MMag. Andreas Schiechtl
Dr. Martin Schiechtl
beide Leopoldstrasse 34
6020 Innsbruck

Innsbruck, 19.06.2008

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008 DVR.-0000175

An das
Bundesministerium für Verkehr u. Innovation u. Technologie
Radetzkystraße 2 – Postfach 3000
Abt. IV/Sch2
1030 Wien

Fischereiberechtigter: MMag. Andreas Schiechtl
Dr. Martin Schiechtl

Stellungnahme bzw. Einwendungen

Wir sind Fischereiberechtigte unter anderem im Fischereirevier Schmirnbach und Valserbach und daher durch das gegenständliche Projekt unmittelbar betroffen.
Es steht uns daher im UVP-Verfahren Parteistellung zu.

Wir verlangen, dass bei der Durchführung des gegenständlichen Projekts alle nur denkmöglichen (technischen und finanziellen) Maßnahmen ergriffen und vorgeschrieben werden, sodass in unseren Fischereirevieren der derzeitige ökologische und fischereiwirtschaftliche Zustand nicht verändert wird und daher auch keine Verschlechterung des Zustandes der Gewässer eintritt.

Aus den vorliegenden umfangreichen Projektunterlagen geht hervor, dass es zu folgenden massiven Beeinträchtigungen kommen wird:

1. Es wird durch die Bohraktivitäten sowohl während der Bau- als auch dann während der Betriebsphase wegen daraus resultierender verminderter Quellschüttung zu einer teilweise massiven Verringerung der Wasserführung insbesondere des Valserbaches als auch des Schmirnbaches kommen, da durch die Baumaßnahmen der natürliche Wasserhaushalt massiv (siehe Projektunterlagen) gestört wird.

2. Unbestritten ist, dass die aus dem Tunnel bzw. den Baustellen austretenden/heraufgepumpten Wässer eine starke Erwärmung (mindestens 30°C) und vom natürlichen Quellwasser/Vorfluter massiv abweichende Werte (insbesondere PH-Wert und Trübung) aufweisen und konzentriert in den Vorfluter (Bach) eigebracht werden sollen.

3. dass anfallende Spül- und Schmutzwässer (starke Verschlammung) in die Gewässer eingebracht werden sollen.

Seitens der Fischereiberechtigten werden folgende Maßnahmen gefordert:

Es sind sämtliche nach dem letzten Stand der Technik möglichen Maßnahmen zu treffen, damit die im Rahmen des Tunnelbaues auftretenden Wässer durch entsprechende Rückhaltemaßnahmen im Berg verbleiben und somit auch keine Beeinträchtigung der Quellschüttungen eintritt. Allenfalls ist die Trassierung der geplanten Tunnelführung so neu zu projektierten, dass es von vornherein nicht zur massiven Beeinträchtigung der Quellen und insbesondere des Valserbaches kommt.

Sollte dennoch Wasser abgeleitet werden müssen, so ist durch geeignete Maßnahmen die ursprüngliche Quellschüttung wieder herzustellen. Insbesondere ist bei einer Absenkung der Grundwasserspiegel im hinteren Valsertal mit massiven Auswirkungen auf die im Natura2000 Schutzgebiet befindlichen Gewässer (insbesonder auch auf den dort befindlichen Giesen) zu befürchten. In diesem Bereich befindet sich ein ökologisch außerordenlich wertvolles und sensibles Aufzuchtgebiet für Bachforellen und Koppen!

Insbesondere fordern wir eine viel genauere Messung der Niederschläge im betroffenen Einzugsgebiet des Valser- und des Schmirnbaches. Des weiteren ist die Abflussmenge (Liter/sec) der beiden Bäche an verschiedenen Stellen durchgängig durch geeignete Messvorrichtungen aufzuzeichnen, um die sich durch den

Tunnelbau ergebende Veränderungen genau feststellen zu können. Dazu wird es wohl auch der Messung von Referenzquellen in diesem – selbst laut Konsenswerber so bezeichneten – sensiblen Bereich bedürfen!

Sollte dennoch Wasser in den Vorfluter eingeleitet werden müssen, ist durch geeignete technische Maßnahmen sicherzustellen, dass es dem physikalischen Zustand (insbesondere PH-Wert, Temperatur, Leitfähigkeit) des Vorfluters bei der Einleitungsstelle entspricht.

Insbesondere sind diese technischen Maßnahmen nicht nur für den Regelbetrieb, sondern auch mit entsprechenden Pufferkapazitäten für allfällige Sonderereignisse im Stollen (wie unvorhergesehene Wassereinbrüche und Störfälle) vorzusehen.

Wichtig erscheint uns, dass das Abwasser- und Einleitungsmanagement nicht von den bauausführenden Firmen, sondern von diesen fremden Dritten Sachverständigen durchgeführt und überwacht wird.

Es wird schon heute eine unabhängige ökologische Bauaufsicht, die in keinem Naheverhältnis zu den Konsenswerbern steht, gefordert.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es trotz der geforderten Maßnahmen zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der Gewässer kommen wird, wird unter anderem als Ausgleichsmaßnahme die Herstellung der durchgängigen Fischpassierbarkeit der Sill und des Valserbaches vom Ursprung bis zur Mündung in den Inn gefordert.

Die dem Vorprojekt vorliegende Bestandsaufnahme durch Elektrobefischung ist nicht aussagekräftig und begehren wir daher vor Baubeginn eine entsprechende Beweissicherung durch einen unabhängigen Sachverständigen in unserem Fischereirevier.

Entschädigungsansprüche durch allenfalls verursachte ökologische und wirtschaftliche Schäden während der Bauphase und Folgeschäden – wie insbesondere geringere Produktivität der Gewässer aufgrund geringerer Wasserführung bzw. zu befürchtendem totalen Versiegen des Valserbaches/bzw. seiner Zuflüsse und Wertverminderung des Gewässers dadurch – machen wir hiermit geltend, wobei eine ziffernmäßige Festlegung aufgrund der selbst von den Sachverständigen nur schwer zu beurteilenden Auswirkungen derzeit nicht möglich ist.

MMag. Andreas Schiechtl
Dr. Martin Schiechtl

47

Pfons, 06. 06. 08

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008 DVR. – 0000175

An das
Bundesministerium für Verkehr u. Innovation u. Technologie
Radetzkystraße 2 - Postfach 3000
1030 Wien

Fischereiberechtigter: MAG. Herbert RAFFL
(Stift Wilten)

Stellungnahme bzw. Einwendungen

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 19. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. 1

Ich bin Fischereiberechtigter im Revier

Sill / Innsbruck B/300 (1044)

und daher durch das gegenständliche Projekt unmittelbar betroffen.
Es steht mir daher im UVP – Parteistellung zu..

Ich verlange, dass bei Durchführung des gegenständliche Projektes alle nur denkmöglichen (technisch bzw. finanziellen) Maßnahmen ergriffen u. vorgeschrieben werden, dass im Fischereirevier der derzeitige ökologisch u. fischereiwirtschaftliche Zustand nicht verändert wird, somit keine Verschlechterung eintritt.

Aus dem vorliegenden Projektunterlagen geht hervor, dass es zu folgenden massiven Beeinträchtigungen kommt:

a) Es wird zu einer verringerten Wasserführung der Nebenbäche und der Sill wegen verminderter Quellschüttungen kommen, da durch die Baumaßnahmen der Wasserhaushalt gestört wird.

b) Unbestritten ist, dass aus den Tunnel austretenden Wässer eine starke Erwärmung (mind. 30°) u. vom natürlichen Quellwasser/Vorfluter massiv abweichende Werte (insbesondere PH-Werte) aufweisen u. konzentriert in den Vorfluter eingebracht werden.

c) Das anfallende Spül- u. Schmutzwasser (starke Verschlammung) wird in die Fischereireviere eingeleitet.

Es sind grundsätzlich zwei Abschnitte zu unterscheiden:

a) Bauphase,
b) Nach Fertigstellung des Bauwerkes (Betriebsphase)

Seitens der Fischereiberechtigten werden folgende Maßnahmen begehrt:
Es sind sämtliche nach dem letzten Stand der Technik mögliche Maßnahmen zu treffen, dass die im Rahmen des Tunnelbaues auftretenden Wässer durch entsprechende Rückhaltemaßnahmen im Berg verbleiben u. somit keine Beeinträchtigung der Quellschüttungen eintritt.
Sollte dennoch Wasser abgeleitet werden müssen, ist durch geeignete technische Maßnahmen sicherzustellen, dass es dem physikalischen Zustand (insbesondere PH-Wert, Temperatur, Leitfähigkeit) des Vorfluters bei der Einbringungsstelle entspricht.

Insbesondere sind diese technischen Maßnahmen nicht nur für den Regelbetrieb, sondern auch mit entsprechenden Pufferkapazitäten für allfällige Sonderereignisse im Stollen (wie insbesondere unvorhergesehene Wassereinbrüche) vorzusehen.
Es wird eine unabhängige ökologische Bauaufsicht die in keinem Naheverhältnis zum Konsenswerber steht verlangt.
Da nicht ausgeschlossen werden kann dass es trotz der geforderten Maßnahmen zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der Gewässer kommen wird, wird unter anderen als Ausgleichsmaßnahme die durchgängige Fischpassierbarkeit der Sill mit Zuflüssen vom Ursprung bis zur Mündung in den Inn gefordert.
Die dem Vorprojekt vorliegende Bestandsaufnahme durch Elektrobefischung, ist nicht aussagekräftig u. ich verlange daher vor Baubeginn eine entsprechende Beweissicherung meines Reviers

Entschädigungsansprüche durch allenfalls verursachte Schäden während der Bauphase und Folgeschäden mache ich hiermit geltend,wobei eine ziffernmäßige Festlegung derzeit nicht möglich ist.
Es wird weiters darauf hingewiesen,dass das Fischereirevier B/300 (1044) besonders im Bereich der Sillschlucht durch das gegenständliche Projekt massiv betroffen sein wird. Dieser Gewässerabschnitt stellt eine Restwasserstrecke dar; durch einen sehr hohen Jungfischbestand ist dieser Bereich unter fischereilichen Aspekten als besonders wertvoll zu betrachten und in ökologischer Hinsicht als besonders sensibel einzustufen.

Mit höflichen Grüßen

Prof. Herbert RAFFL-----Bewirtschafter

Lans,16. 06. 08

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008 DVR. – 0000175

An das
Bundesministerium für Verkehr u. Innovation u. Technologie
Radetzkystraße 2 - Postfach 3000
Abt. IV/Sch 2
1030 W i e n

Fischereiberechtigter: Fischereigesellschaft Innsbruck, vertreten durch den Obmann Mag. Mag. Andreas Schiechtl und das Ausschussmitglied Dr. Arne Markl, 6072 Lans, Kochholzweg Nr. 88

Gez. Mag. Mag. Andreas Schiechtl (eh.)
Dr. Arne Markl (eh.)

Stellungnahme bzw. Einwendungen

04/A 60/12008

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 18. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. 2

Ich bin Fischereiberechtigter unter anderem in den Revieren

2032 (Einfluss Obernbergerbach bis Einfluss Valserbach)
2033 (Einfluss Valserbach bis Brücke unterhalb Steinach, alte Bahnüberführung)

und daher durch das gegenständliche Projekt unmittelbar betroffen.
Es steht mir daher im UVP – Parteistellung zu..

Ich verlange, dass bei Durchführung des gegenständlichen Projektes alle nur denkmöglichen (technischen bzw. finanziellen) Maßnahmen ergriffen und vorgeschrieben werden, sodass in den Fischereirevieren der derzeitige ökologische und fischereiwirtschaftliche Zustand nicht verändert wird und somit keine Verschlechterung des Zustandes des Gewässers eintritt.

Aus den vorliegenden Projektunterlagen geht hervor, dass es zu folgenden massiven Beeinträchtigungen kommen wird:

1. Es wird zu einer verringerten Wasserführung der Nebenbäche und der Sill wegen verminderter Quellschüttungen kommen, da durch die Baumaßnahmen der natürliche Wasserhaushalt gestört wird.

2. Unbestritten ist, dass die aus dem Tunnel bzw. den Baustellen austretenden Wässer eine starke Erwärmung (mind. 30°) und vom natürlichen Quellwasser/Vorfluter massiv abweichende Werte (insbesondere PH-Werte) aufweisen und konzentriert in den Vorfluter eingebracht werden.

3. dass anfallende Spül- und Schmutzwässer (starke Verschlammung) in die Fischereireviere eingeleitet werden.

Es sind grundsätzlich zwei Abschnitte zu unterscheiden:

a) Bauphase,
b) Betriebsphase (nach Fertigstellung des Bauwerkes)

Seitens der Fischereiberechtigten werden folgende Maßnahmen begehrt:

Es sind sämtliche nach dem letzten Stand der Technik mögliche Maßnahmen zu treffen, dass die im Rahmen des Tunnelbaues auftretenden Wässer durch entsprechende Rückhaltemaßnahmen im Berg verbleiben und somit keine Beeinträchtigung der Quellschüttungen eintritt.
Sollte dennoch Wasser abgeleitet werden müssen, ist durch geeignete technische Maßnahmen sicherzustellen, dass es dem physikalischen Zustand (insbesondere PH-Wert, Temperatur, Leitfähigkeit) des Vorfluters bei der Einbringungsstelle entspricht.

Insbesondere sind diese technischen Maßnahmen nicht nur für den Regelbetrieb, sondern auch mit entsprechenden Pufferkapazitäten für allfällige Sonderereignisse im Stollen (wie insbesondere unvorhergesehene Wassereinbrüche und Unfälle) vorzusehen.
Es wird eine unabhängige ökologische Bauaufsicht, die in keinem Naheverhältnis zum Konsenswerber steht verlangt.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es trotz der geforderten Maßnahmen zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der Gewässer kommen wird, wird unter anderem als Ausgleichsmaßnahme die durchgängige Fischpassierbarkeit der Sill mit Zuflüssen vom Ursprung bis zur Mündung in den Inn gefordert.

Die dem Vorprojekt vorliegende Bestandsaufnahme durch Elektrobefischung (April 2006) ist nicht aussagekräftig und ich begehre daher vor Baubeginn eine entsprechende Beweissicherung in meinen Revieren.

Besonders betroffen ist der Patasterbach, da dieser während der Bauzeit (15 – 20 Jahre) in einer Länge von ca. 800 m verrohrt wird (Deponie). Als Ausgleichsmaßnahme wird nach Beendigung der Arbeiten am taleinwärts liegenden Ende der Deponie die Errichtung eines Fischteiches für die Fischaufzucht und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes begehrt, wobei insbesondere die Fischpassierbarkeit von der Einmündung in die Sill flussaufwärts gewährleistet sein muss.

Entschädigungsansprüche durch allenfalls verursachte ökologische und wirtschaftliche Schäden während der Bauphase und Folgeschäden mache ich hiermit geltend, wobei eine ziffernmäßige Festlegung derzeit nicht möglich ist.

Fischereigesellschaft Innsbruck

Lans, am 16.6.2008

FISCHEREI-GESELLSCHAFT INNSBRUCK

Gegründet 1876

Leopoldstraße 34 · 6020 Innsbruck

MMag. Andreas Fritz

Bank für Tirol und Vorarlberg, Zweigstelle Wilten, Konto-Nr. 116-161427

ZVR-Zahl: 318407492

Brenner Basistunnel BBT SE
Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren – Stellungnahme / Einwendung
GZ.BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer!

Wir sind, Robert und Silvia Klingler, Eigentümer des Grundstückes Ampass, Peerhöfe 1 und 2.
Da wir zu den am meisten betroffenen Personen gehören, die um die Verminderung ihrer Lebensqualität durch den Bau des Notstollens Ampass des BBT fürchten müssen, möchten wir unser Einspruchsrecht schriftlich bei Ihnen anmelden und hinterlegen.

Unsere Befürchtungen betreffen besonders:

Unzumutbare Lärm- und Staubbelastung aus Baustelle und Deponiebetrieb.

Unsere Häuser liegen gegenüber des geplanten Notstollens Ampass (Autobahn mit jetzt schon höchstem Lärmpegel ohne Lärmschutzwand) die in der Folge noch durch Erweiterung für An- und Abtransportarbeiten belastet werden.

Arbeiten in der Nacht bzw. Sonn- und Feiertags.

Erschütterungen und Lärm durch Sprengungen.

Sollte sich während der Bauzeit eine (oder mehrere) Belastungen ergeben, so verlangen wir zu Recht, schnellste Abhilfe zu schaffen.
Wir erwarten von Ihnen (BBT) Entgegenkommen und Verständnis.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Robert und Silvia Klingler
Peerhöfe 2
6070 Ampass
*: 0664/3899988

Prof. Helmut Wlasak
KAMMERSCHAUSPIELER

A-6020 INNSBRUCK-AMPASS
PEERHÖFE 5
TEL.+FAX 0512/391888

Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH2-Vollzug
z.Hd. Mag. Rupert Holzerbauer
Radetzkystraße 2
1012 WIEN

Vorab Per Telefax 01/71162-652299

Datum: 2008-06-19
Betr.: Brenner Basistunnel BBT SE
teilkonzentrietes Genehmigungsverfahren - Stellungnahme/Einwendung
GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Schr geehrter Herr Mag. Holzerbauer!

Wir sind, Helmut und Sonja Wlasak, Eigentümer des Grundstückes Ampass, Peerhöfe Nr. 5, Gst. Nrn. 1235 und 1236 KG Ampass.
Da wir zu den am meisten betroffenen Personen gehören, die um die Verminderung ihrer Lebensqualität durch den Bau des Notstollens Ampass des BBT fürchten müsse, möchten wir hiermit unser Einspruchsrecht schriftlich bei Ihnen anmelden und hinterlegen.
Unsere Befürchtungen betreffen besonders:

1. Unzumutbare Lärm- und Staubbelastung aus Baustellen- und Deponiebetrieb. Unser Haus liegt eingekreist von der Deponie Ampass Süd – Förderband und dem Zugangsstollen Ampass – der Autobahn (mit jetzt schon höchstem Lärmpegel) der in der Folge noch durch Erweiterung für An- und Abtransport (Beton – Treibstoff) belastet wird.
2. Zufahrt während der Bauzeit zum Wohnhaus und dadurch Verlegung der Straße.
3. Arbeiten in der Nacht (Beleuchtung und Lärm).
4. Sicherheit des Förderbandes, Wartung und Grundgeräusche.
5. Erschütterungen und Lärm durch Sprengungen und Steinzertrümmerung.

Sollte sich während der Bauzeit eine (oder mehrere) dieser Belastungen ergeben, so verlangen wir zu Recht, schnellste Abhilfe zu schaffen.
Wir erwarten von Ihnen (BBT) Entgegenkommen und Verständnis.
Dieses Schreiben schicken wir termingerecht zusätzlich noch postalisch.

Mit freundlichen Grüßen
Prof. Helmut und Sonja Wlasak

Helmut Wlasak
Sonja Wlasak

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 23. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. ...

Karl Grünerbl
Erlach 152
6150 Steinach

Franz Grünerbl
Nößlacherstraße 12
6150 Steinach

Steinach, am 19.06.2008

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt. IV/Sch2
Postfach 3000
1030 Wien

EINSCHREIBEN

Betreff: Brenner Basistunnel, Einwendung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Eigentümer der Grundparzellen 181, 290, 291, 1282, 1283, 1284/1, 1284/2, 1284/3, 1290, KG Steinach (~~EZ 50~~ I), erheben wir betreffend dieser Grundparzellen Einwendung gegen die Projektierung des Brenner-Basistunnels in der aufliegenden Fassung.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Grünerbl

Franz Grünerbl

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 24. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

52

Alois Voglsberger
Häusern 11
6070 Ampass

Ampass, 15.06.2008

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 19. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. 1

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
zH Herrn Mag. Rupert Holzerbauer
BMVIT - IV/SCH2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

EINSCHREIBEN

Betreff: Brenner Basis Tunnel, (BBT), UVP-Verfahren; Genehmigungsverfahren;
EINSPRUCH

Bezug: BMVIT-220.151/...

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer!

Gegen das im Betreff angeführte Projekt erhebe ich als betroffener Grundeigentümer innerhalb offener Frist Einspruch und begründe dies wie folgt:

Für die Endlagerung des bei der Errichtung des Fensterstollen Ampass anfallenden Ausbruchmaterials ist nach den bei der Gemeinde Ampass aufliegenden Projektsunterlagen unter anderem die Deponie Ampass - Süd geplant. Bei diesem Deponiestandort bin ich mit der Grundparzelle 1058, KG Ampass, die von mir als Vollerwerbslandwirt bewirtschaftet wird, berührt. Die nördliche Teilfläche dieser Grundparzelle (ca. 60% vom Gesamtausmaß von 3.539 m^2 dieser Grundparzelle) ist flach bzw. mit einem konventionellen Traktor bewirtschaftbar. Auf dieser Teilfläche wird „Egartenwirtschaft" (Grünland- und Ackerwirtschaft) betrieben. Die verbleibende südliche Teilfläche dieser Grundparzelle ist gegen Norden mit ca. 25° bis 40° geneigt. Auf dieser Teilfläche wird Gründlandwirtschaft betrieben.
Aufgrund der örtlichen Situation (bestehende Waldfläche und Hangfläche an der angrenzenden Ostseite und Südseite) ist auf meiner Grundparzelle 1058, KG Ampass, die für das Pflanzenwachstum unbedingt notwendige Sonneneinstrahlung begrenzt. Insbesondere in der zweiten Sommerhälfte erfolgt die Sonneneinstrahlung primär von Südwesten und Westen.

Aus den in den öffentlich aufliegenden Projektsunterlagen enthaltenen Plänen ist ersichtlich, dass lediglich die westliche Teilfläche meiner Grundparzelle 1058, KG Ampass, mit einer Mächtigkeit von ca. 10 m geschüttet wird. Im Endzustand der Deponie soll die von nordwesten nach südosten (d.h. quer) durch meine Grundparzelle neu verlaufende Böschung aufgeforstet werden. Die derzeit flache einheitliche Teilfläche meiner Grundparzelle wird im Endzustand der Deponie in zwei kleine flache Teilflächen, die durch die Schüttung höhenmäßig ca. 10 m voneinander getrennt sind, geteilt.

Durch diese geplanten Maßnahmen insbesondere durch die geplante Deponieform werden im Endzustand der Deponie

a) die verbleibende, ca. 10 m tiefer liegende östliche Teilfläche meiner Grundparzelle vom im Westen angrenzenden geplanten Schüttköper und von der geplanten bewaldeten Deponieböschung erheblich beschattet und

b) die derzeit einheitliche flache Teilfläche meiner Grundparzelle in zwei relativ kleine flache Teilflächen, die höhenmäßig ca. 10 m voneinander getrennt sind, geteilt.

Daraus folgt, dass durch die zusätzliche Beschattung vom Westen die Ertragskraft der tiefer liegenden östlichen Teilfläche meiner Grundparzelle dauerhaft erheblich vermindert und durch die Teilung der derzeit flachen Teilfläche meiner Grundparzelle in zwei im Ausmaß relativ kleine flache Flächen die Bewirtschaftung dauerhaft erheblich erschwert werden.

Als Vollerwerbslandwirt mit Rinderhaltung bin ich auf jeden Quadratmeter Kulturfläche mit möglichst hoher Ertragskraft angewiesen.

Letztendlich wäre durch die derzeit geplante Deponieform meine Grundparzelle erheblich entwertet.

Ich fordere daher, dass meine Grundparzelle 1058, KG Ampass, (bzw. die flache Teilfläche davon) durch die geplante Deponie Ampass – Süd gegenüber dem derzeitigen Zustand von Westen nicht zusätzlich beschattet wird und das derzeitige Ausmaß der, mit einem konventionellen Traktor befahrbaren, flachen Fläche als ein zusammenhängendes Stück erhalten bleibt.

Diese Forderungen sind ohne nennenswerten Mehraufwand durch folgende Maßnahmen erreichbar:

1.) Vergrößerung der Deponiefläche bzw. „Vorziehen der Deponie" bis zur südöstlichen Grundstücksgrenze meiner Grundparzelle 1058, KG Ampass, bzw. bis zum Rand der dort angrenzenden Waldfläche (Gp. 1059, KG Ampass) – siehe Anlage Katasterplan;

2.) Beschränkung der Breite der ebenen Fläche am Deponiefuß im Wesentlichen auf die Breite des im Bereich meiner Grundparzelle vorhandenen öffentlichen Zufahrtsweges (öffentliches Gut der Gemeinde Ampass, Gp. 1319, KG Ampass) und

3.) Herstellung der an der Nordseite entstehenden Deponieböschung mit einer Neigung im Verhältnis von mindestens 2:3 (gegenüber derzeit geplant ≈1:2).

Durch die von mir geforderte Vergrößerung der Deponiefläche bzw. durch das geforderte „Vorziehen der Deponie" bis zur südöstlichen Grundstücksgrenze meiner Grundparzelle 1058, KG Ampass, bleibt die östlich angrenzende bestehende Waldfläche als zusätzlicher Sicht- und Emissionsschutz zum Siedlungsraum - insbesondere während der Schüttphase von Interesse - weiterhin im vollen Ausmaß erhalten.

Außerdem wird in diesem Bereich der geplante Deponiekörper „sanfter" in die bestehende Landschaft eingebettet.

Erfahrungsgemäß sind Böschungsneigungen im Verhältnis von 2:3 problemlos möglich. Dieses Neigungsverhältnis ist im Tiefbau für Dauerböschungen Standard.

Mit diesen, von mir geforderten Maßnahmen wird zugunsten der Projektwerberin das Volumen der gegenständlichen Deponie vergrößert.

Anlage: wie erwähnt

Mit freundlichen Grüßen

(Alois Voglsberger)

GEFORDERTE DEPONIEFLÄCHE BEI DER GEPLANTEN DEPONIE AMPASS-SÜD AUF GP. 1058, KG AMPASS

Digitale Katastralmappe - Gemeinde Ampass (Stand: 2007-10)

tiris

tirol

Einlagezahl: <- Info zu

Suche nach:

Vergrößern-> **Rechteck aufziehen**

GK M28 85745/237073

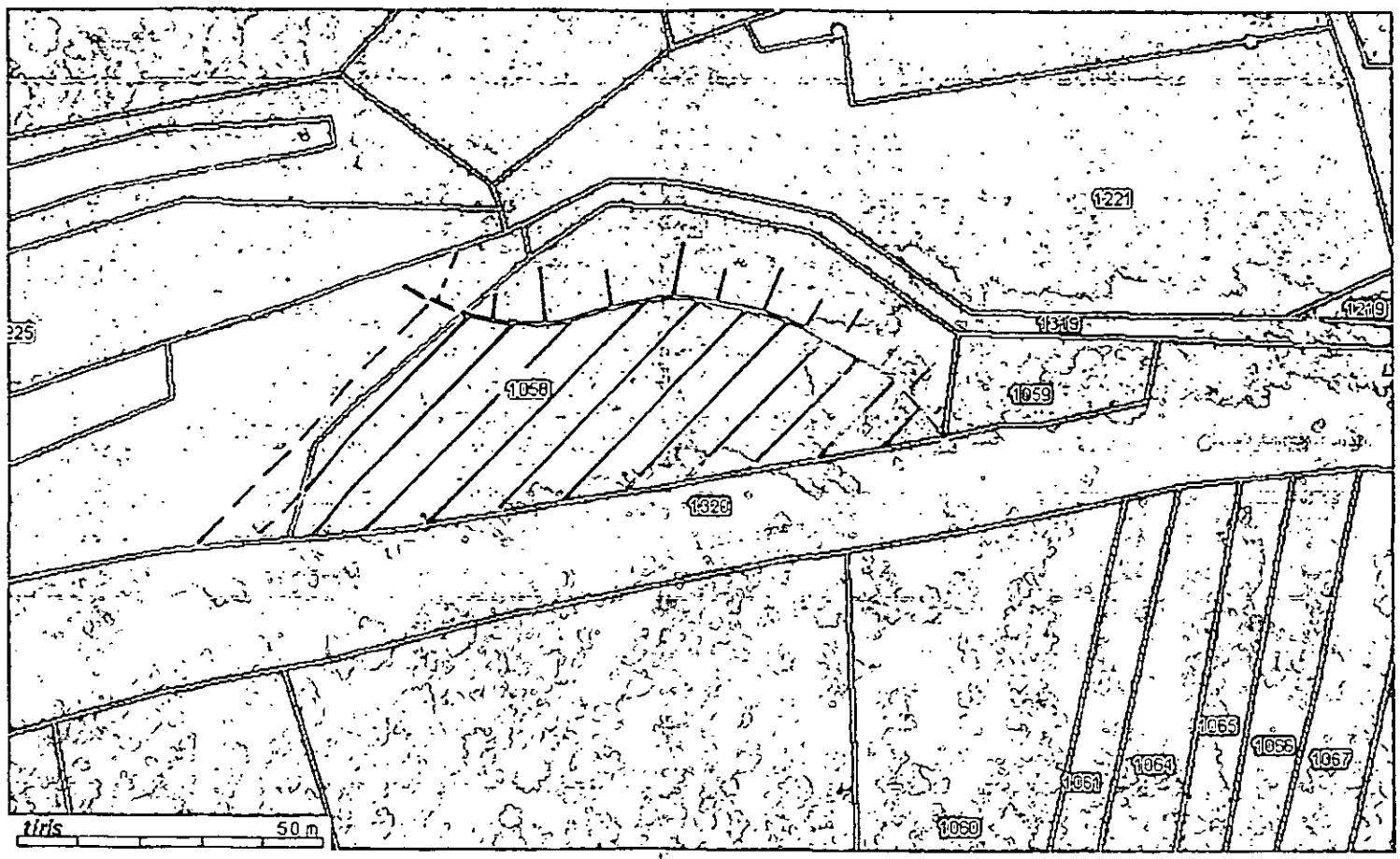
- [x] Orthofoto
- [ ] Blattschnitt
- [ ] Nutzung
- [x] Gst-Nummer
- [ ] Nutzungssymbole
- [ ] Grenzpunkte

Maßstab 1: 1000

Grundstückssuche
Katastralgemeinde:
81002 Ampass
Grundstücksnummer:

Legende
Hinweise
Datenquellen
Rückfragen

Themenwechsel



GK M28 85519/236941

© Land Tirol

Abt. Geoinformation | Abt. Raumordnung-Statistik | © BEV...

tiris

R

BUNDESMINISTERIUM
FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE
ZH. HERRN MAG. RUPERT HOLZERBAUER
BMVIT-IV/SCH2

RADETZKYSTRASSE 2

1030 WIEN

R 6010 Innsbruck
RO 67197005 8 AT

INNSBRUCK
ID: 4
17.06.08-17:59
6010

BAR FREIGEMACHT
POSTAGE PAID
ÖSTERREICH
AUSTRIA

000285

ABS.: VOGLSBERGER ALOIS
HÄUSERN 11
6070 AMPASS

53

Angelika und Günter Schloffer
Ahrn 1
6082 Patsch

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eing. 20. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Per Telefax Nr. 01 / 71162 652299

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2
Postfach 3000
1030 Wien

Patsch, 20. Jun. 2008

Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE
GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008
Einwendung zur UVE vom 30.04.2008
Beibehaltung der Parteistellung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anrainer haben wir Parteistellung im UVP – Verfahren Brenner Basistunnel und erheben gegen die am 30.04. 2008 aufgelegte UVE fristgerecht nachstehende Einwendungen:

Die in sämtlichen bisherigen Verfahren, insbesonders in dem wasser-, forst- und naturschutzrechtlichen Verfahren (Verhandlung am 27.03.2008) vorgebrachten Einwendungen bleiben vollinhaltlich aufrecht und werden im gegenständlichen Verfahren neuerlich vorgebracht um die Parteistellung nicht zu verlieren.

Darüber hinaus wird zur **Deponierung von Tunnelausbruchmaterial** in der unmittelbaren Nachbarschaft zu unseren Liegenschaften vorgebracht:

Wir bewirtschaften einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Obstbau.
Durch die geplante Aufschüttung sind Lärm- und Staubbelastungen durch die Baustellenfahrzeuge und durch das Schüttgut über Jahre zu erwarten. Die Qualität des zu erntenden Obstes und des Grünfutters wird durch die Staubbelastung – die besonders bei Föhnstürme zu befürchten ist – leiden.

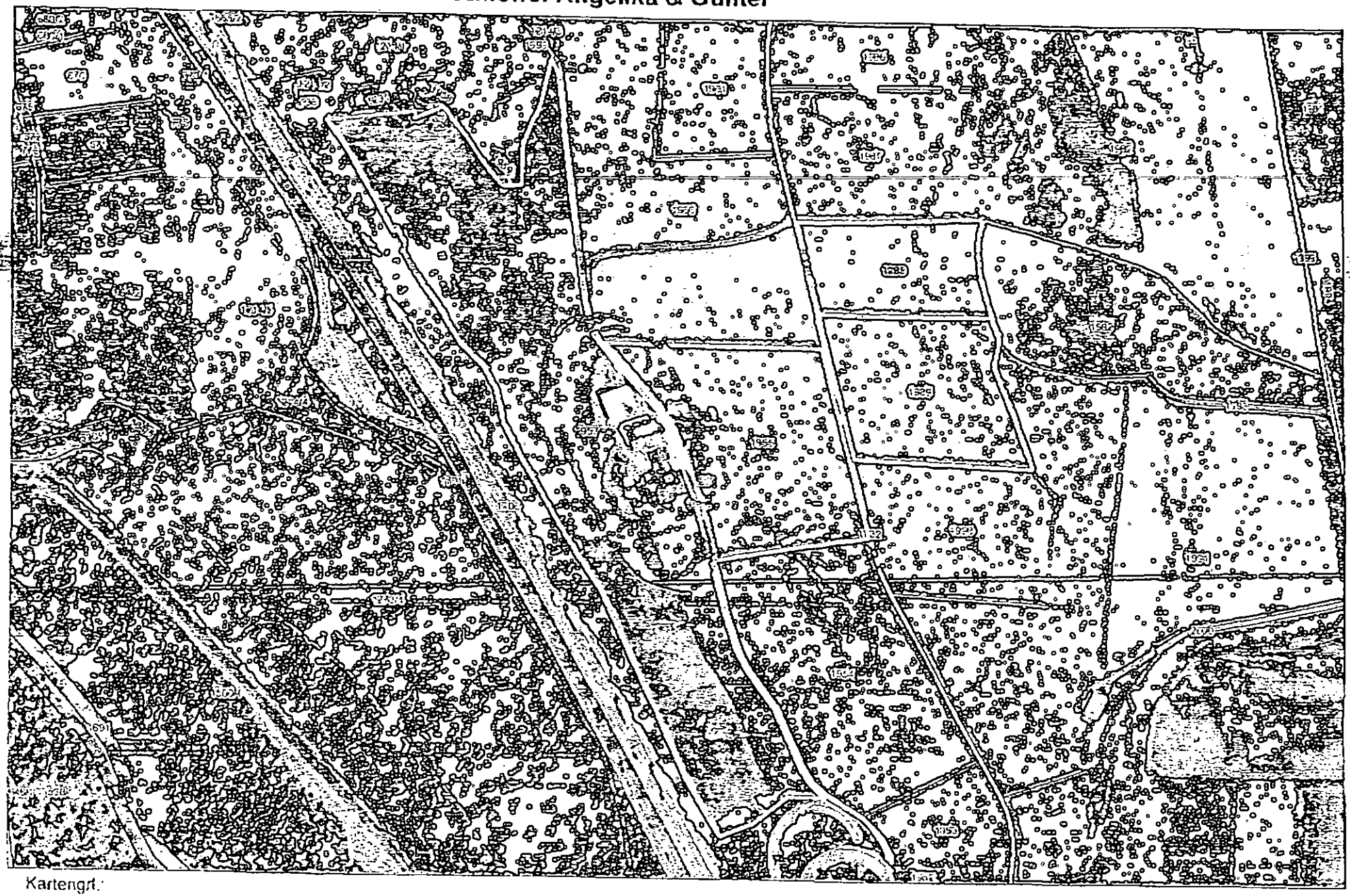
Wir wohnen auf der Gp. 1957, EZ 90004 KG Patsch und es ist zu erwarten, dass die Lebensqualität für Menschen und Tiere beeinträchtigt wird.

Als unmittelbar angrenzende Grundeigentümer (nur durch die Autobahn getrennt) können wir ohne Begleitmaßnahmen und ohne vorherige klar geregelte Schadensregulierung und volle Schadloshaltung diesem Projekt nicht zustimmen.

Angelika Schloffer, geb. 20.7.1960

Günter Schloffer, geb. 7.12.1958

GDBNR 81124 Patsch EZ 90004 Schloffer Angelika & Günter



Kartengrl.:
Orthophoto - Land Tirol/Iris
DKM - BEV 04/07

Kartographie:
FB Recht und Wirtschaft - LK Tirol

0 20 40 80 120
Meter

tirol

Landesumweltanwalt

Mag. Andrea Stecher
Telefon: 0512/508-3487
Telefax: 0512/508-3495
E-Mail: landesumweltanwalt@tirol.gv.at
DVR: 0059463
UID: ATU36970505

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
(BMVIT-IV/SCH2)
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer
Postfach 201
Radezkystraße 2
1012 Wien

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE Brenner Basistunnel
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
Verfahrenseinleitung und öffentliche Auflage

Geschäftszahl LUA-AS-UVP-6/7
Innsbruck, 17.06.2008

041816/2008
REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 19. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. ...

Bezug: Ihr Schreiben vom 30.04.2008, GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Sehr geehrter Herr Mag. Rupert Holzerbauer!

I. Allgemein:

Seitens des Landesumweltanwaltes von Tirol wird die nachfolgende Stellungnahme bzw. werden vorweg grundsätzlich die **nachfolgenden Einwendungen** zu diesem Vorhaben und der vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung eingebracht.

Beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurde ein Antrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, Grabenweg 3, 6020 Innsbruck, betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der erforderlichen in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Genehmigungen (Trassengenehmigungen nach § 3 Hochleistungsstreckengesetz, Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, Erteilung der Rodungsbewilligung nach § 17 Forstgesetz, Bewilligung nach § 153 Mineralrohstoffgesetz) für den österreichischen Abschnitt des Brenner Basistunnels eingebracht.

Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung (kurz: UVP) ist es, mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt im vorhinein, d.h. vor seiner Verwirklichung, zu prüfen. Es handelt sich dabei um eine Prognose,

die auf Taten, Fakten und wissenschaftlich anerkannten Bewertungsmethoden beruht. In der UVP wird bewertet, wie sich ein geplantes Projekt auf die unterschiedlichen Umweltmedien wie

* Menschen,
* Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
* Boden,
* Wasser,
* Luft und Klima,
* Landschaft,
* Sach- und Kulturgüter,

auswirken würde. Dabei sind auch die Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen zu berücksichtigen. Die UVP stellt damit ein wichtiges Instrument des vorsorgenden Umweltschutzes dar.

Wichtig ist, dass die Prüfung möglicher Umweltauswirkungen erfolgt, bevor ein Vorhaben in Angriff genommen wird, da viele Eingriffe in die Natur nicht wieder rückgängig gemacht werden können.

Umweltbeeinträchtigungen machen nicht an Staatsgrenzen halt. Daher ist es aus Sicht der Landesumweltanwaltschaft auch notwendig, grenzüberschreitende Auswirkungen des geplanten Vorhabens entsprechend zu untersuchen und die betroffene Bevölkerung (insbesondere die unmittelbar berührten AnrainerInnen) frühzeitig einzubinden und vollständig zu informieren.

Der Brenner Basistunnel (BBT) als Teil des österreichischen und transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verbindet auf einer Länge von 55 km durch den Alpenhauptkamm das österreichische Eisenbahnnetz im Raum Innsbruck mit dem italienischen im Raum Franzesfeste. In Österreich erfolgt seine Einbindung einmal in Innsbruck-Wilten am südlichen Ende des Hauptbahnhofs, zum anderen in zwei Schleifen unterirdisch in die „Umfahrung Innsbruck" im Raum Aldrans. Beide Anbindungen sehen zugleich die kreuzungsfreie Überführung vom österreichischen Rechtsfahrsystem in das italienische Linksfahrsystem vor. Das System des BBT besteht aus zwei eingleisigen Tunnels (Radius 4.05 m) in einem Regelabstand von 70 m und einer Steigung von 6 ‰. Zwischen diesen liegt rund 12 m tiefer ein Entwässerungsstollen (Durchmesser 6,0 m). Alle 330 m werden die Fahrtunnels durch Querschläge verbunden, die eine Flucht und Evakuierung von Personen in die Gegenröhre ermöglichen. Im Abstand von rund 20 km werden als Multifunktionsstellen (MFS) bezeichnete Nothaltepunkte und Gleisverbindungen zwischen den Röhren geschaffen. In die „MFS Innsbruck" unter dem Nordabhang des Patscherkofels münden zugleich die beiden Einbindungen von Innsbruck Hauptbahnhof und der „Umfahrung Innsbruck". Die „MFS Steinach" im Raum St. Jodok verfügt zusätzlich über eine Überholmöglichkeit. Beide MFS sind über seitliche Zugangstunnels erreichbar, deren Portale im Stadtteil Vill der Stadt Innsbruck westlich der Autobahn ca. 500 m nördlich der Europabrücke (Portal Ahrental) bzw. im Ortsteil Wolf der Marktgemeinde Steinach am Brenner liegen. Die Abzweigung von der „Umfahrung Innsbruck" wird durch einen Zugangstunnel von der Ampasser Landesstraße nahe der Autobahnraststätte Ampass erschlossen. Der Inntaltunnel wird zwischen seinem Ostportal in Tulfes und der Abzweigung zum BBT mit einem begleitenden Rettungsstollen versehen.

Der BBT wird als Mischverkehrsstrecke ausgeführt. Er ist auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt. Das Betriebsprogramm sieht die Führung der Ferngüterzüge über die Umfahrung Innsbruck und dessen unterirdische Verbindung zum Brenner Basistunnel vor. Die Einbindung nach Innsbruck Hauptbahnhof dient im Wesentlichen dem Personenfernverkehr, weshalb hier auch Steigungen größer als 6 ‰ geplant sind.

Der Bau des BBT erfolgt über die Zugangstunnel Ampass, Ahrenthal, Wolf (Nord und Süd) und den begleitenden Rettungsstollens vom Portalvorplatz in Tulfes. Zum Schutz der Bevölkerung werden die großen Baustellen in Tulfes, Ampass/Egerdach, Ahrental und Wolf direkt über eigene Baustraßen mit der Autobahn, in Wolf wird durch einen eigens angelegten Baustraßentunnel, verbunden. Der Bau der Einbindung in Innsbruck erfordert umfangreiche Umbauten im Bereich der Ausfahrtsgleise Süd des Hauptbahnhofs mit einer Reihe von Gleisprovisorien. Diese Baustelle wird über eine eigene Sillbrücke mit der Auffahrt zum Südring verbunden. Der Vortrieb der Fahrtunnels für die Einbindung Innsbruck erfolgt von Süden, das Material fällt daher am Tunnelportal Ahrental an. Massentransporte in Innsbruck erfolgen über diese Brücke oder von der Sillschlucht über die südliche Ressselstraße zum Südring und weiter zur Autobahnauffahrt Innsbruck Ost.

Das Ausbruchmaterial wird in eigens angelegten Deponien in Ampass (zusammen 754.000 m³), westlich der Brennerautobahn und weit des Zugangstunnelportals Ahrental (2,7 mio m³), nordwestlich des Parkplatzes Europabrücke (1,2 mio m³) und im Padastertal (7,7 mio m³) abgelagert. Über das öffentliche Verkehrsnetz wird das Material des Entwässerungsstollens im Abschnitt „Sillschlucht MFS Innsbruck" und ein Teil des Materials aus den Vortrieben der Einbindung in die Umfahrung Innsbruck zur Deponie unweit des Zugangstunnelportals Ahrental bzw. nahe der Europabrücke verbracht. das übrige Material wird über Zugangsstollen, Entwässerungsstollen, Förderbänder und eigene Baustraßen zu den Deponien transportiert, wobei die Andienung der Deponie im Padastertal über einen eigens errichteten Zugangsstollen erfolgt. Sämtliche Deponien werden im Anschluss an die Anlagerungen rekultiviert.

Das Vorhaben wird in der Stadtgemeinde Innsbruck, der Marktgemeinde Steinach am Brenner und in der Gemeinde Schmirn, Vals, Gries am Brenner, Patsch, Lans, Aldrans, Ellbögen, Pfons, Navis, Ampass, Rinn, Tulfes und Schönberg errichtet. Durch das Vorhaben werden die angrenzenden Gemeinden Mühlbachl, Mils bei Hall, Thaur, Natter, Mutters, Telfes, Volders, Sistrans sowie die Marktgemeinde Rum und die Stadtgemeinde Hall in Tirol berührt.

II. Einwendungen:

Eine Realisierung des Projektes in der beantragten Form bringt nach Ansicht der Umweltanwaltschaft massive, zum Teil irreversible Beeinträchtigungen für sämtliche Schutzgüter im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (kurz: UVP-G) mit sich.

Insbesondere ist von folgenden Beeinträchtigungen auszugehen:

a) **Dimension des Projektes:**

Die Realisierungsdauer des gesamten projektierten Vorhabens beträgt nach einer ersten Abschätzung ca. 2 Jahrzehnte. Zudem sollen immense Mengen an Aushubmaterial bewegt werden. Auf Grund der

zeitlichen und räumlichen Dimension wird es zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen sämtlicher Schutzgüter nach dem Tiroler Naturschutzrecht 2005 und dem UVP-Gesetz 2000 kommen. Um den enormen Umfang des Vorhabens zu verbildlichen soll hier als Beispiel nur die projektierte Deponiekubatur von 7,7 Millionen Kubikmeter an Aushubmaterial allein in der Deponie „Padastertal", die damit verbundenen Überschüttungen, Geländeveränderungen, Transporte genannt werden.

b) Bereich Wasser:

Bereits realisierte Tunnelprojekte in Südtirol, aber auch der Ausbau der Unterinntaltrasse lassen *gravierende Beeinträchtigungen von Quellen befürchten. So wurde etwa in der Tiroler Tageszeitung* vom 21./22. Mai 2008 berichtet, dass durch die im Bau befindliche Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel die Brennereisenbahn GmbH (BEG) ua. einen Tunnel unter der Ortschaft Brixlegg *gegraben hat, woraufhin das Wasser der „Mehrner Heilquellen" versiegte. Durch das geplante* Vorhaben sind Auswirkungen sowohl auf den Grundwasserkörper als auch auf Quellen und andere Gewässer und damit eine Beeinträchtigung derselben nicht auszuschließen. Die Landesumweltanwaltschaft möchte an dieser Stelle auf die Wichtigkeit entsprechender Beweissicherungen hinweisen!

c) Schutzgebiete:

Zu möglichen Auswirkungen auf Schutzgebiete, wie etwa das Natura 2000 und Naturschutzgebiet „Valsertal" (LGBl Nr. 4/2001) wurden laut den übermittelten Unterlagen bisher keine näheren Untersuchungen übermittelt. In diesen Bereichen ist jedoch (nicht nur aufgrund der nach FFH-RL genannten Arten und Lebensräume) mit gravierenden, irreversiblen Schäden zu rechnen.

d) Schutzgüter:

Sämtliche Schutzgüter gem. § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 (Landschaftsbild, Erholungswert, Lebensraum und Naturhaushalt) werden durch das Projekt derart beeinträchtigt, dass von irreversiblen Schäden aller dieser Schutzgüter ausgegangen werden muss. Überdies ist von gravierendsten und irreversiblen Beeinträchtigungen folgender Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G auszugehen: Menschen, Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter. Dies wird am Beispiel betroffener **Sonderstandorte bereits in der derzeitigen Planungsphase deutlich:** Die Dimension des Projektes bringt es mit sich, dass mehrere Sonderstandorte vom Projekt betroffen sind und von schwerwiegenden Beeinträchtigungen dieser ausgegangen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das besonders schutzwürdige Feuchtgebiet und Hochmoor „Lanser Moor" durch das geplante Vorhaben irreversibel beeinträchtigt wird. Die Problematik des Absinkens des Grundwasserspiegels und die damit einhergehenden immensen Auswirkungen auf das Moor wurden bereits in der Verhandlung betreffend des Erkundungsstollen am 27.3.2008 diskutiert und könnten eine Zerstörung diese Moors bedeuten.

III. Ausgleichsmaßnahmen:

Auf Grund der seitens der BBT-SE bislang eingebrachten lückenhaften Einreichunterlagen ist das Projekt „Brennerbasistunnel" nach Ansicht der Umweltanwaltschaft noch keinesfalls genehmigungsfähig. Die gravierenden und teils irreversiblen Beeinträchtigungen auf Natur, Mensch und Umwelt müssen die Projektwerberin dazu veranlassen, besonders darum bemüht zu sein, entsprechende Ausgleichsmaßnahmen grundsätzlich zu überdenken und in die Projektunterlagen einzuarbeiten. Ohne Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Bestimmungen des

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes ist das vorliegende Projekt als nicht umweltverträglich einzustufen und daher nach Ansicht der Landesumweltanwaltschaft nicht genehmigungsfähig.

IV. Alternativprüfung:

Die Projektwerberin hat gem. § 6 Abs. 1 Z. 2 UVP-G in der Umweltverträglichkeitserklärung (in Folge kurz: UVE) andere von ihr geprüfte Lösungsmöglichkeiten (Standort- bzw. Trassenvarianten) und in Hinblick auf die Umweltauswirkungen die Auswahlgründe anzugeben. Dabei ist insbesondere auf umweltrelevante Faktoren einzugehen.

Die vorliegende UVE bedarf ua. folgender Ergänzungen:

- In Bezug auf das Schutzgut **Luft** sind im Bewertungsschema und in der Darstellung der Wirksamkeit der Maßnahmen Ergänzungen nötig. Das Kap. 5.1.1.1. enthält zwar die für die Ermittlung der Vorbelastung herangezogenen Luftgütemessstellen, jedoch keine Angaben darüber, für welche Gebiete diese repräsentativ sind. Weiters sind diesem Kapitel keine Angaben bezüglich der Eignung des verwendeten Ausbreitungsmodells für die betrachteten Teilräume zu entnehmen.
- Bezüglich des Schutzgutes **Landschaftsbild** muss eine genauere Abgrenzung der Untersuchungsräume und der Bewertung des Ist-Zustandes erfolgen.
- Die Angaben zu den anfallenden **Abfällen** sind zu konkretisieren.
- Eine detaillierte Beschreibung der **Lärmsituation** in Form einer Immissionspegelermittlung ist der bisherigen Beschreibung hinzuzufügen. Weiters ist ein Vergleich zwischen der prognostizierten Immissionssituation und der Nullvariante anzustellen. Die eingereichte UVE gibt keine Aufschlüsse von den Distanzen zur nächstgelegen Wohnsiedlung, die vom Projekt direkt betroffen sind. Diesbezügliche Angaben sind für eine Beurteilung unerlässlich.
- Eine Darstellung, dass auf das Schutzgut **Grundwasser** keine Auswirkungen zu erwarten sind, die den Zielsetzungen des Wasserrechtsgesetz und der Wasserrahmenrichtlinie widersprechen, ist beizufügen.
- Überdies ist die **Nullvariante** ist gemäß § 1 Abs. 1 Z: 3 UVP-G zu prüfen. Dabei sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Projektes darzulegen.
- Bezüglich **Fauna und Flora** sind genauere Angaben über die Vorgangsweise bei der Auswahl der Erhebungsflächen, die Aufnahmeintensität und die Art der Erfassung zu machen. Dies insbesondere auch hinsichtlich allfälliger durch das Projekt möglicherweise entstehende Veränderungen von Lebensraumbedingungen (mikroklimatisch, Wasserversorgung, etc).
- Bezüglich möglicher Auswirkungen auf Lebensräume, die direkt oder indirekt durch die Bau- und Betriebsmaßnahmen verursacht werden, ist eine umfassende Aufstellung und Untersuchung derselben nach Ansicht der Umweltanwaltschaft unerlässlich.
- Die UVE muss um die angestrebten wasserrechtlichen Bewilligungen erweitert werden, um Belastungen auf **Oberflächengewässer** in stofflicher und mengenmäßiger Hinsicht beurteilen zu können (worst case).
- Eine genaue Gesamtdarstellung des **Bodenverlustes** (flächenmäßige Angaben) ist nachzureichen, wobei die Flächen sämtlicher Nutzungsarten und nicht nur landwirtschaftlich genutzter enthalten sein müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Tiroler Landesumweltanwaltschaft:

Mag. Andrea Stecher

55

ALLGEMEINE UMWELTPOLITIK

Sektion V – Referat Umweltbewertung

lebensministerium.at

A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5
Telefon: (01) 31 304
Durchwahl: 3536
Telefax Nr.: (01) 31 304-3700
Sachbearbeiterin: DI Markus Leitner

Datum: 17. Juni 2008
Zahl: 162-193/08
02 0273/16-UK/08

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)
Postfach 201
Radetzkystraße 2
1030 Wien

GZ.BMVIT-220.151/0010-iV/SCH2/2008

Betrifft: Brenner Basistunnel; Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung des Brenner Basistunnel eingebracht. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom BMVIT die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 haben der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Recht, zur UVE Stellung zu nehmen. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelte UVE zum gegenständlichen Vorhaben langte am 6. Mai 2008 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, ein.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 24 oder eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 24a UVP-G 2000 nicht vorwegnehmen, sondern bezieht sich im Wesentlichen darauf, ob die Angaben der UVE vollständig und plausibel sind, sowie fachlich einwandfrei konzipiert wurden. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher auf folgende Punkte eingegangen:

- Darstellung des Untersuchungsrahmens
- Vollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die inhaltlichen Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000
- Methodischer Ansatz zur Erstellung der UVE

- Nachvollziehbarkeit bei der Erstellung der Daten

Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

Fachbereich I	**Projektrahmen – Zusammenfassung und Maßnahmenübersicht**
1.1	Einlagenverzeichnis
1.2	Zusammenfassende Dokumente
1.3	Kommunikations- und Informationskonzept
1.4	Maßnahmenübersicht
1.5	Trassenverordnungsstreifen und Umhüllende gem. UVP-G
1.6	*Zusatzdokumente Optimierungsmaßnahmen*
Fachbereich II	**Projektrahmen – Projektbegründung und Alternativen**
2.1	Projektbegründung
2.2	Alternativen
Fachbereich III-0	**Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie**
3.0.1	Haupttunnel
3.0.2	Rettungsstollen Umfahrung Innsbruck und Zugang Ampass
3.0.3	Portalbereich Innsbruck
3.0.4	Portalbereich Zugangstunnel
Fachbereich III-1	**Streckenplanung**
3.1.1	Übergreifende Dokumente
3.1.2	Haupttunnelsystem
3.1.3 - 3.1.4	Anbindung Bahnhof Innsbruck, Anbindung Umfahrung Innsbruck
3.1.5	Rettungsstollen (Zugang Ampass)
3.1.6 - 3.1.7	Zugangstunnel Ahrental, Zugangstunnel Wolf
3.1.8	Autobahnanschlüsse
Fachbereich III-2	**Bauwerksplanung**
3.2.1	Übergreifende Dokumente
3.2.2	*Haupttunnelsystem*
3.2.3	Service Stollen
3.2.4 - 3.2.5	Anbindung Bahnhof Innsbruck, Anbindung Umfahrung Innsbruck
3.2.6	Rettungsstollen (Zugang Ampass)
3.2.7	MFS Innsbruck
3.2.8	*Zugangstunnel Ahrental*
3.2.9	MFS Steinach
3.2.10	Zugangstunnel Wolf
Fachbereich IV	**Bauphasen**
4:1	Baulogistikkonzept
4.2	Materialbewirtschaftung
4.3 – 4.8	Baustelleneinrichtung Tulfes, Ampass, Bahnhof Innsbruck, Sillschlucht, Wolf

Fachbereich V	**Deponieplanung**
5.1 - 5.5	Deponie Ampass Süd, Ampass Nord, Ahrental Süd, Europabrücke, Padaster
Fachbereich VI	**Umwelt – Mensch**
6.1	Siedlungs- und Wirtschaftsraum
6.2	Landschaft und Erholung
6.3	Infrastruktur
6.4	Lärm
6.5	Erschütterung
6.6	Luftschadstoffe
6.7	Elektromagnetische Felder
Fachbereich VII	**Umwelt – Tiere, Pflanzen – Lebensräume**
7.1 – 7.2	Pflanzen und deren Lebensräume, Tiere und deren Lebensräume
Fachbereich VIII	**Umwelt – Umweltmedien und deren Nutzungen**
8.1	Wasser und Wasserwirtschaft
8.2	Klima, Boden, Land- und Forstwirtschaft
8.3	Jagd und Fischerei

Allfällig später als bis zum 06.05.2008 an die Behörde übermittelte Unterlagen konnten in vorliegender Stellungnahme nicht berücksichtigt werden.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zu den Fachbereichen Verkehr, Abfall, Raumplanung, Lärm und Altlasten sowie zu den Schutzgütern Landschaft, Luft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Grundwasser, Oberflächengewässer, Klima und Boden der vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die Unterlagen zu gegenständlicher UVE sind insgesamt übersichtlich strukturiert und für die meisten Fachbereiche weitgehend vollständig. Die enthaltenen Informationen zu den Fachbereichen Raumplanung, Altlasten, Klima, Grundwasser, Oberflächengewässer, Boden und Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sind überwiegend ausreichend und nachvollziehbar dargestellt. Es bedarf jedoch punktueller Ergänzungen.

Angaben zu den anfallenden Abfällen in der Bau- und Betriebsphase sind zu konkretisieren bzw. zu ergänzen.

Für das Schutzgut Landschaft bestehen Mängel in Bezug auf die Abgrenzung der Untersuchungsräume und auf die Bewertung des Ist-Zustandes.

Die Darstellung der bestehenden Lärmsituation ist um eine detailliertere Beschreibung der Ermittlung der Immissionspegel zu ergänzen. Weiters ist die UVE (über die Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit hinaus) um einen Vergleich der prognostizierten Immissionssituation gegenüber dem Plannullfall zu ergänzen.

Ergänzungen im Bewertungsschema und der Darstellung der Wirksamkeit der Maßnahmen sind für das Schutzgut Luft notwendig.

Aufgrund der Dimension des Projekts und der zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt, sollte in der UVE dargestellt werden, dass es bezüglich des Schutzgutes Grundwasser durch das Projekt zu keinen Zielverfehlungen (quantitative und qualitative) im Sinne des Wasserrechtsgesetzes (WRG 1959) und der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) kommt.

Im Folgenden sind die für die jeweiligen Fachbereiche notwendigen Ergänzungen, untergliedert nach den gemäß § 6 UVP-G 2000 idgF. geforderten Angaben zur Umweltverträglichkeitserklärung, dargestellt.

2. Notwendige Ergänzungen

2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

2.1.1. Physikalische Merkmale des gesamten Vorhabens

Verkehr

Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass für die Berechnungen der Emissionen aus dem Baustellenverkehr davon ausgegangen wird, dass die eingesetzten schweren Nutzfahrzeuge dem Standard EURO 5 mit Partikelfiltern entsprechen. Ebenso werden bei den Baumaschinen Partikelfilter und SCR-Reaktoren vorausgesetzt. Es ist entsprechend sicherzustellen, dass dieser Standard tatsächlich eingehalten wird, insbesondere deshalb, da diese Maßnahmen nicht in der Maßnahmenübersicht aufscheinen.

Zwar werden im Themenbereich Luftschadstoffe die Nichtabgasemissionen des Schienenverkehrs in der Betriebsphase beurteilt, aus den Unterlagen geht aber nicht hervor, ob auch Abgasemissionen (z.B. durch Dieseltriebfahrzeuge) zu erwarten sind. Entsprechende Angaben sind zu ergänzen.

2.1.2. Rückstände und Emissionen

Die vorliegende UVE enthält aus abfallwirtschaftlicher Sicht keine ausreichenden Angaben zu Art, Menge und Entsorgung von Abfällen in der Bauphase – mit Ausnahme der Abfallfraktionen „Tunnelausbruchmaterial" und „Bodenaushubmaterial". Es sind daher auch alle anderen während der Bauphase anfallenden Abfälle (z.B. Baustellenabfälle, Tunnel- und Brauchwässer, Kunststoffe, Eisen- und Stahlabfälle, etc.) unter Angabe der Menge (t/a) je Abfallart inkl. der Schlüsselnummer gemäß Abfallverzeichnisverordnung (BGBl. II Nr. 570/2003, Anlage 5 idgF.) abzuschätzen. Weiters sind Angaben zur Entsorgung dieser Abfälle *(Verwertung/Recycling/externe Entsorgung) zu ergänzen.*

Angaben zu Abfällen (Art, Menge und Entsorgung), die während der Betriebsphase des Brenner Basistunnels anfallen, fehlen und sind daher zu ergänzen.

2.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

Die Darstellung umweltrelevanter Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten in Bezug auf die einzelnen Schutzgüter der UVP fehlen in gegenständlicher UVE. Auch die Darstellung der Nullvariante gemäß §1 Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 fehlt und ist zu ergänzen.

2.3. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigen Umwelt

Landschaft

Die Abgrenzung der Untersuchungsräume wurde nur grob beschrieben und in der Übersichtskarte markiert. Laut Angaben in den Unterlagen ist der „... Untersuchungsraum je nach Themenbereich unterschiedlich weit von der Trasse entfernt zu erfassen". Es fehlen Angaben, wie weit der Untersuchungsraum um die für die Landschaft relevanten Bereiche der Portale und Deponien erfasst wurde; diese Angaben sind daher detaillierter nachzureichen.

Die einzelnen Abschnitte der Landschaftsräume wurden nachvollziehbar beschrieben und bewertet. Die Bewertung der „Beeinflussungssensibilität gesamt" ist jedoch aufgrund mangelnder Begründung nicht immer nachvollziehbar und daher zu ergänzen. Es wird allgemein auf die Thematik der Gesamtbewertung eingegangen. Das herangezogene Beispiel, wonach eine reichhaltige Ausstattung mit Landschaftselementen für die Gesamtbewertung wichtiger als Sichtbeziehungen erscheine, ist in der konkreten Ausführung zu den einzelnen Landschaftsräumen jedoch nicht nachvollziehbar. Die Gesamtbewertung der Landschaftsräume ist daher im Einzelnen näher zu begründen.

Im Bericht Landschaft und Erholung werden Gebiete als „knapp außerhalb" oder „am Rande des Untersuchungsgebietes" bezeichnet. Da die Abgrenzung des Untersuchungsraumes nicht nachvollziehbar dargestellt ist, können auch diese örtlichen Beschreibungen nicht nachvollzogen werden.

Lärm

Die UVE-Unterlagen sind um die Angabe von Distanzen zur nächstliegenden Wohnbebauung von vom Vorhaben direkt betroffenen Flächen bzw. Strecken zu ergänzen.

Für die einzelnen Untersuchungsgebiete werden aus Messwerten und Berechnungen „Durchschnittswerte des ortsüblichen Schallimmissionspegels" abgeleitet. Die genaue Vorgehensweise bei der Ableitung fehlt und ist für die einzelnen Messpositionen zu beschreiben. Die gebildeten Werte sind als „ortsübliche Schallimmission" und nicht als „ortsübliche Schallimmission aus Messung" zu bezeichnen. Insbesondere sind auch die Tabellen auf Konsistenz zu prüfen – beispielsweise werden für den Messpunkt 15 in den Tab. 20 und 22 oder den Messpunkt 42 in Tab. 24 und 25 jeweils voneinander abweichende Werte für die ortsübliche Schallimmission angegeben.

Luft

Im Bericht Luftschadstoffe, Kap. 5.1.1.1 werden zwar die für die Ermittlung der Vorbelastung verwendeten Luftgütemessstellen angeführt, es fehlen jedoch Angaben, für welche Gebiete diese repräsentativ sind. Ebenso fehlen Angaben zur Eignung des verwendeten Ausbreitungsmodells für die betrachteten Teilräume. Entsprechende Angaben sind daher zu ergänzen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Bei den erhobenen Tiergruppen sind die Aufnahmeintensität, die Erfassungsart sowie das Auswahlprinzip der Erhebungsflächen detaillierter zu beschreiben. Dies ist notwendig, um die Nachvollziehbarkeit der Daten sicherzustellen und die Aussagekraft der Erhebungsergebnisse zu beurteilen.

Oberflächengewässer

Der Ist-Zustand des durch die Verlegung betroffenen Fließgewässers Padasterbach wurde hydromorphologisch untersucht. Es sind jedoch auch weitere Qualitätselemente (Makrozoobenthos und Fische) im betroffenen Gewässerabschnitt zu erheben und zu dokumentieren, da es sich gemäß morphologischer Einstufung um einen Streckenabschnitt in sehr gutem ökologischen Zustand handelt.

Boden

Forderungen des Bodenschutzprotokolls der Alpenkonvention und allfällige Widersprüche sind nicht im Zusammenhang mit dem ggsdl. Projekt diskutiert und bewertet. Dies ist zu ergänzen. Dies betrifft insbesondere die Artikel 7 „Sparsamer und schonender Umgang mit Boden" sowie Artikel 13 „Waldbauliche und sonstige Maßnahmen" in der Bau- und Betriebsphase (Bodenaushubdeponien, Einrichtung von Baustraßen, Rodungen).

2.4. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Lärm

In den UVE-Unterlagen wird angeführt, dass aufgrund der langen Dauer der Bauphase die Beurteilung der Baulärmimmissionen nach der ÖAL-Richtlinie 3 wie für Anlagenlärm erfolgt. Eine Überschreitung der in Richtlinie 3 festgelegten absoluten Obergrenze bei Planungen, durch die spezifische Immission des Vorhabens bedingt daher, dass das Vorhaben ohne Maßnahmen nicht genehmigungsfähig wäre. In der UVE erfolgt zwar eine Darstellung der Wirksamkeit der Maßnahmen (Änderung der *prognostizierten spezifischen sowie der prognostizierten Gesamtimmission aufgrund* der Maßnahmen), jedoch keine Darstellung der Änderung der Immissionssituation im Vergleich zum Nullplanfall. Die UVE ist entsprechend zu ergänzen.

Luft

Im Bericht Luftschadstoffe, Kap. 4.2 ist der angeführte Bearbeitungszugang nicht konsistent mit den Vorgaben der Gesetzgebung im Bereich Luft (Immissionsschutzgesetz-Luft). *Zwar wird in Kap. 5.1.1.2 erwähnt, dass unabhängig* von dieser Betrachtungsweise die Grenzwerte einzuhalten sind, dies ergibt sich

allerdings nicht zwingend aus dem Bearbeitungszugang. So wird in Kap. 5.2.1.7, Tab. 27, auch schon bei einer lediglich mittleren Wirkungsintensität nicht von einer Einhaltung der Grenzwerte ausgegangen. Der Bearbeitungszugang ist daher den Erfordernissen der gesetzlichen Vorgaben anzupassen, auch wenn die Eingriffserheblichkeit ohnedies für fünf von sechs Teilräumen mit „sehr hoch" bewertet wird.

Durch verschiedene Maßnahmen wird die „sehr hohe" Eingriffserheblichkeit auf eine „mäßige" Restbelastung reduziert. Allerdings finden sich zu den Maßnahmen kaum quantitative Angaben zu ihrer Wirksamkeit. Die Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit ist daher nicht nachvollziehbar und entsprechende Angaben sind zu ergänzen. Ebenso ist die Restbelastung nachvollziehbar quantitativ (z.B. durch Modellrechnungen) anzugeben und mit den Grenzwerten gemäß IG-L zu vergleichen.

Oberflächengewässer

Es ist nicht nachvollziehbar, warum für den Bauabschnitt Wolf nur die Deponierung und Verfüllung im Padastertal, eines zumindest ökomorphologisch hochwertigen Teilabschnittes, zur Auswahl steht. Dies ist zu begründen.

Welche wasserrechtlich genehmigten Einleitebewilligungen (Frachten, Temperaturen) im Konsens im Projektgebiet angestrebt werden, ist klarzustellen, um eine Abschätzung der mengenmäßigen und stofflichen Belastungen für den worst case einheitlich vorliegen zu haben.

Boden

Bei der Beurteilung des Flächenverlustes werden ausschließlich agrarische Flächen/Böden beurteilt. Es ist nicht eindeutig nachvollziehbar, ob Auswirkungen auf Böden aus anderen Nutzungen zu erwarten sind bzw. fehlt die Beschreibung von Auswirkungen auf die Waldböden. Es fehlt eine Darstellung des gesamten Boden-/Flächenverlustes. Dies ist klarzustellen respektive zu ergänzen.

Es werden ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Böden dargestellt. Ob Böden anderer Nutzungen vom Vorhaben betroffen sind, ist nicht klar nachvollziehbar. Die Darstellung und Bewertung von Waldböden fehlt und ist zu ergänzen.

2.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Einschränkung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen

Lärm

In der UVE ist anzuführen, wie die zu erwartenden Auswirkungen zu beurteilen sind, falls die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht in Anspruch genommen werden.

Weiters werden Maßnahmen teilweise nur vorgeschlagen – zum Beispiel bei der Betriebsphase Portalbereich Innsbruck oder bei der Bauphase Portalbereich Wolf einschließlich Deponie Padastertal. In der UVE ist daher eindeutig anzuführen, ob die angeführten Maßnahmen realisiert werden.

Oberflächengewässer

Da für einige Oberflächengewässer laut Unterlagen eine Verschlechterung des Zustandes erwartet wird, werden dort Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen gesetzt. Ein Monitoring ist zu installieren und die Erfolge dieser Maßnahmen sind zu dokumentieren.

Speziell an jenen Gewässern an denen keine Maßnahmen geplant sind, ist diese Verschlechterung in die Abschätzung der Auswirkungen entsprechend aufzunehmen.

2.6. zu: Allgemein verständliche Zusammenfassung

In der zusammenfassenden Beurteilung (Zusammenfassung) wird folgendes angeführt: „Insbesondere in den Themenbereichen "Gewässermorphologie", "Gewässergüte", "Fischerei" sowie "Pflanzen und deren Lebensräume" treten sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in den grenznahen Trassenabschnitten hohe Restbelastungen auf, die eine Umweltverträglichkeit in Frage stellen könnten". Daraus ist nicht zusammenfassend nachvollziehbar dargestellt, ob die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, um das Vorhaben als umweltverträglich zu beurteilen.

Landschaft

In der Zusammenfassung der UVE wird das Schutzgut Landschaft nur sehr kursorisch betrachtet. Die Ausführungen beschränken sich auf eine überblicksartige Beschreibung der Endergebnisse der Untersuchungen zur Beeinflussungssensibilität, Eingriffserheblichkeit und Restbelastung ohne dazu Begründungen für die jeweiligen Einstufungen zu geben.

Die Aussage „zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben ... bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen ... aus fachlicher Sicht ... als umweltverträglich zu bezeichnen" ist in der dargelegten Form nicht nachvollziehbar.

Die Zusammenfassung einer UVE hat die Aufgabe die interessierte Öffentlichkeit zum Vorhaben und dessen Umweltauswirkungen zu informieren. Dies ist aus den vorliegenden Unterlagen für das Schutzgut Landschaft nicht möglich. Eine nachvollziehbare, allgemeinverständliche, zusammenfassende Darstellung des Untersuchungsraumes, der Ist-Situation, der Auswirkungen und der Maßnahmen ist daher nachzureichen.

3. Empfehlungen

3.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

3.1.1. Physikalische Merkmale des gesamten Vorhabens

Verkehr

Die Mengengerüste zum Verkehr (Baustellenverkehr) finden sich in den Fachbeiträgen zu Luft und Lärm. Prinzipiell ist zu empfehlen, eine tabellarische Übersicht der zu erwartenden Verkehrsmengen, der betroffenen Verkehrswege sowie der Grundbelastung (durchschnittlicher täglicher Verkehr für das entsprechende Bau- bzw. Prognosejahr) außerhalb der Fachbeiträge (Luft und Lärm) darzustellen.

3.1.2. Rückstände und Emissionen

Im Bericht G Geothermie, Eluate, Gas und Radioaktivität werden grundsätzliche theoretische Überlegungen zur Qualität der Eluate der zu deponierenden Abfälle angestellt. Es lassen sich jedoch keine Aussagen darüber ableiten, ob in allen Fällen die Deponieklasse "Bodenaushubdeponie" ausreichend ist.

Aufgrund der Inhalte von Kap. 2.3 dieses Berichtes wäre es nicht möglich die Art und das Ausmaß der möglichen Verunreinigungen nachzuvollziehen. Unter Kap. 6.5 gibt es Empfehlungen für weitere Untersuchungen, die jedoch in der UVE fehlen und wären zu ergänzen.

In den Technischen Berichten zu den einzelnen Deponien wird darauf hingewiesen, dass die Charakterisierung der Bodenaushub- und Tunnelausbruchmaterialien gemäß Deponieverordnung 2008 erfolgen soll. Weiters werden geplante "Abweichungen von der Deponieverordnung" beschrieben, die grundsätzlich von § 18 Abs. 5 Deponie-VO 2008 (Erleichterungen der Eingangskontrolle für Tunnelausbruch) und 19 Abs. 4 Deponie-VO 2008 (Identitätskontrolle auf betriebseigenen Deponien) gedeckt sind. Der Punkt: „Eine Kontrolle beim Aufladen der Abfälle durch einen verantwortlichen Geologen bzw. durch das vorgesehene Personal für das Massenmanagement" ist gemäß § 18 Abs. 5 Deponie-VO 2008 nicht ausreichend.

Ob ein vollständiges Absehen von Identitätskontrollen den notwendigen Schutz bietet, wäre zu bezweifeln. Aufgrund der nicht durchgehenden Anwesenheit des Leiters der Eingangskontrolle / des Stellvertreters wäre darzulegen, durch welche anderen Maßnahmen das gleiche Niveau an Kontrolle gewährleistet werden soll. Schließlich handelt es sich nicht nur um die Ablagerung von "reinem" Tunnelausbruch, sondern auch um beim Bau entstehende anthropogene Verunreinigungen.

3.2. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Altlasten

Aus den Unterlagen zur UVE geht nicht hervor, ob für die in Anspruch genommenen obertägigen Flächen eine Erhebung von Altlasten und Verdachtsflächen sowie Altablagerungen und Altstandorten durchgeführt wurde. Diesbezügliche Ergänzungen wären erforderlich.

3.3. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Lärm

In den UVE-Unterlagen sollte quantitativ abgeschätzt werden, in welchem Ausmaß durch das Vorhaben eine Entlastungswirkung entlang der Bestandsstrecken zu erwarten wäre.

In der UVE werden die in der ÖAL-Richtlinie 3 angeführten Werte, mit denen die absolute Obergrenze bei Planungen festgelegt ist, durchwegs als „Grenzwerte" oder sogar als „Grenzwerte für den Straßenverkehr" (S. 77 – Technischer Bericht Lärm)

bezeichnet. Diese Vorgehensweise ist irreführend - Grenzwerte für Straßenverkehrslärm liegen in Österreich beispielsweise deutlich niedriger und die Beurteilung von Anlagenlärm richtet sich in Österreich üblicherweise nach der Änderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und nicht nach einem festen Grenzwert. Eine eindeutige Wahl der Bezeichnungen wäre wünschenswert.

In der UVE wären die Spaltenbeschriftungen bei den Angaben der Grenzwerte für Schienenverkehrslärm zu prüfen bzw. zu korrigieren, da die Werte offensichtlich einen Beurteilungspegel und nicht wie angeführt einen energieäquivalenten Dauerschallpegel darstellen.

Luft

Im Bericht Luftschadstoffe, Kap. 5.2.2 fehlt für den Teilraum Tulfes die Zuordnung der Aufpunktnummern zu der Benennung der Teilräume. Dies sollte ergänzt werden.

Klima

Auf die Erstellung einer CO_2-Bilanz wurde nach Auskunft der Projektwerberin verzichtet, diese wird jedoch in einer gesonderten Studie in Kürze veröffentlicht. In der UVE sollte auf diese Studie hingewiesen und die wesentlichen Schlussfolgerungen daraus dargestellt werden.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

In der Naturverträglichkeitserklärung (NVE) Schutzgebiet Valsertal wird nicht auf ein allfälliges „überwiegend öffentliches Interesse" des gegenständlichen Vorhabens hingewiesen. Dieses wirkt sich jedoch entscheidend auf den Verfahrensverlauf von Naturverträglichkeitsprüfungen (NVP) aus. Es wird empfohlen die wichtigsten Entscheidungskriterien der gegenständlichen NVE aufzuzeigen.

Im Bericht NVE, Kap. 6.1.2.1 wird als Kartierungsmethode die „Selektive Biotopkartierung" genannt. Es sollte zum besseren Verständnis noch ergänzt werden, dass nach der Begehung der gesamten Fläche nur jene Landschaftsteile erfasst wurden, die naturschutzfachlich als besonders hochwertig einzustufen sind.

Auch das Vorkommen prioritärer Arten und Lebensräume wirkt sich auf den Verfahrensverlauf einer NVE aus. Dieser besondere Schutzstatus ist daher auch im Text generell zu nennen.

3.4. zu: Beschreibung der Maßnahmen zu Vermeidung oder Verminderung *wesentlicher nachteiliger Auswirkungen*

Lärm

In Bezug auf die Maßnahmenwirkung ist Tab. 87 im Bericht Lärm zu überprüfen – die Maßnahmen würden nach der Tabelle die ortsübliche Schallimmission erhöhen.

Erholung

Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle werden im Teil „Erholung" lediglich vorgeschlagen. Es ist nicht nachvollziehbar, ob die hier erwähnte ökologische Bauaufsicht nach Angaben im Teil „Landschaft" tatsächlich zum Einsatz kommen wird. *Dies sollte klargestellt werden.*

Oberflächengewässer

Neben der erfolgten qualitativen wäre auch eine quantitative Abschätzung der Wirksamkeit der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen anzustreben, da nur mit einer quantitativen Abschätzung eine Nachvollziehbarkeit der angegebenen Wirksamkeit der Maßnahmen und eine spätere Evaluierung des Maßnahmenerfolges bzw. -misserfolges möglich wären.

gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UKG

Dr. Karl Kienzl

Ampass

Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH2
Postfach 3000
1030 Wien

RSb
Vorab per Telefax

Peter Huber
Telefon: 0512 345454-3
Telefax: 0512 345454-50
E-Mail: gemeinde@ampass.tirol.gv.at
DVR 0097632
UID ATU38012002
Ampass, am 18.06.2008

Brenner Basistunnel BBT - teilkonzentrietes Verfahren - Stellungnahme

Geschäftszahl *650-2008-H*

Bezug *GZ.BMVI-220.151/0010-IV/SCH2/2008*

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum Vorhaben Brennerbasistunnel BBT SE, und dem dazu bei do. Ministerium vorliegenden Antrag geben wir folgende Stellungnahme ab:

Der Bau des BBT erfolgt unter anderem über einen Zugangsstollen in Ampass. Das Ausbruchmaterial wird in zwei Deponien in unserer Gemeinde (ca. 754.000 m.³) abgelagert. Der Transport des Ausbruchmaterials erfolgt einerseits mittels Förderbändern und wird andererseits südlich entlang der A 12/Inntalautobahn eine Zufahrtsstraße errichtet.
Nördlich der Autobahn A12 liegt die Fraktion „Peerhöfe". Die Bevölkerung dieser Fraktion wird durch die Bau- bzw. Deponiemaßnahmen am meisten betroffen sein. Bereits jetzt ist die Lebensqualität unserer Bürger durch die angrenzende A 12 stark eingeschränkt. Durch den zu erwartenden LKW-Verkehr im Zuge des BBT ist mit einer zusätzlichen Lärmbelästigung für die betroffenen Anrainer zu rechnen.
Zum Schutz unserer Bürger, muss die bestehende Lärmschutzwand entlang der A12 in Richtung Westen verlängert werden.
Wir fordern daher, im Zusammenhang mit dem Bau des BBT, die Errichtung einer Lärmschutzwand südlich des Autobahnrasthauses Ampasser Hof.

Des Weiteren muss sicher gestellt sein, dass die zum Einsatz kommenden Förderbänder in jeder Phase der Deponierung so verlegt sind, dass eine Beeinträchtigung der Bewohner der Gemeinde Ampass möglichst gering gehalten wird. Die Aufstellung der Förderbänder darf während der gesamten Bauphase nur nach vorheriger Absprache mit der Gemeinde Ampass erfolgen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Der Bürgermeister:

(Hubert Kirchmair)

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 23. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

GEMEINDEAMT
Bezirk Innsbruck-Land

Römerstraße 21 | 6070 Ampass
T: 0512 / 34 54 54-0 | F: 0512 / 34 54 54-50
gemeinde@ampass.tirol.gv.at | www.ampass.tirol.gv.at
RRB Hall i. T. Bankstelle Ampass | Kto. 7.021.900 | BLZ 36362

GEMEINDEAMT VALS
6154 St. Jodok, Schmiedanger 1
Bezirk Innsbruck-Land
Telefon 0 52 79 / 52 09
Telefax 0 52 79 / 52 09 4
Internet: http://www.vals.at
E-Mail: gemeinde@vals.tirol.gv.at

Vals, 19. Juni 2008

Zahl: 047/2008

Betrifft:

Bezug:

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Postfach 2001
1000 Wien

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 24. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
Brenner Basistunnel
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Fristgerecht gibt die Gemeinde Vals zum derzeit laufenden Verfahren der Trassengenehmigung und des UVP-Verfahrens samt teilkonzentriertem Genehmigungsverfahren nachfolgende Stellungnahme ab:

Auf Grundstück 892/1, KG Vals liegt die Fassung der Sillquellen 1+2. (Quellkataster Tirol Nr. 526) Über die WVA Vals werden mit dem Wasser der Sillquellen ca. 2/3 der Häuser in unserem Gemeindegebiet mit Trinkwasser versorgt. Die restlichen Objekte verfügen über Privatwasserversorgungen. Wie die im Auftrag der BBT bereits durchgeführten geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen und Probebohrungen ergeben haben, kann ein Ausbleiben der Quellen aufgrund des Baues des Brennerbasistunnels nicht ausgeschlossen werden. Dies ist auch in den öffentlich aufliegenden Unterlagen der BBT zum Verfahren der Trassengenehmigung und des UVP-Verfahrens samt teilkonzentriertem Genehmigungsverfahren in der Einlage U-VIII-1.0-01-03 vermerkt.

Da durch ein mögliches Ausbleiben der o.a. Quellen ca. 375 Personen ohne Trinkwasser sind, besteht die Gemeinde Vals darauf, dass vor Baubeginn des Probestollens Ersatzlösungen zur Sicherstellung der Wasserversorgung gesucht und verwirklicht werden. Neben der in den aufliegenden Unterlagen angeführten Variante der Adaptierung der Berglquelle, wird seitens der Gemeinde Vals die Neufassung der „Schwarzen Brunnen Quelle" im hintersten Valsertal favorisiert. Um die Schüttung der Quelle zu beobachten, werden wir demnächst mit entsprechenden Messungen und Untersuchungen beginnen. Unser Wunsch ist, dass nach Möglichkeit auch diese Quelle in das seit dem Jahr 2000 laufende Beobachtungsprogramm der BBT bzw. des Büros ILF aufgenommen wird.

Mit dem Ersuchen um Kenntnisnahme und entsprechende Beachtung, verbleibt mit freundlichen Grüßen

Der Bürgermeister

GEMEINDE VALS
Bez. Innsbruck

GEMEINDE GRIES AM BRENNER
BEZIRK INNSBRUCK - LAND
6156 GRIES AM BRENNER
TELEFON 05274/87237 · TELEFAX 05274/87237-6

Zahl: 179
Betreff: Stellungnahme der Gemeinde Gries am Brenner zur Umweltverträglichkeitserklärung des Brenner Basistunnel

Gries am Brenner, 18.06.2008

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Gruppe Schiene, Abt. IV/Sch2
Radetzkystr. 2
1031 Wien

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 04. JULI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Gemeinde Gries am Brenner hat sich in der Gemeinderatssitzung vom 02.06.2008 mit der Umweltverträglichkeitserklärung für den Brenner Basistunnel befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Die Gemeinde Gries am Brenner erhebt als eine der Standortsgemeinden des Brenner Basistunnels keine grundsätzlichen Einwände gegen das geplante Vorhaben. Der Bau des Brenner Basistunnels wird von der Gemeinde Gries am Brenner grundsätzlich begrüßt und befürwortet. Die Gemeinde Gries am Brenner erhofft sich vom Bau des Brenner Basistunnels eine nachhaltige und spürbare Entlastung von den Belastungen durch den Straßen- und Bahnverkehr über den Brennerpass.

Die Gemeinde Gries am Brenner anerkennt ausdrücklich die umfangreichen Bemühungen der BBT SE, alle möglichen Risiken des Brenner Basistunnels umfassend zu untersuchen und entsprechende Begleitmaßnahmen zu planen. Diesbezüglich wird der BBT SE von der Gemeinde Gries am Brenner eine korrekte, offene und kooperative Vorgangsweise bestätigt, wofür im Namen der Gemeinde Gries am Brenner gedankt wird.

Wie aus den vorgelegten umfangreichen Unterlagen hervorgeht ist die Gemeinde Gries am Brenner von möglichen Auswirkungen des BBT mehrfach betroffen.

Dies sind im einzelnen folgende möglichen in der UVE enthaltenen Auswirkungen:

- mittlere Versiegenswahrscheinlichkeiten von Quellen im Venntal und im Griesbergtal und zwar der Griesbergtalquelle, Quelle Venner Fuge, obere Zollhausquelle, untere Zollhausquelle
- geringe Versiegenswahrscheinlichkeiten von Quellen am Brennersee, an der Klamm und in Padaun
- Wasserverluste von 50 bis 80 % im Vennbach bis zum möglichen zeitweisen totalen Versiegen
- Wasserverluste von 50 bis 80 % in der Sill bis zur Einmündung Obernberger Seebach
- Wasserverluste von 10 bis 20 % in der Sill unterhalb der Einmündung Obernberger Seebach

Die Gemeinde Gries am Brenner verlangt aufgrund dieser festgestellten Risiken, dass alle technischen Möglichkeiten eingesetzt werden um diese Wasserverluste zu verhindern.

Die Wasserversorgung der Gemeinde Gries am Brenner hat ihr Hauptstandbein derzeit in der Vinaderer Quelle mit einer Schüttung von 10 Sekundenliter. Diese Quelle ist wie auch der BBT SE bekannt ist durch mögliche Wassereintritte aus dem Obernberger Seebach gefährdet, sodass die Gemeinde Gries am Brenner derzeit dabei ist, ein zweites Standbein für die Gemeindewasserversorgung aufzubauen.

Dieses zweite Standbein für die Gemeindewasserversorgung soll die durch den Bau des BBT gefährdete Venner Fugequelle im Venntal sein. Dafür ist bereits die Verlegung einer Wasserleitung von Gries zum Brennersee im Zuge der Kanalisierung im Gang. Mit den Wasserberechtigten der Venner Fugequelle und den Quelleigentümern wurde bereits über eine Sanierung und Ausbau der Quellfassung grundsätzlich Einvernehmen erzielt.

Dass nun gerade diese Quelle durch den Bau des Brenner Basistunnels gefährdet ist, stellt für die Gemeinde Gries am Brenner ein großes Problem dar.

Auch die übrigen Quellen im Venntal und Griesbergtal sind für die Wasserversorgung der Ortsteile Griesberg, Venn, Brennersee sehr wichtig, sodass ein teilweises oder gänzliches Versiegen dieser Quellen mit allen möglichen technischen Maßnahmen durch die BBT verhindert werden muss.

Die im Bericht „Ersatzwasserversorgung" vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Sicht der Gemeinde Gries am Brenner nicht zielführend. Dort wird vorgeschlagen, die Klammerbergquellen als Ersatzwasserversorgung heranzuziehen bzw. eine Wasserleitung von der Vinaderer Quelle zum Brenner zu errichten, um damit eine Ersatzwasserversorgung für die Ortsteile Brennersee, Brenner, Venn, Griesberg zu gewährleisten.

Die Klammerbergquellen wurden von der Gemeinde Gries am Brenner bereits hinsichtlich der Möglichkeit einer Ersatzwasserversorgung untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass deren Schüttung vor allem im Winter bei weitem nicht ausreicht.

Die Vinaderer Quelle kommt aus den oben genannten Gründen als Ersatzwasserversorgung nicht in Frage vielmehr benötigt die Gemeinde Gries am Brenner eine zusätzliche Ersatzwasserversorgung mit ausreichender Schüttung.

Von der Gemeinde Gries am Brenner wird folgendes vorgeschlagen, um die Wasserversorgung für die Ortsteile Brenner, Brennersee, Kamm, Griesberg und Venn sicherzustellen:

Die Marktgemeinde Brenner verfügt über eine sehr groß dimensionierte Wasserversorgung für den Ort Brenner, sodass genügend Überwasser für die betroffenen Ortsteile der Gemeinde Gries am Brenner vorhanden wäre.

Die Gemeinde Gries am Brenner hat bereits mit der Gemeinde Brenner Gespräche geführt, betreffend eines möglichen Anschlusses an die Wasserversorgung der Marktgemeinde Brenner am Brenner. Diesbezüglich wurde die grundsätzliche Bereitschaft vom Bürgermeister der Gemeinde Brenner Christian Egartner erklärt.

In Hinblick auf das bestehende Risiko und die mehrfach vorhandenen Gefährdungen für Quellen im Bereich Venntal, Griesberg, Brennersee wird von der Gemeinde Gries am Brenner daher verlangt, dass als vorsorgliche Ersatzwasserversorgung durch die BBT SE der Anschluss an die Gemeindewasserversorgung der Marktgemeinde Brenne als Alternative realisiert wird.

Die Gemeinde Gries am Brenner verlangt auch im Namen aller anderen Quelleigentümer, Wasserberechtigten und Fischereiberechtigten, dass alle Maßnahmen ergriffen werden, um Wasserverluste im Gemeindegebiet Gries am Brenner durch den Bau des Brenner Basistunnels zu verhindern indem alle möglichen technischen Maßnahmen eingesetzt werden. Sollte es trotzdem zu Wasserverlusten kommen, wird verlangt, dass alle Betroffenen schad- und klaglos gehalten werden bzw. dass die notwendigen Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden.

Für das Gemeinde-E-Werk der Gemeinde Gries am Brenner an der Sill wird im Falle von Wasserverlusten verlangt, dass die Ertragsausfälle abgegolten werden.

Folgende weitere Vorschläge bzw. Forderungen erhebt die Gemeinde Gries am Brenner im Zusammenhang mit Betrieb und Bau des Brenner Basistunnels:

Die Autobahnanschlussstelle Bauhof Plon soll als ständiger Autobahnanschluss bestehen bleiben. Damit wird für die Gemeinde Gries am Brenner ein näherer Autobahnanschluss als der bestehende Autobahnanschluss Matrei geschaffen, das Ortsgebiet von Steinach insbesondere auch für den Ziel- und Quelleverkehr aus Gries umfahren und damit ein wichtiger Beitrag zu einer besseren Straßenverkehrsinfrastruktur und Umweltentlastung im Wipptal geleistet.

Die Gemeinde Gries am Brenner wünscht, dass die Deponie Padastertal während der Bauzeit für den lokalen Deponiebedarf an Bauaushüben im Gemeindegebiet Gries am Brenner mitbenützt werden kann. Die vielen kleinen Deponieflächen, die infolge des Bedarfs an Deponieflächen für Bauaushub immer wieder entstehen und der damit verbundene Verkehr stellen immer wieder lokale Belastungen für Umwelt, Bevölkerung und Landschaft dar.
Mit der Großdeponie Padaster könnte dieser Bedarf für mindestens ein Jahrzehnt leicht mitabgedeckt werden. Dadurch könnte ein Beitrag zum Natur- und Umweltschutz und zur Entlastung der Bevölkerung mit dem Bau des Brenner Basistunnels erzielt werden.

Hinweisen möchte die Gemeinde Gries am Brenner auf eine allfällige Deponiemöglichkeit für die BBT – SE im Bereich Brennersee. Im Bereich der Autobahnausfahrt Brennersee ist geplant, ein Gewerbegebiet zu errichten. Vor Errichtung dieses Gewerbegebietes ist es erforderlich eine Mulde, die von Autobahneinfahrt und Bundesstraße begrenzt ist mit ca. hunderttausend Kubikmeter Material aufzufüllen. Diese Deponie wäre beispielsweise geeignet um das Tunnelausbruchsmaterial vom Zufahrtstunnel Wolf aufzunehmen. Eine Zufahrt wäre über die Brennerautobahn ohne die Benützung von sonstigen Straßen möglich.

Dass die ursprünglich geplante Deponie im Bereich der Autobahnausfahrt Nösslach in den nunmehr vorgelegten Plänen nicht mehr enthalten ist wird von der Gemeinde Gries am Brenner begrüßt. Diese Deponie hätte einen hohen Platzbedarf bei relativ niedriger Schütthöhe gebraucht und wäre in einer exponierten Lage gelegen. Diese Deponie hätte aufgrund der windexponierten Lage eine hohe Staubbelastung im Wipptal verursacht.

Für die Bauzeit wünscht sich die Gemeinde Gries am Brenner eine enge Zusammenarbeit mit der BBT und den beteiligten Baufirmen. Hinweisen möchten wir auch auf die Möglichkeit, dass beim Bau Beschäftigte in Beherbergungsbetrieben im Gemeindegebiet allenfalls untergebracht werden können.

Die Gemeinde Gries am Brenner ersucht um Berücksichtigung der oben angeführten Wünsche und hofft auf eine problemlose Abwicklung der Baumaßnahmen für den Brenner Basistunnel und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit mit der BBT – SE.

Mit freundlichen Grüßen
Der Bürgermeister

Schöpfer Wilhelm

Ergeht zur Kenntnisnahme an:

1) Marktgemeinde Steinach, Herrn Bürgermeister Dipl. Vw. Hubert Rauch, Rathaus, 6150 Steinach
2) Planungsverband Wipptal, Herrn Bürgermeister Alfons Rastner, Gemeindeamt, 6143 Mühlbachl
3) BBT – SE Brenner Basistunnel, Grabenweg 3, 6020 Innsbruck

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

An das
BMVIT – IV/SCH2 (Vollzug)
z. Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer
Radetzkystraße 2
A-1030 W I E N

Innsbruck, 17. Juni 2008

Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE Brenner Basistunnel UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Verfahrenseinleitung und öffentliche Auflage

Edikt

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Umweltverträglichkeitserklärung des angeführten Bauvorhabens „Brenner Basistunnel" der *Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE* erlauben wir uns, folgende Einwendungen einzubringen.

Grundsätzliche Anmerkungen:

Wir sind erfreut, dass sich nun unsere rechtliche Position nach Durchführung einer UVP (Schreiben vom 21. Oktober 2007) auch für Probe- und Erkundungsstollen durchgesetzt hat, welche vom BMVIT noch am 6. Dezember 2007 per Bescheid in Abrede gestellt wurde. Mit dem vollen Risiko, nicht einmal die ohnedies viel zu geringen angedeuteten finanziellen Zuschüsse der EG lukrieren zu können (die EG kann kein Projekt unterstützen, welchem die rechtlichen Voraussetzungen wie bspw. die Durchführung der UVP fehlen; *Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juli 1985 in der aktuellen Fassung*). Wir hoffen, dass damit für derartige Projekte hinkünftig doch geklärt ist, dass eine UVP durchzuführen ist.

Zum Projekt selbst ist zunächst festzuhalten, dass bis zum heutigen Tage die „Gemeinsame Erklärung Punkt 20 aus dem EU-Beitrittsvertrag", wonach sich die Länder Österreich, Deutschland und Italien bis 31.12.1994 verpflichten, eine Entscheidung über den **Bau** und damit auch die **Finanzierung** zu treffen,

schlichtweg fehlt. Dieses Faktum ist unseres Erachtens insoweit bedeutsam, wonach sich das Gründungsmitglied Bundesrepublik Deutschland mit dieser Haltung definitiv gegen dieses Projekt der als TEN-V Achse Nr. 1 bezeichneten Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo stellt (Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates 884/2004/EG). Damit ist es auf Grund dieser Sachlage sehr wahrscheinlich, dass mit dem Bau von Erkundungs- und Probestollen und Teilen des Hauptstollens des BBT in einem äußerst sensiblen Gebirgsraum begonnen, **mangels Finanzierung sowie fehlendem politischem Willen das Gesamtprojekt nie realisiert wird.** Dann bleiben schwere und unumkehrbare Eingriffe in den Natur- und Wasserhaushalt bestehen, denen **keine** wie immer geartete **positive Verbesserungen** des betroffenen, sehr sensiblen und dicht besiedelten und bewirtschafteten alpinen Raumes im Bereich Luft- und Lärmentlastung gegenüberstehen. Wer immer die nun bereits mehr als 5 lange Jahre andauernden und sachlich nicht nachvollziehenden Konflikte um das „sektorale Lkw-Fahrverbot für Müll- und Schrotttransit" etc. auf der Inntalautobahn zum Schutz der Bevölkerung und Wirtschaft in Erfüllung der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien verfolgt, kommt zumindest auf Expertenebene zu einem glasklaren Befund: Eine Realisierung des BBT **ohne verbindliche Finanzierung** und **ohne die gleichzeitig festgeschriebenen Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen** (bspw. verursachergerechte Wegekostenrichtlinie, Begrenzungen des Straßengütertransitverkehrs in ausgewiesenen „Luftsanierungsgebieten" etc.) kann die **„erwünschten bzw. erhofften Verlagerungseffekte"** von der Straße auf die Schiene **nicht erbringen.**

Weiter fehlt aus unserer Sicht eine detaillierte Darstellung von für diesen alpinen Lebensraum wichtigen Vor- und Nachteilen in Bezug auf die geprüften Trassenvarianten; die **Null-Variante** ist ebenso nicht enthalten und dringend zu ergänzen (lt. Abs. 1 Z 3 UVP-G-2000). Ebenso sind sämtliche Eingriffe präzise dahingehend zu bewerten, wonach das Ziel des Gesamtprojektes Brenner Basistunnel aus heutiger Sicht die bestehende Transitproblematik im größten zusammenhängenden N0x-Sanierungsgebiet des Binnenmarktes nicht lösen kann. Das Ziel des „Projektes Brenner Basistunnel samt Probe- und Erkundungsstollen" ist nicht die „Verlagerung von Lkw-Transitverkehr" (zur Entlastung der Bevölkerung und Wirtschaft von Lärm und Schadstoffen) sondern bloß die „Verlangsamung des alpinen Lkw-Transit-Zuwachses" (EU-Koordinator Karel van Miert). Damit wird festgeschrieben, dass trotz der schon heute weit über den Werten der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien durch dieses Projekt „keine wie immer geartete Verbesserung der Lebens-, Gesundheits- und Wirtschaftsbelastungen" entlang der Brennerstrecke von Rosenheim – Verona erfolgen kann (präzise abgegrenztes Rahmengebiet des Übereinkommens zum Schutz der Alpen – Alpenkonvention). Angesichts des sich seit 01. Oktober 2002 ausbreitenden „belasteten Gebietes wegen permanent überhöhter N0x- und Feinstaubwerte im Tiroler Zentralraum darf nicht eine „Verlangsamung des Zuwachses des Straßengütertransitverkehrs", sondern kann und muss zur Erfüllung der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien (bspw. 1999/30/EG) sowie des IG-Luft die „Verlagerung des Straßengütertransitverkehrs" das Ziel sein (siehe Anhang 1 IST-Situation und Anhang 2 Hauptverursacher).

Insgesamt sollen aus dem Gesamtprojekt rund 12,5 Millionen m^3 allein als Aushubmaterial anfallen und scheinen uns diesbezüglich die Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe für die ohnedies hochbelastete Region zu wenig ausreichend dokumentiert und erwarten wir eine detaillierte Auflistung. Die Belastung durch Lkw-Fahrten muss ja während der gesamten Bauzeit von rund 2 Jahrzehnten gesichert werden. Ebenso wollen wir wissen, ob durch die Prüfverfahren im Rahmen der UVE Zustände wie bei der Unterinntaltrasse, wo dem Vernehmen nach rund 300.000 Tonnen Müll (nicht Ausbruchmaterial) in die Deponie Ahrntal entsorgt werden musste, ausgeschieden werden können.

Die möglichen Auswirkungen des Projekts im Hinblick auf die wichtigen Schutzgüter „Menschen und Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Luft und Wasser, Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter" sind Ziel der UVP und daher möglichst umfassend und präzise aufzuarbeiten. Dies ist uns insbesondere wichtig, als von diesem sehr großen Projekt zahlreiche Tiroler Gemeinden einschließlich der Landeshauptstadt Innsbruck direkt berührt werden. Dieses „Mega-Projekt", welches bedauerlicherweise keinen positiven Beitrag zur von der Tiroler Bevölkerung, der Tiroler Wirtschaft und der Tiroler Landespolitik längst erwarteten Milderung der hohen Belastungen aus dem Lkw-Transit über den Brenner leisten wird, wird zum Teil unumkehrbare Schäden für alle Schutzgüter nach dem UVP-G mit sich bringen.

Diesbezüglich verweisen wir vor allem auf die aus unserer Sicht negativen Erfahrungen beim laufenden Bauprojekt der Unterinntaltrasse (Versenken eines Tennisplatzes in Brixlegg, Zerstörung der wirtschaftlichen Grundlage der Mehrner Heilquellen, Einbrüche beim Pilgersteig St. Georgenberg in Vomp/Fiecht sowie den Terfner Feldern etc.).

Weitere Ergänzungen:

Wasser:

Es ist im Rahmen der UVP diesem wichtigen Gut höchste Aufmerksamkeit zu widmen, sämtliche Quellen sind zu erheben und in einem transparenten Beweisverfahren zu erfassen und während der gesamten Bauzeit zu überwachen.

Verkehr:

Nach Durchsicht der entsprechenden Unterlagen fehlen aus unserer Sicht vollständig sämtliche Hinweise auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Besonderen des alpinen Lkw-Transitverkehrs über den Brenner. Dies ist ein eklatanter Mangel in den Unterlagen und wird von uns auch als erheblicher verfahrensrechtliche Mangel gesehen und daher noch geprüft. Wie sollen die an dieser UVP beteiligten Parteien die Gesamtdimension eines derartigen Projektes auch nur annähernd beurteilen können, wenn diese Prognosen bzw. Vorausberechnungen zur Gänze fehlen?

Luft:

Insbesondere im Hinblick auf die lange Bauzeit (ca. 2 Jahrzehnte) ist darauf zu verweisen, dass das betroffene Gebiet zum Teil bereits als Luftsanierungsgebiet ausgewiesen ist. Daher ist dafür zu sorgen, dass die zig-Tausenden Lkw-Fahrten mit Aushubmaterial nur von lärm- und schadstoffarmen Lkw der neuesten Qualität durchgeführt werden. Dies auch und vor allem im Hinblick auf die **Klimaschutzziele**, denen die Republik Österreich ebenso verpflichtet ist wie dem Durchführungsprotokoll Verkehr der Alpenkonvention (in Rechtskraft seit 18.12.2002), welches in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe j dazu verpflichtet, ... „Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, ...". Weiter ist auffallend, dass zwar Luftgütemessstellen für die Ermittlung der IST-Situation herangezogen werden, es fehlen jedoch die Angaben über die „belasteten" Gebiete. Dies ist ehestens nachzuholen.

Schutzgebiete / Schutzgüter.

Für den Bereich „Valsertal" sind die fehlenden Untersuchungen ehest nachzureichen, da dieses Tal allein schon aus dem bestehenden Lkw-Verkehr beeinträchtig wird, da durch das Projekt mit sehr großen Eingriffen in die Natur- und Lebensräume zu rechnen ist. Ebenso werden Schutzgüter nach dem Tiroler Naturschutzgesetz wie *Landschaftsbild, Erholungswert, Lebensraum und Naturhaushalt sehr massiv* beeinträchtigt wenn nicht gar „immerwährend, dauerhaft und nachhaltig" zerstört. Weiter fehlen uns aktuelle Prognoserechnungen über die zu erwarteten tatsächlichen Schadstoffbelastungen durch den unvermindert anhaltenden Lkw-Transit-Zuwachs auf der Inntal- und Brennerautobahn während der zu erwartenden Bauzeit.

Weiter fehlen aus unserer Sicht bzw. sind u. a. noch zu ergänzen:

- Eine genaue Darstellung der **Nullvariante** nach § 1 Abs. 1 Z: 3 UVP-G. Dabei sind die umweltspezifischen Vor- und Nachteile der Nichtrealisierung des Projektes darzulegen.
- In Bezug auf Lärm fehlen Angaben von Abständen zu direkt betroffenen Flächen und Wohnraum.
- Gänzlich vermissen wir eine Bewertung im Hinblick auf die Vorgaben des Bodenschutzprotokolls der Alpenkonvention und wird dies sehr dringend eingefordert.
- Wie die Grenzwerte nach IG-L eingehalten werden sollen und welche Vorkehrungen für die gesamte Bauzeit getroffen werden, ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht zu erkennen und daher nachzureichen.
- Soweit für uns ersichtlich, werden nur agrarische Flächenverluste beurteilt. Daher ist der gesamte Flächenverbrauch aller Nutzungen nachzureichen.

• Für verschiedene Oberflächengewässer werden Verschlechterungen erwartet und daher Erhaltungsmaßnahmen gesetzt. Wie diese ständig kontrolliert werden, ob ein entsprechendes Monitoring installiert und die Effizienz der Erhaltungsmaßnahmen dauerhaft gewährt wird, ist transparent zu dokumentieren.

Mit freundlichen Grüßen zeichnet für den Vorstand

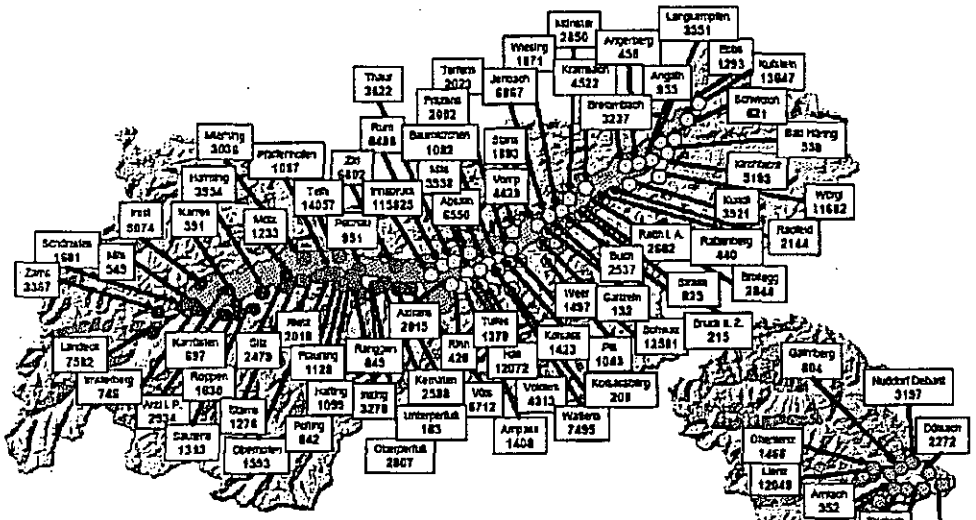
Ihr Fritz Gurgiser, Obmann

Anhang 1: Schadstoffentwicklung im Nord- und Südtiroler Zentralraum

Anhang 2: Die Verursacher und die Entwicklung der N0x-Emissionen in Tirol

Anhang 1: Tirolerinnen und Tiroler in schlechter Luft

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



Karte: Tirolerinnen und Tiroler in Sanierungsgemeinden und –streifen lt. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 262/17.07.2006)

30 Millionen m² Sanierungsstreifen wegen überhöhter Stickstoffdioxidbelastung (NO_2) entlang der A 12 Inntalautobahn

Städte und Gemeinden wegen überhöhter Feinstaubbelastung (PM_{10})

bis 700 m · bis 800 m · bis 850 m · bis 900 m Seehöhe

Kartengrundlage: Amt der Tiroler Landesregierung, TIRIS Datenbasis vom TPU
Datenbasis: Demographische Daten Tirol 2004 (Aug 2005), Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Statistik.

www.transitforum.at

Anhang 2: Die Verursacher und die Entwicklung der N0x-Emissionen in Tirol ©UBA

Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990–2005 – Anhang

NO_x-Emissionen Tirols in Tonnen [Mg]

Verursacher	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Energie-versorgung	4	2	3	32	22	63	27	25	24	22	36	47	43	70	174	212
Kleinver-brauch	2.665	2.518	2.513	2.510	2.513	2.643	2.813	2.971	3.024	2.950	2.766	3.017	2.982	3.135	2.942	2.917
Industrie	3.893	3.797	3.520	3.741	3.970	3.400	3.373	3.707	3.494	3.207	3.002	3.151	3.195	3.005	2.893	3.004
Verkehr	10.962	12.337	11.690	11.604	10.855	10.778	13.019	10.973	12.913	11.681	12.757	13.432	14.369	15.338	15.194	15.337
Landwirt-schaft	352	353	341	342	343	355	346	348	348	345	335	333	333	337	340	331
Sonstige	7	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Gesamt	17.883	19.013	18.070	18.234	17.706	17.243	19.581	18.027	19.806	18.209	18.899	19.983	20.927	21.888	21.547	21.805

Anteile:		**Zuwachs seit 1990:**	
Verkehr:	70,34 %	+	39,91 %
Industrie:	13,78 %	+	22,84 %
Kleinverbrauch:	13,38 %	+	9,46 %
Landwirtschaft:	1,52 %	-	5,97 %
Energieversorgung:	0,97 %		
Sonstige:	0,01 %		

Unsere langjährige Strategie, beim Hauptverursacher anzusetzen und damit die gesamte Region von diesem „N0x-Sanierungsgebiet" zu entlasten, wird zweifelsfrei bestätigt. Denn 2 Millionen Transitlaster hinterlassen tiefe Spuren in unseren Lungen und wirtschaftlichen Belastungen.

60

Naturfreunde
Wir leben Natur

BM f. Verkehr, Innnovation und Technologie
Abt. IV/SCH2, Postfach 3000
1030 Wien

Telefax: 01/71162-652299
E-Mail: Sch2@bmvit.gv.at

Innsbruck, am 18.06.2008

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
Brenner Basistunnel - UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

GZ MBVIT-220.151/0010-IV/SCH/2008

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung des Brenner Basistunnels eingebracht.

Die Naturfreunde Österreich, Viktoriagasse 6, 1150 Wien, vertreten durch Dr. Karl Frais wurden mit Bescheid des BMLFUW (UW 1.4.2/0072-V/1/2006) vom 27.11.2006 als Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannt und sind daher berechtigt, österreichweit die Parteienrechte gemäß § 19 Abs. 10 leg. cit. wahrzunehmen.

Die Naturfreunde erheben zum gegenständlichen Projekt und zur vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung binnen offener Frist folgende Einwendungen:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zielt darauf ab, mögliche unmittelbare und mittelbare Auswirkungen eines Vorhabens im Hinblick auf den Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage ex ante festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. Dabei sind auch die Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander zu berücksichtigen.

Naturfreunde Tirol
Bürgerstraße 6
6020 Innsbruck, Austria
Tel +43 (0) 512 584144
tirol@naturfreunde.at
www.naturfreunde.at
ZVR-Zahl: 033465039

Auf Grund des gigantischen Projektumfangs sind erhebliche, teils irreversible Auswirkungen auf alle genannten Schutzgüter während der Bauzeit, aber auch durch den Betrieb, zu erwarten.

Allein die Beeinträchtigung der Landschaft und des Erholungswertes durch die anfallenden (schwer vorstellbaren) 22.488.000 m³ Aushubmaterial (davon 57% in Österreich), welches abtransportiert und in Deponien verbracht werden muss, ist als schwerwiegend zu bezeichnen. Allgemein ist festzustellen, dass zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild eine genauere Abgrenzung und Beschreibung der Untersuchungsräume erforderlich ist.

Die Sillschlucht als beliebtes Naherholungsgebiet für die Bewohner Innsbrucks und seiner Umgebung wird ihre Attraktivität und ihren Erholungswert durch den Bau von Eisenbahnbrücken und des BBT-Portals vollkommen einbüßen.

Während der prognostizierten zwölfjährigen Bauzeit ist mit stark erhöhten Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen in den betroffenen bzw. angrenzenden Gebieten (teilweise befinden sich die Baustellen mitten im städtischen Siedlungsgebiet mit lärmempfindlichen Nutzungen) zu rechnen. Auch die Verkehrs- und damit Luftschadstoffbelastung wird zunehmen. Es ist zu prüfen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichend und geeignet sind, diese Belastungen auf ein umweltverträgliches Maß zu reduzieren.

Bezüglich der Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren bedarf es genauerer Beschreibung der erfassten Erhebungsflächen, um die getroffenen Aussagen über die Verträglichkeit nachvollziehen und überprüfen zu können. Zur Feststellung der Auswirkungen auf Lebensräume, die auf Grund des Vorhabens beeinträchtigt, verändert oder zerstört werden, ist ein umfassendes naturkundliches Gutachten zu erstellen. Mögliche negative Auswirkungen auf Schutzgebiete und Sonderstandorte sind darzustellen, zu beurteilen und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu erarbeiten. Die Projektunterlagen müssen in diese Richtung ergänzt werden. Im Besonderen ist auf das Natura2000 – Gebiet „Valsertal" Bedacht zu nehmen. Dort kommen prioritäre Arten und Lebensräume vor. Zu den möglichen negativen Auswirkungen auf die nach der FFH-RL bzw. der Vogelschutz-RL geschützten Arten und Habitate sind weiterführende Untersuchungen durchzuführen. Die mögliche Absenkung des Grundwasserspiegels und deren mögliche Auswirkungen werden dabei zu berücksichtigen sein. Es ist ein überwiegendes öffentliches Interesse nachzuweisen und umfassend darzustellen, welche Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung der Schutzziele gesetzt werden.

Durch das geplante Vorhaben sind negative Auswirkungen auf den Grund- und Bergwasserhaushalt und die zusammenhängenden Oberflächenwasserhaushalte (Bäche) nicht auszuschließen. Hier ist schlüssig darzulegen, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind, die den Zielen der WRRL widersprechen.

Eine Gesamtdarstellung der tatsächlichen Inanspruchnahme von Flächen sämtlicher Nutzungsarten ist zu ergänzen.

Eine Übersicht über die wichtigsten anderen von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten (Alternativenprüfung und Nullvariante) sowie eine Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen fehlt in der vorliegenden UVE und ist zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen,

Carola Wartusch

Mag. Carola Wartusch
(Landesgeschäftsführerin Naturfreunde Tirol)
carola.wartusch@naturfreunde.at

Naturfreunde
Wir leben Natur

BM f. Verkehr, Innovation u.
Technologie – IV/SCH2
Herrn Mag. Rupert Holzerbauer
Postfach 201
1000 Wien

winder@naturfreunde.at
Wien, 24-06-2008
BO-da/ma

Vollmacht betreffend Parteistellung im UVP-Verfahren Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE Brenner Basistunnel – UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer!

Die Naturfreunde Österreich, gemäß § 19 Abs. 10, UVP-G 2000 als Umweltorganisation bescheidmäßig anerkannt, bevollmächtigen die Vertreter der Naturfreunde Landesorganisation Tirol, die Interessen der Naturfreunde Österreich im UVP-Vorhaben Brenner Basistunnel BBT SE bei der UVP-Behörde zu vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Dayer
Bundesgeschäftsführer

Naturfreunde Österreich Bundesorganisation

Dr. Karl Frais
Vorsitzender

Kopie ergeht an Naturfreunde Landesorganisation Tirol

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 27. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Naturfreunde Österreich
Bundesorganisation
Viktoriagasse 6, 1150 Wien, Austria
Tel +43 (0) 1/892 35 34-0
Fax +43 (0) 1/892 35 34-48
info@naturfreunde.at, www.naturfreunde.at
DVR 004 68 33, ZVR-Zahl 665376741

BAWAG 02810-665-010
Postsparkasse 1857-733

Y:\Gs\Umwelt\Vollm.Uvp.Doc

61

Oesterreichischer Alpenverein

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)
Postfach 3000
1030 Wien

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 25. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008
Brenner Basistunnel; Stellungnahme des OeAV zur Erlangung der Parteistellung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Oesterreichische Alpenverein (in der Folge kurz OeAV), vertreten durch seinen Präsidenten Herrn Dr. Christian Wadsack, ist eine im gesamten österreichischen Bundesgebiet tätige Umweltorganisation mit Sitz in A-6020 Innsbruck, Olympia-Straße 37. Mit Bescheid vom 20.4.2005, GZl. BMLFUW-UW.1.4.2/0019-V/1/2005, wurde er vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (in der Folge kurz Lebensministerium) als Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 6 und 7 UVP-G 2000 anerkannt.

Gemäß Abs. 10 leg. cit. hat eine anerkannte Umweltorganisation Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gem. § 9 Abs. 1 schriftliche Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Mit Edikt vom 30.4.2008, GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008, wurde der Antrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, Grabenweg 3, 6020 Innsbruck, betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der erforderlichen in die Zuständigkeit des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Genehmigungen für den österreichischen Abschnitt des Brenner Basistunnels kundgemacht und erfolgt die öffentliche Auflage bis einschließlich 20. Juni 2008.

Aufgabe der UVP ist, es unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren

Lebensräume, auf Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft und auf Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und bewerten.

Der OeAV begehrt im Verfahren nach dem UVP-G Parteistellung und erhebt daher innerhalb offener Auflagefrist folgende Einwendungen zu oben bezeichnetem Vorhaben:

I. Öffentlichkeitsbeteiligung

Der BBT ist eines der umstrittensten Jahrhundertbauwerke Österreichs und Italiens, dessen Auswirkungen die Bevölkerung in mehrfacher Hinsicht massiv belasten werden. Daher überrascht, dass man sich darauf beschränkt hat, bloß die Minimalanforderungen zu erfüllen, die das UVP-G bezüglich BürgerInnenbeteiligung normiert.
So hat die Antragstellerin lediglich eine Kurzbeschreibung des Vorhabens sowie eine Zusammenfassung der UVE im Internet kundgemacht. Diese ist jedenfalls völlig unzureichend und widerspricht den Vorgaben der UVP-RL.

Die relevanten Unterlagen hingegen umfassen 22 Kartone à 6 Ordner, sohin 132 (!) Ordner. Akteneinsicht ist in einer großen und massiv betroffenen Standortgemeinde wie Innsbruck z.B. sechs Wochen lang von montags bis donnerstags von 8:00 bis 12:00 und von 13:00 bis 16:00 sowie freitags von 8:00 bis 12:00 möglich. Mancherorts werden diese Zeiten unterschritten.

Art. 6 Abs. 3 der UVP-RL normiert, dass die Mitgliedstaaten sicher stellen, dass der betroffenen Öffentlichkeit innerhalb eines **angemessenen** zeitlichen Rahmens die wesentlichen Informationen zugänglich gemacht werden. Umgesetzt wurde die Bestimmung in § 9 Abs. 1 UVP-G, demzufolge die wesentlichen Unterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzuliegen haben.

Mit Bezug auf den Umfang der zu prüfenden Unterlagen wird daher jedenfalls bestritten, dass der zeitliche Rahmen als angemessen im Sinne der UVP-RL zu qualifizieren ist. Die oben beschriebenen Möglichkeiten der betroffenen Öffentlichkeit, sich am Verfahren zu beteiligen, widersprechen somit der UVP-RL.

An dieser Stelle sei mit Nachdruck auch in Erinnerung gerufen, dass die vom der BBT im Vorfeld organisierten Informationsveranstaltungen und Expertensymposien teilweise kostenpflichtig waren!

II. Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sowie Wechselwirkungen

1. Auswirkungen auf den Menschen:

1.1. Unabhängig davon, welche Verkehrszuwächse der BBT nach seiner Fertigstellung aufnehmen werden wird können, ist für den OeAV jedenfalls während der langjährigen Bauphase (von 2010 bis voraussichtlich 2022, wahrscheinlich jedoch länger) von einer unzumutbaren Erhöhung der Verkehrsbelastung (insbesondere durch Baustellenbetrieb und Deponien) und von weiteren - über die bereits vorbelastete Ist-Situation hinaus - Beeinträchtigungen wie die Staubentwicklung (insbesondere in den Ortschaften Tulfes, Innsbruck, Ahrental und Wolf sowie in deren Erholungsräumen) auszugehen. Auch wird in Frage gestellt, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen tatsächlich in der Lage sind, die Eingriffserheblichkeit in dem Maße zu schmälern, dass das Vorhaben tatsächlich als umweltverträglich einzustufen ist. So sind die Feststellungen zu den Prognosen über die Erhöhung der Verkehrsfrequenz und die Auswirkungen, die sich dadurch ergeben, nach Ansicht des OeAVs nicht glaubwürdig und sind diese zu ergänzen.

1.2. Auch wie sich die zunehmende und jahrelange Verlärmung und Beeinträchtigung durch Erschütterungen, Licht, Schall, insbesondere Sprengungen, auf die Menschen (insbesondere Anrainer und Erholungssuchende) und Fauna auswirkt, wird in einem entsprechenden technischen und daraufhin bezüglich ersteren in einem humanmedizinischen Gutachten nochmals zu ergänzen sein. Diesbezüglich wird insbesondere hervorgehoben, dass die Maßnahmen zur Minderung der Erheblichkeit selbst nach Ansicht der Projektwerberin nur bedingt zielführend sind (weil sich dadurch wiederum andere Beeinträchtigungen ergeben werden und es zu einr Verlagerung kommt).

1.3. Für den OeAV als Umweltorganisation sowie Verfechter des nachhaltigen Tourismus und Sports sind insbesondere die aus der jahrelangen Bauzeit und die aus dem Verlust von Flächen in der Betriebsphase resultierenden Beeinträchtigungen für Erholungssuchende relevant. Dies gilt umso mehr in jenen Gebieten, in denen der Großteil der Deponien (Padastertal, Ampass) errichtet wird. Diese sind jedenfalls zu erheben und im Lichte der Maßnahmen zur Minderung der Erheblichkeit (neu) zu bewerten.

1.4. Beunruhigend sind auch die getroffenen Feststellungen bezüglich elektromagnetischer Felder, die auf Erholungssuchende im Freien erhebliche Auswirkungen haben werden. Es stellt sich insbesondere die Frage, wie sich diese auf die innerstädtischen Erholungseinrichtungen in Wilten und Umgebung (Tivoli) auswirken werden.

1.5. Beunruhigend sind auch die Feststellungen zum Versiegen der Quellen (geringe Wahrscheinlichkeit: 106 Quellen, mittlere Wahrscheinlichkeit: 26 Quellen; hohe Wahrscheinlichkeit: 2 Quellen; die Zachariasquelle südlich des Brenners ist schwer gefährdet!) sowie die Feststellung, dass z.B. im Padastertal ein wesentlicher Teil der Trinkwasserversorgung für Steinach gewonnen wird. So ist jüngst z.B. unerwartet das sogenannte Mehrner Heilwasser der Unterinntaltrasse zum Opfer gefallen. Es ist nur schwer vorstellbar, dass diese Gefährdung sowie generell die Gefährdung von

Wasserschutzgebieten als umweltverträglich definiert werden kann und mit dem WRG sowie der WR-RL in Einklang zu bringen sein wird.

2. Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume:

2.1. Hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen und deren Lebensräume sind insbesondere die festgestellten Beeinträchtigungen durch Deponien und Baustelleneinrichtungen (mit besonderem Augenmerk auf das Padastertal) zu hinterfragen.

2.2. Bezüglich des Padasterbaches wird festgestellt, das es sich um eine kaskadenartige Fließstrecke handelt. Nachdem festgestellt wurde, dass das erforderliche Flächenausmaß des Maßnahmentyps „Gewässer naturnah" mit der gegenwärtigen flächigen Maßnahmenplanung nicht erfüllt, der Ausgleich jedoch durch Strukturverbesserungsmaßnahmen im Ausleitungsbereich der Sill erreicht wird, wird hier zu hinterfragen sein, ob diese Maßnahme in Anwendung der WR-RL nicht ohnehin zu treffen wäre. Auch die aufgrund der negativen Flächenbilanz zu treffenden Ausgleichsmaßnahmen „Wald" sind jedenfalls zu hinterfragen und ist ihre Wirksamkeit auch aufgrund der Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Boden jedenfalls zu überprüfen.

2.3. Auch vermögen die Feststellungen, dass das Vorhaben kaum Schutzgebiete und Sonderstandorte nachhaltig beeinträchtigen wird, nicht zu überzeugen. Alleine die graphische Darstellung der vielen Schutzgebiete, die sich im unmittelbaren Nah- bzw. Einflussbereich der ausgewählten Trasse (z.B. SGBe Rosengarten, Lanser See, Lanser Moor ua) befinden, erfordert äußerste Vorsicht. So ist noch immer nicht geklärt, wo sich eine mögliche Grundwasserabsenkung ergeben und wie sich diese auswirken wird.

2.4. Auch inwieweit die Auswirkungen des Tunnels auf die Zone Valsertal und Venntal (Natura 2000-Gebiet Valsertal) tatsächlich mit der Vogelschutz- und FFH-RL vereinbar sind, kann kaum überzeugen und kann das Vorhaben aus der Sicht des OeAV derzeit nicht als umweltverträglich bezeichnet werden. Es werden Auswirkungen auf das bestehende Natura 2000-Gebiet nochmals zu prüfen sein, da wie festgestellt wurde, die wasserführenden lithologischen Einheiten im südlichen Bereich in das hintere Valsertal reichen.
Festgestellt wurde, dass der Wachtelkönig (lat. Crex crex) im Natura 2000-Gebiet Valsertal als brütende Art vorkommt. Zusätzlich wird aber zu prüfen sein, ob sich das Vorhaben negativ auf das nahe gelegene Landschaftsschutzgebiet „Nößlachjoch - Obernberger See – Tribulaune" bzw. den dort vorkommenden Crex crex, eine in Anhang I der RL angeführte Art, negativ auswirkt, da es sich hier um ein allfälliges faktisches Vogelschutzgebiet handelt. Hier wird insbesondere zur vollständigen Erhebung des ornithologischen Bestandes, des Vorkommens von gefährdeten Vogelarten und der Auswirkungen des Projektes auf deren Bestand die Einholung bzw. Ergänzung eines ornithologischen GA vonnöten sein.

2.5. Ebenfalls vonnöten wird die Einholung bzw. Integration des naturkundlichen Gutachtens zur vollständigen Erhebung der Beeinträchtigungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sein, die sich aufgrund der langjährigen Bauzeit und des massiven, nur teilweise vorübergehenden Verlusts an Lebensraum ergeben.

III. Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Wechselwirkungen

1. Boden

1.1. Hinsichtlich der empfindlichen geologischen Ausgangssituation werden im gesamten (!) Projektgebiet Setzungsbereiche prognostiziert, die insbesondere im Valser-, Venn- und Griesbergtal und am Brennerpass im cm-Bereich liegen werden. Auch werden insbesondere im Übergang von Lockergesteinsstrecken zu kompaktem Fels Setzungsbereiche prognostiziert bzw. relative Verformungen erwartet, die insbesondere in Franzensfeste erhöhte Wachsamkeit hinsichtlich der Staumauern (!) voraussetzen. Somit kann niemand vorhersagen, welche präzisen Folgen die Tunnelarbeiten, insbesondere das Austreten von "Kluftwasser" in den Tunnel, auf das Vorhabensgebiet und insbesondere in den Übergangsbereichen der tektonischen Haupteinheiten dauerhaft haben werden. Veränderungen wird es laut UVE geben. Hier ist es jedenfalls notwendig, genauere Informationen zu erlangen und festzulegen, welche Maßnahmen im worst case getroffen werden. Es können somit Beeinträchtigungen für alle Schutzgüter nach dem UVP-G derzeit jedenfalls nicht ausgeschlossen werden und sind die empfohlenen Maßnahmen derzeit noch nicht geeignet, das Vorhaben umweltverträglicher werden zu lassen. Ebenfalls festzustellen ist, ob es zu einer Austrocknung des (Schutz-)Waldes kommen wird und wie diese hinsichtlich der allfälligen und im Wipptal bekannten Erosions- und Stabilitätsprobleme des Untergrundes zu bewerten ist.

1.2. Eine Bewertung des tatsächlichen Ausmaßes der Vernichtung bestehender intakter Natur- und Kulturlandschaften für sämtliche Wirtschaftsbereiche (z.B. nachhaltigen Tourismus) ist u.a. in Hinblick auf die Inhalte der relevanten Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention (ins. Bodenschutzprotokoll), vorzunehmen. Einbußen in der Landwirtschaft werden aus volkswirtschaftlicher Sicht und hinsichtlich der langfristigen Sicherung der Ernährungsproduktion zu prüfen sein.

1.3. Hinsichtlich der Deponie(standorte) wird jedenfalls die Einholung eines GA hinsichtlich Abfallwirtschaft verlangt, damit Beeinträchtigungen durch das Material, das z.B. aufgrund von Betonzuschlagsstoffen, aber auch Schmierölen, Metallen, Plastik ua verunreinigt sein können.

1.4. Neben den bereits angeführten Problemen, die sich durch Wasseraustritte, Druckabsenkungen und Setzungen ergeben, sind die GA aus dem Bereich der Geologie sowie Hydrologie auch unter der Bedachtnahme auf Steinschlag, Lawinen und Murenabgängen unzureichend. So sind z.B. Die Gesteine der Innsbrucker Quarzphyllitdecke extrem anfällig für Massenbewegungen unterschiedlichster Größenordnungen und wird der Tunnel Silltal als auch der Portalbereich der Weströhre in Hangrutsch- bzw. Bergsturzmaterial situiert ausgeführt. Auch diese Folgen sind jedenfalls hinsichtlich der Gesamtheit der Auswirkungen auf den Boden (und unter Beachtung des Bodenschutzprotokolls der Alpenkonvention) zu ergänzen. Dies gilt umso mehr, als Niederschlagswerte nicht erhoben wurden.

1.5. Fraglich ist, welche Gefährdungspotentiale bezüglich Standsicherheit aufgrund der maximalen Schütthöhen der Deponien (Padastertal 78 m (!), Europabrücke 55 m, Ahrental Süd 53 m) entstehen können und was z.B. bei Ausfall der Drainagierung passieren wird.

2. Luft

Während der langjährigen Bauphase ist jedenfalls von einer teilweise unzumutbaren Erhöhung der Staub- und Schadstoffbelastung auszugehen. Prognosen über die Auswirkungen auf die Schutzgüter, insbesondere auf die Menschen bzw. Nachbarn iSd § 24h UVP-G können nicht nachvollzogen werden. Auch ist uE dabei nicht außer Acht zu lassen, dass viele dieser Maßnahmen Auswirkungen auf andere Schutzgüter haben (Klima, Landschaftsbild, Erholungswert) und daher nicht davon auszugehen ist, dass die Wirksamkeit wegen der stattfindenden Verlagerung voll angerechnet werden kann und sind diese grundsätzlich mit der Nullvariante in Relation zu setzen. Daher ist die Einschätzung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen nach Ansicht des OeAVs neu zu bewerten bzw. zu ergänzen.

3. Wasser

3.1. Wesentliche Fragestellungen zur Grundwasserabsenkung, zu den Auswirkungen auf die *Wassergängigkeiten der Bodenschichten, zu den Grundwasserströmen und insbesondere* zur Verhinderung von Grundwasserverschmutzung hängen mit sämtlichen Schutzgütern des UVP-G zusammen und wurden auch schon anderenorts genannt. Diese sind aber auch für *sich allgemein und insbesondere für Schutzgebiete relevant.*

3.2. Auch kann derzeit nicht mit Sicherheit gesagt werden, wie und auf welche Schutzgüter sich Beeinträchtigungen der Fließsysteme auswirken werden. Jedenfalls fest steht, dass großräumige Setzungseffekte zu erwarten sind, falls durch den Tunnelvortrieb Lockergesteinsaquiferen entwässert werden. Auch wird ausgeführt, dass insbesondere zwischen Aldrans und Igls nur über spärliche Kenntnisse der Geometrie zur Felsoberkante verfügt wird und daher Entwässerungen aus seichten Grundwasserkörpern nicht ausgeschlossen werden können. Selbiges gilt auch für den Pfitscher Talboden. Es vermag insbesondere die Feststellung, dass nur sehr starke Absenkungen des Grundwassers ausgeschlossen werden können, nicht zu beruhigen und sind hier die Gutachten jedenfalls zu ergänzen und geeignete Maßnahmen vorzuschlagen.

3.3. Auch inwieweit die festgestellte Gefährdung von Trink- und Nutzwasserversorgung, von Quellaustritten vermieden oder ihr vorgebeugt werden kann und welche Maßnahmen im Ereignisfall erfolgreich getroffen werden, wurde nicht hinreichend geklärt und sind diese Angaben zu ergänzen.

3.4. Die GA hinsichtlich der Oberflächenwässer, Limnologie, und Fischerei sind insbesondere zur Frage der Vernichtung besonders geschützter Arten und Lebensräume noch nicht geeignet, eine abschließende Beurteilung hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu treffen.

3.5. Im Übrigen wird auch zu prüfen sein, inwieweit das Vorhaben mit dem bereits festgestellten Verstoß gegen die sowie dem Verbesserungsgebot (z.B. bezüglich der Sill) der Wasserrahmenrichtlinie zu vereinbaren ist.

4. Klima

Unbestritten ist, dass es zu (klein-)klimatischen Veränderungen durch den Tunnelbau (angesprochen wurden die Eingangsbereiche der Stollen) als solchen wie auch durch die gigantischen Schüttungen an den Deponiestandorten kommen wird. Die Einschätzung der Erheblichkeit dieser Klimaveränderungen vermag nicht zu überzeugen bzw. könnte unterschätzt werden und sind somit diese Beeinträchtigungen jedenfalls nochmals auf ihre Umweltverträglichkeit hin zu bewerten.

IV. Auswirkungen auf die Landschaft

Über 16 Millionen Kubikmeter Ausbruch, im aufgelockertem Zustand ca. 25.625.000 zu transportierende m³ (!) werden Förderbänder und Waggons im Laufe der gesamten Bauzeit ins Freie transportieren. Eingebaut und wieder verdichtet ergibt das 22.488.000 m³, sprich werden daraus ca. 11 Cheops-Pyramiden, drei davon nebeneinander im Padastertal. Die Beeinträchtigung der Deponien eigentlich auf sämtliche Schutzgüter ist jedenfalls nochmals zu bewerten, da nur schwer vorstellbar ist, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist.

V. Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter

Diese wurden fast im gesamten Projektgebiet bezüglich ihrer Empfindsamkeit als erheblich eingestuft. Da auch Sach- und Kulturgüter den Erholungswert bei Freizeitaktivitäten wesentlich steigern können, wird auch deren Beeinträchtigung auf ihre Umweltverträglichkeit erneut zu prüfen sein.

VI. (Andere) Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander

1.1. Es wird ein volkswirtschaftliches GA zur Frage einzuholen sein, wie sich der BBT auf die Arbeitsplätze und Wirtschaftsbetriebe in den Gemeinden im Tiroler und Südtiroler Wipptal auswirken werden. Dabei ist weniger der „wirtschaftliche Impuls" während der Bauzeit, sondern vielmehr die „Stagnation und der Niedergang" durch den Bedeutungsverlust des Wipptales in der Betriebsphase festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten.
Dabei ist es nach Ansicht des OeAV zB nicht zulässig, den lokalen und regionalen AkteurInnen die Minimierung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung aufzutragen und dadurch das Vorhaben als umweltverträglich zu erklären (vgl 5.3.4. Portalbereich Innsbruck / Sillschlucht).

1.2. Jedenfalls bekannt ist, dass durch das Vorhaben ein enormer Energiebedarf induziert wird. Nun ist der UVE zu entnehmen, dass dieser einerseits durch die Kapazitäten der IKB und andererseits durch die TIWAG gedeckt werden soll. Es besteht die begründete Befürchtung des OeAV, dass dieser nicht näher präzisierte Energiebedarf neben dem Bedarf, der in der Region und in Tirol gegeben ist, aus den derzeit bestehenden (Wasser-) Kraftwerken, inklusive der ÖBB, nicht gedeckt werden kann. Somit könnte sich – wie bereits in Zusammenhang mit der Unterinntaltrasse bezüglich verschiedener Rohstoffe und Deponieflächen häufig argumentiert - die „Notwendigkeit" zusätzlicher Kraftwerke als mittelbare Auswirkung aus dem Vorhaben entstehen. Es wird daher eine genaue Rechnung verlangt, die den prognostizierten Energiebedarf und die Möglichkeiten belegt, diesen zu decken.

1.3. Letztendlich nicht überzeugend ist nach wie vor der Bedarfsnachweis angesichts der großen Infrastrukturprojekte in der Schweiz (Lötschbergtunnel ist bereits in Betrieb, 2016 wird der Gotthard-Tunnel in Betrieb genommen) als alternative Verkehrsrouten sowie die Auslastung auf der bestehenden Brennertrasse und die Prüfung von alternativen kombinierten Lösungsansätzen. Diese wird in jedem Fall darzulegen sein.
Ebenso wenig überzeugen kann die finanzielle Verträglichkeit des Projektes mit den derzeitigen Möglichkeiten und Willensbekundungen der Projektpartner.

Innsbruck, den 20.6.2008

Dr. Christian Wadsack
Präsident des OeAV

Oesterreichischer Alpenverein

www.alpenverein.at

62

Argen Woertz
Schöfens Nr. 23
6143 P f o n s

Pfons, 18. 06 2008

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008 DVR. – 0000175

An das
Bundesministerium für Verkehr u. Innovation u. Technologie
Radetzkystraße 2 - Postfach 3000
1030 W i e n

Fischereiberechtigter: Argen Woertz Revier Nr. 42 Sill

Stellungnahme bzw. Einwendungen

Als Eigentümer des Fischereireviers Nr. 42 an der Sill bin ich durch das gegenständliche Projekt unmittelbar betroffen. Es steht mir daher im UVP – Parteistellung zu.

Ich verlange, dass bei Durchführung des gegenständliche Projektes alle nur denkmöglichen (technisch bzw. finanziellen) Maßnahmen ergriffen u. vorgeschrieben werden, dass im Fischereirevier der derzeitige ökologisch u. fischereiwirtschaftliche Zustand nicht verändert wird, somit keine Verschlechterung eintritt.

Aus dem vorliegenden Projektunterlagen geht hervor, dass es zu folgenden massiven Beeinträchtigungen kommt:

a) Es wird zu einer verringerten Wasserführung der Nebenbäche und der Sill wegen verminderter Quellschüttungen kommen, da durch die Baumaßnahmen der Wasserhaushalt gestört wird.

b) Unbestritten ist, dass aus dem Tunnel austretende Wässer eine starke Erwärmung (mind. 30°) u. vom natürlichen Quellwasser/Vorfluter massiv abweichende Werte (insbesondere PH-Werte) aufweisen u. konzentriert in den Vorfluter eingebracht werden.

c) Das anfallende Spül- u. Schmutzwasser (starke Verschlammung) wird in die Fischereireviere eingeleitet.

Es sind grundsätzlich zwei Abschnitte zu unterscheiden:

a) Bauphase,
b) Nach Fertigstellung des Bauwerkes (Betriebsphase)

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 24. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. 6

Als Fischereiberechtigter werden folgende Maßnahmen begehrt:
Es sind sämtliche nach dem letzten Stand der Technik möglichen Maßnahmen zu treffen, dass die im Rahmen des Tunnelbaues auftretenden Wässer durch entsprechende Rückhaltemaßnahmen im Berg verbleiben u. somit keine Beeinträchtigung der Quellschüttungen eintritt.
Sollte dennoch Wasser abgeleitet werden müssen, ist durch geeignete technische Maßnahmen sicherzustellen, dass es dem physikalischen Zustand (insbesondere PH-Wert, Temperatur, Leitfähigkeit) des Vorfluters bei der Einbringungsstelle entspricht.

Insbesondere sind diese technischen Maßnahmen nicht nur für den Regelbetrieb, sondern auch mit entsprechenden Pufferkapazitäten für allfällige Sonderereignisse im Stollen (wie insbesondere unvorhergesehene Wassereinbrüche) vorzusehen.
Es wird eine unabhängige ökologische Bauaufsicht, die in keinem Naheverhältnis zum Konsenswerber steht, verlangt.
Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es trotz der geforderten Maßnahmen zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der Gewässer kommen wird, wird unter anderen als Ausgleichsmaßnahme die durchgängige Fischpassierbarkeit der Sill mit Zuflüssen vom Ursprung bis zur Mündung in den Inn gefordert.
Die dem Vorprojekt vorliegende Bestandsaufnahme durch Elektrobefischung, ist nicht aussagekräftig u. ich verlange daher vor Baubeginn eine entsprechende Beweissicherung meines Reviers
Entschädigungsansprüche durch allenfalls verursachte Schäden während der Bauphase u. Folgeschäden mache ich hiermit geltend, wobei eine ziffernmäßige Festlegung derzeit nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

A. Woerk

63

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eing. 18. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Verbund
Austrian Power Grid

Verbund Austrian Power Grid AG
Ltr. Westtirol
Wiesreinstraße 22
A-6430 Ötztal Bhf.
Telefon:
+43 (0) 5266/8908-20956
Telefax:
+43 (0) 5266/8908-20818

An/To:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH2
-1030 WIEN

Datum/Date:
18.06.2008

Telefax Nr./Fax No.:
01/71162-652299

z.H. an/to:

Seitenanzahl/No of pages:
3

Betreff/Subject:
Stellungnahme der Verbund Austrian Power Grid AG

Von/From:
Hr. Ladstätter

Mit der Bitte um/Please:

Rücksprache am/Reply by:

Kenntnisnahme/Acknowledge:

Anruf Tel Nr/Call Tel No:
+43 (0) 5266/8908-20956

Von Fax Nr/Call Fax No:
+43 (0) 5266/8908-20818

Anmerkung/Message:

Stellungnahme zu Bauvorhaben Brenner Basistunnel BBT SE;
UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Verfahrenseinleitung und öffentliche Auflage
GZ: BMVIT-220.151/0010-IV/SCH/2008

VERBUND - Austrian Power Grid AG
Am Hof 6A
1010 Wien

Stellungnahme des Vertreters der VERBUND- Austrian Power Grid AG
zu einem Bauvorhaben

Bauwerber: **Brennerbasistunnel BBT SE**

Bauvorhaben: **UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Brenner Basistunnel BBT SE**

Behörde: **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

GZ: BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Leitung: 220 kV Leitung Zell am Ziller - Westtirol

System: 275/256

Seitens der Verbund - Austrian Power Grid AG, im folgenden Verbund - APG genannt, besteht kein Einwand gegen das Bauvorhaben, wenn die nachstehenden Forderungen vom Bauwerber erfüllt werden:

- Die Forderungen im Sinne der ÖVE-L 11 in der geltenden Fassung und insbesondere jene zu Sicherheitsabständen sind einzuhalten.
- Sind Änderungen an der Leitungsanlage aufgrund des Bauvorhabens erforderlich, so erfolgen diese auf Kosten des Bauwerbers.
- Der Bauwerber nimmt zur Kenntnis, daß die Hochspannungsleitung der Verbund - APG in der Regel ständig unter Spannung steht, und verpflichtet sich, die Forderungen gemäß ÖVE-E 5 bzw. EN 50110 sowie jene aus dem Unfallverhütungsrevers der APG bei allen Arbeiten in der Nähe der Leitung einzuhalten. Die ausführende Baufirma ist deshalb auf die Gefahren, die durch eine Annäherung an die Leitung entstehen, aufmerksam zu machen. Das gilt besonders für Bagger, Ladegeräte, Mobilkräne, Betonpumpen, Gerüste u.s.w., die im Leitungsbereich eingesetzt werden.
- Wird während der Bauphase die Abschaltung der Leitung beantragt, so ist das der Verbund - APG rechtzeitig (einen Monat) vor der beabsichtigten Abschaltung bekanntzugeben. Seitens der Verbund-APG erfolgt eine Überprüfung der Abschaltmöglichkeit. Die Abschaltmöglichkeit und die Abschaltdauer richten sich nach der jeweiligen Netzsituation. Allfällige aus der Abschaltung resultierende Kosten gehen zu Lasten des Bauwerbers.
- Eventuell erforderliche Maßnahmen für einen störungsfreien Betrieb von EDV-Sichtgeräten sind von Bauwerber selbst zu tragen (z.B. durch die Verwendung eines Flachbildschirmes).
- Im Falle einer Beeinträchtigung des Fernseh- oder Rundfunkempfangs, PC, Rechner- oder Steuerungsanlagen, oder aufgrund von optischen oder akustischen Beeinträchtigungen verzichtet der Bauwerber darauf, Ansprüche jeglicher Art an die Verbund - APG zu stellen.

VERBUND - Austrian Power Grid AG
Am Hof 6A
1010 Wien

- Bei der Annäherung, Parallelführung oder Kreuzung der Rohrleitung mit der Freileitung können sich Personengefährdungen sowie Störungen bzw. Schäden an den Anlagenteilen der Rohrleitung ergeben. Es ist daher u.a. die ÖVGW Mitteilung G28 einzuhalten. Diese Gefährdungen können durch ohmsche, kapazitive oder induktive sowie atmosphärische Beeinflussung entstehen. Insbesonders ist bei der Errichtung von metallenen Rohrleitungen im Bereich von Hochspannungsleitungen die Technische Empfehlung Nummer 30 (TE 30) des Technischen Komitees für Beeinflussungsfragen (TKB) zu berücksichtigen. Diesbezüglich wird die Verbund APG soferne erforderlich, für den Mastbereich eine ergänzende Stellungnahme abgeben. Die Kosten für eventuell erforderliche Maßnahmen gehen zu Lasten des Konsenswerbers.

- Zur Gewährleistung der Standsicherheit unserer Leitungsmaste ist beim Abbau um den Mast herum ein Kegelstumpf zu belassen , dessen Dimensionen (obere Fläche und Böschungsneigung) von der jeweiligen Situation abhängt. Die Festlegung erfolgt durch den Statiker der APG

- Aushub und Baustellenmaterial sowie Anschüttungen und Planierungen dürfen nur unter Einhaltung der vorgegebenen Mindestabstände zur bestehenden Hochspannungsfreileitung vorgenommen werden.

- Die Verbund - APG ersucht, zu den noch abzuführenden Bauverhandlungen geladen zu werden.

Datum: 18.6.08 Unterschrift: .....
VERBUND Austrian Power Grid AG

DR. KLAUS NUENER
DR. NORBERT STÜTLER

RECHTSANWALTE in Kooperation

Einschreiben

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Abteilung IV/SCH2

Radetzkystraße 2
1030 Wien

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 20. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Prämonstratenser Chorherrenstift Wilten,
6020 Innsbruck, Klostergasse 7
- Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
Brenner Basistunnel, Grabenweg 3, 6020 Innsbruck
Zl. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008
Einwendungen zur UVE

Innsbruck, 18.6.2008
n-f

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich erlaube mir bekannt zu geben, dass ich die rechtlichen Interessen des Prämonstratenser Chorherrenstiftes Wilten vertrete, wobei vorerst ***beantragt*** wird, meiner Mandantin zu meinen Handen im gegenständlichen Verfahren sämtliche Schriftstücke und Ladungen, soweit sie die im Eigentum meiner Mandantin stehenden und vom gegenständlichen Projekt umfassten Grundflächen betreffen, insbesondere das Ergebnis der Überprüfungen laut den gegenständlichen Einwendungen und den dazu gehörigen Sachverständigengutachten, zuzustellen.

Vorerst wird zum Ausdruck gebracht, dass meine Mandantin dem gegenständlichen Projekt positiv gegenübersteht, dass sie aber durch das gegenständliche Projekt massivst beeinträchtigt und es damit notwendig sein wird, im Vorfeld akzeptable Gesamtlösungsansätze zu finden.

Aus diesem Grunde wurden bereits im Vorfeld Verhandlungen in Verbindung mit dem Erkundungsstollen geführt und seitens der BBT SE am 25.6.2006 eine Absichtserklärung abgegeben.

b.w.

Anichstraße 40
A-6020 Innsbruck, AUSTRIA
Telefon: 0043 (0)512 572 472
Oder 0043 (0)512 572 473
Telefax: 0043 (0)512 573 809
Email: law@ra-nuener.eu

Bankverbindung:
Hypo Tirol Bank AG
Konto: 210089210 BLZ 57000
IBAN: AT385700000210089210
BIC: HYPTAT22
DVR: R800851 / UID-Nr. ATU 31525800

MITGLIED DES
TREUHANDVERBANDES
DER TIROLER
RECHTSANWALTSKAMMER

Diese Absichtserklärung hatte die Herstellung des Erkundungsstollenprogrammes für den Brenner Basistunnel im wesentlichen zum Gegenstand sowie die für die Errichtung des Hauptprojektes Brenner Basistunnel im südlichen Bahnhofsbereich des Hauptbahnhofes Innsbruck und im Eingangsbereich zur Sillschlucht befindlichen Grundflächen.

Ausdrücklich wurde im Rahmen dieser Absichtserklärung zum Ausdruck gebracht, dass seitens meiner Mandantin danach getrachtet wird, eine Gesamteinigung bezüglich der zu überlassenden, vorübergehenden bzw. dauernden Rechte zu erzielen, wobei die BBT SE zugesichert hat, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um hier meiner Mandantin entgegen zu kommen und so den Projektsfortgang dieses wichtigen Projektes zu gewährleisten.

Des weiteren wurde am 28.9.2006 zwischen meiner Mandantin und der BBT SE ein Bestandvertrag abgeschlossen, der Teile der Gst 1322/5 im Ausmaß von 6318,42 m^2 zum Gegenstand hatte. In diesem Bestandvertrag wurde ausdrücklich definiert, dass der gegenständliche Vertrag keinen Einfluss auf eine Nutzung des Bestandobjektes im Rahmen des Hauptprojektes Brenner Basistunnel nimmt und eine diesbezügliche Nutzung in einem gesonderten Vertrag getroffen wird. Das Bestandobjekt wird daher ausschließlich zum Zwecke der Errichtung des Erkundungsstollenabschnittes "Innsbruck-Ahrental" genutzt.

Wie sich jedoch aus den Projektsunterlagen nach Meinung meiner Mandantin ergibt, wird der Erkundungsstollen nunmehr nicht nur als Erkundungsstollen genutzt, sondern wird sehr wohl in das Hauptprojekt integriert bzw. soll dieser Erkundungsstollen dann auch in Verbindung mit dem Hauptprojekt Verwendung finden, sodass unter Bezugnahme auf den Inhalt des am 28.9.2006 abgeschlossenen Bestandvertrages zu hinterfragen ist, ob ein vertragsloser Zustand hinsichtlich der Grundflächen meiner Mandantin, die durch das Projekt auf Dauer und vorübergehend genutzt werden, besteht.

Damit wird weiters unter Berücksichtigung des Hauptprojektes zu hinterfragen sein, inwieweit meine Mandantin durch diese geänderte Situation beeinträchtigt wird, insbesondere welche Belastungen meine Mandantin in Bezug auf Staub, Lärm, Erschütterungen, etc. sowohl während der Bauphase als auch während der Betriebsphase zu erleiden hat.

Im Rahmen der bereits mit meiner Mandantin geschlossenen Verträge wurde ausdrücklich festgehalten und vereinbart, dass in Anbetracht der historischen und gesellschaftsrechtlichen Bedeutung meiner Mandantin bzw. der Fläche, die im Eigentum meiner Mandantin steht, dass die BBT SE die Kosten für die Einsetzung eines bautechnischen und eines architektonischen Beraters durch meine Mandantin im Rahmen der UVP und aller sonstigen Genehmigungsverfahrens übernimmt.

Damit einhergehend wird sich meine Mandantin dieser Sachverständigen bedienen, um dann im UVP-Verfahren entsprechend konkrete Einwendungen zum gegenständliche Projekt abgeben zu können.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Verkehrsproblematik, insbesondere in Verbindung mit dem Baustellenverkehr, einzugehen sein, da das Flächenareal meiner Mandantin in unmittelbarer Nähe der Baustelle liegt und damit die Befürchtung besteht, dass durch den Baustellenverkehr das Areal entsprechend beeinträchtigt wird.

Des weiteren wird zu berücksichtigen sein, dass die Gebäude meiner Mandantin, insbesondere das in unmittelbarer Nähe der Baustelle situierte Stift, unter denkmalschützerischen Interessen berücksichtigt werden müssen. Auch ist die Frage der Beweissicherung der Baulichkeiten meiner Mandantin entsprechend zu erörtern und einer Lösung zuzuführen.

Abschließend wird nochmals der mit meiner Mandantin abgeschlossene Bestandvertrag vom 28.9.2006 zitiert, in dem dezidiert festgehalten wurde, dass dieser Bestandvertrag mit der Fertigstellung des Erkundungsstollenabschnittes "Innsbruck-Ahrental" endet und zu diesem Zeitpunkt auch die Rekultivierung des Bestandobjektes abgeschlossen sein muss.

Damit einhergehend muss davon ausgegangen werden, dass gegenüber meiner Mandantin äußerst sensibel und vorsichtig vorgegangen werden muss. Dies sowohl während der Bauphase als auch dann in der Betriebsphase.

Ich ersuche um Kenntnisnahme und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

DU/Partei

RECHTSANWALT
DDr. JÖRG CHRISTIAN HORWATH
VERTEIDIGER IN STRAFSACHEN

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

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

20.6.2008
HitzBr/BBT/2/H

Betrifft: Geschäftszahl IIIa1-W-37-100/36 des Amtes der Tiroler Landesregierung, Schreiben vom 19.5.2008

Einschreiterin und betroffene Grundeigentümerin: Dkfm. Brigitte Hitzinger-Hecke Lanserstraße 54, 6080 Igls als Alleineigentümerin der EZ 380 und EZ 556 Grundbuch 81112 Igls

vertreten durch: DDr. Jörg Christian Horwath
Rechtsanwalt
Anichstraße 6
6020 Innsbruck
Code R800484

wegen: BBT-SE Erkundungsstollen Innsbruck-Ahrental

einfach
1 HS
Vollmacht erteilt

STELLUNGNAHME UND EINWENDUNGEN

In der außen bezeichneten Angelegenheit gibt Frau Dkfm. Brigitte Hitzinger-Hecke als Alleineigentümerin der Liegenschaften in EZ 556 (GST 61/6) und EZ 380 (GST 61/3) Grundbuch 81112 Igls in offener Frist nachfolgende

STELLUNGNAHME UND EINWENDUNGEN

ab:

1. Vorab sei formell beanstandet, dass das nunmehrige Schreiben des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 19.4.2008 zur oben angeführten Geschäftszahl keineswegs einwandfrei darlegt, in welchem Verhältnis das nunmehr abzuführende Verfahren zum bisherigen steht. Im Schreiben vom 19.5.2008 ist im zweiten Absatz die Rede davon, dass der „gegenständliche Antrag das bei der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck anhängige Verfahren zur Errichtung des Erkundungsstollens Innsbruck-Ahrental überlagert".

2. Eine derartige Verfahrensüberlagerung ist nach der derzeit gültigen Rechtslage in Österreich nicht zulässig. Die Einschreiterin hat einen Rechtsanspruch darauf, zu erfahren, ob nun das bei der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck anhängige Verfahren, zu welchem die Verhandlungsschrift vom 27.3.2008 übermittelt wurde, noch anhängig ist. Die Einschreiterin hat auch einen Rechtsanspruch darauf, zu wissen, ob dieses Verfahren fortgeführt wird oder der Antrag zurückgezogen ist. Alle Einwendungen, die von der Einschreiterin bzw. ihrem Rechtsvertreter in der Verhandlung vom 27.3.2008 vorgebracht wurden, werden wiederholt und neuerlich geltend gemacht.

3. Wie bereits am 27.3.2008 ausgeführt, war durch die Ausschreibung vom 6.3.2008 zur Verhandlung, die am 27.3.2008 im Gemeindeamt Patsch durchgeführt wurde, unklar, ob

durch die Kundmachung vom 6.3.2008 die Verhandlung von der Bezirkshauptmannschaft oder vom Amt der Tiroler Landesregierung ausgeschrieben wurde, und von welcher Behörde das Verfahren schließlich durchgeführt wurde. Die damals bekannt gegebene Geschäftszahl war und ist eine solche des Amtes der Tiroler Landesregierung. Trotzdem wurde vom Verhandlungsleiter betont, dass er am 27.3.2008 in seiner Funktion als Beamter der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck tätig wäre. Dies sei behördenintern geprüft und abgestimmt worden. Nach Auffassung der Einschreiterin ist bis heute nicht klargestellt, ob und von welcher Behörde das Verfahren am 27.3.2008 geführt wurde. Zweifellos hat ein betroffener Bürger und Grundeigentümer Anspruch darauf, zu wissen, welche Behörde nun tatsächlich eine Verhandlung ausschreibt, und welche Behörde ein Verfahren durchführt. Dies ist bis heute unklar geblieben und wird als Mangelhaftigkeit bzw. Nichtigkeit des Verfahrens geltend gemacht. Diese umso mehr, als in der nunmehrigen Aufforderung von einer „Überlagerung" des nun gegenständlichen Antrages mit dem bei der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck weiterhin anhängigen Verfahren die Rede ist. Es ist also völlig unklar, ob das seinerzeitige Verfahren fortgeführt oder in das gegenständliche Verfahren einbezogen wird, bzw. welche Behörde in welcher Funktion welches Verfahren tatsächlich durchführt.

4. Vor Abklärung dieser formell wichtigen Fragen, die natürlich für die anzuwendenden Rechtsnormen und auch für allfällige Rechtsmittel von entscheidender Bedeutung sind, möge die Antragstellerin, aber auch die einschreitende und nunmehr auffordernde Behörde veranlasst werden, unverzüglich Sicherheit und Klarheit zu schaffen. Insbesondere bleibt völlig unklar, ob bzw. in welcher Form die Verhandlungsschrift und die Verfahrensergebnisse vom 27.3.2008 auch im gegenständlichen Verfahren berücksich-

tigt werden bzw. ihren Niederschlag finden sollen. Dies ist umso mehr unklar, als nun ausdrücklich die Aufforderung zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ergangen ist. Es ist unklar, ob es sich um ein völlig neues Verfahren handelt oder nicht.

5. Da der Rechtsbegriff der „Überlagerung" einer umgehenden Überprüfung und Klarstellung bedarf, wird höflich ersucht, das gegenständliche Verfahren abzubrechen bzw. formell entsprechend abzuklären, welcher Antrag bei welcher Behörde mit welchen gesetzlichen Bestimmungen aktuell ist, und ob bzw. welcher Antrag zurückgezogen wurde oder zurückgezogen wird bzw. ob und welche Verfahren in welcher Form „überlagert" sind und wie diese „Überlagerung" zu verstehen ist. Dies ist verfahrenstechnisch von entscheidender Bedeutung und stellt eine wesentliche Vorfrage dar. Die Einschreiterin hat einen Rechtsanspruch darauf, dass Klarheit und Rechtssicherheit gewährleistet wird. Auch die Antragstellerseite sowie die einschreitende Behörde wird hiermit aufgefordert, unverzüglich die entsprechenden rechtlich notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um unnotwendigen und letztlich für die Einschreiterin mit erheblichen Kosten verbundenen Aufwand für ihren Rechtsbeistand zu vermeiden bzw. zu verhindern. Bereits jetzt behält sich die Antragstellerin aus dem Titel des Schadenersatzes wegen der bisherigen formell verfehlten und mangelhaft vorbereiteten Verfahren gegenüber der Antragstellerseite, aber auch gegenüber der einschreitenden Behörde bzw. den einschreitenden Behörden Schadenersatzansprüche ausdrücklich vor. Zweifellos wäre die Behörde verpflichtet, Anträge, die nicht klar und eindeutig sind und ihre rechtliche Begründung haben, zurückzuweisen bzw. allenfalls zur Verbesserung an die Antragsteller zurückzustellen. Eine „Verfahrensüberlagerung" ist der öster-

reichischen Rechtsordnung fremd und verstößt sowohl gegen verfassungsgesetzliche Bestimmungen als auch gegen einschlägige EU-Bestimmungen.

6. Vor Abklärung dieser wesentlichen Vorfrage ist die Durchführung des gegenständlichen Verfahrens nicht zulässig. Die Behörde wird aufgefordert, unverzüglich die entsprechenden rechtlich notwendigen Schritte und Klarstellungen vorzunehmen.

7. In der Sache selbst sei nochmals darauf hingewiesen, dass eine Zustimmungserklärung der einschreitenden Grundeigentümerin nicht vorliegt und weiters die besonderen Verhältnisse betreffend die Liegenschaften der Einschreiterin nicht ausreichend erhoben wurden. Insbesondere ist nach wie vor nicht klar, ob bei der beabsichtigten Überdeckung von „nur „ etwas über 200 m" nicht auch Schäden an Gebäuden eintreten können. Dies ist in anderen Verfahren (Bahnumfahrungsstollen Vill) bereits in der Praxis entgegen den damals erstellten Gutachten leider zu beobachten gewesen. Daher wäre genauestens zu überprüfen, in wieweit die Bodenbeschaffenheit im Bereich der Liegenschaften der Einschreiterin eine konkrete Gefährdung, insbesondere für das Haus Lanserstraße 54 und das daneben liegende Baugrundstück gegeben ist. Insbesondere wäre auch die lokale Bodenbeschaffenheit im Nahbereich genau zu überprüfen - dies auch unter Berücksichtigung der im Nahbereich befindlichen Quellen, und ob sich durch die beabsichtigten Baumaßnahmen am Grundwasserpegel im Bereich der Grundstücke der Einschreiterin Gefährdungen oder Nachteile ergeben können. Auch eine umfassende Beweissicherung über alle auf den Liegenschaften befindli-

chen Pflanzen wäre notwendig, um sicherzustellen, dass keine nachteiligen Veränderungen bewirkt werden können.

8. Da nach dem Gutachten des naturschutzfachlichen Sachverständigen bereits relativ kleine Veränderungen von nur ca. 30 cm nachteilige Folgen für die Pflanzen haben können, und vom Projektwerber nach wie vor nicht nachgewiesen ist, dass solche nachteilige Veränderungen auszuschließen sind, wäre auch hier eine entsprechende Beweissicherung vorzunehmen.

9. Auch wäre zu prüfen, in wieweit Baulärm durch die relativ niedrige Überdeckung von ca. 200 bis 250 m eine Beeinträchtigung in unzumutbarer Form für die Einschreiterin darstellen kann.

10. Auch entsprechende Erschütterungen und Veränderungen der Bodenstrukturen wären gewissenhaft und umfassend vor Einleitung der Baumaßnahmen durch Gutachter zu überprüfen, sodass also für die Einschreiterin klar dokumentiert und erkennbar ist, ob nicht unzumutbare Beeinträchtigungen und Belästigungen sowie Gefahrenquellen für ihre Grundstücke und ihr Haus entstehen können.

11. Da im übrigen für die Einschreiterin nicht klargestellt ist, ob sich gegenüber dem „seinerzeitigen und noch anhängigen Verfahren" irgendwelche zusätzlichen Abänderungen ergeben haben, wäre auch hiezu eine entsprechende Aufklärung und Stellungnahme durch die betroffene Behörde bzw. durch die Antragstellerseite zur näheren Information der betroffenen Einschreiterin unabdingbar. Derartige telefonische Ankündigungen von Antragstellerseite wurden bisher nicht in die Tat umgesetzt.

12. Zusammenfassend erweist sich nach Auffassung der Einschreiterin das nun angestrebte Verfahren als in alle Richtungen unzulässig, unnotwendig und rechtlich nicht begründet. Es wird sohin gestellt der

ANTRAG,

das gegenständliche Verfahren sofort mangels Rechtsgrundlage zur Einstellung zu bringen.

Dkfm. Brigitte Hitzinger-Hecke

66

RECHTSANWALT
DR. MAX DENGG

A-6020 Innsbruck
WILHELM-GREIL-STR. 19 A TELEFON (0512) 573900
MENARDIHAUS, STÖCKL FAX (0512) 573900-6

Mitglied des Treuhandverbandes der Tiroler Rechtsanwaltskammer

homepage: www.ra-max-dengg.at
e-mail:office@ra-max-dengg.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH2

Radetzkystraße 2
1030 WIEN

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 23. JUNI 2008

Zl. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

ANTRAGSTELLER: **Brenner Basistunnel**
Grabenweg 3
6020 INNSBRUCK

NACHBAR GEMÄß
§ 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000: **Oberhammer Maschinenfabrik GmbH**
St. Bartlmä 3
6020 INNSBRUCK

vertreten durch:

Code R800145

Rechtsanwalt
Dr. Max Dengg
Wilh.-Greil-Straße 19 a
A-6020 Innsbruck
Tel. 57 39 00, Fax 57 39 00 - 6
RLB 1.715.200

einfach
Vollmacht erteilt

EINWENDUNGEN
ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

In offener Frist erhebt die Nachbarin Oberhammer Maschinenfabrik GmbH gegen die beantragte Umweltverträglichkeitserklärung folgende

EINWENDUNGEN:

Da bisher der Erkundungsstollen nicht einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren unterzogen war und nunmehr dieser Stollen in das Bauvorhaben eingebunden wurde, ist für den Bereich des Gst 638 Grundbuch Wilten, dessen grundbücherliche Eigentümer die Nachbarin Oberhammer Maschinenfabrik GmbH ist, entsprechender Handlungsbedarf gegeben.

Nachdem die Nachbarin über die mit dem gegenständlichen Bauvorhaben verbundenen Immissionen, Erschütterung, Wasser- und Baulärm, Verkehrsbelastung im Bau und im Betrieb nicht informiert ist, führt sie aus, dass dieses große Bauvorhaben derart massive Immissionen auf den Betrieb der Nachbarin ausübt, dass eine tatsächliche Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz für die Nachbarin gegeben wäre.

Das Bauvorhaben liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Sill, in beträchtlichem Ausmaß wird Bergwasser abgeleitet und sieht die künftige Trassenführung dem Anschein nach vor, dass diese über Pachtgrundstücke der Nachbarin führt, sodass deren Parkplätze in Zukunft offenbar entfallen sollen.

Diese Parkplätze sind aber für die Nachbarin von immenser Bedeutung und wäre ein Entfall so zahlreicher Parkplätze für die Nachbarin mit massivsten Problemen verbunden.

Da eine Genehmigung nach § 17 Abs 1 UVP-G 2000 sicher nicht ohne entsprechende Einbindung der betroffenen Nachbarn in den Entscheidungsprozess möglich ist, stellt die Nachbarin den

ANTRAG

auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung gemäß § 16 UVP-G2000.

Innsbruck, am 19. Juni 2008 Oberhammer Maschinenfabrik GmbH

67

Collegium der Gesellschaft Jesu
Sillgasse 6
6020 Innsbruck

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eing. 20. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2
Postfach 3000
1030 Wien

Innsbruck, 20.06.2008

vorab per Fax: +43(1)71162-652299

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

GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Einwendung zur UVE vom 30.04.2008

Betrifft: „Ahrenberg"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben als berührter Grundstückseigentümer, sowie als Nachbar Parteienstellung im UVP-Verfahren Brenner Basistunnel und erheben gegen die am 30.04.2008 aufgelegte UVE fristgerecht nachfolgende Einwendungen:

Im Zuge der Errichtung des Brenner Basistunnels (UVE-Materialbewirtschaftungskonzept/Berechnungen/Dok: BR-04505-Rev. 10 v. 29.2.2008) ist vorgesehen, über das Portal „Ahrental" ca. 2,6 Mio m³ (wiedereingebaut) zu schütten (aufgelockert entsprechend mehr) und im Bereich Ahrenberg West einzubauen.

Im Bereich der Deponie bestehen derzeit land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sowie Obstanbau durch verschiedene Grundstückseigentümer bzw. Bewirtschafter – diese Bewirtschaftungen sind durch das geplante Vorhaben massiv gefährdet und entsprechender Ersatz im Nahebereich nicht verfügbar.

Die Art und Weise der geplanten Nutzung und des landschaftlichen Eingriffes, nämlich die Aufschüttung eines Hügels mit einer Höhe von bis zu etwa 50 m, stößt auf unser Unverständnis und veranlasst uns zu nachfolgenden Einwendungen:

- Wir verstehen, dass im unmittelbaren Nahebereich eines Portals Deponiemöglichkeiten gesucht werden.
- Eine Deponie in der der UVE beiliegenden Form vernichtet mindestens 10 Hektar nutzbare Flächen auf Dauer, ohne dass Ersatz dafür beschaffbar ist. Dies ist insofern unverständlich, als ohnehin der Großraum Innsbruck, wie Tirol als Gesamtes mit nur wenig „nutzbaren" Flächen gesegnet ist. Die gegenständlichen Flächen befinden sich direkt neben der Brennerautobahn und ist daher eine langfristige Nutzung auch als Gewerbestandort etc. problemlos möglich – das eingereichte Projekt würde diese Langzeitmöglichkeit völlig verunmöglichen.
- Nicht nur dass man uns seit Planungsbeginn hinsichtlich der geplanten Vorhaben mehr oder weniger im Unklaren gelassen hat, auch wurden seitens der BBT SE nie wirklich irgendwelche ernsthafte Gespräche betreffend der temporären Inanspruchnahme der Flächen mit uns Eigentümern geführt. Vielmehr wurden u.a. Einreichungen für den Erkundungsstollen bei der zuständigen Behörde nach Abführung einer Verhandlung wiederum seitens der BBT SE zurückgezogen. Diese Vorgehensweise der Antragstellerin beunruhigt uns besonders, und wir fürchten dass hier mit fremden Grundeigentum in fahrlässiger Weise umgegangen werden soll.
- Die Vorgehensweise der Antragstellerin und insbesondere die geplante Bewirtschaftung unserer Grundstücke wird ausdrücklich abgelehnt, da im Sinne der Gesamtsicht der Auswirkungen des Vorhabens wesentlich verträglichere Lösungen möglich sind und angestrebt werden sollten.

- So wird beispielsweise vorgeschlagen, im nordwestlichen Bereich der geplanten Deponie einen (bereits durch einen Dritten eingereichten) Abbau zu nutzen um dort, bei unwesentlicher Geländeveränderung, einen Bodenaustausch von ca. 850.000 m³ umzusetzen.

- Weiters sollen ca. 600.000 m³ geplante Fremdverfuhr von Ausbruchsmaterial aus dem Bereich Innsbruck nicht auf die Deponie Ahrenberg und somit unsere Grundstücke sondern auf näher gelegene (bereits bestehende) lokale Deponiestandorte erfolgen.

- Zum Beispiel könnten ca. 300.000 m³ auf die ca. 1,5 km nahe gelegene Deponie „Zenzenhof" (über die Autobahn) verfrachtet werden.

- Wird sodann das allenfalls reduzierte und noch verbleibende Volumen derart in die (Gesamt) fläche enddeponiert, dass die nutzbaren Flächen im Gebiet (ebene Flächen unter 6° Neigung) erhalten bleiben, so wäre unter entsprechender Abgeltung der sonstigen Nachteile eine Zustimmung möglich.

Es wird ersucht, dies bei der Weiterverfolgung des Projektes entsprechend zu berücksichtigen.

Weiters weisen wir darauf hin, dass über Teilflächen der vom Projekt betroffenen Flächen bereits aufrechte Vertragsverhältnisse bestehen – diese Vertragsverhältnisse lassen sich mit dem derzeitigen Projekt nicht vereinen und muss die Alternativenprüfung auch darauf Bedacht nehmen bzw. müssen unsere Vertragspartner bei einer Lösungssuche einbezogen werden. Jedenfalls werden wir eine Zustimmung nicht gegen die Interessen unserer Vertragspartner beibringen.

Als Grundeigentümer können wir daher dem Vorhaben in der gegenständlichen Form nicht zustimmen und der dem Projekt zugrunde liegenden UVE die notwendige Zustimmung nicht erteilen. Als Partei im Verfahren beantragen wir die Zusendung sämtlicher unsere Flächen betreffender Schriftstücke insbesondere das Ergebnis der alternativen Prüfung und die Sachverständigengutachten. Eine entsprechende Zustimmungserklärung kann erst nach Vorliegen dieser alternativen Prüfung in Aussicht gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Für das Collegium der Gesellschaft Jesu
Der Verwaltungsleiter Klaus Bodner

68

Rechtsanwälte
Waizer & Waizer
Regiegemeinschaft

RA Dr. Walter Waizer, Schmerlingstr. 4, A-6020 Innsbruck

Rechtsanwalt
Dr. Walter Waizer

Schmerlingstraße 4/1
A-6020 Innsbruck

Tel. +43 (0) 512 588800
Fax +43 (0) 512 580989
e-mail: raewaizer@aon.at

Sprechstelle Absam n. Vereinb.

RAA: Mag. Hansjörg. Waizer

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Ateilung IV/SCH2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Zl. BMVIT-220-151/0010-IV/SCH2/2008
SCHEAG/Brenn2 / HW/B / 3ASZ

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eing. 20. JUNI 2008
Zl. ..... Blg. .....

Antragsteller: Brenner Basistunnel
Grabenweg 3
6020 Innsbruck

Nachbar gemäß § 19 Abs. 1 Z1 UVP-G 2000: SCHENKER & CO AG
Zweigniederlassung Innsbruck
St. Bartlmä 6
6021 Innsbruck

vertreten durch: Dr. Walter Waizer
Rechtsanwalt
Schmerlingstraße 4
6020 Innsbruck

Vollmacht erteilt

1-fach

Einwendungen
zur Umweltverträglichkeitserklärung

In offener Frist erhebt die Nachbarin Firma Schenker & Co AG gegen die beantragte Umweltverträglichkeitserklärung folgende

Einwendungen:

Da bisher der Erkundungsstollen nicht einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren unterzogen war und nunmehr dieser Stollen in das Bauvorhaben eingebunden wurde, ist für den Bereich des GSt 616/11 Grundbuch 81136 Wilten, dessen grundbücherliche Eigentümerin das Prämonstratenser Chorherrenstift Wilten ist und die Firma Schenker & Co AG Bestandnehmerin ist, entsprechender Handlungsbedarf gegeben.
Die Firma Schenker & Co AG hat vom grundbücherlichen Eigentümer Prämonstratenser Chorherrenstift Wilten das Betriebsgelände in Innsbruck, St. Bartlmä 6 gepachtet und im Rahmen der ihr eingeräumten Befugnisse auf dieser Liegenschaft Betriebsgebäude neu errichtet bzw. bestehende Gebäude in Stand gesetzt.

Die Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z1 UVP-G 2000 ist somit gegeben.

Nachdem die Nachbarin über die mit dem gegenständlichen Bauvorhaben verbundenen Immissionen, Erschütterung, Wasser- und Baulärm, Verkehrsbelastung im Bau und im Betrieb nicht informiert ist, führt sie aus, dass dieses große Bauvorhaben derart massive Immissionen auf den Betrieb der Nachbarin ausübt, dass eine tatsächliche Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz für die Nachbarin gegeben wäre.

Die Nachbarin ist ein Speditionsunternehmen und gehört zu ihrem Aufgabenbereich auch die Lagerung wertvoller Güter, sodass die Gefahr gegeben ist, dass durch Immissionen, wie etwa Feinstaub derartige hochwertige Güter beschädigt werden können.

Das Bauvorhaben liegt zudem in unmittelbarer Nachbarschaft zur Sill, in beträchtlichem Ausmaß wird Bergwasser abgeleitet und sieht die künftige Trassenführung dem Anschein nach vor, dass diese über Pachtgrundstücke der Nachbarin führt, sodass deren LKW- und Wechselbrückenabstellplätze in Zukunft offenbar entfallen sollen.

Diese Grundflächen sind für den Arbeitsbetrieb der Nachbarin von enormer Bedeutung, da LKW- und Wechselbrückenabstellplätze für ein international tätiges Speditionsunternehmen unabkömmlich sind. Ein Entfall zahlreicher Parkplätze wäre für die Nachbarin mit massiven wirtschaftlichen Problemen verbunden.

Da eine Genehmigung nach § 17 Abs 1 UVP-G 2000 nicht ohne entsprechende Einbindung der betroffenen Nachbarn in den Entscheidungsprozess möglich ist, stellt die Nachbarin den

Antrag

auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung gemäß § 16 UVP-G 2000.

Innsbruck, am 20. Juni 2008

Schenker & Co AG

RECHTSANWALT

Dr. Eckart Söllner

Mitglied des Treuhandverbandes der Tiroler Rechtsanwaltskammer

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
zH Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Schmerlingstraße 6
A-6020 Innsbruck

Tel. (0512) 90 83 90
Fax (0512) 90 83 90-18
E-Mail: soellner@law-office.co.at

BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Antragstellerin: ***Fa. Aichinger, Geppert, Marthe OEG***,
Breitweg 8, 6060 Hall in Tirol

vertreten durch:

1-fach
1 HS
VM ert

Betreff: **Brennerbasistunnel BBT SE** (kurz: **BBT**)
Kleinwasserkraftanlage Brennersee

I. EINWENDUNGEN

II. Antrag auf Zuerkennung von Parteistellung

In umseitig bezeichneter Rechtssache wurde von uns an Rechtsanwalt Dr. Eckart Söllner, Schmerlingstraße 6, 6020 Innsbruck, hiermit Vollmacht erteilt, auf welche sich dieser gemäß § 8 RAO, 30 Abs 2 ZPO sowie § 10 Abs 1 AVG beruft.

I.

Es wird ersucht, sämtliche Zustellungen zu Handen des ausgewiesenen Vertreters vorzunehmen.

II.

Zu Ihrem Edikt vom 30.04.2008 erstatten wir binnen offener Frist zum bisher vorliegenden Antrag der BBT und zu deren Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) nachfolgende

EINWENDUNGEN:

1.
Betroffene Anlage:

Wir betreiben direkt im Projekts- und künftigen Betriebsgebiet der BBT seit Feber 2000 unser KW Brennersee an der Sill im Gemeindegebiet Gries am Brenner, und zwar unmittelbar unter der Luegbrücke der ASFINAG für die Brennerautobahn A 13.

Wir verweisen dazu im Detail auf unsere rechtskräftigen Bescheide vom 10.09.1990, vom 11.08.1998 und zuletzt der BH Innsbruck vom 29.08.2005 zu Zl. 2-WR390/4-2001.

Letzt genannter Bescheid betrifft eine wasserrechtlich rechtskräftig genehmigte und von der Antragstellerin auch vollständig realisierte Revitalisierung für mehr als 15%igen Steigerung des Regelarbeitsvermögens.

Dieses Vorhaben zur Steigerung der Stromproduktion läuft erfolgreich. Das bedeutet, dass wir seit Dezember 2007 - mittels dieser technischen Maßnahme - eine tatsächlich erzielte und anerkannte Steigerung des Regelarbeitsvermögens (RAV) um exakt

+ 272.323 kWh (23 %)

zusätzlich zum durchschnittlichen RAV der vergangen Jahre von

1.183.226 kWh

hatten.

Das aktuelle Regelarbeitsvermögen läuft und beträgt somit **pa**:

1.455.549 kWh.

Im Bereich Valsertal/Staatsgrenze wurde im Projekt schon angenommen, dass im Extremfall bis zu 40 % Rückgang der Schüttungen in trockenen Jahren eintreten könnten, somit auch im relevanten Einzugsgebiet rund um den Brennersee.

2.
„Hohe Restbelastung":

Umfang und Betriebsform unseres KW Brennersee sowie die zugrunde liegenden Bescheide und Eintragungen im Wasserbuch sind der BBT schon bekannt, was auch deren Projektsunterlagen ansatzweise zu entnehmen ist, so zB im Projekt bzw. Technischen Bericht zu deren **Pkt. „9.1.3. Hydroelektrische Wassernutzungen"**:

„Für den Themenbereich hydroelektrische Wassernutzungen ist die Restbelastung bezüglich der Kraftwerke grundsätzlich von „keine bis gering" zu beurteilen. Ausnahme bildet das KW Steinach-Sill 2 („mittlere Restbelastung") und das ***KW Brennersee („hohe Restbelastung").***

Daraus - und aus der Tatsache, dass die hydrogeologischen Auswirkungen derzeit nicht vollständig klar und erkenntnisfähig sind - ergibt sich eindeutig unsere rechtliche, technische und wirtschaftliche Betroffenheit in dieser Sache, weil die.

Unser KW Brennersee wird nicht nur von Bächen und Quellen gespeist, sondern insbesondere auch von Grund- und Bergwasser.

Die faktische, von niemandem derzeit ausschließbare Betroffenheit des KW Brennersees steht somit auch in den bisherigen Projektsunterlagen (siehe obiges Zitat) de facto fest.

Strittig und für alle Beteiligten derzeit noch unbekannt, sind die exakte Höhe und das eventuelle Ausmaß unserer Beeinträchtigungen.

3.
Schutzgut Wasser:

Der Inhalt dieser Stellungnahme beruht primär auf dem zentralen und unverzichtbaren Schutzgut Wasser:

Dieses wird durch das projektierte Gesamtvorhaben kaum an einer Stelle so nachhaltig und massiv beeinträchtigt, wie in der uns betreffenden geologischen Region rund um den und unter dem Brenner.

Selbst nach den bisher nach § 31 a Eisenbahngesetz vorliegenden Stellungnahmen und Gutachten, die bei erster Durchsicht sich überwiegend noch als Befundaufnahmen darstellen, liegt eine nach Eigenbekundung geologisch sensible Störzone vor.

Konkrete geologische und hydrogeologische Gutachten und fachkundige Qualifikationen lassen offensichtlich bis dato noch gar **keine** überzeugenden Schlussfolgerungen zu:

In dieser Gebirgsregion gibt es ein hohes Maß an Klüften und viel Verkarstung. Die Wasserwegigkeit kann deshalb auch beim Basis- und/oder Entwässerungstunnel der BBT in so großer Tiefe noch gar nicht seriös abgeschätzt werden.

Selbst wenn hier Entwässerungs- und Verdichtungsmaßnahmen vorgesehen sind, so sagt dies noch nichts über die/alle tatsächlichen langfristigen Folgen und Auswirkungen auf den heutigen (qualitativ und quantitativ hochwertigen) Status des Schutzgutes Wasser aus. Ebenso wenig gibt es derzeit Daten und zuverlässige Fakten zur Wasserwegigkeit, solange dies nicht gutachterlich seriös ausschließbar ist, oder aber Basis eines klaren Anerkenntnisses durch die Projekt- und Konsenswerber darstellt.

Diese Unwägbarkeiten bedeuten auch eine konkrete Gefahr von Beeinträchtigungen der Wasserwege, die unser KW Brennersee im Endergebnis speisen, auf welchen unterirdischen Wegen und hydrogeologischen Vernetzungen auch immer.

4.
Störung des Abflussregimes:

Wir halten eine Störung des Abflussregimes während der langen Bauphase und des kompletten Bestandes des Brennerbasistunnels für sehr wahrscheinlich:

Auch im bisherigen Projekt wird mehrfach eingeräumt, dass die exakten geologischen Verhältnisse in der Region abschließend noch gar nicht bekannt sind oder auch noch nicht taxativ bekannt sein können:

Bisher hat kein Gutachten darlegen können und eine zuverlässige Prognose dazu abgegeben, wie sich die Wasserwegigkeit in den nächsten Jahrzehnten durch dieses Projekt verändern kann.

Konkret liegt in unserer geologischen Umgebung eine geologische Störzone mit vielen offenen Fragen und Risken vor. Laut Projektsunterlagen handelt es sich eindeutig um eine *„sensible geologische Zone"*.

Es kann im Zuge der Baumaßnahmen auch zur Auslösung von oberflächennahen Erdbewegungen kommen, ua zu sonstigen Erschütterungen durch Bohrmaschinen, schweres Gerät, Sprengungen, etc. Dies gilt insbesondere auch für schwer beladenen Zugsverkehr mit hohen Geschwindigkeiten im Vollbetrieb.

Wenn unser Hauptzubringer, nämlich der Venn-Bach, laut Projekt bis zu 40 oder gar 80 % (oder mehr) - zumindest während der Bauphase - beeinträchtigt werden kann, so ergibt dies zwingend entsprechende Rückwirkungen auch auf unseren Betrieb.

Der Venn-Bach ist sehr sensibel. Obwohl er im Oberlauf auch schon bisher in den Wintermonaten auf einer nicht ganz unbeträchtlichen Teilstrecke de facto austrocknet bzw. verschwindet, um dann am Beginn einer Steilstrecke zum Brennersee hin wieder zu Tage zu treten, hatten wir bis dato daraus keinerlei Nachteile.

5.
Beeinträchtigungen beim Wasser:

Hydrogeologische Änderungen im Ab- und Zuflussverhalten unseres Einzugsgebietes von 18,1 km^2:

Der Brennersee wird zu ca. 70 % vom Vennbach und zu ca. 30 % von der Sill gespeist. Daneben gibt es auch (relativ) geringfügige seitliche Zuflüsse von Südwesten her, ebenso wie viele unbekannte Quellen und sonstige Wasser-Zutritte. Näheres wurde nach unserer Information vorab von der Behörde oder von BBT noch nicht erhoben.

Unser gesamtes Einzugsgebiet von 18,1 km^2 liegt mitten im Projektsgebiet und ist zentral betroffen.

Eventuelle Auswirkungen des gegenständlichen Projektes für bzw. gegen uns sind derzeit nicht ausschließbar - und auch nicht ermittelt!

So kann es durch Bau- und Errichtungsmaßnahmen in einer Entfernung von nur ca. 1 bis 2 km zu einer Störung des heutigen Zustandes und Wasserspiegels des Brennersee kommen - oder gar zu einem Aus- und Ablaufen nach unten, oder zu einer sonstigen negativen Beeinträchtigung des bisherigen Abflussregimes. Es muss vertieft überprüft und ausgeschlossen werden, dass der heutige Abfluss aus dem Brennersee zu unserem KW reduziert oder beeinträchtigt wird.

Negative Beeinträchtigungen und Erzeugungsverluste von Strom sind nach heutigem Projektsstand im Sinne des eingangs zu Pkt. 2. erwähnten Zitates der BBT („.....***KW Brennersee („hohe Restbelastung")***.....") konkret zu erwarten.

Theoretisch könnte der Brennersee sogar fast austrocknen, was bisher noch nie der Fall war. Wir hatten bisher keine relevanten Unterschreitungen der aufgezeichneten Jahresganglinien aus dem Brennersee, welche den Kraftwerksbetrieb zeitweise zum Erliegen gebracht hätte, sondern immer den vollen natürlichen Zulauf bei unserer Wasserfassung.

6.
Tektonische Bewegungen/Kriechbewegung:

Im Westen befindet sich der linke Hang (Sattelberg) insgesamt in einer latenten, mäßigen aber regelmäßigen Kriechbewegung von horizontal ca. 1 cm p.a. Diese schon existenten Hangbewegungen werden bzw. können jedenfalls in der Errichtungsphase durchaus verstärkt werden. Dies ist realistischerweise zu erwarten.

Wie obenflächennahe sich diese Bewegungen ereignen werden und können, steht noch keineswegs fest und wird Sache der BBT sein.

Dies würde unseren Standort und die Anlagen des KW Brennersee insbesondere auch der gesamten Druckrohrleitung auf einer Länge von ca. 600 m, sowie seine Stand- und Betriebssicherheit negativ beeinflussen, je nach Intensität der Spreng- und Vortriebsarbeiten der BBT, uU sogar gefährden.

Wenn es zu Schäden an der Druckrohrleitung käme, dann würde Wasser von dort austreten und zwar direkt entlang der Lueg-Brücke der A 13.

7.
Problemloser Kraftwerksbetrieb bis dato:

Am Brennersee bzw. in unserem gesamten Einzugsgebiet hat es von der Natur her seit unserer Inbetriebnahme im Frühjahr 2000 noch nie irgendwelche Probleme gegeben. Nach Beobachtungen der Fischerei- und Besitzerfamilie Hubert Steiner aus Gries gab es auch historisch noch nie Auffälligkeiten des Brennersees mit Ausnahme der *Errichtung der A 13-Brennerautobahn, als es beim Versuch des Entleerens und Verfüllen* des Brennersees zu Instabilitäten kam, zB Hangbewegungen und Setzungen, wovon noch heute das schief stehende Haus Fröhlich am Brennersee zeugt.

Das aktuelle Regelarbeitsvermögen beträgt derzeit jedenfalls nachhaltig im Jahresdurchschnitt 1.455.549 kWh.

Besonders störend sind für uns jegliche Abschaltungen, wie sie in der Bauphase vorkommen können. Ein Stillstand unseres Kraftwerkes durch zu geringen Wasserzufluss unterhalb des Rest- oder Pflichtwassers, weil wir dann das KW Brennersee stilllegen

müssen. Die Druckrohrleitung muss sodann entleert werden, was jedes Mal ein großer Aufwand ist, abgesehen von den Stillstandszeiten.

Dieser Schüttungsrückgang führt zu einer drastischen und uU sogar existenzbedrohenden Reduktion des Regelarbeitsvermögens des KW Brennersees und zu unabsehbaren technischen und wirtschaftlichen Risken und Verlusten.

8.
Beweissicherungen:

Der beste Sach-Beweis für unseren ungefährdeten technischen Status Quo liegt in den amtlichen Messergebnissen des knapp unterhalb liegende Pegels des Hydrografischen Dienstes (HD) des Landes Tirol beim KW Lueg, wo seit vielen Jahrzehnten regelmäßig amtliche Kontrollmessungen vorgenommen werden.

Aus der Betriebserfahrung des KW Brennersee ergibt sich derzeit in Analogie zur Größe der Einzugsgebiete eine gute Übereinstimmung des Wasserdargebots an der Wasserfassung mit den Daten des Pegel Lueg vom Hydrografischen Dienst.

Durch die Beeinflussung der vorgesehenen Baumaßnahmen kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Analogie/Übereinstimmung **nicht mehr** bestehen bleibt. Es könnte durchaus passieren, dass die Wasserführung der Sill unmittelbar auf Höhe des Brennersees im Verhältnis mehr beeinträchtigt wird als auf Höhe des Pegels Lueg.

Es werden optimale Beweissicherungen durch BBT hiermit angeregt.

9.
Mindererzeugung:
Schäden an Anlagen, Nachteile für Stromproduktion:

Die Hänge beidseits der Sill sind latent in Bewegung. Dies führt ebenso wie die insgesamt sensible geologische Ausgangslage zu erhöhtem Steinschlag- und Felssturzrisiko, vor allem bei Erschütterungen durch den Vortrieb.

Die Hydrogeologie in dieser sensiblen Zone kann sich nicht nur plötzlich, sondern erst allmählich und sukzessive zu unserem Nachteil ändern. Schleichende geologische

Phänomene können sich über Jahre und Jahrzehnte ereignen, oder sich erst viel später erstmalig bemerkbar machen oder auswirken.

Dies gilt auch für obige Auführungen zu Nachteilen im Abflussregime.

Auch vielfältige Vibrationen können a priori nicht ganz ausgeschlossen werden. Dies kann zu weiteren Problemen und Nachteilen für unser KW Brennersee führen und wiederum dessen Betriebssicherheit negativ beeinflussen, insbesondere auch zu Verdienstentgang durch **Mindererzeugungen** führen.

Das aktuelle Regelarbeitsvermögen beträgt derzeit jedenfalls nachhaltig im Jahresdurchschnitt 1.455.549 kWh.

10.

Im Falle einer Hang- oder Rutschbewegung oder eines Felssturzes in den Brennersee oder in die Sill vom Sattelberg her kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass der Brennersee uU ganz oder teilweise ausrinnt oder gar „überschwappt", zB über unser Kraftwerk.

Ein Einstoß oder ein Felssturz könnte auch den vorhandenen Auslauf verlegen und verschütten. Der See könnte aufgestaut werden und sich nach unbekannt hin weiterentwickeln, oder sich neue Abflüsse in welcher Form auch immer suchen.

Hier sind betriebliche Störungen zu erwarten mit unbekannten Auswirkungen und Größenordnungen. Massiv störend wären und sind jegliche Abschaltungen unseres Kraftwerkes, zB durch Unterschreitung des Pflichtwassers samt Mindestzuflussmengen.

Dies ist bis dato noch nie vorgekommen.

11.
Verdienstentgang:

Selbst unter den heutigen Projektsannahmen ist ein Verdienstentgang in der nachhaltigen und langfristigen Stromerzeugung unseres KW Brennersees zu erwarten:

Ohne kausale Störungen des Abflussregimes im Bereich der Wasserfassung durch Bauarbeiten der BBT ist aufgrund der langjährigen Abflussganglinie, der Pflichtwasservorschreibung und dem Ausbaugrad mit einem Jahresregelarbeitsvermögen von 1.455.549 kWh in den nächsten Jahrzehnten zu rechnen.

Die Energie darf und kann in den Jahren 2008 - 2021 aufgrund der Einspeiseverordnung zu den jeweils geltenden Ökostromtarifen in das bestehende Verteilnetz eingespeist werden und wird von der Ökobilanzgruppe übernommen. Nach allfälligem Auslaufen der Ökostromverordnung 2008 BGBl. 59/2008 Teil II nach 13 Jahren kann die Energie zum jeweiligen Bandstromtarif, der an der Leipziger Strombörse (EEX) notiert, verkauft werden.

Wenn das Abflussregime während der Bauphase und/oder in der Folge gestört ist, ist dies klar auf die Errichtung des Brennerbasistunnels zurückzuführen.

In diesem Falle käme es zu geringeren Erträgen aus Stromverkauf. Die Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungskosten würden nicht geringer werden, da die bestehende Anlage auch bei geringeren Abflüssen nicht geringer abgenützt würden und Kontrollfahrten und Reinigungsarbeiten auch weiterhin in unveränderten Intervallen durchgeführt werden müssten.

Unser allfälliger Schaden ergibt sich aus dem Produkt der Jahresenergieproduktion von derzeit 1.455.549 kWh mit dem jeweiligen Ökostromtarif (bzw. nach Auslaufen der Ökostromverordnung mit dem Bandstromtarif an der EEX) bzw. der Differenz daraus.

12.
Vorläufige Zusammenfassung:

Zu Pkt. 9.1.3. wird im Projekt selbst davon ausgegangen, dass jedenfalls unser KW Brennersee als sog. „**hohe Restbelastung**" ausdrücklich von der positiven Prognose ausgenommen ist.

Eigene Vorbehalte im Projekt finden sich dazu ua auch weiters in Pkt. „2.1.7.1. („**Hydrogeologie, Grund- und Bergwasserschutz**").

Hier wird auch die sog. Olperer-Störung bei km 30,55 bis 33,70 ausdrücklich als Warnhinweis zitiert:

> *„Die Fließsysteme des Brennersees sind eine Mischzone von tief liegenden Systemen und dem seichten System des Venn-Tales und damit auch einem höheren **Risiko** ausgesetzt".*

Wir bitten um Bedachtnahme auf alle dazu ausgeführten Bedenken und Argumente im Sinne dieser 1. Stellungnahme im weiteren Verfahren.

III.

Aus all diesen Gründen erheben wir diese **begründete Einwendungen** gegen das verfahrensgegenständliche Projekt der BBT.

Weiters **b e a n t r a g e n** wir die Zuerkennung der vollen Parteistellung im Verfahren sowie um Zusendung aller künftigen Stellungnahmen.

Hall in Tirol, 2008-06-20 *Fa. Aichinger, Geppert, Marthe OEG*
2/mr

ARCHITEKT DI MICHAEL PRACHENSKY
ATELIER FÜR ARCHITEKTUR INNOVATION UND KUNST

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)
Postfach 201
Radetzkystraße 2
1030 Wien
Einschreiben

GZ.BMVIT-220.151/0010-iV/SCH2/2008

Innsbruck, 20.06.2008

Betrifft: Brenner Basistunnel:
Stellungnahme bzw. Einwendungen als Einzelperson bzw. als Sprecher der beigelegten Unterschriftenblätter.im Rahmen des Feststellungs- bzw. UVP – UVP-G Verfahrens – bzw. des teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren des BBT SE

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung des Brenner Basistunnel eingebracht.

Ziel der UVP ist es, mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt im vorhinein. d.h. vor seiner Verwirklichung, zu prüfen. Es handelt sich dabei um eine Prognose, die auf Daten, Fakten und wissenschaftlich anerkannte Bewertungs-Methoden beruht. In der UVP wird bewertet, wie sich ein geplantes Projekt auf die unterschiedlichen Umweltmedien wie:

- Menschen
- Tiere und Pflanzenwelt und deren Lebensräume
- Boden
- Wasser
- Luft und Klima
- Landschaft
- Sach- und Kulturgüter

auswirken würde. Dabei sind auch Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen zu berücksichtigen. Die UVP stellt damit ein wichtiges Instrument des vorsorgenden Umweltschutzes dar - das sind nun mal die Hausaufgaben einer UVP Prüfung:

Die eingebrachten vorgelegten BBT – SE Unterlagen für so ein Gigantismus-projektes sind lückenlos und mangelhaft und sind in dieser Form noch nicht Genehmigungsfertig. Es Bedarf ergänzende Vorgaben:

 A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Stoppt den BBT – es gibt Alternativen – wir benötigen umweltfreundliche Sofortlösungen – wir können nicht bis 2022 – eher bis 2030 warten bis eventuell die schweren 700 m langen Güterzüge von Kufstein bis Bozen (grenzüberschreitend) durchfahren können – die Autobahn bzw. die Bundesstraßen werden bis zur Fertigstellung weiter belastet, was enorme negative Folgen auf die Gesundheit der Menschen entlang dieser Transitrouten hat – diese Leben in einem Luftsanierungsgebiet in diesen Tallandschaften. Die Erkenntnisse von gefährlichen NANO Partikel im Diesel Abgas entlang der LKW Transitrouten der Straßen zuzüglich des Baustellenverkehrs des BBT, über diese lange Bauzeit des BBT, sind hoffentlich bekannt.

Der Brenner Basistunnel gilt als Kernstück der Achse Berlin – Palermo, die in den TEN Plänen festgehalten ist. Die TEN Pläne sind in den bilateralen Verträgen der einzelnen Staaten der EU fixiert, es ist jedoch nirgends geschrieben, daß es ein Basistunnel, ein Scheiteltunnel oder die jetzige Strecke über den Brenner vorgesehen ist. Auch die EU TEN Pläne gehören aktualisiert – die Technologiesprünge im Lokomotivenbau bzw. die Anbindungen zu den großen Containerhäfen rund um Europa sind die zukünftigen Ausgangspunkte gehören sofort eingearbeitet – nicht die langen Achsen quer durch Europa. Mit Schweizer Unterstützung baut Bayern derzeit die Entlastungsstrecke München – Lindau aus, die den Anschluss zum Gotthardtunnel Richtung Mailand – Containerhafen Genua verbindet. Dieser könnte bereits 2016 fertig gestellt werden, das die Brenner - Umwegtrasse sichtlich entlasten wird.

Die Strecke von Berlin nach Palermo ist zweispurig vorgesehen – die Vierspurtrasse des Unterinntales und des Brenners bis Bozen kommt dem Regionalverkehr zugute – deren Gesamtfertigstellung bis 2022 – eher bis 2030 und darüber hinaus (bis Bozen) dauern wird – wir benötigen **Sofortlösungen.**

Die Bayern ziehen derzeit den von der Schweiz wesentlich finanzierten Ausbau der Strecke München – Lindau vor – das ergibt die direkte Anbindung an den Gotthardtunnel der ev. bis 2016 fertig gestellt sein wird.

Die Vorlaufstrecke München Kufstein wird seitens der Bayern zurückgestellt – der direkte Weg über den Gotthardtunnel nach Mailand bzw. Zum Containerhafen Genua ist kürzer und schneller als über die Umwegtrasse des Brennerbasistunnels. Für Tirol ist jedoch eine leistungsfähige und schnelle Entlastung über den Brenner notwendig. Schnelle Lösungen und umweltfreundliche Lösungen sind gefragt.

Das Uraltprojekt - Brennerbasistunnel:
Von Kufstein über Innsbruck nach Bozen - Trient - Verona – Mailand - Genua... bzw. nach Palermo

Die maximal, zulässigen Neigungen für Mischverkehrsstrecken (12,5 ‰) sind durch europäische Vorschriften aus der Flachbahnphilosophie der 50er Jahren bestimmt worden.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Es waren seinerzeit die langen Eisenbahntunnels von Reutte oder Garmisch nach Bozen angedacht. Der derzeit geplante Basistunnel mit 56 km Länge beginnt in Innsbruck und endet in Franzensfeste mit einer Neigung von 7,5 und 5 ‰. Es fehlt immer noch die Strecke von Franzensfeste bis Bozen, die heute Neigungen über 12,5 ‰ aufweist und die der italienische Staat finanzieren muss. Dies kann nur durch einen neuen längeren Tunnel von ca. zusätzlichen 52 km gelöst werden, um auf die Mindestneigung von 12,5‰ bzw. die des Basistunnels von ca. 7,5 bzw. 5 ‰ zu gelangen. Das heißt, daß wir von einer gesamt Tunnelstrecke von 108 km zwischen Bozen und Innsbruck sprechen – wahrlich der „längste Tunnel der Welt". Um diese Strecke offiziell in Betrieb gehen zu können, muss die Finanzierung und die Planung und die Genehmigung der Gesamtstrecke vorgelegt werden. Die Gesamtstrecke von Innsbruck bis Bozen unter Einbindung des BBT, wird erst 2022 eher 2026, wahrscheinlich eventuell erst 2030 fertig, wo Güterzüge mit 700 m Länge erstmals durchfahren werden können.

Das KNV (Kosten Nutzen Verhältnis) des Brennerbasistunnels mit 1,3 ist seitens der EU zu Aufwendig - (Studie von Ernst & Young). In Deutschland werden nur noch Projekte aufgenommen, die einen KNV von mindestens 3,0 haben. Eine Finanzierung dieser Strecke von Innsbruck bis Bozen steht in den Sternen.

Die rasche Fertigstellung des Brennerbasisitunnels von Innsbruck Franzensfeste und weiter bis Bozen – bis zum Jahre 2022 eher 2030 - ist eines der Kernaussagen – wir leben in einem **Luftsanierungsgebiet von Kufstein (Unterinntal) bis nach Bozen** (grenzüberschreitendes Wipptal). Die Diesel LKWs werden bis zur Fertigstellung entlang dieser Strecke auf der Brennerautobahn von Kufstein bis Bozen – durchfahren – die Verkehrsprognosen der jährlichen Statistik stimmen nach wie vor – dazu kommt noch der Baustellenverkehr des Brennerbastunnels dazu – alleine diese Aussagen sind seitens des UVP Verfahrens zu prüfen – es kann nur mit den notwendigen Begleitmaßnahmen und dem Betrieb über den jetzigen Brenner mit neuen gleisschonenden (Flüster) Loks bzw. mit dem Bau des alternativen Scheiteltunnels im kurzer Zeit verbessert werden.

Eine Viergleisigkeit ist auf der Gesamtstrecke von Berlin bis Palermo überhaupt nicht notwendig und wird auch nicht gebaut. Die bestehende zweigleisige Strecke von Kufstein bis Bozen dient eigentlich nur dem Regionalverkehr und sollte für diese Orte und für die Wirtschaftskraft dieses Landes genutzt werden.

Der Güterverkehr kann entlang dieser Strecke, dank seiner jetzigen Viergleisigkeit durchgeschleust werden – die Halte werden nur an Knoten und Großstädten erfolgen und entspricht dann damit den Grundsätzen des Fernverkehrs.

Der Scheiteltunnel verkürzt die jetzige bestehende Strecke um 14 km, die vom durchfahrenden Güterverkehr genutzt wird – die Strecke über den Brenner dient primär dem ruhigeren Personenverkehr. Der Güterbahnhof am Brenner kann für bessere Nutzung aufgelöst werden.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Alternativlösungen

Der Bau eines Scheiteltunnels wurde seitens der BBT als ungeeignete Lösung verworfen – es wurde nicht auf neue Technologien eingegangen – wie die der leistungsfähigen sechs – achsigen Flüster Mammutloks, die enorme zusätzliche Vorteile seitens der UVP Prüfungen erbringt.

Die derzeit auf der Brennerachse im Güterzugverkehr eingesetzten konventionell aufgebauten Mehrsystemlokomotiven der verschiedenen (meist privaten) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind vierachsig, luftgekühlt und daher bei hoher Belastung **extrem laut** und werden durch die neue Lokgeneration ersetzt werden – *da diese wesentlich wirtschaftlicher sind. Die technischen Daten der Mammutlook* sind in bereits veröffentlichten Patentschriften beschrieben, die Mammutlok ist bedingt durch neuartige 3- Achs – Fahrwerke gleisschonend, erzeugen auch keinen höheren Rad – Schiene Verschleiß in den Kurven, die Elektromotoren sind wassergekühlt und damit wesentlich leiser, als die herkömmlichen Lokomotiven. Durch die 50% höhere Zugkraft der Lokomotiven schaffen diese, die vorgegebenen Neigungen der bestehendenden Strecke über den Brenner (ebenso die des Scheiteltunnel) problemlos. Die Weiterentwicklung der Mammutloks in mitgeführte Hochleistungs Akkuspeicher (das hundertfache der derzeitigen Lithium - Ionen Akkumulatoren) und eigener Stromerzeigung mit Spezialreaktoren) sind in *Bearbeitung und können bereits 2012 bestellt werden.*

Ausgehend von realistischen Reibungskoeffizienten beim Rad-Schiene Kontakt ist es möglich, mit zwei 6-achs MAMMUT Lokomotiven im Vorspann und eine heute übliche 4-achs Lokomotive nachschiebend, einerseits die maximale Zughakenlast und andererseits die maximale zulässige Nachschiebekraft voll auszunutzen. Dadurch kann das bestehende System-Eisenbahn im Hinblick auf mögliche Transportkapazitäten voll ausgenutzt werden, was derzeit leider nicht der Fall ist.

Es ist ein weltweiter Markt für sechs Achs Loks vorhanden, auch an Konkurrenzprodukten der MAMMUT Loks wird gearbeitet. Die Technologiesprünge sind nicht aufzuhalten – die hat es immer gegeben – da Lob ich mir den alten Kaiser Franz Joseph, der den seinerzeitigen Bau der Semmeringbahn unterstütze – es gab noch keine Lokomotiven dafür – er meinte „baut weiter – die Loks werden kommen – recht hat er gehabt, der Kaiser - eine enorme Innovative Aussage gegenüber den heutigen Entscheidungsträgern, die dies aus ev. persönlichen Gründen dies alles negieren.

Voraussetzung für den Bau des 14 km kurzen Scheiteltunnels von Griess bis Gossensass ist die Beruhigung der bestehenden offenen Trasse von Mühlbachl bis Griess am Brenner und die Strecke von Gossensass bis Schloss Sprechenstein (Nach Sterzing) und weiter nach Franzensfeste für die Anrainer. **Es wird seitens der Planung eine Unterflur bzw. eine Einhausung als Lärmschutz vorgeschlagen und als Voraussetzung verlangt, die „vorzu" laufend ausgebaut wird.** Die Schallemission seitens des rollenden Materials, wie Lokomotiven, Bremsen, Kupplungen, Fahrgestellen und dem begleitenden etc. Schallschutz durch

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Unterflurtrassen, Einhausungen, Schallschutzwänden etc. hat oberste Priorität. Hier sind Sofortmaßnahmen zu setzen.

Laut Auskunft der heimischen Baukonzerne benötigt ein Scheiteltunnel von 14 km Länge maximal zwei Jahre – leider dauern die Planungen mit ihren Behördenverfahren mindestens drei Jahre. Mit dem erfahrenem, bestehendem Projektmanagement der BBT, könnte die Planung auf zwei Jahre angesetzt werden. Dass heißt, daß man mit einer Realisierung zuzüglich von einem Jahr Probebetrieb mit theoretisch fünf Jahren rechnen kann – 2013 - das steht in keinem Verhältnis zum Basistunnel, der erst frühestens 2030, 2035 bis ... von Innsbruck bis Bozen in Betrieb gehen kann.

Wir benötigen Sofortlösungen

Alleine die im Basistunnel geplanten Funktionsstellen und Rettungsstollen mit ihren Anschlüssen können entfallen (Innsbruck, Steinach, Wiesen etc.) – die Sicherheitsvorkehrungen bei einem 14 km langen Tunnel sind wesentlich überschaubar, als bei einem 65 km langen Tunnel, der auch die Zugfolge dementsprechend einschränken muss. Es wurde eine Lösung beim Scheiteltunnel erarbeitet, die nicht in den sensiblen Siedlungsraum eingreift und auch nicht sichtbar sind.

Nicht verwertbares Tunnelausbruchmaterial wird bei der Scheiteltunnellösung mit der Eisenbahn verfrachtet, das beim Basistunnel in diesem Ausmaß logistisch und wirtschaftlich nicht gelingt. Die vorgesehenen Deponien, wie die des Padastertales (7,7 Mio m3), des Ahrntales (2,7 Mio m3), der Deponie Ampass (754 000 m3) und die der Raststätte Europabrücke (1,2 Mio m3) müssen nicht zuge- bzw. aufgeschüttet werden – diese bleiben u.A. den Agrargemeinschaften in ihrem Lebens- und Erholungsraum erhalten. (Gewässermorphologie, Gewässergüte, Fischerei, Flora und Fauna)

Beeinträchtigung der Schutzgebiete und Schutzgüter entlang der BBT Trasse

Die Schutzgebiete entlang dieser BBT Trasse, wie die Natura 2000 Gebiete und das Naturschutzgebiete „Valsertal (LGBl Nr. 4/2001)" bzw. die Problematik des „Lanser Moors" kann und wird mit gravierenden, irreversiblen Schäden gerechnet werden.

Feinstaub- Gesundheitsschäden – Krebsförderung in hohem Ausmaß

Auch hier ist die Problematik des LKWs Baustellenverkehrs mit NANO Partikel Ausstoß und Lärm der Bevölkerung gegenüber während der gesamten Bauzeit. Das Land Tirol hatte bereits eine Verordnung für die Installierung von Rußpartikelfilter für Dieselmotoren herausgegeben und anschließend wieder verworfen. Die neue Tiroler Landesregierung ab 1. Juli 2008 kann sich dieser Problematik wieder annehmen – andere Bundesländer, wie Salzburg haben dies bereits beschlossen.

Es besteht Gefahr in Verzug – im Zweifel für die Gesundheit und nicht für die Wirtschaft eines überholten Gigantismusprojektes des BBT.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Die Dieselmotoren werden und müssen als Übergangslösung mit Hilfe von Förderungen umgehend Rußfilter eingebaut werden - mit dem Ziel diese generell nicht mehr zuzulassen, da neue Technik en in Form von kleinen Strom Hochleistungskondensatoren diese Entwicklung in kurzer Zeit einleiten werden. Die ersten Prototypen werden 2010 bereits präsentiert und vorgeführt werden. (Die Rußfilter können die Nanoartikel geringfügig verbessern – dennoch entsteht nach wie vor zu viel Ausstoß von Ultra - Feinstaub – die Dieselmotoren müssten eigentlich sofort verboten werden)

Speziell zu Innsbruck und die ev. betroffenen Gemeinden

Die Stadt Innsbruck und die betroffenen Gemeinden müssten unabhängig von dieser Vorlage Einspruche zu diesen Deponien machen, da nicht nur das Landschaftsbild, die Flora und Fauna zerstört wird, sondern auch der LKW Verkehr mit den NANO Partikel Dieselaustoß und dem Lärm die Bevölkerung gesundheitlich nachweislich schädigt. (u.A. Ressel-, Amrasersee Straße)

Die Sillschlucht, eines der letzten Refugien von Innsbruck wird zerstört. Mit dem Bau von neuen zusätzlichen Eisenbahnbrücken und des BBT Portals wird nicht nur der Erholungswert stark beeinträchtigt, sondern auch die beliebten Fußwege "ersatzlos" gestrichen. Bereits der aufgeschüttete Parkplatz vor dem Portal des sogenannten Entwässerungsstollen, zeigt, wie brutal hier bereits vorgegangen wurde. Es wird meinerseits der Rückbau dieser Baumaßnahen verlangt – beim Alternativprojekt des Scheiteltunnels sind all diese zerstörerischen Maßnahmen nicht notwendig.

Da lob ich mir den ehemaligem Bürgermeister von Innsbruck, der seinerzeit die Trasse von Ing. Alois Negrelli vom Brenner kommend über Aldrans nach Hall abgewürgt hat und die viel kompliziertere jetzige Anbindung nach Innsbruck zum Wohle der Stadt durchgeboxt hatte. Die Trasse von Bozen nach Kufstein wurde seinerzeit in drei Jahren 1858 fertig gestellt – es waren ca. 10 000 Menschen pro tag beschäftigt – heute machen das computergesteuert Tunnelfräsen von wenigen Spezialisten bedient (von wegen Wirtschaftsförderung im Land Tirol) . Heute haben sich die politischen Anforderungen in Richtung Umwelt, Lärm- und Abgaseschutz und unberührter Natur verändert. Es werden klare Aussagen seitens der Stadtpolitik. Erwartet. (PS – Negrelli war auch der Planer des Suezkanals)

Was seitens der BBT völlig „vergessen" wurde sind die Eisenbahnanschlüsse über die Südumfahrung in das Oberland bzw. die Einbindung des Westbahnhofes in den BBT. Die Lärm und Anrainerbelästigungen der bestehnden Trasse über die Viaduktbögen von Hall kommend zum Hauptbahnhof ins Oberland bzw. in den BBT sind dermaßen gravierend, daß diese zur Gesamtbeurteilung des UVP Verfahrens eingebracht werden müssen. Die zuständige Politik bzw. die Stadtplanung hat dies Problematik völlig verschlafen oder negiert. Es wurden und werden Milliarden an € in die BBT Südumfahrung gepumpt, jedoch nicht an sinnvolle und lärmgeschützte Eisenbahn Umfahrungstrassen um Innsbruck. Ich empfehle der Stadtpolitik diese Problematik in das UVP Verfahren einzubringen.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Der Hauptbahnhof verliert die Bedeutung des Frachtenbahnhofs – dieser sollte sich mehr zum Westbahnhof orientieren – die die Anbindungsschleifen zum Brenner haben soll. Die sonnigen Hauptbahnhofflächen entlang der Sill sind wertvoller, als die schattigen Westbahnhofflächen, die sich besser für Industrie, Logistik und Warenumschlagplatze eignen, da diese außerdem kurze Anbindungen zur Autobahn Innsbruck West haben.

Landesgelder in Verkehrsmaßnahmen

Statt dem BBT sollen Gelder in intelligente Verkehrsmaßnahmen gesetzt werden:

In den BST – in den Brenner Scheitel Tunnel mit den begleitenden Maßnahmen, wie Anrainerschutz – Lärm und Abgase. Der Verkehrsverbund im gesamten Tirol bis in die hintersten Täler sind auszubauen. Die Taktverkehre der Eisenbahn ist logistisch auszubauen und anzubinden. Neue Strecken sind anzudenken:
den Ausbau der **Regionalbahnen** Unnterinntal – Oberinntal, Mittelgebirgsbahnen Igls, Mittelgebirgsbahn Mutters – Axams ....Seefelder Karwendelbahn, Zillertalbahn, Landeck – St Moritz, Landeck Reschen.
Und im **Zentralraum Innsbruck**: Straßenbahnenverbindung oder Bahnbussysteme nach Kranebitten, Hall, Innsbruck Ost, Innsbruck west etc.

Scheiteltunnel Argumente:

Auch ein Scheiteltunnel liegt unterhalb des Bergwasserspiegels, jedoch um ca. 570 m - wesentlich Höher als der BBT, das ich in den Wasserdrücken (bar) und in den Bergtemperaturen extrem ausdrückt. Die gewählte Trasse des Scheiteltunnels liegt ca. 3,0 km westlich des Brennerbades und ca. 4,2 km westlichen vom Obernberger See entfernt. Mit dem Einsatz moderner Tunnelbautechnologie können dichtere Tunnels in diesem Tribulaugestein gebaut werden, das die Wasserführung wesentlich eindämmt.

Der Nord-Süd-Güterverkehr verläuft über die Südumfahrung von Innsbruck – die 700 m langen EU Güterzüge verlangen eine zusätzliche vorgespannte Zuglok und eine Brems- bzw. Schublok an Ende des Zuges.
Es kann z.B. passieren, dass bei einem Stromausfall in der Südumfahrung der Güterzug vom Stand heraus mit den bestehenden Taurus Loks bei dieser geringen Neigung nicht mehr von selbst anfahren kann – dies gilt ebenso für den geplanten Basistunnel.

Das kann bei der Mammutlokkonzept nicht passieren – zudem sind die derzeitigen Zugkupplungen der Lok und der Waggons verwendbar und müssen nicht ausgetauscht werden. Langfristig sollte jedoch in der EU das gesamte rollende Material ausgetauscht und durch eine neue Generation ersetzt werden (Loks, Modal Split Technik, Normlängen der Waggons, Schall, Leichtigkeit etc) Bei Ganzzügen von privaten Betreibern ist das sofort möglich.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Die Rampenneigungen zwischen Innsbruck und Steinach würden bei einer Scheiteltunnellösung bei 19 ‰ liegen. Das ist für die schweren EU 700m langen Güterzüge mit Mammutloks kein Problem. Die Flachbahnphilosophie muss nicht mehr ausgeführt werden.

Sinnvoll wäre es, im Bereich von Baumkirchen einen Lokbeigabebahnhof zu errichten, die mit einem geringem, Flächenbereich schnelle Zugtakte ausführen kann. Wegen der Durchgängigkeit wird aus diesem Grund in Wörgl vorgespannt (Innsbruck und Hall liegen bereits außerhalb der Güterverkehrstrasse) Möglicherweise gäbe es auch Lösungen, um sogar Verbesserungen an der Unterinntaltrasse vornehmen zu können.

Der Bau von Unterflurtrassen bzw. eingehauste Trassen von Matrei nach Mühlbachl und in Südtirol kann vorzu errichtet werden – vorab werden die Güterzüge mit mehreren Taurus über den Brenner gezogen – das leidgetragene grenzüberschreitende Wipptal benötigt Sofortlösungen. Begleitender Lärmschutz ist vordringlich, der für den Personenverkehr über den Brenner damit erhalten bleibt. Dies Maßnahmen haben keinen Einfluss auf die Bauzeit des Scheiteltunnels.

Gleich wie am Gotthard und am Brenner soll die Passstrecke für alle Züge fahrbar erhalten bleiben. Soweit nicht andere Steuerungsinstrumente eingerichtet werden, wird sich die Aufteilung der Trassen maßgeblich an den Faktoren Schienenbenutzungsentgelt, Zuggewichte ohne Lokwechsel und Zeit orientieren.

Für die Planung des Scheiteltunnels sind sehr viele Grundlagenerhebungen, Tunnelausarbeitungen, Management bzw. Vorgaben der Planungsverfahren des Basistunnels für den Scheiteltunnel verwertbar. Einsparungen sind dadurch erkennbar.

Die PPP- Aussichten eines Scheiteltunnels sind wesentlich günstiger als die eines Basistunnels. Die Kapazität bliebe durch die Rampenstrecken und die großen Neigungen selbst beim Einsatz schweren neuer Lokomotiven nur geringfügig hinter dem des Basistunnels. (Einsparung von 14 km Länge durch Entfall der Talschleifen bei Griess und Gossensass)

Die EU Förderungen sind auch für den Anraineschutz der Vorlaufstrecken zu verwerten.- das bringt der Bevölkerung wesentlich mehr, da eine Fertigstellung des Scheiteltunnelprojektes in der Zeit überschaubar ist. Es muss nicht 14 bis ev. 25 Jahre gewartet werden, bis die Güterzüge von Kufstein bis Bozen durchfahren können und die notwendige Entlastung der Brennerautobahn endlich eintritt.

Darüber hinaus ist ein Erklärungsbedarf seitens der BBT notwendig. Die EU Förderungen betreffen derzeit nur die Planung und die Errichtung eines Probestollen des Basistunnels, den es in der vorgelegten Beschreibung und Erläuterung bzw. Nutzung nicht mehr gibt - sonder es wird ein reiner Entwässerungsstollen errichtet– dieser dürfte und kann n seitens der EU nicht gefördert werden.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Der Brennerbasistunnel wird frühestens 2022 – eher 2030 fertig – der Scheiteltunnel lt. Aussagen beteiligter Baukonzerne kann in zwei Jahre Bauzeit errichtet werden. Die bestehende Strecke über den Brenner kann „sofort" mit mehreren Taurusloks, mit den neuen „Mammutloks" in 36 Monate befahren werden. Diese starken Güterloks werden in Zukunft ebenso von konkurrenzierenden Herstellerfirmen angeboten werden. Es ist inzwischen ein weltweiter Markt geworden.

Leider bzw. hat sich ein starker österreichischer Konzern von diesen Entwicklungen zurückgezogen - es wurden bereits Alternativen gefunden.

Weitere UVP Argumente – Alternativprojekt

Laut BBT: Das UVP-Verfahren hat den Zweck, die Umweltauswirkungen des Baus und des Betriebes einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke zu beurteilen. Sie ist nicht dazu da, Fragen der allgemeinen Verkehrspolitik, des unternehmerischen Risikos oder der Projekts- oder Betriebskosten zu klären- ergänzend dazu - dem UVP-G wie dem Eisenbahngesetz ist eine Gegenüberstellung mehrere Projekte fremd. Zu bewerten ist das eingereichte Vorhaben.

Dagegen möchte ich einwenden, daß es der Sorgfaltspflicht der Entscheidungsträger entsprechen sollte, dies zu tun, da „nur" mit Steuergeldern gearbeitet wird. Jedes andere Vorgehen wäre sowohl technisch, aber auch wirtschaftlich grob fahrlässig und auf das Schärfste dies zu verurteilen ist.

Das Risiko, dass ein Vorhaben nicht zur Ausführung gelangen könnte, liegt jeder Planung und jeder Erkundungsmaßnahme eigen. Der derzeitige Wissensstand erlaubt die Errichtung des Erkundungsstollens – jedoch sind die Risiken in diesem Bereich extrem hoch – deswegen werden jetzt andere Maßnahmen ergriffen:

Die derzeitige technische Aussagen, geben jedoch eine andere Erläuterungen vor – der „Probestollen" wird zum „Entwässerungsstollen" umfunktionier. Dieser kann jedoch seitens der EU nicht gefördert werden, da dieser bereits ein Teil des „Dreiröhrenkonzeptes" des Gesamtquerschnittes gibt – Änderungen anderer Trassenvorgaben können nicht mehr ausgesucht werden. Die Schäden an der Umwelt im Basistunnel sind damit vorprogrammiert – ob Wassereinbrüche, Erschütterungen des Bergmassives durch notwendige Sprengungen, Zeitverluste werden und können nicht mehr berücksichtigt werden.

Wasserquellen und Grundwasser

Trotz erhoffter Beweissicherung, sind Schäden an Quellen, Grundwasser nicht auszuschließen. Der Probestollen, der idealere Trassenvarianten zugelassen hätte, gibt es nicht mehr – er wurde aus Zeit und Kostengründen zu einem Entwässerungsstollen umfunktioniert – das war nie vorgesehen – und darf in dieser Form nicht zugelassen werden.

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Es wird einfach auf die gesamte Länge nach der vorgegebenen Trasse der BBT Planer durchgebohrt – **„ohne wenn und aber“.** Die Beeinträchtigung der Quellen sind in dieser CD dargestellt – geschweige von der „Mehrner Quellen“ in Brixlegg, die definitiv durch der Bau der Unterinntaltrasse der BEG versiegt sind.

Es werden parallel alle drei Stollen mit den notwendigen Verschiebungen errichtet. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, daß keine Wassereinbrüche eintreffen, die jetzt über den Entwässerungsstollen abgeleitet werden (Vormals Probestollen). Es entstehen Drücke von 30 – 60 bar – das heißt es wird mit Wassereinbrüchen und Wasserableitungen gerechnet.

Der Wunsch, keine Abwasserführungen entlang der Tunnelröhren zu Bewerkstellen, kann seitens der BBT mit den bisherigen Techniken kann nicht erfüllt werden bzw. nur mit enormen finanziellen und zeitlichen Aufwand. Das Dreiröhrenprinzip ist aus diesen Gründen in zeitgleicher Folge abzulehnen. Es kann geologischen Problembereichen nicht mehr ausgewichen werden.

Bei den bisherigen Tunnelfräsen können Komplikationen auftreten – z.B durch stecken bleiben der Fräßanlage, die dann nur mit Vortriebssprengungen korrigiert werden können. Das bewirkt jedoch Erschütterungen im Felsmassiv, die auf die Wasseradern und Quellen weiteren negativen Einfluss nehmen könnte. Außerdem sind diese Fräsen enorm empfindlich und haben einen enormen Serviceaufwand.

Die technische Entwicklung und die der Mammutloks mit der Lösung eines Scheiteltunnels wurden nie ernsthaft untersucht bzw. diese wurde „verschlafen“. Es wird eine Überprüfung seitens des bmvit mit den neuen Technologien von Sechs–Achsloks daher gefordert.

Weiterer Antrag

Sollte dieser von mir vorgelegte UVP Einspruch kein Gehör finden und abgewiesen bzw. nicht offiziell beantwortet werden, erlaube ich mir, diese Einwände den zuständigen Rechnungshöfen in Tirol und Wien vorzulegen bzw. die Kontrollstellen in Brüssel einzuschalten.

Mit neuen Technologien des Rad- Schienensystems erhält die Eisenbahn den Stellenwert zurück, den sie einmal gehabt hat.

Die Säulen des Systems Eisenbahn sind:

Infrastruktur (Tiefbau, Tunnelbau, Oberbau, Leit- und Signaltechnik)

Rollmaterial (neuen lärmgeschützten Waggons und Güterloks)

Betriebskonzept (Organisation, Durchführung und Überwachung)

 A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Mit den Einsparungen an den richtigen verkehrspolitischen Maßnahmen unter Mithilfe von neuen Technologien, lassen sich die weiteren notwendigen Infrastrukturen in der EU und in Österreich ausbauen – das kommt auch der Bauwirtschaft zugute. Die Trassen der Eisenbahntunnels in Österreich wie z.B. der „Koralm-, Semmering- und Brennertunnel" generell neu zu überdenken und diese dafür rascher und kostengünstiger Umzusetzen.

Gezeichnet:

Architekt
DI Michael Prachensky
Originalunterschrift – per Post aufgegeben,

Dieser vorgelegte Einspruch wird vorab per email termingemäß zum 20. Juni 2008, abgeschickt – Adresse an sch@bmvit.gv.at –

Zusätzliche Beilagen:

1. Stellungsnahme des bmvit Ministeriums an Michael Prachensky – UVP Einspruch vom Seefeld, 29.10.2007 - **Einwendung** im Rahmen des Feststellungsverfahrens für den Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental - nach § 24 UVP-G iVm § 44a ff AVG (wurde auf der bmvit www Seite veröffentlicht)
2. Beilage des Südtiroler Beitrages – die Problematik der Quellen auf der Südtiroler Seite „ohne wenn und aber" als CD Kopie zu Ihrer Verwendung. Derzeit wird ein Film auf der Nordtiroler Seite über die Zerstörung des Landschaftsbildes und der Quellen entlang der Unterinntal- und Brennerbasistunneltrasse gefilmt. (im Herbst für die Südtirolbewegung)
3. Unter www.prachensky.com Stoppt den Brennerbasistunnel – das größte Bauvorhaben der EU – ein Milliardengrab überholter Technologien – es gibt Alternativen. - Michael Prachensky
4. Zahlen – Fakten der Mammutlok http://www.evoinvent.com/produkte/mammut/brenner.html
5. Unterschriftenliste – Sammlung eines einzigen Tages – stimmt mich merklich.

Dieses Schreiben wird für die Presse veröffentlicht

A-6100 SEEFELD, PANORAMAWEG 560, HANDY 0664-30 84 512, TEL. 05212-51 91, FAX 51 91-16
michael@prachensky.com www.prachensky.com

Zum Vorbringen des Arch. DI Michael Prachensky UVP Verfahren vom 29.10.2007 seitens des bmvit:
Die fachliche Stellungen von Dr. Sommerer an DI Michael Prachensky sind in blau
Es wird einen profundere Stellungsnahme für die jetzige Einbringung meinerseits vom 20.06.2008 erwartet.

Betreffend die UVP-Pflicht samt Frage der Nachnutzung kann auf obige Darlegungen verwiesen werden. Arch. Prachensky wendet sich gegen die Realisierung eines Basistunnels, wobei seinen Argumenten entgegen gehalten werden muss:

der Brenner Basistunnel gilt als Kernstück der Achse Berlin – Palermo. Die maximal zulässigen Neigungen für Mischverkehrsstrecken (12,5 ‰) sind durch europäische Vorschriften bestimmt. Ein Scheiteltunnel löst nicht die Steigungsprobleme in den Rampen (Innsbruck – Matrei/Steinach), die das Doppelte erreichen. Eine Viergleisigkeit im engen Wipptal wiederum wäre nur durch Tunnels in den Talflanken erreichbar.
Kommentar Sommerer: Mag sein, dass die TEN Netz Vorschriften Flachbahnstrecken erfordern. Ein viergleisiger Ausbau der Strecke Innsbruck – Matrei/Steinach ist sicher nicht einfach, könnte aber durch Kleintunnels realisiert werden, wenn wirklich vier Gleise benötigt werden. Jeder „sorgfältige Kaufmann" würde so vorgehen.

der Bau eines Scheiteltunnels allein beseitigt nicht den Engpass Innsbruck – Steinach. Der Bau eines Scheiteltunnels wurde längst als ungeeignete Lösung verworfen. Auch eine Bauzeit von drei Jahren wäre ein Illusion, für die kürzere Umfahrung Innsbruck wurden ab Genehmigungserteilung fünf Jahre benötigt (1989 – 1994).
Kommentar Sommerer: Wahrscheinlich ist die Scheiteltunnellösung verworfen worden weil leistungsfähige 6-achsige Lokomotiven noch nicht zum Stand der Technik gehören. Wenn nicht 3 Jahre Realisierungszeit, dann eben 5 Jahre bis zur Inbetriebnahme. Trotzdem ist die Zeiteinsparung gegenüber dem BBT 75 % und nicht 85 %.

Eine Anbindung der kleineren Orte an der Strecke ist nicht vorgesehen und widerspräche allen Fernverkehrsgrundsätzen (Halte nur in Knoten oder Großstädten).
Kommentar Sommerer: Genau dieser Argumentation entspricht der BBT, oder kann ich etwas nicht erfassen?

6-achsige Lokomotiven erzeugen einen hohen Verschleiß in den Kurven. Die auf der Brennerachse im Güterzugsverkehr eingesetzten modernen Mehrsystemlokomotiven der verschiedenen (meist privaten) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind vierachsig.
Kommentar Sommerer: Man sollte berücksichtigen, dass es auch in der Eisenbahntechnik Fortschritte gibt. Die MAMMUT Lokomotiven beweisen dies. Für Fachleute ist dies in Patentschriften nachvollziehbar niedergeschrieben. In 4 Jahren wird dies auch praktisch bewiesen sein.

Die „vermiedenen" Multifunktionstellen wären bei einem Scheiteltunnel als Bahnhöfe in den Portalbereichen nötig. Die dafür benötigten Flächen griffen wohl massiv in den besiedelten Raum ein.
Kommentar Sommerer: Offenbar sind damit die vorgeschlagenen Lokterminals gemeint. Dass diese Einschätzung absolut nicht stimmt, könnte ebenfalls durch Fachleuten aus vorhandenen Skizzen und Beschreibungen entnommen werden.

Nicht verwertbares Tunnelausbruchmaterial müsste auch bei einem Scheiteltunnel deponiert werden. Nachdem der Ausbau der Rampenstrecke ebenfalls weitgehend in Tunnels verlaufen müsste, bliebe der Deponierungsbedarf erhalten.
Kommentar Sommerer: Stimmt, allerdings ist ein Unterschied zum BBT zu erwarten, wenn nur 15 % Abraum gelagert werden müssen.

Auch ein Scheiteltunnel läge unterhalb des Bergwasserspiegels und kann zu erheblichen Problemen im Bereich der Tribulaune (Landschaftsschutzgebiet Obernberger Seen) führen.
Kommentar Sommerer: Natürlich stellt jeder Tunnelbau einen massiven Eingriff in die Natur dar. Aber auch hier beschränkt sich die Eingriffsintensität auf nur 15 % gegenüber den BBT.

Der Nord-Süd-Güterverkehr verläuft großteils schon jetzt über die Strecke Volders – Gärberbach (Inntaltunnel). Dessen Einbindung in den Basistunnel ist vorgesehen.
Kommentar Sommerer: Habe mir keine Gedanken gemacht wie das Problem zu lösen wäre.

Die BBT wird den Basistunnel so planen und bauen, dass die Neigungsverhältnisse des östlichen Teils des Inntaltunnels nicht überschritten werden. Demgegenüber hat ein Scheiteltunnel Rampenneigungen, die wie bereits ausgeführt weit über den sonstigen Maximalneigungen der gesamten Achse lägen.
Kommentar Sommerer: Die maximale Neigungen zwischen Innsbruck und Steinach würden bei der Scheiteltunnellösung bei etwa 19 % liegen. Das ist definitiv!

Die Errichtung eines Lokbeigabebahnhofs in Baumkirchen oder Fritzens wäre mit den Anlagenverhältnissen der Umfahrung Innsbruck und dem Anschluss an die im Bau befindliche Unterinntalbahn der BEG nicht vereinbar. Sie beträfe ebenso den stark entwickelten und belasteten Tiroler Zentralraum (Hall/Mils bzw. Wattens/Volders und Fritzens/Baumkirchen).
Kommentar Sommerer: Siehe oben. Möglicherweise gäbe es auch Lösungen, um sogar Verbesserungen an der Unterinntaltrasse vornehmen zu können.

Der Bau von Unterflurtrassen von Matrei nach Mühlbachl und in Südtirol wäre ebenfalls ein Tunnelbau, der wegen der flachen Führung hohe Ausrüstungskosten (Erschütterungsschutz) nach sich zöge. Sein Bau hätte schwere Eingriffe in der Bauzeit zur Folge.
Kommentar Sommerer: Darüber habe ich mir keine Gedanken gemacht.

Gleich wie am Gotthard soll die Passstrecke für alle Verkehre fahrbar erhalten bleiben. Soweit nicht andere Steuerungsinstrumente eingerichtet werden, wird sich die Aufteilung der Trassen maßgeblich an den Faktoren Schienenbenutzungsentgelt, Zuggewichte ohne Lokwechsel und Zeit orientieren.
Kommentar Sommerer: Genau das gilt auch nach Meinung des Verfassers für die Scheiteltunnellösung.

Für die Planung eine Scheiteltunnels sind nur einige wenige Grundlagenerhebungen der Planung des Basistunnels verwertbar. Einsparungen sind nicht erkennbar.
Kommentar Sommerer: Sollte dies der Fall sein, ist das ein weiterer Beweis für eine nicht fundierte Aufbereitung zur BBT Entscheidungsfindung.

Die PPP-Aussichten eines Scheiteltunnels sind ungünstiger als die eines Basistunnels. Die Kapazität bliebe durch die Rampenstrecken und die großen Neigungen selbst beim Einsatz schweren neuer Lokomotiven oder stärkerer Zugkupplungen hinter der des Basistunnels. Überdies reduziert sich zum Nachteil Österreichs die EU-Förderung auch im Prozentsatz der Baukosten.
Kommentar Sommerer: Die Aussage zu PPP ist sehr schwer vorstellbar. Die Transportkapazitäten wurden für den Vergleich mit der BBT Lösung vom Autor quantifiziert und nachvollziehbar dokumentiert. *Wichtiger Hinweis*: Es sind zwar starke 6-achs Lokomotiven notwendig, die Zugkupplungen sind aber die derzeit verwendeten, **stärkere Zugkupplungen sind natürlich nicht erforderlich!**

Dem UVP-G wie dem Eisenbahngesetz ist eine Gegenüberstellung mehrer Projekte fremd. Zu bewerten ist das eingereichte Vorhaben.
Kommentar Sommerer: Verstehe ich, trotzdem sollte es der Sorgfaltspflicht der Entscheidungsträger entsprechen, dies zu tun, obwohl „nur" mit Steuergeldern gearbeitet wird.

Das Risiko, dass ein Vorhaben nicht zur Ausführung gelangen könnte, liegt jeder Planung und jeder Erkundungsmaßnahme eigen. Der errichte Wissensstand erlaubt die Errichtung des Erkundungsstollens.
Kommentar Sommerer: Jedes andere Vorgehen wäre sowohl technisch, aber auch wirtschaftlich grob fahrlässig und auf das Schärfste zu verurteilen.

Das UVP-Verfahren hat den Zweck, die Umweltauswirkungen des Baus und des Betriebes einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke zu beurteilen. Sie ist nicht dazu da, Fragen der allgemeinen Verkehrspolitik, des unternehmerischen Risikos oder der Projekts- oder Betriebskosten zu klären.
Kommentar Sommerer: Davon sollte man als österreichischer Staatsbürger ausgehen können.

BEILAGE 5

12. BLATTER

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. IV/SCH2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)
Postfach 201
Radetzkystraße 2
1030 Wien

GZ.BMVIT-220.151/0010-IV/SCH2/2008

Betrifft: Brenner Basistunnel: Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung UVP bzw. UVP – G die Unterschriftenliste

Wir unterstützen mit unserer Unterschrift die beigefügte Stellungsmaßnahme des Herrn Architekt DI Michael Prachensky

Panoramaweg 560, A-6100 Seefeld, und bevollmächtigen diesen als unseren Vertreter im Sinne des § 19 Abs. 5 UVPG

Stoppt den Brennerbasistunnel – es gibt Alternativen wir benötigen Sofortlösungen

Architekt DI Michael Prachensky
Panoramaweg 560
A-6100 Seefeld

+664 30 84 512 michael@prachensky.com www.prachensky.com

MICHAEL PRACHENSKY
20.6.2008

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

(1)

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Peter	Steiner	09 08 70	6150 Steinach Erlach 158	
HELMUT	TSCHOL	17. 08. 58	6150 Steinach, Schlurnweg 18	
Roland	TROJER	04. 11. 61	6150 Steinach Schlurnweg 18	
Gerhard	GLATZL	18. 10. 82	6150 Stulerweg 11, Steinach a. Br.	Gerhard GLATZL

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Martin Johann	SCHÖPF	08.02.1969	6165 Telfes im Stubai, Gapers 41	[illegible]
Egon	MAURBERGER	1.8.64	6165 Telfes im St. 61	Maurberger Egon
Marianne	SCHÖPF	31.03.1939	6165 Telfes im Stubai, Nr. 31	Marianne Schöpf
Alois	SCHÖPF	31.07.1943	6165 Telfes im Stubai, Gapers 41	Alois Schöpf
Ingrid	SCHÖPF	27.05.65	6165 Telfes, Kapfers 46	Ingrid Schöpf
Thomas	SCHÖPF	12.04.64	6165 Telfes, Kapfers 46	Thomas Schöpf

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

(3)

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Gerhard	Rainer	09.02.1955	Telfes 217	[illegible]
Beate	Holzmeyer	01.07.188	Telfes 186	[illegible]
ANITA	RAINER	17.05.1963	Telfes 217	[illegible]
BETTINA	DARIN	03.04 1990	Unterdorf 217, Telfes i.S.	[illegible]

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

4

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Gabi	Schantl	18.04.1977	6165 Telfes / Plöven 8	Schantl
PETER	JENEWEIN	27.07.46	6165 TELFES PLÖVEN 8	[illegible]
ROBERT	SCHANTL	28.07.75	6165 TELFES PLÖVEN 8	[illegible]
CHRISTINE	JENEWEIN	02.06.50	6165 TELFES PLÖVEN 8	[illegible]
Gerhard	GLEIRSCHER	14.12.69	6165 Telfes Plöven 9	[illegible]
Sabine	Gleirscher	30.05.68	6165 Telfes Plöven 9	[illegible]
Wolfgang	MERZER	24.08.40	6165 Telfes Gaggers 47	[illegible]
KATHRIN	MERZER	20.11.67	— " — — " —	[illegible]

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

(5

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Barbara	Trojer	10.07.72	6152 Trins 200	
Johann	Schneider	13.04.41	6143 PFONS	J. Schneider

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
MARTIN	HAAS	18.03.72	6165 TELFES 18a	[illegible]
DANIELA	STÖGER	05.05.76	6165 TELFES 18	Stöger Daniela
ERIKA	HAAS	03.11.47	6165 TELFES 18	Haas Erika
ALBERT	HAAS	22.09.38	6165 TELFES 18	Haas Albert
Wepsdicker	Andrea °	15.02.67	6165 TELFES 46	Wepsdicker Andrea
Herbst	FRIEDRICH °	18.07.63	6165 TELFES 46	[illegible]
WALTRAUD	MÜHLBACHER	27.01.69	6165 TELFES PLÖVEN 511	[illegible]
Josef	Haas °	06.03.59	6165 Telfes 46	Haas Josef
Doris	Haas °	09.03.66	6165 Telfes Falschmair 46	Haas Doris
Sieglinde	Wanker °	30.04.87	6165 Telfes Falschmair 46	Wanker Sieglinde
Thomas	Wanker	23.08.82	6165 Telfes Falschmair 46	Wanker Thomas
Tamara	Fuchs °	11.03.1991.	6165 Telfes 46	Tamara Fuchs
Georg	Haas °	24.04.1987	6165 Telfes 46	Georg Haas
Hansi	Wanker	16.6.43	6165 Telfes 46	Hansi Wanker
Toni	Wanker	1.10.47	6165 Telfes 46	Wanker Hansi
Hannes	Mauslenger	28.7.43	6165 Telfes 112	Hannes Mauslenger
Andreas	Mauslenger	29.9.40	6165 Telfes 112	Andreas Mauslenger

VORNAME	NACHNAME	GEB-DATUM	ADRESSE	UNTERSCHRIFT
Aloisia	Benko	21.03.39	Gerstbichl 44 6165 Telfes	Aloisia Benko
Ingrid	Wegscheider	26.02.70	Telfes 46 6165 Telfes	Ingrid Wegscheider
Emil	HAAS	8.12.40	Telfes / Stubai Nr. 100	Emil Haas
Dagmar	HAAS	29.11.42	TELFES / Kapfers 16	Haas Dagmar
ANNELIESE	HAAS	28.12.54	TELFES 131	Haas Anneliese
Margit	RNOFLACH	03.08.50	Telfes Nr. 120	Margit Knoflach
Erika	Haas	04.06.1944	Telfes Unterdorf 100	Haas Erika
GOTTFRIED	HAAS	11.10.51	Telfes 131	Gottfried Haas
Raimund	HAAS	28.12.39	TELFES, KAPFERS 16	Raimund Haas
Ami	Kneofflach	29.11.43	Telfes Kerch 4	Kneofflach A

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

(18)

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
RENATE	GAMAUF	10.08.66	SCHNEEBURGG. 70 IBK	[illegible]
MONIKA	MELLER	26.06.59	Schlossergasse 25 IBK	[illegible]
Stephanie	Muller	21.11.82	Schlossergasse 25 IBK	[illegible]
Heidi	Dinkhauser	12.10.41	Richardsweg 15 Ibk	Dinkhauser
Friedrich	DINKHAUSER	10.4.40	Richardsweg 15 IBK	[illegible]
SYLVIA	MACHER	21.9.59	UNTERDORF 5 STRASS	[illegible]
Christine	BLATTA	27.04.54	Fischerhäuslweg 56/6020 IBK	[illegible]
Hans-Peter	SPINN	22.06.56	Karl-Heilig-Str. 3/6112 Wattens	[illegible]
RITA	FOHS	12.10.51	Philippine Welser 18 IBK	[illegible]
EVELYNE	MERANER	10.02.55	RIGGERWEGL 6071 AMPASS	[illegible]
Werner	Gostner	18.07.59	Fuchsloch 14 6065 Thaur	[illegible]
INGEBORG	ZUCCHMANN	30.11.38	6410 Telfs. Arzlerstr 17	[illegible]
HANS	WALTERSHEIM	27.12.1962	6020 IBK Richardsweg 1	[illegible]
JONJA	LEITNER	29.9.39	6020 IBK MERANERSTR. 1	[illegible]
MONIKA	SPINN	16-9-58	Burggraben 21 6020 IBK	[illegible]
Robert	SCHLÖGL	05.06.72	RIESENGASSE 5 IBK	[illegible]
Melanie	Schlögl	02.11.75	RIESENGASSE 5, 6020 IBK	[illegible]

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

9

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
MARIA	MERANER	22.01.1948	ANZENGRUBERSTR. 1134 | 6020	Meraner Maria
MARLENE	JAIS	25.07.1964	STADTPLATZ 13 | 6460 IMST	Jais Marlene
JOSEF	ARTNER	31.05.1950	ANZENGRUBERSTR. 5 | 6020 IBK	[illegible]
Bruno	Hörl	23.07.1962	Moos 21 6410 Telfs	[illegible]
Hildegard	Hörl	14.09.1961	Moos 21 6410 Telfs	Hildegard Hörl
ANJA	TASCHLER	08.05.1969	HEMTLGASSE 12 IBK	[illegible]
ARNOLD	GUNDING	19.03.1966	SCHLOSSERG. 8 IBK	[illegible]
Bernhard	[illegible]	31.05.1947	Schwabegg str. 37 SBK	[illegible]
GABRIELE	WIDAUER	1.5.1959	SCHUCKBURG 6.37 IBK	[illegible]

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

C10

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Thomas	Weber	05.10.62	Herzog-Friedrich-Str 30 IBK	
Karl	Weber	4.12.54	Weinpertmoor str 66 IBK	
Eva	Kampel	24.11.61	Birchfeld 12 6162 Mutters	
Markus	Mutlermair	11.05.1976	Gerhard Hauptmann 70 IBK	

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

11

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
MARINA	BAUR	13.11.44	TSCHIGGFREYSTR. 15 INNSBRUCK 6020	M. Baur

UNTERSCHRIFTENLISTE ZUR BEIGEFÜGTEN STELLUNGNAHME BBT SE - UVP

(12)

Vorname	Nachname	Geb-Datum	Adresse	Unterschrift
Mario	Fausler	10.7.1972	Völsernstr. 61c / 6020 Ibk	
Michael	Lener	08.03.1980	Völsernstr. 61a / 6020 Ibk	
Eckhard	Ehrenberger	07.08.1946	Völsernstr. 61b / 6020 Ibk	
Sven	Knoll	06.06.1980	Mitterhoferstraße 11 / 6020 Ibk	
Rigo	Gabelica	02.04.1949	Dorfgasse 30a / Ibk	
Ele	Motz	21.07.1950	Dorfgasse 30a / Ibk	

71

Marktgemeinde Steinach am Brenner
Bezirk Innsbruck

An das
BMVIT – IV/SCH2
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

6150 Steinach am Brenner
Telefon 0 52 72 / 62 51
Telefax 0 52 72 / 62 51 - 85
UID-Nr.: ATU39882702

19.06.2008

Zahl:
Betreff: Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE Brenner Basistunnel
Bezug: Einspruch

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer !

Die in der UVE enthaltene Verlegung des Trinkwasserhochbehälters und des Trinkwasserkraftwerkes der Marktgemeinde Steinach a.Br. erscheint aus Sicht der Marktgemeinde Steinach a.Br. nicht unproblematisch für die Versorgungssicherheit und die Wartung. Der Verlauf in der Basisentwässerung bedeutet auf Betriebsdauer der Deponie, dass im selben Stollen, durch den die Wasserleitung verläuft, auch der Padasterbach fließt. Weiter ergibt sich ein Sack im Leitungsverlauf, da die Leitung vom Ausgang des Basisentwässerungskanals zum Krafthaus nach oben geführt werden muss.
Die Marktgemeinde Steinach a.Br. fordert daher, die Trinkwasserdruckleitung entsprechend dem angeschlossenen Plan D0134-00196-11 außerhalb der Deponie entlang am rechtsseitigen Hang des Padastertales zu führen und auf eine Leitungsführung durch den Basisentwässerungskanal zu verzichten.
Weiters wird angeregt, aus Sicherheitsgründen eine Mengenbeschränkung der oberirdischen Führung des Padasterbaches über die Deponie auf ein 30-jähriges Hochwasser festzulegen. Mengen über diesem Wert sollen auf Dauer durch den Basisentwässerungskanal abgeleitet werden.

Mit freundlichen Grüßen
Der Bürgermeister:

Marktgemeinde STEINACH a. Br. * Bez. Innsbruck

Einschreiben !

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eing. 24. JUNI 2008
Z. ..... Blg. 1

72

Unterberg, 16.06.2008

Martin Stumreich

Unterberg 40
6020 Innsbruck

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV / SCH 2

Postfach 3000
1030 Wien

Einschreiben

Betreff:
Stellungnahme -
Galleria di Base de Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE
UVP und Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
Verfahrenseinleitung und öffentliche Auflage

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bezugnehmend auf den oben bezeichneten Aushang möchte ich innerhalb der Frist 20.06.2008, folgendes Aufzeigen:

Die als Deponie vorgesehene Fläche in der KG. Schönberg im Stubaital Gp. Nr. 602/3 ist mit einem uneingeschränkten Recht der Zu- und Ausfahrt von und zu meinen Grundstücken Gp. 607/1 und 607/2, ebenfalls KG Schönberg, belastet. Sollten die genannten Flächen als Deponieflächen Verwendung finden, so ist vorher zu gewährleisten und gegebenen Falls sind Maßnahmen zu treffen, daß zu meinen Grundstücken jederzeit die Zu- und Ausfahrt dauerhaft und uneingeschränkt ausgeübt werden kann.

Da mir nicht klar ist ob die Deponieschüttung auch in meine Grundflächen reichen soll, bitte ich um diesbezügliche Aufklärung.

Die Entschädigungs- und Sanierungsfrage im Fall von Erosionen ist vorab zu klären.

Weiters ist anzumerken und zu berücksichtigen, daß sich auf meinen Grundflächen überprüfte Trinkwasserquellen und Wasserläufe zur Viehtränke befinden.

Hochachtungsvoll
Martin Stumreich

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Einlaufstelle
Eingl. 24 JUNI 2008
Zl. Blg.