



BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-220.151/0032-IV/IVVS4/2017 DVR:0000175

Wien, am 11.07.2017

**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

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) idF BGBl. I Nr. 4/2016 über den Antrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE (BBT SE) vom 22.12.2015 betreffend Änderung des mit rechtskräftigem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, genehmigten Vorhabens „Brenner Basistunnel“ unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiell-rechtlichen Genehmigungsbestimmungen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung

Der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE (BBT SE) wird für die mit Schreiben der BBT SE vom 22.12.2015 beantragte Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben Brenner-Basistunnel, und zwar insbesondere betreffend die Sillschlucht bei Innsbruck sowie die Erweiterung der Baustellen-Fläche und Ersatzzufahrt im Bereich Anbindung Bahnhof Innsbruck, im antragsgegenständlichen Umfang die UVP-rechtliche Genehmigung erteilt.

2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

II. Beschreibung des Änderungsvorhabens

II.1. Gegenstand der Änderung sind insbesondere der Ersatz der Sillbrücke 1 (Hangbrücke) durch eine hinterfüllte Stützmauer, Änderungen an den Vortunneln und an den beiden Eisenbahnbrücken über die Sill zwischen Vortunnel und Basistunnel, wobei die Gleise in Lage und Höhe unverändert bleiben, eine Neukonzeption der Hangsicherung am Viller Berg, der Neubau der Zufahrtsbrücke in die Sillschlucht und die Herstellung der Fischpassierbarkeit der Sill.

II. 2. Die Genehmigung bezieht sich auf die in den Einreichunterlagen (Bauentwurf, Rodungsunterlagen und Ergänzung zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere sind von der Genehmigung folgende Eisenbahnanlagen umfasst:

Eisenbahnanlagen:

- Ersatz der Sillbrücke 1 (Hangbrücke) durch eine hinterfüllte Stützmauer
- Änderungen an den Vortunneln
- Änderungen an den beiden Eisenbahnbrücken über die Sill zwischen Vortunnel und Basistunnel
- neu konzipierte Hangsicherungen am Viller Berg für die geänderten Portale des Basistunnels unter Einbeziehung des Portals des Servicetunnels
- Neubau der Zufahrtsbrücke in die Sillschlucht

Bauhilfs- bzw. Wiederherstellungsmaßnahmen:

Gegenstand der Änderung sind insbesondere die Baustelleneinrichtungsfläche Bartlmä an der Ostseite der Anbindung Bahnhof Innsbruck, die Bau- und Ersatzzufahrt für die Betriebe Bartlmä in der Bauzeit sowie dauernde Ersatzzufahrt Schenker.

II.3. Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet ist, auf ihre Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und berührter bestehender Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

II.4. Der Genehmigung zugrunde liegende **Unterlage** ist insbesondere der Bauentwurf im Sinne des § 31b EisbG; dies insoweit, als sich aus den von der BBT SE im Zuge der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärungen oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

II. 5. Durch das Vorhaben ist die Landeshauptstadt Innsbruck als **Standortgemeinde** berührt.

II. 6. Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten **wasserrechtlichen Belange** im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, durch die Bauausführung der Eisenbahnanlagen notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen:

- Schaffung der wasserbaulichen Voraussetzungen für den Ersatz der Hangbrücke durch eine hinterfüllte Ufermauer außerhalb des Hochwasserabflussbereichs

- Neubau der Zufahrtsbrücke unter Verschiebung flussaufwärts
- Eisenbahnbrücken über die Sill samt Furt zur Bauherstellung

II. 7. Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten **wasserrechtlichen Belange** im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, mit der Bauausführung der Eisenbahnanlagen einhergehende wasserbautechnische Maßnahme:

- Regulierung der Sill im Bereich des AGA-Wehrs zur Herstellung der Fischpassierbarkeit

II. 8. Die Genehmigung umfasst die **Rodung** zusätzlicher Waldflächen in einem Ausmaß von 4.121 m² **befristet** und in einem Ausmaß von 6.178 m² **unbefristet**, somit in einem Gesamtausmaß von 10.299 m² gemäß den vorgelegten Rodungsunterlagen unter Vorschreibung der unter Spruchpunkt III.7. genannten ergänzenden Auflagen und Bedingungen aus forstfachlicher Sicht.

III. Nebenbestimmungen

Mit der Genehmigung wird der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten zusätzlichen Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) zu den in den bereits ergangenen Genehmigungsbescheiden enthaltenen Nebenbestimmungen für das Änderungsvorhaben vorgeschrieben:

III.1. Allgemeine Vorschreibung

Das Vorhaben ist bis **31. Dezember 2025** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III.2. Vorschreibungen betreffend zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Lärm und Erschütterungen:

Das Gebäude St. Bartlmä 3 (Messort 25 laut Technischem Bericht Erschütterungen D0477-KTB-00201-30) ist in den Monitoringplan Erschütterungen für die Bauphase aufzunehmen und damit sind bei repräsentativer, d.h. maximaler Belastung die Erschütterungseinwirkungen zu erfassen, zu bewerten und gegebenenfalls auf das im Technischen Bericht Erschütterungen (D0477-KTB-00201-30) beschriebene zulässige Maß zu reduzieren.

III.3. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie:

1. Zur dauerhaften kontrollierten Ableitung der Drainagewässer aus dem Tunnel Sill 4 ist es erforderlich, die Drainagebohrungen in regelmäßigen Abständen zu warten. Eine Verlagerung des Grundwasserabstromes könnte sonst zur Mobilisierung der Sackungsmasse im Umfeld des Tunnelportales führen.

2. Während der Bauphase des Tunnels Sill 4 können Belastungen des erschoteten Grund-/Bergwassers durch Trübstoffführung, aber auch durch Baustoffe / Bauhilfsstoffe nicht grundsätz-

lich ausgeschlossen werden. Vor Einleitung in die Vorflut sind diese Wässer daher auf ihre Einleitfähigkeit gem. AAEV zu prüfen.

3. Sollten im Zuge der Bauarbeiten wider Erwarten schadstoffbelastete Böden angetroffen werden, sind diese lege artis zu entsorgen, sodass auch durch die geänderten Abströmverhältnisse keine Belastungen des Grundwasserkörpers und in der Folge der Sill eintreten können.

III.4. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Bodenmechanik:

6. Ausführungsplanung

Für alle Bauwerke mit geotechnischer Relevanz ist als Grundlage für die Ausführung eine Ausführungsplanung auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang sind entsprechend den Regeln der Technik die Berechnungsgrundlagen zu erarbeiten. Die Ausführungsplanung muss neben dem technischen Bericht und der statischen Berechnung - Nachweis der Zuverlässigkeit (Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit, Dauerhaftigkeit) - auch den geotechnischen Bericht mit der Bodenerkundung und den Bodenkennwerten entsprechend ÖN B 1997-2 (2012), ÖN B 1997-1-1 (2013) bzw. ÖN EN1997-1 (2009) beinhalten. Die der UVE (Planung und Berechnung) zugrunde gelegten geometrischen Annahmen (Abmessungen, Untergrund, Grundwasser usw.), Einwirkungen und Bodenkennwerte

sind im Zuge der Ausführungsplanung zu überprüfen. Bezüglich des Einsatzes von fertigen Produkten wird festgestellt, dass für diese Produkte eine für die Anwendung gültige Zulassung (österreichische Zulassung, europäische Zulassung, deutsche Zulassung) vorliegen muss.

Zu den Berechnungsgrundlagen zählen:

- Lastannahmen, Einwirkungen
- Bemessungssituationen
- Teilsicherheitsbeiwerte
- verwendete Rechenverfahren
- Baustoffe, charakteristische Baustoffkennwerte, charakteristische Bodenkennwerte
- Wasserdrücke, Gebirgswasserdruck
- Verformungsverhalten des Gebirges, Boden
- Erddruckannahmen, Gebirgsdruck
- Einwirkungen aus Lawinen und Steinschlag

7. Ausführungsplanung, Regeln der Technik

Die Ausführungsplanung hat auf dem aktuellen Stand der Technik zu erfolgen. Für das Fachgebiet Bodenmechanik, Grundbau und Felsmechanik können folgende Regelwerke in der geltenden Fassung als bindend angeführt werden:

ÖN EN 1990	
ÖNORM EN 1991-1, Teil 1-6;	Grundlagen der Tragwerksplanung
	Einwirkungen auf Tragwerke
ÖNORM B 1991-1, Teil 1-6;	Einwirkungen auf Tragwerke, Nationale Festlegungen zu
	ÖNORM EN 1991-1 und nationale Ergänzungen
ÖNORM EN 1997-1;	Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik
ÖNORM B 1997-1-1: (2013):	Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in
	der Geotechnik, Teil 1: Allgemeine Regeln. Nationale

ÖN B 1997-2;	Festlegungen zu ÖNORM EN 1997-1 und nationale Ergänzungen Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik, Teil 2: Erkundung und Untersuchung des Baugrundes
ÖN EN 1998-5:	Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben, Teil 5, Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte
ÖNORM B 4434: 1993 01 01:	Erd- und Grundbau, Erddruckberechnung
ÖNORM B 4433: 1997 12 01:	Erd- und Grundbau, Böschungsbruchberechnungen

8. Bauausführung

Bauausführung: In diesem Zusammenhang wird auf die ÖN EN 1990, Anhang B (2003) verwiesen. Entsprechend der Schadensfolgeklasse ist die erforderliche Überwachung durchzuführen. Für Bauwerke der Schadensfolgeklasse CC3 sind einem Prüfgutachter die Ausführungsunterlagen zur Prüfung vorzulegen. Neben einer ÖBA (Baubetreuende Überwachung des Antragstellers durch Fachleute aus dem Fachgebiet Geologie und Geotechnik) ist ein externer Prüfer oder eine behördlich bestellte wasserrechtliche Bauaufsicht aus dem Fachgebiet Geologie und Geotechnik zu bestellen.

Für den Grundbau, die Bodenmechanik und den Felsbau gilt, dass die angetroffenen Baugrund- und Gebirgsverhältnisse sowie Berg- und Grundwasserverhältnisse laufend mit der Vorhersage bzw. den Berechnungsgrundlagen zu überprüfen sind. Bei geänderten Bedingungen bezüglich Untergrund und Grundwasser sind die Ausführungsplanung und die Ausführung auf die geänderten Bedingungen umzustellen.

9. Sohlrampe Sill

Die Aufstandsfläche des Fangedammes ist durch einen Fachmann für Geotechnik abzunehmen und zu dokumentieren. Eine dichte Anbindung an den Untergrund ist herzustellen.

Der Damm ist aus scherfestem bindigen, gering durchlässigem Material schichtweise aufzubauen. An der Luftseite ist eine durchlässige Kiesabdeckung in einer Stärke von 0,5 (oben) bis 1 m mit einer luftseitigen Dammneigung von max. 1:2 unter der Blockabdeckung herzustellen. Die Filterkriterien zwischen dem gering durchlässigen Damm und luftseitigen Kiesfilter sind einzuhalten. Die Planung und Herstellung des Dammes ist durch einen Fachmann für Geotechnik zu überwachen bzw. bezüglich Durchlässigkeit und Standsicherheit zu überprüfen.

Die Rohrleitung zur Ausleitung des Sillwassers ist mittels Dichtschürze in den bindigen Dammkörper einzubinden. Eine Erosion entlang des Rohres ist auszuschließen.

Der Fangedamm muss eine befestigte Überlaufsektion aufweisen, welche zumindest $10 \text{ m}^3/\text{s}$ (max. Abfluss Leerschuss im Winter) ohne Erosion des Dammkörpers abführen kann.

Vor dem Baubeginn ist mittels Alarmplan darzustellen, welche Sicherheit bzw. welche Zeitspanne bei einem Anspringen des Leerschusses des KW Untere Sill (Speicher Lemmenhof) bzw. bei einem Hochwasserereignis in der Bauphase verbleibt, um die Baustelle zu räumen.

Vor dem Baubeginn ist darzustellen, mit welchem Schwallereignis im Unterlauf der Sill zu rechnen ist, wenn der Fangedamm bricht. Der Staurauminhalt flussaufwärts des Fangedammes ist bei dieser Schwallberechnung zu berücksichtigen. Es ist darzustellen, ob der Fangedamm bei einem Hochwasserereignis oder dem Öffnen des Leerschusses gezielt geöffnet werden muss.

III.5. Vorschriften betreffend zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Bodenmechanik:

1. Geodätische Messpunkte, Inklinometer, Ankermessdosen

Bauphase:

Im Einflussbereich von Erdbaumaßnahmen (Erdbauwerke, Böschungssicherungsmaßnahmen, Geländeabträge) sind geodätische Messungen zur Überwachung bestehender Bauwerke und des Geländes innerhalb und außerhalb des Abtrages durchzuführen. Die Lage und Anzahl der Messpunkte ist in einem Messstellenplan darzustellen. Der Messrhythmus ist abhängig vom Baufortschritt vom betreuenden Fachmann des Antragstellers für Geotechnik und Geologie festzulegen.

2. Portal Haupttunnel, Tunnel Silltal 4:

Während des Vortriebes im Lockergestein und bis 50 m im Festgestein sind geodätische Messpunkte und Inklinometermessstellen zu installieren und in einem auf die gemessenen Verformungen abgestimmten Intervall zu messen. 5 % der vorgespannten Anker sind mit Messdosen auszurüsten.

Der Messstellenplan mit Darstellung der Messintervalle ist vom betreuenden Fachmann des Antragstellers für Geotechnik und Geologie zu erstellen.

3. Betriebsphase:

Die Widerlager der Eisenbahnüberführung Sill (Ost- und Weströhre) und das Portal sowie der Tunnel im Lockergestein Tunnel Silltal 4 sind mittels geodätischer Messpunkte, Inklinometer und Ankermessdosen dauernd zu überwachen. Das Messintervall ist auf die gemessenen Verformungen abzustimmen (Vorschlag, monatlich, halbjährlich, jährlich).

III.6. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik:

1. Die Ausführung des Rampenbauwerkes hat mit ausgesuchten, großen Wasserbausteinen zu erfolgen, Kantenlänge mind. 1,20 m. Die Steine sind hochkantig zu verlegen, um eine möglichst hohe Rauigkeit zu erzielen.

2. Zufahrtsrampen und Vorschüttungen in der Sill sind vor Wasserangriffen und Eistrieb entsprechend zu schützen. Allfällige Hilfsgerüste sind so zu errichten, dass Hochwässer schadlos abgeführt werden.

3. Die Ausführung des Rampenbauwerkes hat unter der Aufsicht einer im Schutzwasserbau erfahrenen fachkundigen Person zu erfolgen.

4. Das Manipulieren mit mineralölhaltigen Produkten im Gewässerbereich ist verboten.

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

III.7. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Forstes und der Jagd:

Für die zusätzlichen Rodeflächen im Ausmaß von 10.299 m² sind waldverbessernde Maßnahmen in den betroffenen Katastralgemeinden KG Wilten oder KG Vill als Ausgleich für Verlust an Waldflächen und Waldfunktionen im Einvernehmen mit dem Forstamt der Stadt Innsbruck durchzuführen.

III.8. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Fischerei/Limnologie:

1. Alle Betonierungsarbeiten im Flussbett sind so auszuführen, dass keine Zementmilch ins Wasser gelangt.
2. Bei Betonierungsarbeiten dürfen keine Bauwässer in betroffene Gewässer eingeleitet werden, die eine dauerhafte Überschreitung des pH-Wertes von 8,5 im Gewässer aufweisen.
3. Temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen im Gewässer sind mit der gewässerökologischen Bauaufsicht abzustimmen.
4. Grundsätzlich sind alle Bautätigkeiten im Flussbett schonend auszuführen, damit übermäßige Trübungen des Wassers verhindert werden.
5. Während der Bauarbeiten ist eine Ableitung ungereinigter Baustellenwässer in den Inn nicht gestattet. Die Reinigung aller Baustellenabwässer hat in ausreichend dimensionierten Gewässerschutzanlagen zu erfolgen. Die Bemessung dieser GSAs hat so zu erfolgen, dass sämtliche Wasserzutritte zu den über diese Anlage entwässerten Baubereichen gereinigt und schadlos abgeleitet werden können.
6. Die aufgelöste Rampe ist nach Anweisung der bestellten ökologischen Bauaufsicht projektgemäß zu gestalten, mit kiesigem Substrat zu belegen und in den Randbereichen mit standortgerechtem Gehölz zu bepflanzen.
7. Es ist eine ökohydraulische Vermessung, Erfassung und Bewertung der wesentlichen abiotischen Parameter durchzuführen.
8. Entlang der Bahntrasse im Bereich der Winkel sind in den Fallschächten Aktivkohlematten einzubauen.

III.9. Vorschriften betreffend zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Fischerei/Limnologie:

1. Es ist eine ökohydraulische Vermessung, Erfassung und Bewertung der wesentlichen abiotischen Parameter durchzuführen.

2. Nach Fertigstellung des Rampenbauwerkes ist eine Befischung im Ober- und Unterwasser lt. Leitfaden zur Erhebung der biologischen Qualitätselemente Teil A1 - Fische und „Mindestanforderung bei der Überprüfung von Fischmigrationshilfen (FMH) und Bewertung der Funktionsfähigkeit“ (Woschitz et. al 2003) durchzuführen. Das Monitoring muss Teil des Ansuchens um wasserrechtliche Kollaudierung sein.

IV. Entscheidung über Einwendungen

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden **zurückgewiesen**.

Bestehende Vereinbarungen werden hievon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

4. Verspätete Einwendungen werden **zurückgewiesen**.

Rechtsgrundlagen:

§ 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

§ 24 Abs 1 und Abs 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

jeweils unter Mitwirkung von:

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) BGBl. Nr.135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004,

§§ 31, 31a, 31f, § 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr.13//2015, § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 72/2016, § 127 Abs 1 lit b iVm §§ 38 und 41 WRG

§ 183 Abs 6 ForstG iVm §§ 17 und 18 ForstG

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) 51/1991 idF BGBl. I Nr.161/2013.

Begründung

Änderungsantrag und Verfahrensablauf

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, Zl. 2011/03/0193, als unbegründet abgewiesen.

In der Folge wurden der 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 eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EISB-G 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“).

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

- Eisenbahnbautechnik und Betrieb: Dr. Dipl.-Ing. Alfred Lintner

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

Mit Edikt vom 8.7.2016, GZ. BMVIT-220.151/0018-IV/IVVS4/2016, wurde der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der Projektwerberin auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vom 22.12.2015 im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44b und § 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) kundgemacht und damit den von den Änderungen Betroffenen Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 gegeben.

Im Zuge der Kundmachung des Änderungsvorhabens wurden der Antrag und die Antragsunterlagen beim Gemeindeamt der von den Änderungen als Standortgemeinde betroffenen Landeshauptstadt Innsbruck und bei der Behörde bis 26.8.2016 aufgelegt.

In dieser Kundmachung wurde den von den Änderungen betroffenen Beteiligten eine Frist zur Abgabe allfälliger Stellungnahmen zum ggst. Änderungsvorhaben und den dazu vorliegenden Unterlagen bis 26.8.2016 eingeräumt.

Im Rahmen der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist 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 Mag. Johannes Götsch, vom 25.8.2016
- Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 25.10.2016

Mit Schreiben vom 18.1.2017 haben die betroffenen UVP-Sachverständigen der Behörde über deren Auftrag eine Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 betreffend die von der Antragstellerin beantragten Änderungen für die Ausführung des Vorhabens Brenner Basis-tunnel vorgelegt.

In dieser Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 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.

Mit weiterem Edikt vom 18.1.2017, GZ. BMVIT-220.151/0003-IV/IVVS4/2017, hat die Behörde sodann die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung für den 22.2.2017, im Großverfahren und die Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13.1.2017 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 23.1.2017, bis einschließlich 22.2.2017, 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 verlaublichbar.

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.

Im Zuge der Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13.1.2017 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit mit Edikt vom 18.1.2017 ist beim bmvt folgende weitere Stellungnahme eingelangt:

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

Rechtliche Grundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - 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) 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.

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.

Gemäß § 24f Abs 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. (...) Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

Die Eisenbahnstrecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 19.12.1989, BGBl. Nr. 675/1989 (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung) gemäß § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke.

Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Im gegenständlichen Verfahren ist somit auch das Hochleistungsstreckengesetz anzuwenden.

Gemäß § 2 HIG gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Eisenbahngesetz

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

Gemäß § 31a EibG 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 EibG normiert.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EibG 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 EibG** 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 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.

Gemäß § 31g EISbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist (**Bauausführungsfrist**). Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Wasserrechtsgesetz (WRG)

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 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 Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung.

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 der 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.

Sachverhalt

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, insbesondere des von der Behörde eingeholten Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13.1.2017 betreffend die von der Antragstellerin beantragten „Änderung 2015“ des Vorhabens Brenner Basistunnel wird von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt ausgegangen:

Mit Schreiben vom 22.12.2015 hat die Antragstellerin den Antrag auf Genehmigung der Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben Brenner-Basistunnel, und zwar insbesondere betreffend die Sillschlucht bei Innsbruck sowie die Erweiterung der Baustellen-Fläche und Ersatzzufahrt im Bereich Anbindung Bahnhof Innsbruck, wie zusammenfassend aus Spruchpunkt II. ersichtlich, gestellt.

In ihrer von der Behörde zu diesen von der Antragstellerin beantragten Änderungen eingeholten Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 kommen die betroffenen UVP-Sachverständigen abschließend zu folgender Gesamtschlussfolgerung:

„Die geringfügige Anpassung der Trasse hat keinen Einfluss auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe 2.1. Allgemeine Vorfrage A).

Die geprüften Alternativen und die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind NICHT durch die Änderungen negativ beeinflusst. Im Bereich Eisenbahntechnik ergeben sich Vorteile. (siehe 2.2. Allgemeine Vorfrage B).

Die Darstellung der Aussagen ist in allen Fachbereichen, nach einzelnen angeführten oder im Anhang dargestellten Ergänzungen ausreichend und eine Beurteilung der Aussagen ist möglich (siehe 3.1. Vorfrage A zu Auswirkungen, Maßnahmen).

Durch die Änderungen wird den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen bzw. das Vorhaben entspricht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Beim Schutzgut Luft ergibt sich, dass die emissionsrelevanten Änderungen innerhalb der Parametrisierung der Immissionsprognose zum genehmigten Bestandsprojekt liegen. Somit ist mit keinen relevanten immissionsseitigen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft durch die Projektänderungen gegenüber dem prognostizierten genehmigten Bestand. Der Fachbereich Lärm und Erschütterungen wird durch das Vorhaben nicht negativ betroffen. (siehe 3.;4.;5.)

Grundsätzlich sind ausgleichende Maßnahmen bereits im Projekt vorgesehen oder im Kapitel 6 zusätzliche zwingende Maßnahmen beschrieben.

Damit das Änderungsprojekt den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht bzw. den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird, sind in folgenden Fachbereichen zwingende Maßnahmen und/oder Beweissicherungs- oder Kontrollmaßnahmen erforderlich:

Forst/Jagd; Fischerei/Limnologie; Geologie und Hydrogeologie; Bodenmechanik; Naturkunde und Ökologie; Wasserbautechnik; Lärm und Erschütterung.“

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

1. Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die von der Antragstellerin vorgelegten Einreichunterlagen (Einreichoperat samt Gutachten gemäß § 31a EisbG), die im Verfahren von der Behörde dazu eingeholte Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13.1.2017 sowie die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen der von den Änderungen betroffenen Beteiligten.

2. Die im Ermittlungsverfahren erstellte **Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten** der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13.1.2017 zu der von der Antragstellerin beantragten Änderung des Bauvorhabens ist vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Die inhaltlichen Genehmigungsvoraussetzungen sind zur ursprünglichen UVP-Genehmigung identisch, nämlich jene des § 24 f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000; somit war die Einhaltung einerseits der Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden Materiengesetze und andererseits der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G zu prüfen. Neben dem HIG, durch welches die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die Anwendung des 3. Abschnittes des UVP-G festgelegt wird, waren im gegenständlichen Verfahren auch das EisbG, das WRG und das ForstG mitanzuwenden.

Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständliche Bescheidänderung – nach den Ergebnissen der UVP – den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP- Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzli-

chen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Die betroffenen UVP-Sachverständigen wurden von der Behörde mit einer entsprechenden Prüfung beauftragt.

Die im Verfahren von diesen dazu erstattete Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 zu den von der Antragstellerin beantragten Änderungen kommt zum Schluss, dass durch die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird bzw. das Vorhaben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht.

Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen.

Die von den UVP-Sachverständigen für erforderlich erachteten (zusätzlichen) zwingenden Maßnahmen wurden, soweit sich im Folgenden nichts anderes ergibt, in den Spruch des Bescheides aufgenommen, wobei aufgrund der im Zuge der mündlichen Verhandlung getroffenen Klarstellung des UVP-Sachverständigen für Naturkunde/Ökologie die in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 enthaltenen zwingenden Maßnahmen 19 und 20 betreffend die Ausgleichsflächengröße entfallen konnten und der in der vom UVP-Sachverständigen für Fischerei/Limnologie vorgeschlagenen und in den Spruch aufgenommenen zwingende Maßnahme III.9.5. enthaltene Schreibfehler insofern richtig zu stellen war, als dass es richtig zu lauten hat, dass während der Bauarbeiten eine Ableitung ungereinigter Abwässer in die Sill (und nicht in den Inn) nicht gestattet ist.

Unter Berücksichtigung der Anforderung des § 31g EisbG, wonach in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben ist, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist (Bauausführungsfrist), war gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 als angemessene Frist für die Fertigstellung des Vorhabens (Fertigstellungsfrist) der **31.12.2015** festzusetzen.

Dies deshalb, da in Ermangelung eines anders lautenden Antrags der Projektwerberin die Fertigstellungsfrist für das ggst. Änderungsvorhaben mit demselben Datum zu befristen war, wie sie bereits im Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, mit dem der BBT SE die UVP-rechtliche Genehmigung für die Errichtung des Brenner Basistunnels erteilt wurde, enthalten war.

3. Gemäß § 31f EisbG ist die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

a. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG

Die Antragstellerin hat ein Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend die projektrelevanten Fachgebiete vom 19.5.2015 vorgelegt.

Zum Gutachten gemäß § 31a EisbG ist zu sagen, dass der Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, im Zuge der Auflage der

Unterlagen 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.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die BBT SE mit Schreiben vom 23.9.2016 eine entsprechende Äußerung zu dieser Stellungnahme des BMASK, Verkehrs-Arbeits-inspektorat, erstattet und mit Schreiben vom 13.12.2016 eine Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17.10.2016 vorgelegt hat, mit der eine Klarstellung zu diesem von Seiten des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, aufgezeigten Punkt betreffend den Nachweis der Einhaltung der Anforderungen an den ArbeitnehmerInnenschutz erfolgt ist.

Von den Gutachtern gemäß § 31a EisbG wird bestätigt, dass sie die Voraussetzung für die Erstattung des Gutachtens gemäß § 31a Abs 2 Z 1 bis 5 erfüllen.

Von den Gutachtern gemäß § 31a EisbG wird ausdrücklich weiters bestätigt, dass sie nicht mit der Planung betraut waren und dass auch keine sonstigen Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen. Von den Gutachtern wird weiters ausdrücklich festgehalten, dass die gegenständliche Begutachtung in fachlicher Hinsicht weisungsfrei durchgeführt wurde.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Geologie und Hydrogeologie
- Geotechnik
- Tunnelbau
- statisch konstruktiver Ingenieurbau
- Entwässerung
- Baubetrieb
- Bodenmechanik
- Tunnelsicherheit
- Wasserbau
- Betrieb und Erhaltung

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG alle projektrelevanten Aspekte.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich, dass der ggst. Bauentwurf 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.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich weiters, dass in Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde sowie, dass die Ge-

nehmungskriterien im Sinne des § 31f EisbG aus fachlicher Sicht eingehalten werden und gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die Änderung der bisherigen Baugenehmigung im Bereich der Sillschlucht keine fachlichen Bedenken bestehen.

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch folgende allgemein verständliche Zusammenfassung („Ergebnis der Begutachtung“):

„Der gegenständliche Bauentwurf entspricht 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.

In Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Die Genehmigungskriterien im Sinne des § 31f Eisenbahngesetz auch in Verbindung mit § 127 Abs. 1 lit. b WRG werden aus fachlicher Sicht eingehalten.

Ebenfalls bestätigt wird, dass der Entwurf nicht im Widerspruch zur Entscheidung des CIPE Nr. 71/2009 vom 31.7.2009, Gesetzblatt der italienischen Republik Nr. 29 vom 05.02.2010 steht.

Gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 50/2012 für die Änderung der bisherigen Baugenehmigung im Bereich der Sillschlucht bestehen keine fachlichen Bedenken.“

Von der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 19.5.2015 unter Berücksichtigung der Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17.10.2016 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet.

Im Verfahren sind somit keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Bezüglich des Gutachtens gemäß § 31a EisbG ist auch auf die Bestimmung des § 24c UVP-G 2000 zu verweisen, wonach die vom Projektwerber/von der Projektwerberin im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren vorgelegten oder sonstige der Behörde zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegende Gutachten und Unterlagen bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens mitzubersichtigen sind.

Abschließend ist somit festzustellen, dass sich daraus für das gegenständliche Bauvorhaben ergibt, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

b. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften und eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Eine Verletzung von berührten Interessen der Gebietskörperschaften ist nicht erkennbar.

c. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes – ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz

Gemäß § 5 Abs 1 und 2 bzw. 11 Abs 1 und 2 Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen

Diese Anforderungen wurden durch die Gutachter gemäß § 31a EisbG überprüft.

Insbesondere haben die Gutachter gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr eingehalten wurden, wobei diesbezüglich auf die unter vorstehenden Ausführungen zum Gutachten gemäß § 31a EisbG verwiesen wird.

Das Ermittlungsverfahren hat somit auch unter diesem Aspekt keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde.

Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 19.5.2015 und der Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17.10.2016 ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

4. **Wasserrecht**

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 38 Abs 1 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) beantragt.

Gemäß den Einreichunterlagen wird auch die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 41 WRG (Schutz- und Regulierungswasserbauten in öffentlichen Gewässern) vom gegenständlichen Antrag mit umfasst.

Das Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde wurde gemäß deren Schreiben vom 25.10.2016 hergestellt.

5. **Forstrecht**

Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung der (ergänzenden) befristeten und dauernden Rodung von Waldflächen im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs 6 ForstG angesucht.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des ggst. (Änderungs-)Vorhabens betreffend den Brenner Basistunnel ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur (ergänzenden) Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Zusammenhang mit der Mitwirkung der Bestimmungen der § 31 ff EibG festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Hinsichtlich der die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung ist auf die im Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forstwesen für den Verlust von Waldflächen angeführten waldverbessernden Maßnahmen hinzuweisen.

Die im Projekt vorgesehene Inanspruchnahme von Waldböden zu forstfremden Zwecken konnte somit in Mitwirkung des ForstG bewilligt werden.

Das entsprechende Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft liegt vor.

6. Den von den Änderungen betroffenen **Beteiligten** wurde mit den oben erwähnten Kundmachungen vom 8.7.2016 (betreffend Auflage der Änderungsunterlagen und Einräumung einer Stellungnahmefrist) bzw. vom 18.1.2017 (betreffend Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 und Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung) gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 **Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen** gegeben.

Auf die nachstehende Auseinandersetzung mit den von diesen erstatteten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird verwiesen.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Parteien und Beteiligte

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 ist den von den Änderungen einer gemäß § 24f erteilten Genehmigung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit zu geben, ihre Interessen wahrzunehmen.

Im UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren betreffend den Brenner Basistunnel haben sich einige Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 gebildet und hat eine anerkannte Umweltschutzorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 am Verfahren teilgenommen.

Festzuhalten ist, dass von diesen im ggst. Änderungsverfahren keine Stellungnahmen erstattet wurden.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren das EibG, das WRG und das ForstG anzuwenden.

Weiters ist auf die Parteistellung weiterer Formalparteien, wie z.B. des Verkehrs-Arbeitsinspektorats, hinzuweisen.

Einwendung

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 59 Abs 1 AVG mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen als miterledigt gelten.

Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt.

Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird.

Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH 9.12.1986; Zl. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtssprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen die Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat.

Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtsinn vor. (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendung sind daher Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen stellen ebenso wenig taugliche Einwendungen dar wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde, bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen, oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse Folgendes festzuhalten:

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im rechtskräftigen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, mit dem das Vorhaben „Brenner Basistunnel“ genehmigt wurde, liegt aber gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG grundsätzlich auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw. des Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Antragstellerin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die BBT SE hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass mit der Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben „Brenner Basistunnel“ mit rechtskräftigem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, grundsätzlich das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind im Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen.

Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen.

Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Durchführung ernsthafter Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber bereits für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren.

Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde.

Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Privatrechtliche Einwendungen

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrenrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 42 Rz 32).

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Errichtung der Eisenbahn erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung der Eisenbahn überwiegen.

Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst wird, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

Immissionen

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24 f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen.

Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) grundsätzlich - vorbehaltlich des Ergebnisses des UVP-Verfahrens, insbesondere aus umweltmedizinischer Sicht - die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens.

Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken grundsätzlich - vorbehaltlich des Ergebnisses des UVP-Verfahrens, insbesondere aus umweltmedizinischer Sicht - auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Darin hat sich auch durch die zwischenzeitig mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2.10.2013, V 30/2013-16, V 31/2013-14, erfolgte Aufhebung einer Wortfolge in § 2 Abs. 1 sowie der Bestimmung des § 2 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, als gesetzwidrig, die mit Ablauf des 30. April 2014 in Kraft getreten ist, nichts geändert.

Hinsichtlich der Anwendbarkeit der Schienenverkehrslärms-Immissionsschutzverordnung (SchIV) ist allerdings zu bemerken, dass diese auf die Beurteilung von Bauhilfsmaßnahmen keine Anwendung findet.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 zu dem Ergebnis kommt, dass die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Auseinandersetzung mit den Einwendungen

1. zu den Einwendungen des Eisenbahnersportvereins Innsbruck, vertreten durch RA Dr. Thomas Praxmarer:

In den Einwendungen des Eisenbahnersportvereins Innsbruck wird zusammenfassend vorgebracht, dass elementare Interessen des Vereins dem Vorhaben entgegen stünden, da dessen Durchführung den Verein in seinem Bestand gefährde und diesem die Möglichkeit genommen werde, seinen Mitgliedern die Sportausübung zu ermöglichen, sodass der Verein durch das Vorhaben für den Fall seiner Durchführung in seiner Existenz gefährdet werde. Es liege auch nicht der Fall vor, dass die in Anspruch zu nehmende Fläche der Sportanlage für eisenbahnrechtliche oder für sonstige, mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene wichtige Zwecke dringend benötigt werde. Vielmehr sei das Gegenteil der Fall, da einem bahnfremden Unternehmen eine bequemere Zufahrt über die vom Verein seit fast sieben Jahrzehnten genutzte Grundstücksfläche ermöglicht werde. Abschließend wird in den Einwendungen vorgebracht, dass von Seiten der Vorhabenswerberin mit den Vertretern des Vereins ebenso ein Einvernehmen zu suchen sein werde, wie von Seiten der grundbücherlichen Eigentümerin (ÖBB-Infrastruktur AG), wobei derartige Bemühungen von keiner Seite feststellbar seien.

Zu diesem Vorbringen ist - unabhängig davon, dass gemäß den Ermittlungsergebnissen das sinn-gemäße Vorbringen, wonach der den Verein betreffend Teil des Vorhabens für das Eisenbahn-bauvorhaben nicht erforderlich sei, nicht zutrifft – auf den Parteienbegriff des Eisenbahngesetzes hinzuweisen, wonach Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten sind. Betroffene Liegen-schaften 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.

Wie der Eisenbahnersportverein Innsbruck in seiner Stellungnahme selbst vorbringt, ist grundbü-cherliche Eigentümerin der betroffenen Grundflächen die ÖBB-Infrastruktur AG, über deren Benüt-zung der Verein mit der ÖBB-Infrastruktur AG einen Pachtvertrag vom 4.5.1951 abgeschlossen hat.

Aufgrund dieses Umstandes ist daher davon auszugehen, dass dem Eisenbahnersportverein In-nbruck keine Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zukommt.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass in dieser Stellungnahme, soweit ersichtlich, im Übrigen kein die Umweltverträglichkeit des Vorhabens betreffendes Vorbringen erhoben wurde.

2. zu den Einwendungen der Oberhammer Maschinenfabrik GmbH und der Oberham-mer Maschinenfabrik Liegenschaftsbesitz GmbH, beide vertreten durch RA Mag. Johannes Götsch:

In diesen Einwendungen werden eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens bzw. eine gesetzwidrige Kundmachung geltend gemacht. Diese wird zum einen in einer aus Sicht der Einwenderin zu un-bestimmten Angabe im Edikt vom 8.7.2016 betreffend den Ort der möglichen Einsichtnahme bei der Standortgemeinde Innsbruck erblickt.

Dazu ist zu sagen, dass die Angaben im Edikt, wonach der Antrag und die Antragsunterlagen bei der Stadtgemeinde Innsbruck, Rathaus, Maria-Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck, eingesehen werden können samt dem Hinweis der UVP-Behörde, wonach Ort und Zeit der Einsichtnahme an dortiger Stelle zu erfragen sind, als hinreichend konkret angesehen werden. Dies deshalb, da es Zweck der (zusätzlichen) Auflage in der (den) Standortgemeinde(n) insbesondere eine möglichst unmittelbare Information der vom Vorhaben Betroffenen vor Ort ist, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass diese über zumindest allgemeine Kenntnisse der ortsüblichen Auflage von Unterlagen haben. Der Hinweis im Edikt, wonach Ort und Zeit der Einsichtnahme bei der Standortgemeinde zu erfragen sind, dient diesbezüglich lediglich als ergänzender Hinweis. Unabhängig davon waren der Antrag und die Antragsunterlagen auch bei der Behörde selbst aufzulegen.

Eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens wird zudem in einer aus Sicht der Einwenderinnen um einen Tag verspäteten Auflage der Antragsunterlagen in der Standortgemeinde erblickt. Unabhängig vom Zutreffen dieses Vorbringens ist dazu zu sagen, dass aufgrund des Inhalts des Vorbringens der Einwenderinnen der Einwenderin davon auszugehen ist, dass dieser jedenfalls eine für die Einwenderinnen zeitgerechte Einsicht in die Unterlagen möglich war.

Zum Vorbringen der Einwenderinnen, wonach die Antragsunterlagen zusammenfassend nicht - wie in den Bestimmungen des UVP-G 2000 gefordert - die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen enthielten, da es anhand der fast ausschließlich aus Plänen bestehenden Aktenordnern nicht mit ausreichender Sicherheit möglich sei, alle geplanten Maßnahmen der Antragstellerin nachzuvollziehen, ist zum einen zu sagen, dass die Einwenderinnen nicht konkret dargetan haben, welche Unterlagen der Antragstellerin aus Sicht der Einwenderinnen möglicherweise unvollständig oder unrichtig seien. Zum anderen hat das Ermittlungsverfahren keinerlei Hinweise auf eine derartige Unrichtigkeit der Unterlagen, wie von den Einwenderinnen behauptet, ergeben.

In den Einwendungen wird eine materielle Rechtswidrigkeit des Vorhabens zusammenfassend darin erblickt, dass die im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen nicht nur zu Einschränkungen im Bereich öffentlicher Straßen, sondern zu einer über mehrere Monate völligen Abschneidung des Betriebsgeländes der Einwenderinnen vom öffentlichen Verkehr durch Maßnahmen auf Liegenschaften, an denen die Einwenderinnen dingliche Rechte hätten, führten. Hinsichtlich der existenzellen Rechte der Einwenderinnen seien nicht einmal ansatzweise Vorkehrungen oder auch nur Überlegungen hinsichtlich möglicher Vorkehrungen der Vorhabenswerberin ersichtlich.

Was dieses Vorbringen betrifft, ist grundsätzlich zu sagen, dass sich dieses offenbar auf bislang nicht bestehende zivilrechtlichen Vereinbarungen betreffend die Erreichbarkeit des betroffenen Geländes der Einwenderinnen bezieht, wobei gemäß den entsprechenden Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Verkehrsplanung in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 aufgrund der örtlichen Gegebenheiten von einer grundsätzlichen Möglichkeit der Erschließung des betroffenen Geländes der Einwenderinnen auszugehen ist.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergänzend getätigte, an die Vorhabenswerberin gerichtete Empfehlung des UVP-Sachverständigen für Verkehrsplanung zu verweisen, wonach - als Grundlage für die erforderlichen zivilrechtlichen Vereinbarungen - die Wegführung der Zufahrt zur Firma Oberhammer planlich darzustellen ist, um eine Abgrenzung zwischen dem ruhenden und dem fließenden Verkehr zu definieren. Auf die auch

diesbezüglich zustimmende Zurkenntnisnahme der Vorhabenswerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 22.2.2017 ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich zu verweisen.

In ihren im Zuge der mündlichen Verhandlung ergänzten Einwendungen bringen die Einwenderinnen zusammengefasst ergänzend vor, dass es entgegen den Antragsunterlagen der Vorhabenswerberin sehr wohl von einer Erhöhung der Emissionen, insbesondere der Erschütterungs-, Lärm- und Staubbelastungen, durch das Änderungsvorhaben kommen werde, zumal sich die Bauzeit in der Sillschlucht auch von bisher 24 Monaten auf 43 Monate verlängern werde. Überdies fehlten im Gutachten (gemeint wohl: in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017) Aussagen, ob sich die benatragten Änderungen betreffend die Sill negativ, insbesondere hinsichtlich Überflutungsgefahr auf die Betriebsgelände der Einwenderinnen, auswirkten.

Dazu ist zu sagen, dass sich aus den dazu im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergänzend eingeholten gutachterlichen Stellungnahmen der UVP-Sachverständigen für Luftschadstoffemissionen bzw. für Lärm und Erschütterungen nachvollziehbar ergibt, dass diese Befürchtungen der Einwenderinnen hinsichtlich der Erschütterungs-, Lärm- und Staubbelastungen unbegründet sind.

Was die Hochwassersicherheit des Firmengeländes der Einwenderinnen betrifft, ist auf die im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergänzend eingeholte gutachterliche Stellungnahme des UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik zu verweisen, aus der sich ergibt, dass der Hochwasserabfluss eines HQ 100 (400 m³) pro Sekunde) und hier insbesondere im neu zu verbauenden Abschnitt durch die Errichtung der Rampe nachweislich sichergestellt wird und durch die beabsichtigte Baumaßnahme keine Verschlechterung im Firmengelände gegenüber dem derzeitigen Bestand erfolgt.

Damit ist davon auszugehen, dass die Vorhabenswerberin ihren diesbezüglichen Verpflichtungen im erforderlichen Ausmaß nachgekommen ist.

Der Vollständigkeit halber ist dazu allerdings auch auf den Hinweis des UVP-Sachverständigen zu verweisen, wonach in dem (keinen Bestandteil des ggst. UVP-Verfahrens darstellenden) Bereich des Frachtenbahnhofes und Firmengeländes der Einwenderinnen die Hochwassersicherheit derzeit nicht gegeben ist, weshalb von Seiten der Stadt Innsbruck beabsichtigt sei, im Abschnitt Autobahnbrücke bis zum Sillpark ein Hochwasserschutzprojekt ausarbeiten zu lassen, womit künftig auch in diesem Bereich die Hochwassersicherheit des Betriebsgeländes der Einwenderinnen gegeben wäre.

Die Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

3. zu den Einwendungen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, vertreten durch RA Dr. Eduard Wallnöfer:

Zu den Einwendungen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG zum Bestandteil des Vorhabens betreffend die Regulierung der Sill im Bereich des AGA-Wehrs zur Herstellung der Fischpassierbarkeit gemäß Spruchpunkt II.7. des Bescheides ist einleitend Folgendes zu sagen:

Im Edikt der UVP-Behörde vom 8.7.2016, mit dem der dem ggst. Verfahren zugrunde liegende Antrag und die weiteren Projektunterlagen der Vorhabenswerberin aufgelegt wurden, wurde be-

stimmt, dass innerhalb der Auflagefrist vom 13.7.2016 bis 26.8.2016 von Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde erhoben werden können. Dieses Edikt enthielt auch den Hinweis, dass Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren.

Die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG hat erst im Zuge der mit Edikt der UVP-Behörde vom 18.1.2017 erfolgten Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 erstmals Einwendungen (und zwar mit Schreiben vom 21.2.2017) bei der Behörde erhoben.

Aufgrund dieses Umstandes, wonach die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG innerhalb der im Edikt der UVP-Behörde vom 8.7.2016 angeordneten Einwendungsfrist vom 13.7.2016 bis 26.8.2016 keinerlei Einwendungen erhoben hat, ist davon auszugehen, dass die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG mit Ablauf dieser Einwendungsfrist ihre Parteistellung im ggst. verwaltungsbehördlichen Verfahren verloren hat, sodass deren Einwendungen als verspätet zurückzuweisen waren.

Unabhängig von diesem Umstand wären diese Einwendungen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG aus folgenden Gründen auch als unbegründet abzuweisen gewesen:

In ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 21.2.2017 wird von der Einwenderin vorgebracht, dass 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 zur Folge habe, dass es zu einer örtlichen Eintiefung des Sillbachbettes komme, sodass es nicht nur während der Bauphase aufgrund der vorgesehenen temporären Wasserhaltungsmaßnahmen und den geplanten Arbeiten im Bereich des Flussbettes zu Beeinträchtigungen komme, sondern seien darüber hinaus auch nicht bloß temporäre Auswirkungen auf den Unterwasserkanal der IKB zu erwarten. Insbesondere könne auf Basis des vorliegenden Projektes nicht ausgeschlossen werden, dass der Unterwasserkanal des KW Untere Sill durch die nunmehrige Gestaltung des Vorhabens verlande und damit direkt in die Ausübbarkeit des bestehenden Wasserbenutzungsrechtes zu WBP 1/246 eingegriffen werde. Dies gelte insbesondere für eine dauerhafte Sohlanhebung, so dass damit eine unzulässige Auflandung des Unterwasserbereiches vorerst anzunehmen sei.

Aus der bezüglich des Einwandes der IKB AG hinsichtlich des Feststofftransportes im Rampenbereich der Sill im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergänzend eingeholten gutachterlichen Stellungnahme des UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik ergibt sich, dass auf Grund der Berechnungsergebnisse der Feststofftransport unmittelbar flussauf- und flussabwärts der Rampe weitgehend unbeeinflusst bleibt und Sohlbelastungen und Transportkapazität im Bereich des Zustandes vor Errichtung des Rampenbauwerkes liegen.

Der UVP-Sachverständige hat in diesem Zusammenhang zur Untermuerung allerdings als ergänzende zwingende Maßnahme die Veranlassung entsprechender Beweissicherungen für erforderlich erachtet, die daher ihren Niederschlag in Vorschreibungspunkt III.6.5. des Spruchs des Bescheides zu finden hatte.

In ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 21.2.2017 äußert die Einwenderin weiters die Befürchtung, dass durch die geplanten Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Grundwassernut-

zungen der Einwenderin im Stadtgebiet von Innsbruck zu erwarten seien, da bei Lockergesteinsabfolgen nicht nur eine Beeinflussung des Grundwasserkörpers keinesfalls ausgeschlossen werden könne, sondern auch - wie aus der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 125, des Weiteren hervorgehe - sowohl die Außengebietswässer als auch die Bahnwässer über drei Querausleitungen unter dem Gleiskörper in einen Fallschacht und von diesem direkt in die Sill eingeleitet würden. Aus Sicht der Einwenderin bestehe jedoch die Möglichkeit, dass im Fall eines Störfalles wassergefährdende Substanzen freigesetzt würden, die direkt in den Vorfluter abfließen, womit eine qualitative Beeinträchtigung nicht nur des Grundwassers sondern auch des Oberflächenwassers selbst einhergehe. Aus Sicht der Einwenderin sei es evident, dass es somit im Störfall auch zu einer Beeinträchtigung der geschützten wasserrechtlichen Interessen der IKB in Bereich der Unteren Sill kommen könne.

In Zusammenhang mit dieser Einwendung ist auf die im Rahmen der mündlichen Verhandlung erstattete Stellungnahme der Vorhabenswerberin zu verweisen, in der diese – unter Bezugnahme auf die sich aus der gutachterlichen 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 ergebenden Vorschreibung, wonach die Bahnwässer nicht ungehindert in die Vorflut abgeführt werden dürfen – eine Modifikation der technischen Planung des Entwässerungssystems dahingehend vorgenommen und zum Vorhabensgegenstand erklärt hat, dass im betreffenden Abschnitt ein Trennsystem eingeführt wird. 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 angeordnetes 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.

Aus der zu dieser Projektmodifikation im Zuge der mündlichen Verhandlung eingeholten ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme der UVP-Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie ergibt sich, dass die in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten auf Seite 164 die von den Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie formulierten zwingenden Maßnahmen 12 und 13 als Zielvorgabe und nicht als konkrete Vorschreibung zu interpretieren sind. Die von der Vorhabenswerberin vorgeschlagene alternative Lösung hat zum Inhalt, 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 Vorhabenswerberin vorgeschlagene Maßnahme wurde in der ergänzenden Stellungnahme der UVP-Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie als tauglich bewertet, sowohl mit Bahnwässern während des Regelbetriebes als auch mit Störfallwässern so umzugehen, dass eine Belastung der Vorflut ausgeschlossen werden kann.

Gemäß der ergänzenden Stellungnahme der UVP-Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie werden durch diese Umsetzung die zwingenden Maßnahmen 12 und 13 obsolet, sodass diese nicht in den Spruch des Bescheides zu übernehmen waren.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass durch diese von der Vorhabenswerberin im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgenommene Projektmodifikation den diesbezüglichen Befürchtungen der Einwenderin Rechnung getragen wurde.

Zum Vorbringen, wonach auch durch das geplante Trockenfallen der Sill im Zeitraum der Ausleitung mittels temporärer Verrohrung Wasserbenutzungsrechte der Einwenderin im Bereich der Unteren Sill massiv beeinträchtigt würden, ist zu sagen, dass der Behörde nicht nachvollziehbar ist, weshalb die Ausleitung der Sill mittels temporärer Verrohrungen Wasserrechte der Einwenderin massiv beeinträchtigen können sollte.

In ihren im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 22.2.2017 ergänzten Einwendungen hat die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG weiters gefordert, dass die Fischpassierbarkeit der Rampe (AGA-Wehr) jedenfalls so ausgestaltet sein müsse, dass diese mit der bestehenden Mindestwasserführung funktioniere, was bedeute, dass die Niederwasserrinne so ausgestaltet werden müsse, dass es diesbezüglich keiner Erhöhung der bestehenden konsentierten Restwassermenge bedürfe.

Ungeachtet des Umstandes, dass auch diese Einwendungen im Sinne der Ausführungen weiter oben im ggst. verwaltungsbehördlichen Verfahren als verspätet zu qualifizieren sind, hat die Vorhabenswerberin mit Schreiben vom 2.6.2017 eine Stellungnahme zu diesen im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 22.2.2017 ergänzten Einwendungen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG abgegeben.

Mit Schreiben der UVP-Behörde vom 9.6.2017 wurde der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG Gelegenheit gegeben, sich zu dieser Stellungnahme der Vorhabenswerberin zu äußern und hat die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG mit Schreiben vom 29.6.2017 dazu Stellung genommen.

Unter Bezugnahme darauf, dass ihr die Stellungnahme der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG von dieser in direktem Wege zur Kenntnis gebracht wurde, hat die Vorhabenswerberin mit Schreiben vom 6.7.2017 gegenüber der UVP-Behörde aus Sicht der Vorhabenswerberin erforderliche Klarstellungen getroffen.

Zu dem im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 22.2.2017 erstatteten und – wie vorstehend dargestellt - in weiterer Folge ergänzten Vorbringen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG ist aus Sicht der UVP-Behörde Folgendes zu sagen:

Aus § 1 Abs 2 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 1. Dezember 2011 zur Sanierung von Fließgewässern ergeben sich folgende Verpflichtungen für Wasserberechtigte sowie Inhaber wasserrechtlicher Bewilligungen:

(2) Wasserberechtigte sowie Inhaber wasserrechtlicher Bewilligungen haben in den Sanierungsgebieten gemäß den Anhängen 1 und 2 unbeschadet weitergehender Sanierungsverpflichtungen bis spätestens 22. Dezember 2015 die in den §§ und 3 festgelegten Maßnahmen durchzuführen.

Aus § 2 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 1. Dezember 2011 zur Sanierung von Fließgewässern ergibt sich weiters, dass

„bei allen bewilligten Anlagen und Querbauwerken in Sanierungsgebieten gemäß Anhang 1 durch geeignete Vorkehrungen eine ganzjährige Passierbarkeit für Fische der in Anhang 1 festgelegten Arten und Größe zu gewährleisten ist“.

Aus Anhang 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 1. Dezember 2011 zur Sanierung von Fließgewässern ergibt sich diese Verpflichtung für den Bereich der Sill von Fluss-km 0,000 bis Fluss-km 3,947 für die maßgebenden Fischarten Bachforelle und Äsche.

Unabhängig davon, dass der UVP-Behörde keinerlei Kompetenz in diesem Zusammenhang zukommt, ist daraus – soweit es das ggst. UVP-Änderungsverfahren betrifft – zu schließen, dass die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG bis 22.12.2015 die Passierbarkeit der Sill im verordnungsgegenständlichen Bereich im verordnungsgegenständlichen Umfang herzustellen hat.

Dass dies bislang nicht geschehen ist, ergibt sich zum einen daraus, dass die Vorhabenswerberin im UVP-pflichtigen Vorhaben Brenner Basistunnel nunmehr als Ausgleichsmaßnahme die Herstellung der Fischpassierbarkeit durch die Auflösung des bestehenden „AGA-Wehres“ beantragt hat. Zum anderen ergibt sich dies daraus, dass es der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG bis zum derzeitigen Zeitpunkt offenbar nicht möglich war, der Vorhabenswerberin konkrete Angaben über die hinkünftig in diesem Bereich erforderlichen und tatsächlich zur Verfügung stehenden Restwassermengen zu machen, sondern hat diese – ohne Berücksichtigung der sich aus der oben genannten Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol ergebenden (und bis 22.12.2015 zu erfüllenden) Anforderungen - lediglich Angaben über die gemäß der auf Basis der bestehenden wasserrechtlichen Konsense der bis 8.6.2052 konsentierten Anlagen bereitzustellenden Restwassermengen getätigt.

Der Vorhabenswerberin kann daher nicht vorgeworfen werden, sie hätte die aus Sicht der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG erforderlichen Anforderungen bei ihren Planungen nicht entsprechend berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der UVP-Behörde im ggst. Verfahren betreffend die Errichtung des Eisenbahnvorhabens Brenner Basistunnel ist, erforderliche

Restwassermengen für - keinen Vorhabensbestandteil darstellende - Wasserkraftwerke festzulegen.

Ausdrücklich festzuhalten ist dabei auch, dass der UVP-Behörde auch weder die Zuständigkeit zukommt, derartige Restwassermengen für die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG im Rahmen des ggst. Verfahrens festzulegen noch dieser die Zuständigkeit zukommt, Aussagen darüber zu treffen, ob und in welcher Form die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG ihren sich aus der oben genannten Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol ergebenden Verpflichtungen nachzukommen hat.

Aufgabe der UVP-Behörde im ggst. Verfahren ist es lediglich, die Tauglichkeit der von der Vorhabenswerberin in diesem Zusammenhang beantragten Maßnahmen unter den dem Projekt zugrunde gelegten Annahmen zu prüfen.

Diesbezüglich ist auf die Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Fischerei/Limnologie auf S 168 der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 verweisen, aus denen sich Folgendes ergibt:

„Das Projekt entspricht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2008, weil die darin getroffenen Aussagen, Beurteilungen und Prognosen im auch durch die geplanten Änderungen weiterhin aufrecht bleiben.

Weiters tragen die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung, weil die Zielvorstellungen zur Herstellung einer fischpassierbaren Umgestaltung des AGA Wehrs erfüllt sind und der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 1. Dezember 2011 zur Sanierung von Fließgewässern, LGBl. Nr. 133/2011 entsprochen wird.“

Fest steht somit, dass das bei der UVP-Behörde in der vorliegenden Form eingereichte Vorhaben betreffend die Herstellung der Fischpassierbarkeit im ggst. Bereich der Sill den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit entspricht.

Aus Sicht der UVP-Behörde sind die Ausführungen der Vorhabenswerberin, wonach die der aufgelösten Rampe zugrunde liegende Wassermenge von 2 m³/sec der Pflichtwasserabgabe des Kraftwerks „Sillwerk“ der SILLPARK Shopping Center GmbH (Unterlieger) entspricht, jedenfalls nachvollziehbar.

Unabhängig davon, ob dies aufgrund des aufgrund in der Sphäre der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG liegenden Gründen derzeit bekannten Sachverhalts überhaupt möglich wäre, erübrigt sich aus diesem Grund für die UVP-Behörde zum derzeitigen Zeitpunkt jedenfalls auch eine Auseinandersetzung mit der Frage, ob die Herstellung der Fischpassierbarkeit in der Form eines „Vertical Slot“ überhaupt möglich bzw. allenfalls besser geeignet wäre.

Für den Fall, dass sich in weiterer Folge herausstellen sollte, dass das in der vorliegenden Form eingereichte Vorhaben betreffend die Herstellung der Fischpassierbarkeit im ggst. Bereich der Sill mit den erst zu einem späteren Zeitpunkt feststehenden, tatsächlich zur Verfügung stehenden Restwassermengen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG nicht vereinbar sein sollte, ist festzuhalten, dass für die Vorhabenswerberin – sollte das Vorhaben bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht errichtet sein – die Möglichkeit besteht, dieses den neuen Anforderungen anzupassen bzw. ge-

benfalls damit zu rechnen ist, das bereits errichtete Vorhaben seine Funktion nicht ordnungsgemäß erfüllen kann.

Festzuhalten ist allerdings auch, dass unabhängig von den von der Vorhabenswerberin im Rahmen des ggst. Projekts vorgesehenen Maßnahmen aufgrund der vorstehend genannten Veordnung des Landeshauptmanns von Tirol jedenfalls auch die Verpflichtung der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG selbst zur Herstellung der Fischpassierbarkeit in dem in dieser Verordnung festgelegten Umfang bestand bzw. besteht.

Was die zuletzt sinngemäß und unter Bezugnahme auf den im teilkonzentrierten Verfahren Wasserrecht ergangenen Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 16.4.2009, Zln. IIIa1-W-37.101/85, W-37.102/72, W-37.103/72, in der Fassung des Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts vom 8.6.2017, GZ. W113 2000192-1/30E, sowie unter Bezugnahme auf die von ihr betreffend die Ausgleichsmaßnahme VIII.1-4-21C in Einlage U-VIII-1.0-01-02 auf Seite 172, Punkt 5.3.12.1. der Umweltverträglichkeitserklärung aus dem Jahr 2008 getätigten Ausführungen der Vorhabenswerberin betrifft, ihr obläge nunmehr keine Verpflichtung zur Herstellung der Fischpassierbarkeit im ggst. Bereich der Sill mehr, ist aus Sicht der UVP-Behörde zu sagen, dass eine Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen zum derzeitigen Zeitpunkt dahingestellt bleiben kann.

Dies deshalb, da davon auszugehen ist, dass es nach wie vor der erklärte Wille der Vorhabenswerberin ist, den Vorhabensteil betreffend die Herstellung der Fischpassierbarkeit im ggst. Bereich der Sill in der eingereichten Form zu verwirklichen.

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen wären daher die entsprechenden Einwendungen der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG auch als unbegründet abzuweisen gewesen.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13.1.2017 sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte festgestellt werden, dass die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 und den Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren Gelegenheit, ihre Interessen wahrzunehmen.

Somit konnten die gegenständlichen Änderungen des Vorhabens in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich** beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Beschwerde kann in **jeder technisch möglichen Form übermittelt** werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis:

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine **Pauschalgebühr** von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (**IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW**) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mittels Edikt

Für den Bundesminister:

Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Erich Simetzberger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2215

E-Mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

