



**tfA-Transitforum Austria-Tirol**  
**Ihre alpine Bürgerrechtsorganisation**  
**Anerkannte UVP-G-2000 Organisation**  
 A-6020 Innsbruck, Salurnerstraße 4/III.  
[transitforum@tirol.com](mailto:transitforum@tirol.com)  
[www.transitforum.at](http://www.transitforum.at)  
 ZVR: 584188474

An das  
**BMVIT – IV/SCH2 (Vollzug)**  
 z. Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer  
 Radetzkystraße 2  
 A-1030 WIEN

Innsbruck, 29. Juni 2008

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE**  
**Trassengenehmigung und UVP**  
**Trassenbefahrung mit Formalparteien und Gemeinden**  
**Bekanntgabe des Ablaufs**

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

ich darf den Erhalt der Einladung bestätigen und als Teilnehmer unser Vorstandsmitglied, Herrn Dipl. Ing. Karl Muigg (Mobil-Tel. 0043-664-868545), anmelden. Herr DI Muigg wird im Bus der BBT SE mitfahren und im Steinacher Hof beim Mittagessen dabei sein. Ich selbst bin an diesem Tag wegen der Angelobung als Abgeordneter zum Tiroler Landtag bedauerlicherweise verhindert.

Mehr als verwundert sind wir allerdings über die Vorgangsweise, wonach die Teilnehmer den Sachverständigen für Fragen zur Verfügung stehen sollen, den Sachverständigen selbst aber ein „Redeverbot“ in Bezug auf die eingelangten Stellungnahmen und den aufgelegten Unterlagen auferlegt wird (Seite 2 Ihrer Einladung, 3. Absatz, letzter Satz).

Wir gehen schon davon aus, dass es sich bei diesen Sachverständigen hoffentlich um Personen handelt, die die aufgelegten Unterlagen kennen und die auch imstande sind, in kurzer Zeit die eingelangten Stellungnahmen zumindest grob zu prüfen und daher auch an einem in so einem Verfahren sehr wichtigen „Rededialog“ teilnehmen können. Denn „Rede- oder Schweigeverbote“ stehen im Widerspruch eines „transparenten Projekts“ und würden Misstrauen hervorrufen.

Das Transitforum Austria-Tirol als anerkannte UVP-G-2000 Organisation stellt daher die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer derartigen Trassenbefahrung, wenn dies nicht in partnerschaftlicher Art und Weise (beidseitiger Rededialog anstellen einseitigem Redeverbot) durchgeführt werden kann und ersucht die Behörde, die vorgeschlagene Vorgangsweise zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen zeichnet für den Vorstand

*Ihr Fritz Gurgiser, Obmann, eh.*

Sehr geehrter Herr Mag. Rupert HOLZERBAUER !

Recht herzlichen Dank für die Übermittlung der Einladung zur Trassenbefahrung am 1. Juli 2008. Seitens der Landesumweltanwaltschaft Tirol kann aufgrund der zahlreichen "fremdbestimmten" Termine sowie der Personalressourcen dieser mit E-Mail vom 26. Juni 2008 finalisierte Termin nicht wahrgenommen werden.

Wie Sie in Ihrem Schreiben vom 26. Juni 2008, GZ. BMVIT-220.151/0027-IV/SCH2/2008 u. a. anmerken, dient diese Trassenbefahrung in erster Linie der Information der Sachverständigen. Die einzelnen eingelangten Stellungnahmen werden derzeit erst ausgewertet, sodaß sich die Sachverständigen im Rahmen der Trassenbefahrung weder zu den eingelangten Stellungnahmen noch sonst zu den aufgelegten Unterlagen äußern werden.

Gleichzeitig richten wir die Bitte an die Behörde (BMVIT),

- Ergebnisse/Rückschlüsse bzw. das Protokoll betreffend die Trassenbefahrung der Landesumweltanwaltschaft zu übermitteln
- die Landesumweltanwaltschaft bei zukünftigen Lokalaugenscheinen, Befahrungen, Besprechungsterminen etc. zeitgerecht zu laden bzw. "zu berücksichtigen" sowie
- ergänzende Unterlagen (allf. Projektänderungen etc.) zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die Landesumweltanwaltschaft  
walter tschon

Mag. Walter Tschon  
Stv. Landesumweltanwalt  
A-6020 Innsbruck, Brixnerstraße 2  
Tel: +43 (0)512 508 3491  
Fax: +43 (0)512 508 3495  
walter.tschon@tirol.gv.at  
www.tirol.gv.at/landesumweltanwalt

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Rupert HOLZERBAUER [mailto:Rupert.HOLZERBAUER@bmvit.gv.at]

Gesendet: Donnerstag, 26. Juni 2008 16:34

An: #Gemeinde Aldrans; office@alpenverein.at; #Gemeinde Ampass; J.Henzinger@aon.at; angelo.lombardi@bbt-ewiv.com; h.mosheimer@bbt-se.com; johann.hager@bbt-se.com; Konrad.Bergmeister@bbt-se.com; Sonja.Siegele@bbt-se.com; office@bbt.se.com; archaeo@bda.at; Erich BODEN; Erich SIMETZBERGER; Rupert HOLZERBAUER; Wilhelm LAMPEL; Heinz.Wallnoefer@chello.at; #Gemeinde Ellbögen; ganthaler@forschungplanungberatung.at; kordina@forschungplanungberatung.at; office@forschungplanungberatung.at; #Gemeinde Gries am Brenner; walter.kofler@i-med.ac.at; kontakt@innsbruck.gv.at; #Gemeinde Lans; waltraud.petek@lebensministerium.at; #Gemeinde Mils; #Gemeinde Mühlbachl; #Gemeinde Mutters; #Gemeinde Natters; tirol@naturfreunde.at; #Gemeinde Navis; #Gemeinde Patsch; #Gemeinde Pfons; #Gemeinde Rinn; #Gemeinde Rum;

#Gemeinde Schmirn; #Gemeinde Schönberg im Stubaital; #Gemeinde Sistrans; #Gemeinde Hall in Tirol; #Gemeinde Steinach am Brenner; #Gemeinde Thaur; #Gemeinde Telfes im Stubai; transitforum@tirol.com; LINTNER Alfred; WEBER Andreas; #Abt. Allg. Bauangelegenheiten; STIGGER Bernd; #BH Innsbruck; #Abt. Brücken Tunnelbau; ERTL Christian; SOSSAU Christian; LECHNER Christoph; PLÖSSNIG Christian; BERKTOLD Elmar; MOSER Ewald; #Abt. ESA; HEIBEL Gunther; MOSER Gerhard; GASSEBNER Helmut; VOGLSBERGER Johann; NIEDERTSCHEIDER Klaus; SCHMUTZHARD Ludwig; #Büro Landesumweltanwalt; #Abt. Landwirtschaftl. Schulwesen Jagd u. Fischerei; DOLP Martin; #Planungsorgan; NEURAUTER Rudolf; #Abt. Raumordnung Statistik; FRACCARO Siegmund; #Abt. Straßenbau; #Abt. Umweltschutz; #Abt. Verkehrsplanung; #Abt. Waldschutz; #Abt. Wasserwirtschaft; #Gemeinde Tulfes; Erich.Kopp@uibk.ac.at; Georg.Mayr@uibk.ac.at; Walter.Kofler@uibk.ac.at; #Gemeinde Vals; #Gemeinde Volders; gbl.minntal@wlv.bmlf.gv.at  
Betreff: Brenner Basistunnel, Einladung zur Trassenbefahrung am 1. Juli2008

RECHTSANWALT  
**DDr. JÖRG CHRISTIAN HORWATH**  
VERTEIDIGER IN STRAFSACHEN

6020 INNSBRUCK, ANICHSTRASSE 6/ III. Stock  
Telefon: 0512/ 58 68 11, 58 39 47  
Telefax: 0512/ 57 04 12  
e-mail Adresse: [j.horwath@ra-horwath.at](mailto:j.horwath@ra-horwath.at)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie Abteilung IV/SCH2  
Postfach 3000  
1030 Wien  
Sch2@bmvit.gv.at

16.7.2008  
HitzBr/BBT/doc18/2/GE

**Geschäftszahl IIIa1-W-37-100/36 des Amtes  
der Tiroler Landesregierung, Schreiben v. 19.5.2008 -  
meine Stellungnahme und Einwendungen vom 20.6.2008**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In obiger Angelegenheit frage ich höflich an, ob bzw. welche  
Veranlassungen bisher getroffen wurden. Ich darf auf die  
Dringlichkeit und Wichtigkeit der Angelegenheit hinweisen und  
insbesondere auch darauf, dass meiner Mandantschaft bisher  
sehr erhebliche Kosten im Zusammenhang mit meiner Tätigkeit  
erwachsen sind und ich wohl davon ausgehe, dass entsprechende  
Klarstellungen zur derzeitigen rechtlichen Situation dringend  
notwendig sind, um meine Mandantin in ihren verfassungsgesetz-  
lich gewährleisteten Rechten auf Unverletzlichkeit des Eigen-  
tums zu schützen.

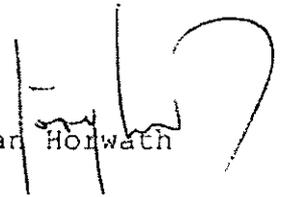
Ich darf daher eine angemessene letzte Frist bis zum

28.7.2008

für entsprechende Stellungnahme und positive Erledigung setzen  
und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

DDr. Jörg Christian Horwath

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.C. Horwath', written over the printed name.

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

wie heute tel besprochen wurde ich von Fritz Pittracher, Arthur Fidler, Max Vötter, Hildegard Heidegger etc, die im gegenständlichen Verfahren Einwendungen erhoben haben, bevollmächtigt Akteneinsicht zu nehmen und haben sie sich bereit erklärt, die bisherigen Stellungnahmen zu übermitteln.

Regelmäßig ist mein e-mail System geeignet Daten im Umfang von 10 MB/mail zu empfangen. Sollten sie dennoch eine Fehlermeldung erhalten, ersuche ich sie weitere e-mails an [office@projekt-partner.at](mailto:office@projekt-partner.at) bzw. [heinz.loederle@projekt-partner.at](mailto:heinz.loederle@projekt-partner.at) zu übermitteln.

Mit bestem Dank für Ihre Bemühungen

Peter Praschberger

Dr. Peter Praschberger, MBL  
projekt-partner og  
josef-wilberger-str. 9a, 6020 Innsbruck  
fon: +43-512-214046, fax: -4  
mobil: +43-676-5161616  
<<mailto:peter@projekt-partner.at>> [peter@projekt-partner.at](mailto:peter@projekt-partner.at)  
<<http://www.projekt-partner.at/>> [www.projekt-partner.at](http://www.projekt-partner.at/)  
FN 289480g, LG Innsbruck

>>> "Karl Muigg" <aon.912061575@aon.at> 18.08.2008 21:19 >>>  
Sehr geehrte Frau Bures !

Im Auftrag des Transitforums Austria - Tirol erlaube ich mir die Anfrage , wann nach Zeitplan im Anschluß an das UVP- Verfahren das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren geplant ist und durchgeführt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.Ing. MUIGG Karl  
Weitentan 31  
A-6123 Terfens  
Tel.:05224-66000  
muigg@aon.at



**REKOMMANDIERT**

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/SCH 2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)  
Postfach 201  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien

WMag. Dr. Markus Fellner  
Dr. Kurt Wratzfeld  
Dr. Michael Hecht  
WMag. Sabine Fehrerger, LL.M.  
Mag. Markus Kajaba  
Dr. Gregor Schett, LL.M.  
Mag. Michael Achleitner, LL.M.  
Dr. Paul Luik, JD  
Dr. Lukas Florer  
Dr. Florian L. Kranebitter, LL.M.  
Mag. Eilfriede Meirchar  
Dr. Nora Kluger  
Mag. Matthias Boning  
Mag. Robert Rexeis  
Dr. Andreas Junk

**GZ: BMVIT-220.151/0010-iv/SCH2/2008**

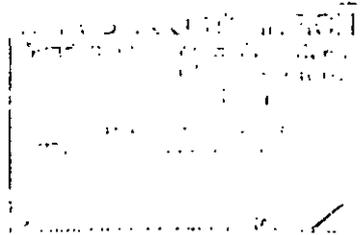
Wien, 20. August 2008  
10-20S/gh/rp - 764962

**Antragstellerin:** Österreichische Bundesforste AG  
Pummergegasse 10-12, A-3002 Purkersdorf

**vertreten durch:** Fellner Wratzfeld & Partner  
Rechtsanwälte GmbH  
Schottenring 12, A-1010 Wien  
RA Code P 130572, Vollmacht erteilt

**wegen:** Brenner-Basistunnel

**ANTRAG AUF AKTENEINSICHT**



A-1010 Wien  
Schottenring 12  
T: +43 (0) 537 70  
F: +43 (0) 537 70 70  
E: office@fwp.at  
P: www.fwp.at





Die Antragstellerin hat im - unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a iVm § 44b AVG geführten - UVP-Verfahren innerhalb der Stellungnahmenfrist eine schriftliche Stellungnahme bzw Einwendung übermittelt. Ihr kommt somit weiterhin im Verfahren Parteistellung mit dem Recht auf Akteneinsicht zu.

Die Antragstellerin stellt daher den

## **ANTRAG,**

ihrer ausgewiesenen Vertreterin, der Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, Einsicht in den Akt BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008 zu gewähren.

Österreichische Bundesforste AG

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer!

Wie den Medienberichten im Anhang zu entnehmen ist, liegen Ihnen bereits jetzt einige wesentliche Umweltinformationen in Zusammenhang mit dem Projekt "Brennerbasistunnel" vor. Diese sind auch für uns als Umweltorganisation, die im Verfahren Parteistellung hat, von wesentlicher Bedeutung, da sie sich auf einige unserer Einwendungen beziehen. Eine unverzügliche Mitteilung der vorliegenden Umweltinformationen ist auch aufgrund des Umfangs des Vorhabens und der bevorstehenden mündlichen Erörterung und Verhandlung am 22., 23. und 24.10. jedenfalls in unserem Interesse.

Daher begehren wir unter Berufung auf unser Recht auf Akteneinsicht, das sich in unserer Parteistellung in diesem UVP-Verfahren begründet, sowie auf die eindeutigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Zugang zu Informationen über die Umwelt, kurz UIG, BGBl. Nr. 495/1993 idGF die Herausgabe bzw. Mitteilung folgender Informationen zu § 2 leg.cit.:

GA zur Hydrologie

GA Luftbelastungen

(das bereits fertige) GA Geologie von Dr. Heißel.

Unbestritten ist, dass das BMVIT informationspflichtige Stelle nach § 3 Abs. 1 UIG sind. Wir erlauben uns daran zu erinnern, dass die Mitteilung aufgrund des og Termines gem § 5 Abs. 6 UIG jedenfalls ohne unnötigen Aufschub zu erfolgen hat.

Gleichzeitig erlauben wir uns für den Fall, dass die verlangten Umweltinformationen nicht oder nicht im begehrten Umfang mitgeteilt werden, bereits jetzt die Erlassung eines Bescheides gem. § 8 Abs. 1 UIG zu beantragen.

Mit freundlichen Grüßen

Liliana Dagostin

\*\*\*\*\*<?xml:namespace prefix = o ns = "urn:schemas-microsoft-com:office:office" />

Fachabteilung Raumplanung/Naturschutz

des Oesterreichischen Alpenvereins

MMag.a Liliana Dagostin

Olympiastraße 37

A-6020 Innsbruck

ZVR-Zahl 989190235

T: ++43/512/59 547-91 F: ++43/512/59 547-40

E: <mailto:liliana.dagostin@alpenverein.at> I: <http://www.alpenverein.at>

\*\*\*\*\*

\* 330.000 Mitglieder \* größter Bergsportverein Österreichs

\* größter Beherbergungsbetrieb Österreichs

\* 241 Schutzhütten \* 14.000 Schlafplätze

\* Anwalt der Alpen

\* 22.000 MitarbeiterInnen und FunktionärInnen

\* Betreuung von 40.000 km Wanderwegen

\* mehr als 200 Kletteranlagen



**tfA-Transitforum Austria-Tirol**  
**Ihre alpine Bürgerrechtsorganisation**  
**Anerkannte UVP-G-2000 Organisation**  
A-6020 Innsbruck, Salurnerstraße 4/III.  
[transitforum@tirol.com](mailto:transitforum@tirol.com)  
[www.transitforum.at](http://www.transitforum.at)  
ZVR: 584188474

---

An das  
**BMVIT – IV/SCH2 (Vollzug)**  
z. Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer  
Radetzkystraße 2  
A-1030 WIEN

---

Innsbruck, 26. September 2008

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

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

wie ich gestern aus gewöhnlich gut informierten Kreisen im Tiroler Landhaus erfahren habe, sind erste wesentliche Umweltinformationen bzw. Gutachten zum angeführten Verfahren fertig gestellt.

Auf Grund unserer Parteistellung im Verfahren sowie einer ordentlichen Vorbereitung auf die mündliche Erörterung und die Verhandlung im Zeitraum 22. – 24. Oktober 2008 ersuche ich höflich um Übermittlung dieser bereits fertig gestellten Informationen/Gutachten sowie aller folgenden Informationen/Gutachten (Luftbelastungen, Hydrologie) sowie das fertige Gutachten des Tiroler Landesgeologen Dr. Gunther Heißel.

Wir verweisen diesbezüglich auf unser Recht auf Akteneinsicht, die einschlägigen Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes sowie das Bundesauskunftspflichtgesetz und danken schon heute sehr herzlich für Ihre rasche Erledigung.

Sollten Sie unserem Ersuchen nicht Rechnung tragen können, bitten wir um bescheidmäßige Mitteilung.

Mit freundlichen Grüßen

*Ihr Fritz Gurgiser, Obmann, eh.*  
0043-664-1307070

Sehr geehrter Herr Mag. Rupert Holzerbauer,

es dürfte sich der Speicherteufel eingeschlichen haben. Bei dem unter den Eingaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter Lageplan der Baustelleneinrichtung Ahrntal und Lageplan des Haupttunnels abgespeicherte Dokument handelt es sich um eine Stellungnahme der BBT vom 7.7.2008 Zl. 13314A-Hg/Hg.

Außerdem würde mich interessieren, ob es möglich ist, den Namen der „MFS Steinach“, welche laut Edikt und Planunterlagen nach Süden in den Raum St. Jodok verschoben worden ist, im Bewilligungsbescheid des BMVIT auf „MFS St.Jodok“ abzuändern, sodass diese Bezeichnung später von der Antragstellerin verwendet werden muss, oder obliegt die Änderung der Bezeichnung der Multifunktionsstelle alleinig der Antragstellerin? Über Ihre Antwort würde ich mich sehr freuen!

Mit freundlichen Grüßen

Martin Leitner, 6154 St. Jodok am Brenner, Schmirn-Leite 104

82

kurt mader  
Stafflach 49, 6150 Steinach a. Br.

Stafflach, 2008-10-12

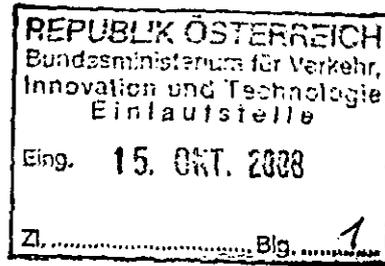
An  
Amt der Tiroler Landesregierung  
z.Hd. Herrn Landeshauptmann  
Günther Platter  
Eduard Wallnöfer Platz  
6020 Innsbruck

UND

An  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer  
Radetzkystr. 2  
1030 WIEN

EINSCHREIBEN

Betrifft: Projekt „Brenner Basistunnel“  
GZ: BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008  
GZ: BMVIT-220.151/0044-IV/SCH2/2008



Sehr geehrter Herr Landeshauptmann Platter.  
Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer.  
Sehr geehrte Damen und Herren.

Wegen des Projektes „Brenner Basistunnel“ habe ich doch eine für mich durchaus berechtigte Sorge. Wie ich ja auch lesen konnte, können offensichtlich auch einige „Wasser-Experten“ nicht nur für dieses Projekt derzeit stimmen.

Aus diesem Grund erlaube ich mir, mein Schreiben vom 02.07.2006 – gerichtet an Brenner Basistunnel – auch der Tiroler Landesregierung und dem erwähnten und zuständigen Bundesministerium zur Kenntnis zu bringen mit der Bitte um Berücksichtigung und Kenntnisnahme.

**Ausdrücklich möchte ich hiermit nochmals meine Erwartung und auch mein Verlangen aussprechen, dass für meine Eltern, für mich und alle in Zukunft sonstigen Eigentümer und Besitzer des Hauses in Stafflach 49, 6150 Steinach durch den geplanten Tunnelbau KEINE Beeinträchtigungen und/oder Nachteile entstehen dürfen und zwar zu keiner Zeit.**

Danke für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüße

kurt mader

Beilage wie erwähnt Kopie des Schreibens vom 02.07.2006

kurt mader  
Stafflach 49, 6150 Steinach a.Br.

Stafflach, 02.07.2006

EINSCHREIBEN

Brenner Basistunnel  
Grabenweg 3  
A-6020 Innsbruck

Betrifft: Projekt "Brenner Basistunnel"

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits des öfteren mündlich mitgeteilt, möchte ich hiermit auch einmal schriftlich festhalten:

Die - meine bzw. unsere (derzeit meine Eltern und ich) - Wasserquelle zum Haus Stafflach 49, 6150 Steinach a. Br. befindet sich in Stafflach in unmittelbarem Nahbereich (auf derselben Bergseite) des erwähnten, zu errichteten-bzw. geplanten Tunnels. Diese Wasserquelle wurde inzwischen auch des öfteren bzw. laufend begutachtet und geprüft bzw. kontrolliert.

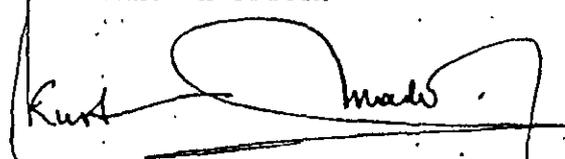
Von dieser Wasserquelle war bisher immer zu jeder Jahreszeit sowohl qualitativ als auch mengenmäßig ausreichend Wasser für das Haus Stafflach 49, 6150 Steinach zu beziehen. Dabei möchte ich ausdrücklich darauf hinweisen und erwähnen, dass in diesem Haus meine Großeltern, meine Eltern, meine Geschwister und ich gelebt haben bzw. teilweise auch noch dort leben. Außerdem hatten meine Eltern früher einen Gastbetrieb mit Übernachtungen in diesem Haus Stafflach 49, 6150 Steinach und wie gesagt es war immer genug Wasser - qualitativ als auch mengenmäßig - von dieser Quelle zu beziehen. Auch eine Landwirtschaft war einmal gegeben, was ja auch für die Zukunft nicht auszuschliessen ist.

Ich erwarte und verlange daher, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird gleichgültig wie viel Menschen und eventuell auch Tiere einmal im Haus Stafflach 49, 6150 Steinach leben werden. Diesbezüglich darf durch den geplanten Tunnelbau keine Beeinträchtigung erfolgen.

Abschliessend und ergänzend möchte ich einfach erwähnen, dass durch diesen geplanten Tunnelbau für meine Eltern, mich und sonstige Nachbesitzer bzw. -eigentümer des Hauses Stafflach 49, 6150 Steinach a.Br. keine Nachteile entstehen dürfen.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

  
kurt mader

Die BBT SE ersucht um elektronische Übermittlung des Teilgutachtensentwurfs HD von Dr. Heißel in der Fassung nach dem SV-Tag Ende Juli. Mfg Hager

-----  
Via BlackBerry

**DR. MICHAEL E. SALLINGER**  
RECHTSANWALT

**EINSCHREIBEN**

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Postfach 201,  
1000 Wien  
Fax: 01 71162 652299  
E-Mail: Sch2@bmvit.gv.at

**EINSCHREIBEN**

An das  
Amt der Tiroler Landesregierung  
Landhaus 1,  
6020 Innsbruck  
Fax: 0512 508-3455  
E-Mail: umweltschutz@tirol.gv.at

GZ. BMVIT-220.151/0044-IV/SCH2/2008

GZ. U-30.254a/2 U-30.254b/2 U-30.254c/2 U-  
30.254d/2 U-30.254e/2 IIIa1-W-37.101/1  
IIIa1-W-37.102/1 IIIa1-W-37.103/1

**Einschreiter:**

Herr Franz Ferdinand Thurn-Valsassina Taxis  
Römerstraße 1  
6082 Patsch

**vertreten durch:**

RA Dr. Michael E. Sallinger  
Sillgasse 21/III  
6020 Innsbruck  
(Vollmacht erteilt)

**wegen:**

- Brenner Basistunnel UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens Kundmachung der  
öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung im  
Großverfahren, Edikt vom 29.09.2008
- Brenner Basistunnel BBT SE, Innsbruck; Deponien und Einleitungen von  
Baustellenwässer in Fließgewässer – teilkonzentriertes Verfahren nach dem  
UVP-G 2000; Edikt vom 06.10.2008

## STELLUNGNAHME und EINWENDUNGEN

2-fach

DR. MICHAEL E. SALLINGER, LL.M.

SILLGASSE 21/III A-6020 INNSBRUCK, AUSTRIA TEL.+43 (0) 512 58 30 35 FAX 58 09 95 E-MAIL OFFICE.SALLINGER@AON.AT  
SAMMELANDERKONTO HYPO TIROL BANK AG BLZ 57000 KONTO NR. 200 125 052 UID ATU 31601406

In umseits näher bezeichneter Rechtssache hat Franz Ferdinand Thurn-Valsassina Taxis Rechtsanwalt Dr. Michael E. Sallinger mit seiner Vertretung beauftragt, und beruft sich dieser auf die erteilte Vollmacht gemäß § 10 AVG.

### A. Grundlagen

Der Einschreiter ist durch den Gegenstand der umseits näher bezeichneten Verfahren mehrfach betroffen.

Dies einerseits durch die Errichtung des Zugangstunnels Ahrental:

- a) Der Zugangstunnel Ahrental verläuft unterhalb eines Grundstückes des Einschreiters,
- b) Der Einschreiter wohnt in einer Entfernung von ca. 500 Metern Luftlinie des Zugangstunnels Ahrental.

Hinsichtlich der Nutzung der Liegenschaft des Einschreiters zur Errichtung des (Zugangs-)Tunnels haben zwischen der BBT SE und dem Vertreter des Einschreiters Gespräche stattgefunden; die Verhandlungen wurden von BBT SE abgebrochen.

Es bestehen daher derzeit auch keine zivilrechtlichen Nutzungsrechte von BBT SE an der Liegenschaft des Einschreiters als Grundeigentümer.

Es wird darauf verwiesen, dass maßgebliche Haftungsfragen bis heute nicht konsensual geklärt werden konnten; das betrifft sowohl Fragen der **Beweissicherung** an der betroffenen Liegenschaft wie auch der baulichen Anlage des „Grünwalder Hofes“. Ebenso wurden die Haftungsfragen betreffend die Quelle und den Brunnen nicht geklärt.

Der Einschreiter hält daher ausdrücklich fest, dass seine Zustimmung zu der dauernden Benutzung seines Grundstückes im Rahmen der Errichtung eines Zugangstollens nicht vorliegt.

Er verlangt in diesem Zusammenhang jedenfalls und nur enumerativ:

- die Anordnung einer entsprechenden **Beweissicherung** betreffend seine Liegenschaft samt der darauf errichteten baulichen Anlage Hotel „Grünwalderhof“;
- die Anordnung einer entsprechenden Beweissicherung betreffend die Quelle und den Brunnen auf seiner Liegenschaft
- die Durchführung dieser Beweissicherungen auf Kosten der Antragstellerin BBT SE für den gesamten Zeitraum der Planung, der Errichtung und des Betriebes der Anlage
- die laufende Inkennzeichnung von den Ergebnissen der Beweissicherungen
- die Schad- und Klagloshaltung hinsichtlich Schäden, die an seiner Liegenschaft bzw. an seinen Liegenschaften durch die Errichtung und den Betrieb der antragsgegenständlichen Ablage(n) entstehen und damit die gänzliche Übernahme der Haftung für solche möglichen Schäden durch die Antragstellerin BBT SE samt Umkehr der entsprechenden Beweislast zu lasten der Antragstellerin.

In jedem Falle muss eine Gefährdung des Eigentums und der dinglichen Interessen und Rechte des Einschreiters durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen werden; nichts Anderes war auch der Gegenstand der bisherigen außergerichtlichen Gespräche und Verhandlungen, die in diesem Zusammenhang geführt worden sind.

## **B. Brunnen und Quelle**

Weiters ist der Einschreiter als Grundeigentümer auch Eigentümer im Sinne des § 3 Abs. 1 lit. a) und c) WRG eines Brunnens und einer Quelle.

Laut Dokument der Brenner Basistunnel BBT SE, Nr. D0118-04265-10, Seite 11 und den zu diesem Dokument gehörigen Anhängen 1 und 2 handelt es sich bei den oben genannten Privatgewässern um solche Wasserrechte, die technisch gesehen durch das Vorhaben auf der österreichischen Seite *beeinflusst* werden könnten.

Die beiden oben genannten Privatgewässer verfügen über keine Postzahl, in Anhang 1 und 2 zu Dokument Nr. D0118-04265-10 wurden der Grünwalderhofbrunnen mit der Kennung B10 (Spalte „Postzahl“) und die Grünwalderhofquelle mit der Kennung Q253 (Spalte „Verweis auf Plan“) versehen.

Es steht daher außer Streit, dass diese Quelle und dieser Brunnen vorhanden sind und auch im Eigentum des Einschreiters stehen.

## C. Stellungnahme und Einwendungen

### I. Sachverhalt

#### 1. Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse an der gegenständlichen Liegenschaft und damit auch an den vorliegenden Wasserrechten als Nutzungs- und Eigentumsrechte (Pertinenz) ergeben sich aus dem unten stehenden Auszug aus dem Grundbuch.

Das Eigentum des Einschreiters an oben erwähnter Quelle und an oben erwähntem Brunnen, die beide auf Gst. Nr. 2046, KG 81124 Patsch liegen, ist wie folgt ausgewiesen:

```

GRUNDBUCH 81124 Patsch                               EINLAGEZAHL 90053
BEZIRKSGERICHT Innsbruck
***** ABFRAGEDATUM 2008-07-03
Letzte TZ 7648/2007
Grünwald
***** A1 *****
  GST-NR  G  BA (NUTZUNG)          FLÄCHE  GST-ADRESSE
2032      Wald                    *    4823
2035      GST-Fläche              *    15120
          Landw. genutzt          9605
          Wald                    5515
2037      Wald                    *    2169
2040      Landw. genutzt          *    11101
2042      GST-Fläche              *    24891
          Landw. genutzt          22879
          Wald                    2012
2044      Landw. genutzt          *    2061
2046      GST-Fläche              48664
          Baufl.(Gebäude)         81
          Baufl.(begrünt)         10406
          Landw. genutzt          35209
          Garten                    680
          (Erholungsfläche)
          Wald                    1753
          Sonstige                  535
          (Straßenanlage)
.159      GST-Fläche              *    966
          Baufl.(Gebäude)         815
          Baufl.(befestigt)       151  Römerstraße 1
GESAMTFLÄCHE                                109795
***** A2 *****
  1  a 3359/1928 Recht der Wasserleitung auf Gst 2078/6 in EZ 219 Gst 2076/2
      2078/1 in EZ 90052 Gst 2081 in EZ 128
  3  a 54/1951 Mitgliedschaft an der Agrargemeinschaft Patsch in EZ 49 mit 6
      Anteilsrechten und 1 1/2 Holzlosteilen
  4  a 3349/1989 Zugehörigkeit zum Naturschutzgebiet Rosengarten hins Gst 2032
      2035 2037 2040 2042 2046
***** B *****
  1 ANTEIL: 1/1
    Thurn-Taxis Valsassina Franz
    GEB: ADR: Römerstr. 1 6082
    a 8580/1964 Übergabevertrag 1961-03-03 Eigentumsrecht
***** C *****

```

**Fremde Nutzungsrechte an dem Brunnen und an der Quelle bestehen nicht.**

## 2. Lage des Grundstückes

Die Lage des gegenständlichen Grundstückes ergibt sich aus dem unten abgebildeten Ausschnitt aus dem Wasserbuch laut Tiris:



## 3. Parteistellung gemäß UVP-G und WRG

### 3.1. Grundlagen

Die Parteistellung des Einschreiters ergibt sich aus der Bestimmung des § 19 Abs. 1 Zif. 1 UVP-G, in Verbindung mit den oben wiedergegebenen Eigentumsverhältnissen und dem Dokument der Brenner Basistunnel BBT SE, Nr. D0118-04265-10, Seite 11 und den zu diesem Dokument gehörigen Anhängen 1 und 2, aus denen hervorgeht, dass es sich bei den Privatgewässern des Einschreiters um Wasserrechte handelt, die technisch gesehen durch das Vorhaben auf der österreichischen Seite beeinflusst werden könnten.

Die beiden Privatgewässer verfügen über keine Postzahl, in Anhang 1 und 2 zu Dokument Nr. D0118-04265-10 wurden der Grünwalderhofbrunnen mit der Kennung B10 (Spalte „Postzahl“) und die Grünwalderhofquelle mit der Kennung Q253 (Spalte „Verweis auf Plan“) versehen.

Das Eigentumsrecht ist auch der Antragstellerin BBT SE bekannt. Die Antragstellerin halt laufende Messungen der Quellen und des Brunnens vornehmen lassen; diese sind dem Einschreiter zum Teil bekannt.

### 3.2. Parteistellung

Der Einschreiter könnte durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder seine dinglichen Rechte im Inland gefährdet werden, wie sich aus den Unterlagen der Projektwerberin ergibt.

Die Parteistellung des Einschreiters gründet daher auch auf die Bestimmungen des § 102 Abs. 1 lit. b) WRG 1959.

**Im Besonderen ergibt sich das aus den in der Folge zu zeigenden wasserrechtlichen Berührungspunkten betreffend den Antragsgegenstand.**

Dazu wird zusammengefasst mitgeteilt und ausgeführt, dass sich die folgenden Ausführungen und Zitate im Wesentlichen auf allgemein zugängliche Urkunden und Dokumente beziehen, die im Netz stehen; es kann daher eine Richtigkeit für die Wiedergabe dieser Urkunden(teile) nicht gewährleistet werden; das Vorbringen beruht auf den öffentlich zugänglichen Teilen der entsprechenden Angaben und der Projektsbehalte. Die Zitate sind im Folgenden entsprechend ausgewiesen.

### 4. Wasserrechtliche Berührungspunkte

Laut Dokument der Brenner Basistunnel BBT SE, Nr. D0118-04265-10, Seite 11 und den zu diesem Dokument gehörigen Anhängen 1 und 2 ergibt sich, dass es sich bei den Privatgewässern des Einschreiters um solche handelt, die technisch gesehen durch das Vorhaben auf der österreichischen Seite **beeinflusst** werden könnten.

Es handelt sich bei den Privatgewässern um den Grünwalderhofbrunnen mit der Kennung B10 (Spalte „Postzahl“) und die Grünwalderhofquelle mit der Kennung Q253 (Spalte „Verweis auf Plan“).
---

Wie sich aus den Erläuterungen zu den Plänen ergibt, könnten die in den Listen aufscheinenden Wassernutzungen im Sinne von Wasserentnahmen durch mögliche verminderte Quellschüttungen betroffen sein.

Es darf in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, dass die vorliegende Quelle und der Brunnen nach den Ergebnissen der bisherigen Beweissicherungen entsprechend tauglich sind und schütten.

Die genannte Quelle und der Brunnen stehen im Eigentum des Einschreiters; es bestehen daran keine fremden Nutzungsrechte und keine Einschränkungen aufgrund behördlicher oder zivilrechtlicher Festlegungen.

## 5. Umweltverträglichkeitsgutachten

### 5.1. Inhalt

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, Teil 3, 4, 5 und 7 ergibt sich, dass die Sachverständigen eine andere Einschätzung der Auswirkungen des Projektes vornehmen, als die Antragstellerin.

Hinsichtlich der Gemeinde Patsch wird - ohne Bezug auf die Quelle und den Brunnen des Grünwalderhofes, also generell - ausgeführt, dass hier ein Wasserversorgungsbedarf nahe der Minimalschüttung der genutzten Quellen gegeben ist und es bei Beeinträchtigung zu Versorgungsproblemen kommen könne und wird empfohlen eine Ersatzwasserversorgung bauvorausend umzusetzen.

Als Ersatzmaßnahme wird im Teil 7 des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Seite 425) unter anderem die Heranziehung von derzeit privat genutzten Quellen für die öffentliche Wasserversorgung vorgeschlagen.

Das Gutachten schlägt als zwingende Maßnahme für die Gemeinde Patsch samt dem Weiler Ruckschrein vor, mindestens im Ausmaß der Mindestschüttung der Patscherkofelquellen IV (QU70338008), V (QU70338009) und VI (QU70338010) sowie der Ruggschreinquelle (QU70338512) eine geeignete Ersatzwasserversorgung noch vor Beginn der Vortriebsarbeiten beim Tunnel bzw. bei den Stollen zur Verfügung zu stellen (Teil 7, Seite 429).

Daraus folgen mögliche **Gefährdungslagen** für den Grünwalderhof:

- a) auch der Grünwalderhof ist an die öffentliche Wasserversorgung der Gemeinde angeschlossen und wird als Hotel geführt. Ein (gänzlicher oder teilweiser) Verlust der öffentlichen Wasserversorgung wäre daher ein eminenter Nachteil für den Grünwalderhof. Der Betrieb des Hotels und auch der Wohnung(en) im Haus hängt an der öffentlichen Wasserversorgung der Gemeinde.
- b) Zugleich besteht die Gefahr einer Beeinträchtigung des bestehenden Brunnens und der bestehenden Quelle, was vor allem für die Zukunft ein nicht geringes Problem darstellt.
- c) Ebenso wenig wäre eine Beanspruchung der bestehenden Quelle und des bestehenden Brunnens im Zuge einer „Umlegung“ der Versorgungslasten zweckmäßig.

## 5.2. Gefährdung zulasten des Einschreiters

Der Einschreiter muss jedoch davon ausgehen, durch das gegenständliche Vorhaben einer mehrfachen Gefährdung seines Eigentums ausgesetzt zu werden, dies indem es

- a) zu einem Versiegen der Quelle und des Brunnens auf seinem Grund kommen kann und
- b) sollte ein Versiegen der Privatgewässer des Einschreiters nicht eintreten, muss angenommen werden, dass die Privatgewässer auf Gst. Nr. 2048, KG 81124 Patsch zur Ersatzwasserversorgung der Gemeinde Patsch herangezogen werden, in dem Fall, dass es durch Ausführung des gegenständlichen Vorhabens zu Versorgungsproblemen in der Gemeinde Patsch kommt.

Dazu kommt die Beeinträchtigung seiner wirtschaftlichen Interessen, wie eben gezeigt.

## 6. Bestehende Gefährdung des Versiegens laut Umweltverträglichkeitsgutachten

### 6.1. Schreiben vom 07.07.2008 Zl. 13314A-Hg/Hg

Mit Schreiben vom 07.07.2008 Zl. 13314A-Hg/Hg an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie führte die Projektwerberin auf Seite 11 von 25 aus:

*Die in der UVE dargestellte Versiegenswahrscheinlichkeit (UVE Einlage U-III.O-1.O-03-22, Dokument Nr. D0154-00052) ergibt für kleinere Quellen durch die Matrixbetrachtung eine höhere Gefährdung, da sich bei ihnen Minderungen des Basisabflusses für die Nutzbarkeit an sich stärker auswirken.*

Ebenfalls auf Seite 11 von 25 des Schreibens führte die Projektwerberin aus:

*Die nicht sehr hohe Wahrscheinlichkeit für den Entfall von Wasserversorgungen erfordert keine Vereinbarungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Die Strategie der BBT SE sieht vor, kurzfristig ein derartiges Problem zunächst durch Notmaßnahmen zu beheben, um schließlich unter Beachtung der Gesamtverhältnisse eine dauerhaft befriedigende Lösung zu erreichen.*

Wie sich aus unten stehenden Auszügen des Umweltverträglichkeitsgutachtens ergibt, hat die Projektwerberin in diesem Punkt womöglich eine Fehleinschätzung zu vertreten; es führten die Sachverständigen mehrfach aus, dass die Einschätzung der Projektwerberin hinsichtlich des Gemeindegebietes von Patsch nicht geteilt werde.

Laut Projektwerberin werden (ebenfalls Seite 11 von 25 des oben bezeichneten Schreibens):

*... Rückhaltemaßnahmen bei Karst- oder Kluftwässern werden dann ergriffen, wenn sie technisch möglich, für die Quellen im Sinne einer Minderung des Basisabflussverlustes wirksam und zwischen Aufwand und Nutzen im Verhältnis (Verhältnismäßigkeitsprinzip) stehen. In Bezug auf die Beeinträchtigung ökologisch sensibler Gebiete von hoher Wertigkeit (Seerosenweiher, Viller Moor, Feuchtgebiete im Naturschutzgebiet Valsertal, Brennersee) und dem Lanser See wegen seiner großen regionalwirtschaftlichen Bedeutung ist die Verhältnismäßigkeit an sich bereits gegeben.*

Zwischen den Festlegungen in dem bezogenen Schreiben und den in der Folge genannten Gutachten (steilen), die Akteninhalt geworden sind, besteht ein Widerspruch, der im Zuge des Verfahrens zu klären sein wird, wobei die schützenswerten rechtlichen Interessen des Einscheiters entsprechend sicherzustellen sind.

## **6.2. Umweltverträglichkeitsgutachten inkl. Zusammenfassung TEIL 3: Fragenbereich 2, Seite 452:**

### **4.11.1.2 Stellungnahme Fachgebiet Grundwasserschutz und Siedlungswasserwirtschaft**

Insbesondere die Ersatzwasserversorgung sowie die Quell- und Grundwasserbeweissicherung sind problematisch.

Das gesamte geplante Ersatzwasserversorgungskonzept steht und fällt mit den hydrogeologischen Prognosen der Projektwerberin. Auf diese Prognosen aufbauend sind die geplanten Maßnahmen für die Ersatzwasserversorgung auf ein Mindestmaß beschränkt. Verschiedene Szenarien ausgehend von unterschiedlichen hydrogeologischen Prognosen bis hin zum „worst case“ fehlen.

In den Projektunterlagen wird davon ausgegangen, dass im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels und der Stollen lediglich die Gemeinden Ampass, Schmirn, Vals und Gries am Brenner Ersatzmaßnahmen bei ihren Wasserversorgungsanlagen benötigen. Als Ersatzmaßnahmen sind im Wesentlichen Zusammenschlüsse (Verbindungsleitungen) mit anderen nicht gefährdeten (meist benachbarten) Wasserversorgungsanlagen, die zumindest derzeit noch über ausreichend Überwasser verfügen, oder Ertüchtigungsmaßnahmen bei vorhandenen Quelfassungen und das Heranziehen von derzeit privat genutzte Quellen für die öffentliche Wasserversorgung vorgesehen. Die notwendigen Ersatzwasserversorgungen für Einzelobjekte sind - abgesehen vom Objekt Gashof Wolf in Steinach (Stafflach) - in den Projektunterlagen nicht enthalten. Diesbezüglich wird lediglich darauf verwiesen, dass im Falle des Versiegens einer derartigen Quelle das betroffene Objekt an die öffentliche Wasserversorgungsanlage angeschlossen wird. Wasserbilanzen (Gegenüberstellung von Wasserdargebot und Wasserverbrauch) wurden kleinräumig, d.h. bezogen auf die einzelne Gemeinde, erstellt. Hinsichtlich Wasserbedarf wurde von der Ist - Situation ausgegangen. Zukünftige Bevölkerungsentwicklungen und wirtschaftliche Entwicklungen, die mit einem zusätzlichen Wasserbedarf verbunden sind, blieben unberücksichtigt.

Nach den Aussagen der SV für Geologie und Hydrogeologie ist zusätzlich zu der Einschätzung der Projektwerberin bei den Patscherkofelquellen IV (QU70338008), V (QU70338009) und VI (QU70338010) und bei der Ruggschreinquelle (QU70338512) im Gemeindegebiet von Patsch sowie bei den Sillquellen 1 + 2 (QU70362526) im Gemeindegebiet von Vals ein Beeinträchtigungsrisiko gegeben (siehe dazu Gutachten HD, Pkt. 7.2.2.3; Abschnitt 2.3: HTA 3: Viggartal (km 7,000 bis km 12,000) und Abschnitt 2.6: HTA 6: Valsertal – Staatsgrenze inkl. grenzüberschreitende Auswirkungen ( km 24,000 bis km 32,087)). Diese Quellen werden neben anderen Quellen für die Wasserversorgung der Gemeinde Patsch und für den Weiler Ruckschrein bzw. für die Gemeinde Vals verwendet. Der Wasserverbrauch der Gemeinde Patsch und der Gemeinde Vals liegt nahe der Minimalschüttung ihrer genutzten Quellen. Aus Siedlungswasserwirtschaftlicher Sicht ist daher zusätzlich zu den von der Projektwerberin vorgesehenen Ersatzwasserversorgungen zwingend für die Gemeinde Patsch und für den Weiler Ruckschrein sowie für

die Gemeinde Vals bauvorausend eine Ersatzwasserversorgung mindestens im Ausmaß der Minimalschüttung dieser Quellen umzusetzen.

Bei der Quell- und Grundwasserbeweissicherung fehlen bei den Messdaten der jeweiligen Mess-stelle die angewendete Mess- und Probenahmemethode. Dies ist als gravierender Mangel zu wer-ten. Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass diese Messdaten für eine Beweissicherung unbrauchbar sind.

### **6.3. Umweltverträglichkeitsgutachten inkl. Zusammenfassung TEIL 4: Fragenbereich 3, Seite 592:**

Durch das gegenständliche Vorhaben wird von der Projektwerberin die Beeinträchtigung (Versiegen) von (Trink-)Wasserspendern insbesondere Quellen, die für die Wasserversorgung schon benötigt werden oder eine Reserve für zukünftige Entwicklungen bilden, hingenommen. Als Ersatz für die derzeit verwendeten und durch das gegenständliche Bauvorhaben nach Prognose der Projektwerberin hoch und mittel gefährdeten Wasserspendern wird Überwasser von anderen benachbarten Wasserversorgungsanlagen, deren Wasserspender nach den Prognosen der Projektwerberin gering bis nicht gefährdet sind, herangezogen. Durch die Errichtung des geplanten Bauwerkes ohne entsprechende Gegenmaßnahmen, die die Entwässerung des Gebirges möglichst verhindern, wird das derzeit vorhandene (Trink-)Wasserdargebot verringert. Deshalb werden zwingende Maßnahmen zur Vermeidung der Verringerung des (Trink-)Wasserdargebotes für notwendig erachtet.

### **6.4. Umweltverträglichkeitsgutachten inkl. Zusammenfassung TEIL 5: Fragenbereich 4, Maßnahmen, Umweltverträglichkeit, Seite 814:**

In den umfangreichen UVE-Projektsunterlagen sind wasserwirtschaftliche Themen – unter Berücksichtigung des derzeitigen Planungsstandes - mehr oder weniger ausführlich behandelt. Nach den Angaben in den Projektsunterlagen wird mit dem gegenständlichen Bauwerk in den Bergwasserhaushalt eingegriffen. Aussagen über das Ausmaß des Eingriffes in den Bergwasserhaushalt sind jedoch anhand der derzeit vorliegenden bzw. verfügbaren Informationen nur bedingt möglich. Maßnahmen um die Beeinträchtigung des Bergwasserhaushaltes durch das geplante Bauwerk möglichst zu vermeiden sind in den Projektsunterlagen angeführt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt jedoch nur dann, wenn diese technisch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar sind.

Bezüglich der Beeinträchtigung von Quellen werden – abgesehen von Quellen im Gemeindebiet von Patsch und im Gemeindegebiet von Vals – und bezüglich der Beeinträchtigung des Grundwassers werden – abgesehen vom Bereich Anbindung Bahnhof Innsbruck (Sillschlucht) an den Brennerbasistunnel sowie vom Bereich Lansersee - von den Sachverständigen HD (Geologie und Hydrogeologie) in ihrem Gutachten die Prognosen der Projektwerberin im Wesentlichen bestätigt. Beim Brunnen Air Liquide in der Sillschlucht (GW70101430), der nach den Prognosen der Sachverständigen HD während den Baumaßnahmen für die Unterquerung der Sill wahrscheinlich qualitativ beeinträchtigt wird, handelt es sich nach den Angaben im Grundwasserkataster Tirol (Stand: 10.09.2008) lediglich um einen Nutzwasserbrunnen für den Betrieb einer Klima- und Kühlanlage mit einer Konsenswassermenge von 2,5 l/s.

Für die nach den Prognosen der Projektwerberin beeinträchtigten und für die Wasserversorgung genutzten Quellen sind Ersatzwasserversorgungen vorgesehen. Inwieweit Auswirkungen auf die regionale zukünftige Entwicklung im hydrogeologisch sensiblen Bereich „Oberes Wipptal“ aufgrund des verringerten Wasserdargebotes zu erwarten sind, sind in den Projektsunterlagen nicht ausführlich (zB. unter Zugrundelegung verschiedener Szenarien) behandelt. Zum Schutz des Wassers vor schädlichen Emissionen sind in den Projektsunterlagen verschiedene Vorkehrungen, wie zB. die Errichtung von Gewässerschutzanlagen für die Behandlung des bei den Vortrieben anfallenden kontaminierten Bergwassers, die Entwässerung des Brenner Basistunnels im Trennsystem mit Auffangbecken für das anfallende Abwasser oder die Wahl der Standorte der Deponien mit möglichst großem Flurabstand, usw.,

getroffen. Die Quell- und Grundwasserbeweissicherung in der derzeitigen Form ist aufgrund der relativ großen Messintervalle nicht ausreichend und aufgrund fehlender Angaben hinsichtlich der angewendeten mess-ortspezifischen Messmethode und der Messortbeschreibung mangelhaft.

#### **6.5. Umweltverträglichkeitsgutachten inkl. Zusammenfassung TEIL 7: Exkurs, Seite 425 bis 429 (in Auszügen):**

Nach dem Gutachten HD (Geologie und Hydrogeologie) ist zusätzlich zu den Prognosen der Projektwerberin bei den Patscherkofelquellen IV (QU70338008), V (QU70338009) und VI (QU70338010) und bei der Ruggschreinquelle (QU70338512) im Gemeindegebiet von Patsch sowie bei den Sillquellen 1 + 2 (QU70362526) im Gemeindegebiet von Vals ein Beeinträchtigungsrisiko gegeben (siehe dazu Gutachten HD, Pkt. 7.2.2.3; Abschnitt 2.3: HTA 3: Viggartal (km 7,000 bis km 12,000) und Abschnitt 2.6 HTA 6: Valsertal – Staatsgrenze inkl. grenzüberschreitende Auswirkungen (km 24,000 bis km 32,087)). Diese Quellen werden neben anderen Quellen für die Wasserversorgung der Gemeinde Patsch und für den Weiler Ruckschrein bzw. für die Gemeinde Vals verwendet. Der Wasserverbrauch der Gemeinde Patsch und der Gemeinde Vals liegt nahe der Minimalschüttung ihrer Quellen.

Die in den Projektunterlagen enthaltenen Maßnahmen für die Ersatzwasserversorgung stehen und fallen mit der Zuverlässigkeit der hydrogeologischen Beurteilung bzw. Einschätzung der Projektwerberin.

Von den Quellen im Gemeindegebiet von Patsch und im Gemeindegebiet von Vals abgesehen, wird hinsichtlich der Quellen diese hydrogeologische Beurteilung bzw. Einschätzung der Projektwerberin von den Sachverständigen HD (Geologie und Hydrogeologie) im Wesentlichen bestätigt.

#### **6.6. Ergebnis**

##### **a) Allgemeine Wasserversorgung und Trinkwasserversorgung – Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz der Gemeinde**

Es wird im Umweltverträglichkeitsgutachten inkl. Zusammenfassung TEIL 7: Exkurs, auf Seite 425 ausgeführt, dass nach den Angaben in den Projektunterlagen für die Aufrechterhaltung der bestehenden Wasserversorgungen zwischen Notmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen unterschieden wird.

Die Projektunterlagen enthalten laut Gutachten ein Schema (Checkliste), wie im Falle eines unvorhergesehenen Ausfalles oder Teilausfalles der Wasserspende einer Wasserversorgungsanlage vorzugehen wäre. Dabei wird zwischen 48-Stunden Programm, 30-Tage Programm und endgültiger Ersatzwasserversorgung unterschieden. Die Inbetriebnahme einer Notwasserversorgung kann demnach bis zu 32 Stunden (d.h. deutlich länger als einen Tag) dauern. In den Projektunterlagen wird laut Gutachten weiters die *Bereitstellung von Trinkwasser in Gebinden*, oder die Errichtung von Trinkwasserabfüllstationen vorgeschlagen, falls innerhalb von 1 bis 2 Tagen keine trinkwassergeeignete Versorgung herstellbar ist.

Das Gutachten führt hierzu aus, dass die vorgesehene Dauer von *32 Stunden* (ab Alarmierung) für die Errichtung und Inbetriebnahme einer Notwasserversorgung aus wirtschaftlicher Sicht und aus der Sicht der Hygiene nicht akzeptierbar ist.

Für den Grünwalderhof würden solche Maßnahmen letztlich bedeuten, dass solche Maßnahmen, soweit die öffentliche Wasserversorgung davon betroffen ist, den Betrieb als Hotel doch bedeutend einschränken würden und nicht zumutbar sind.

#### **b) Quelle und Brunnen am Grünwalderhof**

Zugleich kann nicht ausgeschlossen werden, dass die bestehende Quelle und der bestehende Brunnen am Grünwalderhof durch die beabsichtigten Maßnahmen erheblich beeinträchtigt werden.

Zugleich kann sich ergeben, dass Brunnen und Quelle bei einer langfristigen Störung der öffentlichen Wasserversorgung in deren Rahmen durch (Zwang-)maßnahmen heran gezogen werden.

#### **7. Verstoß gegen Umweltschutzvorschriften nach UVP-G**

Der Begriff „Umweltschutzvorschrift“ ist dabei nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen (vgl VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229).

Als Umweltschutzvorschriften gelten vielmehr in einem weiten Sinne alle jene Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen, wie etwa das Betriebsanlagenrecht der Gewerbeordnung, das Wasserrecht, Naturschutzrecht, Luftreinhaltrecht, Bergrecht, Luftfahrtsrecht, Rohrleitungsrecht etc (*Altenburg/Wojnar, UVP-G, Praxiskommentar, 2005, § 19 UVP-G, Rz 279*).

Gestützt auf das Vorbringen in dem Abschnitt C dieses Schriftsatzes wendet der Einschreiter zur Wahrung seiner wasserrechtlichen Parteistellung daher ein, dass sein Eigentum durch die beabsichtigten Maßnahmen möglicherweise erheblich beeinträchtigt wird. Das betrifft die Quelle und den Brunnen des Grünwalderhofes.

Diese Einwendung wird ausdrücklich geltend gemacht. Der Einschreiter widerspricht der Aus – und Durchführung des gegenständlichen Vorhabens, so weit nicht vor Projektausführung die notwendigen und technisch sinnvollen möglichen Maßnahmen getroffen werden, die die Gefährdung der Rechtsgüter des Einschreiters hintan halten.

## 8. Verstoß gegen Bestimmungen des WRG 1959

### 8.1. Grundlagen

Der Einschreiter hat einen möglichen bzw beabsichtigten Eingriff in geschützte Rechtspositionen durch von der Projektwerberin vorgesehene Entwässerungsmaßnahmen zu befürchten.

Dem Einschreiter kommt die Parteistellung nach § 102 Abs. 1 lit. b) WRG gemäß den in § 12 Abs. 2 WRG genannten Rechte zu, da eine Berührung seiner Rechte durch die projektsgemäße Ausübung des mit der behördlichen Bewilligung zu verleihenden Rechts der Sachlage nach nicht auszuschließen („denkmöglich“) ist.

Es ist unzweifelhaft nicht auszuschließen, dass vom zur Bewilligung eingereichten Projekt im Falle seiner Bewilligung und Verwirklichung Beeinträchtigungen von Rechten des Einschreiters iSd § 12 Abs. 2 WRG zu befürchten sind.

Sachverständige Erhebungen hierzu werden ausdrücklich **beantragt**, bislang fehlen sie.

### 8.2. Antrag im Verfahren

Eine umfängliche Erhebung des entscheidungsrelevanten Sachverhaltes bezüglich der Versiegunswahrscheinlichkeit der Quelle und des Brunnens des Einschreiters hat bisher nicht stattgefunden. Es wird daher beantragt, die hervorgekommenen Sachfragen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, dann erst ist ein Ermittlungsergebnis vorliegend, das zur Entscheidungsgrundlage einer wasserrechtlichen Bewilligung des gegenständlichen Projekts herangezogen werden kann.

Durch die Errichtung von Anlagen zur Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer dürfen fremde Wasserbenützungsrechte nicht gefährdet werden. Die Wasserrechtsbehörde kann somit eine solche Anlage nur dann und erst dann bewilligen, wenn die rechtmäßigen Ansprüche schon bestehender Anlagen sichergestellt sind, das heißt, wenn unter einem solche Vorkehrungen getroffen werden, welche geeignet sind und hinreichen, jede Gefährdung des rechtmäßigen Bestandes des älteren Wasserrechts auszuschließen und die unbehinderte und ungeschmälerte Ausübung dieses Rechts zu verbürgen (VwGH 11.05.1909, Sig 6733 (zu Mähr WRG); stRsp (*Oberleitner*, WRG<sup>2</sup>, 2007, § 12, Rz 27).

Als wesentlicher Bewilligungsgrundsatz gilt, dass durch die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fremde Rechte nicht gefährdet werden dürfen; eine Bewilligung darf daher nur dann und erst dann erteilt werden, wenn unter einem geeignete und hinreichende Vorkehrungen getroffen werden, die jede Gefährdung eines solchen Rechts – zB eines rechtmäßig bestehenden älteren Wasserrechts (vgl § 16) – ausschließen und dessen unbehinderte und ungeschmälerte Ausübung verbürgen. Bei Beeinträchtigung eines bestehenden Rechts im Sinne des § 12 Abs. 2 WRG muss das Ansuchen abgewiesen werden, sofern die Beeinträchtigung nicht durch Vorschriften vermieden wird, und sofern nicht dem noch entgegenstehende Rechte durch Einräumung von Zwangsrechten beseitigt oder beschränkt werden können (siehe *Oberleitner, WRG<sup>2</sup>, 2007, § 12, Rz 3*).

## **9. Antrag**

Der Einschreiter hat ein rechtliches und ein tatsächliches Interesse an der Wahrung des gegebenen rechtlichen Besitzstandes; es geht ihm in keiner Weise darum, das Vorhaben im Übrigen zu berühren.

Daher wird ersucht und **beantragt**

### **9.1. Im Verfahren**

- die erforderlichen ergänzenden Erhebungen durch die Sachverständigen vorzunehmen
- den Einschreiter davon zu verständigen
- die Antragstellerin im gegebenen Falle dazu zu veranlassen, die nötigen Ergänzungen ihres Vorhabens nach Vorliegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zu veranlassen, um Schaden von der Liegenschaft des Einschreiters abzuwenden

### **9.2. Hinsichtlich der Entscheidung**

- durch Vorschriften sicherzustellen, dass der Bestand der Quelle und des Brunnens auf der Liegenschaft des Einschreiters nicht gefährdet wird
- die entsprechenden behördlichen Auflagen zum Schutz der Interessen des Einschreiters zu erteilen und damit
- den Schutz der Rechtsgüter des Einschreiters von amtswegen vorzukehren
- die sachlich notwendigen Entscheidungen zur Wahrung des gegebenen Besitzstandes zu treffen, das nach der entsprechenden Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen von amtswegen.

Innsbruck, 2008-10-21  
Z,M /b

für den Einschreiter



## **tFA-Transitforum Austria-Tirol**

*Ihre alpine Bürgerrechtsorganisation*

*Anerkannte UVP-G-2000 Organisation*

*A-6020 Innsbruck, Salurnerstraße 4/III.*

*transitforum@tirol.com*

*www.transitforum.at*

*ZVR: 584188474*

An das  
**BMVIT – IV/SCH2 (Vollzug)**  
 z. Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer  
 Radetzkystraße 2  
 A-1030 WIEN

Innsbruck, 22. Oktober 2008

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE**  
**Brenner Basistunnel**  
**UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**  
**öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens**  
**Kundmachung der öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen**  
**Verhandlung im Großverfahren**

22. bis 24. Oktober 2008, jeweils ab 9:00 Uhr, im Flughafen Innsbruck, Fürstenweg  
 180, 6020 Innsbruck, Flughafenlounge im ersten Stock.

Schriftliche Stellungnahme des Transitforum Austria-Tirol im Rahmen der  
 angeführten öffentlichen Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

### **Fachbereich 2 – Geologie, Geotechnik, Hydrologie**

Einleitend ist zu bemerken, dass sowohl aus hydrologischer als auch aus  
 geologischer Sicht die Planungsunterlagen der Alternativen im Vergleich zur  
 Einreichtrasse unzureichend sind und daher ein Vergleich der Vor- und Nachteile  
 bezüglich der betroffenen Schutzgüter kaum möglich ist.

Dies trifft besonders auf das Schutzgebiet Wasser zu und somit auf alle im  
 Projektbereich anzutreffenden Grundwässer, Berg- und Hangwässer sowie die  
 Oberflächenwässer, also Quellen, Bäche, Flüsse und Seen als stehende Gewässer.

Diese unzureichenden Variantenprüfungen betreffen aber auch geplante Deponie-  
 standorte.

So besteht für die Standsicherheit der mit rund 8 Mio m<sup>3</sup> befüllten Deponie  
 Padastertal die Gefahr dann, wenn die dort eingebauten Drainagen versintern und  
 damit die Funktionsfähigkeit verlieren und das Wasser unreguliert durch den  
 Deponiekörper sickert. Das kann zu einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit  
 führen. Wie und wer dort die Funktionsfähigkeit auf Dauer prüft, ist aus den  
 Unterlagen nicht zu eruieren.

Bei der Deponie Europabrücke (rund 1,2 Mio m<sup>3</sup>) besteht wegen der bereits vorhandenen Hanginstabilitäten eine Umweltgefährdung an sich, die durch die Zusatzbelastung aus dem Schüttmaterial gesteigert wird.

Beim Tunnel- und Stollenvortrieb wird infolge Drainagewirkung der Bergwasserspiegel absinken, wobei davon u.a. der Brennersee, die Wässer des Natura 2000 Gebietes aber auch der Lansersee betroffen sein können. Im Projekt wird auch dargelegt, dass die Versiegenswahrscheinlichkeit für einzelne Bäche bis zu 100% betragen kann.

Diese Bergwasserabsenkung hat aber auch Auswirkungen auf die Pflanzen und die Quellen in den Almgebieten, die für die Bewirtschaftung unabdingbar sind.

Eine nur annähernde Prognosesicherheit liegt wegen der unzureichenden Kenntnisse weder in geologischer noch in hydrogeologischer Sichtweise vor.

### **Do154 – TB – 00031 – 10 Geologisches Modell**

In diesem Kapitel werden insgesamt 8 Störzonen bzw. Störungen aufgezählt, wobei zwischen den Zonen mit Versetzungsbeträgen von bis zu 1mm pro Jahr laut Projekt gerechnet werden muss.

Damit stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die Bestands - und Betriebssicherheit der Tunnelhohlräume auf Betriebsdauer aufgrund auftretender Schubspannungen gewährleistet ist und wie sich die Seismik in der Brennerlinie auf diese Versetzungsverhältnisse künftig auswirken würde.

Im Projekt finden sich jedenfalls keine nachvollziehbaren Aussagen oder Untersuchungen über den künftigen Verlauf des Versetzungsverhaltens und damit über den weiteren Einfluss auf die Bestands- und Betriebssicherheit der Tunnel und Stollen.

Der Projektbereich ist von seismisch aktiven Zonen durchzogen. An der Brennerlinie entwickelten sich die beiden großen Erschütterungszentren Innsbruck und Sterzing am Schnittpunkt großer tektonischer Zonen.

Aber auch Epizentralbeben sind von Matri a.Br., Steinach a.Br., St. Jodok, Gries a.Br. und Brenner bekannt, während auf der Südseite des Brenners die seismische Unruhe noch zunimmt. In der Gegend von Gossensaß ereigneten sich wiederholt Beben der Stärke VII-VIII<sup>1</sup>

Im Bereich der Siltschlucht wird gemäß den UVE-Unterlagen festgestellt, dass hier stark zerlegtes Gebirge mit aktiven Rutschungen anzutreffen sein wird, wobei die Tiefe der Gleitfuge des Rutschsystems ungeklärt ist.

Jedenfalls reicht dort eine punktuelle Bohrung für die geologische und hydrologische Beurteilung nicht aus, um Aussagen über den Bau und Betrieb der Tunnelröhren zu treffen. Im weiteren Verlauf der Trassenbeschreibung ist festzustellen, dass z.B. die

---

<sup>1</sup> Brennerflachbahn, Projekt 1978, Ergebnisse der geologischen Untersuchungen v. M. Köhler, Band 8 Festschrift W. Heißel

Viggartalstörung kaum untersucht wurde und die Felssturzgefahr beim Viggartal völlig unberücksichtigt bleibt.

Im Trassenabschnitt Km 24+890 bis Staatsgrenze wurde aufgrund einer Bohrung stark verkarstetes Gebirge bis 100m über dem Tunnelniveau angetroffen was vermuten lässt, dass diese geologischen Verhältnisse auch auf Tunnelniveau anzutreffen sind.

Dies hat weitreichende Folgen auf die Art und Weise der Wasserzutritte beim Tunnelvortrieb sowie infolge Drainagewirkung der Tunnelröhren auf die Bergwässer und Quellen im gesamten Abschnitt.

### **Do 154 – TB – 00039 – 10 Hydrologie**

Im Projektgebiet wurden die Quellen und Brunnen östlich der Sill bis zu einer Entfernung von 1 km zum Ostrand der Trasse aufgenommen. Teilweise erfolgte die Aufnahme bis ca. 3 km zum Ostrand des Trassenkorridors, und zwar im Bereich Navistal, Schmirntal und Valsertal.

Im Projekt fehlen jedoch die Angaben über die Wahl des Untersuchungsraumes.

Für die Bewertung der Beeinflussungssensibilität wurden willkürlich unterschiedliche Klassen festgelegt, so unterscheiden sich diese Bewertungen beim Rettungstollen der Umfahrung Innsbruck von jenen des Portalbereiches Innsbruck/Sillschlucht.

Laut UVE-Unterlagen befinden sich die wichtigsten Grundwasseraquifere zwischen Innsbruck und dem Navistal.

Ein großer Aquifer befindet sich südöstlich von Innsbruck auf der orografisch rechten Seite des Inns. Er ist demnach in einer großen, tiefgründigen Massenbewegung im Bereich Heiligwasser-Lanserberg-Rinner Alm ausgebildet. Die Durchlässigkeiten sollen dort gemäß Projekt sehr variabel sein.

Weitere Aquifere, die in tiefgründige Massenbewegungen eingebunden sind, liegen im Bereich des Viggartales, im Arzthal sowie im gesamten orografisch rechten Hang des Wipptales bis zum Mündungsbereich des Navisbaches bei Pfons.

Bezüglich des erstgenannten Aquifersystems ist festzustellen, dass dessen Mächtigkeit sowie Durchlässigkeit mangels ausreichender Aufschlüsse im Trassenbereich unbekannt sind, wobei die Auswirkungen auf die Quellen und den Lansersee beim Tunnelvortrieb nicht abgeschätzt werden können.

Vorgenanntes gilt auch für die anderen Aquifersysteme, deren Untersuchungen völlig unzureichend sind.

Im Abschnitt Vennbach bis Staatsgrenze ist davon auszugehen, dass die verschiedenen im Karst eingelagerten Aquifer untereinander in Verbindung stehen.

Somit können sich aufgrund der Drainagewirkung der Tunnelröhren großräumig negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden ergeben. Davon ist das Brennerbad, der Brennersee und das Natura 2000 Gebiet mit den Gewässern

und Böden betroffen, wenn es nicht gelingt, Gegenmaßnahmen bezüglich der Drainagewirkung zeitgerecht herzustellen. Beschreibungen derart wichtiger Gegenmaßnahmen fehlen jedoch im Projekt.

Zusammenfassend ist bezüglich des Fachbereiches 2 festzustellen, dass sich aufgrund teilweise sehr lückenhafter Untersuchungen in geologischer wie hydrogeologischer Sicht ein nicht abschätzbares Risiko bei den Tunnel- und Stollenvortrieben ergibt. Diese Unwägbarkeiten umfassen nicht nur das Baurisiko (Bergschlag, Wassereintritte etc.) sondern auch die Schutzgüter Wasser und Boden. In diesem Zusammenhang wird auf die negativen Erfahrungen anlässlich des Baus des Pflerschertunnels verwiesen, die wir als bekannt voraussetzen.

**Es ist daher von der Projektwerberin offen zu legen und nachzuweisen, ob mit dieser Vorgangsweise sämtlichen nationalen wie internationalen Vereinbarungen in Bezug auf den „Schutz des Wassers“ Folge geleistet wird. Aus unserer Sicht wird bspw. dem Ziel der Alpenkonvention, gesunde Wassersysteme zu erhalten (welchem in Zukunft auf Grund der Klimaveränderung und der damit verbundenen Wasserverknappung noch eine weit höhere Bedeutung zukommen wird), in einigen Projekträumen nicht entsprochen.**

## **Fachbereich 3 – Grundlagen der Planung**

### **EB – 1000 – TB – 00108 – 10 Eisenbahnbetriebsprogramm**

Das Ziel für die Errichtung des Brennerbasistunnels muss selbstverständlich darin liegen, einen wesentlichen Teil des Güterverkehrs so auf die Schiene zu verlagern, damit es zu einer echten Lärm- und Schadstoffreduktion entlang der gesamten Brennerstrecke von Rosenheim – Verona kommt. Dieses Projekt wurde der Bevölkerung entlang der Brennerstrecke auch so vorgestellt und begründet sich die notwendige Reduktion des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner (derzeit rollen rund 2 Millionen schwere Transitlasten allein über den Brennerpass). Daraus resultiert unter anderem das derzeit größte zusammenhängende NO<sub>x</sub>-Sanierungsgebiet im gesamten Binnenmarkt, der Lkw-Transit steht zweifelsfrei als einer der Hauptverursacher fest. Die Auswirkungen auf den Nordtiroler Zentralraum legen wir in einer Grafik bei (Anhang 1 – Europas größtes NO<sub>x</sub>-Sanierungsgebiet im Zentralraum rund um den Brenner). Wir legen Wert auf die Feststellung, dass diese hohen NO<sub>x</sub>-Belastungen längst auch für den südlichen Teil der Brennerstrecke gelten.

Es ist daher Aufgabe einer seriösen Trassenstudie, im zu untersuchenden Trassenkorridor alle Transalpinen Straßen – und Bahnachsen mit einzubeziehen, um Datengrundlagen für ein Betriebsprogramm zu haben und damit die Aufteilung der Verkehrsströme auf die Verkehrsträger Straße und Schiene beurteilen zu können.

Das bedeutet für die Bahnachse Brenner, dass nicht nur die benachbarten Bahnachsen, wie die Tauernbahnachse, NEAT (Gotthard / Lötschberg) mit einzubeziehen sind, sondern selbstverständlich auch die Brennerachse im Anwendungsbereich der Alpenkonvention von Rosenheim – Verona (Entwicklung Straße/Schiene). Eine solche Betrachtungsweise fehlt in den vorliegenden Planungsgrundlagen gänzlich. Auf Seite 8 der zitierten Projektsbeilage wird bezüglich des Personenfernverkehrs und des Güterzugverkehrs von trilateral akkordierten Annahmen ausgegangen. Es

fehlen jedoch nachvollziehbare Grundlagen wie es zur Erstellung der Zugzahlen (306 GV und 56 IPV) gekommen ist.

Bemerkenswerterweise fehlt in der Grafik Güterverkehr Brenner (Abb.4 Seite 13) die Verkehrsentwicklung auf der Straße im Betrachtungszeitraum 1960 – 2005. Es ist anzunehmen, dass man durch das Weglassen der Straßenentwicklung beim normalen Betrachter ein Bild von einer positiven Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs über den Brenner vermitteln will. Ohne darauf einzugehen, wie sich im gleichen Zeitraum der Lkw-Transit über den Brenner entwickelt hat und ohne darauf einzugehen, warum das so ist. Nur der Ordnung halber legen wir daher zwei Anlagen bei, die den Trend Straße/Schiene der letzten 20 Jahre real vermitteln.

Anhang 2: Das „europäische Verlagerungsprogramm“ seit 1986

Anhang 3: Entwicklung des Güterverkehrs am Brenner Straße – Schiene 1960 – 2006

Planungsnullfall 2020 (Bezugsfall) Seite 63 ff.

Dem Planungsnullfall wird eine Eisenbahninfrastruktur ohne Brennerbasistunnel zu Grunde gelegt. Er umfasst im Wesentlichen:

1. Teilinbetriebsetzung der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing
2. Inbetriebnahme der Neubaustrecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen
3. Abschluss technologischer Verbesserungsmaßnahmen zur Errichtung eines Selbstblockes (BAB) auf der Bestandsstrecke Brenner – Verona

Unter Hinweis auf 1. ist zunächst festzustellen, dass gem. EG-Beitrittsvertrag 1994 Anhang 2 sich Deutschland verpflichtet hat, als mittelfristige Maßnahme bis 1998 vorbehaltlich planungsrechtlicher Voraussetzungen die Strecke München – Mühldorf - Freilassing auszubauen. Ein solcher Ausbau dieser größtenteils eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke ist nicht erfolgt und auch nicht beabsichtigt. Für die DB – Netz AG ist der Ausbau zwischen München und Kiefersfelden und nördlich von München seit 2001 marktkonform abgeschlossen.

Im Gegenzug hat der Ausbau des Rheinkorridors als direkte Verbindung von und zu den Nordseehäfen zur schweizerischen NEAT höchste Priorität.

Der untersuchte Planungsnullfall ist für eine Beurteilung der Aufteilung der Verkehrsströme Straße – Schiene und damit auch für die Erstellung eines Eisenbahnbetriebsprogrammes ungeeignet.

Es fehlt der Planungsnullfall 2020 unter Berücksichtigung der Tauernbahnachse und der NEAT, selbstverständlich in Verbindung mit der Verkehrsentwicklung auf der Brennerachse Rosenheim – Verona (vgl. Anhänge 2 + 3).

Der Planfall 2020 Seite 66 ff.

Dem Planfall 2020 wird eine Eisenbahninfrastruktur mit dem Brenner Basistunnel zu Grunde gelegt. Der Ausbauzustand der Zulaufstrecke Nord entspricht dabei den

Annahmen des Planungsnullfalles. Im Bereich Zulaufstrecke Süd sind aber wesentliche Elemente der Neubaustrecke verfügbar so

1. Teilinbetriebsetzung der Strecke München – Mühldorf – Freilassing
2. Inbetriebnahme der Neubaustrecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen
3. Selbstblocksystem (BAB) auf der Bestandstrecke Brenner – Verona
4. Inbetriebnahme Tunnel Schalders, Umfahrung Bozen, Einfahrt Verona.

Dazu wird festgestellt, dass, wie unter Punkt 1. zum Planungsnullfall angemerkt, von einem Ausbau der Zulaufstrecke Nord nicht ausgegangen werden kann. Wie in der Stellungnahme zu Fachbereich 8 hingewiesen wurde, ist die Inbetriebnahme des BBT mit dem Jahr 2020 unrealistisch.

Der untersuchte Planfall 2020 ist für eine Beurteilung der Aufteilung der Verkehrsströme Straße – Schiene und damit auch für die Erstellung eines Eisenbahnbetriebsprogrammes ungeeignet.

Es fehlt der Planfall 2020 unter Berücksichtigung der Tauernbahnachse, der NEAT und der Brennerachse (vgl. Anhänge 2 + 3).

#### Planfall 2025

Dem Planfall 2025 wird eine Eisenbahninfrastruktur analog dem Planfall 2020 mit Ergänzung der Zulaufstrecke Süd (Umfahrung Trient) zu Grunde gelegt.

In Analogie zu unseren vorgenannten Feststellungen fehlt der Planfall 2025 unter Einbeziehung der Verkehrsentwicklung am Tauern, NEAT in Verbindung mit den Verkehrsentwicklungen auf der Brennerachse.

#### Der Auslegungsfall

Der Auslegungsfall stellt den Infrastrukturstand des Endausbaues dar und beinhaltet den durchgehenden viergleisigen Ausbau der 411Km langen Achse Kufstein – Brenner – Verona sowie die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing und den Bau einer Güterzugentlastungsstrecke Rosenheim – Mühldorf dar.

Wie bereits zum Planungsnullfall festgestellt, ist der Ausbau zwischen München und Kiefersfelden und nördlich davon seit 2001 abgeschlossen. Dies gilt auch für die Güterzugverbindung Rosenheim – Mühldorf.

Auch hier fehlt der Auslegungsfall unter Einbeziehung der vorgenannten Transalpinen Eisenbahntransversalen in Verknüpfung mit der Autobahnachse Kufstein-Brenner.

Die vorliegenden Untersuchungen sind für die Erstellung eines Eisenbahnbetriebsprogrammes völlig unzureichend. Darüber hinaus kann das eigentliche Ziel der Realisierung des Brennerbasistunnels, nämlich die Erzielung eines Verlagerungseffektes von der Straße auf die Schiene, nicht beurteilt werden.

Die Qualität dieser Untersuchung zeigt sich aber auch im Detail.

So wird auf Seite 10 Abb. 2 eine Aufteilung Züge pro Tag (= 24 Std.) dargestellt, die nach Fertigstellung des BBT am Schnittpunkt Brenner, also im Tunnel und auf der Bestandstrecke, insgesamt verkehren würden.

**400 Züge, davon**

306 GV .... Güterverkehr  
38 PNV ...Personenverkehr  
56 IPV.....internationaler Personenverkehr

Im Anschluss daran wird unter Hinweis auf Abb. 3 behauptet, dass nach Verfügbarkeit des BBT in der Nacht keine Güterzüge mehr auf der Bestandsstrecke verkehren würden.

Nach Abb.3 erfolgt eine Aufteilung Züge pro Tag (=24 Std.) wie folgt :

84 GV ....Güterverkehr  
38 PNV... Personenverkehr  
56 IPV .... Internationaler Personenverkehr

Aus dem Diagramm ist jedoch nicht ersichtlich, ob die 84 Güterzüge nur bei Tag verkehren, wenn für die Ordinate des Diagramms analog zu Abb.2 ebenfalls Züge pro Tag (= 24 Std.) Gültigkeit hat. Welche Fehlmeinungen gerade in dieser für die unmittelbaren AnwohnerInnen so wichtigen Angelegenheit kursieren, beweist eine wörtliche Aussage eines Wipptaler Bürgermeisters:

***„Der Brennerbasistunnel würde den Güterverkehr auf der bestehenden Bahnstrecke zum Erliegen bringen“.***<sup>2</sup>

Dieser Informationsstand ist in der Bevölkerung des Wipptales und des Eisacktales weit verbreitet und weist auf eine allgemeine, wie immer entstandene Fehlinformation hin. Außerdem wird dadurch das an in sich grundsätzlich falsche Konzept des Mischverkehrs im Brennerbasistunnel eindrucksvoll unter Beweis gestellt, weil rund 27% aller Güterzüge nach Betriebsaufnahme des BBT erst wieder auf die freie Bestandstrecke ausgelagert werden müssen, also jene Zuggattung dort verkehrt, die von den AnwohnerInnen im Wipptal und Eisacktal als zu laut empfunden wird.

Im Widerspruch zu all den sachlich nicht fundierten Aussagen, wonach der Brennerbasistunnel zu einer „Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs“ führen würde (mit diesen Aussagen soll das Projekt dem Steuerzahler seit Jahrzehnten „schmackhaft“ gemacht werden), steht die klare und eindeutige Aussage des seitens der EU-Kommission eingesetzten Koordinators Karel van Miert in seinem jährlichen Tätigkeitsbericht 2006 zum TEN1 Projekt an die Kommission:<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Hubert Rauch, Bürgermeister von Steinach am Brenner und Präsident des Tiroler Gemeindeverbandes in „Tunnelblick“, Studienverlag, Herausgeberin Jutta Kußstatscher, Seite 57)

<sup>3</sup> Jährlicher Tätigkeitsbericht des Koordinators Karel Van Miert, Vorrangiges Vorhaben Nr. 1, Eisenbahnachse Berlin- Palermo, Juli 2006

**„Denn der Basistunnel bietet sich in erster Linie für den Güterverkehr an, um die weitere Zunahme des Straßenverkehrs über die Alpen zu verlangsamen“.**

Wie man eine „Verlangsamung der Zunahme des Straßenverkehrs über die Alpen“ mit einem „Erliegen des Eisenbahngüterverkehrs“ im Wipptal oder gar mit einer „Verlagerung des Straßengüterverkehrs“ auf die Schiene in Einklang bringen kann, bleibt dahin gestellt. Vor allem im Hinblick auf das durch politische Fakten real außer Kraft gesetzte „Verlagerungs-Ziel“ auf Landes-, Bundes- und EG-Ebene (vor allem durch die Vollmitgliedschaft der Republik Österreich zu den Europäischen Gemeinschaften mit 1. Jänner 1995). Betroffen macht allerdings, dass diese allseits gesetzten Fakten ignoriert und verschwiegen werden und der von den Auswirkungen des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner schwer getroffenen Bevölkerung und Wirtschaft nach wie vor „Tunnelsand in die Augen gestreut wird“.

**Es hat die Projektwerberin daher schlüssig und mit einem europarechtlich abgesicherten Terminplan die Maßnahmen und Zielsetzungen nachzuweisen, die zu einer echten Verlagerung von Straßengütertransit auf die Eisenbahn führen. Eine „Verlangsamung“ der Zunahme des Straßenverkehrs über die Alpen steht im direkten Widerspruch zum Ziel einer „Verlagerung von der Straße auf die Schiene“.**

## **Fachbereich 5 – Bauwerksplanung**

### **Do118 – TB – 02634 – 10 – Geomechanik**

Im Projektbereich befinden sich 3 bekannte seismische Linien. Im Norden ist es die Inntallinie, im Süden die Periadriatische Grenze, welche durch die Brennerlinie verbunden sind.

Von den Hauptlinien gehen noch Seitenlinien aus. Die Inntallinie ist eine seismisch sehr aktive Störzone, an der Eigenbeben der Stärke VII –VIII der 12-teiligen Mercalli-Siebergskala auftreten können und aufgetreten sind.

Die Mehrzahl der nördlich des Brenners auftretenden Beben sind Resonanzbeben, die von der Inntallinie ausstrahlen.

Epizentralbeben in Natters, Matrei a.Br., Steinach a.Br., St. Jodok, Gries a.Br. und Brenner sind bekannt. In der Gegend von Gossensaß – Sterzing ereigneten sich wiederholt Beben der Stärke VII – VIII, die von Schwarmbeben begleitet wurden.<sup>4</sup>

Die im Projekt dargelegte grundsätzliche Aussage, wonach Tunnel auf Erdbeben nicht zu bemessen sind, ist insoweit ergänzungswürdig, als die zitierte DB-Richtlinie 853.2001, betreffend Absatz 16 (Ausgabe 1.1.2007), nichts darüber aussagt. Absatz 16 befasst sich mit dem Bruch der Oberleitung und anderer mitgeführter Leitungen. Außerdem sind Einbauten im Tunnel nach Richtlinie DB 853.2001 sehr wohl auf Erdbeben zu bemessen.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass es im Bereich des Basistunnels Abschnitte mit geringer Überdeckungshöhe gibt und abzuklären ist, in welchen Bereichen der

---

<sup>4</sup> Der Felsbau, Band 3 : Tunnelbau, Müller Leopold 1978

Verlage: Leopold Müller – Salzburg, Ferdinand Enke – Stuttgart, ISBN: 3-432-84031-4

Portalabschnitte bspw. eine Berechnung der Innenschale erforderlich ist. In der Fachliteratur ist das Auftreten von Querrissen der Tunnelschale infolge Beben im Portalbereich zitiert.<sup>5</sup>

In diesem Zusammenhang weisen wir noch darauf hin, dass Gebirgsschläge durch Erdbeben ausgelöst werden können, die besonders im Bauzustand ein erhebliches Gefahrenpotential in sich bergen.

Auf die im Projekt nicht berücksichtigte Problematik der Versetzung in den Störzonen auch im Zusammenhang mit der Seismik in der Brennerlinie und damit die Stand- und Betriebssicherheit der Tunnelröhren, Stollen und Schächte sei daher nochmals hingewiesen.

**Es hat die Projektwerberin daher schlüssig den Nachweis zu erbringen, dass die angeführten Störzonen entlang der Brennerlinie in keinem Fall negative Einflüsse auf die Betriebssicherheit sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase nehmen können und welche Vorsorgemaßnahmen getroffen werden. Empfohlen wird zudem, sich mit dieser Problematik aus Sicherheitsgründen noch weit intensiver als bisher auseinanderzusetzen.**

## **Fachbereich 6 – Ausrüstung**

### **D0118 – TB – 00283 – 10 Fahrbahn Erschütterungsschutz**

Wie den Projektsunterlagen zu entnehmen ist, wird der Brennerbasistunnel mit einer festen Fahrbahn ausgerüstet. Außerhalb des BBT wird der Oberbau als klassischer Schotteroberbau mit lückenlos verschweißten Gleisen gestaltet.

In den beiden Tunnelröhren zur Einbindung der Umfahrung Innsbruck kommt auf einem großen Abschnitt ebenfalls eine Schotterfahrbahn mit Unterschottermatten (USM) zum Einsatz, und zwar

Seite Innsbruck  
Weströhre BBT

USM Km 1,28 – 1,75 Richtung Hauptbahnhof  
USM Km 0,17 – 1,75 Richtung Frachtenbahnhof

Verbindungstunnel zur Umfahrung Innsbruck

USM Weströhre Km 0,000 – 3,100  
USM Oströhre Km 0,000 – 3,300.

In diesem Zusammenhang wird auf die Problematik im Bereich der 1994 eröffneten Umfahrung Innsbruck hingewiesen.

Im Zuge des eisenbahnbehördlichen Genehmigungsverfahrens zum Bau der Umfahrung wurde unter Hinweis auf die Mächtigkeit der Überschüttung (bis 300 m)

---

<sup>5</sup> Geologisch- Paläontologische Mitteilung Innsbruck Band 8, Brennerflachbahn  
Projekt 1978

garantiert, dass keine beeinträchtigenden Schwingungseinwirkungen auf die darüber liegenden Wohnhäuser durch den Eisenbahnbetrieb entstehen werden.

Im gesamten Bereich des Tunnels der Umfahrung Innsbruck wurde ein klassischer Schotteroberbau ohne USM eingebaut.

Diese Garantie musste allerdings bereits 9 Monate nach Betriebsaufnahme eingelöst werden. In einer jeweils 14-tägigen Sperre der Gleise musste die Fahrbahn mit USM nachgerüstet werden.

**Unter Hinweis auf diesen Sachverhalt ist seitens der Behörde jedenfalls vorzuschreiben, dass im Falle von Grenzwertüberschreitungen der Schwingstärke und dadurch entstehenden sekundären Luftschall für die darüberliegenden Wohnhäuser auch in den eingangs zitierten Abschnitten – Fahrbahn mit Unterschottermatte - Nachmessungen und Nachrüstungen durchzuführen sind. Für die betroffene Wohnbevölkerung verlangen wir die Umkehr der Beweislast.**

## **Fachbereich 8 – Bauphasen**

### **Do118 – TB – 02369 – 10 Bauleistungen**

Im Baudurchführungskonzept für den Brennerbasistunnel (BBT), also für die Erkundungs-, Rohbau-, Ausrüstungs- und Probetriebsphase wurde eine Gesamtbauphase von 14 Jahren und 6 Monaten angenommen und korrespondiert damit nicht mit dem Bauablauf des Bauphaseplanes Do118-04331 und dem dort angegebenen Bauende mit dem Jahr 2020.

Dazu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Abschätzung der Bauzeit wesentlich von der Prognosesicherheit bezüglich der anzutreffenden geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse abhängt.

Wie im Einreichprojekt selbst dargelegt, gibt es im Trassenbereich wegen fehlender Aufschlüsse (Bohrungen) große Prognoseunsicherheiten in einzelnen Abschnitten, so beispielhaft zwischen km 30+630 und km 35+877, womit die Abschätzung der tatsächlichen Bauzeit an sich schon als problematisch zu bezeichnen ist.

Weiter weisen wir darauf hin, dass die Fertigstellung des 35 km langen Lötschberg-Basistunnels 13 Jahre betragen hat und beim 57 km langen Gotthard-Basistunnel mit einer Mindestbauphase von 21 Jahren gerechnet wird.

Die Bauzeit des 7,2 km langen Pflerscher-Tunnels südlich des Brennerpasses betrug sogar 14 Jahre! Die Ursachen waren unvorhersehbare Wassereintritte, die zu einem langen Baustillstand geführt haben.

Nachdem insbesondere im Tunnelbau die Bauzeiten mit den Baukosten zusammenhängen, verweisen wir auf die Publikation „Megaprojects and Risk“.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Megaprojects and Risk, An Anatomy of Ambition, Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius and Werner Rothengatter 2003, Cambridge University Press, ISBN: 0-521-00946-4, paperback

Dort legt der Wirtschaftswissenschaftler anhand zahlreicher, weltweit untersuchter Großprojekte dar, welche Kostensteigerungen zwischen Baubeginn und Fertigstellung eingetreten sind. Um ein Projekt „politisch und vor allem beim Steuerzahler durchzubringen“, werden zunächst die Bauzeiten und Baukosten möglichst niedrig angegeben und es treten dann nach deren Fertigstellung horrende Baukostensteigerungen und auch Bauzeitverlängerungen zutage. Unter anderem vor allem dann, wenn eine nur **geringe Zahl von Probebohrungen** im Nachhinein „unvorhergesehene Schwierigkeiten“ verursacht, welche dann die Baukosten explodieren lassen. Ist der „Point of no return“ erst einmal überschritten, muss der Steuerzahler dann genau die Risiken tragen und finanzieren, die man „privaten Geldgebern nicht zumuten kann“.

So betrug die Kostenüberschreitung beim Ärmelkanaltunnel 80%, beim Great Belt Eisenbahntunnel 110%.

Als Musterbeispiel für diese chronisch wiederkehrende Vorgangsweise kann das Bauvorhaben „Neue Unterinntalbahn“ mit dem Versenken des Tennisplatzes Brixlegg, des Pilgersteiges St. Georgenberg bei Fiecht etc. bezeichnet werden. Die im Jahre 2002 „garantierten“ Baukosten von 1,35 Mrd. € werden bereits im Jahre 2008 um knapp 1 Mrd € überschritten und die ursprüngliche Fertigstellungsfrist um Jahre verlängert.

**Aus allen vorgenannten Gründen kann eine Gesamtbauzeit für den BBT von 14 Jahren und 6 Monaten als völlig unrealistisch bezeichnet werden.**

## **Fachbereich 15 – Auswirkungen auf die Umgebung**

### **Do118 – TB – 02376 – 10 Lärm**

Bauphase Innsbruck – Mitte

Die Baustellen befinden sich mitten im städtischen Siedlungsgebiet mit lärmempfindlicher Nutzung. Die lärmigen Arbeiten führen zu hohen Beeinträchtigungen bei den umliegenden Gebäuden. Wegen der engen Platzverhältnisse und den mehrgeschossigen Gebäuden sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase kaum möglich.

Dazu kommt, dass dieser Bereich durch den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen, wie Autobahn und Durchzugsstraßen und die Eisenbahn, stark vorbelastet ist.

Bei Tag werden im betroffenen Bereich Stift Wilten, Bartlmä, Konzertkurve, Frauenangerweg, Leopoldstraße Schallpegel zwischen 58dB und 72dB gemessen. Bei Nacht betragen diese 53 dB bis 62 dB, wobei neben dem Gleisareal an der Südbahnstraße Werte bis 69 dB gemessen werden.

Die Immissionsgrenzwerte aus Schienenverkehr und Eisenbahnverkehr werden in diesem Bereich deutlich überschritten.

Während der Bauzeit des BBT ist also im Bereich zwischen der Olympiabrücke und der Klostersgasse mit erheblichem zusätzlichem Baulärm zu rechnen, der das ohnehin stark vorbelastete Gebiet und damit mehrere tausend Anwohner zusätzlich

belasten wird. Dazu ist festzuhalten, dass laut Projekt die Bautätigkeiten ca. 2 bis 3 Jahre dauern werden.

Aus den Projektunterlagen ist ersichtlich, dass die meisten infolge Baulärm entstehenden Grenzwertüberschreitungen auch durch bauphysikalische Maßnahmen nicht eliminiert werden können. Auch wenn die Arbeiten nicht immer gleich intensiv durchgeführt werden, sind die Belastungen aus dem Baulärm für die betroffene Bevölkerung unzumutbar.

Die vorgeschlagene, an festgelegten Orten vorgesehene Lärmüberwachung in der Bauphase im Abstand von 6 Monaten und alle 2 bis 4 Monate in den Hauptemissionszeiten, sind nicht nur unzureichend. Eine derartige Vorgangsweise stellt anhand der heutigen Kenntnisse über die hohen Gesundheitsrisiken und Gesundheitsschäden durch Lärm eine geradezu unglaubliche Verletzung des „Grundrechts auf Gesundheit“ dar. Gerade in Tirol mit seinem engen Gebirgsraum braucht dieser Sachverhalt nicht mehr weiter ausgeführt werden.

Weiters ist ungeklärt, wer Grenzwertüberschreitungen überwacht, welche Sanktionsmaßnahmen im Falle solcher Überschreitungen von wem getroffen werden und an wen sich die Betroffenen im Überschreitungsfall jederzeit wenden können.

#### **Do118 – TB – 02378 – 10 Luftschadstoffe**

Das beschriebene Wohngebiet ist bereits durch NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> stark vorbelastet. Wie die im Projekt angeführten Messdaten zeigen, liegen diese Werte teilweise deutlich über den Grenzwerten nach Immissionsschutzgesetz Luft.

So wurden im Gebiet Wilten an drei Aufpunkten (1.1, 1.2, 1.3), im Bereich Innsbruck Innere Stadt an zwei Aufpunkten (3.1, 3.2) und Pradl an drei Aufpunkten (2.1, 2.2, 2.3) durch die Vorbelastung deutliche Grenzwertüberschreitungen der Jahresmittelwerte bei NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> gemessen.

Die laut Projekt durchgeführte Abschätzung der Schadstoffemissionen in der Bauphase, z.B. unter der Annahme, dass nur Baufahrzeuge mit Partikelfiltern eingesetzt werden, bedarf jedenfalls einer erläuternden Feststellung.

Die vom Land Tirol erlassene Verordnung bezüglich des Einsatzes von Partikelfiltern in Baumaschinen wurde nie exekutiert und war daher wirkungslos.

Wie im Projekt (Seite 226) beschrieben, kann die Zusatzbelastung aus der Bauphase in diesem, stark vorbelasteten Gebiet durch Maßnahmen in der Baustellenkoordination praktisch nicht verringert werden.

**Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Belastungen aus Lärm und Abgasen durch die zusätzliche, bis zu drei Jahre dauernde Baustellentätigkeit für die betroffene Bevölkerung als unzumutbar zu bezeichnen sind. Sie ist unter den gegebenen Umständen im Hinblick auf die europäischen Luftreinhaltsgüterrichtlinien, umgesetzt in Österreich im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-Luft) nicht vertretbar. Schon gar nicht vertretbar, wenn es sich um ein Projekt handelt, welches das Ziel der „Verlagerung“ und damit der Entlastung von Lärm und Schadstoffen nicht erreichen kann.**

## Schlussfolgerungen

### Finanzierung

Im EG – Beitrittsvertrag 1994, Protokoll Nr. 9, haben sich die Länder Österreich, Deutschland und Italien verpflichtet, bis 31. Oktober 1994 eine Entscheidung über den Bau des Brennerbasistunnels zu treffen.<sup>7</sup>

Diese Entscheidung, die auch die Finanzierung inkludiert, ist wegen der Nichtbeteiligung Deutschlands seit 14 Jahren tatsächlich nie getroffen worden. Der Staatsvertrag Österreich – Italien ersetzt diese Verpflichtung nicht, da ein wichtiger Finanzierungspartner (BRD) damit ausscheidet und durch dieses Verhalten das Desinteresse am Projekt offensichtlich wird.

Die Finanzierung des Gesamtprojektes wurde im Lauf der langen Diskussionsjahre immer wieder als „ppp-Modell“ dargestellt (Public Private Partnership). Mittlerweile ist lt. Konrad Bergmeister „Privaten Finanziers dieses Risiko nicht mehr zumutbar“. Damit bleibt nur noch eine Gruppe übrig, der man ein solches Risiko ohne weiteres aufbürden kann: Die „Familie der Steuerzahler“, die sich in Zeiten der Teuerung und damit verbundener Einkommensverluste andere Prioritäten erwarten kann und muss.

Die Kostenschätzungen beliefen sich im Jahre 2002 auf rund 4,5 Mrd € (Preisbasis 2002, ohne Finanzierungskosten), wurden Mitte 2007 auf rund 6,0 Mrd € (Preisbasis 2006, ohne Finanzierungskosten) revidiert und mittlerweile (2008) auf bereits rund 7,0 Milliarden ohne Finanzierungskosten erhöht. Eine bemerkenswerte Summe für ein Projekt, welches am 30. Juni 2006 sogar einen „virtuellen Spatenstich“ am Brenner erleben durfte.

Durch den vorgezogenen Bau des Sondierstollens übernahmen die Eigentümer der BBT SE finanzielle Verpflichtungen in Höhe von rund 430 Mio €, obwohl wesentliche Grundlagen und ein Finanzierungskonzept für das Gesamtprojekt BBT fehlten.

Obwohl eine Regelung zur Tragung eventueller Mehrkosten beim Bau des Sondierstollens fehlte, gaben die Eigentümer der BBT SE (Land Tirol und der Bund) Patronatserklärungen ab.

Über die Finanzierung des Haupttunnels liegen lediglich Entwürfe verschiedener Finanzierungsmodelle vor.

Ebenso steht die Bestätigung der EU über die Höhe der von ihr gewährten TEN-Zuschüsse noch aus. Dies gilt ebenso für den im Bau befindlichen Sondierstollen.

---

<sup>7</sup> 20. Gemeinsame Erklärung zum Brennerbasistunnel. Österreich, Deutschland, Italien und die Gemeinschaft arbeiten aktiv an der Fertigstellung der Vorstudien über den Brennerbasistunnel, die im Juni 1994 übergeben werden sollen. Österreich, Deutschland und Italien verpflichten sich, bis zum 31. Oktober 1994 eine Entscheidung über den Bau des Tunnels zu treffen. Die Gemeinschaft erklärt, dass sie bereit ist, den Bau auf der Grundlage der verfügbaren Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft zu unterstützen, wenn die drei betreffenden Staaten eine positive Entscheidung treffen.

Wenn man weiter bedenkt, dass der Schuldenstand der ÖBB im Jahre 2008 mit rund 9,6 Mrd € beziffert wird und durch weitere Investitionsvorhaben bis zum Jahr 2013 auf 16,7 Mrd € steigen soll, so beeinträchtigen solche Zusatzverpflichtungen nicht nur die Eigentümer der Gesellschaft, sondern auch die künftigen Betreiber und damit nachfolgende Generationen nachhaltig.

Hilfreich für eine Finanzierung durch die ÖBB wird wohl auch die Tatsache nicht sein, dass sich die ÖBB nun mit einem Totalausfall dubios veranlagter Gelder in Höhe mehrerer Hundert Millionen € befassen muss (Profil Nr. 43/20.10.08) und daher kein Interesse daran haben kann, einen „immerwährenden Zuschussbetrieb“ aufzubauen.

Nachdem die Finanzierung der ÖBB aber politisch geregelt wird, muss diesbezüglich mit aller Deutlichkeit auf die Leitlinien des Rechnungshofes verwiesen werden:

***Unser wichtigstes Ziel ist der bestmögliche Einsatz der öffentlichen Mittel.***

***Wir überprüfen, ob die eingesetzten Ressourcen rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung verwendet werden.***

Das Projekt BBT entspricht diesen Leitlinien nicht, da die so wichtige „Zweckmäßigkeit im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung“ nicht gegeben ist. Denn ein Projekt, welches erst in 15 oder 20 oder 30 Jahren den Betrieb aufnehmen würde und dann eventuell den „Güterverkehrszuwachs über die Alpen verlangsamen soll“ (Karel van Miert sinngemäß in seinem Bericht 2006), verfehlt dieses Ziel und fügt dieser Region bloß weiteren Schaden zu. Im Übrigen sei in diesem Zusammenhang auf die Berichte des Österreichischen Rechnungshofes der letzten Jahre verwiesen, der im Zusammenhang mit Großbauvorhaben im Eisenbahnbereich stets die fehlenden Veränderungen der Rahmenbedingungen der Straße eingefordert hat.

Die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit dürfte allein schon dadurch nicht gegeben sein, als bekannt ist, dass sich sämtliche „Schlange stehenden privaten Investoren“ (der ehemalige Tiroler Landeshauptmann Herwig van Staa am 10.10.04 in einer ORF-Sondersendung zum Thema BBT) längst fluchtartig verabschiedet haben, sollten sie jemals mit dem Gedanken gespielt haben.

**Dieses Projekt ist auf Grund der gegebenen IST-Situation schon heute als „immerwährender staatlicher Zuschussbetrieb mit hohen Folgekosten“ einzustufen, bringt zusätzlich keine Entlastung von Lärm und Schadstoffen durch fehlende Verlagerung. Eine Finanzierung durch den österreichischen Steuerzahler in welcher Form auch immer scheint nicht nur äußerst bedenklich, sondern gewinnt auch eine strafrechtliche Relevanz, die zu prüfen sein wird.**

### **Projektierung**

Das vorliegende Projekt birgt aufgrund teilweise mangelnder Planungstiefe große Unwägbarkeiten in sich, die insbesondere die Geologie und Hydrologie betreffen. Zusätzlich wird die an einzelnen Baustellen wohnende Bevölkerung infolge bereits vorhandener Vorbelastungen durch Lärm und Abgase aus der Baustellentätigkeit in einem unvertretbaren Ausmaß überlastet.

## Verkehrspolitik

Um den sprunghaft angestiegenen LKW-Transitverkehr zu einem erheblichen Teil auf die Schiene verlagern zu können, bedarf es klarer und europarechtsverbindlich festgelegter Zielsetzungen mit entsprechenden Zeitrahmen. Keinesfalls genügt der von der sogenannten „**Brennerkorridor-Plattform**“ erarbeitete **Brenner-Aktionsplan 2008-2022**, dem jeder nationale wie internationale Rechtscharakter fehlt. Allein schon auf Grund der Nichteinhaltung der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien entlang der Brennerstrecke von Rosenheim – Verona müssen Maßnahmen und Zielsetzungen verbindlich vereinbart werden, die mit dem bestehenden Europarecht vereinbar sind und die eine tatsächliche Verlagerung eines Teils des Güteraufkommens auf die Eisenbahn zur Folge haben. Maßnahmen, die unter anderem vom Transitforum Austria-Tirol seit vielen Jahren erarbeitet, in die politische Diskussion eingebracht und von einer breiten Basis entlang dieser Gesamtstrecke getragen werden.

Die beiliegende Sonderpublikation „Brenner Basis Tunnel – Der Generationenverrat“ ist als integraler Bestand und Hintergrundinformation unserer Stellungnahme zu betrachten und dem Akt beizufügen. Denn in dieser Sonderpublikation ist nach 20-jähriger Erfahrung unzweifelhaft dokumentiert, was von Ankündigungen, Maßnahmen, Vereinbarungen etc. zu halten ist, die weder mit den betroffenen Ländern an der Brennerstrecke (Bayern, Nord-, Süd- und Welschtirol/Trentino), noch den betroffenen Mitgliedstaaten (BRD, I und A) und schon gar nicht auf europäischer Ebene definitiv koordiniert und rechtlich abgesichert sind. Auf einen Blick zeigen dies die Anhänge 2 + 3:

**Milliardeninvestitionen versickern seit Jahrzehnten in der Eisenbahn, auf der Straße wird gefahren.**

<b>Straße 1970:</b>	<b>ca 4 Millionen Gütertonnen netto</b>	
<b>Straße 2006:</b>	<b>33,4 Millionen Gütertonnen netto</b>	<b>+ 735 %</b>
<b>Schiene 1970:</b>	<b>ca 4 Millionen Gütertonnen netto</b>	
<b>Schiene 2006:</b>	<b>11,7 Millionen Gütertonnen netto</b>	<b>+ 192 %</b>
<i>(Siehe Anhang 3)</i>		

Das vorliegende Projekt des BBT ohne diese europarechtlich abgesicherten und verbindlich vereinbarten Maßnahmen und Zielsetzungen verfehlt nicht nur ganz klar das Ziel einer echten Verkehrsverlagerung, das heißt Reduktion des Straßengütertransits, sondern führt zu einer weiteren Zunahme der Lärm und Abgasbelastung für Mensch und Natur in den betroffenen, engen Gebirgstälern. Dies zeigen zweifelsfrei auch die Ergebnisse der von der BBT SE vorgelegten Studie der „Prograns“ und brauchen daher nicht weiter ausgeführt zu werden.

Aus verkehrspolitischer Sichtweise kann man die ganze Problematik sehr einfach zusammen fassen und mit den Gegebenheiten des Drittstaates Schweiz vergleichen. Dies deshalb, weil die Projektbetreiber immer wieder auf die Schweiz verweisen und ganze Heerscharen von Politikern, Interessensvertretern und anderen Lobbyisten schon zu „fact-finding-missions“ zu Schweizer Tunnelbaustellen gereist sind.

Sie alle sollten sich stets vor Augen führen, dass die Schweiz unter anderem wegen der Belastungen durch den alpenquerenden Lkw-Transit weder Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) noch Mitglied der Europäischen Gemeinschaften (EG) geworden ist. Sie hat im Gegenzug zur Republik Österreich ein gültiges Transitabkommen mit einem klaren Verlagerungsziel nach Inbetriebnahme der Schweizer Alpentunnels; abgesichert auch in der Eidgenössischen Bundesverfassung.

Will man also eine ähnliche „Verlagerungseffizienz“ erreichen, wie es die Schweiz in ihrem Transitabkommen mit den EG geschlossen hat, so muss dies auch für den Bau des BBT gelten. Eine gute Gelegenheit dazu bietet der Wunsch von EU-Koordinator Karel van Miert nach einer „Finanzgarantie“ von Österreich und Italien.

**Österreich kann eine derartige Garantie nur dann abgeben, wenn im Gegenzug die von uns geforderten europarechtlich abgesicherten Reduktionen des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner gewährt werden; beginnend mit dem außer Streit zu stellendem „sektoralen Lkw-Fahrverbot“ bis hin zur raschen Realisierung einer „verursachergerechten europäischen Wegekostenrichtlinie“ sowie einer Reihe weiterer Maßnahmen, welche die Belastungen aus dem Lkw-Transit über den Brenner „auf ein Maß reduzieren, welches für Mensch, Natur und Wirtschaft verträglich ist“. Ohne diese Absicherung würde jedwede Finanzgarantie einem „Blankoscheck“ oder „Blankowechsel“ entsprechen. Es wäre in einer Zeit, in der die Politik und die Gesellschaft vor großen Herausforderungen stehen, um die internationale Finanzkrise zu bewältigen, ein falsches Signal und ein fahrlässiger Umgang mit öffentlichem Geld. Die Europäische Gemeinschaft muss wissen, dass sie ihr Prestige-Eisenbahnprojekt Berlin-Palermo nur dann realisieren kann, wenn sie auch bereit ist, Begrenzungen des Lkw-Transitverkehrs dort zuzulassen, wo „das Grundrecht auf Gesundheit“ täglich verletzt wird und wo bereits heute ausreichend Alternativen für den Warenverkehr über die Alpen vorhanden sind. Rechtliche Grundlagen für die notwendige Reduktion fehlen nicht; es fehlt bloß (noch) der politische Wille, „Gesundheit vor freien Warenverkehr zu reihen“.**

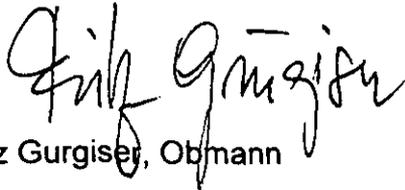
An dieser Stelle erlauben wir uns abschließend, auf uns wichtige nationale und internationale rechtliche Verpflichtungen und Vereinbarungen zu verweisen, deren Erfüllung für uns als betroffene Anrainerinnen und Anrainer unverzichtbar sind. Die dann nicht eingehalten werden können, wenn das Projekt nur dazu dienen soll, irgendwann ab dem Jahr 2022 den „Straßentransitzuwachs über die Alpen zu verlangsamen“ (Karel van Miert).

- Die Umsetzung sämtlicher Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention – dem Übereinkommen zur nachhaltigen Entwicklung der Alpen;
- Die Erfüllung der Vorgaben der europäischen Luftreinhaltgüterichtlinien (in Österreich im Immissionsschutzgesetz Luft umgesetzt);
- Die Verpflichtungen aus dem EG-Recht, wonach Transitfahrverboten dann nichts entgegensteht, wenn sie zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen sowie gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind;
- Sämtliche Verpflichtungen aus der Europäischen Menschenrechtskonvention hinsichtlich des Grundrechts auf Gesundheit u. a..

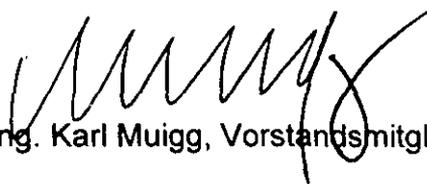
**Aus allen vorgenannten Gründen fordert das Transitforum Austria-Tirol im Namen unserer Mitglieder (Familien, Gemeinden, Vereine, Organisationen etc.) insbesondere an der Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona die Projektwerberin auf, die festgeschriebenen Sachverhalte, Einwendungen, Argumente etc. zu prüfen, notwendige Ergänzungen und Verbesserungen vorzunehmen und dafür Sorge zu tragen, dass umgehend die europarechtlich verbindlich vereinbarten Maßnahmen und Zielsetzungen mit den Europäischen Gemeinschaften sichergestellt werden. Der Brenner-Aktionsplan 2008-2022, dem jeder nationale wie internationale Rechtscharakter ebenso fehlt wie die verbindliche Koordination zwischen den betroffenen Ländern und Mitgliedstaaten entlang der Brennerstrecke von Rosenheim – Verona, ersetzt diese legitime, rechtlich und sachlich außer Streit stehende Forderung nicht.**

**Eine Umweltverträglichkeit für dieses Projekt kann, nachdem die Zielsetzung der „Verlagerung“ als wesentliche Grundlage für dieses Projekt angestrebt wird, nicht allein für Bau und Betrieb attestiert werden. Sie hat „umfassenden Charakter für die gesamte sensible Region“ und kann nur dann positiv attestiert werden, wenn das erreicht wird, was für das Jahr 2008 bereits geplant wurde (siehe Anhang 2): „Ein tägliches Transitaufkommen am Brenner mit rund 1300 Lkw“ und damit die notwendige Entlastung dieser Europaregion von Schadstoffen und Lärm.**

Für das Transitforum Austria-Tirol zeichnen mit freundlichen Grüßen



Fritz Gurgiser, Obmann



Dipl.-Ing. Karl Muigg, Vorstandsmitglied

Beilagen:

Sonderpublikation Brenner Basis Tunnel – Der Generationenverrat

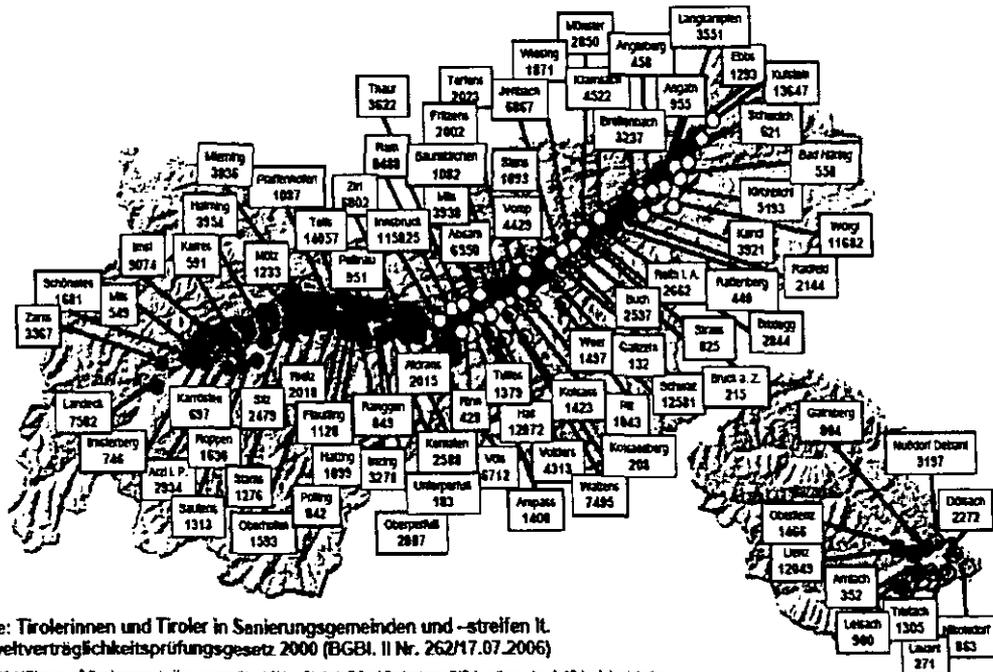
Anhang 1 – Europas größtes NOx-Sanierungsgebiet im Zentralraum rund um den Brenner

Anhang 2 – Versprochen – Gehalten am Beispiel des europäischen Eisenbahn-Verlagerungsprogrammes am Brenner

Anhang 3 – Güterverkehrsentwicklung Brenner / Straße – Schiene 1960 – 2006

## Anhang 1: Europas größtes N0x-Sanierungsgebiet im Zentralraum „Brenner“

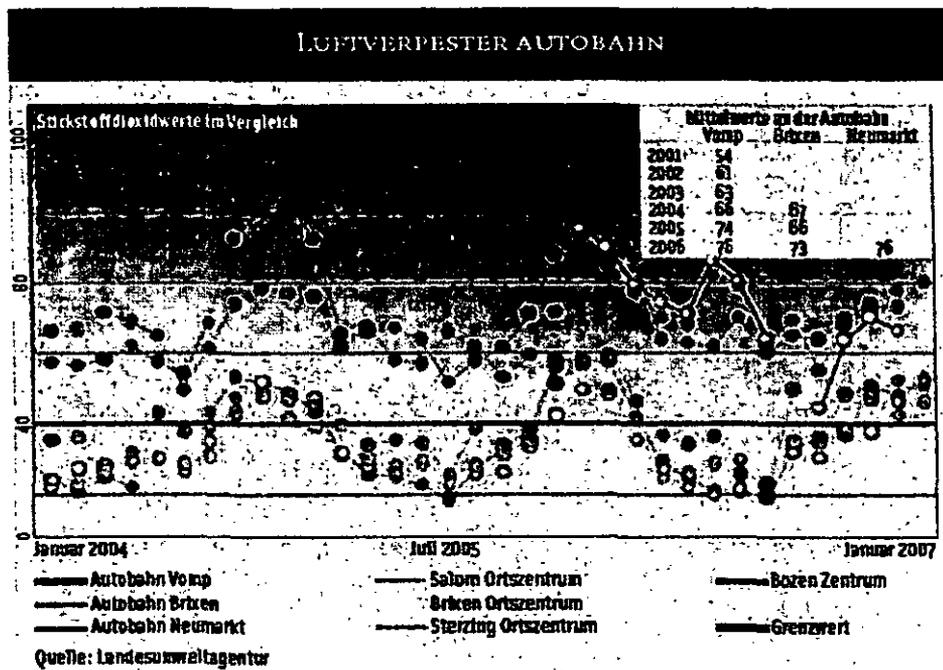
415.628 (60%) Tirolerinnen und Tiroler (davon 58.387 Kinder unter 15 Jahren) werden seit Jahren in ihrer Gesundheit durch schlechte Luft geschädigt. Folgen: Schwere Atemwegserkrankungen und bewusste, dauerhafte Vertretung des Grundrechts auf Gesundheit (EMRK) im „Herz der Alpen“!



Karte: Tirolerinnen und Tiroler in Sanierungsgebieten und -streifen lt. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBI. II Nr. 262/17.07.2006)

- 30 Millionen m<sup>2</sup> Sanierungsstreifen wegen überhöhter Stickstoffdioxidbelastung (NO<sub>2</sub>) entlang der A 12 Inntalautobahn
- Städte und Gemeinden wegen überhöhter Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>)
- bis 700 m ● bis 800 m ● bis 850 m ● bis 900 m Seeshöhe

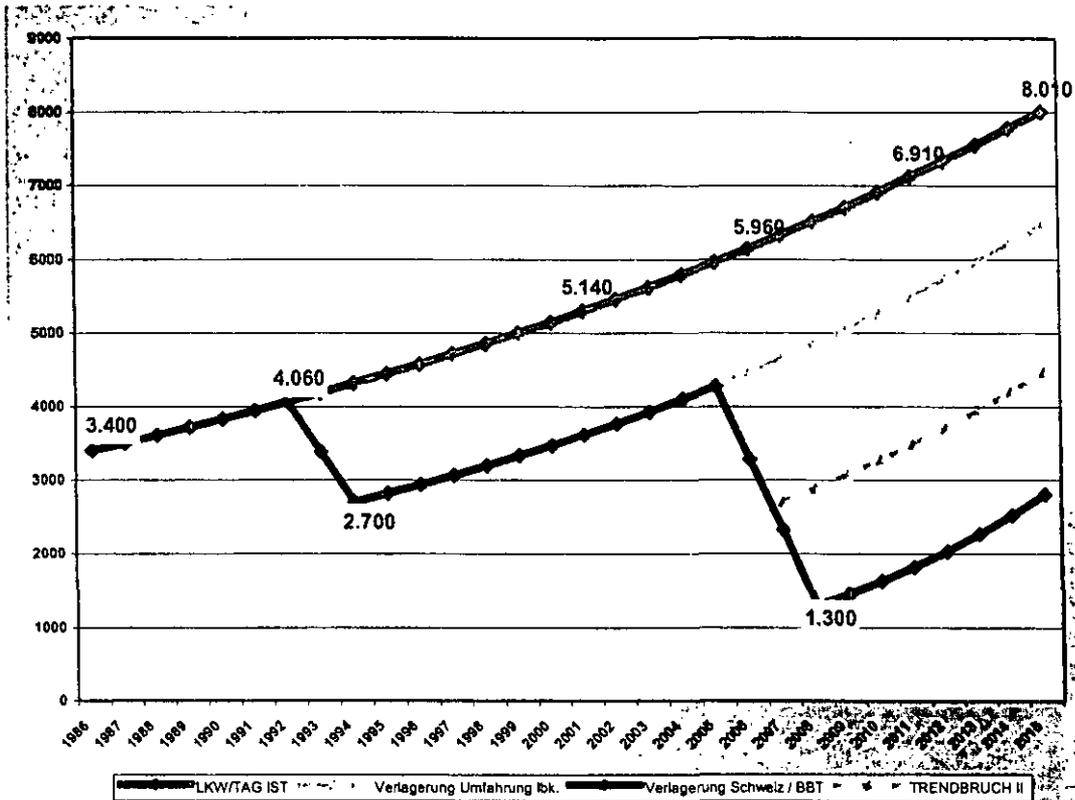
Kartographie: Amt für Statistik Landesregierung, Tirol (Beauftragter von TNS)  
Datenwzr.: Demographische Daten Tirol 2001 (Jug 2000, Amt für Statistik Landesregierung, Abteilung Raumplanung und Statistik)



Ständige Grenzwertüberschreitungen an der Autobahn: „Das ist der Beweis, um strengere Maßnahmen setzen zu können“

Quelle: ff-Südtiroler Wochenmagazin, Ausgabe 11/2007

**Anhang 2: Versprochen – Gehalten:** Das „europäische Verlagerungsprogramm“ von Lkw-Transit auf die Eisenbahn („Sägezahnmodell“ Verkehrsminister Rudolf Streicher a.D.).  
 Lacina (1984) wollte 50 % verlagern – Karel van Miert will ab 2022 „Zuwachs auf der Straße verlangsamen“. Kein Milligramm „von der Straße auf die Schiene“, „nein, Danke!“



1994 – Inbetriebnahme der Eisenbahnumfahrung Innsbruck  
 „Verlagerung von max. 1600 Lkw's auf die Bahn“ – nie eingetroffen  
 2005 – Ausbau Gotthard oder Splügen  
 „Verlagerung von ca. 2000 Lkw's in die Schweiz“ – real Schweiz auf Brenner  
 2008 – Neuer Brennertunnel  
 „Zusätzlich ca. 1600 Lkw's auf die Bahn“ – seit heuer sollten nur mehr 1300 Transit-Lkw täglich über den Brenner rollen; tatsächlich fahren an Werktagen täglich weit mehr als 8000 Transitlasten über den Brenner.

Sämtliche Baumaßnahmen für die Eisenbahn über den Brenner haben seit mehr als 20 Jahren (!) keine einzige Lkw-Ladung „von der Straße auf die Schiene“ gebracht. Weil die „Verlagerungspolitik“ dieselben waren und sind, die parallel dazu forciert haben, damit die Straße für den Lkw immer attraktiver wurde und weiter wird. Im Besonderen sei diesbezüglich auf die Übernahme des EG-Rechts mit der Vollmitgliedschaft ab 1.1.1995 und damit einhergehend auf die negativen Veränderungen bezüglich „Begrenzung der Straße“ oder Umsetzung von „Fairen und effizienten Preisen im Verkehr“ (Grünbuch von Neil Kinnock, Dez. 1005) etc. verwiesen (siehe auch im Detail: <http://www.transitforum.at/fakten/transitvertrag.shtml>).

**Der Befund:** Wer die Rahmenbedingungen für die Straße nicht verändert, kann keine einzige Lkw-Ladung verlagern. Deshalb sind das Beharren auf dem BBT sowie die Forderung nach einer Finanzgarantie der Staaten Österreich und Italien ohne gleichzeitig festgeschriebene, europarechtlich abgesicherte und terminlich festgelegte Zielsetzung hinsichtlich Begrenzung und Reduktion des Straßengütertransitverkehrs über den Brenner auf Grund der bestehenden hohen Gesundheitsbelastungen grob fahrlässig, grob verantwortungslos und strafrechtlich zu prüfen.

**Die reale Entwicklung fordert die Begrenzung der Straße anstelle von Milliardenausgaben in Eisenbahntunnels, die keine Verlagerung und damit keine Entlastung zur Folge haben.**

©Transitforum Austria-Tirol, Oktober 2008

<sup>8</sup> Kursiv: Originalzitate

### Anhang 3: Güterverkehrsentwicklung Brenner / Straße – Schiene 1960 - 2006

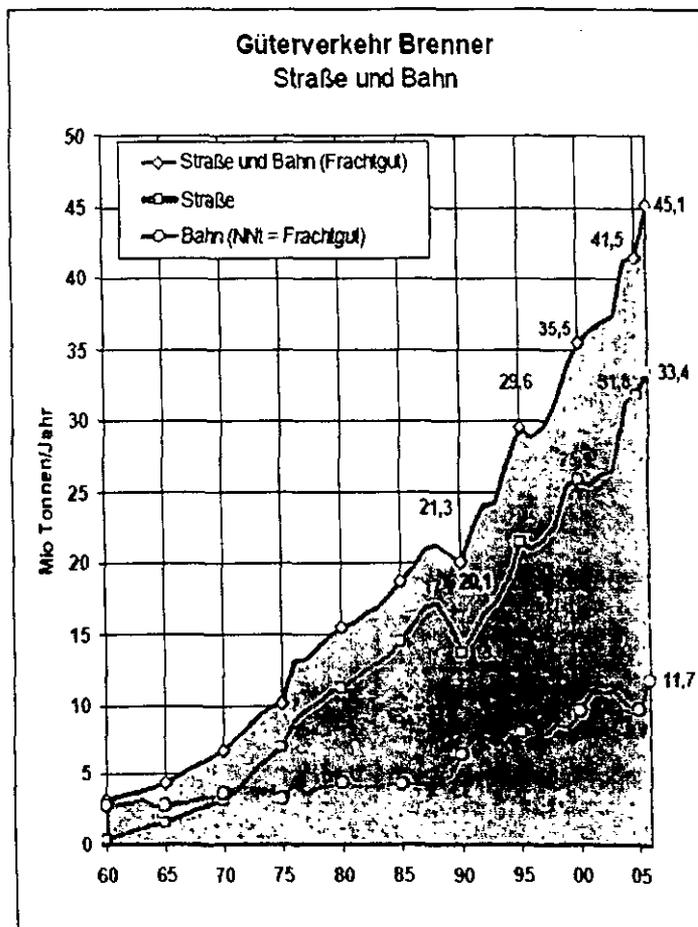


Abb. 2-3: Güterverkehr am Brenner 1960 - 2006, Straße und Schiene

©Amt der Tiroler Landesregierung

**Anmerkung 1):** Seit dem Jahr 1970, in dem das Güteraufkommen auf Straße und Schiene in etwa gleich war, hat sich das Güteraufkommen auf der Schiene bis zum Jahr 2006 verdoppelt. Der Lkw-Transit über den Brenner hat sich im gleichen Zeitraum **verfünffacht**; der Zuwachs auf der Straße ist rund doppelt so hoch wie das Gesamtaufkommen auf der Schiene.

**Anmerkung 2):** Die einzigen „Verlagerungen“ sind in den Jahren 1989 (Einführung Lkw-Nachtfahrverbot) und 1990 (Brückenknicke in Kufstein) festzustellen. Sämtliche Verbesserungen und Modernisierungen der Brennerbahnstrecke sowie die hohen Subventionen haben zu keiner Verlagerung geführt: Daher gilt die **Grundregel**, dass das „bloße Bauen von Eisenbahninfrastrukturen nicht ein einziges Kilogramm bzw. eine einzige Lkw-Ladung von der Straße auf die Schiene verlagert“ und damit verbunden kein Gramm Schadstoff reduziert oder auch nur ein dB Lärm verringert wird.

**Anmerkung 3):** Wer sich an die Diskussionen rund um den Bau der Eisenbahnumfahrung Innsbruck erinnert, wird feststellen, dass bedauerlicherweise nicht das eingetreten ist, was die verschiedenen Landes-, Bundes- und mittlerweile auch EG-Politiker versprochen haben: „Die Verlagerung auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Eisenbahn“. Damals hatten die „warnenden Stimmen“ keine Erfahrungswerte und keinen glasklaren Befund; dafür einen ausgeprägten Haus- und Wirtschaftsverständnis. Heute haben sie den Verkehr auf der Straße und die kranken Kinder zu Hause. Die volle Verantwortung dafür tragen Politiker in Land, Bund und EG, die mit Milliarden internationale Bau- und Bankenkonzerne subventionieren, während sie die Straße verbilligen und liberalisieren.

**Anmerkung 4):** Dieselbe Grafik findet sich auch in den UVP-Unterlagen wieder, allerdings ohne die Entwicklung der Straße. Es bleibt jeder(m) selbst überlassen, dies zu werten.

**Brenner Basis Tunnel (BBT)**

# Der Generationen- Verrat

**Michael Gaismayr wurde  
erstochen,  
Andreas Hofer erschossen und  
wir sollen vergiftet werden**  
(Rudolf Siller)

**Der Transitverkehr ist Gewalt  
gegen Mensch und Natur,  
gegen Boden und Pflanze,  
gegen Luft und Wasser**  
(Winfried Hofinger)

**Ein Plädoyer für die Heimat  
in der Europaregion,  
das „Herz der Alpen“,  
und eine Abkehr von einem  
politischen Lügenkonzept**



Ich habe lange überlegt, ob diese Zeilen in dieser Schärfe zu schreiben sind – und sie nun doch geschrieben.

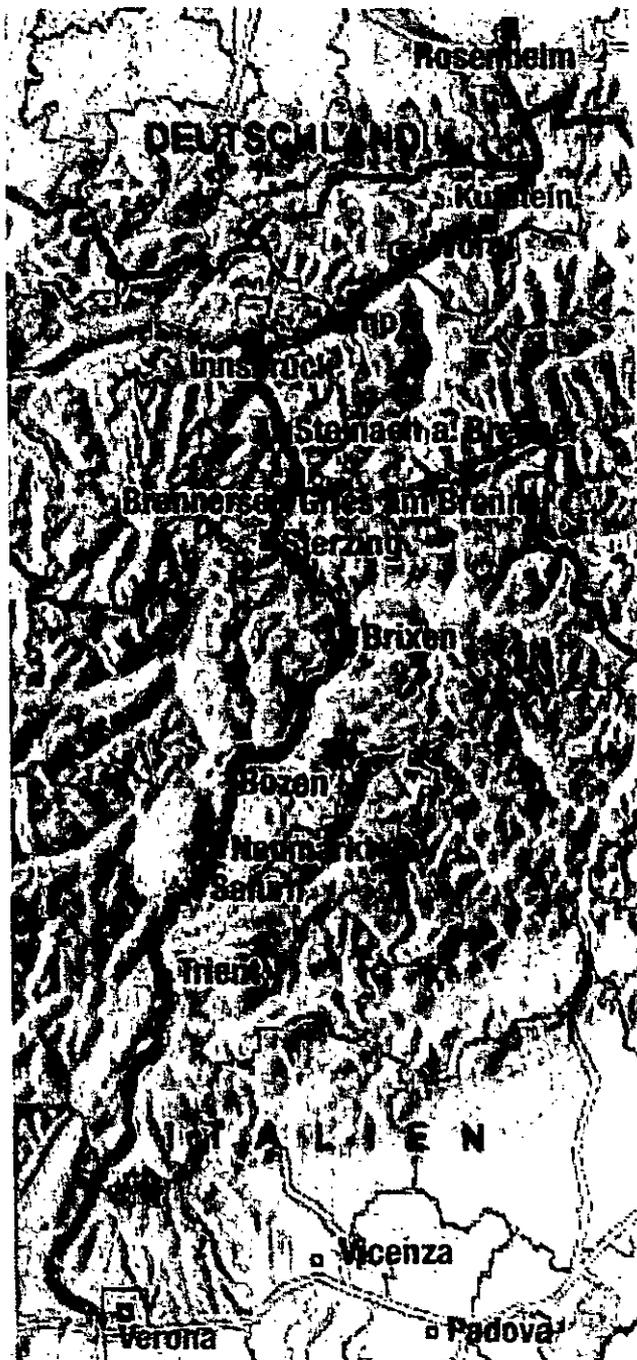
Ausschlaggebend für den Entschluss war letztlich die „Pro BBT-Veranstaltung“ vom 11. Juni 2007 in Wiesen, wo der BBT von Betreibern (Bergmeister/Facchin...) und Politik (Durnwalder/Ebner...) in einer Art vorgestellt wurde, die mir als Tiroler zutiefst zuwider ist und die ich schon vor vielen Jahren in Nordtirol miterleben musste. Die „Verlagerungslüge“ ist dieselbe geblieben, es haben sich nur die Gesichter und Namen am Podium geändert. Den Menschen wurde damals wie heute die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene als Transit-

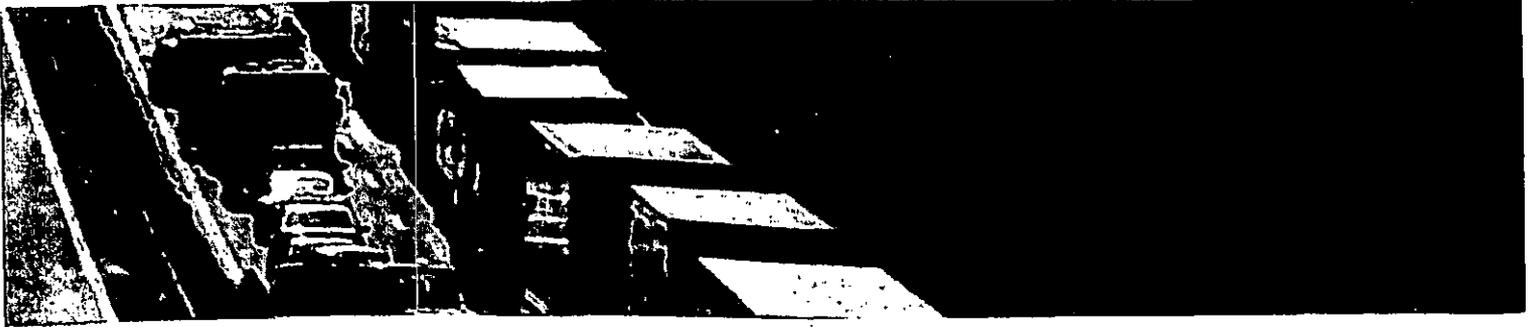
lösungsinstrument“ vorgegaukelt. So, dass es einer Verhöhnung der Demokratie entsprochen hat und ein Schlag ins Gesicht jeder Teilnehmerin und jedes Teilnehmers war.

Zum dritten Mal (nach dem „Verlagerungs-Debakel Eisenbahnumfahrung Innsbruck“ und dem politischen Deal Unterinntaltrasse) soll sich der „Verrat an unserem einzigartigen Lebens- und Wirtschaftsraum“ von Rosenheim über Kufstein, Innsbruck, Brenner, Bozen, Trient bis hinunter nach Verona (dem Anwendungsbereich der Alpenkonvention) wiederholen – ein **Generationenverrat!** Es wurde „Mut zur BBT-Umsetzung“ eingefordert, obwohl diesen Forderern seit Jahrzehnten der Mut fehlt, sich für die eigenen Menschen gegen die Transitlewne zu stellen.

Man braucht sonderbaren Mut, um mit fremdem (die Politiker) oder eigenem Geld (wir Steuerzahler) ein Projekt zu finanzieren, welches den **Lkw-Transit-Zuwachs** ab 2022, 2025 oder 2030 nur **verlangsamen** (EU-Koordinator Karel van Miert) und **nicht reduzieren** soll. Um damit „mutig“ die schon heute mehr als 2 Millionen Transitlester über den Brenner zu akzeptieren und Jahr für Jahr weiteren Zunahmen, verbunden mit Lärm- und Schadstoffbelastungen, Vorschub zu leisten.

Man braucht noch viel mehr „EU-Mut“, wenn man eine „Finanzgarantie“ für dieses Projekt von Italien und Österreich verlangt (wo bleibt die BRD?), welches die Transitproblematik mit allen negativen Gesundheits- und Wirtschaftsfaktoren prolongiert und weiter verschärft. Weil dieselben „EU-Tunnelfetischisten“ trotz „**größtem N0x-Luftsanierungsgebiet im gesamten Binnenmarkt**“ (Nordtiroler Zentralraum) stur und starrsinnig an der „Freiheit des Warenverkehrs“ festhalten und real den „**freien Müll- und Schrotttransit**“ wichtiger erachten als das „**N0x-Krebsgeschwür**“ mitten im Herz der Alpen im Anwendungsbereich der Alpenkonvention. Man kann dies auch so interpretieren, dass uns diese „EU-Tunnelfetischisten“ für so dumm und vertrottelt halten, dass wir nach 20 Jahren diesen Verrat immer noch nicht





durchschauen – diese banale Rechnung geht aber nicht mehr auf.

Ich gestehe an dieser Stelle, dass mir und vielen anderen Frauen und Männern der Mut fehlt, uns die **Zerstörung unserer eigenen Heimat mit ein paar Silberlingen aus Brüssel abgelten zu lassen**, die wir zuvor als Nettobeitrag geschickt haben.

Der BBT mag für Tunnelbauer, Finanzjongleure und andere leichtsinnige Gambler ein kleiner, feiner und lukrativer Strich auf der Europakarte sein. Für mich und für alle, die entlang dieser Strecke von Rosenheim bis Verona wohnen, leben, arbeiten, ihre Kinder aufziehen und ihnen diese Heimat weitergeben wollen, bedeutet dieser „Strich auf der europäischen Landkarte“ viel, viel mehr:

Es ist unser gemeinsames Erbe, unser seit vielen Generationen hart erarbeiteter Lebens- und Wirtschaftsraum, der immer wieder im Ziel und Visier anderer stand.

In den vergangenen Jahrzehnten und Jahrhunderten hat man mit der Waffe versucht, diesen Urtiroler Raum zu besetzen, hat Menschenleben geopfert, Legenden und Mythen geschaffen – und ist gescheitert. Heute versucht man es mit dem Auspuff: Leise und unsichtbar schleichen die Abgase in unsere Gebirgstäler und unsere Lungen.

Bereits 30 Millionen m<sup>2</sup> „NO<sub>x</sub>-Sanierungsgebiet“ im Nordtiroler Zentralraum durch das **Lebensministerium** ausgewiesen (BGBl. II Nr. 262/2006). Auf Grund der aktuellen Luftmessdaten die gleiche Situation vom Brenner über **Salurn** bis nach Trient und darüber hinaus.

Es ist und bleibt aber unser auf Grund der einzigartigen Topographie sensibler Lebensraum. Deshalb brennt in unseren Herzen unauslöschlich das **„Feuer des Widerstandes“** und rinnt in unseren Adern das „Herzblut“ für diesen Gebirgsraum, der uns Heimat ist, in dem wir verwurzelt sind wie alte Zirben im Bergwind. So, wie

viele junge und alte Frauen und Männer, die zeit ihres Lebens über Jahrhunderte diesen Raum aufgebaut, besiedel- und bewirtschaftbar gemacht haben, um ihn uns als Kinder, Enkel und Urenkel weiterzugeben:

Als einzigartigen europäischen Kultur- und Naturraum ebenso wie als einzigartigen Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum mit den im Alpenbogen von Nizza bis Wien.

Ein Spruch des ehemaligen Tiroler Landeshauptmannes Eduard Wallnöfer (aus: Bauer und Landesfürst, Verlag Edition Löwenzahn) soll an dieser Stelle zum Nachdenken und besseren Verständnis anregen: **„Suchen's die Verräter nicht immer in Wien, sondern zuerst in den eigenen Reihen“**. Wer die „Brenner-Transitsaga“ seit Jahren neutral analysiert, kennt und wie ich/wir als Zeitzeuge/n miterlebt, wird zweifelsfrei feststellen, dass sich nichts geändert hat: **Wien und Brüssel haben verlangt, die Landes- und Bundespolitiker (nicht die Bürgerinnen und Bürger) haben verschenkt**. Oder eben verraten – es steht jeder/jedem frei, dies selbst zu beurteilen. Im Zweifel für die EU, für die Parteien in Wien und damit gegen die eigenen Menschen. Nachzulesen in der „Transit-Saga“, in den Bänden vom Tatort Brenner (1 – 6) sowie den Landtags- und Parlamentsprotokollen seit vielen Jahren.



lebensministerium.at

**Impressum:**

Transitforum Austria-Tirol, Salurner Straße 4/III., A-6020 Innsbruck

Für den Inhalt verantwortlich: Fritz Gurgiser, Obmann

Sonderdruck zur Information an Gemeinden, Vereine, Organisationen etc. entlang der Brennerstrecke von Rosenheim – Verona (Anwendungsbereich der Alpenkonvention)

RLB Tirol, BLZ 36000, Konto 644880

IBAN: AT40360000000644880, BIC: RZTIAT 22

## Der erste Landesverrat – die Eisenbahnumfahrung Innsbruck (1989 – 1994):

Fünf lange Jahre haben sich Verkehrsminister Rudolf Streicher a. D. und andere Landes- und Bundespolitiker etwas „Ruhe“ während der Bauzeit verschafft. Mit Inbetriebnahme wurde der Bevölkerung und den Sponsoren (dem österreichischen Steuerzahler) die **tägliche Verlagerung von 1.300 – 1.600 Lkw-Einheiten zugesagt**. Seit Mai 1994 bis Mai 2007 hätten bei 250 Betriebstagen bisher im Mittel von 1.450 Lkw-Einheiten mehr als 4,7 Millionen Lkw-Ladungen verlagert werden sollen – **tatsächlich „verlagert“ wurde seit 1994 keine einzige Lkw-Ladung, da ab 1.1.1995 (Vollmitgliedschaft in der EG) die Rahmenbedingungen für den Lkw-Transit auf der Straße massiv verbessert wurden**. Es wird wohl reiner Zufall sein, dass man wenige Monate vorher, am 1. März 1994, den am 2. Mai 1992 abgeschlossenen Transitvertrag in allen wesentlichen Punkten aufgegeben und durch ein für die Republik Österreich nachteiliges Protokoll Nr. 9 im Beitrittsvertrag ersetzt hat. Verkehrsminister Viktor Klima

a. D. (derzeit in Argentinien) im O-Ton am 1. März 1994: **„Ich habe ein noch besseres Ergebnis als den Transitvertrag nach Hause gebracht“**. Fritz Gurgiser dazu im ORF-Bürgerforum am 8. Juni 1994 im O-Ton: **„Herr Minister, Sie wurden bei diesen Transitverhandlungen abgeräumt wie ein Christbaum am Dreikönigstag“**. Ich habe leider recht behalten, das „noch bessere Ergebnis“ war für eine andere Klientel gemeint: Für das internationale Transport- und Speditionsgewerbe, welches heute den Drittstaat Schweiz umfährt, im Nordtiroler Inntal billigen Diesel tankt und südlich des Brenners von billiger Maut und steuerlichen Vorteilen für Transitvielfahrer profitiert. Dem „Lunardi-Gorbach-Bonus“, den Vizekanzler Hubert Gorbach im Rahmen der Wegekosten-Verhandlung am 21. April 2005 zugesagt hat. In Erinnerung bleibt, dass das Projekt samt der Brücke bei Volders – im Volksmund „Sautrog“ genannt – wesentlich teurer und das Transitproblem von einer Polit-schulter auf die nächste „verlagert“ wurde.

## Der zweite Landesverrat – die Unterinntaltrasse:

Weil im Zuge der Beitrittsverhandlung der Transitvertrag von Viktor Klima unter Beifall von Bundeskanzler Franz Vranitzky und Vizekanzler Erhard Busek u. a. aufgegeben wurde, musste man LH Wendelin Weingartner mit dem Projekt Unterinntaltrasse „ruhig stellen“, damit er von seinem kritischen **„Nein zur EG“** (vor den Landtagswahlen im März 1994) rechtzeitig vor der EG-Volksabstimmung (12. Juni 1994) noch zum **„Ja zur EG“** eingeschworen werden konnte. VP-Geschäftsführer Helmut Kriehofer damals im Landtag zu mir: „Bitte, sagt's nichts zur Unterinntaltrasse, sonst verbauen sie dieses Geld am Semmering“ – es ist also um Geld für die Bauwirtschaft und nicht um Verlagerung gegangen (im österreichischen GVP mit **1,153 Milliarden Euro** angesetzt, mittlerweile werden zur Hälfte der Bauzeit Kosten von **1,8 bis 2,2 Milliarden Euro** angenommen – es sieht so aus, als würde unser Steuergeld von Finanzjongleuren und Gamblern verwaltet).

Seit 1. Oktober 2002 steht außer Streit: Der **Tiroler Zentralraum** mitten im Herz der Alpen mit dem Sitz des ständigen Sekretariats der Alpenkonvention in der Landeshauptstadt Innsbruck ist zum **größten „Luftsanierungsgebiet im Binnenmarkt“** verkommen; die **N0x-Belastung breitet sich aus wie ein bösartiges Krebsgeschwür**. Weil die Grundregel – der bloße Bau von Eisenbahnstrukturen verlagert keine einzige Lkw-Ladung – von den politischen Entscheidungsträgern seit Jahrzehnten ignoriert und verdrängt wird. **Bezahlt wird** diese politisch verursachte Fehlentwicklung von der Bevölkerung mit **unumkehrbaren Gesundheitsschäden** und **Verlust von Lebensqualität**. Wirtschaft und Industrie bezahlen mit **Wettbewerbsnachteilen** bei **Betriebserweiterungen** sowie **-neuan-siedlungen**, wie erst unlängst auch vom Präsidenten der Tiroler Industriellenvereinigung, Oswald Mayer anlässlich der 60-Jahre Feier der IV, sinn-gemäß angemerkt wurde.



**Nun sollen Bevölkerung und Wirtschaft zum dritten Mal um ihren ureigensten Lebens- und Wirtschaftsraum verraten, betrogen oder geprellt werden.** Durch starrsinniges und stures Beharren auf einem Projekt, welchem die Betreiber selbst attestieren, dass damit die Transitbelastung weiter verschärft wird, weil keine Reduktion der Lkw-Transitfahrten über den Brenner, sondern lediglich eine „Verlangsamung des Lkw-Transitzuwaches nach Inbetriebnahme“ (Karel van Miert) angestrebt wird. Und so, wie die Landespolitiker nördlich und südlich des Brenners stur, starrsinnig und trotz besseren Wissens an diesem für die Lösung der Transitfrage unbedeutendem Projekt festhalten, so agieren auch die sogenannten europäischen Partner, besser gesagt die „EU-Lkw-Fetischisten“:

Trotz **„größtem NOx-Luftsanierungsgebiet im gesamten Binnenmarkt“** wird ebenso stur, starrsinnig und trotz besseren Wissens an der „Freiheit des Warenverkehrs“ festgehalten, wird der „freie Müll- und Schrottransit“ wichtiger erachtet als das „NOx-Krebsgeschwür“ mitten im Herz der Alpen im Anwendungsbereich der Alpenkonvention. Nun will man die Steuerzahler auch noch zwingen, diese Verschlechterung über ihre Steuern selbst zu finanzieren. LH van Staa am 29. 6. 07: „Derzeit glaube ich, ist der Höchstfall zwei Milliarden Euro. Das wäre deutlich weniger als zum Beispiel der österreichische Anteil am Koralmtunnel in Kärnten beträgt“.

**2 Milliarden € als „Silberlinge“ für den Tunnel – wir erhalten mehr Transit, mehr Lärm, mehr Schadstoffe. Kein „gutes Geschäft“ für die Region von Rosenheim bis Verona, sondern Landesverrat in alter Tradition.**

Deshalb wird an dieser Stelle an die politisch Verantwortlichen von Rosenheim bis Verona appelliert: Forcieren Sie nicht ein Projekt, welches die schon heute weit überhöhten Transitbelastungen verschärft und prolongiert und den Makel des Landesverrats in sich trägt. **Stützen und forcieren Sie mit einer breiten Bürgerbewegung von Rosenheim bis Verona alle Maßnahmen, die der Bevölkerung Gesundheit und Lebensqualität ebenso verbessern wie den Wirtschafts- und Industriebetrieben ihre Standortqualität.** Vergessen Sie auch nicht,

dass die Akzeptanz der Nordtiroler Bevölkerung für den BBT von 72% Zustimmung noch im Jahr 2003 auf mittlerweile 30% abgenommen hat. Der tägliche Blick auf die Autobahn genügt, um diese **jahrelangen Rosstäuschereien** zu durchschauen.

**Im Zeitraum 1960–2006** hat es nur in zwei Jahren tatsächliche Verlagerungen „von der Straße auf die Schiene“ gegeben:

1989 durch die Verordnung des Lkw-Nachtfahrverbotes (die Tiroler VP hat damals durch ihr Fehlverhalten 15% der Stimmen verloren) und 1990 durch die Sperre der A 12 in Kufstein wegen des Brückenknicks.

**Dieser klare Sachbefund** muss als Entscheidungsgrundlage für die Landes-, Bundes- und EU-Politik dienen, denn er bestätigt einerseits, dass das „bloße Bauen von Eisenbahninfrastrukturen keinesfalls zur Verlagerung auf die Schiene führt“ und andererseits, dass die ständig wachsende „Lkw-Transitlawine ausschließlich von den derzeitigen Rahmenbedingungen angelockt wird.“

Die Transitlawine über den Brenner ist kein Naturgesetz. Sie wird von den politischen Entscheidungsträgern künstlich erzeugt und kann daher genauso wieder reduziert werden – wenn der Politik die Region und nicht die int. Transitflotte wichtig ist.

**Die politische Aufgabe** entlang der Brennerstrecke: **Änderung der verkehrs- und energiepolitischen Rahmenbedingungen neben den notwendigen Maßnahmen** (wie im „Brenner-Memorandum“ vom 26. Mai 2006 festgeschrieben) mit einer deutlichen **Reduktion des Lkw-Transitverkehrs** über den Brenner (vor allem des Umwegverkehrs von rund 700.000 Transit-Lkw) unter folgenden Prämissen:

- Generelles Lkw-Nachtfahrverbot zum Schutz der Bevölkerung und der Berufskraftfahrer von Rosenheim bis Verona;
- Generelle tarifliche Gleichstellung der Gesamtstrecke Rosenheim bis Verona mit anderen alpinen Transitrouten zur Bekämpfung des Lkw-Umwegverkehrs;



- Generelles sektorales Lkw-Fahrverbot für den Transport von Müll, Schrott, Fahrzeugen, Steinen, Erden etc. auf der Gesamtstrecke Rosenheim bis Verona;
- Beseitigung des Vorteils von „billigem Diesel“ entlang der A 12 Inntal- und A 13 Brennerautobahn als „Lockangebot“ für den internationalen Lkw-Transit;
- Intensives und gemeinsames Kontrollprogramm entlang der Gesamtstrecke Rosenheim bis Verona hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, von fairen Fahrerlöhnen einschließlich Pensionsvorsorge, des technischen Zustandes der Fahrzeuge, der geltenden Tonnage-, Längen- und Höhenbestimmungen incl. Änderung der strafrechtlichen Konsequenzen vom Fahrer Richtung Disponent und Arbeitgeber der heutigen „Sklaven der Landstraße“ im int. Transportgewerbe.

Diese Forderungen sind weder parteipolitisch „angehaucht“, noch stammen sie aus der Feder von Utopisten oder Träumern. Denn zu glauben, man brauche nur einen Tunnel unter den Brenner zu graben und dann verschwinden die Transit-Laster gleich im Tunnel, ist ein gravierender Irrtum. Er beweist, dass zahlreichen Politikern auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene jedes wirtschaftliche Grundverständnis fehlt. Und noch etwas fällt auf: Es kann wenig Interesse der Staaten und Politik geben, an den haarsträubenden Rahmenbedingungen etwas zu ändern, solange man sich den lautstarken Unmut der Bürgerinnen und Bürger mit „Schmerzensgeld“ abmildern kann: **Roadpricing, Sondermauten und Dieselsteuern** füllen die **Staatskassen**, mit **Strafgeldern** wird die **Sozialhilfe** finanziert (vgl. Tatort Brenner Band 6, die „gelebte Transitscheinheiligkeit“, 2007). Und wer den **BBT aus Lkw-Abgaben** „quer finanzieren“ will, muss steigenden Lkw-Transit forcieren – je mehr Transit, umso mehr Einnahmen und damit das größte Hindernis zur Reduktion. Die Zahlen des alpenquerenden Güterverkehrs sprechen eine eindeutige Sprache und untermauern einmal mehr die Richtigkeit der Forderungen und Vorschläge unserer breiten Bürgerallianz am Brenner.

### Alpenquerender Güterverkehr im Jahr 2006:

		Mio. Gütertonnen netto	Anteile
<b>Frankreich</b>			
Mt. Cenis, Mt. Blanc, Frejus	} Straße	21,3	16,66%
		Schiene	6,0
		<b>27,3</b>	<b>21,35%</b>
<b>Schweiz</b>			
Simplon, Gotthard, San Bernadino	} Straße	11,4	8,91%
		Schiene	25,2
		<b>36,6</b>	<b>28,61%</b>
<b>Österreich</b>			
Brenner	Straße	33,4	26,11%
	Schiene	11,7	9,15%
		<b>45,1</b>	<b>35,26%</b>
Tauern	Straße	11,1	8,68%
	Schiene	7,8	6,10%
		<b>18,9</b>	<b>14,78%</b>
<b>Gesamt</b>		<b>127,9</b>	<b>100,00%</b>

**Der Brennerpass allein schluckt mehr als 1/3 des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Straße und der Schiene;** mehr als die Schweiz und mehr als Frankreich – diese Dimension ist es, die längst zu einem politischen Umdenken führen hätte müssen.

**Der Denkansatz** von Politik, Behörden und anderen, „wie kann man immer mehr Verkehr über den Brenner – oben drüber oder unten durch – bewältigen“ ist ebenso **grundfalsch** wie die Meinung, „man könne den Verkehr nicht aufhalten“. Alles, was von Menschen künstlich geschaffen wird, kann von denselben Menschen auch wieder reduziert werden. Denn es gibt **keine alpine oder europäische Verpflichtung**, den größten Teil der durch die europäische Verkehrsmisswirtschaft künstlich erzeugten Transittlawine direkt auf den Brenner zu lenken und dieser Region dauerhaften gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schaden zuzufügen (bspw. europaweit keine Anlastung von Gesundheits-, Unfall-, Sozialkosten sondern Quersubvention dieses Gewerbes durch die Allgemeinheit in Milliardenhöhe etc.).

**Es gibt im Jahr 2007 sehr wohl die unmittelbare alpine (Alpenkonvention u. a.) und europäische Verpflichtung (EMRK, EG-Grundrechte sowie europäische Luftreinhaltungsgüterrichtlinien etc.), die „Belastungen des inneralpinen wie des alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu reduzieren, welches für Mensch, Natur und Wirtschaft erträglich ist“.** Deshalb



muss der Denkanatz für Politik und Behörden geändert werden: So, wie sie sich jahrzehntelang darauf konzentriert haben, den Brennerpass als alpenweit billigste und bequemste Straßenverbindung nach Süden zu gestalten, müssen nun die bestehenden Rahmenbedingungen auf Reduktion und Einhaltung des Grundrechts auf Gesundheit sowie der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien geändert werden.

Die „Verlagerung eines Teils von wirtschaftlich notwendigen Gütertransporten auf die wesentlich umweltfreundlicheren Verkehrsträger Eisenbahn“ ist für bestimmte Güter auf langen Wegen unabdingbar. Deshalb an dieser Stelle eine **ernste Mahnung an die Politik** in Land, Bund und EU, die gerne von sich ablenkt und Menschen, die sich für Ihre Heimat, für Ihre Region und ihre Zukunft einsetzen, als „Bahngegner“ bezeichnet:

In den Reihen des Transitforums, der Alpenvereine, der Bürgerinitiativen, der Heimatverbände, der Natur- und Umweltschützer und vielen anderen engagierten Frauen und Männern wird man keine „Bahngegner“ finden; dieser Vorwurf ist dumm, lächerlich und armselig.

Die „**Totengräber der Eisenbahnverlagerung**“ sind diejenigen, welche die „Brennerstrecke“ zur billigsten „Alpentransitschleuder“ gestaltet haben; bis hin zum Wegfall der mengenmäßigen Beschränkung durch die Ökopunkte am 31.12.2003. Auf den Aufschrei oder gar Widerstand der Landes- oder besser „Tunnelfürsten“ von Bayern, Nord-, Süd- und Welschtirol/Trentino (Stoiber, van Staa, Durnwalder, Dellai) haben wir vergebens gewartet. Sie verstecken sich lieber unter König Laurins „BBT-Tarnkappe“.

Nicht die Bevölkerung entlang der Brennerstrecke hat eine Bringschuld an Europa, damit das klar ist. Die Europäische Union, die sich immer gerne als „Friedensunion“ präsentiert, hat eine **Bringschuld an die Alpenkonventions- und Europaregion** rund um den Brenner von Rosenheim bis Verona. Und noch mehr die EU-Kommission als „Hüterin der Verträge“. Und das ist selbstbewusst einzufordern.

Denn es kann niemand in Frieden leben, wenn ihm Jahr für Jahr ein Teil der Gesundheit, ein Teil der Lebensqualität und ein Teil der Wirtschaftsqualität gestohlen wird – durch „nachhaltige Missachtung des Grundrechts auf Gesundheit“ und „Ignoranz der eigenen Richtlinien zur Einhaltung der Luftgüte“.

Die Entscheidung der Politik, sich FÜR unsere Heimat an der Seite der Bevölkerung und Wirtschaft zu engagieren und damit ihrem Bürger- und Verfassungsauftrag nachzukommen, liegt bei jeder/m Einzelnen selbst. So, wie es mir/uns in dieser „Alpenkonventionsregion“ unbenommen bleibt, diesen geplanten dritten Landesvertrag in aller Schärfe zu thematisieren und klar zu machen, dass wir als Erben Tirols unsere Menschen, unsere Heimat und damit die Zukunft unserer Kinder nicht „unter den Rädern von schweren Lastern zermalmen lassen“.

Ich habe mich mit vielen Gleichgesinnten entschieden, unser Erbe zu verteidigen und als Vater meine Verantwortung für meine Kinder und meine Familie zu leben; mit meinem Herzblut und meinem Widerstandsfeuer einen persönlichen Beitrag zu leisten. Gehen auch Sie mit mir und mit uns – geben wir unsere Heimat als „einzigartigen, sensiblen Lebens- und Wirtschaftsraum“ an unsere Kinder, Enkel und Urenkel weiter. Und nicht als „alpine europäische Transitschleuder“. Dafür stehen wir ein: Tag für Tag, Stunde für Stunde – und keine umsonst.

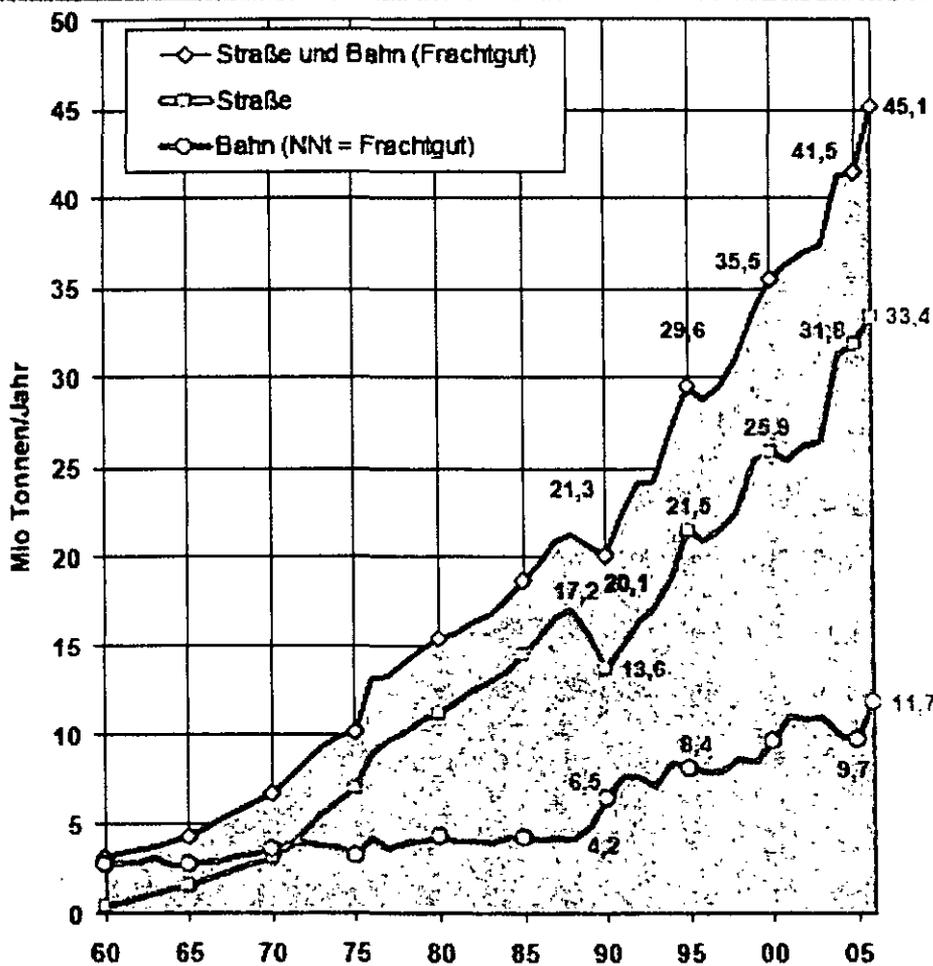
Fritz Gurgiser, am 15. August 2007

*Konrad Lorenz-Staatspreisträger für Natur- und Umweltschutz  
Träger des Großen Bindingpreises für Natur- und Umweltschutz*

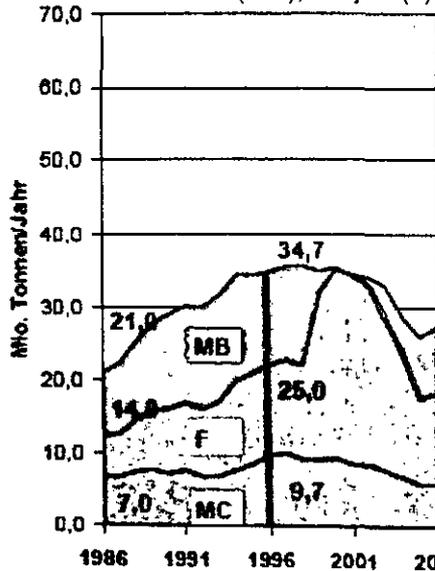
*Obmann des Transitforum Austria-Tirol*

PS: Diese Sonderpublikation ist ein positiver Beitrag für die Alpenkonventionsregion Rosenheim-Verona, für die Eisenbahn und ein wesentlicher politischer Unterstützungsbeitrag zur Verbesserung der Luft und der Klimaschutzvereinbarungen.

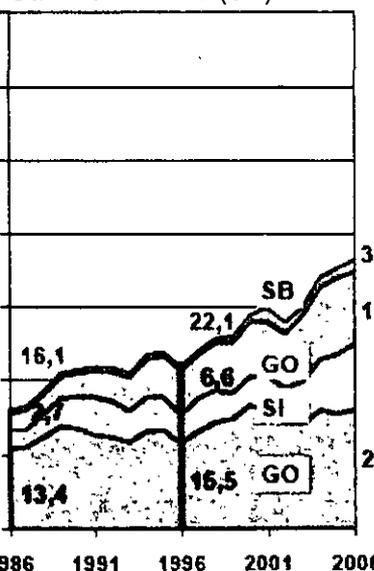
### Alpenquerender Güterverkehr Brenner sowie F, CH und A gesamt



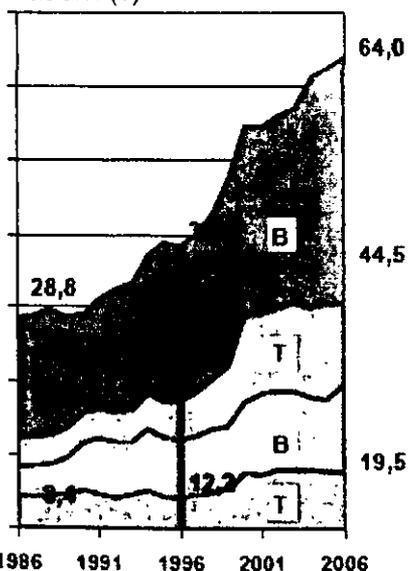
Mt. Cenis (MC),  
Mt. Blanc (MB), Frejus (F)



Simplon (SI), Gotthard (GO),  
San Bernardino (SB)

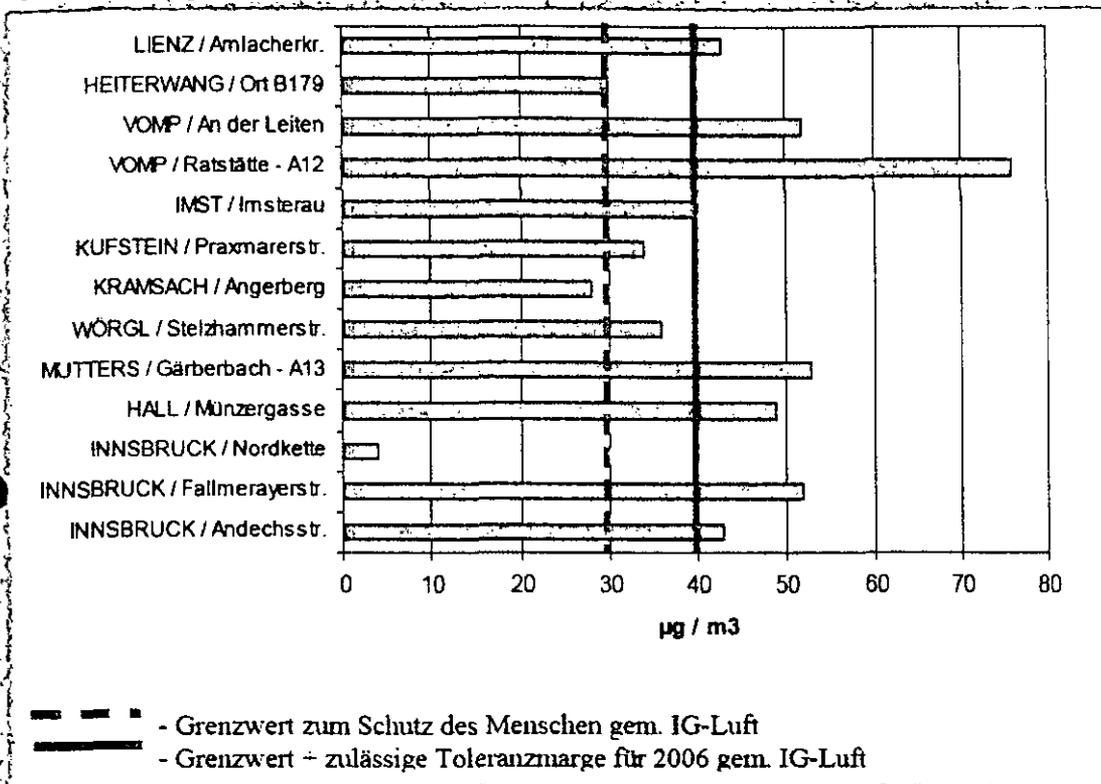


Brenner (B)  
Tauern (T)



□ Schiene □ Straße

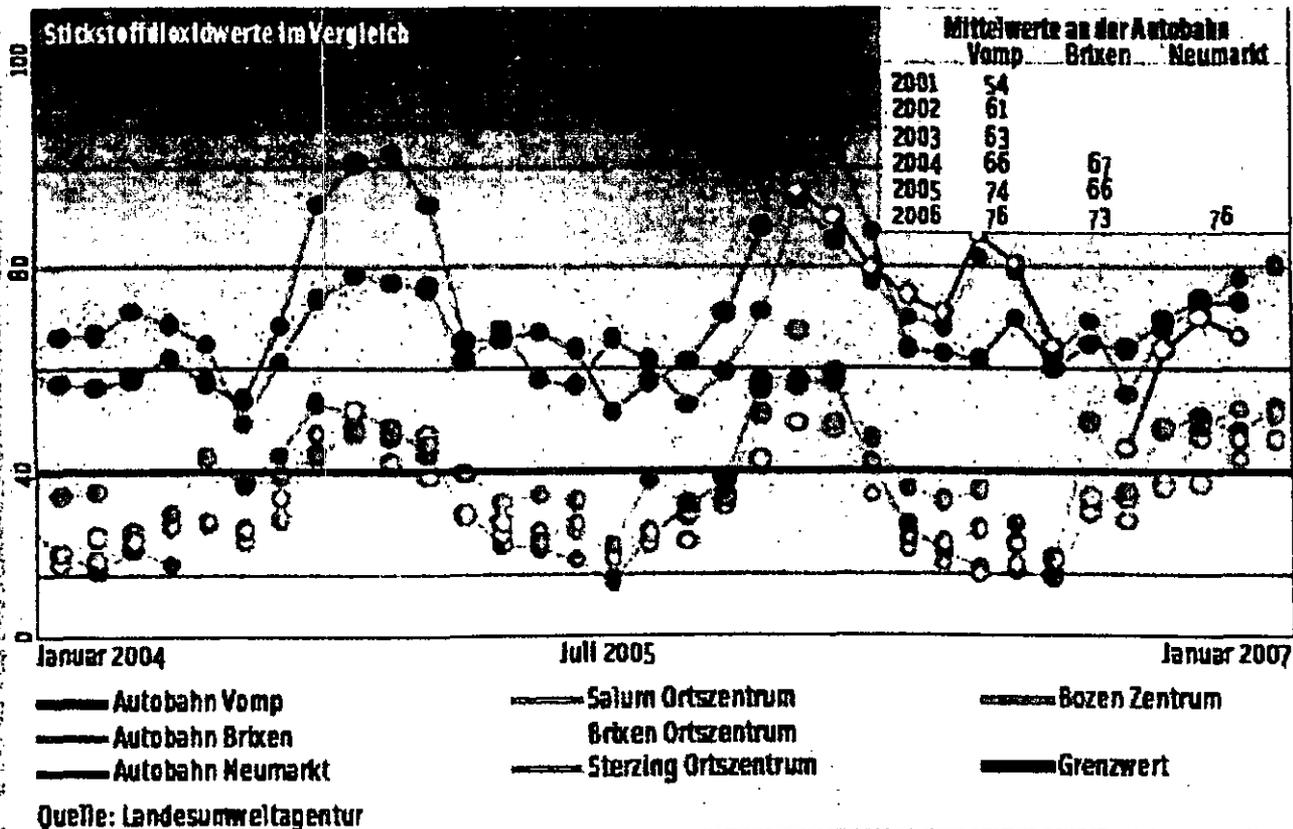
# NOx-Entwicklung Nord- und Südtirol



NO2 Jahresmittelwerte 2006

Quelle: Luftgüte in Tirol, Bericht 2006

## Luftverpester Autobahn





Die Gemeinde Steinach, vertreten durch Vizebürgermeister Erich Holzmann, gibt zu Protokoll, dass vor Beginn der Bauarbeiten am Haupttunnel die neu zu errichtende Zubringerstraße (Ausfahrt – Autobahnbahnhof Plon) fertiggestellt sein muss.

FÜR DIE  
GEMEINDE STEINACH: Erich Holzmann

Gemeinde Steinach  
Rathausplatz 1

Steinach, 22. 10. 2008

6150 Steinach

Die Gemeinde Steinach gibt zu Protokoll, dass vor Beginn der Bauarbeiten am Brennerbasistunnel die neu zu errichtende Zubringerstraße (Ausfahrt – Autobahnbauhof Plon) fertiggestellt sein muss.

Für die Gemeinde Steinach

Erich Holzmann  
Vizebürgermeister

**Wasserwirtschaftliches Planungsorgan**

Sekretariat

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Telefon 0512/508-4204  
Fax 0512/508-4205  
Planungsorgan@tirol.gv.at

DVR:0059463  
850\_DM\_173 a.doc

**Brenner Basistunnel BBT SE, UVP**

Geschäftszahl Vlh-850/DM/173a  
Innsbruck, 21.10.2008

**Bezug:** BMVIT-220.151/0044-IV/SCH2/2008

Grundsätzlich wird auf Basis sowohl der UVE (Umweltverträglichkeitserklärung) als auch des UVG (Umweltverträglichkeitsgutachten) festgestellt, dass ohne **ausreichende** Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen beim Tunnelbau **mit massiven Beeinträchtigungen und Schäden** am Wasserhaushalt, dem ökologischen Zustand von Oberflächengewässern und bei diversen Wasserversorgungen zu rechnen sein wird. Aus den genannten Grundlagen geht auch hervor, dass die Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen nur mit diversen Einschränkungen und Relativierungen geplant sind.

Diese Tatsachen wurden bereits in der Stellungnahme des WWPO (siehe ha. Schreiben GZI. 850/DM/173 vom 04.06.2008) dargelegt. Sie muss vollinhaltlich aufrecht bleiben, da im UVG die Stellungnahme des WWPO zwar angeführt wird, die dazu abgegebene Erklärung (UVG S. 613 f.) jedoch keinesfalls ausreichend ist, und zwar in doppelter Hinsicht:

- Einerseits wird in der gutachterlichen Erklärung - wie bereits in der UVE - an zwei Stellen auf zwingend erforderliche Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen verwiesen. Es finden sich jedoch weder in der UVE noch im UVG tatsächlich derartige zwingend erforderliche Minderungsmaßnahmen. Es werden zwar Beweissicherungs- und Erkundungsmaßnahmen sowie Vergleiche, Abstimmungen etc. jedoch keine zwingenden Maßnahmen zur Zurückhaltung des Bergwassers gefordert.
- Andererseits ist in der Behandlung des Einwandes des WWPO von „ober- bzw. unterirdischen Retentionsmaßnahmen“ die Rede. Dies ist fachlich gesehen keinesfalls nachvollziehbar, da Retention Zwischenspeicherung bedeutet und eine solche Zwischenspeicherung von Wasser im Gebirge durch bauliche Maßnahmen nicht vorstellbar ist und eine solche auch dem Ziel des WWPO in keiner Weise näherkommen würde. Der Sinn von oberirdischen Retentionsmaßnahmen kann in diesem Zusammenhang ebenfalls nicht erkannt werden.

Insgesamt ist auf Grund der Erfahrungen mit den BEG-Tunnelvortrieben davon auszugehen, dass die von den hydrogeologischen UVP-Gutachtern festgelegte Vorgehensweise nicht geeignet sein wird, Schäden von den Grund- und Oberflächenwässern sowie diversen Wasserversorgungen abzuhalten. Allein schon

**der gewählte Mechanismus** der Beobachtung und der Messungen sowie Abwägungen bis zur Entscheidung, was getan wird, ist nicht nur zu kompliziert, sondern auch **zu langsam**, um auf die Veränderungen im Wasserhaushalt geeignet reagieren zu können. Überdies wird die Behörde dadurch nicht in der Lage sein, in geeigneter und wirksamer Weise eine Kontrolle ausüben zu können. Die im UVG angeführten Maßnahmen erscheinen dem WWPO als nicht geeignet bzw. nicht ausreichend. Demgegenüber würde die vom ursprünglichen UVP-Gutachter und Leiter der Tiroler Landesgeologie, Dr. Gunther Heißel, vorgeschlagene Vorgehensweise mit ihren zwingend einzuhaltenden Maßnahmen gewährleisten, dass die Maßnahmen **rechtzeitig** greifen und die Behörde auch eine **wirksame Kontrolle** ausüben könnte.

Exemplarisch wird auf die Forderung nach einer **ständig anwesenden** geologischen Bauaufsicht verwiesen. Eine solche ständige Bauaufsicht ist gängige Praxis (siehe u.a. Landecker Tunnel, UVE zum Grenzkraftwerk Inn, Tunnel der BEG etc.). Im UVG ist zwar eine begleitende geologische Bauaufsicht gefordert, jedoch wiederum in einer unbestimmten und daher keinesfalls ausreichenden Form.

Aus Sicht des WWPO sind jedenfalls klare, nachvollziehbare und auch vollstreckbare Maßnahmen zur Erreichung einer zahlenmäßig genau definierten Höchstwassermenge an Bergentwässerung notwendig. Die Planung dieser Maßnahmen obliegt jedoch nicht den Gutachtern, sondern dem Bewilligungswerber.

Die an anderer Stelle der UVE bzw. des UVG enthaltene Befürchtung, die geforderten zwingend erforderlichen Maßnahmen wären unwirtschaftlich bzw. technisch nicht zielführend, ist durch die Erfahrungen der Alptransit AG beim Bau des Gotthard-Basistunnels mehrfach eindeutig widerlegt worden (siehe technische Maßnahmen bei der Errichtung des Zugangsschachtes Sedrun etc.).

Das WWPO weist weiters daraufhin, dass zwischen dem vom Landesgeologen Dr. Heißel erstellten Gutachten und dem UVG zahlreiche Widersprüche auftreten, ohne dass dazu im UVG eine nähere Auseinandersetzung stattfindet. Man muss davon ausgehen, dass die Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Wasser und die damit zusammenhängenden Schutzgüter (z.B. Natura 2000 Gebiet, Seerosenweiher, Lanser See, Brenner See, etc.) nicht gegeben sein könnte und so großer Schaden an der Umwelt angerichtet werden könnte. Es wird daher das Gutachten von Dr. Heißel zum integrierten Bestandteil der gegenständlichen Einwendungen des WWPO erhoben.

Für den Landeshauptmann:

Dr. Josef Liener

(Landesamtsdirektor)



Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
BMVIT - IV/V1 (Schienenbahnen)  
E-Mail: v1@bmvit.gv.at

GZ BMVIT-454.426/0003-IV/V1/2008

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

IV/Sch2  
im Hause

21.10.2008

**Brenner Basistunnel**  
**KM für den 23. und 24.10.2008**  
**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE**  
**Brenner Basistunnel**  
**UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**  
**Öffentliche Erörterung und öffentliche mündliche Verhandlung**  
**BMVIT-220.151/0044-IV/SCH2/2008 vom 29.09.2008**

An der gegenständlichen öffentlichen Erörterung und öffentlichen mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter der Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) teilnehmen.

1. Soweit im Rahmen des Genehmigungsantrages eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind und daher Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vorzulegen sind, ist zur Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen:
  - 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.

2. Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Eisenbahnfahrzeuge an (**Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge**), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ([www.bmvit.gv.at/vai](http://www.bmvit.gv.at/vai)) abrufbar sind.

Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides wird ersucht.

Dr. Reinhart Kuntner

**Ihr Sachbearbeiter:**  
Ing. Erich Boden  
+43 (1) 71162 65 4511  
[erich.boden@bmvit.gv.at](mailto:erich.boden@bmvit.gv.at)

Elektronisch gefertigt



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

90



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-220.151/0049-IV/SCH2/2008 DVR:0000175

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
Erklärung vor der Behörde außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung**

## **Niederschrift**

---

**Anwesend:**

Mag. Rupert Holzerbauer

Leiter der Amtshandlung

**Evelyn Schlögl, als Obfrau des Vereins „Initiative Lebenswertes Wipptal“**

wh. Trinserstraße 55, 6150 Steinach am Brenner.

gibt vor dem Leiter der Amtshandlung am 22. Oktober 2008, 15.45 Uhr nachstehende Erklärung außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung gegenüber der Behörde (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ab:

Wir als Verein „Initiative Lebenswertes Wipptal“ fordern von der Projektwerberin BBT SE die Vorschrift, die Staubbelastung im Raum Steinach/Wolf bzw. auf anderen Baustellen nicht mehr als 3% vom Ausgangswert zu erhöhen, einzuhalten.

Sämtliche Schäden, die an Quellen und Trinkwasserquellen entstehen, sind ausnahmslos zu ersetzen.

Auf Nachfrage des Leiters der Amtshandlung werden keine ergänzenden Erklärungen abgegeben.

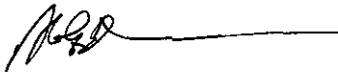
## **Schlusserklärung**

Die Niederschrift wird zur Durchsicht vorgelegt.

Festgehalten wird, dass diese Niederschrift gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 23. und 24. Oktober 2008 angeschlossen werden wird und daher zusammen mit dieser öffentlich aufgelegt und im Internet zum Herunterladen bereitgehalten werden wird.

Die Amtshandlung endet um 15:55 Uhr.

**Für den Bundesminister:**



elektronisch gefertigt



**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Rupert Holzerbauer

Tel.: +43(1)71162-652212 Fax: DW 652299

Sch2@bmvit.gv.at



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

91



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-220.151/0049-IV/SCH2/2008 DVR:0000175

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
Erklärung vor der Behörde außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung**

## **Niederschrift**

---

**Anwesend:**

Mag. Rupert Holzerbauer

Leiter der Amtshandlung

**Mag. Herbert Raffl,  
Hofwaldweg 23, 6020 Innsbruck  
Bewirtschafter des Fischereirevieres Sill B/300 (1044)**

gibt vor dem Leiter der Amtshandlung am 22. Oktober 2008, 15.30 Uhr nachstehende Erklärung außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung gegenüber der Behörde (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ab:

Es wird darauf hingewiesen, dass das Fischereirevier B/300 (1044) besonders im Bereich der Sillschlucht durch das ggst. Projekt massiv betroffen sein wird. Dieser Gewässerabschnitt stellt eine Restwasserstrecke dar; durch einen sehr hohen Jungfischbestand ist dieser Bereich unter fischereilichen Aspekten als besonders wertvoll zu betrachten und in ökologischer Hinsicht als besonders sensibel einzustufen.

Die generelle Belastung der Sill durch das Einbringen von Wässern jeder Art insbesondere in der Bauphase stellt eine äußerst starke Fisch- und Gewässerbelastung dar, die sich auch in fischereiwirtschaftlicher Hinsicht ( 9 Jahreskarten) massiv bemerkbar machen wird.

Aus diesen Gründen ergibt sich die Forderung nach einer entsprechenden Entschädigungszahlung, die mit € 14.000,00 jährlich während der Bauphase festgesetzt wird. Dieser Betrag ist laut Index wert zu sichern.

Als Zusatz wird angefordert, dass alle Baumaßnahmen und Schadstoffe, die lt. UVP vorgesehen sind, eingehalten werden müssen.

Bei Störfällen oder Umwelteinflüssen, die aus dem vorliegenden Projekt entstehen, behalten wir uns weitere Ansprüche vor.

Auf Nachfrage des Leiters der Amtshandlung werden keine ergänzenden Erklärungen abgegeben.

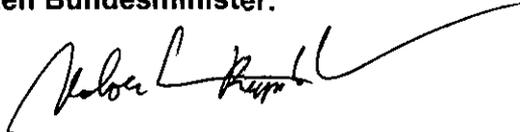
### **Schlusserklärung**

Die Niederschrift wird zur Durchsicht vorgelegt.

Festgehalten wird, dass diese Niederschrift gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 23. und 24. Oktober 2008 angeschlossen werden wird und daher zusammen mit dieser öffentlich aufgelegt und im Internet zum Herunterladen bereitgehalten werden wird.

Die Amtshandlung endet um 15:40 Uhr.

**Für den Bundesminister:**



elektronisch gefertigt

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Rupert Holzerbauer

Tel.: +43(1)71162-652212 Fax: DW 652299

Sch2@bmvit.gv.at



**Abkürzungsverzeichnis:**

BBT	Brenner Basistunnel
BBT-SE	Brenner-Basistunnel-Gesellschaft
IG-Luft	Immissionsschutzgesetz
MFS	Multifunktionsstelle
ND	Naturdenkmal
NVP	Naturverträglichkeitsprüfung
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UV-GA	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G 2000	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
SUP	Strategische Umweltprüfung
WRG 1959	Wasserrechtsgesetz 1959
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

<b><u>I. Allgemein:</u></b>	3
Vorbemerkungen	3
Europäische Verkehrspolitik	3
Finanzierung	5
<b><u>II. Die Umweltverträglichkeitsprüfung und ihre Zielrichtung</u></b>	6
<b><u>III. Einwendungen</u></b>	8
<b>a) Einwendungen gegen Einzelmaßnahmen, die einzelne Schutzgüter betreffen</b>	
<b>Mensch</b>	8
Schadstoffimmissionen	8
Erholungswert der Landschaft und des Wipptales insgesamt	9
Lärm	10
Gefährdungen	10
Arbeitnehmerschutz	11
Licht	11
Lebensgrundlagen der Bevölkerung, Raumplanung, nachhaltige Entwicklung (Alpenkonvention):	11
<b>Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</b>	12
Einzelne Lebensräume	12
Ornithologie (Vogelkunde)	15
Limnologie (Fischkunde)	17
Lichtbelastung	17
<b>Boden, Land- und Forstwirtschaft</b>	19
Deponierungskonzept	20
Veränderungen der Oberflächen- und Grundwässer:	23
<b>Luft und Klima</b>	25
<b>Sach- und Kulturgüter</b>	26
<b>b) Einwendungen gegen das Gesamtprojekt</b>	27
<b>Wasser und Hydrogeologie</b>	27
<b>Klima</b>	32
<b>Fehlende Alternativenprüfung</b>	34
<b><u>IV. Ausgleichsmaßnahmen</u></b>	37
<b><u>V. Verfahrensmängel</u></b>	38
<b><u>VI. Zusammenfassung</u></b>	39
Abkürzungsverzeichnis	42

**VOLLMACHT**

mit welcher ich (wie) Herrn

Ing. Dipl.-Päd. Walter Haas

Ökoplan

Kochholzweg 224

6072 Lans

Tel 0512-378865

Email: walter.haas@aon.at

die Vollmacht erteile(n) und diesen ermächtigen, mich (uns) im Verfahren

***Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE******Brenner Basistunnel******UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren******öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung im  
Großverfahren***

zu vertreten.

Diese Vollmacht wird ausdrücklich und ausschließlich dem obgenannten erteilt und gilt bis auf Widerruf.

Name: Agrargemeinschaft Gemeinschaftswald Vill    Obmann Johann Eisendle

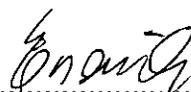
Adresse: Grillhofweg 6

6080 Vill

Tel.: 0512 379066 / 0664 9858541

Fax: 0512 379066

Vill, am 13.10.08



(Unterschrift)



**VOLLMACHT**

mit welcher ich (wie) Herrn

Ing. Dipl.-Päd. Walter Haas

Ökoplan

Kochholzweg 224

6072 Lans

Tel 0512-378865

Email: [walter.haas@aon.at](mailto:walter.haas@aon.at)

***Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung im  
Großverfahren***

zu vertreten.

Diese Vollmacht wird ausdrücklich und ausschließlich dem obgenannten erteilt und gilt bis auf Widerruf.

Name: Collegium der Gesellschaft Jesu    Geburtsdatum: ----.

Adresse: Sillgasse 6    Tel.: 0512/5346

6020 Innsbruck    Fax: 0512/5346-99

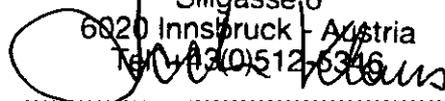
Innsbruck , am 20.10.2008

**JESUITENKOLLEG**

Sillgasse 6

6020 Innsbruck - Austria

Tel. +43(0)512-5346


.....  
(Unterschrift)

Mag. Klaus Bodner, Verwaltungsleiter

**VOLLMACHT**

mit welcher ich (wie) Herrn

Ing. Dipl.-Päd. Walter Haas

Ökoplan

Kochholzweg 224

6072 Lans

Tel 0512-378865

Email: walter.haas@aon.at

die Vollmacht erteile(n) und diesen ermächtigen, mich (uns) im Verfahren

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

***Brenner Basistunnel***

***UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren***

***öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung im  
Großverfahren***

zu vertreten.

Diese Vollmacht wird ausdrücklich und ausschließlich dem obgenannten erteilt und gilt bis auf Widerruf.

Name: Wopfner Franz

Geburtsdatum: 14.3.1942

Adresse: Bachgangweg 21

Tel.: 0512/379641

6080 Vill

Fax: \_\_\_\_\_

Vill, am 20.10.2002

*Franz Wopfner*  
.....  
(Unterschrift)

**VOLLMACHT**

mit welcher ich (wie) Herrn

Ing. Dipl.-Päd. Walter Haas

Ökoplan

Kochholzweg 224

6072 Lans

Tel 0512-378865

Email: [walter.haas@aon.at](mailto:walter.haas@aon.at)

die Vollmacht erteile(n) und diesen ermächtigen, mich (uns) im Verfahren

***Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE******Brenner Basistunnel******UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren******öffentliche Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung im  
Großverfahren***

zu vertreten.

Diese Vollmacht wird ausdrücklich und ausschließlich dem obgenannten erteilt und gilt bis auf Widerruf.

Name: Helmut Span Geburtsdatum: 14.06.1945  
 Adresse: Villerdorfsstr. 24 Tel.: 0512/379980  
6080 Jöls Fax: .....

Vill, am 22.10.2008 Helmut Span  
 (Unterschrift)

## VOLLMACHTSURKUNDE

Vollmacht, mit welcher ich, Frau Andrea Wopfner, geb. 1966-08-08, Viller Dorfstraße 13, 6080 Vill, Herrn Mario Kofler, geb. 1969-04-10, wohnhaft Viller Dorfstraße 13, beauftrage und bevollmächtige, für mich und in meinem Namen an der Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren betreffend das Vorhaben Brenner Basistunnel zu vertreten.

Herr Mario Kofler ist danach berechtigt, nach seinem Ermessen besondere Anträge zu stellen, Erklärungen und Stellungnahmen abzugeben, und überhaupt alles vorzukehren, was zur Durchführung der Vertretung nötig und zweckmäßig ist.



Andrea Wopfner

97



Hiermit erteile ich Frau MMag.<sup>a</sup> Liliana DAGOSTIN die

### **Vollmacht,**

den OeAV, der mit Bescheid des Lebensministeriums vom 20.4.2005, GZl. BMLFUW-UW.1.4.2/0019-V/1/2005 als Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 6 und 7 UVP-G 2000 anerkannt wurde, in der öffentlichen Erörterung am 22.10.2008 und in der mündlichen Verhandlung vom 23.10.2008 und 24.10.2008 zum Verfahren Brenner Basistunnel der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, GZ. BMVIT-220.151/0044-IV/SCH2/2008, zu vertreten.

Innsbruck, den 20.10.2008



Dr. Christian Wadsack  
Präsident des OeAV



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

90



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-220.151/0049-IV/SCH2/2008 DVR:0000175

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
Erklärung vor der Behörde außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung**

## **Niederschrift**

---

**Anwesend:**

Mag. Rupert Holzerbauer

Leiter der Amtshandlung

**Evelyn Schlögl, als Obfrau des Vereins „Initiative Lebenswertes Wipptal“**

wh. Trinserstraße 55, 6150 Steinach am Brenner.

gibt vor dem Leiter der Amtshandlung am 22. Oktober 2008, 15.45 Uhr nachstehende Erklärung außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung gegenüber der Behörde (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ab:

Wir als Verein „Initiative Lebenswertes Wipptal“ fordern von der Projektwerberin BBT SE die Vorschrift, die Staubbelastung im Raum Steinach/Wolf bzw. auf anderen Baustellen nicht mehr als 3% vom Ausgangswert zu erhöhen, einzuhalten.

Sämtliche Schäden, die an Quellen und Trinkwasserquellen entstehen, sind ausnahmslos zu ersetzen.

Auf Nachfrage des Leiters der Amtshandlung werden keine ergänzenden Erklärungen abgegeben.

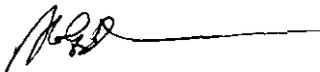
## **Schlussklärung**

Die Niederschrift wird zur Durchsicht vorgelegt.

Festgehalten wird, dass diese Niederschrift gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 23. und 24. Oktober 2008 angeschlossen werden wird und daher zusammen mit dieser öffentlich aufgelegt und im Internet zum Herunterladen bereitgehalten werden wird.

Die Amtshandlung endet um 15:55 Uhr.

**Für den Bundesminister:**



elektronisch gefertigt



**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Rupert Holzerbauer

Tel.: +43(1)71162-652212 Fax: DW 652299

Sch2@bmvit.gv.at



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift : Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : sch2@bmvit.gv.at

91



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-220.151/0049-IV/SCH2/2008 DVR:0000175

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
Erklärung vor der Behörde außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung**

## **Niederschrift**

---

**Anwesend:**

Mag. Rupert Holzerbauer

Leiter der Amtshandlung

**Mag. Herbert Raffl,  
Hofwaldweg 23, 6020 Innsbruck  
Bewirtschafter des Fischereirevieres Sill B/300 (1044)**

gibt vor dem Leiter der Amtshandlung am 22. Oktober 2008, 15.30 Uhr nachstehende Erklärung außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung gegenüber der Behörde (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ab:

Es wird darauf hingewiesen, dass das Fischereirevier B/300 (1044) besonders im Bereich der Sillschlucht durch das ggst. Projekt massiv betroffen sein wird. Dieser Gewässerabschnitt stellt eine Restwasserstrecke dar; durch einen sehr hohen Jungfischbestand ist dieser Bereich unter fischereilichen Aspekten als besonders wertvoll zu betrachten und in ökologischer Hinsicht als besonders sensibel einzustufen.

Die generelle Belastung der Sill durch das Einbringen von Wässern jeder Art insbesondere in der Bauphase stellt eine äußerst starke Fisch- und Gewässerbelastung dar, die sich auch in fischereiwirtschaftlicher Hinsicht ( 9 Jahreskarten) massiv bemerkbar machen wird.

Aus diesen Gründen ergibt sich die Forderung nach einer entsprechenden Entschädigungszahlung, die mit € 14.000,00 jährlich während der Bauphase festgesetzt wird. Dieser Betrag ist laut Index wert zu sichern.

Als Zusatz wird angefordert, dass alle Baumaßnahmen und Schadstoffe, die lt. UVP vorgesehen sind, eingehalten werden müssen.

Bei Störfällen oder Umwelteinflüssen, die aus dem vorliegenden Projekt entstehen, behalten wir uns weitere Ansprüche vor.

Auf Nachfrage des Leiters der Amtshandlung werden keine ergänzenden Erklärungen abgegeben.

### **Schlusserklärung**

Die Niederschrift wird zur Durchsicht vorgelegt.

Festgehalten wird, dass diese Niederschrift gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 23. und 24. Oktober 2008 angeschlossen werden wird und daher zusammen mit dieser öffentlich aufgelegt und im Internet zum Herunterladen bereitgehalten werden wird.

Die Amtshandlung endet um 15:40 Uhr.

**Für den Bundesminister:**



elektronisch gefertigt

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Rupert Holzerbauer

Tel.: +43(1)71162-652212 Fax: DW 652299

Sch2@bmvit.gv.at

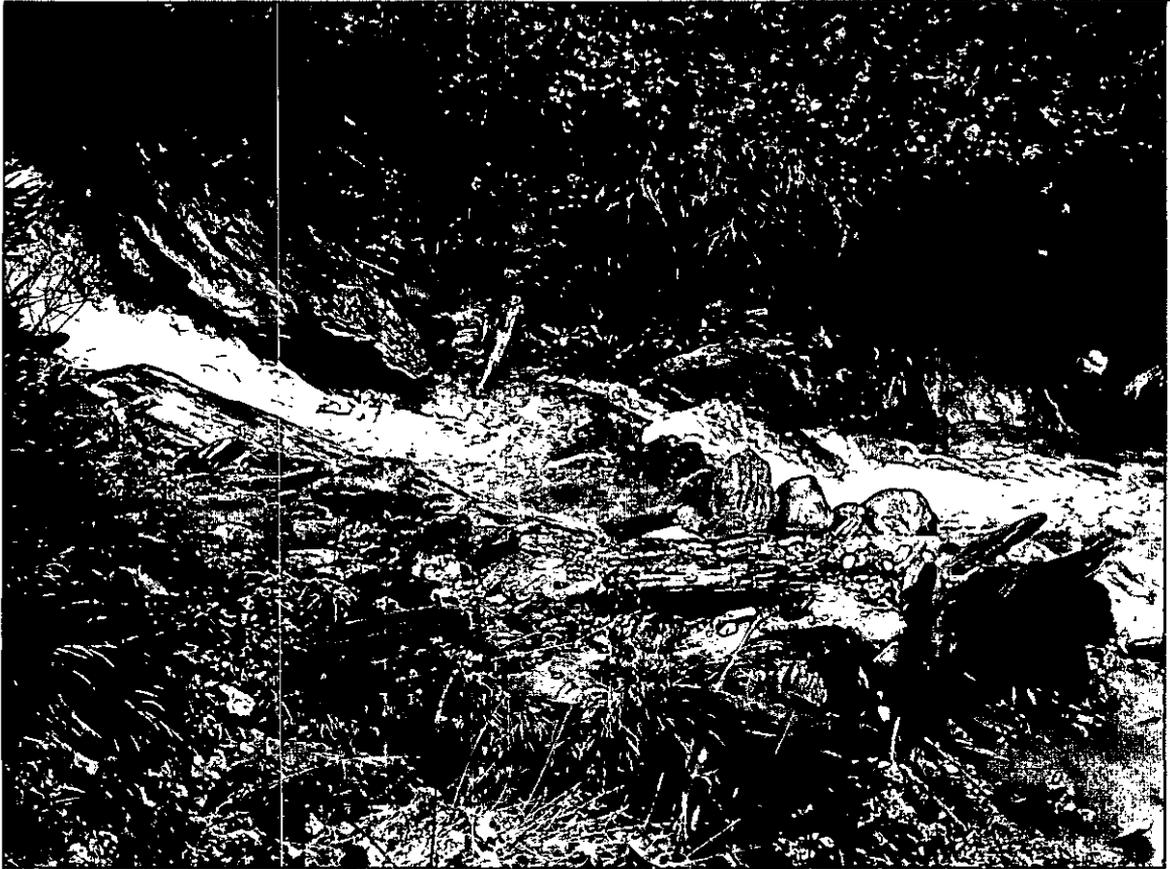


**Abkürzungsverzeichnis:**

BBT	Brenner Basistunnel
BBT-SE	Brenner-Basistunnel-Gesellschaft
IG-Luft	Immissionsschutzgesetz
MFS	Multifunktionsstelle
ND	Naturdenkmal
NVP	Naturverträglichkeitsprüfung
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UV-GA	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G 2000	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
SUP	Strategische Umweltprüfung
WRG 1959	Wasserrechtsgesetz 1959
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

<b><u>I. Allgemein:</u></b>	3
Vorbemerkungen	3
Europäische Verkehrspolitik	3
Finanzierung	5
<b><u>II. Die Umweltverträglichkeitsprüfung und ihre Zielrichtung</u></b>	6
<b><u>III. Einwendungen</u></b>	8
<b>a) Einwendungen gegen Einzelmaßnahmen, die einzelne Schutzgüter betreffen</b>	
<b>Mensch</b>	8
Schadstoffimmissionen	8
Erholungswert der Landschaft und des Wipptales insgesamt	9
Lärm	10
Gefährdungen	10
Arbeitnehmerschutz	11
Licht	11
Lebensgrundlagen der Bevölkerung, Raumplanung, nachhaltige Entwicklung (Alpenkonvention):	11
<b>Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</b>	12
Einzelne Lebensräume	12
Ornithologie (Vogelkunde)	15
Limnologie (Fischkunde)	17
Lichtbelastung	17
<b>Boden, Land- und Forstwirtschaft</b>	19
Deponierungskonzept	20
Veränderungen der Oberflächen- und Grundwässer:	23
<b>Luft und Klima</b>	25
<b>Sach- und Kulturgüter</b>	26
<b>b) Einwendungen gegen das Gesamtprojekt</b>	27
<b>Wasser und Hydrogeologie</b>	27
<b>Klima</b>	32
<b>Fehlende Alternativenprüfung</b>	34
<b><u>IV. Ausgleichsmaßnahmen</u></b>	37
<b><u>V. Verfahrensmängel</u></b>	38
<b><u>VI. Zusammenfassung</u></b>	39
Abkürzungsverzeichnis	42



*Fotos aus dem Padastertal mit verloren gehenden Naturräumen*

