



Amt der Tiroler Landesregierung

**Abteilung Umweltschutz**

**Mag. Alexander Spielmann**

Telefon +43(0)512/508-3477

Fax +43(0)512/508-3455

umweltschutz@tirol.gv.at

DVR:0059463

UID: ATU36970505

**Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Innsbruck;  
Ausbau des Straßenbahnsystems Innsbruck – Verlängerung der Straßenbahnlinie 3;  
Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 –  
BESCHEID**

Geschäftszahl U-5216/16

Innsbruck, 02.11.2009

**B E S C H E I D**

Mit Schreiben vom 14.07.2009, eingelangt am 16.07.2009, hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer DI Martin Baltes, Pastorstraße 5, 6020 Innsbruck, dieser wiederum vertreten durch die Schwarz & Huber – Medek Rechtsanwälte OEG, Stubenring 2, 1010 Wien, bei der Tiroler Landesregierung unter Vorlage der Projektunterlagen „UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ den Antrag auf bescheidmäßige Feststellung eingebracht, dass hinsichtlich der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009, durchzuführen sei.

Mit Eingabe vom 21.09.2009 hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH ein Schall- und Erschütterungsgutachten, den Fahrplan der Straßenbahnlinie 3 und einen Lageplan vom Sillpark bis zur Peerhofstraße nachgereicht.

**SPRUCH:**

Die Tiroler Landesregierung als gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 zuständige UVP-Behörde I. Instanz entscheidet gemäß der §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 2, 3 Abs. 1, 2, 7 und 8 UVP-G 2000 gemäß Z 10 des Anhanges 1 und Anhang 2 UVP-G 2000 über diesen Antrag wie folgt:

Es wird

**f e s t g e s t e l l t ,**

dass für die Errichtung und den Betrieb der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 durch die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer DI Martin Baltes, Pastorstraße 5, 6020 Innsbruck, wie in der signierten Projektseinreichung „UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ der Schwarz & Huber - Medek Rechtsanwälte OEG genauer umschrieben, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000

**n i c h t**

durchzuführen ist.

**KOSTEN:**

Gemäß § 1 Abs. 1 Tiroler Verwaltungsabgabengesetz, LGBl. Nr. 24/1968, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 94/2005, in Verbindung mit der Z 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2007, LGBl. Nr. 30/2007, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 13/2008, wird die Verwaltungsabgabe für die Erteilung der Bewilligung mit **€ 15,00** bestimmt.

Gemäß § 76 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG 1991), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 20/2009, ist der genannte Betrag von der Antragstellerin binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mit beigelegtem Erlagschein einzuzahlen.

**HINWEIS:**

Nach dem Gebührengesetz 1997, BGBl. Nr. 267/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2009, sind der Antrag samt Unterlagen wie folgt zu vergebühren:

Antrag	<b>€ 13,20</b> (§ 14 TP 6 Abs. 1 Gebührengesetz 1957)
Planunterlagen (2-fach)	<b>€ 58,00</b> (§ 14 TP 5 Abs. 1 Gebührengesetz 1957)
<b>Gesamt</b>	<b>€ 71,20</b>

Der Gesamtgebührenbetrag von **€ 71,20** ist in dem im beiliegenden Erlagschein ausgewiesenen Betrag bereits enthalten und ist ebenfalls binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, zu überweisen.

**RECHTSMITTELBELEHRUNG:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von zwei Wochen ab der Zustellung das Rechtsmittel der Berufung beim Landeshauptmann von Tirol (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz) eingebracht werden. Die Berufung ist schriftlich, telegraphisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in einer anderen technisch möglichen Weise einzubringen. Sie können die

Berufung gegen diesen Bescheid auch mit unseren Online-Formularen rechtswirksam einbringen, die Sie unter [www.tirol.gv.at/formulare](http://www.tirol.gv.at/formulare) finden.

Die Berufung hat den Bescheid zu bezeichnen gegen den sie sich richtet und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten.

## **BEGRÜNDUNG:**

### **1. Verfahren:**

Mit Schreiben vom 14.07.2009, eingelangt am 16.07.2009, hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH einen Antrag auf bescheidmäßige Feststellung eingebracht, dass hinsichtlich der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVP-G 2000 durchzuführen sei. Dem Antrag beigelegt waren Projektunterlagen samt Plänen.

Mit Eingabe vom 21.09.2009 hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH ein Schall- und Erschütterungsgutachten, einen Fahrplan der Straßenbahnlinie 3 und einen Lageplan vom Sillpark bis zur Peerhofstraße nachgereicht.

Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens hat die UVP-Behörde folgende gutachterliche Äußerungen eingeholt:

1. Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen DI Martin Schönherr vom 28.08.2009, Zl. Ic-1.3933.07/13.069,
2. Stellungnahme des verkehrsplanerischen Amtssachverständigen DI Dr. Alfred Lintner vom 09.09.2009, Zl. VIb4-E22/312,
3. Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen Mag. Otto Leiner vom 11.09.2009, Zl. U-5216/12 und
4. Stellungnahme des emissionstechnischen Amtssachverständigen Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner vom 16.10.2009, Zl. VIe1-U-6571/1-09.

Mit Schreiben vom 21.10.2009, Zl. U-5216/14, hat die UVP-Behörde im Sinne der Wahrung des Parteiengehörs das Ergebnis der Erhebungen der Antragstellerin, der Bürgermeisterin der Landeshauptstadt Innsbruck als mitwirkende Behörde und als Vertreterin der Standortgemeinde sowie dem Landesumweltanwalt von Tirol zur Kenntnis gebracht. Gleichzeitig wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan gem. § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 mit der Einladung zur Abgabe einer Stellungnahme vom Sachverhalt informiert.

Mit Schreiben vom 30.10.2009, Zl. LUA-03.4/1 hat der Landesumweltanwalt von Tirol, vertreten durch Frau Mag. Paula Tiefentaler, eine Stellungnahme abgegeben.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Landeshauptstadt Innsbruck und die Antragstellerin haben keine Stellungnahmen abgegeben.

## **2. Sachverhalt:**

### **2.1. Allgemein:**

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnbahn GmbH plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in zwei getrennten Ausbaustufen.

In Ausbaustufe 1 ist die betriebliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum künftigen Bildungs- und Nahversorgungszentrum Innsbruck-West vorgesehen. Die Errichtung der Gleisanlage soll in der Ausbaustufe 1 bereits weiterführend bis zur Kreuzung Kranebitter Allee - Fischerhäuslweg erfolgen.

Unabhängig von der in Ausbaustufe 1 vorgesehenen Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Richtung Westen soll zeitgleich die bestehende Endhaltestelle Amras im Osten der Linie 3 in den Bereich eines in naher Zukunft neu errichteten Wohnviertels in der Philippine-Welser-Straße verlegt werden.

In Ausbaustufe 2 ist die (bauliche und betriebliche) Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 weiter bis nach Allerheiligen/Peerhofsiedlung vorgesehen. Mit Fertigstellung der Ausbaustufe 2 soll die Straßenbahnlinie 3 als Durchmesserlinie zwischen Amras und den beiden Streckenästen Allerheiligen und Peerhofsiedlung geführt werden.

Gegenstand der im Spruch getroffenen Feststellung ist nur die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3. Weitere Ausbaumaßnahmen am Straßenbahnnetz Innsbruck (Regionalbahnkonzept – vgl. Punkt 3.2. der Einreichunterlagen) sind hingegen nicht bescheidgegenständlich.

### **2.2. Feststellungen aus verkehrsplanerischer Sicht:**

Es ist der Neubau einer Eisenbahnstrecke auf einer Länge von 6,18 km geplant.

Es ist keine Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist, vorgesehen.

Das Längenkriterium von 10 km wird auch nicht gemeinsam mit an das gegenständliche Vorhaben unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren freigegebenen Teilstücken erfüllt.

Es kommt zu keiner Änderung einer Eisenbahnstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km.

Bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 handelt es sich betrieblich um eine Straßenbahn im Sinne des § 5 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2009, die ausschließlich der Personenbeförderung dient („Straßenabhängige Bahn“).

### **2.3. Feststellungen aus raumordnungsfachlicher Sicht:**

Die verfahrensgegenständliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 findet mit Ausnahme einer Länge von ca. 750 m zwischen Fischerhäuslweg und Abzweig Technikerstraße (Ausbaustufe 2) innerhalb geschlossener Ortschaften statt.

Der Abschnitt vom Fischerhäuslweg bis zum Abzweig Technikerstraße, der sich außerhalb geschlossener Ortschaft befindet, liegt zur Gänze in einem Gebiet der Kategorie E gemäß Anhang 2 des UVP-G 2000 („In oder nahe Siedlungsgebieten“).

Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird in Hinblick auf die bereits vorhandene Immissionsbelastung und Raumtrennungswirkung durch den Flughafen Innsbruck und die Kranebitter Allee der Ersatz einer dort bereits verlaufenden Buslinie durch ein komfortableres und leistungsfähigeres öffentliches Verkehrsmittel vor allem im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsverlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs als Verbesserung der Situation im Sinne des Schutzzweckes der Kategorie E angesehen.

### **2.4. Feststellungen aus naturkundefachlicher Sicht:**

Im Straßenbahnabschnitt zwischen dem Fischerhäuslweg und der Technikerstraße sind keine geschützten Flächen nach dem Tiroler Naturschutzgesetz 2005 (TNSchG 2005) LGBl. Nr. 26/2005, zuletzt geändert LGBl. Nr. 57/2007, und auch keine geschützten Pflanzen- und Tierarten vorzufinden.

Beeinträchtigungen in diesem Abschnitt durch die geplante Straßenbahn auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie des Landschaftsbildes können ausgeschlossen werden.

### **2.5. Feststellungen aus lärmtechnischer Sicht:**

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 im Bereich zwischen dem Fischerhäuslweg und dem Abzweig Technikerstraße ergeben sich im Vergleich zur ortsüblichen Schallimmission durch den Straßenverkehr keine Anhebungen der vorhandenen Lärmbelastungen. Die widmungsspezifischen Planungsrichtwerte für das betroffene Schutzgebiet der Kategorie E (im vorliegenden Fall ein städtisches Wohngebiet) werden durch die spezifischen Schallimmissionen des Straßenbahnverkehrs nicht überschritten. Aus lärmtechnischer Sicht sind damit keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Lärm zu erwarten.

## **3. Beweiswürdigung:**

### **3.1. Allgemeine Beschreibung:**

Die allgemeine Beschreibung ergibt sich aus dem vorgelegten Projekt „UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ mit folgenden Beilagen:

- a) Ausbau des Straßenbahnsystems Innsbruck Verlängerung Straßenbahnlinie 3, UVP-Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000,
- b) Übersichtstabelle Streckenlängen Straßenbahnkonzept,
- c) Übersichtsplan Straßenbahnnetz Bestand,

- d) Übersichtsplan Straßenbahnnetz Bestand – Umbau 2004/2005,
- e) Übersichtsplan Verlängerung Linie 3 – Ausbau/Umbau (Ausbaustufe 1),
- f) Übersichtsplan Verlängerung Linie 3 – Neubau (Ausbaustufe 1),
- g) Übersichtsplan Linie 3 – Verlegung Endhaltestelle Amras/Philippine-Welser-Straße,
- h) Übersichtsplan Verlängerung Linie 3 – Neubau, Ausbaustufe 2,
- i) Übersichtspläne Flächenwidmung,
- j) Betriebsprogramm und Fahrplanentwurf Straßenbahnlinie 3,
- k) CD mit dem Schall- und Erschütterungsgutachten, dem Fahrplan der Linie 3 und dem Lageplan Sillpark bis Peerhofstraße (Stand 15.09.2009).

### **3.2. Feststellung der Amtssachverständigen:**

Die UVP-Behörde hat in ihrem Ermittlungsverfahren zur Beantwortung der entscheidungsrelevanten Fachfragen (Feststellungen in den Kapiteln 2.2. bis 2.5.) Amtssachverständige aus den Bereichen Verkehrsplanung, Raumordnung, Naturkunde und Lärmtechnik beigezogen.

Sämtliche Gutachten sind für die UVP-Behörde schlüssig, denklogisch und nachvollziehbar. Sämtliche Stellungnahmen in Rahmen des Ermittlungsverfahrens blieben unbestritten. Auch sonst ergeben sich für die UVP-Behörde keine Anhaltspunkte die abgegebenen Gutachten in Zweifel zu ziehen.

#### 3.2.1. Stellungnahme des verkehrsplanerischen Amtssachverständigen:

Die Antragstellerin plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in zwei getrennten Ausbaustufen.

In Ausbaustufe 1 ist die betriebliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum künftigen Bildungs- und Nahversorgungszentrum Innsbruck-West vorgesehen. Die Errichtung der Gleisanlagen soll in der Ausbaustufe 1 bereits weiterführend bis zur Kreuzung Kranebitter Allee – Fischerhäuslweg erfolgen.

In Ausbaustufe 2 ist die (bauliche und betriebliche) Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 weiter nach Westen bis nach Allerheiligen/Peerhofsiedlung vorgesehen. Mit Fertigstellung der Ausbaustufe 2 soll die Straßenbahnlinie 3 als Durchmesserlinie zwischen Amras und den beiden Streckenästen Allerheiligen und Peerhofsiedlung geführt werden.

Zeitgleich mit Ausbaustufe 1 soll die bestehende Endhaltestelle Amras im Osten der Linie 3 in den Bereich eines in naher Zukunft neu errichteten Wohnviertels in der Philippine-Welser-Straße verlegt werden.

Gegenstand des vorliegenden Feststellungsverfahrens ist lediglich die oben beschriebene Verlängerung der Straßenbahnlinie 3, nicht jedoch weitere Ausbaumaßnahmen am Straßenbahnnetz Innsbruck/Regionalbahnkonzept (Punkt 3.2. der Einreichunterlagen).

Grundsätzlich ist im Trassenverlauf zwischen Umbauabschnitten (Erneuerung von bestehenden Gleisanlagen), Ausbauabschnitten (Zulage eines 2-ten Gleises zum Bestandsgleis) und Neubauabschnitten (1- oder 2-gleisig) zu unterscheiden.

*1. Handelt es sich um einen Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km (Ziffer 10 lit. b Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Die durchgehende Länge der Neubauabschnitte beträgt ca. 6,18 km (siehe Beilagen 1, 5 und 7 der Antragsunterlagen). Es handelt sich somit nicht um einen Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

*2. Handelt es sich um die Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist (Ziffer 10 lit. c Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Änderungen ergeben sich punktuell bei den Umbauabschnitten im Bereich der Kreuzungen Amraser Straße – Ingenieur-Etzel-Straße – Museumstraße – Bruneckerstraße und Salurner Straße – Maria-Theresien-Straße (siehe Beilage 4) sowie den Ausbauabschnitten Bruneckerstraße (auf einer Länge von 0,25 km) und dem nicht unmittelbar anschließenden Abschnitt Salurnerstraße – südliche Maria-Theresien-Straße auf einer Länge von 0,60 km (siehe Beilagen 1 und 4). Bei den genannten Änderungen ist die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse mit der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nahezu ident. Zudem sind die Teilabschnitte wesentlich kürzer als 10 km.

Eine weitere Änderung ist die Errichtung eines zusätzlichen Gleisbogens aus der Bruneckerstraße in die Museumstraße im Zuge der Umbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich Amraser Straße – Ingenieur-Etzel-Straße – Museumstraße – Bruneckerstraße. Auch dabei ist der Änderungstatbestand aus Anhang 1 Ziffer 10 lit. c UVP-G 2000 nicht erfüllt.

Als Änderung ist zudem die Verlegung der Endhaltestelle Amras anzusehen. Die neu zu errichtende Gleistrasse in der Philippine-Welser-Straße beträgt ca. 300 m (siehe Beilage 6). Aufgrund der geringen Länge ist auch dabei der Änderungstatbestand aus Anhang 1 Ziffer 10 lit. c UVP-G 2000 nicht erfüllt.

*3. Wird das Längenkriterium von 10 km gemeinsam mit an das gegenständliche Vorhaben unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt (Ziffer 10 lit. d Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Im Bereich der „Innenstadtschleife“ der Straßenbahnlinie 3 wurden der Abschnitt Südtiroler Platz (Länge ca. 0,2 km) im Jahr 2004 sowie der Abschnitt Maria-Theresien-Straße – Anichstraße (Länge ca. 0,36 km) im Jahr 2005 umgebaut. Ebenfalls 2005 erfolgte der Umbau der Gleistrasse der bestehenden Straßenbahnlinie 1 bzw. Stubaitalbahn auf einer Länge von ca. 1,0 km (siehe Beilage 3). Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Bestandsstreckensanierung durch Erneuerung bestehender Gleisanlagen, wobei abschnittsweise die Lage des Gleiskörpers geringfügig geändert wurde (Verlegung um max. 1–2 m).

Diese Umbaumaßnahmen sind jedoch keine Vorhaben gemäß Anhang 1 Ziffer 10 lit. b (Neubau) und c (Änderung) UVP-G 2000. Somit wird auch das Längenkriterium von 10 km gemeinsam mit an das

gegenständliche Vorhaben unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken nicht erfüllt.

*4. Wird eine Eisenbahnstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km geändert (Ziffer 10 lit. g Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Die Errichtung eines 2-ten Gleises ist in der Bruneckerstraße auf einer Länge von 0,25 km sowie im nicht unmittelbar anschließenden Abschnitt Salurnerstraße – südliche Maria-Theresien-Straße auf einer Länge von 0,60 km vorgesehen (siehe Beilagen 1 und 4). Es kommt daher zu keiner Änderung einer Eisenbahnstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km.

*5. Wird eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25% geändert (Ziffer 10 lit. h Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Die Frage ist nicht von Relevanz, da es sich im relevanten Bereich Fischerhäuslweg – Technikerstraße (Gebiet der Kategorie E) um keine Bestandsstrecke handelt.

*6. Handelt es sich bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 um eine Straßenbahn, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dient (Ausnahmetatbestand der Ziffer 10 Anhang 1 UVP-G 2000)?*

Bei der gegenständlichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 handelt es sich betrieblich um eine Straßenbahn iSd § 5 Abs. 1 EisbG (straßenabhängige Bahn), die ausschließlich der Personenbeförderung dient.

### 3.2.2. Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen:

*Liegen Teile des gegenständlichen Vorhabens, insbesondere im Abschnitt Kranebitter Allee zwischen Fischerhäuslweg und der Technikerstraße, außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete?*

Zur Prüfung dieses Sachverhalts wird vom Bau- und Widmungsbestand ausgegangen.

Die Argumentation im Feststellungsantrag ist bezüglich der Darlegung der Bau und Widmungsbestände und der räumlichen Bezüge schlüssig und vollständig:

Zu 4.1 Die Ausbau- und Umbaumaßnahmen an der Bestandsstrecke der Linie 3 liegen zur Gänze innerörtlich. Lediglich im Abschnitt Bruneckerstraße-Leipzigerplatz gibt es eine ca. 150m lange einseitige Unterbrechung durch das direkte Tangieren des Hauptbahnhofes, der als Freiland mit Kenntlichmachung Eisenbahnanlage ausgewiesen ist. Dort ist jedoch gemäß ÖRK mit „K01“ ein Stadterweiterungsgebiet vorgesehen, sodass der innerörtliche Charakter der Linie nicht gebrochen wird.

Vom Stadtzentrum bis zum Fischerhäuslweg (Ausbaustufe 1) verläuft die Trasse innerörtlich. Eine kurze Unterbrechung ergibt sich nur im Bereich der Querung Karwendelbahn, die als Freiland mit Kenntlichmachung Eisenbahnanlage ausgewiesen ist.

Zu 4.2. Die unabhängig zur Ausbaustufe 1 vorgesehene Verlängerung der Linie 3 nach Amras befindet sich zur Gänze in innerörtlicher Lage. Beiderseits der Pilippine-Welser-Straße grenzt gewidmetes Wohngebiet (ein einzelnes Objekt ist als Sonderfläche Kirche gewidmet) an. Nordseitig ist das Bauland zur



Gänge, südseitig zu ca. 60% der geplanten Streckenlänge<sup>1</sup> verbaut. Die Bebauungsplanung für die noch zu verbauenden südseitigen Grundstücke wurde auf die geplante Straßenbahnerweiterung bereits abgestimmt. Im Bereich der Einschwenkung von Amraser- in Philippine-Welser-Straße liegen südwestseitig die Areale von Pradler- und Militärfriedhof. Am Streckenende folgt ostseitig landwirtschaftliches Mischgebiet.

Zu 4.3 Die Trasse der Ausbaustufe 2 verläuft in südlicher Seitenlage zur Kranebitter Allee vom Fischerhäuslweg bis zum Abzweig Technikerstraße. In diese wird eingeschwenkt und am Beginn der Karl-Innerebner-Straße in zwei Teiläste (Peerhofsiedlung und Allerheiligen) verzweigt.

Der ca. 1km lange Abschnitt Fischerhäuslweg- Technikerstraße liegt im Randbereich der Lohbachsiedlung, die mit Ausnahme des Berufsschulareals (Sonderfläche im Bauland: Bundesschule) als Wohngebiet, im Pufferbereich zur Kranebitter Allee als allgemeines Mischgebiet gewidmet ist. Südlich angrenzend erstrecken sich die Flächen des Flughafens. Dieser ist zwar als Freiland ausgewiesen, liegt aber jedenfalls bis gegenüber der Anlagen der Technischen Universität faktisch innerörtlich, da sich südlich des Flughafens bis zur Hälfte des betrachteten Streckenabschnittes der Straßenbahn landwirtschaftliches Mischgebiet und Wohngebiet erstrecken und weiter westlich die Sondernutzungen des Universitätsportinstitutes, des Hotel Penz u.ä. Einrichtungen anschließen. Da diese jedoch nicht im 300m Umkreis liegen, ist die Zuweisung des Abschnittes Fischerhäuslweg - Technikerstraße der Kategorie E gem. UVP-G 2000, Anhang 2 nachvollziehbar. Im Bereich des Flughafens ist ein kleiner Teil als Gewerbegebiet ausgewiesen, der gem. Festlegung „R03“ des ÖRK im Hinblick auf die Betriebssicherheit des Flughafens rückzuwidmen ist.



Genau genommen handelt es sich bei dem Streckenteil außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete um den gelb markierten, ca. 750m langen Abschnitt, da die anschließenden Abschnitte (rot markiert) im 300m-Umfeld bereits Bebauungen aufweisen und somit innerörtlich liegen.

Darüber hinaus sind noch die weiteren Abschnitte der Karl-Innerebner-Straße nach Allerheiligen zu untersuchen. Es gibt dort zwischen Schulzentrum Hötting-West und Abzweig Tschiggfreystraße zwei jeweils ca. 100m lange Abschnitte, die einseitig an Freiland im Bereich des Lohbaches angrenzen. Hier ist durch die ca. 50m weiter nördlich bzw. südlich anschließende Bebauung erkennbar, dass es sich um innerörtliche Freiflächen handelt. Ähnlich verhält es sich bei den ca. 20m schmalen Grünkeilen im Bereich

---

<sup>1</sup> Von der ca. 300m langen Strecke sind südseitig derzeit ca. 130m verbaut. Von den verbleibenden 170m wird derzeit 1/3 mit einer großen Wohnanlage verbaut. Daraus ergibt sich eine Verbauungslänge von ca. 60%.

Nocksteig und zwischen Karl-Innerebner-Straße 111 und 123. Da somit diese kleinen Freilandstücke innerhalb des 300m Umkreises wieder durch Bauland begrenzt sind, vermögen sie den innerörtlichen Charakter der Strecke nicht zu unterbrechen.

Die Ausbaustufen 3, 4 und 5 sind nicht Teil des Feststellungsantrages (vgl. Pkt. 5 des Feststellungsantrags).

Somit kann festgestellt werden, dass nur die geplante Ausbaustufe 2 der Linie 3 im Bereich Fischerhäusweg - Technikerstraße auf ca. 750m Länge außerhalb geschlossener Ortschaften liegen wird.

*Liegen diese Teile in einem Gebiet der Kategorien E?*

Der Abschnitt vom Fischerhäusweg bis zum Abzweig Technikerstraße liegt zur Gänze in einem Gebiet der Kategorie E.

*Ist zu erwarten, dass in diesem Bereich unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den die Kategorie E festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird?*

Schutzzweck der Kategorie E ist primär der Schutz der Bevölkerung vor (wesentlichen) zusätzlichen Belästigungen, Belastungen und Gefährdungen.

Belästigungen und Belastungen:

Wesentliche zusätzliche Belästigungen und Belastungen durch Lärm<sup>2</sup>, Luftschadstoffe und Erschütterungen sind nicht zu erwarten, da eine bereits dort verlaufende Buslinie ersetzt wird und der auf der schmalen nördlichen Nebenfahrbahn störende stadtauswärts führende Busverkehr künftig entfällt. Auf der Verkehrsachse ist zudem nach dem Bau der Straßenbahn mit zusätzlicher Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentlichen Verkehr (ÖV) zu rechnen, also in Summe mit einer *örtlichen Reduktion* von Lärm und Luftschadstoffen.

Gefährdungen:

Eine (direkte) Gefährdung der Bevölkerung durch den Straßenbahnverkehr ist nicht zu erwarten, da die Trasse aus Sicht der benachbarten Wohnbevölkerung neben einer stark befahrenen Straße und direkt vor der Flughafenabzäunung<sup>3</sup> liegt. Daher ist eine Überquerung der Gleise außerhalb der gesicherten Haltestellenbereiche durch allfällige räumliche Bezüge zur gegenüberliegenden Seite in der Regel nicht zu erwarten. Eine zusätzliche Gefährdung der Fahrgäste aus diesem Siedlungsgebiet ist ebenfalls auszuschließen, da bereits jetzt stadteinwärts 2 Bushaltestellen südseitig der Kranebitter Allee angeordnet und mit gesicherten Zugängen ausgestattet sind. Da zudem die Zufahrten für verbleibende einzelne Gebäude im Freiland (Kranebitter Allee 91, 91a, 91b, 93a) im nördlichen Teil des Flughafenareals im Rahmen des Kreuzungsumbaus beim Fischerhäusweg zusammengefasst werden sollen, sind auch diesbezüglich keine Gefährdungen zu erwarten.

---

<sup>2</sup> Dazu ist auf die Umgebungslärmkarte des Bundesministeriums zu verweisen, aus der ersichtlich ist, dass die „bestimmenden“ Lärmbelastungen vom Straßenverkehr auf der Kranebitter Allee herrühren

<sup>3</sup> Die Kranebitter Allee ist im Abschnitt Fischerhäusweg - Technikerstraße nur im Bereich Einmündung Fischerhäusweg, Unterführung Vögelebichl und Lohbachweg A gesichert für Fußgänger zu queren.

Wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzwecks für Kategorie E sind nicht zu erwarten.

Zusammenfassung:

Die Zuweisung des Abschnittes Fischerhäuselweg- Technikerstraße zur Außerortslage in Kategorie E schlüssig.

Darüber hinausgehend befindet sich die gesamte Strecke der erweiterten Linie 3 dieses Feststellungsantrages in Innerortslage.

Im Hinblick auf die bereits vorhandene Immissionsbelastung und Raumtrennungswirkung durch Flughafen und Kranebitter Allee wird der Ersatz einer dort bereits verlaufenden Buslinie durch ein komfortableres und leistungsfähigeres öffentliches Verkehrsmittel vor allem im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖV als Verbesserung der Situation im Sinne der Schutzzwecke für Kategorie E angesehen.

Aus raumplanungsfachlicher Sicht wird den unter 4.1.5, 4.2.5 und 4.3.5 des Feststellungsantrags dargelegten Ergebnissen zugestimmt.

3.2.3. Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen:

Im Abschnitt Kranebitter Allee zwischen dem Fischerhäuselweg und der Technikerstraße grenzt das geplante Vorhaben an Freiland, das Bestandteil des Flughafenareals ist, an. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass an diesem Streckenabschnitt keine geschützten Flächen nach dem TNSchG 2005 und auch keine geschützten Pflanzen- und Tierarten vorzufinden sind.

Hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen können Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt und auch auf den Erholungswert der Landschaft ausgeschlossen werden. Am ehesten möglich wären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Hiezu wird festgehalten, dass der gegenständliche Bereich durch die Straße und auch das angrenzende Flughafenareal geprägt wird. Eine Trasse einer Straßenbahn würde sich da relativ unproblematisch einfügen und es kann ausgeschlossen werden, dass durch die Errichtung einer Straßenbahnlinie entlang der Allee das Landschaftsbild in diesem Bereich zusätzlich verschlechtert würde.

3.2.4. Stellungnahme des lärmtechnischen Amtssachverständigen:

Befund:

Die fachliche Prüfung hat zu klären, ob jene Strecke der Verlängerung der Straßenbahnlinie Nr. 3, welche außerhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes liegt (und damit auf Grund gesetzlicher Bestimmung nicht unter die Ausnahme einer UVP-Pflicht fällt) im Hinblick auf Ausmaß und Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen den Schutzzweck der Kategorie E wesentlich beeinträchtigt.

Von der Antragsstellerin wurde am 21.09.2009 eine CD mit digitalen Daten zur Beurteilung der Fragestellung aus lärm- und erschütterungstechnischer Sicht übermittelt. Hierin sind schall- und erschütterungstechnische Angaben zu den bei der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH vorhandenen neuen Straßenbahngarnituren der Fa. Bombardier enthalten, weiters auch Angaben hinsichtlich der Fahrfrequenzen. Aus letzteren geht hervor, dass auf der Linie 3 (später Linie O) insgesamt in beiden Richtungen 248 Fahrten/Tag stattfinden. In der stärkstbelasteten Stunde finden 8 Fahrbewegungen pro Richtung statt (dies über 13 Stunden/Tag). Während der Nacht ist mit 8 Fahrten pro Richtung zu rechnen.

Die folgende Beurteilung geht davon aus, dass die Eisenbahnlinie 3 im zu beurteilenden Bereich nach dem Stand der Technik errichtet und betrieben wird. Aus diesem Grund wird aus den übermittelten Unterlagen von neuen Straßenbahngarnituren des Herstellers Bombardier (oder akustisch gleichwertige) ausgegangen, weiters von einer einwandfreien Gleisverlegung und -erhaltung.

Die Streckenplanung im untersuchten Abschnitt zeigt, dass hier ein Gebäude direkt auf der Trasse liegt bzw. die Trasse dieses Gebäude durchschneidet. In der folgenden Beurteilung wird davon ausgegangen, dass dieses Gebäude im Zuge der Trassenrealisierung abgelöst bzw. abgerissen wird und daher vernünftigerweise für die Ermittlung der Immissionssituation außer Betracht bleibt.

Zur Klärung des Beweisthemas wurden im Modell des Lärmkatasters Innsbruck (Projekt Umgebungslärmrichtlinie – strategische Lärmkartierung) anhand der digitalen Unterlagen die Straßenbahnlinien modelliert und deren Schallausbreitung ermittelt. Die Ausbreitungsberechnung erfolgte nach ONR 305011 „Berechnung der Schallimmission durch Schienenverkehr – Zugverkehr, Vershub- und Umschlagbetrieb“, Ausgabe 01.09.2004. Entsprechend dieser ON-Regel wurden die Emissionsdaten der Straßenbahnen aus den Erhebungen von DI Fiby, lärmtechnisches Gutachten Nr. 18-130/1, entnommen und im Wege einer Modellkalibrierung der längenbezogene Schalleistungspegel in Oktavbändern ermittelt. Aus den entsprechenden Fahrfrequenzen und den kalibrierten Schallemissionsangaben ergeben sich folgende längenbezogene Schalleistungspegel:

$$L_{W',A,Tag} = 62,9 \text{ dB}$$

$$L_{W',A,Nacht} = 62,9 \text{ dB}$$

Angaben jeweils pro Gleis

Die Ausweisung der zu erwartenden Immissionen erfolgt getrennt für Tag und Nacht. Folgende Planszenarien wurden ermittelt:

- Bestehende Schallimmissionsbelastung auf Grund von Straßenverkehrs im betroffenen Gebiet der Kategorie E:
- Darstellung der spezifischen Schallimmissionen des Straßenbahnverkehrs durch den zu betrachtenden Abschnitt Fischerhäusweg bis Abzweig Technikerstraße

Für die Berechnung der Schallimmissionen durch den Straßenbahnverkehr wurde kein Schienenbonus in Abzug gebracht.

Die entsprechenden Schallimmissionspläne sind getrennt für Tag und Nacht für eine Immissionshöhe von 4 m in der Anlage zu dieser Stellungnahme dargestellt.

#### Beurteilung aus erschütterungsfachlicher Sicht:

Basis für die erschütterungsfachliche Beurteilung auf das Schutzgebiet bildet das erschütterungstechnische Gutachten Nr. 18-130 von DI Peter Fiby. In diesem Gutachten wird in kurzem Abstand die maximale Schwinggeschwindigkeit und die Schwingstärke durch die Vorbeifahrten der Straßenbahngarnituren ermittelt. Es zeigt sich, dass in einem Abstand von 5,5 m bei den neuen Bombardier Niederflurtriebwagen die Immission nicht spürbar oder gerade spürbar ist. Auf Grund des gegebenen Abstandes zu den nächstgelegenen Gebäuden ab 25 m ist nicht damit zu rechnen, dass bei – wie bereits erwähnt ordnungsgemäßer Gleisverlegung und -erhaltung – Erschütterungen über der Fühlschwelle im gegenständlichen Schutzgebiet erreicht werden. Damit sind Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen im erheblichen Ausmaß nicht zu erwarten.

#### Schalltechnische Beurteilung:

Für eine gegebene Situation sind aus schalltechnischer Sicht zwei Fragestellungen von Interesse:

- Wie verändert sich die ortsübliche Schallimmissionen durch das Vorhaben?
- Welche spezifischen Immissionen für sich sind zu erwarten und sind diese kompatibel mit der Erwartungshaltung, welche sich aus der gegebenen Widmungs- und Nutzungssituation ableiten lässt?

Die Darstellung der ortsüblichen Schallimmission durch den Straßenverkehr zeigt in der ersten Häuserreihe durchgehend Vorbelastungen von über 60 dB am Tag und über 50 dB in der Nacht. An den exponiertesten Fassaden werden diese Werte sogar deutlich überschritten. Im Vergleich dazu liegen die Immissionen durch den Betrieb der Straßenbahn im zu beurteilenden Abschnitt (Fischerhäuslweg bis Abzweig Technikerstraße) um mehr als 10 dB niedriger, jeweils bezogen auf die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht. Spezifische Schallimmissionen bewirken rechnerisch dann keine Anhebung mehr, wenn sie um mind. 10 dB niedriger sind als die ortsübliche Schallimmission. Für den gegenständlichen Beurteilungsbereich bedeutet dies, dass es zu keiner Anhebung der durch den Straßenverkehr geprägten ortsüblichen Schallimmission kommt bzw. eine rechnerische Veränderung nicht eintritt.

Hinsichtlich des zweiten Bewertungskriteriums geben die Planungsrichtwerte nach der Flächenkategorie aus ÖNORM S 5021 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und die überörtliche Raumplanung“, Ausgabe 01.03.1998 Auskunft.

Der Planungsrichtwert kann diesbezüglich als zulässiger Immissionsgrenzwert interpretiert werden. Für ein städtisches Wohngebiet sind hier für den Tag  $L_{A,eq}$  von 55 dB, für die Nacht von 45 dB angegeben. Die in der Anlage dargestellten spezifischen Schallimmissionen an den exponiertesten Fassaden erreichen weder zur Tag- noch zur Nachtzeit diese Planungsrichtwerte für dieses Gebiet. Die spezifische Schallimmission durch den Straßenbahnverkehr ist damit nicht geeignet, die sich aus der gegebenen Flächenwidmung bzw. Gebietsnutzung ergebende Immissionserwartung wesentlich zu stören.

#### Zusammenfassung:

Auf Basis der vorgelegten ergänzten Unterlagen vom 21.9.2009 wurde unter Heranziehung eines Fahrzeugmaterials nach dem Stand der Technik sowie einem dem Stand der Technik entsprechenden Gleiszustand eine Schallimmissionsprognose für den Abschnitt Fischerhäusweg bis Abzweig Technikerstraße durchgeführt. Im Vergleich zur ortsüblichen Schallimmission durch den Straßenverkehr ergeben sich keine Anhebungen der vorhandenen Lärmbelastungen. Die widmungsspezifischen Planungsrichtwerte für das betroffene Schutzgebiet der Kategorie E (im vorliegenden Fall ein städtisches Wohngebiet) werden durch die spezifischen Schallimmissionen des Straßenbahnverkehrs nicht überschritten. Aus fachtechnischer Sicht sind damit erhebliche Umweltauswirkungen durch Lärm nicht zu erwarten.

#### **4. Rechtliche Beurteilung:**

##### **4.1. Zuständigkeit:**

Die Zuständigkeit der Tiroler Landesregierung zur Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ergibt sich aus § 39 Abs. 1 UVP-G 2000, wonach für Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 die Landesregierung zuständig ist.

##### **4.2. Allgemein:**

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
  - a.) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
  - b.) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
  - c.) auf die Landschaft und
  - d.) auf Sach- und Kulturgüterhat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Vorhaben im Sinne des UVP-G 2000 ist gemäß § 2 Abs. 2 die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger 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.

Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 des UVP-G 2000 angeführt sind, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Die UVP-Behörde hat gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 UVP-G durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Landesumweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidung einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

#### **4.3. Prüfung des Vorhaben in Bezug auf Anhang 1 des UVP-G 2000:**

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist im Bezug auf Vorhaben nach Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 zu prüfen:

*„a) Neubau von Eisenbahnfernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte;*

*b) Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;*

*c) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;*

*d) Vorhaben der lit. b und c, wenn das Längenkriterium nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist;*

*e) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet Kategorien A, B, C oder E berührt wird;*

*f) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;*

*g) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B oder C berührt wird;*

*h) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird.*

*Ausgenommen von lit. e bis h sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen; ausgenommen ist auch die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen.“*

Die schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A, B, C und E sind in Anhang 2 des UVP-G 2000 definiert. Gegenständlich ist lediglich schutzwürdiges Gebiet der Kategorien E (in oder nahe Siedlungsgebieten) betroffen:

*„Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:*

- 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),*
- 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.“*

Zu lit. a bis d der Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000:

Wie das umfangreiche Ermittlungsverfahren ergeben hat, werden durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 die Tatbestände der lit. a bis d **nicht** erfüllt, da

- a) es sich um keinen Neubau einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke oder ihrer Teilabschnitte handelt,
- b) die durchgehende Länge der Neubaustrecke lediglich 6,18 km beträgt,
- c) es sich um keine Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, bei der die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist, handelt,
- d) das Längekriterium von 10 km auch nicht gemeinsam mit an das gegenständliche Vorhaben unmittelbar angrenzenden noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken erfüllt wird.

Zu lit. e bis h der Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000:

Zu den lit. e bis h ist grundsätzlich festzuhalten, dass von diesen Tatbeständen Straßenbahnen innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, ausgenommen sind. Wie der Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen entnommen werden kann, liegt die gesamte Strecke der erweiterten Linie 3 mit Ausnahme des Abschnittes Fischerhäuslweg zum Abzweig Technikerstraße in Innerortslage. Da es sich gemäß der verkehrstechnischen Stellungnahme auch um eine Straßenbahn im Sinne des § 5 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 handelt, die ausschließlich der Personenbeförderung dient, ist das gegenständliche Vorhaben mit Ausnahme des ca. 750 m langen Abschnittes zwischen Fischerhäuslweg und Abzweig Technikerstraße von den Tatbeständen der lit. e bis h ausgenommen.



Da der Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen zu entnehmen ist, dass der Abschnitt vom Fischerhäusweg bis zum Abzweig Technikerstraße zur Gänze in einem Gebiet der Kategorie E (Anhang 2 des UVP-G 2000) liegt, ist in diesem Bereich der Tatbestand der lit. e der Z 10 des Abschnitt 1 des UVP-G 2000 erfüllt (Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird).

#### **4.4. Einzelfallprüfung:**

Daher hat die Behörde gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien E) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko);
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur);
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Es ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Zu dieser Frage hat sich der lärmtechnische Amtssachverständige dahingehend geäußert, dass sich im Vergleich zur ortsüblichen Schallimmission durch den Straßenverkehr keine Anhebungen der vorhandenen Lärmbelastungen ergeben. Die widmungsspezifischen Planungsrichtwerte für das betroffene Schutzgebiet der Kategorie E werden durch die spezifischen Schallimmissionen des Straßenbahnverkehrs im Bereich zwischen dem Fischerhäusweg bis zum Abzweig Technikerstraße nicht überschritten. Aus lärmtechnischer Sicht sind damit keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Lärm zu erwarten.

Auch der naturkundefachliche Amtssachverständige hat sich dahingehend geäußert, dass durch das geplante Vorhaben keine Beeinträchtigungen aus naturkundefachlicher Sicht zu erwarten sind

Der raumordnungsfachliche Amtssachverständige hat sogar ausgeführt, dass in Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsverlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs eine Verbesserung der Situation im Sinne des Schutzzweckes für das Gebiet der Kategorie E zu erwarten ist.

Unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen wird daher durch den Abschnitt vom Fischerhäuslweg bis zum Abzweig Technikerstraße der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E festgelegt wurde, nicht wesentlich beeinträchtigt.

Zu diesem Schluss ist im Übrigen auch der Landesumweltanwalt von Tirol gekommen, der mit Schreiben vom 30.10.2009, LUA-0-3.4/1, mitgeteilt hat, dass auf Grund des Ergebnisses des durchgeführten Ermittlungsverfahrens davon auszugehen ist, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 durchzuführen ist. Der Landesumweltanwalt von Tirol begrüßt die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes, zumal davon ausgegangen werden könne, dass durch diese Maßnahme die von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Linienbusse ersetzt werden.

#### **4.5. Zusammenfassung:**

Aus diesen Gründen ergibt sich, dass durch die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 lediglich der Tatbestand der lit. e der Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 erfüllt wird.

Die gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 durchgeführte Einzelfallprüfung hat jedoch ergeben, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E festgelegt wurde, nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher nicht durchzuführen.

#### **4.6. Kosten:**

Die Kosten stützen sich auf die im Spruch angeführten gesetzlichen Bestimmungen.

#### **4.7. Hinweis:**

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass sich diese Feststellung nur auf die eingereichten und signierten Projektunterlagen vom 14.07.2009 sowie die Projektergänzungen vom 21.09.2009 bezieht. Sollte das Vorhaben abweichend vom Antrag ausgeführt werden, so wäre ein derart modifiziertes Vorhaben nicht mehr von der vorliegenden Negativfeststellung umfasst.

Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

#### **Ergeht an:**

1. die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, zH der Schwartz und Huber - Medek Rechtsanwälte OEG, Stubenring 2, 1010 Wien, *samt Zahlschein und signiertem Projekt C*;
2. die Bürgermeisterin der Landeshauptstadt Innsbruck als mitwirkende Behörde und als Vertreterin der Standortgemeinde, p.A. Stadtmagistrat Innsbruck, Maria-Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck;
3. den Landesumweltanwalt von Tirol, Brixnerstraße 2, 6020 Innsbruck, (*do. Zl. LUA-0-3.4/1*);

4. das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan, im Wege über die Abteilung Wasserwirtschaft, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck.

**Ergeht abschriftlich per E-Mail zur Kenntnis an:**

1. das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, Abteilung V/I, Stubenring 1, 1012 Wien, [abteilung.51@lebensministerium.at](mailto:abteilung.51@lebensministerium.at);
2. das Umweltbundesamt, Referat Umweltbewertung, Spittelauerlände 5, 1090 Wien, [uvp@umweltbundesamt.at](mailto:uvp@umweltbundesamt.at);
3. den naturkundefachlichen Amtssachverständigen Mag. Otto Leiner, im Hause;
4. den lärmtechnischen Amtssachverständigen Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner, Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck;
5. den verkehrsplanerischen Amtssachverständigen DI Dr. Alfred Lintner, Abteilung Verkehrsplanung, im Hause;
6. den raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen DI Martin Schönherr, Abteilung Raumordnung-Statistik, örtliche Raumordnung, Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck.

Für die Landesregierung  
Mag. Alexander Spielmann