

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter/in

erich.simetzberger@bmvit.gv.at
+43 (1) 71162 65 2215
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu
richten.

Geschäftszahl: BMVIT-220.151/0026-IV/IVVS4/2018

Wien, 25. Oktober 2018

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE Brenner Basistunnel

**Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000;
Antrag der BBT SE auf Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung im Abschnitt Anbindung Innsbruck Hauptbahnhof (bis km 1,6) in der Fassung der Genehmigungen vom 9.12.2013 und 11.7.2017**

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) idF BGBl. I Nr. 4/2016 über den Antrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE (BBT SE) vom 17.4.2018 betreffend Änderung des mit rechtskräftigem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, genehmigten Vorhabens „Brenner Basistunnel“ unter Zugrundelegung der vorgelegten Projektunterlagen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung

Der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel SE (BBT SE) wird für die mit Schreiben der BBT SE vom 17.4.2018 beantragte Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben „Brenner-Basistunnel“, und zwar betreffend Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung im Abschnitt Anbindung Innsbruck Hauptbahnhof (bis km 1,6) in der Fassung der Genehmigungen vom 9.12.2013 und 11.7.2017, im antragsgegenständlichen Umfang, so

weit im Folgenden nichts Anderes bestimmt ist, die UVP-rechtliche Genehmigung erteilt.

2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.
3. Das Vorhaben ist bis **31. Dezember 2025** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

II. Beschreibung des Änderungsvorhabens

II.1. Gegenstand der Änderung sind insbesondere die Errichtung der Fußgängerunterführung Bartlmä und eine Reihe von Optimierungen in technischen Details, insbesondere Änderungen an der Gleiskonfiguration samt einem zusätzlichen Ausziehgleis im Hauptfrachtenbahnhof sowie die Optimierung der Regelquerschnitte, wobei diese Änderungen auch die konstruktiven Bauwerke und die Konstruktion der Wiederherstellung des Wanderweges in die Sillschlucht betreffen.

II.2. Es wird festgestellt, dass die BBT SE verpflichtet ist, auf ihre Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und berührter bestehender Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

II.3. Der Genehmigung zugrunde liegende **Unterlagen** ist insbesondere der Bauentwurf im Sinne des § 31b EisbG; dies insoweit, als sich aus den von der BBT SE abgegebenen Erklärungen oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

II.4. Durch das (Änderungs-)Vorhaben ist als **Standortgemeinde** die Landeshauptstadt Innsbruck berührt.

Rechtsgrundlagen:

§ 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000)

§ 24 Abs 1 und Abs 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

jeweils unter Mitwirkung von:

§§ 31, 31a, 31f, § 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

§ 94 ArbeitnehmerInnenchutzgesetz (ASchG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG)

Begründung

Änderungsantrag und Verfahrensablauf

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 19.12.1989, BGBl. Nr. 675/1989, wurde die Strecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner zur Hochleistungsstrecke erklärt.

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

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

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

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

In der Folge wurden der BBT SE bereits für mehrere von dieser bei der Behörde eingebrachte Änderungsanträge die erforderlichen Genehmigungen erteilt.

Mit Schreiben vom 17.4.2018 hat die BBT SE nunmehr den Antrag gemäß § 24g UVP-G 2000 auf Erteilung der Genehmigung für die erforderlich gewordene Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben „Brenner Basistunnel“, und zwar die Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung im Abschnitt Anbindung Innsbruck Hauptbahnhof (bis km 1,6) in der Fassung der Genehmigungen vom 9.12.2013 und 11.7.2017) gestellt und erklärt, dass die Änderungen nicht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung widersprechen.

Mit der an die von den Änderungen betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 persönlich ergangenen Kundmachung vom 24.8.2018, GZ. BMVIT-220.151/0010-IV/IVVS4/2018, wurde diesen unter Einräumung einer Frist bis 21.9.2018 Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 gegeben und wurde diesen zu diesem Zweck das Einreichprojekt der BBT SE „Genehmigungsplanung Änderungen Bahnhof Innsbruck – Anbindung Brenner Basistunnel“ sowie das Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ zugänglich gemacht.

Im Rahmen der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist ist bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahme eingelangt:

- Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsu-

mentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 10.9.2018.

Außerhalb der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist ist bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahme eingelangt:

- Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24.9.2018.

Der BBT SE wurde mit Schreiben vom 27.9.2018 bzw. vom 1.10.2018 jeweils die Möglichkeit zur Abgabe einer Äußerung zu diesen Stellungnahmen eingeräumt, wobei diese von der ihr eingeräumten Möglichkeit zur Äußerung keinen Gebrauch gemacht hat.

Rechtliche Grundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

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

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

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

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

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

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

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

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

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

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

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

Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

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

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

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

Gemäß § 2 HIG gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Best-

immungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Eisenbahngesetz

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

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

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

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

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

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

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

Hier ist auf das Anhörungsrecht der Dienststellen der Gebietskörperschaften gemäß § 31d EisbG hinzuweisen.

3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann,

wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

Sachverhalt

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens wird von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt ausgegangen:

Mit Schreiben vom 17.4.2018 hat die Antragstellerin den Antrag auf Genehmigung der Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben Brenner-Basistunnel, und zwar auf Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung im Abschnitt Anbindung Innsbruck Hauptbahnhof (bis km 1,6) in der Fassung der Genehmigungen vom 9.12.2013 und 11.7.2017, wie zusammenfassend aus Spruchpunkt II. ersichtlich, gestellt.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

1. Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die von der Antragstellerin mit Schreiben vom 17.4.2018 vorgelegten Einreichunterlagen sowie das Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“.
2. Aufgrund des Umstandes, dass sich das ggst. Änderungsvorhaben im Wesentlichen lediglich auf eine Reihe von Optimierungen in technischen Details, insbesondere Änderungen an der Gleiskonfiguration samt einem zusätzlichen Ausziehgleis im Hauptfrachtenbahnhof sowie die Optimierung der Regelquerschnitte bezieht, wobei diese Änderungen auch die konstruktiven Bauwerke und die Konstruktion der Wiederherstellung des Wanderweges in die Sillschlucht sowie die Errichtung der Fußgängerunterführung Bartlmä bezieht, das Vorhaben in dem von den ggst. Änderungen betroffenen Bereich ansonsten jedoch unverändert bleibt, konnte auf die Einholung einer weiteren ergänzenden sachverständigen Prüfung der Auswirkungen auf die Umgebung verzichtet werden.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ ist hinsichtlich des Fachgebiets Lärmschutz zudem zusammenfassend zu entnehmen, dass auch unter Berücksichtigung der durch die ggst. Projektänderung verursachten Lageänderung der Lärmschutzwand die schalltechnische Beurteilung aus dem Änderungsoperat 2013 aufrecht bleibt und keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Was Auswirkungen infolge Erschütterungen betrifft, ist ebenfalls davon auszugehen, dass sich aufgrund des geringfügigen Ausmaßes der Änderungen keine Änderung gegenüber der

Beurteilung aus dem Änderungsoperat 2013 bzw. gegenüber der ursprünglichen Genehmigung aus dem Jahr 2009 ergibt.

In diesem Zusammenhang ist der Vollständigkeit halber auch festzuhalten, dass keine Stellungnahmen bzw. Einwendungen der von den Änderungen betroffenen Beteiligten erstattet wurden.

Es ist daher insgesamt davon auszugehen, dass die ggst. **Änderungen nicht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeit widersprechen.**

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

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

Die Antragstellerin hat ein Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend die projektrelevanten Fachgebiete für die „Differenzgenehmigung“ vorgelegt.

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

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

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

- Geotechnik
- statisch konstruktiver Ingenieurbau
- Entwässerung
- Baubetrieb
- Bodenmechanik
- Elektrotechnik
- Sicherungstechnik
- Betrieb und Erhaltung
- Lärmschutz
- Eisenbahntechnik Infrastruktur

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

Festzuhalten ist, dass das ggst. Änderungsprojekt keine Änderungen an Tunnelanlagen vorsieht.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ ergibt sich, dass der ggst. Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ ergibt sich weiters, dass in Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde sowie, dass die Genehmigungskriterien im Sinne des § 31f EisbG aus fachlicher Sicht eingehalten werden und gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die Änderung der bisherigen Baugenehmigung im antragsgegenständlichen Umfang keine fachlichen Bedenken bestehen.

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

„Der gegenständliche Bauentwurf entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes.

In Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden betreffend die Änderung der Eisenbahnanlage insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr, BGBl. II Nr. 17/2012, begutachtet und deren Einhaltung festgestellt. Es gelten weiterhin die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 15.4.2009, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2009, mit Ausnahme der entfallenden Unterquerung von Inntalautobahn Sill der Oströhre (Fahröhre Richtung Italien) in der Fassung der Genehmigung vom 09.12.2013, GZ. BMVIT-220.151/0002-IV/SCH2/2013.

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

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

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

Von der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet.

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

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

In diesem Zusammenhang ist ergänzend festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer Stellungnahme vom 24.9.2018 mitgeteilt hat, keinen Einwand gegen das ggst. Änderungs-vorhaben zu erheben.

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

Eine Verletzung von berührten Interessen der Gebietskörperschaften ist nicht erkennbar und wurde eine solche im Rahmen der Ermittlungsverfahrens auch nicht vorgebracht.

c. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes – ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz

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

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

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

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner Stellungnahme vom 10.9.2018 die übermittelten Unterlagen ohne weitere Beurteilung unter Hinweis auf das Erfordernis der Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch die Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der in dieser Einsichtsbemerkung dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen retourniert.

Das Gutachten gemäß § 31a EIsbG betreffend „Differenzgenehmigung“ wurde somit auch hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

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

Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EIsbG betreffend „Differenzgenehmigung“ ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Unter Berücksichtigung der Vorgabe des § 24f Abs 5 UVP-G 2000, wonach in der UVP-rechtlichen Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden können, war gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 als angemessene Frist für die Fertigstellung des Vorhabens (Fertigstellungsfrist) der **31.12.2025** festzusetzen.

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

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse Folgendes festzuhalten:

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

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

Enteignung

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

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

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

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und

Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

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

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

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

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

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

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

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte festgestellt werden, dass die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 entsprechen.

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

In Hinblick auf die eisenbahnrechtliche Genehmigung ist festzuhalten, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hiebei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den diesem zugrunde liegenden Projektunterlagen und dem Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend „Differenzgenehmigung“ wurde von der Behörde als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig beurteilt.

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

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

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

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

Hinweis

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

kung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

ergeht an:

1. Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
Amraser Straße 8, 6020 Innsbruck

vorweg mit E-Mail an: recht@bbt-se.com;

2. Landeshauptstadt Innsbruck
Rathaus, Maria Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck
3. Landeshauptmann von Tirol
p.A. Amt der Tiroler Landesregierung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
4. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1, 1010 Wien

mit E-Mail an: VII11@sozialministerium.at;

zur do. GZ. BMASGK-754.42670002-VII/VAI/11/2018 vom 10.9.2018;

5. Landesumweltanwalt für Tirol
Meraner Straße 5, 6020 Innsbruck
6. Republik Österreich – öffentliches Wassergut
pA Amt der Tiroler Landesregierung
Landesbaudirektion
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
7. Republik Österreich – Bundesstraßenverwaltung
pA ASFINAG Alpenstraßen GmbH
Rennweg 10a, 6020 Innsbruck

8. Stadt Innsbruck
Rathaus
Maria-Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck
9. Stadt Innsbruck – Öffentliches Gut
Rathaus
Maria-Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck
10. Prämonstratenser Chorherrenstift Wilten
Klostergasse 7, 6020 Innsbruck
11. Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG
Pastorstraße 5, 6020 Innsbruck
12. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3, 1020 Wien
13. ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Claudiastraße 2, 6020 Innsbruck
14. Transitforum Austria – Tirol
Verein zum Schutz des Lebensraums in der Alpenregion
Josef-Heiss-Straße 74, 6134 Vomp
15. Naturfreunde Österreich
Landesstelle Tirol
Bürgerstraße 6, 6020 Innsbruck
16. Österreichischer Alpenverein
Olympiastraße 37, 6020 Innsbruck

Für den Bundesminister:
Mag. Erich Simetzberger