



BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit

GZ. BMVIT-220.151/0017-IV/IVVS4/2017

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

Innsbruck, am 22. Februar 2017

**Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE
Brenner Basistunnel; Änderung der Genehmigung 2015
(Sillschlucht bei Innsbruck; Erweiterung der Baustellen-Fläche
und Ersatzzufahrt im Bereich Anbindung Bahnhof Innsbruck)**

Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am Mittwoch, den 22. Februar 2017.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am Mittwoch, den 22. Februar 2017, um 9:00 Uhr im Adlers Hotel, Brunecker Straße 1, 6020 Innsbruck, Restaurant (12. Stock), und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere auch die Vertreter der Gemeinde, der Bürgerinitiativen, die Behördenvertreter, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Bauwerberin.

Einleitend legt der Verhandlungsleiter zunächst kurz den Gegenstand der Ortsverhandlung dar und erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der UVP-Behörde einschließlich der beigezogenen UVP-Sachverständigen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (BBT SE) auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vom 22. Dezember 2015 im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44b und § 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) mittels Edikt vom 8. Juli 2016, GZ. BMVIT-220.151/0018-IV/IVVS4/2016, kundgemacht wurde.

In diesem Edikt hat die Behörde bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit von Mittwoch, den 13. Juli 2016, bis einschließlich Freitag, den 26. August 2016, bei der Behörde sowie bei der Landeshauptstadt Innsbruck als Standortgemeinde besteht.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren.

Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Mit weiterem Edikt vom 18. Jänner 2017, GZ. BMVIT-220.151/0003-IV/IVVS4/2017, hat die Behörde sodann die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung für den 22. Februar 2017, Beginn 9:00 Uhr, im Großverfahren und Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13. Jänner 2017 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit kundgemacht.

In diesem Edikt hat die Behörde bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit von Montag, den 23. Jänner 2017, bis einschließlich Mittwoch, den 22. Februar 2017, bei der Behörde sowie bei der Landeshauptstadt Innsbruck als Standortgemeinde besteht.

Die beiden Edikte wurden jeweils im redaktionellen Teil der „Tiroler Tageszeitung“, der „Tiroler Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ sowie im Internet auf der Website des BMVIT verlaublich.

Ergänzend wurde die Stadt Innsbruck als Standortgemeinde ersucht, diese Edikte jeweils umgehend an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die jeweiligen Unterlagen entsprechend aufzulegen und im Anschluss daran die mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte an die Behörde zu retournieren.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass damit alle Behörden, Parteien und Beteiligten ordnungsgemäß geladen wurden.

Er hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist und weist ausdrücklich darauf hin, dass allen Beteiligten das Recht eingeräumt wird, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen bzw. die schriftlich erhobenen Einwendungen zu ergänzen.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

Mag. Erich Simetzberger als Verhandlungsleiter
Mag. Gabriele Fiedler
Mag. Sascha Wolkerstorfer

UVP-Sachverständige:

DI Hans Kordina (UVP-Koordination; naSV)
Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS (UVP-Koordination; naSV)
Ing. Wilhelm Lampel (bmvt; ASV)
Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
Dr. Gunther Heißel (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
Univ.Prof. Dr. Leopold Weber (naSV)
DI Dr. Jörg Henzinger (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
DI Siegmund Fraccaro (naSV)
DI Heinz Wallnöfer (naSV)
Mag. Andreas Krismer (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
Mag. Christian Plössnig (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)

Mag. Andreas Murrer (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
DI Dr. Helmut Gassebner (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)
Ing. Stefan Kammerlander (Amt der Tiroler Landesregierung; ASV)

Amt der Tiroler Landesregierung:

Mag. Walter Tschon, Landesumweltanwalt
Mag. Regine Hörtnagl, Abt. UWS, Amt der Tiroler Landesregierung

BBT SE:

Dr. Johann Hager
Dr. Walter Eckbauer
Dipl.-Ing. (FH) Jana Mayr
Dipl.-Ing. Thomas Gankhofner
Mag. Ulrich Burger
Mag. Liane Wagger
Dipl.-Ing. Monika Sock
Dipl.-Ing. Eva Kiechl-Kaim
Mag. Patrizia Fink-Ekmark
Dr. Barbara Eberharter
Markus Wenzel

Projektanten:

Dipl.- Ing. Stefan Szauter
Dipl.- Ing. Ulrich Schwalbe

Sonstige Verhandlungsteilnehmer:

Dr. Strasser, für FA Oberhammer
RA Johannes Götsch, für FA Oberhammer
Dr. Johannes Augustin, AWZ Rechtsanwälte, für IKB AG

Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er darauf, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verlieren.

Im Rahmen der mit Edikt vom 8. Juli 2016 festgelegten Einwendungsfrist vom 13. Juli 2016 bis 26. August 2016 wurden beim BMVIT folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Stellungnahme des BMASK, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 12. August 2016
- Stellungnahme der Landeshauptstadt Innsbruck vom 2.8.2016
- Stellungnahme des Eisenbahnersportvereins Innsbruck, vertreten durch RA Dr. Thomas Praxmarer, vom 24.8.2016
- Stellungnahme der 1. Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und der 2. Oberhammer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH, beide vertreten durch RA Johannes Götsch, vom 25.8.2016
- Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 25.10.2016

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 12. August 2016, GZ. BMASK-754.426/0002-VII/A/VAI/11/2016, mitgeteilt hat, dass nach der vorliegenden Formulierung im Gutachten gemäß § 31a EISbG vom Dezember 2015 davon auszugehen ist, dass die im Gutachten unter Punkt 3.3.3 Arbeitnehmerschutz angeführten Prüfungen noch nicht entsprechend den Bestimmungen der ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2011 (AVO

Verkehr 2011) vollständig umgesetzt wurden und das Gutachten dahingehend zu überarbeiten und zu ergänzen wäre.

Dazu wird vom Verhandlungsleiter festgehalten, dass die BBT SE mit Schreiben vom 23.9.2016 eine entsprechende Äußerung zu dieser Stellungnahme des BMASK, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, erstattet und mit Schreiben vom 13. Dezember 2016 eine entsprechende Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17. Oktober 2016 vorgelegt hat.

Im Übrigen hat der Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, in seinem Schreiben um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides ersucht.

Im Zuge der Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13. Jänner 2017 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit mit Edikt vom 18. Jänner 2017 ist beim bmvit folgende weitere Stellungnahme eingelangt:

- Stellungnahme der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, vertreten durch RA Dr. Eduard Wallnöfer, vom 21.2.2017.

Danach fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der Ortsverhandlung Nachstehendes aus:

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989, wurde die Strecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) sowie des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG) war für die Genehmigung des Brenner Basistunnels die Durchführung eines UVP-Verfahrens erforderlich.

Aufgrund der Bestimmungen des UVP-G 2000 (§ 24 Abs 1 UVP-G 2000) hatte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen nach jenen bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, die ansonsten von ihm/ihr oder einem anderen Bundesminister/einer anderen Bundesministerin in erster Instanz zu vollziehen sind, durchzuführen.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, wurde der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE die Trassengenehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die Rodungsbewilligung und die Baubewilligung nach dem Mineralrohstoffgesetz unter Anwendung der Bestimmungen des UVP-G 2000 erteilt („Hauptbescheid“).

Die gegen diesen Bescheid eingebrachte Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof wurde mit Entscheidung vom 28.11.2013, ZI. 2011/03/0193, als unbegründet abgewiesen.

In der Folge wurden der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE bereits für mehrere von dieser bei der Behörde eingebrachte Änderungsanträge die erforderlichen Genehmigungen erteilt.

Mit Schreiben vom 22.12.2015 hat die BBT SE nunmehr den Antrag gemäß § 24g UVP-G 2000 auf Erteilung der Genehmigung für die erforderlich gewordene Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben „Brenner Basistunnel“, und zwar die Änderung der eisen-

bahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisebG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 127 WRG und der Rodungsbewilligung für den Vorhabensteil „Sillschlucht bei Innsbruck“ sowie die Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die Bauhilfs- bzw. Wiederherstellungsmaßnahmen betreffend die Erweiterung der Baustelleneinrichtungsfläche Bartlmä, die Bau- und Ersatzzufahrt Nord und die dauernde Ersatzzufahrt Schenker gestellt und bekannt gegeben, dass die Änderung in der Sillschlucht auch geänderte Umweltauswirkungen zur Folge hat („Änderung der Genehmigung 2015“).

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine eingehende Projektvorstellung in weiterer Folge durch die Vertreter der Bauwerberin erfolgen wird.

Danach fasst der Verhandlungsleiter die auf das ggst. Änderungsvorhaben anzuwendenden Bestimmungen und die dazu erfolgten Verfahrensschritte wie folgt zusammen:

1. UVP-G 2000

Gemäß 24g Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (§ 24f Abs 6) vor dem in § 24h Abs 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs 1 vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs 6 oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 idgF dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 idgF ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) grundsätzlich die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.

Hiezu ist zu bemerken, dass die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, auf die Beurteilung von Bauhilfsmaßnahmen keine Anwendung findet.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung an den Vorhabensorten dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L; BGBl. I 115/1997 idgF)

Gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 idgF ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Im Sinne des § 24g Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 hat die Behörde zu diesem Änderungsvorhaben eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den betroffenen, überwiegend bereits dem ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren von der Behörde beigezogenen UVP-Sachverständigen folgender Fachgebiete und beim UVP-Koordinator veranlasst:

- UVP-Koordination: Dipl.-Ing. Hans Kordina
- UVP-Koordination: Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS
- Eisenbahntechnik (Eisenbahnbautechnik und Betrieb): Dr. Dipl.-Ing. Alfred Lintner
- Elektrotechnik (Elektromagnetische Felder und Elektrotechnik): Ing Wilhelm Lampel
- Lärm (Lärm- und Erschütterungsschutz): Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner
- Geologie und Hydrogeologie: Dr. Gunther Heißel und Univ.Prof. Dr. Leopold Weber
- Geotechnik (Bodenmechanik): Dr. Dipl.-Ing. Jörg Henzinger
- Tunnelbau (Tunnelbautechnik): Dipl.-Ing. Siegmund Fraccaro
- Wasserbau (Wasserbautechnik): Dipl.-Ing. Heinz Wallnöfer
- Luft (Luftschadstoffimmissionen): Mag. Andreas Krismer
- Natur/Ökologie: Mag. Christian Plössnig
- Limnologie (Fischerei/Limnologie): Mag. Andreas Murrer
- Forst/Jagd: Dr. Dipl.-Ing. Helmut Gassebner
- Verkehrsplanung: Ing. Stefan Kammerlander

Mit Schreiben vom 18.1.2017 haben die betroffenen UVP-Sachverständigen der Behörde über deren Auftrag eine Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Jänner 2017 betreffend die von der Antragstellerin beantragten Änderungen für die Ausführung des Vorhabens Brenner Basistunnel vorgelegt.

In dieser Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Jänner 2017 kommen die betroffenen UVP-Sachverständigen zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass durch die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird bzw. das Vorhaben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Jänner 2017 in weiterer Folge durch die UVP-Koordination erfolgen wird.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass den von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 durch die mit Edikt der Behörde vom 8. Juli 2016 erfolgte Auflage der dem Änderungsvorhaben zugrunde liegenden Unterlagen und durch die mit Edikt der Behörde vom 18. Jänner 2017 erfolgte Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Jänner 2017 gemäß der Anforderung des § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gegeben wurde.

2. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erforderlich.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag bei Hauptbahnen ein projektrelevante Fachgebiete umfassendes **Gutachten** zum Beweis dafür beizugeben, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG normiert.

Mit dem gegenständlichen **Bauentwurf** für die beantragten Änderungen hat die Projektwerberin daher auch ein entsprechendes **Sachverständigengutachten gemäß § 31a EisbG 1957** vorgelegt. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 wird gegebenenfalls zu erläutern oder zu ergänzen sein.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen gemäß §§ 31 ff EisbG** ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

1. wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht.

Eine Abweichung vom Stand der Technik ist in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

2. wenn vom Bund, den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht.

Hier ist auf das Anhörungsrecht der Dienststellen der Gebietskörperschaften gemäß § 31d EisbG und die entsprechende Möglichkeit zur Äußerung im Zuge der heutigen Ortsverhandlung hinzuweisen.

3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer

ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

3. Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden und soweit sie nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnützung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der **wasserrechtlichen Bewilligung in diesem Sinne** auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs 1 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Dazu ist zu bemerken, dass der diesbezügliche Antrag der BBT SE auf die Tatbestände der §§ 38 und 41 WRG (besondere bauliche Herstellungen und Schutz- und Regulierungswasserbauten) gerichtet ist.

Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs 1 lit a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt werden, bedürfen hingegen unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnützung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung.

4. Forstgesetz

Gegenstand des Verfahrens ist weiters auch das gemäß § 185 Abs 6 Forstgesetz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft abzuwickelnde **forstrechtliche Verfahren** zur Erteilung der für Eisenbahnzwecke beantragten Rodung von Waldflächen.

Gemäß § 185 Abs 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 an diesen.

Mit Schreiben vom 12. September 2016, ZI. BMLFUW-LE.4.1.6/0228-III/3/2016, hat das genannte Bundesministerium nach Durchsicht durch den forsttechnischen Sachverständigen das Einvernehmen zu der gemäß den übermittelten Unterlagen geplanten Vorgangsweise erklärt.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die **Erteilung der UVP-rechtlichen Genehmigung** unter Mitanziehung der anzuwendenden materiell-rechtlichen Genehmigungsbestimmungen **für die beantragten Änderungen** („Änderung der Genehmigung 2015“) der BBT SE.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht. Zum Verfahrens-

ablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine Belehrung hinsichtlich der Säumnisfolgen im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 und die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt berührten Grundeigentümer, dass sie sämtliches (ergänzendes) Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser Ortsverhandlung vorzubringen haben.

Betreffend die Verhandlungsschrift weist der Verhandlungsleiter als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages weiters darauf hin, dass diese gemäß § 44e Abs 3 AVG spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei der Gemeinde während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sein wird.

Im Zuge dieser Niederschrift erfolgt in der Folge die Zusammenstellung der im Laufe des Verhandlungstags, nach jeweiliger mündlicher Erörterung mit der Bauwerberin und den jeweils betroffenen Sachverständigen, zu Protokoll gegebenen Stellungnahmen sowie die Zusammenstellung der gutachterlichen Stellungnahmen zu den im Rahmen der Ortsverhandlung mündlich ergänzten Einwendungen.

Schriftliche Stellungnahme der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, vertreten durch RA Dr. Eduard Wallnöfer, vom 21.2.2017:

In oben näher bezeichnetem umweltverträglichkeitsrechtlichen Änderungsvorhaben hat die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (im Folgenden kurz: „IKB“) die Altenweisl Wallnöfer Watschinger Zimmermann Rechtsanwälte GmbH mit ihrer Vertretung beauftragt. Die Vertreterin sowie die ihr angehörenden Rechtsanwälte berufen sich gemäß § 8 Abs 1 RAO und § 10 Abs 1 AVG 1991 auf die erteilte Vollmacht, nehmen entsprechend der Kundmachung des BMVIT vom 18.01.2017 über die Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 22.02.2017 zum gegenständlichen Änderungsvorhaben fristgerecht Stellung wie folgt und erheben die nachstehend unter 2. näher konkretisierten Einwendungen gegen das Projekt:

1. Parteistellung

IKB ist im Bereich des Vorhabensteiles „Sillschlucht bei Innsbruck“ sowohl als Liegenschaftseigentümerin (ua Gst 648 GB 81136 Wilten sowie Gst 2033/5 und 2033/6, jeweils GB 81125 Pradl) als auch als Wasser(benutzungs)berechtigte zum zu WBP 1/246 im Wasserbuch verzeichneten Wasserbenutzungsrecht (KW Untere Sill) und auch diverser Grundwasserentnahmen im Stadtgebiet mehrfach vom Vorhaben betroffen.

Das gegenständliche Vorhaben betrifft insbesondere den Unterwasserkanal des Kraftwerkes „Untere Sill“. Zusätzlich bestehen im Bereich AGA-Werk für die Entwässerung der Gebiete Vill/Igls, Patsch und Ellbögen, Kanäle östlich der Sill, die aufgrund der BBT-Baumaßnahmen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Die IKB ist somit zweifelslos Partei des gegenständlichen Verfahrens iSd § 19 UVP-G, werden durch das gegenständliche Vorhaben doch geschützte Rechte der IKB berührt.

Vorausgeschickt sei jedoch, dass IKB gemeinsam mit der Antragstellerin in ständiger Abstimmung zur Vorhabensrealisierung steht und somit dem antragsgegenständlichen Projekt grundsätzlich sehr positiv gegenübersteht.

2. Einwendungen

Die im Zuge des Umbau des AGA-Wehres am Eingang der Sillschlucht bei Flkm 3,505 vorgesehene Verschiebung, Verbreiterung und Absenkung des Flussbettes der Sill nach Osten hat zur Folge, dass - wie den Ausführungen des geologischen SV in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 36, entnommen werden kann, es zu einer örtlichen Eintiefung des Sillbachbettes kommt. Somit kommt es nicht nur während der Bauphase aufgrund der vorgesehenen temporären Wasserhaltungsmaßnahmen und den geplanten Arbeiten im Bereich des Flussbettes zu Beeinträchtigungen, sondern sind darüber hinaus auch nicht bloß temporäre Auswirkungen auf den Unterwasserkanal der IKB zu erwarten.

Insbesondere kann auf Basis des vorliegenden Projektes nicht ausgeschlossen werden, dass der Unterwasserkanal des KW Untere Sill durch die nunmehrige Gestaltung des Vorhabens verlandet und damit direkt in die Ausübbarkeit des bestehenden Wasserbenutzungsrechtes zu WBP 1/246 eingegriffen wird. Dies gilt insbesondere für eine dauerhafte Sohlanhebung, sodass damit eine unzulässige Auflandung des Unterwasserbereiches vorerst anzunehmen ist.

Weiters sind durch die geplanten Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Grundwasser-
nutzungen der IKB im Stadtgebiet von Innsbruck zu erwarten. Dies, weil bei Lockergesteins-
abfolgen nicht nur eine Beeinflussung des Grundwasserkörpers keinesfalls ausgeschlossen
werden kann, sondern auch - wie aus der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten,
Seite 125, des Weiteren hervorgeht - sowohl die Außengebietswässer als auch die Bahnwässer
über drei Querausleitungen unter dem Gleiskörper in einen Fallschacht und von diesem direkt in
die Sill eingeleitet werden.

Damit besteht jedoch die Möglichkeit, dass im Fall eines Störfalles wassergefährdende
Substanzen freigesetzt werden, die direkt in den Vorfluter abfließen, womit eine qualitative
Beeinträchtigung nicht nur des Grundwassers sondern auch des Oberflächenwassers selbst
einhergeht. Dass es somit im Störfall auch zu einer Beeinträchtigung der geschützten
wasserrechtlichen Interessen der IKB in Bereich der unteren Sill kommen kann, ist evident.

Letztlich werden auch durch das geplante Trockenfallen der Sill im Zeitraum der Ausleitung
mittels temporärer Verrohrung Wasserbenutzungsrechte der IBK im Bereich der unteren Sill
massiv beeinträchtigt.

Somit ist insgesamt festzuhalten, dass mit dem im ursprünglichen UVP-Verfahren als
Ausgleichsmaßnahme vorgesehenen Umbau des AGA-Wehres Beeinträchtigungen
einhergehen, die die wasserrechtlich geschützten Interessen der IKB und damit selbst
wiederum berücksichtigungswürdige Interessen iSd UVP-RL 2011/92/EU beeinträchtigen.

Abschließend erteilt IKB zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch weder die Zustimmung zur Nutzung
und Inanspruchnahme von IKB-eigenen Liegenschaften noch zur Beeinträchtigung oder
Berührung von bestehenden dinglichen Rechten der IKB an den vorhabensbetroffenen
Liegenschaften (insbesondere hinsichtlich bestehender Leitungen, etc).

Bauarbeiten müssen so gestaltet sein, dass Feuerwehrezufahrten, etc zur Kaverne des KW
Untere Sill jederzeit gewährleistet sein müssen.

Sollten von Seiten der Projektwerberin im Hinblick auf die oben geäußerten Bedenken keinerlei
ergänzende Maßnahmen zum Schutz der wasserrechtlich gesicherten Interessen der IKB im
Bereich der unteren Sill gesetzt werden, hätte die Behörde dem Änderungsvorhaben der
Projektwerberin zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Bewilligung zu versagen. IKB geht jedoch mit
der Antragstellerin davon aus, dass zeitnah eine gemeinsame Lösung für die offenen Punkte
gefunden wird, um die vorliegenden Einwendungen nachfolgend zurückziehen zu können.

RA Dr. Eduard Wallnöfer e.h.

Ergänzende Stellungnahme der IKB AG, vertreten durch RA AWZ GmbH, Dr. Johannes Augustin:

Über die schriftlich bereits erhobenen Einwendungen vom 21.02.2017 hinaus wird weiters darauf hingewiesen, dass die Fischpassierbarkeit der Rampe (AGA-Wehr) jedenfalls so ausgestaltet sein muss, dass diese mit der bestehenden Mindestwasserführung funktioniert. D.h., die Niederwasserrinne muss so ausgestaltet werden, dass es diesbezüglich keiner Erhöhung der bestehenden konsentierten Restwassermenge bedarf.

Ergänzend wird festgehalten, dass die Zufahrt Stollen zum IKB Stollen (Kaverne Untere Sill) unterhalb der Brenner Autobahn bauzeitlich aufrecht erhalten und dieser im Endzustand ebenfalls angebunden sein muss.

Dr. Johannes Augustin e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Dipl.- Ing. Heinz Wallnöfer zur Stellungnahme der IKB AG:

Bezüglich des Einwandes der IKB AG hinsichtlich des Feststofftransportes im Rampenbereich der Sill wird festgestellt:

Auf Grund der Berechnungsergebnisse bleibt der Feststofftransport unmittelbar flussauf- und flussabwärts der Rampe weitgehend unbeeinflusst.

Sohlbelastungen und Transportkapazität liegen im Bereich des Zustandes vor Errichtung des Rampenbauwerkes.

Zur Untermauerung sind entsprechende Beweissicherungen zu veranlassen.

Zwingende Maßnahme:

Die Beweissicherung über den Feststofftransport in der Sill unmittelbar flussauf- und flussabwärts des vorgesehenen Rampenbauwerkes sind spätestens im Herbst 2017 zu beginnen.

Dipl.- Ing. Heinz Wallnöfer e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Dr. Leopold Weber und Dr. Gunther Heißel, zur Stellungnahme der IKB AG:

Im Umweltverträglichkeitsgutachten finden sich auf Seite 164 die von den Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie formulierten zwingenden Maßnahmen 12 und 13.

Diese sind als Zielvorgabe und nicht als konkrete Vorschreibung zu interpretieren.

Seitens der Projektwerberin wurde eine alternative Lösung vorgeschlagen, die zum Inhalt hat, dass die Außengebietswässer von den Bahnwässern getrennt abgeführt werden.

Außengebietswässer sind nicht belastet und können direkt in die Vorflut eingeleitet werden.

Demgegenüber werden die Bahnwässer nunmehr über eine gering durchlässige HGT in ein mittig zwischen den Gleisen verlaufendes Entwässerungssystem eingeleitet. Auf Grund der

örtlichen Neigungsverhältnisse werden diese Bahnwässer entsprechend dem dort möglichen Gefälle in ein Störfallbecken eingeleitet. Diesem Störfallbecken ist ein Detektionssystem vorgeschaltet, welches bei einer Belastung automatisch schließt, wodurch verhindert wird, dass belastete Wässer direkt in die Vorflut eingeleitet werden.

Die von der Projektwerberin vorgeschlagene Maßnahme ist tauglich, sowohl mit Bahnwässern während des Regelbetriebes als auch mit Störfallwässern so umzugehen, dass eine Belastung der Vorflut ausgeschlossen werden kann.

Durch diese Umsetzung werden die zwingenden Maßnahmen 12 und 13 obsolet.

Dr. Leopold Weber e.h. und Dr. Gunther Heißel e.h.

Stellungnahme der FA Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und Oberhammer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH, vertreten durch RA Mag. Johannes Götsch:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Es wird auf die bisherigen schriftlichen Einwendungen verwiesen; diese bleiben voll inhaltlich aufrecht. Nach wie vor liegt keine rechtlich gesicherte Zufahrt zu den Betrieben vor. Die Vorgabe auf Seite 159 des UVP Ergänzungsgutachten, eine Erreichbarkeit im gewohnten Ausmaß zu gewährleisten, ist nicht erfüllt.

Entgegen den Antragsunterlagen, wonach es **zu keiner Erhöhung von Emissionen** und somit auch zu keiner Erhöhung von Immissionen kommt, geht aus dem Ergänzungsgutachten z.B. Seite 69 hervor, dass die tägliche Zahl der BBT-Transporte gegenüber 24 LKW/d, wie bisher genehmigt, auf 29 bzw. 33 LKW/d ansteigen wird. Überdies verlängert sich die Bauzeit in der Sillschlucht auf 43 Monate anstatt der bisher genehmigten 24 Monate. Es ist denkunmöglich, dass bei einem Anstieg der LKW-Fahrten und der Bauzeit kein Anstieg von Emissionen erfolgt. Die sich im Ergänzungsgutachten an zahlreichen Stellen insbesondere zu den Ausführungen zu Erschütterung-, Lärm-, Staubbelastungen (z.B. Seite 168 2. Absatz) findende Aussage, wonach die Antragsangaben in diesem Punkt plausibel und nachvollziehbar seien, ist somit unschlüssig. Eine konkrete Untersuchung der Auswirkungen insbesondere auf die Objekte der Einwendungswerberin hätte daher nicht unterbleiben dürfen und wird das Gutachten diesbezüglich zu ergänzen sein, da ansonsten nicht einmal gesundheitsgefährdende Immissionen, denen auch die Mitarbeiter der Firmen Oberhammer ausgesetzt werden, ausgeschlossen sind.

Ebenfalls fehlt dem Gutachten jegliche Darstellung möglicher Alternativen, was insbesondere im Hinblick darauf, dass die für die Einwendungswerberin am meisten relevanten Antragsteile lediglich der Schaffung von Baustelleneinrichtungsflächen für die BBT dienen soll, unzulässig ist. Entgegen den Darstellungen der Antragswerberin sind auch dingliche Rechte der Einwendungswerberin betroffen; so ist etwa die derzeit bestehende Unterführung, welche verlegt werden soll, mit einer verbücherten Wegedienstbarkeit zu Gunsten der Fa. Oberhammer belastet. Selbstverständlich erfolgen auch die Zufahrten allesamt auf der Grundlage von Dienstbarkeitsrechten, die Fa. Oberhammer bzw. deren Rechtsvorgänger befinden sich immerhin schon fast 200 Jahre an diesem Standort. Ebenso wenig wie die BBT bis dato die angeblich bestehende Vereinbarung mit der Fa. Schenker, über deren Betriebsgelände die Firmen Oberhammer zukünftig bzw. in der Bauphase zufahren sollen, vorgelegt hat, ist die Verschiebung der Unterführung bisher errichtet worden, obwohl hierfür bereits mehrere Jahre Zeit gewesen wäre. Die BBT ist derzeit auch nicht in der Lage, einen konkreten Baubeginn zu benennen. Auch dies zeigt deutlich, dass eine erschöpfende Erörterung mit den verfahrensrelevanten Umständen bisher unterblieben ist.

Auch fehlen im Gutachten Aussagen ob sich durch die beantragten Änderungen betreffend die Sill negative insbesondere hinsichtlich Überflutungsgefahr auf die Betriebsgelände der Firmen Oberhammer auswirkt.

Es wird sohin eine Ergänzung der Begutachtung im Sinne obiger Einwendungen vorzunehmen sein bzw. in Ermangelung einer solchen, die Genehmigung versagt werden müssen, was hiermit ausdrücklich beantragt wird.

RA Mag. Johannes Götsch e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrsplanung, Ing. Stefan Kammerlander:

zur Stellungnahme der IKB AG:

Entsprechend der Einwendung der IKB wird aus verkehrsplanerischer Sicht zugestimmt, dass eine ständige Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge der IKB zur betroffenen Kaverne zu ermöglichen ist.

zur Stellungnahme der FA Oberhammer:

Zur Aussage über die Zufahrt zur FA Oberhammer verweise ich auf meine Ausführungen im Gutachten.

Auf Grund der örtlichen Gegebenheit ist eine Erschließung des betroffenen Geländes grundsätzlich möglich.

Die Einwendungen von RA Mag. Götsch betreffen die fehlenden Vereinbarungen und nicht die Verkehrsplanung.

Empfehlung:

Die Wegführung der Zufahrt zur FA Oberhammer ist planlich darzustellen, um eine Abgrenzung zwischen dem ruhenden und dem fließenden Verkehr zu definieren. Dies hat als Grundlage für die erforderlichen zivilrechtlichen Vereinbarungen zu dienen.

Ing. Stefan Kammerlander e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Dipl.- Ing. Heinz Wallnöfer, zur Stellungnahme der FA Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und Oberhammer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH:

Bezüglich des Einwandes obiger Firmen betreffend die Hochwassersicherheit ihres Firmengeländes wird festgestellt:

Der Hochwasserabfluss eines HQ 100 (400 m³ pro Sekunde) und hier insbesondere im neu zu verbauenden Abschnitt wird durch die Errichtung der Rampe nachweislich sichergestellt.

Durch die beabsichtigte Baumaßnahme erfolgt keine Verschlechterung im obigen Firmengelände gegenüber dem derzeitigen Bestand.

Im Bereich des Frachtenbahnhofes und obigen Firmengeländes ist die Hochwassersicherheit derzeit nicht gegeben.

Es ist daher seitens der Stadt Innsbruck beabsichtigt, im Abschnitt Autobahnbrücke bis zum Sillpark ein Hochwasserschutzprojekt ausarbeiten zu lassen.

Damit wäre künftig auch das obige Betriebsgelände der Firmen Oberhammer hochwassersicher.

Dipl.- Ing. Heinz Wallnöfer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffimmissionen, Mag. Andreas Krismer, zur Stellungnahme der FA Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und Oberhammer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH, vertreten durch RA Mag. Johannes Götsch, 2. Absatz:

Aus immissionsfachlicher Sicht wird festgehalten, dass gem. der Projektangaben im Bereich der Baustelle Bahnhof Innsbruck nördlich der A 12 keine Erhöhung in Bezug auf die genehmigten Fahrbewegungen beantragt ist.

Die von RA Mag. Götsch angesprochene Änderung der Fahrbewegungen ergibt sich im Bereich Sillschlucht, südlich der A12, und damit nicht im unmittelbaren Einflussbereich der FA Oberhammer.

Wie schon unter Pkt. 3.2. Luftschadstoffimmissionen in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten angeführt wurde, verlängert sich die Bauzeit auf ca. 5 Jahre und im intensivsten Baujahr ist nunmehr mit 33 externen LKW-Fahrten in der Sillschlucht zu rechnen.

Im Rahmen der Immissionsprognose zur Genehmigung 2013 wurden jedoch 52 externe LKW-Fahrten pro Tag in die Sillschlucht zu Grunde gelegt.

Somit ergibt sich, dass bereits durch die vorliegende Immissionsprognose den zusätzlichen Fahrbewegungen auf Grund der Projektänderungen in die Sillschlucht selbst im intensivsten Baujahr Rechnung getragen wird.

Andreas Krismer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.- HTL-Ing. Christoph Lechner für Lärm und Erschütterungen zur Stellungnahme von FA Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und Oberhammer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH, vertreten durch RA Mag. Johannes Götsch – 2. Absatz:

Es wird vorgebracht, die Aussage, wonach es zu keiner Erhöhung der Emissionen und damit zu keiner Erhöhung der Immissionen kommt, sei unrichtig, da die tägliche Zahl der BBT-Transporte gegenüber 24 LKW/d auf 29 bzw. 33 LKW/d ansteigen werde.

Beurteilungsbasis für die Lärmtechnische Beurteilung ist das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Einfahrt Hauptbahnhof Innsbruck. Die im Technischen Bericht Lärm (D0477-UTB-00101-30) als Einreichunterlage enthaltenen LKW-Fahrfrequenzen sind wie folgt angegeben und wurden seinerzeit beurteilt und für zulässig befunden:

Sillschlucht:

öffentliche Straßen	4 LKW/h
Baustraßen	6 LKW/h

Die Beurteilung der Zulässigkeit erfolgte innerhalb jeder Tagstunde, dies bedeutet, dass an 13 Tagstunden mit diesen LKW-Fahrten gerechnet wurde. Daraus ergeben sich als der UVE entsprechende Fahrbewegungen auf öffentlichen Straßen 52 LKW/d und 78 LKW/d auf Baustraßen für den 13 Stunden-Tag von 6:00 bis 19:00 Uhr. Die Aussage im Schreiben der

BBT SE vom 10.5.2016, wonach der Lärmberechnung 2013 höhere Stundenfrequenzen als in der Transportlogistik (Anm. laut gegenständlichem Ansuchen) ausgewiesen, zugrunde liegen und es zu keiner diesbezüglichen Erhöhung der Emissionen kommt, ist in der Zusammenschau der Fahrfrequenzen schlüssig.

Hingewiesen wird auf S 30f des UVGA, in dem die Aussage der Nichterhöhung der Emissionen auf den Lärm bezogen ist.

Weiters wird auf S 161 UVGA hingewiesen, wo beschrieben steht, dass alle Angaben innerhalb des im Rahmen des Verfahrens „Einfahrt Bahnhof Innsbruck“ übermittelten und im dortigen Verfahren im Detail geprüften Lärmberechnungsmodell auch tatsächlich überprüft wurden. Die Aussage der Plausibilität ergibt sich in der Zusammenschau dieser Ergebnisse.

Bezüglich der Verlängerung der Bauzeit auf 43 Monate ist aus dem Fachgebiet festzuhalten, dass die Beurteilungszeiträume für die Feststellung der Zulässigkeit wesentlich kürzer sind als Monate und Jahre, da die Maximalbelastung pro Tag bewertet wurde und die Verlängerung diesbezüglich zu keiner anderen Bewertung führen kann.

Nachdem im Verfahren „Einfahrt Hauptbahnhof Innsbruck“ die Prüfung der konkreten Einwirkungen bereits erfolgt ist und für zulässig befunden wurde und sich antragsgemäß nördlich der Autobahn die Fahrbewegungen nicht verändern, erübrigt sich aus fachtechnischer Sicht eine neuerliche Bewertung, da der Gutachtensauftrag auf die Veränderung im Vergleich zu den Ergebnissen der vorangegangenen UVP abstellte.

Dipl.- HTL-Ing. Christoph Lechner e.h.

Stellungnahme der Alpenstraßen GmbH, vertreten durch Mag. Arno Mosser (Vollmacht ausgewiesen):

Im gegenständlichen Verfahren gibt es Berührungspunkte zwischen der BBT SE und der ASFINAG gem. BStrG 1971 und ist dementsprechend das Einvernehmen mit der ASFINAG – ASG als Bundesstraßenverwalter herzustellen.

Arno Mosser e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forst und Jagd, Dipl.-Ing. Dr. Helmut Gassebner:

Durch die beantragten Projektsänderungen erhöhen sich die Rodungsflächen im Bereich Sillschlucht wie folgt:

- Zusätzliche Rodefläche befristet: 4121 m²
- Zusätzliche Rodefläche unbefristet: 6178 m²
- Zusätzliche Rodefläche gesamt: 10299 m²

Die Auswirkungen der Änderungen auf Waldfunktionen und Waldausstattung sind insgesamt neutral, weil

- es sich um geringfügige Erweiterungen der Rodungsflächen angrenzend an bereits bewilligte Rodeflächen handelt,

- ein großer Teil der Rodeflächen (auf dem Gst. 1320) in der Natur bereits bestehende Forststraße ist
- die Sillschlucht in der Umgebung der Rodefläche zur Gänze bewaldet ist und daher örtlich eine hohe Waldausstattung besteht
- die Auswirkung der zusätzlichen Rodungen durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden kann

Aus forstfachlicher Sicht ist folgende Auflage erforderlich:

- Für die zusätzlichen Rodeflächen im Ausmaß von 10299 m² sind waldverbessernde Maßnahmen in den betroffenen Katastralgemeinden KG Wilten oder KG Vill als Ausgleich für Verlust an Waldflächen und Waldfunktionen im im Einvernehmen mit dem Forstamt der Stadt Innsbruck durchzuführen.

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Gassebner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Naturkunde/Ökologie, Mag. Christian Plössnig:

In Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 ergeht folgende Klarstellung:

Es darf die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 mit der folgenden Änderung versehen werden:

Die beiden zwingenden Maßnahmen Maßnahme 19 und 20 (Ausgleichsflächengröße) sind zu streichen.

Grund: Der Ausgleich der in Verlust geratenen Flächen ist durch das Projekt dann gegeben, wenn der LPBP so wie in den von der BBT SE am 29.11.2016 übermittelten Unterlagen (Bericht – Flächenbilanz; Vergleich Projekt Änderungsoperat 2015 – Projekt 2013 UVP Flächenbilanzen) umgesetzt wird. Es würde im Falle der beiden zwingenden Maßnahmen zu einem „doppelten Ausgleich von Flächen“ kommen. Ein einfacher Ausgleich (mit einem Überschuss an Gesamtfläche von +814m²) reicht aber aus.

Es sind somit für den Bereich Naturkunde/Ökologie in diesem Verfahren keine zwingenden Maßnahmen erforderlich.

Mag. Christian Plössnig e.h.

Stellungnahme der BBT SE, vertreten durch Dr. Johann Hager:

zu den Einwendungen der ASFINAG:

Die BBT SE ist sich bewusst, dass Ausnahmen nach § 21 und 28 BStG erforderlich sind. Die entsprechenden Planunterlagen wurden bereits erstellt. Ein Vertragsentwurf wird der ASFINAG in den kommenden Wochen übermittelt. Dieser wird insbesondere auch die Frage des Abwurfschutzes von der Sillbrücke 1 der A13 Brennerautobahn zum Inhalt haben. Ferner wird die Frage der Brückeninspektion dieses Bauwerks und der damit verbundenen Einschränkungen des Bahnbetriebs geregelt.

zu den Einwendungen der IKB:

Es wird zunächst festgehalten, dass völlig unverständlich erscheint, weshalb die Ausleitung der Sill mittels temporärer Verrohrungen Wasserrechte der IKB massiv beeinträchtigen sollte. Abgesehen davon, dass bei der Vielzahl der Wasserrechte der IKB AG die betroffenen gar nicht angeführt sind und daher bestenfalls vermutet werden können, kann damit jedenfalls kaum eine Beeinträchtigung des Auslaufes des Wasserkraftwerkes gemeint sein. Ob die Sill in der Niederwasserperiode verrohrt oder offen rinnt, hat auf die Geschiefbeführung keinen Einfluss.

Die Regulierung der Sill wäre auch dann erforderlich geworden, hätte man auf eine Verlegung des Flusslaufes verzichtet. Eine Vertical-Slot-Lösung mit einer Wassermenge von 150l/sec wäre in mehrfacher Hinsicht ungeeignet und würde keinesfalls den Anforderungen aus der Verordnung des Landeshauptmannes betreffend der Fischpassierbarkeit genügen. Bei der bereits umgesetzten Fischpassierbarkeit Tivoliwehr wurde daher auch eine aufgelöste Rampe errichtet und in Einklang mit der dort gegenüber dem Kraftwerksbetreiber von der Behörde festgelegten Pflichtwasserabgabe von 2m³/sec auch die Rinne bemessen. Eine Vertical-Slot-Lösung würde keinesfalls ganzjährig einen Fischaufstieg ermöglichen, da bei Hochwasser im Hinblick auf die Geschiefbeführung der Zulauf durch eine automatisierte Sperrvorrichtung verschlossen werden müsste und unterhalb des Slots keine Garantie bestünde, dass nach stärkeren Wasserereignissen – diese sind aufgrund der speziellen methodologischen Verhältnissen des Brennerraums auch außerhalb der üblichen Hochwasserperiode möglich – ein Fischzugang zum Slot überhaupt noch gegeben wäre (Trockenfallen bzw. bloß nicht passierbare Benetzung des Unterlaufes). Im Einklang mit den Verhältnissen am Tivoliwehr wird daher die BBT SE die Funktionalität derart auslegen, dass ab einer Wassermenge von 2m³/sec jedenfalls ganzjährig ein Fischaufzug von Forellen und Äschen möglich wird. Die dafür allein zweckmäßige und in der Funktionalität sichere Lösung besteht in der beantragten aufgelösten Rampe, wobei dies eine Eintiefung des Flusses vom bisherigen Wehr bis etwa auf Höhe der Zufahrtsbrücke zu Folge hat. Die Verschiebung nach Osten wiederum ermöglicht eine optimierte Führung des Flusses getrennt vom Bahnkörper und damit den Verzicht auf die bisher vorgesehene Sillbrücke 1.

Eine Gefährdung des Grundwassers ist nicht zu besorgen. Der Abtrag im künftigen Flussraum wird entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen klassifiziert und auf eine dafür geeignete Deponie gebracht. Die Uferböschungen werden, soweit sie nicht zu befestigen sind, rekultiviert.

Es wird darauf hingewiesen, dass zwischen der IKB AG und der BBT SE am 12. Juni 2009 ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, der auch Bestimmungen zu den Grundbeanspruchungen (Abschnitt F) und die Wiederherstellung von Anlagen der IKB (Abschnitt D/IV) enthält. Ein Ausführungsvertrag betreffend die rechtsufrigen Maßnahmen in der Sillschlucht wurde zwischen den Vertragsteilen punktiert. Mit einem Vertragsabschluss kann in den nächsten Wochen gerechnet werden.

Die gutachterliche Auflage aus dem Kap. Geologie und Hydrogeologie (HD) für den Bereich der Stützwand Sillschlucht, km 1.7+09,993 und km 1.9+10,341 schreibt vor, dass die Bahnwässer nicht ungehindert in die Vorflut abgeführt werden dürfen.

Die BBT SE kommt dieser Auflage nach und modifiziert die technische Planung des Entwässerungssystems wie folgt:

Im betreffenden Abschnitt wird ein Trennsystem eingeführt.

Die unbelasteten Außengebietswässer des westlichen Hanges werden getrennt von den Bahnwässern in einem westlich der Trasse angeordneten Bahnseitengraben gefasst und analog zur bisherigen Planung über Durchlässe in die Sill abgeführt.

Die im Gleisbereich anfallenden Wässer (Bahnwässer) inkl. wassergefährdender Substanzen im Störfall werden über eine geringdurchlässige HGT in ein mittig zwischen den Gleisen

angeordneten Entwässerungssystem gefasst. Aufgrund der eingeschränkten örtlichen Platzverhältnisse werden die Wässer in südliche Richtung abgeleitet und auf Höhe der künftigen Zufahrtsbrücke einem östlich der Bahntrasse angeordneten Störfallbecken zugeführt. Diesem Störfallbecken vorgeschaltet werden entsprechende Detektionsschächte.

Im Regelfall werden die Bahnwässer als vernachlässigbar gering belastet sein. Unabhängig davon werden sie detektiert und direkt in die Sill abgeleitet.

Im Störfall erfolgt eine entsprechende Detektion der Verunreinigungen und Fassung in dem vorgenannten Störfallwasserbecken.

Die Dimensionierung des Störfallbeckens berücksichtigt neben dem Niederschlagsereignis gem. ÖBB Infra, Modul 09.04 einen Löschwassereinsatz sowie die Leckagewässer. Diese Störfallwässer sind nach einem Katastrophenereignis zu entsorgen.

zu den Einwendungen der FA Oberhammer:

Im unmittelbaren Nahbereich dieses Unternehmens ergeben sich durch das geänderte Vorhaben keine Änderungen der Emission oder Immission, da die Änderung der baulichen Anlagen erst im Bereich der Sillschlucht beginnt und zwischen diesem Unternehmen und der Baustelle Sillschlucht die Inntalautobahn, die Straßenbahnlinie 6, die Klostergasse sowie die Betriebe Techem und Schlepp&Berge liegen. Die Inntalautobahn ist zudem teilweise mit Lärmschutzwänden versehen.

Die Bautätigkeit in der Sillschlucht hat selbst in der Sillschlucht immissionsmäßig gegenüber dem Verkehrsträger Autobahn und Eisenbahn völlig untergeordnete Bedeutung. Sie erscheint, was die Änderung zur bisherigen Genehmigung betrifft, völlig vernachlässigbar. Die Bautätigkeit an der Einfahrt Bahnhof Innsbruck bzw. im Bahnhof selbst (d.h. nördlich der Inntalautobahn) bildet hingegen keinen Gegenstand dieses Verfahrens, wie auch sämtliche Ausführungen zu den Ersatzverbindungen oder den Sperrungen der Verkehrswege in diesen Raum nicht verfahrensgegenständlich sind.

Die zusätzliche Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Schlepp&Berge bewirkt keine zusätzliche Immission im Bereich Fa. Oberhammer. Mehr Arbeitsraum hat vielmehr tendenziell den Vorteil, unnütze Fahrten zu entfernt liegenden Baustelleneinrichtungsflächen (Lagerplätze etc.) zu vermeiden. Die dauernde Zufahrt zum Betriebsgelände Schenker bewirkt keine Belastung, sondern eine nachhaltige Entlastung für die Fa. Oberhammer (Entflechtung der Verkehre).

Durch die Regulierung der Sill ergibt sich keine Verschlechterung der Verhältnisse an der Sill, sondern wird der bis dato nicht gegebene Hochwasserschutz für das Bemessungsereignis HQ100 erreicht. Für den Hochwasserschutz der Sill sind allgemein die Anrainer selbst zuständig, da es sich hier nicht um ein Bundesgewässer (in Tirol sind dies nur der Inn, der Lech und die Drau), sondern es sich um ein Interessentengewässer handelt. Allerdings hat die Stadt Innsbruck anstelle der Anrainer die Regulierung der Sill zwischen Friedensbrücke und der Mündung in den Inn durchgeführt und wird dies voraussichtlich auch zwischen Trienterbrücke und der Friedensbrücke so halten. Die BBT SE hat, da auch für den Hauptbahnhof Überflutungsgefahr besteht, vertraglich eine Mitfinanzierung mit der Stadt Innsbruck vereinbart. Mit dem gegenständlichen Vorhaben hat dies allerdings nichts zu tun.

zu den Stellungnahmen der Sachverständigen:

Betreffend den ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen wird diesen zugestimmt. Die darin enthaltenen Empfehlungen/zwingenden Maßnahmen werden erfüllt.

Dr. Johann Hager e.h.

Schlusserklärung des Verhandlungsleiters:

Der Verhandlungsleiter stellt nach Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen. Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler der Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Im Hinblick auf die verpflichtende Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Behörde und bei der Standortgemeinde im Ediktalverfahren wird von der Verlesung der Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs 3 AVG von einer Wiedergabe abgesehen. Zudem wird diese Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Behörde und bei der Standortgemeinde sowie auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Auf Grund des Verhandlungsergebnisses wird das Ermittlungsverfahren geschlossen.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der öffentlichen Verhandlung:

Beginn: 9:00 Uhr

Ende: 14:45 Uhr

Für den Bundesminister
Der Verhandlungsleiter:
Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Mag. Erich Simetzberger
Tel.: +43 (1) 71162 65 2215
Fax: +431 71162 65 62215
E-mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at