



**BMVIT - IV/SCH2 (Infrastruktur von Schienenbahnen, Vollzug)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift : Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : sch2@bmvit.gv.at

GZ. DVR:0000175

Wien, am 6. Dezember 2007

**Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE  
Brenner Basistunnel  
Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental  
Feststellungsantrag nach § 24 UVP-G 2000**

**Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat über den Antrag der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE vom 20. Juli 2007, zuletzt geändert durch Eingabe vom 6. September 2007, betreffend Feststellung über die UVP-Pflicht entschieden:

**Spruch**

Es wird festgestellt, dass für den „Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 **nicht** durchzuführen ist.

**Rechtsgrundlage**

§ 24 Abs. 5 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 – UVP-G 2000

**Begründung**

Über die Errichtung des Brenner Basistunnels wurde das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse, BGBl. III Nr. 177/2006, geschlossen. Nach Artikel 4 dieses Vertrages hat die in eine Europäische Aktiengesellschaft umzuwandelnde BBT EWIV ein Einreichprojekt zu erstellen, alle Genehmigungen einschließlich jener zur Prüfung der Umweltverträglichkeit in beiden Staaten zu

erlangen, die weiteren Erkundungsmaßnahmen ausführen, ein Finanzierungskonzept für den gemeinsamen Teil, einschließlich der Modalitäten zur Konzession vorlegen, vorbereitende Maßnahmen für die Bauarbeiten zu treffen und darüber hinaus die Durchführung ergänzender Studien und die Festlegung von Erkundungen, Bauwerken und zusätzlichen Anlagen zu treffen, wenn die ursprünglich geplanten Anlagen sich als unzulänglich und inadäquat erweisen.

Mit Bescheid vom 25. Juni 2007 stellte die Tiroler Landesregierung fest, dass der gegenständliche Erkundungsstollen für das Vorhaben Brenner Basistunnel eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 nicht durchzuführen sei, wobei seitens der Tiroler Landesregierung festgehalten wurde, dass sich diese Feststellung nur auf den Zuständigkeitsbereich der Tiroler Landesregierung beziehe (somit auf eine UVP nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000).

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE hat sodann mit Schreiben vom 20. Juli 2007 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Feststellung eingebracht, dass der näher beschriebene Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental keinen Bestandteil des Vorhabens Brenner Basistunnel bildet und daher keines UVP-Verfahrens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 bedarf. Dieser Antrag war ausführlich begründet und mit entsprechenden Unterlagen (Übersichtspläne, Querschnitte, Bauzeitpläne, etc) belegt.

Mit E-Mail vom 25. Juli 2007 wies die Antragstellerin darauf hin, dass zusätzlich zu den bereits im Antrag vom 20. Juli 2007 angeführten Gemeinden auch Lans betroffen sei. Gleichzeitig wurden die Anschriften der übrigen Standortgemeinden mitgeteilt. Mit E-Mail vom 4. September 2007 wurde von der Antragstellerin zusätzlich ein Bericht über die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens vorgelegt und ein Widerspruch in den Antragsunterlagen betreffend die Regelquerschnitte richtig gestellt. Mit Schreiben vom 6. September 2007 wurde der Antrag neu gefasst und um Kundmachung des Antrags in den Tageszeitungen „Tiroler Tageszeitung“, „Krone“ und „Kurier“ ersucht. Der Antrag in der Fassung vom 6. September 2007 lautete:

*„Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE beantragt gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Feststellung, dass der Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental, bestehend aus*

- a) dem Vortrieb vom Stollenportal in Innsbruck / Sillschlucht bis zum Süden der geplanten Multifunktionsstelle Innsbruck (MF Innsbruck) mit einer Gesamtlänge von 5.619 m, bezeichnet als ‚Erkundungsstollen Ahrental (ES Ahrental)‘*
- b) dem seitlichen Vortrieb vom Bereich Ahrental normal auf die Multifunktionsstelle mit einer Länge von 2.404 m, bezeichnet als ‚Zugangstunnel Ahrental (ZT Ahrental)‘*

*in seiner Lage gemäß Übersichtsplan Plan Nr. XX-1 01-AU 000 000-ST-D0150-LP-01470-00 nach § 23b Z 1 UVP-G 2000 keinen Bestandteil des Vorhabens Brenner Basistunnel bilden und daher keines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 bedarf.*

*Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE führt dazu näher aus:*

## **1. Technischer Bericht zum ES Ahrental und ZT Ahrental**

### **Baubeschreibung:**

Der Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental besteht aus dem ES Ahrental und dem ZT Ahrental. Beide Stollen werden in konventioneller Bauweise aufgeföhren:

#### a) ES Ahrental:

Der Stollen beginnt in der so genannten Sillschlucht und umfasst drei Teilabschnitte:

- Den Zugangsstollen Sillschlucht mit einer Länge von 291 m
- Den Abschnitt Innsbruck – ZT Ahrental mit einer Länge von 3.246 m
- Den Abschnitt ZT Ahrental – MF Innsbruck mit einer Länge von 2.082 m.

Bezogen auf die Kilometrierung der geplanten Eisenbahnstrecke Brenner Basistunnel beginnt der Stollen bei BT-km 2.055 und endet bei BT-km 7,715.

Der ES Ahrental weist einen Regelausbruchsquerschnitt (Luftraum) von 22,9 m<sup>2</sup> auf (vgl. Regelprofil Plan Nr. XX -1 01 – AU 000 000 – ST – D0150 – RP-01486 – 00).

Der Vortrieb ist im Zugangsstollenabschnitt fallend, im weiteren Verlauf steigend. Die näheren geologischen und hydrogeologischen Angaben betreffend erwarteten Gesteinsaufbau, Gesteinszusammensetzung, Störungszonen und Wasser führenden Schichten enthält der geologische Längenschnitt Plan Nr. XX -1 01 – AU 000 000 – ST – D0150 – LS-01584 – 00. Der Tunnelquerschnitt wurde möglichst niedrig gehalten. Der Vortrieb erfordert aber die Mitverlegung von Versorgungsleitungen zur Energieversorgung und von Einrichtungen der Belüftung für den sicheren Vortrieb des Erkundungsstollens.

#### b) ZT Ahrental:

Dieser Stollen beginnt an der Gemeindegrenze Innsbruck/Patsch unweit der Brenner Autobahn A13 und verläuft fallend annähernd normal auf den ES Ahrental. Er erreicht den ES Ahrental bei Stollen-km 3,537 und weist eine Länge von 2.082 m auf. Er weist einen Regelausbruchsquerschnitt (Luftraum) von 71,4 m<sup>2</sup> auf (vgl. Regelprofil Plan Nr. XX-1 01-AU 000 000-ST-D0150-RP-01496-00) auf.

Die näheren geologischen und hydrogeologischen Angaben betreffend erwarteten Gesteinsaufbau, Gesteinszusammensetzung, Störungszonen und Wasser führenden Schichten enthält der geologische Längenschnitt Plan Nr. XX-1 01-AU 000 000-ST-D0150-LS-01585-00.

Diesem Zugangsstollen kommt auch Bedeutung im Hinblick auf den Arbeitnehmerschutz und die Logistik für den Teilabschnitt ZT Ahrental – MF Innsbruck des ES Ahrental (zweite Zufahrt, Belüftung) zu. Deshalb und im Hinblick auf den fallenden Vortrieb wurde auch ein höherer Querschnitt gewählt, der auch eine Fahrzeugbegegnung ermöglicht. Über den ZT Ahrental kann die Materialschütterung des Teilabschnitts ZT Ahrental – MF Innsbruck des ES Ahrental dann auch unter Umgehung des Siedlungsgebiets der Stadt Innsbruck erfolgen.

### **Bauzeit – Nutzbarkeit für den Haupttunnel**

Die Bauzeit für den Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental enthält die Beilage „Erkundungsstollenabschnitt Innsbruck-Ahrental“. Dieser wird vor dem geplanten Beginn der Bauarbeiten an den

Fahrtunnels („Haupttunnel“) im Jahr 2010 fertig gestellt und findet damit zur Gänze Eingang in die Ausschreibungsplanung für die MF Innsbruck und die verschiedenen Überführungsbauwerke. Die Beilage „Bauprogramm Hauptprojekt“ enthält sämtliche derzeit geplanten unterirdischen Hohlräume ohne Rücksicht auf deren Rechtsnatur.

Der Erkundungsstollen Innsbruck - Ahrental wird in zeitlicher Hinsicht voraussichtlich teilweise erst nach Vorliegen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aufgefahren. Das Erkundungsziel erlaubt diesen zeitlichen Versatz. Die grundlegende Baubarkeit des Tunnels bzw. dessen Umweltverträglichkeit werden aus Sicht der BBT bereits durch die Umweltverträglichkeitserklärung des Brenner Basistunnels nachgewiesen; die Erkundungsstollen sind daher für diesen Nachweis nicht nötig. Der Bauablaufplan der Umweltverträglichkeitserklärung wird zwar Erkundungsstollen vorsehen, allerdings nicht zur Klärung UVP-relevanter oder baugenehmigungs-relevanter Fragestellungen.

Für die künftige Bauausschreibung sind auch aus vergaberechtlichen Gründen weiterführende detaillierte Erkenntnisse in bautechnischen Schlüsselbereichen, wie sie die MF Innsbruck und unterirdische Überführungsbauwerke darstellen, zeitgerecht nötig, weshalb bereits jetzt diese Erkundungsschritte gesetzt werden.

Die Erkundungsstollen bilden keinen Bestandteil der künftigen Fahrtunnels. Der ES Ahrental liegt in tieferer Gardiente (-12 m laut Systemschnitt) zwischen den beiden Fahrtunnels (vgl. angeschlossenen Systemschnitt Haupttunnel – Erkundungsstollen). Der ZT Ahrental verläuft abseits der Strecke.

Das in Ausarbeitung befindliche Erhaltungskonzept des BBT wird ähnlich den geltenden Konzept für die Neubaustrecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen der Zulaufstrecke Nord (laut Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation unter Technologie vom 21.12.2006, GZ. BMVIT-220.150/0027-II/SCH2/2005) unter Verzicht auf Schutznischen für Arbeitnehmer Erhaltungsarbeiten unter Gleissperre bzw. hier Sperre des betroffenen Fahrrohrenabschnitts vor. Weder der ES Ahrental noch der ZT Ahrental sind als künftige Servicetunnel vorgesehen.

#### **Erkundungszweck und Erkundungsziel:**

1. Der vorgesehenen Erkundungsstollen Innsbruck Ahrental dient der Erkundung des geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse im Bereich des Innsbrucker Quarzphyllits Decke (Ostalpin) mit vorwiegend Quarzphyllit und Einschaltungen von Kalk-/Dolomitmarmor, Grünschiefer, Orthogneis, Quarzit und Schwarzphyllit, im zentralen Teil höhermetamorphe Glimmerschiefer.
2. Hier sollen später die Multifunktionsstelle Innsbruck und die Überführungsbauwerke für die Änderung des Systembetriebs der Eisenbahn vom deutsch/österreichischen Rechtsverkehr auf den italienischen Linksverkehr errichtet werden. Der Systemwechsel im Berg ist nach derzeitiger Planung nördlich der Multifunktionsstelle Innsbruck im Bereich sowohl des künftigen Astes von Innsbruck Hauptbahnhof (kurz: Einbindung Innsbruck Hbf) wie des Astes abzweigend von der Eisenbahnumfahrung Innsbruck (Eisenbahnstrecke Volders – Gärberbach) (kurz: Einbindung Inntaltunnel) vorgesehen.

*Die Multifunktionsstelle Innsbruck dient der seitenrichtigen Vereinigung der beiden Äste des künftigen Brenner Basistunnels und zwar des Astes von Innsbruck Hauptbahnhof und des Astes aus der Eisenbahnumfahrung Innsbruck. Die Nord- bzw. Weströhre der Einbindung Inntaltunnel muss deshalb im Bogen über die beiden Röhren der Einbindung Innsbruck Hbf geführt werden.*

*Die Überwerfungen beider Röhren der Einbindung Innsbruck Hbf und der Einbindung Inntaltunnel für den Systemwechsel Links-/Rechtsverkehr haben auch Folgen für die Rettungsausgänge, die durchgängig auf derselben Seite bleiben müssen. Die grundsätzliche Linksausrichtung im Basistunnel verhindert in den Teilabschnitten für den Rechtverkehr die direkte Anbindung beider Röhren durch Querstollen und erfordert dessen Führung über oder unter beide Fahrtunnelröhren.*

*Die so entstehenden umfangreichen Hohlräume stellen besondere Anforderungen an den Tunnelbau dar, die nach den Erfahrungen der Schweiz beim Bau des Gotthardtunnels umfangreiche Erkundungen vor Bauausschreibung nahe legen.*

3. *Vom Bau der Eisenbahnumfahrung Innsbruck bestehen Kenntnisse über dort angefahrne Störungszonen, die in Nord-Süd-Richtung mehr oder weniger normal zum Inntal verlaufen. Im Bereich des Nordabhanges des Patscherkofels sind umfangreicher Hangbewegungen bekannt, deren Fortsetzung in der Tiefe derzeit nur vermutet werden kann. Südlich der Eisenbahnumfahrung Innsbruck bzw. des Stollens des KW Untere Sill der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG wurden die Grundgegebenheiten der Geologie – Innsbrucker Quarzphyllit – zwar erbohrt, über die Lage von Störungen oder Abtreppbewegungen in der Tiefe bestehen aber keine weiteren Aufschlüsse.*
4. *Der ES Ahrental verläuft in Achsrichtung des künftigen Zugangsastes von Innsbruck Hauptbahnhof zur Multifunktionsstelle jedoch in tieferer Lage zwischen beiden Fahrtröhren. Damit kann ein Aufschluss in Längsrichtung im Bereich der Überwerfung beider Röhren dieses Astes, der Überführung der Weströhre aus dem Bereich der Umfahrung Innsbruck über beide sowie auch der Multifunktionsstelle selbst gewonnen werden.*
5. *Der ZT Ahrental erkundet normal auf diesen vorhandene Störungszonen in Nord-Süd-Richtung bis zur geplanten Multifunktionsstelle und damit Störungszonen, die unmittelbar eine Teilabschnitt der Weströhre des Astes von der Umfahrung Innsbruck betreffen können. Er erlaubt aber in Verbindung mit den beim Bau der Umfahrung Innsbruck und im Zug der Errichtung des EK Ahrental gewonnen Erkenntnissen wertvolle Rückschlüsse auf die Verhältnisse östlich und nordöstlich der Multifunktionsstelle.*
6. *Die so gewonnen Kenntnisse sollen Eingang in die Ausschreibungsplanung finden. Es werden damit die baugeologischen und damit verbundenen finanziellen Risiken wesentlich vermindert, die geotechnischen Anforderungen an die Bauwerke präziser beschreibbar, die Bauzeiten sicherer und insgesamt die Kalkulierbarkeit der Angebote wesentlich verbessert. Im Ergebnis bedeutete dies eine raschere und wirtschaftlichere Bauablaufplanung und Bauausführung des (späteren) Tunnelvorhabens Brenner Basistunnel.*

*Zusammenfassend bestehen die Ziele aus den Vortrieben des Erkundungsstollens Innsbruck - Ahrental darin, in dieser Schlüsselstelle des künftigen Brenner Basistunnel rasch detaillierte Kenntnisse über die bautechnischen Anforderungen an den künftigen Tunnelbau zu gewinnen.*

*Dies ist bedeutsam für die Kostenentwicklung, die Finanzplanung, den Inhalt und die Qualität künftiger Bauausschreibungen, sowie die Fortschreibung der Bauzeitplanung.*

## **2. rechtliche Erwägungen zum ES Ahrental und ZT Ahrental**

*Auf der Grundlage der technischen Berichts ergibt sich eindeutig, dass der geplanten Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental (ES Ahrental + ZT Ahrental) eine Erkundungsmaßnahme darstellt. Er bildet kein Vorhaben zur Errichtung einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke, sondern eine Erkundungsmaßnahme für die Optimierung eines derartigen Vorhabens, hier des geplanten Brenner Basistunnels.*

*Der Vortrieb des Erkundungsstollens und der Bau des Brenner Basistunnels erfolgen zeitlich soweit getrennt, dass die aus dem Erkundungsstollen gewonnen Erkenntnisse in die Erstellung des Ausschreibungsprojektes Brenner Basistunnel einfließen. Der eigenständige Erkundungszweck des Erkundungsstollens liegt darin, Kenntnisse zu erlangen, die eine Reduzierung des Bau- und Kostenrisikos ermöglichen und die bautechnische Machbarkeit unter wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen des Brenner Basistunnels feststellen.*

*Als der Sperrwirkung unterliegende Genehmigungen sind nach § 2 Abs. 3 iVm § 24 Abs. 7 und 10 UVP-G 2000 nur solche anzusehen, die für die „Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens“ erforderlich sind. Die angeführten Erkundungsstollen sind aber nicht als Beginn der Ausführung des Vorhabens anzusehen und ist mit der Genehmigung dieser Vorarbeiten auch noch keine Genehmigung für den Haupttunnel verbunden. Bei Außerachtlassung von wirtschaftlichen Erwägungen wäre theoretisch die Errichtung des Brenner Basistunnels auch ohne Erkundungsstollen möglich.*

*Zusammenfassend ist dieser Erkundungsstollen bedeutsam für die Kostenentwicklung, den Inhalt und die Qualität künftiger Bauausschreibungen, sowie der Bauzeitplanung, bildet aber im Sinne des § 23b Abs. 1 Z1 UVP-G 2000 keinen Teil der Errichtung des Vorhabens des Brenner Basistunnels.*

*Hinsichtlich der Deponien darf auf die Feststellung der Tiroler Landesregierung im Bescheid vom 25.06.2007, GZ U-5179/18 verwiesen werden. Eine UVP-Pflicht nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 ist demnach nicht gegeben. Eine UVP-Pflicht nach § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 ist in Ermangelung der UVP-Pflicht des Erkundungsstollens nach § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G ebenfalls nicht gegeben.“*

In der zusammenfassenden Darstellung betreffend Umweltauswirkungen des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental vom 4. September 2007 stellte die Antragstellerin fest:

*„Die nachstehende Darstellung zum Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental behandelt die Auswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der geplanten Deponie für das Tun-*

*nelausbruchmaterial auf folgende Faktoren gemäß Artikel 3 der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/35/EG:*

- Mensch, Fauna und Flora,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Sachgüter und kulturelles Erbe,
- die Wechselwirkung zwischen den unter dem ersten, dem zweiten und dem dritten Gedankenstrich genannten Faktoren.

*Hierbei werden*

1. der Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental, bestehend aus
  - a) dem Vortrieb vom Stollenportal in Innsbruck / Sillschlucht bis zum Süden der geplanten Multifunktionsstelle Innsbruck (MF Innsbruck) mit einer Gesamtlänge von 5.619 m, bezeichnet als „Erkundungsstollen Ahrental (ES Ahrental)“
  - b) dem seitlichen Vortrieb vom Bereich Ahrental normal auf die Multifunktionsstelle mit einer Länge von 2.404 m, bezeichnet als „Zugangstunnel Ahrental (ZT Ahrental)“
2. die Transportwege und
3. die Deponien

*getrennt behandelt:*

### **Raumbeschreibung:**

*Das mittlere Inntal wird vielfach von Hangterrassen begleitet, die im Mittel rund 300 m über dem Talboden liegen. Südlich von Innsbruck liegen das „südöstliche Mittelgebirge“ östlich der Sill und das „westliche Mittelgebirge“ westlich davon. Die Sill bricht sich zwischen diesen Terrassen, in der sogenannten Sillschlucht bis in das Inntal durch. Dabei hat die Sill offensichtlich den Inn auf die andere Talseite gedrückt und einen großen Schuttkegel erzeugt. Am Ausgang der Schlucht liegt der Ortsteil Wilten, das nachgewiesene älteste Siedlungsgebiet der Stadt Innsbruck.*

*Die Sillschlucht weist kurz vor dem Durchbruch in das Inntal einen S-ähnlichen Bogen auf. Diese kleinräumige Talflanke wird „Bergisel“ bezeichnet und im Osten wie im Süden von der Sill begrenzt. Die bewaldete Talflanke östlich der Sill heißt „Paschberg“, westlich „Wiltener Berg“.*

*Die Terrassen selbst sind überwiegend gerodet und ebenfalls sehr altes Siedlungsgebiet. Sie sind aber keineswegs eben, sondern strukturiert und teilweise von bewaldeten Rücken oder Gräben durchzogen.*

*Der Bergisel wird schon seit 1867 durch den Tunnel der Bestandsstrecke, und nunmehr weiteren vier Tunnelröhren der Inntal- und Brennerautobahn im Autobahndreieck Innsbruck durchzogen. Zusätzlich befindet sich auf dem Berg Isel noch die Großschanze. Der Wanderweg durch die Schlucht ist aufgrund der einsturzgefährdeten Brücke gesperrt. Der nördliche Ausgang der Sillschlucht ist durch ein Kraftwerk „KW Unteres Sill“, die „Trenti-ner Brücke“ der Inntalautobahn, die „Sillbrücke I“ der Brenner Autobahn und der bei diesen Bauten vorgenommenen Anschüttungen, sowie einen Gewerbebetrieb erheblich verändert. Am bewaldeten östlichen und südlichen Abhang der Sillschlucht verläuft die Landesstraße L9 von Innsbruck nach Vill/Igls.*

*Die Brenner Autobahn überquert südlich der Autobahnanschlussstelle Innsbruck-Süd erneut die Sillschlucht „Sillbrücke II“ und verläuft dann entlang des Abhangs des „südöstlichen Mittelgebirges“ südwärts bis zur Anschlussstelle Patsch. Von dort geht es weiter über die „Europabrücke“ auf die andere Talseite nach Schönberg (Parkplatz Europabrücke, Anschlussstelle Stubaital, Hauptaut-*

stelle). Etwa in der Mitte zwischen den Anschlussstellen Innsbruck Süd und Patsch durchschneidet die Autobahn zweimal das „Ahrental“, das so vom Haupttal abgeschnitten, seit Jahrzehnten als Massenabfalldeponie des Tiroler Zentralraums (Bezirke Innsbruck Stadt, Innsbruck-Land und Schwaz) genutzt wird. Die Andienung dieser Deponie erfolgt über die Anschlussstelle Zenzenhof.

## **1. Erkundungsstollen:**

### **Beschreibung:**

#### **ES Ahrental:**

Dieser Tunnel wird vom Eingang Sillschlucht südlich Innsbruck über 5.619 m in Richtung Süden vorgetrieben. Nach fallendem Vortrieb (-3,9 ‰) auf den ersten rd. 290 m, bildet dieser Teilabschnitt den Zugang zum eigentlichen Erkundungsstollen. Die Längsneigung auf den nächsten 2 353 m beträgt 4 ‰ und den restlichen 2 974 m 7,4 ‰. Der Erkundungsstollen unterfährt den Inntaltunnel (Eisenbahnumfahrung Innsbruck) nach rd. 1 km. Der Regelausbruchsquerschnitt beträgt auf den ersten 290 m rd. 50 m<sup>2</sup> im weiteren Verlauf rd. 30 m<sup>2</sup>.

Im oberirdischen Nahbereich liegen bei großer Überlagerung (> 200 m) mehrere Wohnhäuser im Ortsteil Igls (Lanserstraße), der Zielbereich der Bob- und Rodelbahn Igls sowie die Talstation des Olympiaexpress (Seilbahnanlage). Im Bereich von Heiligwasser beträgt die Überlagerung bereits rd. 600 m.

#### **ZT Ahrental:**

Dieser Stollen wird knapp westlich der Brennerautobahn rd. 400 m nördlich des Autobahnanschlusses Patsch angeschlagen weist über überweite Strecken ein Gefälle von 10 ‰ bzw. 12 ‰ auf. Sein Regelausbruchsquerschnitt beträgt je nach Gebirgsverhalten ca. 80 bis 93 m<sup>2</sup>. Er erreicht südlich der Talstation des Olympiaexpress den ES Ahrental. Der ZT Ahrental führt nach etwa 200 m, bei einem Seitenabstand von rd. 100 m am einzig bewohnten Objekt, einem Bauernhaus vorbei (Überlagerung > 30 m).

### **Auswirkungen**

Aus dem Erkundungsstollenvortrieb und deren Bestand sind keine Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Art. 3 der RL gegeben.

- > Die Portale liegen abseits des Siedlungsgebiets und zwar
  - ES Ahrental im Bereich der ausgehenden Sillschlucht südlich der Autobahnen A12 und A13, wo die Sill nach Norden abbiegt, und
  - ZT Ahrental auf einer Wiese westlich der Brennerautobahn A13 500 m nördlich der Anschlussstelle Patsch.
- > Die Stollen unterqueren nur auf einer Länge von rd. 200 m (~km 3,7) einen Siedlungsraum bei einer Überlagerung von mehr als 200 m.
- > Die Gesamtentwässerungsmengen betragen
  - ES Ahrental 15,4 l/s plus Voreinschnitt 1,0 l/s
  - ZT Ahrental 4,6 l/s plus Voreinschnitt 1,0 l/s
 bei einer Gesamtstollenlänge von 8.023 m. Der Wasseranfall im Stollen beläuft sich damit auf 20 l/s bzw. etwa 2,5 l/s/km. Dies entspricht auch dem beim Bau des Inntaltunnels in die-

sem Bereich angetroffenen Wasseranfall. Die wasserrechtlichen Einreichunterlagen sehen dementsprechend unter Einreichung einer 50%-igen Reserve eine Kapazität von max. 33 l/s für die Gewässerschutzanlagen vor.

- > Mit Ausnahme der „alten Schinterhofquelle 4“ in Ellbögen/Ruckschrein sind keine Gefährdungen für Quellen gegeben. Daher werden auch keine Ersatzmaßnahmen ergriffen.
- > Aus den geringen Wasserzutritten in den Stollen ergibt sich auch, dass keine Gefährdung oberirdischer Gewässer zu erwarten ist. Der Bau des Inntaltunnels (1989 bis 1994) hat in diesem Bereich auch zu keinen Auswirkungen auf Gewässer oder Quellen geführt.
- > Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der vorhandenen Vegetation sind lokal und nur im Portalbereich gegeben. Sie sind überdies größtenteils auf die Bauzeit beschränkt. Beeinträchtigungen von Schutzgütern nach der FFH-Richtlinie oder der Vogelschutzrichtlinie sind nicht gegeben. Beide Portale befinden sich in der Nähe von übergeordneten Verkehrsträgern (Autobahnen), das Portal des ES Ahrental auch von gewerblichen Betrieben, dem Auslaufbauwerk eines Wasserkraftwerks (KW untere Sill).

## **2. Transportwege:**

Die gewählte Vorgangsweise entspricht dem Ergebnis des UVP-Verfahrens für den Neubau der Zulaufstrecke Nord zum Brenner Basistunnel im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen, ausgeführt von der Brenner Eisenbahn GmbH:

1. Der Portalbereich Sillschlucht wird über zwei Bauhilfsbrücke über die Still mit dem öffentlichen Wegenetz verbunden. Die Transporte werden in weiterer Folge über die Landesstraße L9, die Landesstraße B171 (Südring) zur Autobahnauffahrt Innsbruck Ost und von dort über die A12 (Inntalautobahn) und A13 (Brennerautobahn) zur Deponie Schönberg geführt. Es ist mit 60 bis 80 LKW-Schutterfahrten pro Tag in jeder Richtung zu rechnen. Eine Auffahrt von der L9 unmittelbar auf die A12 in Innsbruck-Mitte ist auf Grund eines dort verordneten LKW-Fahrverbots nicht möglich.
2. Der südlichste Teil des ES Ahrental wird nach Auffahren des ZT Ahrental über diesen versorgt.
3. Die Transportfahrten aus dem Portalbereich ZT Ahrental berühren kein Siedlungsgebiet. Sie werden entlang der Massenabfalldeponie Ahrental auf die Brennerautobahn bei der Anschlussstelle Zenzenhof und weiter zur Deponie Schönberg geführt (80 – 100 Schutter-LKW pro Tag und Richtung).
4. Transportfahrten von den Portalbereichen zur Deponie erfolgen nur wochentags zwischen 6 und 20 Uhr. Für sämtliche Mengenangaben des zu transportierenden Materials wurde ein Auflockerungsfaktor von 1,8 gewählt.
5. Der Anteil der aller zusätzlich erwarteten LKW-Fahrten am gesamten LKW-Aufkommen beträgt auf der A13 südlich der Anschlussstelle Zenzenhof 4,4 % und auf der A12 bzw. der A13 zwischen den Anschlussstellen Innsbruck Ost und Zenzenhof 1,8 % bzw. 2,3 %.

## **3. Bodenaushubdeponie**

Die Tiroler Landesregierung hat mit Feststellungsbescheid vom 25.06.2007, GZI. U-5179/18, erklärt, dass nach den Bestimmungen des ersten und zweiten Abschnitts UVP-G 2000 keine Umweltverträglichkeitsprüfung betreffend die geplanten Erkundungsstollen der BBT-SE und insbe-

*sondere auch hinsichtlich der Deponie besteht. Diese Deponie dient nur der Aufnahme des beim Vortrieb des Erkundungsstollens anfallenden Ausbruchmaterials.*

*Die geplante Bodenaushubdeponie bedarf einer Genehmigung nach §§ 37 ff AWG 2002 im konzentrierten Verfahren, wobei hier inhaltlich ebenfalls eine umfängliche Prüfung aller Faktoren im Sinne des Artikel 3 der Richtlinie 85/337/EWG vorgesehen ist. Die strengen Genehmigungsvoraussetzungen schließen eine richtlinienwidrige Deponie aus, unbeschadet dessen, dass eine UVP-Pflicht für die Deponie selbst nach Art. 4 der Richtlinie i.V.m. Anhang I Z 1 und 2 UVP-G 2002 i.V.m. § 2 Z 25 Deponieverordnung BGBl. Nr. 164/1996 in der Fassung BGBl. II Nr. 49/2004 im Hinblick auf die Art der Abfälle (Bodenaushubmaterial) nicht gegeben ist. Der abfallrechtliche Genehmigungsantrag wird demnächst gestellt.*

### **Zusammenfassung:**

*Die geplante Erkundungsmaßnahme „Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental“ hat bezüglich aller Faktoren gemäß Artikel 3 der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/35/EG keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der UVP-Richtlinie.“*

Nach Antragstellung wurden Amtssachverständige des Amtes der Tiroler Landesregierung beauftragt, Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Hohlraumbau zur Fragestellung abzugeben, ob die im Antrag und den beigegebenen Unterlagen enthaltenen Angaben über Ziel und Zweck des Erkundungsstollens nachvollziehbar und schlüssig sind. Der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie kam am 24. Juli 2007 zu nachstehendem Ergebnis:

*„Die fachliche Durchsicht des Antrages hat aus geologischer und hydrogeologischer Sicht ergeben, dass dieser in sich logisch, plausibel und nachvollziehbar ist.*

*Demnach ist es auch aus der Sicht des Amtssachverständigen für Geologie und Hydrogeologie von unabdingbarer Wichtigkeit, dass die angeführten Erkundungsziele des ES Ahrental und des ZT Ahrental durchgeführt werden. Dies ist angesichts der zu erwartenden schwierigen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse nötig. So wird auch für gut befunden, dass sowohl ein Stollen in etwa Nord-Süd-Richtung (etwa senkrecht zu den vermutlich sehr ungünstigen geologischen Strukturen) vorgetrieben wird und einer etwa Ost-West (etwa parallel zu den vermutlich sehr ungünstigen geologischen Strukturen). Die Notwendigkeit der Erkundung ist auch im Hinblick auf die geplante Multifunktionsstelle Innsbruck und die sogenannten Überleitstollen in diesem Bereich absolut nötig, weil dadurch gebirgsmechanisch ungünstige Tunnelabstände und teils große Querschnitte nötig sein werden.*

*Zusätzlich zu den vorgesehenen Erkundungszielen ist aus Sicht des AS für Geologie und Hydrogeologie zwingend nötig, die Bergwasserverhältnisse ausreichend zu erkunden, um die Auswirkungen der Vortriebe auf Berg-, Quell- und Oberflächenwässer besser abschätzen zu können. In die-*

*sem Zusammenhang muss es auch eines der Erkundungsziele sein, Art und Weise des Gebirges und der Bergwasserzutritte dahingehend zu ergründen, um Methodenmöglichkeiten einer Minimierung von Bergwasserzutritten im Hinblick auf die zu erreichende Umweltverträglichkeit des Vorhabens Brenner-Basistunnel zu erproben. Auch sollen in diesem Zusammenhang vorausseilende Erkundungsmethoden bezüglich Gebirgs- und Bergwasserverhältnissen zwingend erarbeitet werden.*

*Abschließend wird festgestellt, dass die bisher getätigten Untersuchungen ohne Durchführung der beantragten Erkundungsmaßnahmen, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die im Antrag ausgeführten tiefgreifenden Zerlegungen des Gebirges, als nicht ausreichend erachtet werden, um Kostensicherheit für die nötigen Ausschreibungen zu schaffen.“*

Der tunnelbautechnische Sachverständige stellte zur Frage, ob die Angaben der BBT SE hinsichtlich „Ziel und Zweck des Erkundungsstollens“ nachvollziehbar und schlüssig sind, am 6. August 2007 fest:

**„Befund:**

*Die BBT SE hat im Schreiben vom 20.07.2007, Zl.: 11740A-Hg/Hg die Erkundungszwecke und Erkundungsziele des geplanten Erkundungsstollens (ES) Ahrental, Länge rd. 5,62 km, sowie des Zugangstunnels (ZT) zur Multifunktionsstelle (MF) Innsbruck (= ZT Ahrental), Länge rd. 2,40 km in 6 Punkten dargelegt.*

*Demnach dient der ES und der ZT der Erkundung der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse des Innsbrucker Quarzphyllits. Die Erkundung wird aus mehreren Gründen für notwendig erachtet:*

- a) Im Bereich der MF Innsbruck sind umfangreiche Hohlräume herzustellen. Diese stellen besondere Anforderungen an den Tunnelbau dar.*
- b) Für die weitere Planung liegen der BBT SE nicht genügend Aufschlüsse hinsichtlich der relativ vielen zu erwartenden Störungen vor.*
- c) Die durch die Vortriebe gewonnenen Erkenntnisse sollen Eingang in die Ausschreibungsplanung finden, um die baugeologischen und finanziellen Risiken wesentlich zu vermindern und die geotechnischen Anforderungen an die Tunnelbauwerke präziser beschreiben zu können.*

*Anmerkungen zu den Unterlagen der BBT SE:*

- Die Länge des ZT Ahrental beträgt laut dem Übersichtslageplan 2.404 m und nicht wie im Technischen Bericht angegeben 2.082 m.*
- Der Plan 01496-00 beinhaltet diverse Regelquerschnitte des ZT Ahrental und ist nicht wie im Plankopf angeführt ein Lageplan.*
- In den Lageplänen ist nur zum Teil eine Zuordnung zum Verlauf der Achse des BBT möglich. Der beigelegte Systemschnitt: „Haupttunnel-Erkundungsstollen“ (DINA4-Blatt) trifft nach meinem Kenntnisstand aus vorangegangenen Projektspräsentationen der BBT SE nämlich nur für einen rd. 1.000 m langen Teilabschnitt des 3.246 m langen Abschnittes Innsbruck - ZT Ahrental zu sowie für den 2.082 m langen Abschnitt ZT Ahrental - MF Innsbruck.*

**Gutachten:**

*Die Begründungen der BBT SE für die Notwendigkeit der Errichtung des Erkundungsstollens Innsbruck - Ahrental und des Zugangsstollens zur MF Innsbruck" sind trotz der o.a. Mängel der Planunterlagen schlüssig und nachvollziehbar.*

*Aus Erfahrung ist nämlich bekannt, dass durch den zeitgerechten, d.h. vor Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme erfolgten Stollen- und Zufahrtstunnelvortrieb unter anderem folgende wesentliche Vorteile zu erwarten sind wie z. Bsp. die Erhöhung des geotechnischen Kenntnisstandes und der Bergwasserverhältnisse und somit*

- *Risikobeschränkung (finanziell und technisch) für die Hauptbauarbeiten*
- *Optimierung der Bauausführungsplanung für die Hauptbauarbeiten*
- *Erhöhung der Kostensicherheit in Folge verbesserter Prognostizierbarkeit des Haupttunnels*
- *Verbesserte Beurteilung für das Materialbewirtschaftungskonzept.*

*Die Verarbeitung der Erkenntnisse aus dem Vortrieb des ES und des ZT für die Ausschreibung bzw. für die weitere Planung der Hauptbaumaßnahme kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, da in den vergangenen Jahren von den Tunnelbaufirmen immer intensiver ein sogenanntes Claim-Management betrieben wird. D.h. die Auftragnehmer von Tunnelbauvorhaben suchen gezielt nach Schwächen im Bauvertrag - und diese sind sicher zu finden, wenn nicht ausreichend geologische, geomechanische und hydrogeologische Kenntnisse vorliegen -, um durch Mehrkostenforderungen die Auftragssumme entsprechend „aufzubessern“.*

*Für den AG ist es bei Fehlen von entsprechenden Baugrundkenntnissen schwierig, derartige Mehrkostenforderungen zurückzuweisen bzw. auf das tatsächliche bzw. vertretbare Ausmaß zu reduzieren.*

*Ein weiterer, ganz wesentlicher Aspekt ist die o.a. Risikobeschränkung für den Vortrieb der Hauptbaumaßnahme. Durch die genauere Kenntnis der geologischen/geomechanischen Verhältnisse in folge der vorausgegangenen Erkundungs-Vortriebe können beim Bau der Hauptbaumaßnahme die Vortriebsgeschwindigkeit, die Abschlagslängen, die Sicherungsmaßnahmen etc. bei der Annäherung an Störungen wesentlich besser angepasst und abgestimmt werden. Dies wiederum erhöht die Sicherheit der zu errichtenden Hohlräume und vermindert vor allem die Gefährdung der Vortriebsmannschaften beim Durchörteren von Störzonen.“*

In schriftlichen Kundmachungen wurden die Stadtgemeinde, der Stadtmagistrat und die Bezirkshauptmannschaft Innsbruck, die Gemeinden Lans und Patsch sowie der Landeshauptmann von Tirol, die Tiroler Landesregierung und der Landesumweltanwalt für Tirol vom Antrag verständigt. Diese Kundmachungen wurden jeweils am 11. September 2007 zugestellt. Darüber hinaus wurde der Antrag nach § 44a AVG kundgemacht. Das Edikt wurde am 11. September 2007 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung um am 13. September 2007 im redaktionellen Teil der Tageszeitungen „Tiroler Tageszeitung“, „Krone“ und „Kurier“ kundgemacht. Ab 13. September 2007 wurden das Edikt und

zusätzlich die elektronisch verfügbaren Unterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet zur Verfügung gestellt.

Während der gemäß § 44a gesetzten Frist von mehr als sechs Wochen wurden bei der Behörde Einwendungen vom [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] eingebracht.

Die Stellungnahme des [REDACTED] vom 1. Oktober 2007 lautete:

*„Laut Gutachten des tunnelbautechnischen Amtsachverständigen [REDACTED] vom 06.08.2007, Zl. VIb3-0.171/8-2007, seien die vorliegenden Planunterlagen zwar mangelhaft, die Errichtung des ES Innsbruck-Ahrental sowie des ZT Ahrental sei jedoch insbesondere in Hinblick auf die Risikobeschränkung für den Bau des Haupttunnels (Vortriebsgeschwindigkeit, Abschlagslängen, Sicherungsmaßnahmen etc.) erforderlich.“*

*Der geologische Amtsachverständige [REDACTED] sprach sich im Rahmen seiner Stellungnahme vom 24.07.2007, Zl. VIa-LG-314/23, aufgrund der zu erwartenden schwierigen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse für die Durchführung der geplanten Erkundungsmaßnahmen aus.*

*Aus geologischer und hydrogeologischer Sicht sei zudem die Erkundung der Bergwasserverhältnisse notwendig, um genauere Erkenntnisse über die Auswirkungen der Vortriebe auf Berg-, Quell- und Oberflächenwässer zu gewinnen.*

*Gemäß § 2 Abs 2 UVP-G 2000 versteht man unter dem Begriff „Vorhaben“ die Errichtung einer Anlage oder einen sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.*

*Der Begriff der Anlage wird in § 2 Abs 5 UVP-G 2000 definiert. Für die Beurteilung, ob einzelne Einrichtungen als Einheit zu betrachten sind, ist demnach der im Anhang 1 angeführte Zweck, dem diese Einrichtungen dienen, entscheidend.*

*Gegenstand des einheitlichen UVP-Verfahrens sind sämtliche mit dem Vorhaben in sachlichem oder örtlichen Zusammenhang stehenden Eingriffe, auch wenn nur ein Teil des Vorhabens die UVP-Pflicht gemäß Anhang 1 auslöst. Der Grundsatz der Anlage gilt im UVP-Regime somit in noch weiterem Umfang als im sonstigen Anlagenrecht (vgl. Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G<sup>2</sup>, § 2 RZ 9, mwN).*

*Laut Rundschreiben UVP-G 2000 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft, Zl. BMLFUW-UW.1.4.2/0006-V/1/2006 vom 20.02.2006, Seite 15 f, ist ein*

*„Vorhaben“ das Gesamtprojekt, das verwirklicht werden soll. Ob ein räumlicher Zusammenhang gegeben ist, ist jeweils im Einzelfall zu beurteilen. Entscheidend für das Vorliegen eines sachlichen Zusammenhanges ist ein gemeinsamer Betriebszweck.*

*Weiters ist eine innerstaatliche Vorschrift nach dem Grundsatz der richtlinienkonformen Auslegung so weit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie, deren Umsetzung sie dient, auszurichten. Durch eine gemeinschaftskonforme Auslegung soll insbesondere eine Umgehung der UVP-Pflicht vermieden werden (vgl. VwGH 2005/03/0131, VwGH 2003/07/0092).*

*Nach Art 1 Abs 2 UVP-RL (Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten idF der Änderungs-Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997) umfasst ein Projekt die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen sowie sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen.*

*Nach ständiger Judikatur des Umweltsenates sowie der Gerichtshöfe öffentlichen Rechts ist der Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 weit auszulegen. Insbesondere ist eine zeitliche „Vorwegrealisierung“ bestimmter Vorhabensteile und ihrer Herausnahme aus dem UVP-Verfahren unzulässig (vgl. US 5B/2004/11-18, VwGH 2003/05/0218).*

*Selbst mobile Anlagen und Einrichtungen können unter den weiten Begriff des Vorhabens fallen, wenn sich aus der Art und Dauer ihres Einsatzes ergibt, dass sie nicht bloß unerhebliche Umweltauswirkungen verursachen (vgl. Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G?, § 2 RZ 9, mwN).*

*Im vorliegenden Fall ist geplant, vor Baubeginn des Hauptprojektes „Brenner Basis Tunnel“ einen Erkundungsstollen zur Optimierung der Bauausschreibung und Minderung von Sicherheitsrisiken zu errichten.*

*Dieser Erkundungsstollen dient der Erforschung der geologischen bzw hydrogeologischen Gegebenheiten auf der Trasse der Hauptstollen. Es ist daher im Zuge dieser Erkundungsmaßnahmen mit ähnlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen wie bei Verwirklichung des Hauptprojektes „Brenner Basis Tunnel“.*

*Obwohl dieser Erkundungsstollen sachlich, funktional und räumlich in engem Konnex zu den beiden Fahrtunnels steht, erfolgte bisher seitens der Projektwerberin eine strikte Trennung dieser beiden Projektteile.*

*Mit gegenständlichem Feststellungsantrag, welcher sich ausdrücklich nur auf den „Erkundungsstollenabschnitt Innsbruck-Ahrental“ bezieht, wurde nun auch der Erkundungsstollen in unterschiedliche Abschnitte zerteilt.*

*Berücksichtigt man, dass der Erkundungsstollen in weiterer Folge unter anderem als Entwässerungsstollen die Funktionsfähigkeit der Hauptstollen sicherstellen soll, ist aus Sicht des Landes-*

*umweltanwaltes sowohl ein räumlicher (der Erkundungsstollen liegt zwischen den Fahrrohren) als auch ein sachlicher und funktionaler Zusammenhang zum Brenner Basis Tunnel gegeben und dieser somit als unverzichtbarer Bestandteil des baulichen Systems „Brennerbasistunnel“ zu betrachten.*

*Der Landesumweltanwalt weist zudem darauf hin, dass aufgrund der unvollständigen Unterlagen derzeit nicht abschließend beurteilt werden kann, welche Funktionen der Erkundungsstollen – abgesehen von der Entwässerung der Fahrtunnels – noch haben wird.*

*Eine Stückelung in mehrere Projektteile erachtet der Landesumweltanwalt aus obgenannten Gründen als unsachlich und auch in verwaltungsökonomischer Hinsicht als unzweckmäßig.*

*Die Durchführung eines einheitlichen UVP-Verfahrens für sämtliche Maßnahmen, die dem Hauptprojekt „Brenner Basis Tunnel“ dienen, erscheint aus Sicht des Landesumweltanwaltes daher un-  
ausweichlich.*

*Nach dem bisherigen Verfahrensstand ist davon auszugehen, dass im gegenständlichen Fall ein UVP-Verfahren zum Tragen kommt.“*

Die inhaltlich im Wesentlichen identischen Einwendungen von [REDACTED] lauteten:

*„Innerhalb offener Frist wird gegen den Antrag der Brenner Basistunnel BBT SE auf Feststellung, dass der Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental keinen Bestandteil des Vorhabens Brenner Basistunnel bildet und daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 bedarf, folgende Einwendung erhoben:*

*Das Vorhaben Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental ist sehr wohl Voraussetzung und Bestandteil der Fernverkehrsstrecke Brenner Basistunnel und bedarf daher im Rahmen des Gesamtprojekts einer UVP-Prüfung nach § 23b Abs 1 Zif 1 UVP-G.*

*Dafür sind folgende Gründe vorzubringen:*

*A. Größe der Regelausbruchsquerschnitte deuten auf weitere Verwendung der Stollen hin:*

*Wie der „Technische Bericht“ im verbesserten Antrag der der BBT SE vom 6.9.2007 ausführt, beträgt im Fall des ES Ahrental (ca 5,6 km Länge) der Regelausbruchsquerschnitt 22,9 Quadratmeter, im Fall des ZT Ahrental (ca 2,4 km Länge) sogar 71,4 Quadratmeter! Dies ergibt gut befahrbare Fahrbahnquerschnitte, im Fall ZT Ahrental sogar für Gegenverkehr. Eine rein geologische Erkundung würde weitaus kleinere Dimensionen erwarten lassen, die Dimensionen sind auch nicht durch die Ausbruchtätigkeit selbst begründet.*

*B. Der Stollen dient nach Angaben der Betreiber auch anderen Zwecken als der Erkundung*

Ein Projektdarstellung durch die BBT-SE auf deren Homepage macht deutlich, dass die Stollen integrativer Bestandteil des Vorhabens Fernverkehrsstrecke sind, siehe insbesondere durch die EinschreiterInnen mit Fettdruck hervorgehobenen Teile:

### *,3. Zielsetzung bzw. erwarteter Nutzen aus dem Erkundungsstollenprogramm*

*Durch die von allen Projektpartnern (Österreich und Italien, Land Tirol und EU) beschlossene Errichtung des rund 54 km langen Stollensystems, welches als Erkundungsstollenprogramm bezeichnet, soll das für die Errichtung des BBT maßgebliche Baugrundrisiko in den als kritisch eingestuften Bereichen signifikant verringert werden.*

*Aber nicht nur diesen einen Nutzen verspricht man sich von der Realisierung des Erkundungsstollens. Dieses Stollensystem soll eine Reihe weiterer Erkenntnisse und Vorteile mit sich bringen, wie etwa die Verkürzung der Bauzeit des Haupttunnels durch die logistische Nutzung des Erkundungsstollens und eine daraus resultierende Kostenersparnis für das Projekt BBT.*

#### *Die Erkundungsziele und der Nutzen der Erkundungsstollen im Detail*

- . Erhöhung des geotechnischen Kenntnisstandes und Risikobeschränkung für die Hauptbauarbeiten*
- . Optimierung der Bauausführungsplanung für das Hauptprojekt*
- . Erhöhung der Kostensicherheit, insbesondere hinsichtlich der Finanzierungsbeteiligung eines Investors im Rahmen eines  PPP - Modells*
- . Relativ geringe Kosten im Vergleich zu den Hauptbauarbeiten mit sehr hohem Nutzen für die Prognostizierbarkeit des Errichtungs- und Kostenrisikos*
- . Auf Grund der besseren Kalkulierbarkeit sind im Wettbewerb günstigere Preise aufgrund geringerer Risikozuschläge zu erwarten*
- . Mögliche vom Erkundungsstollen aus durchführbare, dem Hauptvortrieb vorlaufende Gebirgsverbesserungen sowie Nachbehandlung kritischer Abschnitte des Haupttunnels*

### *4. Nachnutzung des hergestellten Stollen- und Tunnelsystems*

*Die hergestellten Tunnel- bzw. Stollenabschnitte wurden in Lage und Höhe so situiert, dass sie in das Rettungs-, Wartungs- und Entwässerungskonzept des nachfolgend zu errichtenden Brenner Basistunnels voll integriert werden können, sodass kein nennenswerter verlorener Aufwand entsteht.*

*Weiters können die Erkundungsstollenabschnitte neben der Nutzung als Bestandteil des Entwässerungsstollens für den Brenner Basistunnel auch im Rahmen des transeuropäischen Energietransportnetzes (z.B: Stromnetzes zur Durchleitung großer Strommengen mittels gasisolierter Rohrleiter (GIL) für Hochspannungsübertragungen, etc.) genutzt werden.'*

*Laut Antrag der BBT SE geht der Vortrieb ,vom Stollenportal in Innsbruck/Sillschlucht bis zum Südende der geplanten Multifunktionsstelle'. Der Multifunktionsstelle kommt im späteren Betrieb zentrale Bedeutung zu und spricht auch diese für die spätere Nutzung der Stollen im Zuge des Betriebs der Fahrstollen.*

### C. Stollen sind Voraussetzung für Vorhabensdurchführung

*„Zusammenfassend bestehen die Ziele aus den Vortrieben des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental darin, in dieser Schlüsselstelle des künftigen Brenner Basistunnels rasch detaillierte Kenntnisse über die bautechnischen Anforderungen an den künftigen Tunnelbau zu gewinnen. Dies ist bedeutsam für die Kostenentwicklung, die Finanzplanung, den Inhalt und die Qualität künftiger Bauausschreibungen, sowie die Fortschreibung der Bauzeitplanung.“ (Antrag der BBT SE)*

*Wenn die BBT-SE vorbringt, dass die Erkundungsstollen „keinen Bestandteil des künftigen Fahrtunnels (bilden)“, dann ist das zu kurz gegriffen. UVP-pflichtig ist der „Bau einer Fernverkehrsstrecke“ (siehe sowohl UVP-G als auch UVP-RL, Anhang 1. UVP-pflichtig sind demnach alle Vorhaben mit Auswirkungen auf die Umwelt, die für den Bau der Fernverkehrsstrecke notwendig sind. Maßnahmen zur Kalkulation der Kosten sind hier genauso relevant, wie Maßnahmen zur Planung der umweltschonendsten Variante. Bei einem Projekt dieser Größenordnung entscheiden sehr wohl die Kosten, ob das Vorhaben überhaupt realisierbar ist. § 17 UVP-G trägt auf, die Umwelt so weit wie möglich zu schonen. In Anbetracht der insbesondere durch den Bau der Fahrtstollen herbeigeführten Entwässerungen, dient daher der Erkundungsstollen einer genehmigungsfähigen Realisierung des Vorhabens.*

### D. Gesamtbetrachtung im Sinne der Umweltvorsorge

*Weiters ist vorzubringen, dass der Erkundungsstollen selbst bereits weitreichende irreversible Schäden für die Umwelt bringt. Die von der BBT SE vorgelegte „Zusammenfassende Darstellung betreffend Umweltauswirkungen des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental“ hat keine Gutachtersqualität. Eine vom Hauptvorhaben getrennte Genehmigung ist schon von daher nicht im Sinne der Umweltvorsorge, denn es könnte sein, dass die Fernverkehrsstrecke keine UVP-Genehmigung erhält. Anders als im Antrag der BBT SE dargestellt, vermag die Umweltverträglichkeitserklärung des Betreibers allein nicht die Umweltverträglichkeit der geplanten Fernverkehrsstrecke im Sinne § 17 UVP-G zu beweisen, denn diese ist ausgehend von ergänzenden amtlichen Gutachten das Ergebnis rechtlicher Beurteilungen der zuständigen Behörde.*

### E. Widersprüche

*Die Einreichunterlagen sind in einem entscheidenden Punkt widersprüchlich. Während der verbesserte Antrag der BBT SE von Regelausbruchsquerschnitten von 22,9 resp 71,4 Quadratmeter spricht, geht die „Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen“ von 30 resp 80 bis 93 Quadratmeter aus. Diesem Widerspruch ist nachzugehen.*

### F. Fehlende Gutachten

*Die vorgelegten Gutachten (der Tiroler Amtsstelle für Bau und Technik, [REDACTED]) reichen zur Beurteilung der Frage, ob die Erkundungsstollen Bestandteil des Pro-*

*jekts Eisenbahnverkehrsstrecke sind, nicht aus. Die vorgelegten Gutachten gehen auf diese Fragestellung nicht ein. Zur Beantwortung dieser Frage muss ein eisenbahntechnisches Gutachten erstellt werden.*

*Weiters verwundert, dass die Behörde, die selbst über die notwendigen Unterlagen verfügen muss (zumindest über gleich viele Informationen über das Projekt wie die betroffenen BürgerInnen) und dann eigentlich nur mehr über eine Rechtsfrage zu entscheiden hat, die Bevölkerung (vorerst lediglich) in ein Feststellungsverfahren verwickelt (offensichtlich um den EU-Beteiligungsrichtlinien Genüge zu tun), obwohl sie selbst von Amts wegen ohne Aufschub ein UVP-Verfahren einleiten könnte bzw. sogar muss, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen dafür vorliegen.*

*Es wird daher der Antrag gestellt, die Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental für UVP-pflichtig zu erklären und eine Einreichung im Rahmen des Gesamtprojekts aufzutragen.“*

Die Einwendungen des [REDACTED] (eine Umweltorganisation im Sinne des § 19 Abs. 6 UVP-G 2000) lauteten:

*„Im Wesentlichen wird dies [Anm.: die Rechtsansicht der Antragstellerin] damit begründet, dass dieser Erkundungsstollen vor dem geplanten Baubeginn des BBT-Haupttunnels (2010) fertig gestellt sei, die Umweltverträglichkeit des Erkundungsstollens bereits durch die Umweltverträglichkeitserklärung des Brenner Basistunnels nachgewiesen sei und der Erkundungsstollen unterhalb des künftigen Fahrtunnels liege und somit keinen Bestandteil des Haupttunnels „BBT“ bilde.*

*[REDACTED] hält dazu ebenfalls im Wesentlichen fest, dass es für die Beurteilung einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht unerheblich sei, ob Erkundungsstollen vor dem geplanten Baubeginn des Haupttunnels fertig gestellt werden oder nicht. Dazu verweisen wir auf das Rundschreiben des BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 20.02.2006, wonach ein ‚Vorhaben‘ ein Gesamtprojekt und das Vorliegen eines sachlichen Zusammenhanges ein gemeinsamer Betriebszweck sei.*

*Dies ist insoweit gegeben, als die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE auf ihrer Website das Erkundungsstollen-Programm veröffentlicht hat und für den Teil Österreich zum Abschnitt ‚Innsbruck – Ahrental‘ unter Punkt 4. Nachnutzung des hergestellten Stollen- und Tunnelsystems wie folgt ausführt:*

*„Die hergestellten Tunnel- bzw. Stollenabschnitte wurden in Lage und Höhe so situiert, dass sie in das Rettungs-, Wartungs- und Entwässerungskonzept des nachfolgend zu errichtenden Brenner Basistunnels voll integriert werden können, sodass kein nennenswerter verlorener Aufwand entsteht. Weiters können die Erkundungsstollenabschnitte neben der Nutzung als Bestandteil des Entwässerungsstollens für den Brenner Basistunnel auch ... im Rahmen des transeuropäischen Energietransportnetzes (z. B: Stromnetzes zur Durchleitung großer Strommengen mittels gasisolierter Rohreiter (GIL) für Hochspannungsübertragungen, etc.) genutzt werden.’*

*Die von der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE im Schreiben vom 20. Juli 2007 an Sie formulierte Behauptung, wonach der Erkundungsstollen keinen Bestandteil des Haupttunnels BBT bilde ist nicht zutreffend und wird auch für anfällige weitere Erkundungsstollen auf österreichischer Seite des Brenners keine Gültigkeit haben.*

*Ebenso scheint die Behauptung, wonach die Umweltverträglichkeit dieser Erkundungsstollen bereits durch die Umweltverträglichkeitserklärung des BBT nachgewiesen sei, unzureichend.*

*Es ist im Brennermassiv mit seiner sehr schwierigen Geologie (vgl. diesbezüglich die Ausführungen von [REDACTED] Amt der Tiroler Landesregierung vom 24.07.07) ein sehr erheblicher Unterschied, ob im Rahmen einer Umweltverträglichkeitserklärung Probebohrungen mit Weinen Regelquerschnitten von 20 cm<sup>2</sup> oder - wie bei den Erkundungsstollen - mit Regelquerschnitten von bis zu 40 m<sup>2</sup> durchgeführt werden müssen.*

*Daher halten wir zusammenfassend fest, dass die wesentlichen Begründungen der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, wonach für den angeführten Erkundungsstollen Ahrental keine UVP notwendig sei, nicht zutreffend sind und aus unserer Sicht im Widerspruch zu den einschlägigen UVP-Bestimmungen auf nationaler und internationaler Ebene stehen.*

*Dieser Erkundungsstollen ist Teil des Haupttunnels, wird in Folge mit dem Haupttunnel genutzt und kann daher weder sachlich noch zeitlich getrennt -werden, sondern ist im Rahmen eines einheitlichen UVP-Verfahrens als Gesamtprojekt zu behandeln.*

*Weiter verweisen wir auf das Durchführungsprotokoll Verkehr der Alpenkonvention (BGBl. III Nr. 234/2002, in Österreich seit 18.12.2002 in Rechtskraft) und zitieren Art. 8 wie folgt:*

*„(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.“*

*Die Nichtdurchführung einer UVP würden wir im Widerspruch zu dieser Verpflichtung sehen.*

*Wir weisen abschließend darauf hin, dass auch unsere bisherigen Kontaktgespräche mit der GD Umwelt unsere Meinung bestätigen. Ausgenommen von der UVP-Pflicht sind nach diesen Informationen lediglich Tiefenbohrungen, die der Untersuchung der Bodenfestigkeit dienen (wie im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung durchgeführt). UVP-pflichtig sind aber Stollenbauprojekte für einen neuen Eisenbahnabschnitt von langer Distanz, die als Teil des Gesamtprojektes zu betrachten sind, wie es im gegenständlichen Fall durch die Nachnutzung ohne Zweifel gegeben ist.*

*Auf Grund der von uns geprüften Untertagen dürfen wir daher erwarten, dass im angeführten Fall ebenso wie bei der Einreichung weiterer Erkundungsstollen-Projekte auf Österreichischer Seite des Brennermassivs ein UVP-Verfahren durchgeführt werden muss.*

*Im Interesse der österreichischen Steuerzahler erlauben wir uns - abseits dieser zu klärenden „Rechtsfrage UVP-Verfahren“ - darauf zu verweisen, dass es gerade bei einem Projekt dieser finanziellen Dimension völlig unverständlich wäre, wenn man sich mit - aus unserer Sicht unzureichenden - Erklärungen und Behauptungen zufrieden geben würde, die von der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT'SE auf ihrer eigenen Website widerlegt werden.*

*Nur professionell und qualitativ durchgeführte Erkundungsmaßnahmen einschließlich der durch ein UVP-Verfahren sichergestellten Auswirkungen auf den unmittelbaren Lebens- und Wirtschaftsraum im nicht nur geologisch sehr sensiblen Brennermassiv können Auskunft darüber geben, ob ein Brenner Basistunnel überhaupt machbar ist und welche finanziellen Dimensionen zu erwarten sind. Derzeit wird incl. Finanzierungskosten bereits von rund 9 Milliarden € gesprochen und wenn man vergleicht, wie sich das Bauprojekt Unterinntaltrasse finanziell „entwickelt“ (von 1,153 Milliarden € im Generalverkehrswegeplan der Österreichischen Bundesregierung im Jahr 2002 auf heute bereits rund 2 Milliarden € zur Bauhalbjzeit geschätzt), darf dieser Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben.*

*Wer immer die Vergangenheit zahlreicher österreichischer Tunnelprojekte „im Nachhinein“ betrachtet (seien es Berichte des Rechnungshofes, Studien verschiedener Institute oder auch eigene Erfahrungen), wird feststellen, dass also solche Projekte gerne einem „finanziellen Schleudertrauma“ unterliegen. Zuerst „billig erkundet und billig geschätzt“ und dann ab Überschreiten des Point of no return immer „teurer geworden“ - das kann sich die Republik Österreich weder in diesem noch in anderen Fällen leisten.*

*Noch dazu, wo es sich real nicht um ein österreichisches Wunschprojekt, sondern um einen sehr kleinen Teil der Eisenbahnstrecke Berlin - Palermo handelt, dem das ganz –wesentliche – um weit- und.. gesundheitspolitische Ziel \_der „ Verlagerung von Straßengütertransit auf die Schiene“ bereits entzogen wurde (EU-Tunnelkoordinator ██████████ skizziert lediglich eine „Verlangsamung des Zuwaches“). Ohne entsprechendes europarechtlich einwandfrei abgeführtes UVP-Verfahren kann es daher aus unserer Sicht auch keine Mittel aus europäischen Töpfen geben.“*

██████████ legte nachstehende Einwendungen vor:

*„Innerhalb offener Frist bis 30. Oktober 2007 wird gegen den Antrag der Brenner Basistunnel BBT SE auf Feststellung, dass der Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental keinen Bestandteil des gesamten Vorhabens Brenner Basistunnel bildet und daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 bedarf, folgende Einwendung erhoben:*

*Das Vorhaben Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental ist angeblich Voraussetzung und Bestandteil der Eisenbahn - Fernverkehrsstrecke Brenner Tunnel und bedarf daher im Rahmen des Gesamtprojekts einer UVP-Prüfung nach § 23 b Abs 1 Zif 1 UVP-G.*

*Dafür werden folgende Einwände eingebracht:*

1. *Die Größe der Regelausbruchsquerschnitte des Probestollens deuten auf weitere Verwendung der Stollen hin:  
Wie der „Technische Bericht“ im verbesserten Antrag der der BBT SE vom 6.9.2007 ausführt, beträgt im Fall des ES Ahrental (ca 5,6 km Länge) der Regelausbruchsquerschnitt 22,9 Quadratmeter, im Fall des ZT Ahrental (ca 2,4 km Länge) 71,4 Quadratmeter*
2. *Der Stollen soll nach Angaben der Betreiber auch anderen Zwecken als der Erkundung dienen.  
Ein Projektdarstellung durch die BBT-SE auf deren Homepage macht deutlich, dass die Stollen integrativer (Siehe Beilage 4) Bestandteil des Vorhabens Eisenbahn Fernverkehrsstrecke sind. Der Probestollen kann für diverse Medien genutzt werden (Starkstrom GIL, Gas, Kommunikationsleitungen, Trinkwasser, Brauchwasser, Thermalwasser, Abwasser etc)*
3. *Zielsetzung bzw. erwarteter Nutzen aus dem Erkundungsstollenprogramm  
Durch die von allen Projektpartnern (Österreich und Italien, Land Tirol und EU) beschlossene Errichtung dieser Transversale Berlin – Palermo des damit verbundenen Erkundungsstollenprogramm, soll das für die Errichtung ein maßgebliche Baugrundrisiko in den als kritisch eingestuften Bereichen verringert werden. Nicht nur geologischen Aufschlüssen dient dieser Probestollen, sondern er soll Aufschluss, wie etwa eine notwendige Verkürzung der Bauzeit und Kosten des Haupttunnels durch eventuelle Alternativtrassen. Denn es ist ein Unterschied, ob die Baumaßnahme drei Jahre (Scheiteltunnel - BST) oder mindestens 14 Jahre und mehr (Basistunnel - BBT), die Bevölkerung durch die Baustelle bzw. durch die notwendige Weiterführung der Verkehrsströme durch das Unterinntal und dem Wipptal bis Bozen beeinträchtigt. (zunehmende Emissionen des Straßenverkehrs – Baustellenverkehr bis zur Fertigstellung – Gesundheitsschäden durch Emissionen – Staub und Lärm etc. etc.)*
4. *Nachnutzung des hergestellten Stollen- und Tunnelsystems  
Die hergestellten Tunnel- bzw. Stollenabschnitte wurden in Lage und Höhe so situiert, dass sie in das Rettungs-, Wartungs- und Entwässerungskonzept des nachfolgend zu errichtenden Brenner Tunnels integriert werden können, so dass kein nennenswerter verlorener Aufwand entsteht. Laut Antrag der BBT SE geht der Vortrieb „vom Stollenportal in Innsbruck/Sillschlucht bis zum Südenende der geplanten Multifunktionsstelle“.*
5. *Probestollen sind die Voraussetzung für eine Suche nach einer sinnvollen Trassenfindung  
„Zusammenfassend bestehen die Ziele aus den Vortrieben des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental darin, in dieser Schlüsselstelle des künftigen Brenner Achse rasch detaillierte Kenntnisse über die bautechnischen Anforderungen an den künftigen Tunnelbau zu gewinnen.  
Wenn die BBT-SE vorbringt, dass die Erkundungsstollen „keinen Bestandteil des künftigen Fahrtunnels (bilden)“, dann ist das nicht sachlich interpretiert. UVP-pflichtig ist der „Bau jeglicher Fernverkehrsstrecken“ über den Brenner (siehe sowohl UVP-G als auch UVP-RL, Anhang 1. UVP-pflichtig sind demnach alle Vorhaben mit Auswirkungen auf die Umwelt, die für den Bau der Fernverkehrsstrecke notwendig sind. Maßnahmen zur Kalkulation der Kosten sind hier genauso relevant, wie Maßnahmen zur Planung der umweltschonendsten Variante. Bei einem Projekt dieser Größenordnung entscheiden sehr wohl die Kosten, ob das Vorhaben überhaupt realisierbar ist.*

§ 17 UVP-G trägt auf, die Umwelt so weit wie möglich zu schonen. In Anbetracht der insbesondere durch den Bau der Fahrtstollen herbeigeführten Entwässerungen, dient daher der Erkundungstollen einer genehmigungsfähigen Realisierung des Vorhabens.

6. Grundsätzliche kritische Äußerung zum BBT Projektes – Alternativen, wie die des Scheiteltunnels BST werden gefordert.

*Die Alpentransversale Berlin – Palermo ist über den Brennerlinie zu führen – das ist die koordinierte EU Aussage – und nicht welche Trassenvariante zu kommen hat.*

*Es ist eine koordinierte Gesamttrasse über bzw. durch den Brenner zu finden, die dem Transit und der betroffenen Bevölkerung zugute kommt (Bau und Betrieb) – „lebenswertes grenzüberschreitendes Wipptal“*

*Die verschiedene Flachbahnkonzepte über die Brennerlinie mit den 5 bis 10 Promilleneigungen reichen bis in die 60er Jahre zurück. Die europäischen schweren Güterzüge können die Steigungen ohne zusätzliche Zug- und Schubloks nicht mehr aufnehmen. Das heißt, daß die Flachbahnphilosophie überholt ist und der Technologiesprung „verschlafen“ wurde.*

*Die Bauzeit ist für die Region von Innsbruck bis Bozen wesentlich. Der Brennerbasistunnel dauert viel zu lange - der Scheiteltunnel ist mehr als einem Drittel der Zeit und in einem Drittel der Kosten realisierbar – das ist die eigentliche Kernaussage. Wer ist ansonsten für das zu erwartende Crashszenario der Verkehrsstaus während der Bauzeit des Basistunnels von 14 Jahren und darüber entlang der Brennertrasse von Kufstein bis Bozen verantwortlich.*

*Der Schnittstelle des Basis – bzw. des Scheiteltunnels ist immer die Staatsgrenze. Die zu erwartenden Abwässer des Probestollens in den Tunnels rinnen immer auf die „richtige“ Seite. Eine durchgehende Trassenführung wird wasserrechtlich nicht möglich sein. Daher die differenzierten Neigungen von 5 bis 7,5 Promille (Siehe Beilage 4)*

*Vergleicht man die Länge des Basistunnels mit ca. 56 km mit die des Scheiteltunnels mit 14 km, so spricht die Länge und die Höhe des darüberliegenden Massives für den Scheiteltunnels – ebenso sind die langen Führungen der Medien (Thermal-, Trink-, Brauch-, Abwasser – GIL Stromleitung etc. entlang des Basistunnels nicht sinnvoll. (Die Orte Matrei, Steinach, Gries, Gossensass, Sterzing, Wiesen können nur durch vertikalen Zusatzstollen an den Basistunnel angebunden werden. Die GIL Leitungen sind auf diese Länge nicht realistisch (Kosten – Nutzen)*

*Am Konzept des Scheiteltunnels werden die bestehenden Zulaufstrecken zum Großteil mitverwendet. Die Technologien der 6-Achs Zug- und Schubloks sind heute Stand der Technik. Wenn schon beim Basistunnel Loks vor – und nachgespannt werden müssen, verwendet man doch Technologien die dem heutigem Stand entsprechen, die der Kapazität, der Gleisschonung und dem Bau, dem Betrieb und der Umwelt nachhaltig entgegenkommen.*

*Im Scheiteltunnel sind keine aufwendigen Multifunktionsstellen – Monsterbauten mehr notwendig. (siehe Beilage 2 und 3) Ein 14 km Tunnel ist heute Stand der Technik und kann beidseitig ohne Zwischenstollen angegriffen werden.*

*Beim Scheiteltunnel ist kein Zuschütten von diversen Seitentäler, wie die des Padastertales notwendig.*

*Die Temperaturen des Gesteins beim Basis- bzw. Scheiteltunnels sprechen für eine höhere Querung durch das Brennermassiv. Es ist ebenso wesentlich mit weniger Baurisiko durch Thermalquellen zu rechnen. (Brennerbadquellen)*

*Die Trassenführung der Gütereisenbahnstrecke in Innsbruck ist neu zu überdenken – dies muss in der Gesamttrassenführung gelöst werden: Richtung „Brenner – Unterinntal – Oberinntal unter Auslassung der Zubringer über die Viaduktbögen - Lärmproblematik - (Siehe Beilage 5)*

*Die Neigung des Brennerbasistunnels (und des Probestollens) beträgt 5 bis 7, 5 Promille – zu steil um ohne zusätzliche Zugl bzw. Schublok die Güterzüge durchzuführen. Ebenso beträgt die Strecke von Franzensfeste bis Bozen 10 Promille. Es fehlt ein Gesamtkonzept der Transversale von München bis Verona.*

*Es ist ein moderner Lokterminal in Baumkirchen und in Bozen einzurichten, um die Trasse über den Hauptbahnhof und den Viaduktbögen in Innsbruck zu vermeiden. (dicht bewohntes Innenstadtgebiet)*

*Die Vorlaufstrecken von Mühlbachl bis Gries und von Gossensass bis Schloss Sprechenstein sind Unterflurtrassen, die nur dem Schutz der Anrainer dienen. (lebenswertes, grenzüberschreitendes Wipptal)*

*Am Brenner kann beim Scheiteltunnel der Güterbahnhof aufgelassen werden – der Brenner wird nur mehr für den Personenverkehr genutzt. Der BBT schafft verlangt lt. Aussage der BBT aus Kapazitätsgründen den bleibenden Güterverkehr über den Brenner. (Diese Aussage ist Überprüfungswert – Lärmschutz von Matrei bis Sprechenstein ?)*

*Die Grundlagen des BBT können für den BST verwendet werden, was eine enorme Einsparung in der Planung und im Genehmigungsverfahren erwirkt.*

*Der BST kann im Gegensatz zum BBT als PPP Modell angeboten werden. Die Schlüsselzahlen des Kostennutzens beider Varianten sind in die Gesamtbeurteilung einzufließen. (EU - Vorgabe)*

*Sollte der Scheiteltunnel kommen, wird von vornherein ein UVP Verfahren verlangt – das ist selbstverständlich (einschließlich Probestollen und die getrennten Eisenbahntunnels mit den notwendigen Querschlägen)*

## **7. Grundsatzentscheidung**

*Bei der Brennerlinie wurden diverse Linienführungen untersucht. Es wurde seinerzeit der Scheiteltunnel untersucht, jedoch mit alten Technologien. Im Sinne der Umweltverträglichkeit wird eine nochmalige Überprüfung des Scheiteltunnels mit neuen Technologien, der gleis-schonenden Zug- bzw. Schubloks (Bis ca. 20 Promille Neigung möglich) verlangt. Die Kapazitätsüberprüfung und die Rahmenbedingungen der Bauzeit sind dem Basistunnels gegenüberzustellen und zu bewerten. Ein UVP Verfahren ist für jegliche Trassenführungen einzuleiten.*

## **8. Gesamtbetrachtung im Sinne der Umweltvorsorge**

*Es ist vorzubringen, dass der Erkundungsstollen selbst weitreichende irreversible Schäden für die Umwelt bringt. Eine vom Hauptvorhaben getrennte Genehmigung ist schon von daher nicht im Sinne der Umweltvorsorge, denn es könnte sein, dass die Fernverkehrsstrecke keine UVP-Genehmigung erhält. Es ist auf eine Gesamtlösung mit den heutigen Technologien, mit einem sinnvollen Bau- und Betrieb der Brennerlinie einzugehen.*

*Es wird daher der Antrag gestellt, die Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental für UVP- pflichtig zu erklären und eine Einreichung im Rahmen eines Gesamtprojekts aufzutragen. Die Variante des Basistunnels ist mit dem Scheiteltunnel in seiner Gesamtheit mit den neuen Technologien (2007) des Baus und Betriebs zu überprüfen. Es handelt sich um das derzeit größte EU Projekt, das aus Steuergelder finanziert wird.“*

Der Eingabe beigeschlossen waren fünf Beilagen (Regelquerschnitt mit Erkundungsstollen und Querschlägen als Einheit, Tunnelsystem mit den geplanten Multifunktionsstellen MFB des Basistunnels – im Scheiteltunnel ist dies nicht notwendig, Beispiel der aufwendigen MFB Stelle Matrei, Schnitt durch den Brenner – Vergleich Basistunnel mit Scheiteltunnel – Promilleangaben – zusätzlich die nicht koordinierte Strecke von Franzensfeste bis Bozen und Umfahrung – Güterverkehr Innsbruck und Lokterminal für Güterzüge).

Die Antragstellerin nahm diese Stellungnahmen im Wege der Akteneinsicht zur Kenntnis und mit Eingabe vom 12. November 2007 zu den eingelangten Einwendungen wie folgt Stellung:

„Die Eingaben der [REDACTED] sind nahezu wortgleich. Sie werden daher zusammengefasst als „Einschreitergruppe“ behandelt.“

Zunächst wird nochmals klar gestellt:

- der Erkundungsstollen soll weder einen Beitrag zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) des Vorhabens Brenner Basistunnel noch sonstiger für das teilkonzentrierte Verfahren erforderlicher Unterlagen leisten. Er dient der Gewinnung von Erkenntnissen für die Ausarbeitung der künftigen Ausschreibungsplanung;
- die Entscheidung über die Realisierung des Brenner Basistunnels treffen letztlich allein die Regierungen Italiens und Österreichs nach Vorliegen aller Genehmigungen einschließlich jener zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (Art. 4 und 5 des Abkommens zur Verwirklichung eines Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse, BGBl. III Nr. 177/2006, im weiteren kurz: „Abkommen“);
- die verwaltungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist entsprechend Art. 8 des Abkommens für die in Österreich gelegenen Teile nach österreichischen Rechtsvorschriften zu beurteilen, eine darauf gerichtete Antragstellung kann erst nach Abschluss der Planung, Erstellung der UVE, Vorliegen des eisenbahnrechtlichen Bauentwurfs und des Gutachtens nach § 31a EisbG erfolgen.

Die Einschreiter vermeinen allgemein, das Erkundungsstollenvorhaben bilde bereits einen Teil des Brenner Basistunnels. Sie ziehen zum Großteil diese Schlussfolgerung aus der Homepage der BBT SE. Es handelt sich hierbei um längst überholte und zuletzt vor fast eineinhalb Jahren aktualisierte Darstellungen, die noch von einem Realisierungszeitraum 2015 des Gesamtvorhabens ausgehen. Wie sehr diese Zeitangaben überholt sind, ergibt der Vergleich mit dem geplanten Zeit-

*rahmen laut Art. 4 des Abkommens wonach schon Ende März 2006 die Genehmigungen einschließlich der Umweltverträglichkeit für den Basistunnel selbst vorliegen sollten!*

*Diese veraltete Homepage enthält Nachnutzungsüberlegungen zum damaligen Zeitpunkt. Diese standen zu einem erheblichen Teil unter finanzierungstechnischen Gesichtspunkten. Sie werden, was Drittnutzungen (z.B. Energietransport) betrifft, auch keinen Bestandteil des Vorhabens Brenner Basistunnel selbst bilden.*

*Eine mögliche Nachnutzung des Erkundungsstollens für das Eisenbahnbauvorhaben selbst stellt noch keine Vorwegnahme des Eisenbahnbauvorhabens dar, sondern entspricht der Verpflichtung zur Hebung von Synergien zwecks wirtschaftlicher und Kosten senkender Vorgangsweisen. Entscheidend sind die Motive und objektiv erkennbaren Zielsetzungen.*

*Die Einschreiter fordern zum Teil sogar wegen befürchteter extremer Baukosten umfangreiche Untersuchungen in Bezug auf Geologie und Geotechnik. Ein Erkundungsstollen bietet allein die Möglichkeit, das Gebirgsverhalten vor Ort (in der Tiefe) zu erkunden, indem Hohlräume geschaffen und damit beispielsweise die Entlastungsreaktionen gemessen werden können.*

*Die Einschreiter sind den Gutachten der Sachverständigen auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Diese haben die Erkundungszwecke und –ziele in keinem Punkt in Frage gestellt, ein Teil hat sogar eher eine Ausweitung der Untersuchungen gefordert.*

*Ehe auf einzelne Vorbringen eingegangen wird, muss noch eine Richtigstellung erfolgen. Die Dimensionen der Hohlräume sind als Luftquerschnitte nach Einbau einer Innenschale ausgewiesen.*

*Ein solcher Ausbau erfolgt entweder im Zuge einer Nachnutzung als Teil des genehmigten Brenner Basistunnels oder im Falle der Nichtverwirklichung zumindest dort, wo dies aus Gründen einer dauerhaften Nachsicherung geboten ist. Der Ausbruchsquerschnitt variiert nach Gebirgsgüte und beträgt beim engen ES Ahrental rd. 30 m<sup>2</sup>, beim ZT Ahrental bis zu rd. 93 m<sup>2</sup> (je nach gebotener Sohlsicherung). Die zeichnerischen Darlegungen in den Schnitten sind zutreffend und maßstabsrichtig und enthalten (projektsgemäß) keinen Innenschalenausbau. Diese würde auch die Erkundung (z.B. Verformungsmessungen über längere Zeiträume) beeinträchtigen.*

#### **Zum Vorbringen des Landesumweltanwalts (LUA):**

*Hier wird zunächst übersehen, dass zwar der Vorhabensbegriff des § 2 UVP-G gilt, nicht aber die Anlage 1. Weiters geht der LUA davon aus, dass der Erkundungsstollen als solcher Bestandteil des baulichen Systems Brenner Basistunnel sei. Hier werden aber der Zweck des Erkundungsstollens – rasche Gewinnung von Erkenntnissen für die (künftige) Ausschreibungsplanung – mit der Integration der durch den Erkundungsstollen geschaffenen Hohlräume in die noch nicht einmal einreichfähige Planung des Basistunnels selbst vermengt. Hier liegt keine Stückelung des Projekts zur Umgehung der UVP-Pflicht vor. Der Brenner Basistunnel wird mit all seinen Bestandteilen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Ein Erkundungsstollen wäre dann Teil des Vorha-*

bens Brenner Basistunnel, wenn – entgegen den Unterlagen – kein eigenständiges, schlüssiges und fachlich begründetes Erkundungsziel gegeben wäre. Dies wird vom LUA auch gar nicht behauptet. Der Erkundungsstollen ist nicht Teil der Verwirklichung des Eisenbahnbauvorhabens Brenner Basistunnel, sondern Teil der Schaffung der Grundlagen zu dessen Verwirklichung (hier: Ausschreibungsplanung). Die zitierten Verwaltungsgerichtshofentscheidungen behandeln Teilabschnitte eines Gesamtausbaus (Ausbau der Tauernbahn, VwGH 2005/03/0131), oder die Aufspaltung eines Vorhabens auf mehrere Betreiber zur Umgehung der UVP-Pflicht (VwGH 2003/05/0218).

### **Zum Vorbringen des [REDACTED]:**

Betreffend die UVP-Pflicht samt Frage der Nachnutzung kann auf obige Darlegungen verwiesen werden. [REDACTED] 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 – Matriel/Steinach), die das Doppelte erreichen. Eine Viergleisigkeit im engen Wipptal wiederum wäre nur durch Tunnels in den Talflanken erreichbar.
- 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).
- Eine Anbindung der kleineren Orte an der Strecke ist nicht vorgesehen und widerspräche allen Fernverkehrsgrundsätzen (Halte nur in Knoten oder Großstädten).
- 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 vierachsige.
- Die „vermiedenen“ Multifunktionsstellen wären bei einem Scheiteltunnel als Bahnhöfe in den Portalbereichen nötig. Die dafür benötigten Flächen griffen wohl massiv in den besiedelten Raum ein.
- 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.
- Auch ein Scheiteltunnel läge unterhalb des Bergwasserspiegels und kann zu erheblichen Problemen im Bereich der Tribulaune (Landschaftsschutzgebiet Obernberger Seen) führen.
- Der Nord-Süd-Güterverkehr verläuft größtenteils schon jetzt über die Strecke Volders – Gärberbach (Inntaltunnel). Dessen Einbindung in den Basistunnel ist vorgesehen.
- Die BBT wird den Basistunnel so planen und bauen, dass die Neignungsverhältnisse 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.

- 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).
- 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.
- 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.
- Für die Planung eines Scheiteltunnels sind nur einige wenige Grundlagenerhebungen der Planung des Basistunnels verwertbar. Einsparungen sind nicht erkennbar.
- 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.
- Dem UVP-G wie dem Eisenbahngesetz ist eine Gegenüberstellung mehrerer Projekte fremd. Zu bewerten ist das eingereichte Vorhaben.
- Das Risiko, dass ein Vorhaben nicht zur Ausführung gelangen könnte, liegt jeder Planung und jeder Erkundungsmaßnahme eigen. Der errichtete Wissensstand erlaubt die Errichtung des Erkundungsstollens.

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.

#### **Zum Vorbringen des Transitforums Austria-Tirol:**

Aus den bereits oben angeführten Gründen ist keine UVP-Pflicht gegeben. Der Erkundungsstollen hat eine ganz bestimmte Zielsetzung, nämlich Grundlagen für die Ausschreibungsplanung zu liefern. Der dadurch geschaffene Hohlraum bietet zwar die Möglichkeit einer weiteren Verwendung, dies ist jedoch nicht die Zielsetzung. Als Vorgaben aus dem Abkommen hat der Basistunnel zwei getrennte Fahrrohre (Röhren in denen Züge rollen) und deren Einbindung in die Umfahrung Innsbruck und die alte Brennerstrecke (Bestandstrecke südlich des Hauptbahnhofs Innsbruck) zu umfassen. Der Erkundungsstollen wird nicht zu einer Fahrrohre ausgebaut. Inwieweit ein dritter Stollen vorgesehen und ausgeführt wird, bleibt den technischen Erwägungen der Projektwerberin überlassen. Ebenso liegt es an ihr, die erforderlichen Erkundungsmaßnahmen in allen Projektphasen zu ergreifen.

Die Projektkostenschätzung wurde der Europäischen Kommission im Wege des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als Bestandteil des Förderungsansuchens aus den

TEN-Mitteln für die Periode 2008 bis 2013 im Juli übermittelt. Es versteht sich wohl von selbst, dass Projektkosten immer nur auf einer bestimmten Preisbasis (ggf. mit Sicherheitszuschlägen) erstellt werden können. Niemand ist in der Lage, die Entwicklung der allgemeinen Baukosten oder die allgemeine Geldentwertung an sich der nächsten 15 Jahre auch nur annähernd abzuschätzen.

Die Forderung nach einer Verlagerungsgarantie erinnert an die Frage, ob denn zuerst die Henne oder das Ei war. Tatsächlich nimmt der Eisenbahngüterfernverkehr dank Wettbewerbs auf der Achse stark zu. Die vorhandene Infrastruktur nähert sich dem Zustand der Überlastung, indem auch auf der Brennerstrecke die Nachfrage nach Trassen nicht oder nur mehr zu wirtschaftlich ungünstigeren Bedingungen erfüllt werden kann. Der Ausbau des Nahverkehrs im Unterinntal auf S-Bahn-Niveau ist aus diesen Gründen ohnedies erst nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen möglich. Was ein Engpass auf der Schiene am Brenner im Wettbewerb mit der Straße künftig bedeutet, müsste auch [REDACTED] klar sein.

Um nicht weiter Zeit zu verlieren, soll mit der Ausschreibungsplanung möglichst rasch begonnen werden. Unnötige Zeitverluste verschärfen die künftige Überlastungsproblematik am Brenner mit all ihren negativen Folgen.

#### **Zu den Stellungnahme der Einschreitergruppe:**

Der Erkundungsstollen Innsbruck-Ahrental bewirkt keine weitreichenden irreversiblen Schäden an der Umwelt. Die darauf gerichtete bloße Behauptung wird in den Stellungnahmen auch nicht weiter ausgeführt.

Der Ausbruchsquerschnitt variiert nach Gebirgsgüte und beträgt beim engen ES Ahrental rd. 30 m<sup>2</sup>, beim ZT Ahrental bis zu rd. 93 m<sup>2</sup> (je nach gebotener Sohlsicherung). Die zeichnerischen Darlegungen in den Schnitten sind zutreffend und maßstabsrichtig und enthalten (projektsgemäß) keinen Innenschalenausbau. Die Dimensionen der Hohlräume waren zunächst als Luftquerschnitte nach Einbau einer Innenschale ausgewiesen. Ein solcher Ausbau ist aber nicht vorgesehen, er erfolgt entweder im Zuge einer Nachnutzung als Teil des genehmigten Brenner Basistunnels oder im Falle der Nichtverwirklichung zumindest dort, wo dies aus Gründen einer dauerhaften Nachsicherung geboten ist.

Die Gutachter wurden zur Fragestellung Erkundungsziel / Erkundungszweck beigezogen. Dieser wurde von ihnen bestätigt und beweist damit, dass der Stollen eine Erkundungsmaßnahmen und nicht als unzulässige Vorwegrealisierung des Vorhabens Brenner Basistunnel bildet. Die Einholung eines eisenbahntechnischen Gutachtens ist weder erforderlich noch zweckmäßig.

Seit der letzten Novelle des UVP-G hat auch der Projektwerber die Möglichkeit, einen Feststellungsantrag einzubringen. Davon hat die BBT SE Gebrauch gemacht, um Rechtssicherheit für die Materienverfahren des Erkundungsstollens nach den Vorschriften des Wasserrechts, des Forstrechts, des Naturschutzrechts oder des Abfallrechts zu erhalten.“

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat erwogen:

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist von nachstehendem **Sachverhalt** auszugehen:

Die Antragstellerin beabsichtigt die Errichtung eines ca. 55 km langen Basistunnels zwischen Portal Innsbruck und Portal Franzensfeste in Italien, wobei in etwa 32 km dieses Tunnels in Österreich zu liegen kommen. Es sind zwei eingleisige Eisenbahntunnel vorgesehen, die einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke dienen sollen. Im nördlichsten Bereich des Brenner-Basistunnels sind zusätzlich zwei Verbindungsröhren zur bestehenden Umfahrung Innsbruck sowie eine Überwerfung der beiden eingleisigen Tunnelröhren vorgesehen.

Für die Errichtung des Basistunnels als Neubau einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke ist zweifelsfrei eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Von der Antragstellerin werden seit mehreren Jahren in Vorbereitung dieser UVP Vorarbeiten durchgeführt, um entsprechende Erkenntnisse für die Ausarbeitung der Unterlagen zu gewinnen. Die bereits durch Tiefenbohrungen gewonnenen Erkenntnisse reichen nach Ansicht der Antragstellerin aus, um grundsätzliche Feststellungen über die geologische Beschaffenheit des Gebirges zu treffen. Demnach ist abschätzbar, welche Verhältnisse beim Vortrieb eines Tunnels zu erwarten sind und welche Maßnahmen zur Beherrschung aller voraussichtlich anzutreffenden Verhältnisse gesetzt werden müssen. Bekannt ist auch, in welchen Bereichen des vorgesehenen Tunnels geologische Zonen dessen Errichtung erschweren und besondere Maßnahmen bei der Ausführung erforderlich werden.

Hiedurch geht die Antragstellerin davon aus, eine Umweltverträglichkeitserklärung ausarbeiten und darstellen zu können, welche Maßnahmen beim Vortrieb in Abhängigkeit von den jeweils tatsächlich angetroffenen Verhältnissen gesetzt werden und welche Auswirkungen auf die Umwelt dementsprechend zu erwarten sind. Die Antragstellung nach UVP-G 2000 für den Basistunnel ist noch nicht erfolgt und auch Anträge auf sonstige Genehmigungen für den Brenner Basistunnel wurde bislang nicht eingebracht.

Als Vorarbeit vorgesehen ist die Errichtung des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental, der aus zwei Stollen bestehen soll. Der Erkundungsstollen Ahrental hat eine Gesamtlänge von 5.619 m und verläuft vom Portal in Innsbruck aus in südlicher Richtung bis zur vorgesehenen Multifunktionsstelle des Brenner Basistunnels. Der Zugangstunnel Ahrental hat eine Länge von 2.404 m und verläuft in West-Ost-Richtung vom Portal Ahrental bis zum Erkundungsstollen Ahrental. Der von der Antragstellerin vorgesehene antragsgegenständliche Erkundungsstollen Innsbruck – Ahrental dient der Gewinnung von vertiefenden Erkenntnissen über die geologische Struktur des Gebirges im nördlichsten Bereich des Basistunnels. Im Bereich des Erkundungsstollens befindet sich auch der Tunnel der Umfahrung Innsbruck. Für den Brenner Basistunnel sollen in diesem Bereich zu-

sätzlich zwei Verbindungstunnel zur Umfahrung Innsbruck sowie die beiden Tunnelröhren des eigentlichen Basistunnels, die sich hier überqueren, errichtet werden. Zwischen den Tunnelröhren des Basistunnels sind Querschläge vorgesehen.

Der Erkundungsstollen dient der Planung bzw. Vorbereitung der Errichtung des Brenner Basistunnels, nicht der Errichtung des Basistunnels selbst. Es ist technisch nicht möglich, eine Eisenbahnstrecke durch den Erkundungsstollen zu führen. Seitens der Antragstellerin wurde im Antrag keine konkrete Nachnutzung für die Errichtungs- oder Betriebsphase angegeben, jedoch einzelne mögliche Nachnutzungsarten ausgeschlossen bzw. als unwahrscheinlich angegeben. Dessen ungeachtet wird eine Nachnutzung von Teilen des Erkundungsstollens in der Errichtungs- und Betriebsphase des Brenner Basistunnels von der Antragstellerin ausdrücklich als Möglichkeit offen gelassen.

Die Umweltauswirkungen des Erkundungsstollens selbst (also ohne Berücksichtigung eines gegebenenfalls später zu errichtenden Basistunnels) wurden bereits in einem Feststellungsverfahren durch die Tiroler Landesregierung geprüft und hat sich dabei ergeben, dass aufgrund des mit der Errichtung des Erkundungsstollens verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft und den zu erwartenden Umweltauswirkungen eine UVP nicht erforderlich ist.

Die obigen Feststellungen zum Sachverhalt ergeben sich aus dem durchgeführten Ermittlungsverfahren.

Wesentliche Grundlage war hiebei der Antrag und das Vorbringen der Antragstellerin. Dieses Vorbringen wurde von den eingeholten Sachverständigengutachten im Wesentlichen bestätigt. Hiezu ist anzumerken, dass die Behörde hinsichtlich des zu beurteilenden Sachverhalts an die im Antrag angeführten Maßnahmen gebunden ist, sofern diese Angaben im Wesentlichen schlüssig, nachvollziehbar und plausibel sind. Damit einhergehend besteht eine Bindungswirkung des Feststellungsbescheides nur insoweit, als die tatsächlich gesetzten Maßnahmen mit den dem Feststellungsbescheid für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkten identisch sind. Sofern die Antragstellerin von den Vorgaben des Antrags abweichen würde, bestünde keine Bindungswirkung an diesen Bescheid und wäre dann die UVP-Pflicht neu zu beurteilen (VwGH vom 26. April 2006, ZI. 2005/07/0136 mwN).

In faktischer Hinsicht ist festzuhalten, dass bei langen Tunnel (zB Koralmtunnel mit zwei Sondierstollen, Semmering-Basistunnel, Lötchberg-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel als südlicher Zubringer für den Gotthard-Basistunnel, Freudensteintunnel der Strecke Mannheim–Stuttgart, Irlahülltunnel der Strecke Nürnberg–Ingolstadt) in der Regel vor der Inangriffnahme der Bauherstellung Erkundungsstollen (Sondierstollen, etc) hergestellt werden, um die geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse – insbesondere in geologisch schwierigen Bereichen – detaillierter zu erkunden. Die für die Erforderlichkeit des Erkundungsstollens von der Antragstellerin vorgebrachten Argumente wurden in wesentlichen Punkten durch die eingeholten Sachverständigengutachten bestätigt. In keiner einzigen im Rahmen der öffentlichen Auflage eingeholten Stellungnahmen wurde

auch nur bezweifelt, dass der antragsgegenständliche Erkundungsstollen für die Gewinnung der dargestellten Erkenntnisse erforderlich ist.

Das Vorbringen der Antragstellerin, dass der Erkundungsstollen Erkundungszwecken dient und für eine wirtschaftliche Ausführung des Vorhabens erforderlich ist, ist somit unbestritten geblieben und haben sich im Ermittlungsverfahren keinerlei Anhaltspunkte gezeigt, die an dieser Annahme Zweifel aufkommen lassen könnten. Insbesondere auch die Aufzählung der im Bereich des Erkundungsstollens (vorhandenen und noch) auszuführenden Hohlräume und die aufgrund der vorhandenen geologischen Erkenntnisse zu erwartenden Verhältnisse lassen die Zweckmäßigkeit eines Erkundungsstollens nachvollziehbar erscheinen.

Es ist daher zunächst zu prüfen, ob die UVP-Pflicht und die damit verbundene Sperrwirkung so ausgestaltet ist, dass Erkundungsmaßnahmen für ein Vorhaben erst in Angriff genommen werden dürfen, wenn die UVP für das Vorhaben abgeschlossen wurde.

Nach den Zielsetzungen des UVP-Rechts ist eine UVP in einem möglichst frühen Stadium des Genehmigungsprozesses anzusetzen. Dies ergibt sich bereits aus dem ersten Erwägungsgrund der UVP-Richtlinie. Demnach müssen *„bei allen Planungs- und Entscheidungsprozessen die Auswirkungen auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt werden“*. Nach der Judikatur des EuGH hat daher bei Vorhaben, die in einem mehrstufigen Genehmigungsverfahren genehmigt werden, die UVP vor der zeitlich ersten Genehmigung bzw. der Grundsatzgenehmigung zu erfolgen (vgl. Urteil des EuGH vom 7. Jänner 2004 in der Rechtssache C-201/02, REDACTED Slg. 2004, I-273, Rdz 49 bis 53). Der Verwaltungsgerichtshof hat unter Berücksichtigung dieses Erkenntnisses ausgesprochen, dass trotz der weiten Fassung des Begriffs „Genehmigung“ in § 2 Abs. 3 UVP-G nicht alle Rechtsakte, die in einem Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, vom Verbot der gesonderten Erlassung vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G umfasst sind (VwGH vom 24. Februar 2006, Zl. 2005/04/0044). Zunächst wäre in diesem Zusammenhang daher zu prüfen, ob eine Vorarbeit als Bestandteil des Vorhabens bzw. ob eine Genehmigung für eine Vorarbeit als zeitlich erste Genehmigung für ein Vorhaben anzusehen ist.

Ein „Vorhaben“ wird in § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 als die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen definiert. Ein Vorhaben kann dabei eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Betrachtet man die Definition von „Vorhaben“ isoliert, so kommt man zum Ergebnis, dass jede Form von Vorarbeit (hydrologische Beweissicherungen, Tiefenbohrungen zur Erkundung der geologischen Verhältnisse, Vermessungsarbeiten, etc) für ein Vorhaben in einem sachlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem eigentlichen Projekt steht bzw. stehen muss. Ein beachtlicher Teil dieser Vorarbeiten wird in der Regel auch mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden sein. In diesem Sinn ist auch die von Einschreitern erhobene Forderung zu verstehen, der

Erkundungsstollen diene der Errichtung des Basistunnels und wäre die Durchführung des Erkundungsstollens erst nach Abschluss der UVP für den Basistunnel zulässig.

Vorarbeiten sind in der Regel bereits für die Erstellung der Antragsunterlagen unverzichtbar. Großbauvorhaben sind ohne entsprechende Erkundungen in der Planungsphase undurchführbar. Wenn Vorarbeiten jedoch allgemein erst in Angriff genommen dürften, wenn die UVP für das Vorhaben abgeschlossen worden wäre, würde die Projektwerberin einem klassischen Teufelskreis (circulus vitiosus) überantwortet, bei dem die Voraussetzung einer Handlung diese selbst als Voraussetzung hätte. Aus diesem Grund wird allgemein davon ausgegangen, dass zumindest Vorarbeiten, die für die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (wohl auch für sonstige Unterlagen für Genehmigungsverfahren) notwendig sind, auch vor Abschluss der UVP begonnen bzw. hierfür erforderliche Genehmigungen erteilt werden dürfen (vgl. Erkenntnis des VwGH vom 20. Februar 2007, Zl. 2005/05/0275). Damit kommt aber der im Verfahren von Einschreitern geäußerten Argumentation, dass unabhängig vom Umfang alle Maßnahmen, die in weiterer Folge für die Realisierung des Vorhabens dienen, in jedem Fall nur nach Abschluss des UVP-Verfahrens gesetzt werden dürfen, eben für Vorarbeiten keine allgemeine Gültigkeit zu.

Es erscheint nachvollziehbar, dass im Fall der Vorarbeit gesondert geprüft wird, ob die Vorarbeit als solche einer UVP nach dem UVP-Recht bedarf. Im konkreten Fall ist die hierfür zuständige Behörde aber zum Ergebnis gekommen, dass der Erkundungsstollen für sich betrachtet aufgrund der Vorgaben des UVP-G keiner UVP bedarf. Anderenfalls hätte die Antragstellerin eben die für den Erkundungsstollen erforderlichen Unterlagen ausarbeiten und eine UVP beantragen müssen.

Mit der Feststellung, dass Vorarbeiten, die für die Ausarbeitung der Genehmigungsunterlagen erforderlich sind, ist aber noch nichts darüber ausgesagt, wie Vorarbeiten einzustufen sind, die weder der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung noch sonstiger Unterlagen für Genehmigungsverfahren dienen: Im konkreten Fall hat die Antragstellerin dargelegt, dass die Erkundungsstollen für die Ausarbeitung der Unterlagen zur Ausschreibung der Baumaßnahmen der Errichtung des Basistunnels erforderlich sind.

Hiezu ist vorzuschicken, dass die Durchführung einer Ausschreibung für die Herstellungsarbeiten für das Vorhaben von der Antragstellerin nicht willkürlich erfolgt, sondern diese aufgrund gesetzlicher Bestimmungen, die in Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Union erlassen wurden, zwingend erfolgen muss.

Sofern man Vorarbeiten als Handlungen definiert, die für die Planung eines Vorhabens unbedingt erforderlich sind, so können diese (noch nicht der Ausführung des Vorhabens dienenden Arbeiten) unterschieden werden in Arbeiten, die zur Gänze, teilweise oder überhaupt nicht der Erstellung von Unterlagen für Genehmigungsverfahren dienen: In behördlichen Genehmigungsverfahren werden nur jene Fragen im Zusammenhang mit der Errichtung eines Vorhabens behandelt, die vom Gesetz zum Gegenstand des Verfahrens (zB als Genehmigungsvoraussetzungen) bestimmt wurden. Durch die Festlegung von umfassenden Genehmigungsvoraussetzungen werden zwar Erkundungsarbeiten im großen Umfang auch für Genehmigungsverfahren relevant sein, doch sind

daneben im Rahmen der Planung eines Vorhabens von der Projektwerberin im Hinblick auf dessen gesetzeskonforme Ausführung auch zahlreiche andere Fragen zu klären, die nicht in verwaltungsbehördlichen Genehmigungsverfahren behandelt werden müssen.

Grundsätzlich ist der Planungsvorgang bei Großprojekten kein einheitlicher, abgeschlossener Vorgang, der mit der Antragstellung auf behördliche Genehmigung endet. In der Praxis wird vielmehr in verschiedene Phasen der Planung unterschieden (zB Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausschreibungsplanung und Ausführungsplanung bzw. Detailplanung). Zusätzlich ist zu beachten, dass Vorarbeiten aus wirtschaftlichen Überlegungen nach Möglichkeit so vorgenommen werden, dass mit möglichst geringem Mitteleinsatz ein Maximum an Erkenntnissen gewonnen werden kann. Vorarbeiten werden daher in der Regel nicht ausschließlich der Erstellung von Unterlagen für Genehmigungsverfahren, sondern auch anderen Zielen dienen: Ein erheblicher Teil der Vorarbeiten, die für die Erstellung der UVE erforderlich sind, werden nicht mit Abschluss der Ausarbeitung der UVE und Antragstellung nach UVP-G 2000 einfach beendet, sondern sind auch noch während des UVP-Verfahrens und zum Teil auch noch einige Jahre nach Inbetriebnahme der Anlage weiterzuführen (etwa die hydrologische Beweissicherung).

Es wäre eine unsachliche und daher unzulässige Auslegung des Gesetzes, wenn gefordert würde, dass Vorarbeiten, die nicht ausschließlich der Erstellung von Unterlagen für ein Genehmigungsverfahren dienen, vor Abschluss der UVP nicht durchgeführt werden dürfen bzw. alle Vorarbeiten, die mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden sind und (auch) der Erstellung von Unterlagen für ein Genehmigungsverfahren dienen, spätestens mit Einleitung des UVP-Verfahrens sofort abzubrechen und erst nach Abschluss des UVP-Verfahrens wieder begonnen werden dürften. Im UVP-Recht finden sich keine Anhaltspunkte dafür, dass das UVP-Verfahren die Planungsphase scharf unterteilt und in der ersten Phase nur jene Erkundungen angestellt werden dürfen, die der Erstellung von Genehmigungsunterlagen dient, während alle anderen Erkundungsmaßnahmen erst nach Abschluss der UVP fortgesetzt oder begonnen werden dürfen.

Es zeigt sich somit, dass bei der Frage, ob Vorarbeiten vor Abschluss der UVP für das Vorhaben in Angriff genommen werden dürfen, nicht rein darauf abgestellt werden kann, ob die Vorarbeiten der Erstellung von Unterlagen für ein Genehmigungsverfahren dienen.

Ebenso unbegründet wäre auch die Forderung, im Rahmen von Vorarbeiten errichtete Anlagen dürften keinesfalls bei einer allfälligen späteren Ausführung des Vorhabens verwertet werden. Die Unsachlichkeit dieser Forderung wird offenkundig, wenn man sich die Konsequenzen vor Augen führt: Ein derartiges Verbot würde schließlich nur bewirken können, dass von der Projektwerberin neben der im Rahmen der Vorarbeiten errichteten Anlage eine weitere Anlage errichtet werden müsste. Sofern mit der Vorarbeit ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden war, würde das Verbot der Nachnutzung (jedenfalls bei Vorarbeiten, die für die Erstellung der Einreichunterlagen erforderlich sind) damit nicht nur zu unwirtschaftlichem Handeln zwingen, sondern auch zu einer Vergrößerung des Eingriffs in Natur und Landschaft führen, was aber zweifellos nicht Sinn des UVP-Rechts ist.

Wird die Definition von „Vorhaben“ nicht isoliert betrachtet, sondern wird bei der Auslegung auch beachtet, dass der Vorhabensbegriff in einem engen Zusammenhang steht mit der sog. Sperrwirkung des UVP-G 2000 (§ 24 Abs. 10 UVP-G 2000), so erschließt sich der Sinn des Gesetzes besser: Demnach dürfen vor Abschluss der UVP oder der Einzelfallprüfung für Vorhaben, die einer UVP unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden. Als „Genehmigung“ definiert § 2 Abs. 4 UVP-G 2000 wiederum die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die „Zulässigkeit der Ausführung“ eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen.

In diesem Sinne wäre beim gegenständlichen Erkundungsstollen zu prüfen, ob dieser schon der Ausführung des Vorhabens oder noch der Vorbereitung dieser Ausführung dient.

Hiezu ist zunächst auf die eingelangten Stellungnahmen einzugehen, da in diesen durchwegs behauptet wird, dass der Erkundungsstollen bereits der Ausführung des Vorhabens Brenner Basistunnel dient bzw. der Antrag eine unzulässige Stückelung darstellt. Diese Behauptungen werden im Wesentlichen damit begründet, dass Nachnutzungen des Erkundungsstollens möglich wären bzw. derartige Nachnutzungen von der Antragstellerin außerhalb des Verfahrens ausdrücklich in Aussicht gestellt wurden.

Konkret wird behauptet, die Antragstellerin würde nicht nur den gegenständlichen Erkundungsstollen errichten wollen, sondern einen durchgehenden Begleitstollen, der auf Länge des gesamten Basistunnels verlaufen solle, und nach Aussagen der Antragstellerin *„in das Rettungs-, Wartungs- und Entwässerungskonzept des nachfolgend zu errichtenden Brenner Basistunnels voll integriert werden“* könne und auch *„im Rahmen des transeuropäischen Energietransportnetzes (zB Stromnetzes zur Durchleitung großer Strommengen mittels gasisolierter Rohrleiter (GIL) für Hochspannungsübertragungen, etc) genutzt“* werde. Diese Ausführungen auf der Homepage der Antragstellerin sowie die Ausgestaltung des Erkundungsstollens (insbesondere die Querschnittgestaltung, vor allem im Zugangstunnel Ahrental) deuteten aus der Sicht der Einschreiter klar auf eine weitere Verwendung des Stollens hin.

Zu diesen Stellungnahmen hat die Antragstellerin ausgeführt, dass es sich hiebei um *„längst überholte und zuletzt vor fast eineinhalb Jahren aktualisierte Darstellung handle, die noch von einem Realisierungszeitraum 2015 des Gesamtvorhabens“* ausgehe. Die Nachnutzungsüberlegungen entsprächen dem damaligen Zeitpunkt.

Die Ausführungen der Einschreiter hinsichtlich der Integration in das Rettungs- und Wartungskonzept sind mit dem gegenständlichen Antrag tatsächlich nicht in Einklang zu bringen. Im Antrag wird ausgeführt, dass Erhaltungsarbeiten am Basistunnel bei Sperre eines Fahrrohrenabschnittes vorgenommen werden und weder der ES Ahrental noch der ZT Ahrental als Servicetunnel vorgesehen sind. Auch das Rettungskonzept wäre mit dem vorgelegten „Systemschnitt Haupttunnel – Erkundungsstollen“ (unter Berücksichtigung der Anmerkungen des Sachverständigen für Tunnelbautechnik zu den Antragsunterlagen) insofern nicht in Einklang zu bringen, als hiebei zwar Verbindungen zwischen den Fahrtunneln, aber keine Verbindung zwischen Fahrtunnel und Erkundungs-

stollen vorgesehen sind. Auch eine Nachnutzung im Rahmen des transeuropäischen Energie-transportnetzes ist für den gegenständlichen Erkundungsstollen nicht möglich: Die angeführten Nachnutzungen würden zu deren Funktionsfähigkeit voraussetzen, dass der Erkundungsstollen als durchgehender Begleitstollen errichtet wird, während der gegenständliche Antrag ausdrücklich ein Ende bei der Multifunktionsstelle Innsbruck vorsieht.

Aus dem Ermittlungsverfahren hat sich sohin ergeben, dass die allfällige Nachnutzung des Erkundungsstollens gegenüber dem dringenden Erkundungsinteresse eine eher untergeordnete Bedeutung hat.

In den Stellungnahmen wird kritisiert, dass die Regelausbruchsquerschnitte für reine Erkundungsmaßnahmen zu groß dimensioniert seien, weil sich beim ES Ahrental ein befahrbarer Fahrbahnquerschnitt, beim ZT Ahrental sogar für Querverkehr ergäbe. Auch dieses Vorbringen spricht letztlich nicht gegen den Erkundungszweck. Es ist nachvollziehbar, dass ein längerer Erkundungsstollen zumindest so auszuführen ist, dass das Ausbruchsmaterial mit entsprechenden Geräten sicher abtransportiert werden kann. Die Antragstellerin hat daher bereits im Antrag die Querschnittsgestaltung für den ZT Ahrental im Hinblick auf das Erkundungsziel begründet (*„Diesem Zugangsstollen kommt auch Bedeutung im Hinblick auf den Arbeitnehmerschutz und die Logistik für den Teilabschnitt ZT Ahrental – MF Innsbruck des ES Ahrental (zweite Zufahrt, Belüftung) zu. Deshalb und im Hinblick auf den fallenden Vortrieb wurde auch ein höherer Querschnitt gewählt, der auch eine Fahrzeugbegegnung ermöglicht. Über den ZT Ahrental kann die Materialschütterung des Teilabschnitts ZT Ahrental – MF Innsbruck des ES Ahrental dann auch unter Umgehung des Siedlungsgebiets der Stadt Innsbruck erfolgen.“*). Diese Begründung ist für die Behörde nachvollziehbar. Auch seitens der beigezogenen Sachverständigen wurden auf ausdrückliche Frage, ob die im Antrag und den beigezogenen Unterlagen enthaltenen Angaben über Ziel und Zweck des Erkundungsstollens nachvollziehbar und schlüssig sind, keine Einwände erhoben.

Die durchgeführten Ermittlungen haben somit keinen Anhaltspunkt dafür ergeben, dass der Erkundungsstollen im Hinblick auf eine mögliche Nachnutzung anders (insbesondere größer) ausgeführt wird, als dies für den Erkundungszweck erforderlich wäre.

Aus dem Ermittlungsverfahren kann auch abgeleitet werden, dass die Gewinnung der von der Antragstellerin als Begründung angeführten Erkenntnisse auf andere Weise nicht erfolgen kann. Der Erkundungsstollen ist somit für eine wirtschaftliche Planung erforderlich.

Dem Feststellungsantrag und den Ermittlungsergebnissen ist ebenso zu entnehmen, dass diese Vorarbeiten vor der Ausschreibung der Bauarbeiten und somit vor der Inangriffnahme des Vorhabens Brenner Basistunnel zu erfolgen haben. Damit grenzt sich die Errichtung des Erkundungsstollens klar sowohl von der Ausführung des Vorhabens als auch von den in der Ausführungsphase erforderlichen Erkundungen ab, die in der Regel im Rahmen des Tunnelvortriebs gesetzt werden müssen. Daraus ist wiederum ableitbar, dass der gegenständliche Erkundungsstollen nicht zur Ausführung des Vorhabens, sondern der Bauvorbereitung bzw. der (Ausschreibungs-)Planung des Vorhabens dient.

Soweit von den Einschreitern eine Stückelung des Antrags für einen durchgehenden Erkundungsstollens befürchtet wird, ist auf die Ausführungen hinsichtlich Antragsgegenstand und Bindungswirkung zu verweisen. Sollte die Antragstellerin später die Errichtung eines durchgehenden Begleitstollens an Stelle der Erkundung in einem abgegrenzten Bereich vorsehen, so wäre die UVP-Pflicht neu zu bewerten bzw. gegebenenfalls eine Berücksichtigung im Rahmen des UVP-Verfahrens für den Basistunnel selbst erforderlich.

Unzweifelhaft ist die Stückelung eines Vorhabens zur Umgehung der UVP-Pflicht unzulässig (vgl. VwGH vom 7. September 2004, Zl. 2003/05/0218). Der Verfassungsgerichtshof (VfGH vom 28. Juni 2001, Zl. V 51/00 = VfSlg. 16.242, vgl auch VfSlg. 16.567 und 16.579) hat im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Stückelung ausgeführt, dass Kriterium für die nach § 17 Abs. 4 UVP-G vorzunehmende "Gesamtbewertung" aber jedenfalls die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens sei. Umgekehrt fehle es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung, wenn der Grund für die Aufteilung, und insofern der „Stückelung“ einer Strecke, lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist. Dieser Argumentation folgt auch der Verwaltungsgerichtshof (Entscheidung vom 20. Juli 2004, Zl. 2004/05/0100).

Das Erfordernis einer sachlichen Rechtfertigung der getrennten Betrachtung kann auch bei der Frage herangezogen werden, ob die Durchführung konkreter Vorarbeiten vor Abschluss der UVP für das Vorhaben zulässig ist.

Im konkreten Fall hat die Antragstellerin nachvollziehbar geschildert, warum die Errichtung des Erkundungsstollens in diesem Bereich der künftigen Eisenbahnstrecke für die Erkundung erforderlich ist. Das gegenständliche Erkundungsinteresse ist sachlich begründet und nachvollziehbar und dient damit nicht lediglich der Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G. Nachvollziehbar wurde auch nachgewiesen, dass das Erkundungsinteresse durch entsprechende rechtliche Vorgaben (Vergaberecht iVm Baugrundrisiko) vorgezeichnet ist.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass selbst bei einer vorgesehenen Nachnutzung von Teilen des Erkundungsstollens ein Verfahren nach dem UVP-G nicht vermieden würde, da für den Basistunnel selbst jedenfalls eine UVP erforderlich sein wird und im Rahmen dieses Verfahrens die Umweltauswirkungen umfassend zu beurteilen wären.

In der Stellungnahme [REDACTED] wurde vorgebracht, dass der Erkundungsstollen und der Haupttunnel einen gemeinsamen Betriebszweck hätten. Diese Feststellung wurde mit der vorgesehenen Nachnutzung begründet. Auf die entsprechenden obigen Ausführungen zu einer Nachnutzungsmöglichkeit wird verwiesen.

Ein gemeinsamer Betriebszweck ist auch in anderer Hinsicht nicht erkennbar, da der „Betriebszweck“ des Erkundungsstollens die Erkundung der Untergrundverhältnisse ist, während der „Betriebszweck“ des Basistunnels der Betrieb einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke darstellt. Der Er-

kundungsstollen ist in der antragsgegenständlichen Ausgestaltung für einen Eisenbahnbetrieb ungeeignet. Das Vorantreiben eines der Erkundung dienen Stollens ist daher auch nicht vergleichbar mit einem Probetrieb (etwa nach § 44 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002).

Soweit in den Stellungnahmen eine UVP für den Erkundungsstollen im Sinne einer Umweltvorsorge gefordert wird, wäre anzumerken: Von vornherein klar ist der Fall, wenn von einer Vorarbeit isoliert vom Vorhaben für sich betrachtet derart erhebliche schädigende, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen können, dass bereits für die Vorarbeit allein genommen eine UVP erforderlich würde. Wäre die Vorarbeit erforderlich, um die Umweltauswirkungen des Vorhabens abzuschätzen und die Unterlagen für die UVP des Vorhabens zu erstellen, hätte die Antragstellerin Unterlagen auszuarbeiten, aus denen die Umweltauswirkungen der Vorarbeit (nicht des Vorhabens) hervorgehen und ein entsprechendes Verfahren zu beantragen.

Diese Voraussetzungen sind aber im gegenständlichen Fall nicht gegeben und wird dies von den Einschreibern auch nicht behauptet, sondern wird zu den Vorarbeiten in anderer Hinsicht kritisch Stellung genommen. Nachvollziehbar ist etwa der Einwand, dass hinsichtlich der Intensität der Umweltauswirkungen erhebliche Unterschiede bestehen, ob eine Tiefenbohrung mit einem Regelquerschnitt von 20 cm<sup>2</sup> durchgeführt wird, oder ein Erkundungsstollen mit einem Regelquerschnitt von 40 oder 93 m<sup>2</sup>. Auch trifft die Anmerkung zu, dass die Darstellung der Antragstellerin hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Erkundungsstollens in diesem Verfahren keine Gutachtensqualität hat. Es wird aber in keiner der eingelangten Stellungnahmen behauptet, dass die Darstellung der Umweltauswirkungen durch die Antragstellerin unrichtig oder in wesentlichen Punkten unvollständig wäre. Das Feststellungsverfahren durch die Tiroler Landesregierung kam überdies zum Ergebnis, dass der Erkundungsstollen für sich betrachtet mit keinen eine UVP auslösenden Eingriffen in die Umwelt verbunden ist.

Soweit in der Stellungnahme von [REDACTED] in diesem Zusammenhang die Bemerkung der Antragstellerin im Antrag kritisiert wird, wonach die grundlegende Baubarkeit bzw. die Umweltverträglichkeit des Basistunnels „aus der Sicht der BBT bereits durch die Umweltverträglichkeitserklärung“ nachgewiesen sei, so wird wohl die Argumentation der Antragstellerin fehlinterpretiert. Die Antragstellerin scheint damit vielmehr nur darauf zu verweisen, dass aus ihrer Sicht die Erkundungsstollen eben nicht für die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung erforderlich sind (dh: die Antragstellerin vermeint den Nachweis der Umweltverträglichkeit aufgrund der bereits durchgeführten Vorarbeiten führen zu können), sondern für die Ausschreibungsplanung.

Die in den eingelangten Stellungnahmen getroffene Feststellung, dass über die Genehmigungsfähigkeit des Basistunnels selbst in einem UVP-Verfahren abzusprechen ist und die Möglichkeit besteht, dass der Basistunnel keine Genehmigung erhält, ist zwar zutreffend, doch lässt sich daraus für dieses Verfahren nichts gewinnen: Da Vorarbeiten großteils vor der Durchführung der UVP durchgeführt werden, trifft dieses Situation praktisch immer zu. In einer Stellungnahme der Antragstellerin weist diese ausdrücklich darauf hin, dass ein Ausbau (Einbau einer Innenschale) nicht

vorgesehen sei und „entweder im Zuge einer Nachnutzung als Teil des genehmigten Brenner Basistunnels oder im Falle der Nichtverwirklichung zumindest dort, wo dies aus Gründen einer dauerhaften Nachsicherung geboten ist“, erfolge.

In der Stellungnahme von [REDACTED] wird darauf hingewiesen, dass im Antrag von Regelausbruchquerschnitten von 22,9 bzw. 71,4 m<sup>2</sup> und in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen von 30 bzw. 93 m<sup>2</sup> ausgegangen wird, und eine Klärung dieses Widerspruches gefordert.

Die Antragstellerin hat in einer Stellungnahme hierzu mitgeteilt, dass der Fehler im technischen Bericht zum Antrag sich eingeschlichen habe, weil die Dimension der Hohlräume zunächst als Luftquerschnitte nach Einbau einer Innenschale ausgewiesen wurde, obwohl ein derartiger Ausbau grundsätzlich nicht bzw. nur eingeschränkt vorgesehen sei. Richtig sei die maßstabsgetreue zeichnerische Darstellung.

Aus den angeführten Gründen ist davon auszugehen, dass beim Regelausbruchquerschnitt von den jeweils höheren angegebenen Werte auszugehen ist.

Seitens einiger Beteiligter wurde die Beiziehung eines eisenbahntechnischen Sachverständigen gefordert. Dieses Forderung ist nicht berechtigt, weil ein derartiger Sachverständiger zum entscheidungsrelevanten Sachverhalt nichts beitragen könnte: Für den antragsgegenständliche Erkundungsstollen ist weder die Errichtung von Eisenbahnanlagen vorgesehen noch ist nach dem Inhalt des Antrags der Erkundungsstollen für eine Eisenbahnstrecke vorgesehen. Eine derartige Nutzung ist im Hinblick auf die vorgesehene Querschnittsgestaltung auch gar nicht möglich.

Soweit in der Stellungnahme [REDACTED] auf Art. 8 des Durchführungsprotokolls Verkehr der Alpenkonvention verwiesen wird, ist anzumerken, dass für die Errichtung des Basistunnels zweifelsfrei eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein wird. Das gegenständliche Verfahren betrifft allein den Erkundungsstollen und nicht den Neubau einer Verkehrsinfrastruktur. Aus dem Verweis auf die Alpenkonvention ist daher in diesem Zusammenhang nichts zu gewinnen.

Soweit in der Stellungnahme [REDACTED] auf Kontaktgespräche mit der Generaldirektion Umwelt (der Europäischen Kommission) verwiesen wird, so ergeben sich aus einer ohne entsprechende Tatsachenfeststellungen geäußerte Meinung keine neuen Aspekte. Ausgangspunkt der Rechtsmeinung der Kommission war offensichtlich ein (früher von der Antragstellerin vorgesehenes) Stollenbauprojekt „von langer Distanz“, nicht nur ein Erkundungsstollenprogramm in einem relativ zur Ausdehnung des Vorhabens eng begrenzten Bereich, der einerseits durch besondere geologische Verhältnisse und andererseits durch eine große Dichte an künftig zu errichtenden Hohlräumen bzw. einen großen Hohlraum (die Multifunktionsstelle) gekennzeichnet wird. Seitens der Europäischen Kommission wurde in diesem Feststellungsverfahren keine Stellungnahme abgegeben.

In der Stellungnahme von [REDACTED] wurde an Stelle des Basistunnels ein Scheiteltunnel gefordert. Hiedurch wurde der Gegenstand des Feststellungsverfahrens verkannt: Gegenstand dieses Verfahrens ist nicht eine Entscheidung über die Frage, ob der Brenner Basistunnel bzw. der Erkundungsstollen errichtet werden darf bzw. soll, sondern nur, ob für den Erkundungsstollen eine UVP erforderlich ist. Auf die in dieser Stellungnahme zu einem Alternativprojekt enthaltenen Argumente (und die Ausführungen der Antragstellerin hiezu) ist daher in diesem Verfahren nicht einzugehen.

Einige Stellungnahmen verweisen auch auf die mit der Ausführung des Vorhabens verbundenen finanziellen Auswirkungen. Hiezu ist festzuhalten, dass weder die Kosten für die Verwirklichung des Erkundungsstollen noch die für den Brenner Basistunnel für die Entscheidung in einem Feststellungsverfahren nach UVP-G relevant sein können.

§ 24 Abs. 5 UVP-G 2000 lautet:

(5) Von geplanten Vorhaben nach § 23a und § 23b hat die Behörde gemäß Abs. 2 die mitwirkenden Behörden, den Umweltanwalt und die Standortgemeinde unter Anschluss von Unterlagen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen, zu informieren. Sie können innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung die Feststellung beantragen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und haben Parteistellung mit den Rechten nach § 19 Abs. 3, zweiter Satz. Parteistellung und Antragslegitimation hat auch der Projektwerber/die Projektwerberin. Über diesen Antrag ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu entscheiden. Der wesentliche Inhalt der Entscheidung sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe sind in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Dieser Absatz ist nicht anzuwenden, wenn für das Vorhaben jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird.

Parteien im Feststellungsverfahren sind somit die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinden sowie die Antragstellerin. Da sich aus dem Feststellungsverfahren auch Auswirkungen auf die Rechtsstellung all jener Personen ergeben, die im Falle eines UVP-Verfahrens Parteistellung nach § 24h Abs. 8 UVP-G 2000 hätten und diese Rechtsstellung auch durch Rechtsakte der Europäischen Union (Richtlinie 2003/35/EG über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten, ABl. Nr. L 156 vom 25. Juni 2003 S. 17) vorgegeben ist, handelt es sich bei diesen Personen um „Beteiligte“ im Sinne des § 44a Abs. 1 AVG. Somit sind am Feststellungsverfahren offensichtlich erheblich mehr als 100 Personen beteiligt. Es lagen sohin die Voraussetzungen für die Kundmachung des Antrags nach § 44a AVG vor.

Seitens einiger Einschreiter [REDACTED] wurde auch die Durchführung eines ordentlichen Ermittlungsverfahrens einschließlich der Anhörung der Beteiligten kritisiert und eine Entscheidung ohne vorherige Anhörung als zweckmäßiger angesehen. Die Einschreiter verkennen die Rechtslage, wenn sie davon ausgehen, dass die Behörde ohne Anhörung der Parteien entscheiden kann, sofern aus der Sicht der

Behörde der Sachverhalt hinreichend klar wäre. Das Wesen des Prinzips des rechtlichen Gehörs liegt darin, den Parteien immer die Möglichkeit zu geben, zu den Ermittlungsergebnissen Stellung nehmen zu können. Dieses Recht wird nur in Ausnahmefällen (zB Gefahr im Verzug) eingeschränkt, wobei im gegenständlichen Fall hierzu die Voraussetzungen nicht vorlagen. Im konkreten Fall wurden von der Behörde Sachverständigengutachten eingeholt und war zumindest den Parteien des Verfahrens Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Die Stellungnahmemöglichkeit für Beteiligte wurde ergänzend hierzu durchgeführt, zumal der wesentliche Inhalt der Entscheidung sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe nach § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ohnehin in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen sind.

Das Vorbringen der Einschreiter lässt nicht erkennen, in welchem Recht sich die Einschreiter durch die Möglichkeit zur Stellungnahme für alle Beteiligten verletzt erachten könnten.

Seitens der Einschreiter wurde die Feststellung gefordert, dass der Erkundungsstollen einer UVP bedarf und somit erst nach Abschluss der UVP für den Brenner Basistunnel begonnen werden dürfe. Diese Feststellung stünde im Widerspruch zu den Verfahrensergebnissen und konnte den entsprechenden Anträgen daher nicht gefolgt werden.

Ergänzend wurde von [REDACTED] gefordert, der Antragstellerin eine Einreichung für den Erkundungsstollen im Rahmen des Gesamtprojektes aufzutragen. Selbst wenn die Behörde zum Ergebnis gekommen wäre, dass für den Erkundungsstollen eine UVP erforderlich wäre, wäre ein derartiger behördlicher Auftrag nicht zulässig gewesen, weil die Behörde keine Planungsvorgaben für die Antragstellerin treffen dürfte und es der Antragstellerin rechtlich insbesondere freistünde, von der Errichtung eines Erkundungsstollens auch ganz abzusehen und – wie dies die Antragstellerin in der Stellungnahme vom 12. November 2007 unter Hinweis auf Artikel 4 und 5 des Abkommens zur Verwirklichung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse, BGBl. III Nr. 177/2006, betont hat – die Art und Weise der Realisierung des Brennerbasistunnels erst festzulegen sein wird.

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens konnte festgestellt werden, dass es sich bei der Errichtung des Erkundungsstollens Innsbruck – Ahrental um eine Vorarbeit handelt, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt erforderlich ist. Dementsprechend war im spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

**Hinweise**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs. 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 24 Abs. 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von 180 Euro zu entrichten.

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

**Für den Bundesminister:****Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**A large black rectangular redaction box covering the signature area of the official.

elektronisch gefertigt