Johann Hager

Anlagen / Appendice

Bericht / relazione 10000-KTB-00123-30 und Einlagenverzeichnis / Elenco degli operati 10000-KTB-00310-30

DVD Einbindung Bahnhof Innsbruck



Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@bbt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE

Piazza Stazione 1 • I-39100 Bolzano
Tel.: +39 0471 0622-10 • Fax: +39 0471 0622-11
Part. IVA IT02431150214 • Registro delle Imprese Bolzano 02431150214
Cap. sociale / Ges.-Kap. € 10.240.000 v.e. / i.v.

Amraser Str. 8 • A-6020 Innsbruck
Tel. +43 512 4030 • Fax: +43 512 4030-110
UID Nr.: ATU 61270869 • FN 367729d • Landesgericht Innsbruck • DVR Nr.. 1034707
E-mail: bbt@bbt-se.com • www.bbt-se.com



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetzfinanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sch2-Vollzug
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystr. 2
1012 Wien

Innsbruck, 11.09.2013
Zl. 21751A-Ha/Ha

**EISENBahnNACHSE MÜNCHEN – VERONA
BRENNER BASISTUNNEL
ÄNDERUNG DER GENEHMIGUNG 2013 – RAUM
INNSBRUCK
ERKLÄRUNG**

**ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
MODIFICA DELL'AUTORIZZAZIONE 2013 – ARERA
DI INNSBRUCK
DICHIARAZIONE**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

Egregio Mag. Holzerbauer,

im anhängigen Verfahren gibt die BBT SE diese klarstellenden Erklärungen ab:

Nel procedimento pendente BBT SE dichiara e chiarisce quanto segue:

„Vorschläge“ in der ergänzenden UVE:

Die in den Berichten der ergänzenden UVE enthaltenen „Vorschläge“ sind von der BBT SE vorgesehene Maßnahmen im Sinne des § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden. Sie sind damit verbindlich und Bestandteil des Genehmigungsantrags.

„Proposte“ nell'ambito della DCA aggiuntiva:

Le "proposte" contenute nelle relazioni della DCA aggiuntiva sono provvedimenti previsti a cura di BBT SE ai sensi dell'art. 1 comma 1 n. 2 della legge VIA 2000, mediante cui si evitano o riducono impatti dannosi, disturbanti o gravosi dell'opera sull'ambiente oppure mediante cui si aumentano gli effetti positivi dell'opera. Sono quindi vincolanti e parte integrante della richiesta di autorizzazione.

Emissionsquelle Radbagger:

In der Tabelle „Bauemissionen Innsbruck Mitte – Baulärm max.“ zur Darstellung der Emission ist ein Radbagger mit einer Einsatzzeit von 0:00 bis 24:00 Uhr angeführt. Die Intensität ist mit „fallweise“ bewertet worden. Wochenend- und Nachteinsätze in der Zeit von 0:00 bis 24 Uhr sind nur in (bahnbetrieblichen) Sonderfällen – vorgesehen. Im Bereich des Bahnhofes Innsbruck sind Gleisarbeiten durchzuführen, die aus bahnbetrieblichen Gründen in den Nachtstunden erfolgen müssen. Der Einsatz des Radbaggers wurde stellvertretend für diese Gleisbauarbeiten zur Darstellung der zu erwartenden Emissionen herangezogen. Diese Arbeiten können bei Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs tagsüber nicht ausgeführt werden. Es werden 16 Sperrpausen bzw. Arbeitsnächte zur Gleisverlegung (Einbau Weichen und Gleisanschlüsse) im Bereich Bahnhof Innsbruck veranschlagt, wobei darin auch eine Sicherheit im Falle

Fonte delle emissioni escavatore gommato:

Nella tabella "Emissioni di cantiere Innsbruck Mitte - rumore di cantiere massimo", ai fini della rappresentazione delle emissioni, è stato riportato un escavatore gommato con un tempo di impiego dalle ore 0:00 alle ore 24:00. L'intensità è stata caratterizzata con "occasionalmente". L'utilizzo durante i fine settimana e le ore notturne, dalle ore 0:00 alle ore 24:00 è stato previsto solo per casi straordinari (connessi all'esercizio ferroviario). Nell'area della stazione di Innsbruck devono essere eseguiti lavori presso i binari, che per motivi connessi all'esercizio devono essere eseguiti durante le ore notturne. L'impiego dell'escavatore gommato è stato utilizzato in modo rappresentativo per questi lavori presso i binari ai fini della rappresentazione delle emissioni attese. Non è possibile eseguire tali lavori durante il giorno e nel contempo mantenere in corso l'esercizio ferroviario. Per l'area di Innsbruck sono

Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@bbt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE

Piazza Stazione 1 • I-39100 Bolzano
Tel. +39 0471 0622-10 • Fax +39 0471 0622-11
Part. IVA IT02431150214 • Registro delle Imprese Bolzano 02431150214
Cap. sociale / Ges. Kap. € 10.240.000 v.o. / i.v.

Amraser Str. 8 • A-6020 Innsbruck
Tel. +43 512 4030 • Fax +43 512 4030-110
UID Nr. ATU 61270868 • FN 367729d • Landesgericht Innsbruck • DVR Nr. 1084707
E-mail: bbt@bbr-se.com • www.bbt-se.com

einer zusätzlich erforderlichen Zeit von min. 4 Nächten enthalten ist.

Der Radbagger ist daher aus der Tabelle in seiner Platzhalterfunktion zu streichen.

Lärm/Erschütterung im erweiterten Bereich Frauenanger:

Die rechnerischen Schallwerte ergeben sich durch den abrupten Geschwindigkeitssprung. Ähnlich wie im Straßenverkehr muss bereits vorher dem Punkt mit der niedrigeren Geschwindigkeit abgebremst bzw. kann erst nachher die Geschwindigkeit erhöht werden. Dieser Effekt ist im Modell nicht berechenbar, wobei noch die Zuglänge zu berücksichtigen wäre. Das Problem wird dadurch gelöst, dass im Einfahrtsbereich des Bahnhofs (bis BBT-km 1,685) das V_{max} 80km/h (statt wie beantragt 100km/h) beträgt, was in diesem Abschnitt übrigens dem Geschwindigkeitsniveau der Bestandstrecke entspricht.

Entwässerung Brücke Silltal:

Die Entwässerung der Brücke erfolgt über eine Längsentwässerung und ein Störfallbecken mit einem Fassungsvermögen des einjährigen Bemessungsereignisses für Niederschlag.

Bericht Wasser u. Wasserwirtschaft – Gewässerökologie:

Der Bericht D0472-03962-30 der UVE ist eine Kurzfassung. Die Langfassung mit der Revisionsnummer 35 bildet eine Hintergrundinformation, die dieser Erklärung angeschlossen ist.

Grundwasserschutz – Störfall – Rampe zwischen Projektbeginn und Klostergasse:

Die in den Unterlagen bereits ausgewiesene Schicht zwischen Unter- und Oberbau wird als zementgebundene Schicht zur Verminderung der Durchlässigkeit ausgeführt.

Zugang zum Schapo:

Neben dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Zugang über das Gleis 105 besteht eine Zugangsmöglichkeit über den Dienstweg auf der Brücke über das Verbindungsgleis Frachtenbahnhof – Westbahnhof vom bestehenden Gebäude der technischen Services. Die BBT SE wird Auf- und Abgänge an beiden Widerlagern schaffen.

Inklinometermessungen:

Ein Bericht zu den Inklinometermessungen ist angeschlossen. Im Portalbereich des bereits bestehenden Zugangstollens in der Siltschlucht wurden keine Kraftmessdosen gesetzt, sondern lediglich

state previste 16 chiusure ovvero notti di lavoro per lo spostamento dei binari (posa in opera di deviatori e raccordi), tra cui si è tenuto conto anche di minimo 4 notti di riserva qualora si necessitasse più tempo.

Pertanto, l'escavatore gommato, con la funzione di rimpiazzamento, deve essere eliminato dalla tabella.

Rumore/vibrazioni nella zona ampliata Frauenanger:

I valori sonori calcolati sono dovuti al cambio repentino della velocità. Come anche nel traffico stradale, è necessario frenare prima del punto in cui si deve ridurre la velocità ovvero aumentarla solo dopo tale punto. Questo effetto non può essere calcolato nel modello ed inoltre bisognerebbe tenere conto anche della lunghezza del treno. Il problema essere risolto che nell'area d'ingresso della stazione (fino al km BBT 1,685) la velocità massima ammonta a 80km all'ora (anziché a 100km / ora come richiesto), il che, in questa tratta, corrisponderebbe tra l'altro al livello di velocità della linea storica.

Drenaggio ponte Silltal:

Il drenaggio del ponte avviene tramite drenaggio longitudinale e una vasca di ritenuta per liquidi pericolosi la cui capacità si basa sul calcolo della media delle precipitazioni annuali.

Relazione Acque e gestione risorse idriche - Ecologia delle acque:

La relazione D0472-03962-30 contenuta nella DCA è una sintesi. Il testo esteso con il numero di revisione 35 serve quale informazione di base ed è allegata alla presente dichiarazione.

Tutela delle falde acquifere - perturbazione - rampa tra l'inizio del progetto e la Klostergasse:

Lo strato tra la struttura sottostante e la sovrastruttura già descritto nella documentazione viene realizzata quale strato legato a cemento per ridurre la permeabilità.

Accesso alla Cabina di parallelo e sezionamento:

Oltre all'accesso tramite il binario 105 di cui agli elaborati grafici esiste anche una possibilità di accesso sul sentiero di manutenzione sul ponte, sul binario di collegamento tra la stazione merci - e la stazione ovest "Westbahnhof" partendo dall'edificio esistente dei servizi tecnici. BBT SE provvederà alla realizzazione di scale su entrambe le spalle.

Misurazioni inclinometriche:

È allegata alla presente la relazione sulle misurazioni inclinometriche. Nell'area del portale della galleria di accesso già esistente non sono state poste delle celle di carico; sono stati messi in opera solo dei punti di

Deformationsmesspunkte eingebaut.

misurazione delle deformazioni.

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

**Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE**

Recht / Legale

Dr. Johann Hager

Anlagen / allegati

1. Bericht / relazione D0472-03962-35
2. Bericht zu Inklinometermessungen / relazione sulle misurazioni inclinometriche

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Favoritenstraße 7, 1040 Wien
Postanschrift: Stubenring 1, 1010 Wien
DVR: 0017001

AUSKUNFT

Ing. Erich Boden
Tel: (01) 711 00 DW 2550
Fax: +43 (1) 711002190
erich.boden@bmask.gv.at

E-Mail Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an die E-Mail Adresse
VII11@bmask.gv.at zu richten.

GZ: BMASK-754.426/0002-VII/A/VAI/11/2013

Wien, 23.07.2013

**Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE
Ausbau Eisenbahnachse München - Verona
Brenner Basistunnel
Änderungen der Einfahrt Innsbruck sowie der Verbindung
zur Umfahrung Innsbruck**

GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2013 vom 10.06.2013

Mit dem oben angeführten Schreiben hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Antragsunterlagen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE für die Änderung der Einfahrt Innsbruck sowie der Verbindung zur Umfahrung Innsbruck im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels elektronisch übermittelt und auf das Edikt mit gleicher Geschäftszahl verwiesen.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf auf nachstehende **Rechtsvorschriften** zum Schutz der Arbeitnehmer hinweisen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **zu berücksichtigen** sind:

1. Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **durch** die vom Antragsteller beizugebenden **Gutachten auch zu beweisen**, dass das Bauvorhaben, das Schienenfahrzeug oder die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung den **Anforderungen**

des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes muss in den Gutachten **vollständig, schlüssig und nachvollziehbar** nachgewiesen sein.

2. Gemäß § 5 Abs. 2 AVO Verkehr müssen **Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG** insbesondere umfassen:
 - die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG,
 - die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG,
 - die Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,
 - die Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG),
 - die Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO),
 - die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG.

Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss das Gutachten eine konkrete Aussage enthalten.

3. Gemäß §§ 93 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 sowie 94 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 ASchG sind die **Belange des Arbeitnehmerschutzes** von der Genehmigungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren **zu berücksichtigen** und dürfen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.
4. Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge an (**Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge**), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (www.bmask.gv.at) abrufbar sind.


In die elektronisch übermittelten Unterlagen wurde Einsicht genommen. Die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wäre von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen.

Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides wird ersucht.

Für den Bundesminister:

Dr. Reinhart Kuntner

Elektronisch gefertigt.

Signaturwert	Id9SPQiMtsB07P7a0jkTy1RGRqUnjG0IGGU93HadUkOXO+pegRnjlCM2WYPBZ47Oy4h InyTPKlpl7MFa8f2nwMDjlWzB21NASTLawGHh6cx9AQHQfcAzlKZBUwWj8uZFRUtG7d vOh2TeQP40NRLU8WtEGALtd3Y0ie8fb8TKozM=	
	Unterzeichner	serialNumber=373486091417,CN=BMASK,O=BM fuer Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz,C=AT
	Datum/Zeit-UTC	2013-07-24T12:29:27+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	532586
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
	Parameter	etsi-bka-moa-1.0
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.bmask.gv.at/cms/site/liste.html?channel=CH1052	

Retouren an MA I – Amt für Präsidialangelegenheiten (ZI 3340)

Bundesministerium für Verkehr Innovation u.
Technologie
**BMVIT-IV/SCH2 (Oberste
Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im
Bereich der Eisenbahnen)),**
z.H. Herrn Mag. Holzerbauer
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Stadtmagistrat
Amt für Präsidialangelegenheiten
Mag.^a Brigitte Abenthum
Sachbearbeiterin
Telefon +43 (0) 512/5360-3309
Fax +43 (0) 512/5360-1747
E-Mail post.praesidialangelegenheiten
@innsbruck.gv.at
Ort, Datum Innsbruck, 16.10.2013

GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2013

**Brenner Basistunnel BBT SE, Brenner Basistunnel
Änderung der Einfahrt Innsbruck sowie der Verbindung zur Umfahrung Innsbruck
Öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens
Kundmachung der öffentlichen Erörterung und der öffentlichen mündlichen
Verhandlung im Großverfahren - Edikt
Zahl Maglbk/3394/RA-VW-VV/1**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

seitens der Stadtgemeinde Innsbruck wird, Bezug nehmend auf die mündliche Verhandlung am 22.10.2013, 09:00 Uhr, Gemeindezentrum Aldrans, Dorf 34, 6071 Aldrans, folgende schriftliche Stellungnahme im gegenständlichen Verfahren zur GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2013, abgegeben:

*„Das Gemeindegebiet von Innsbruck ist durch den Bau des Brenner-Basistunnels einschließlich der über diesen Abschnitt laufenden Baustellenabwicklungen und die dauerhafte Deponie großräumig betroffen. Schon im Jahr 2008 wurde seitens der Stadt Innsbruck eine Stellungnahme zu dem Projekt im Rahmen der Genehmigung nach UVP-Gesetz abgegeben. **Diese und die nachfolgenden Stellungnahmen im UVP- sowie in den teilkonzentrierten Verfahren behalten aus ha. Sicht auch hinsichtlich des Änderungsprojektes Ihre Gültigkeit und sind daher weiterhin aufrecht zu erhalten.***

Im Wesentlichen wurde seitens der Stadt Innsbruck das Vorhaben befürwortet. Allerdings wurden bereits damals zu verschiedenen Punkten Einwände bzw. Anforderungen geäußert. Dies sind:

- Widerspruch des Vorhabens zur geplanten baulichen Entwicklung des Frachtenbahnhofareals einschließlich der Verkehrsorganisation inkl. Ostanbindung des Bahnhofes;*
- Starke Flächenbeanspruchung sowie Beeinträchtigung bis teilweise Zerstörung der Siltschlucht, der hier verlaufenden Erholungs- und Wanderwege, der Landschaftsräume, des Flusslaufes und der Sichtbeziehungen;*
- Beeinträchtigung von Stadt- und Landschaftsbild sowie Erholungswert im Streckenverlauf und auch in der teilweise entfernteren Umgebung – im Betrieb und auch während der Bauzeit durch Baustelleneinrichtungen und Deponien sowie den dadurch verursachten Verkehr;*

Insgesamt wurden daher qualitätvolle Ersatzangebote im Raum Siltschlucht, die Einbindung aller baulichen Anlagen inkl. Tunnelportale in das Landschaftsbild (Gestaltungswettbewerbe),

Verkehrsalternativen zur Vermeidung von Baustellenverkehr durch Wohngebiete und eine insgesamt integrierte Planung von Bauwerken und Landschaft (inkl. Landschaftspflegerischer Begleitpläne) gefordert. Die weitere Projektentwicklung und Detaillierung sollte dabei frühzeitig und unter Einbeziehung der betroffenen Stellen der Stadt Innsbruck erfolgen.

Im Mai 2012 konnte in diesem Zusammenhang der Rahmenvertrag zwischen Stadtgemeinde Innsbruck und BBT SE abgeschlossen werden, welcher neben allg. Regeln der Zusammenarbeit und gegenseitigen Information für das genehmigte Projekt als auch in Hinblick auf Projektsänderungen zu folgenden Themen Festlegungen trifft:

1. die weitere Planung und die Bauabwicklung Einfahrt Innsbruck
2. die Wiederherstellung des Weges und der Erholungsfunktion in der Sillschlucht;
3. die Verlegung der L283 Ampasser Straße und damit der Gemeindefstraße "am Halst" im Bereich des Portals des Zufahrtstunnels Ampass;
4. die Neuordnung des Straßennetzes im Bereich der Deponie Ahrental Süd;
5. die ökologische Ausgleichsmaßnahmen der BBT SE in der Sill und geplante Maßnahmen der Stadt zur Wiederherstellung des guten Gewässerzustandes der Sill nach den Bestimmungen des WRG 1959 bzw. dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2009, BGBl. II Nr. 103/2010;
6. die thermische Nutzung der Tunnelwässer;
7. den Brandschutz im Tunnel (Baubetrieb);
8. die Lage des Rettungsgleises

Die Vertragsteile haben im Sinne und zur Erreichung dieses Vertragszwecks eine enge Zusammenarbeit vereinbart. So wurde beispielsweise hinsichtlich der künftigen Rad- und Fußwegaufschließung und der Gestaltung sichtbarer baulicher Anlagen zugesagt, dass die Anforderungen der Stadt, wie zum Beispiel (Gestaltungs-)Wettbewerbe, in der weiteren Projektentwicklung im erforderlichen Ausmaß berücksichtigt werden.

Bei der Detaillierung bzw. Konkretisierung des Vorhabens – auch hinsichtlich des Änderungsprojektes - sowie bei der Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der nun vorliegenden Änderungsgenehmigung gemäß UVP-Gesetz ist dieser Rahmenvertrag zu berücksichtigen.

Im Nachfolgenden soll nur eine ergänzende Stellungnahme der Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration zum Änderungsprojekt anschließen:

Der Stadt Innsbruck ist das ggst. Änderungsprojekt grundsätzlich bereits bekannt. Laut Rahmenvertrag mit der BBT SE sieht „die zur Genehmigung eingereichte "Änderung Einfahrt Innsbruck" vor, dass, ausgehend von Süden die neue Bahnstrecke zweigleisig offen durch die Sillschlucht geführt wird. Dafür wird eine weitere querende Sillbrücke am Abhang des Viller Berges benötigt, die aus aerodynamischen Gründen nicht eingehaust werden kann. Es folgt ein kurzer zweiröhriger Vortunnel, dann verläuft die Strecke über eine zweigleisige Hangbrücke bis zum Nordportal des Bergiseltunnels der Brennerbahn. Dort werden beide Strecken zu einer dreigleisigen verbunden und offen über eine Brücke über die Autobahn, die Klostersgasse sowie die Straßenbahntrasse der Linie 6 gemeinsam in den Hauptbahnhof geführt. Der Entfall der umfangreichen Arbeiten am Unterflurtunnel im Bereich Klostersgasse führt zu einer Verkürzung der Baudauer auf rund zwei Jahre.

Im Bereich Sillschlucht wird die Flächeninanspruchnahme und damit Beeinträchtigung der Umwelt durch die nun eingereichte Änderung des Vorhabens im Vergleich zum genehmigten Projekt merklich und im Vergleich zum Bestand erheblich dauerhaft vergrößert. Durch die mit der Änderung verbundenen Verkürzung der Bauzeit werden lediglich die temporären Beeinträchtigungen vermindert. Wie auch den Einreichunterlagen zu entnehmen, erfolgt insbesondere eine zusätzliche Beeinträchtigung der Erholungsnutzung und des Landschaftsbildes, eine stärkere Beeinträchtigung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, es kommt zu einem größeren Strukturverlust an den Uferbereichen der Sill, es werden größere dauerhafte Rodungsflächen verursacht und die Lärmbelastung für angrenzende Wohnobjekte und für den gesamten Erholungsraum ist deutlich stärker etc..

Im Bereich der Einfahrt Innsbruck widerspricht die Lage des Rettungsgleises noch immer wesentlich einer baulichen Entwicklung des Frachtenbahnhofes. Andererseits kann im Abschnitt „Bartlmä“ durch die neue Trassenführung der Flächenverbrauch reduziert werden.

Aufgrund dieser zunehmenden Beeinträchtigung von Schutzgütern, insb. von Erholungswert und Landschaftsbild, ist es um so wichtiger, dass die weiteren Schritte zur Projektdetaillierung und – Konkretisierung einzelner Bauabschnitte und „Gewerke“ sowie auch deren Ausgleichsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Dabei sind alle materienbetreffende Dienststellen einzubeziehen und wird nochmals auf den zu diesem Zweck abgeschlossenen Rahmenvertrag zwischen Stadt und BBT SE verwiesen.

In diesem Sinne sind seitens der Stadtplanung zum Genehmigungsverfahren des Änderungsprojektes folgende zusätzliche Punkte anzuführen:

- Die Wiederherstellung beanspruchter Erholungsräume, Wegeführungen und – Anbindungen inklusive all jener Maßnahmen, die die künftige Erholungseignung fördern, sind entsprechend weiter zu optimieren. Dazu gehören insb. gewässerökologische Maßnahmen, Maßnahmen zum Lärmschutz, zur optischen Einbindung der Trasse sowie der sichtbaren, baulichen Anlagen und die Bepflanzungsmaßnahmen.*
- Materienbezogene Ausgleichsmaßnahmen, wie gewässerökologische Maßnahmen, Maßnahmen im Fachbereich Forst sowie die Einbindung des geplanten Rundwanderweges Berg-Isel sind nach Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen der Stadt und des Landes in das Änderungsprojekt bereits eingeflossen. Sie sind bei der weiteren Planung in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen weiter zu entwickeln.*
- Dabei sind auch die im Änderungsverfahren vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Schutzgüter hinsichtlich Ihrer Auswirkungen auf andere Schutzbelange entsprechend abzuwägen. Dies betrifft insb. die Thematik der Lärmschutzmaßnahmen im Verhältnis von Ausführung, Wirksamkeit und optischer Erscheinung im Landschafts- und Stadtbild. Hierzu ergeht eine gesonderte Stellungnahme des Referates Umwelt, dass neben Lärmschutzmaßnahmen auch Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Lärm einzubeziehen sind. Bereits eine geringfügige Verringerung der Durchfahrtseschwindigkeit im Bereich Bahnhof Innsbruck / Einfahrt und Sillschlucht würde die Lärmemissionen wesentlich verringern und könnte allenfalls auch eine stadtbildverträglichere Größe der zusätzlich geplanten Lärmschutzwände ermöglichen.*
- Bei der Bauwerksplanung sind bereits sehr konkrete technische Anforderungen seitens der BBT SE vorgegeben (hinsichtlich Bauart, Baustoffen, statischem System, Stützweiten, Bau- und Konstruktionshöhen etc.). Hier ist es wichtig, für die weitere Konkretisierung und Detaillierung entsprechend dem Rahmenvertrag einen ausreichenden Spielraum für die geforderten und zugesagten Gestaltungswettbewerbe zu sichern.*
- Insgesamt sollten die im Genehmigungsverfahren vorgeschriebenen (Ausgleichs-)Maßnahmen möglichst funktionell klar formuliert werden, jedoch In gestalterischer Hinsicht eine qualitätsvolle Projektdetaillierung und -weiterentwicklung im Sinne des Rahmenvertrages zwischen Stadt und BBT SE nicht einschränken. Es wäre daher im Interesse der Stadt Innsbruck, dass Ausgleichsmaßnahmen vielmehr Mindestanforderungen darstellen (beispielsweise an Artenwahl und Pflanzdichten), die als Randbedingungen in eine weitere Detaillierung und Ausführungsplanung einfließen.*
- Hinsichtlich des Frachtenbahnhofsareals, welches insbesondere durch die Lage des Rettungsgleises betroffen ist, wird nochmals darauf hingewiesen, dass gerade im beengten Siedlungsraum der Stadt Innsbruck derartige Entwicklungsflächen besonders wertvoll sind und eine Berücksichtigung entsprechender Entwicklungsziele bzw. Randbedingungen außerordentlich wichtig ist. Auch wenn es sich hier um Flächen der ÖBB handelt, wurde daher im Rahmenvertrag mit der BBT SE vereinbart, dass das Rettungsgleis jedenfalls innerhalb der genützten Eisenbahnanlage zu situieren ist und im Falle einer künftigen Reduktion der Eisenbahnanlagen dieses Rettungsgleis in die sodann verbleibende Eisenbahnanlage verlegt werden soll. Zu diesem Zweck ist es erforderlich,*

alle Planungsbeteiligten zu sensibilisieren und im Genehmigungsverfahren diese Alternative auch zu ermöglichen.“

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stephan Crepaz e.h.

(Dr. Stephan Crepaz)
Amtsvorstand



Dieses Dokument wurde amtssigniert.
Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter
<http://www.innsbruck.gv.at/amtssignatur>.