



Amtssigniert. SID2011071060896
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Umweltschutz

Mag. Julia Schmalzl

Telefon +43(0)512/508-7718

Fax +43(0)512/508-3455

umweltschutz@tirol.gv.at

DVR:0059463

UID: ATU36970505

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

Geschäftszahl U-5216/31

Innsbruck, 26.07.2011

BESCHIED

Mit Bescheid vom 02.11.2009, Zl. U-5216/16, hat die Tiroler Landesregierung festgestellt, dass für die in diesem Bescheid detailliert beschriebene Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Mit Schreiben vom 22.02.2011 hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, vertreten durch die schwarz huber-medek & Partner rechtsanwälte og, Stubenring 2, 1010 Wien, einen Antrag auf bescheidmäßige Feststellung eingebracht, dass hinsichtlich der weiteren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen sei und hiezu Projektunterlagen („UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Technik West“) vorgelegt.

SPRUCH:

Die Tiroler Landesregierung als zuständige UVP-Behörde I. Instanz gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009, entscheidet gemäß §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 2, 3 Abs. 1, 2, 4 und 7 UVP-G 2000 iZm 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, Pastorstraße 5, 6020 Innsbruck, vertreten durch die schwarz huber-medek & Partner rechtsanwälte og, Stubenring 2, 1010 Wien, wie in der signierten Projektseinreichung „UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Technik West“ beschrieben, 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. 98/2009, in Verbindung mit der Z 76 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2007, LGBl. Nr. 30/2007, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 118/2009, wird die Verwaltungsabgabe für die Erteilung der Bewilligung mit **€ 100,00** bestimmt.

Gemäß § 76 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG 1991), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 111/2010, ist der genannte Betrag von der Antragstellerin binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mit beigelegtem Erlagschein einzuzahlen.

HINWEIS:

Nach dem Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 191/2011, in Verbindung mit der GebG-ValV 2007, BGBl. II Nr.128/2007, sind der Antrag und die Projektunterlagen wie folgt zu vergebühren:

Antrag:	EUR	14,30
Planunterlagen:	EUR	49,10
Gesamt:	EUR	63,40

Sämtliche vorzitierte Beträge sind in dem, im beiliegenden Erlagschein ausgewiesenen Betrag bereits enthalten und binnen zwei Wochen an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, zu überweisen.

RECHTSMITTELBELEHRUNG:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von vier 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 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 22.02.2011 hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, vertreten durch die schwartz huber-medek & Partner rechtsanwälte og, Stubenring 2, 1010 Wien, einen Antrag auf bescheidmäßige Feststellung eingebracht, dass hinsichtlich der weiteren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen sei. Hierzu legte sie die Projektunterlagen „UVP-Feststellungsverfahren Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Technik West“ vor.

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

1. Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen DI Martin Schönherr vom 22.04.2011, Zl. RO-STAT-1.3933.07/15-2011,
2. Stellungnahme des verkehrsplanerischen Amtssachverständigen DI Dr. Alfred Lintner vom 10.05.2011, Zl. VIb4-E28/114,
3. Stellungnahme des emissionstechnischen Amtssachverständigen Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner vom 09.05.2011, Zl. Vie1-U-6571/3-11,
4. Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen Mag. Otto Leiner vom 07.06.2011, Zl. U-5216/23, und
5. Stellungnahmen des wasserfachlichen Sachverständigen Ing. Herbert Polland vom 15.06.2011, Zl. VIh-381/01/86, und vom 06.07.2011, Zl. VIh-381/01/87.

Mit Schreiben vom 07.07.2011, Zl. U-5216/26, 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.

Daraufhin langten die Stellungnahmen des Landesumweltanwalts von Tirol vom 12.07.2011, Zl. Landesumweltanwalt-0-3.4/2/3-2011, und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 11.07.2011, Zl. VIhPlanOrg-850/DM/235, ein.

Die Landeshauptstadt Innsbruck und die Antragstellerin haben keine Stellungnahmen abgegeben.

2. Sachverhalt:

2.1. Allgemein:

Es ist geplant, die Straßenbahnlinie 3 im Anschluss an die im oe Bescheid vom 02.11.2009, ZI. U-5216/16, bereits behandelte Ausbaustufe 2 ab der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße über die Technikerstraße bis zur neuen Haltestelle Technik West im Bereich der Technikerstraße zu verlängern.

2.2. Feststellungen aus verkehrsplanerischer Sicht:

Die durchgehende Länge des Neubauabschnittes von der Hst Technik bis zur Hst Technik West beträgt ca. 690 m.). Es handelt sich somit nicht um einen Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

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. 25/2010, die ausschließlich der Personenbeförderung dient.

2.3. Feststellungen aus raumordnungsfachlicher Sicht:

Die verfahrensgegenständliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 befindet sich zum Teil außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete. Dies betrifft den Bereich der letzten ca 300 m bis zum westlichen Ende der geplanten Ausbaustrecke.

Der außerhalb geschlossener Ortschaft befindliche Teil des Vorhabens liegt zur Gänze in einem Gebiet der Kategorie E gemäß Anhang 2 des UVP-G 2000 („In oder nahe Siedlungsgebieten“).

Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird der Ersatz einer in diesem Bereich bereits verlaufenden Buslinie durch ein komfortableres und leistungsfähigeres öffentliches Verkehrsmittel vor allem in Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs als Verbesserung der Situation im Sinne der Schutzzwecke der Kategorie E angesehen.

2.4. Feststellungen aus lärmtechnischer Sicht:

Durch das gegenständliche Vorhaben ist eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks der Kategorie E aus lärm- und erschütterungstechnischer Sicht nicht zu erwarten.

2.5. Feststellungen aus naturkundefachlicher Sicht:

An diesem Streckenabschnitt sind keine geschützten Flächen nach dem TNschG 2005 und auch keine geschützten Pflanzenarten vorzufinden. Die nicht auszuschließende Beeinträchtigung von Amphibien kann durch geeignete Vorkehrungen hintangehalten werden. Möglich Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können ausgeschlossen werden.

2.6. Feststellungen aus wasserfachlicher Sicht:

Bei Verwirklichung des Bauvorhabens ist mit keinen vorhabenstypischen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen. Sowohl für die Bauphase als auch für den Betrieb sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes, für den das Wasserschongebiet Höttinger Au-West festgelegt wurde (Kategorie C), zu erwarten.

3. Beweiswürdigung:

3.1. Allgemeine Beschreibung:

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

- Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000
- Erläuterungsbericht zum UVP- Feststellungsverfahren vom Februar 2011
- Beilage 1: Übersichtsplan Verlängerung Linie 3 bis Technik West
- Beilage 2: Verordnung Grundwasserschongebiet Höttinger Au-West und Planausschnitt Gebietsabgrenzung Schongebiet
- Beilage 3: Übersichtspläne Flächenwidmung
- Beilage 4: CD-ROM mit schall- und erschütterungstechnische Angaben zu den Straßenbahngarnituren
- Beilage 5: Betriebsprogramm und Fahrplanentwurf Straßenbahnlinie 3

3.2. Feststellung der Amtssachverständigen:

Die UVP-Behörde hat in ihrem Ermittlungsverfahren zur Beantwortung der entscheidungsrelevanten Fachfragen (Feststellungen in den Kapiteln 2.2. bis 2.6.) Amtssachverständige aus den Bereichen Verkehrsplanung, Raumordnung, Naturkunde, Lärm- und Erschütterungstechnik und Siedlungswasserwirtschaft 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:

Der Ausbau der Straßenbahnlinie 3 ist in Etappen vorgesehen. 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 – Fischerhäusweg 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.

Mit Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 2.11.2009, U-5216/16 wurde festgestellt, dass für diese angeführten Maßnahmen keine UVP erforderlich ist.

Die Antragstellerin plant nunmehr die weitere Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke ab der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West.

a) 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 des Neubauabschnittes von der Hst Technik bis zur Hst Technik West beträgt ca. 690 m (siehe Pkt. 4.2 des Erläuterungsbericht und Beilage 1 der Antragsunterlagen). Es handelt sich somit nicht um einen Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

b) 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)?

Da es sich um einen Neubau und keine Änderung handelt sowie aufgrund der geringen Länge ist der Änderungstatbestand aus Anhang 1 Ziffer 10 lit. c UVP-G 2000 nicht erfüllt.

c) Wird das Längenkriterium von 10 km (Punkt 1.a bzw. 1.b) 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)?

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

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 Gleisstrasse der bestehenden Straßenbahnlinie 1 bzw. Stubaitalbahn auf einer Länge von ca. 1,0 km. 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 und daher bei der Kumulierung nicht zu berücksichtigen.

Änderungen ergeben sich auch punktuell bei den Umbauabschnitten im Bereich der Kreuzungen Amraser Straße – Ingenieur-Etzel-Straße – Museumstraße – Bruneckerstraße und Salurner Straße – Maria-Theresien-Straße sowie den Ausbauabschnitten (Errichtung eines zusätzlichen Gleises) 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. 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. Der Änderungstatbestand aus Anhang 1 Ziffer 10 lit. c UVP-G 2000 ist nicht erfüllt und daher bei der Kumulierung ebenfalls nicht zu berücksichtigen. Gleiszulegungen sind keine Maßnahmen gemäß Anhang 1 Ziffer 10 lit. b und c und somit nicht zu kumulieren.

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 Gleisstrasse in der Philippine-Welser-Straße beträgt ca. 300 m. Aufgrund der geringen Länge ist auch dabei der Änderungstatbestand aus Anhang 1 Ziffer 10 lit. c UVP-G 2000 nicht erfüllt. Dieser Abschnitt grenzt zudem nicht unmittelbar an.

Die durchgehende Länge der Neubaustreckenabschnitte der Ausbaustufe 1 und 2 beträgt ca. 6,18 km. Zuzüglich der angrenzenden weiteren Verlängerung um ca. 690 m ergibt sich somit eine kumulierte Streckenlänge von ca. 6.870 m.

Somit 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 nicht erfüllt.

d) Handelt es sich um die Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wobei 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. f Anhang 1 UVP-G 2000)?

Die Frage ist nicht von Relevanz, da es sich im Bereich von der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West um keine Bestandsstrecke und damit Änderung einer Eisenbahnstrecke oder ihrer Teilabschnitte handelt.

e) 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)?

Da es sich um einen Neubau handelt kommt es zu keiner Änderung einer Eisenbahnstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km.

f) 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 Bereich von der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West um keine bestehende Eisenbahnstrecke handelt.

g) 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)?

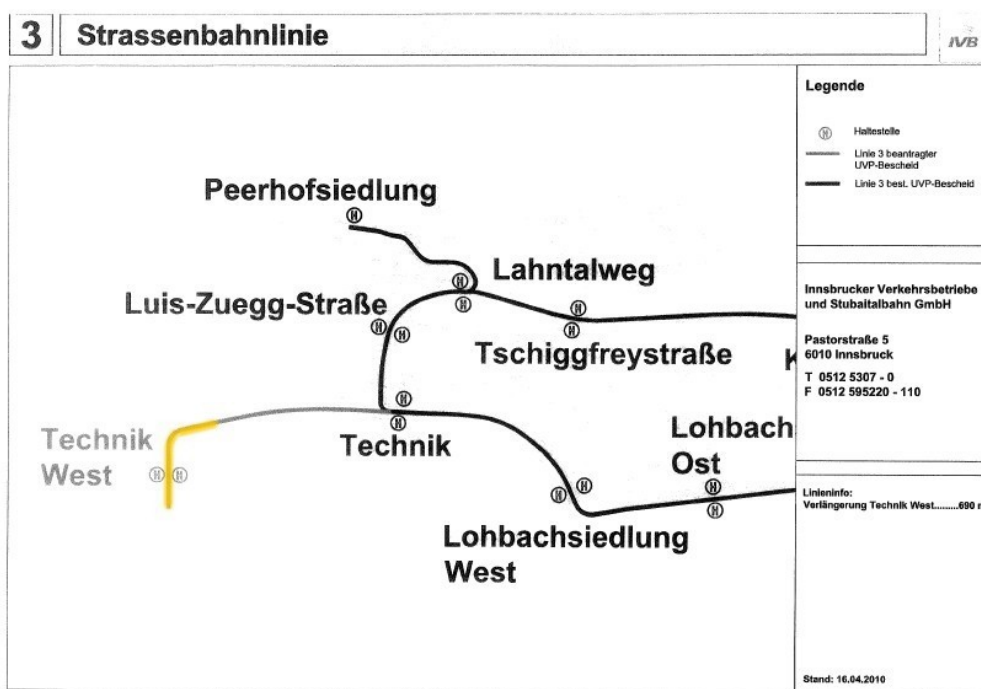
Bei der gegenständlichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 handelt es sich betrieblich um eine Straßenbahn iSd § 5 Abs. 1 EisbG (straßenabhängige Bahn), die ausschließlich der Personenbeförderung dient.

3.2.2. Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen:

Welche Teile des gegenständlichen Vorhabens sind als außerhalb geschlossenen Siedlungsgebiets iSd obigen Ausführungen gelegen anzusprechen (Ausnahmetatbestand der Ziffer 10 Anhang 1 UVPG 2000)?

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

Die insgesamt ca. 690m lange Trasse dieser Ausbaustufe verläuft zu ca. 2/3 in Straßenlage, zu einem Drittel am westlichen Ende in Seitenlage. Genau genommen handelt es sich bei dem Streckenteil außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete (bzw. randlich gelegen) um den gelb markierten, ca. 300m langen Abschnitt, da die anschließenden Abschnitte (östlich Technikerstraße 25f) im 300m-Umfeld bereits allseits Bebauungen aufweisen und somit innerörtlich liegen.



Quelle: Beilage: Straßenbahnnetz Innsbruck West mit Darstellung des UVP Feststellungsgegenstandes (Stand 16.4.2010), mit Markierung des relevanten Bereichs



Auszug aus TIRIS - Adressverortung, Technikerstraße 25f ist ein überschüttetes Institutsgebäude (Zoologie) mit beträchtlichen Ausmaßen.

Somit kann festgestellt werden, dass nur die geplante Ausbaustufe Linie 3 im Technikerstraße auf ca. 300m Länge außerhalb geschlossener Ortschaften liegen wird.

Liegen die außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete befindlichen Anlagenteile in einem Gebiet der Kategorien E, also im Nahebereich eines Siedlungsgebietes (Ziffer 10 lit. e - h Anhang 1 UVP-G 2000)?

Südlich bzw. östlich grenzt an die Technikerstraße eine als „SUC“ gewidmete Fläche an. Gem. Flächenwidmungsplan ist dieser Bereich als „Sonderfläche Universitätscampus“ ausgewiesen. Die darin enthaltenen zulässigen Nutzungen (Universitätsinstitute, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Studentenwohnungen) entsprechen der Widmungskategorie eines allgemeinen Mischgebiets. Anzumerken ist weiters, dass gem. ÖRK westlich der Technikerstraße der Ausbau von Freizeitanlagen eingetragen ist.

Wenn ja, 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 (Ziffer 10 lit. e - h Anhang 1 UVP-G 2000)?

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

Im Hinblick auf §3 UVP-G 2000 wird Folgendes festgestellt:

Raumplanungsfachlich relevante Kriterien zu Merkmalen des Vorhabens:

Größe

Wie bereits erwähnt sind nur ca. 40% der Straßenbahn - Ausbaustufe außerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegen.

Belästigungen und Belastungen

Wesentliche zusätzliche Belästigungen und Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen¹ sind nicht zu erwarten, da eine bereits dort verlaufende Buslinie ersetzt wird. 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 zu zwei Dritteln in Straßenraum geführt wird. In Seitenlage befindet sich die Endhaltestelle mit, die mit reduzierter Geschwindigkeit angefahren wird. Eine zusätzliche Gefährdung der Bewohner aus diesem Siedlungsgebiet ist ebenfalls auszuschließen, da die Straßenbahn dort geführt wird, wo bereits jetzt der Busverkehr abgewickelt wird. Der Wechsel von Straßen in Seitenlage, befindet sich ca. 20m westlich des Alterheimszuganges und ist gut einsehbar.

Raumplanungsfachlich relevante Kriterien zum Standort Vorhabens:

Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung

Sie könnte sich im Planungsabschnitt allenfalls in Innerortslage (und auch nur dort raumordnungsfachlich zu prüfen) ergeben; die Erfahrungen bei der eisenbahnrechtlichen Verhandlung des ersten Ausbauschnittes haben gezeigt, dass u.U. besondere Anforderungen an einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich bestimmter Nutzungen in Innerortslage gestellt werden. Denkbar wäre das hier im Bereich der Universität und der Lebensmittelversuchsanstalt. Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass solche Nutzungskonflikte bereits innerhalb der hier definierten Widmungskategorie „SUC“, die Eigenschaften eines allgemeinen Mischgebiets aufweist, baulich gelöst werden (müssen) und somit aufgrund des Widmungsbestandes nicht eine solchen Empfindlichkeit unterstellt werden darf.

Raumplanungsfachliche relevante Kriterien zu potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt:

¹ Vgl. Erschütterungstechnisches Gutachten von DI Fiby, Schlusssatz: „Daraus kann abgeleitet werden, dass der Lagerung der Gleise beim Befahren mit den neuen Garnituren eine wesentlich geringere Rolle zukommt. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass aufgrund der bereits erfolgten Erschütterungsreduktion zwischen 50 und 80% durch den Einsatz der neuen Garnituren, die Gleislagerung nicht mehr wesentlich zur Verbesserung beiträgt. Bezüglich der Wahrnehmungskategorie kann die Erschütterung als „gerade spürbar“ bzw. teilweise „nicht spürbar“ eingestuft werden.“

Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Es wird dazu auf den Punkt „Belästigungen und Belastungen“ verwiesen

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

Zusammenfassung

Die Zuweisung des Abschnittes westlich Technikerstraße 25 f zur Außerortslage in Kategorie E ist schlüssig. Darüber hinausgehend befindet sich die prüfungsgegenständliche Strecke in Innerortslage.

Im Hinblick auf den 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 wird das Projekt als Verbesserung der Situation im Sinne der Schutzzwecke für Kategorie E angesehen.

Aus raumplanungsfachlicher Sicht wird den unter 5.2.2 und 5.3 des Feststellungsantrags dargelegten Ergebnissen zugestimmt.

3.2.3. Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen:

Geplant ist ein Ausbau des Innsbrucker Straßenbahnnetzes und im ggstl. Fall eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3. Die Straßenbahnlinie 3 soll ab der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße über die Technikerstraße zur neuen Haltestelle Technik West verlängert werden.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass an diesem Streckenabschnitt keine geschützten Flächen nach dem TNschG 2005 und auch keine geschützten Pflanzenarten vorzufinden sind. Im Areal der Technik wurden aber diverse Biotope geschaffen, u.a. haben sich dort Amphibienpopulationen etablieren können. Die Tiere wechseln in die freien Flächen nach Nordwesten und Westen hin.

Durch die Errichtung der Straßenbahn im ggstl. Bereich sind Beeinträchtigungen von Amphibien nicht auszuschließen. Durch geeignete Vorkehrungen während der Bauphase und auch eventuell in der Betriebsphase (Leiteinrichtungen) könnten diese aber hintangehalten werden.

Mögliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können ausgeschlossen werden, da der gegenständliche Bereich bereits durch die Straße stark geprägt wird und die Errichtung einer Straßenbahnlinie entlang der Straße in diesem Bereich nicht zusätzlich verschlechtert würde.

3.2.4. Stellungnahme des lärmtechnischen Amtssachverständigen:

Ist aus lärm- und erschütterungstechnischer Sicht zu erwarten, dass durch das Vorhaben, unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den die Kategorie E festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird (Ziffer 10 lit. e - h Anhang 1 UVP-G 2000)?

BEFUND

Mit dem Feststellungsantrag gem. § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 vom 18.02.2011 wurde seitens der Rechtsvertreter ausgeführt:

Aus den angeschlossenen Unterlagen ergibt sich, dass für das Vorhaben der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Technik West keine UVP durchzuführen ist, weil

- der Schwellenwert von 10 km auch bei Zusammenrechnung aller Teilabschnitte nicht erreicht wird und
- gleichwohl mit dem Vorhaben Schutzgebiete der Kategorie C und E berührt werden – der Schutzzweck der Schutzgebiete der Kategorien C und E nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Unter die zitierten Unterlagen fällt eine Technische Beschreibung der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH vom Februar 2011.

Entsprechend den Ergebnissen des mit Bescheid vom 02.11.2009 abgeschlossenen UVP-Feststellungsverfahren ist davon auszugehen, dass sich im Vergleich zur ortsüblichen Schallemission durch den Straßenverkehr durch das Vorhaben keine Anhebung der vorhandenen Lärmbelastungen ergeben, und dass die Widmung spezifischen Planungsrichtwerte für das betroffenen Schutzgebiet der Kategorie E durch die spezifischen Schallemissionen des Straßenbahnverkehrs nicht überschritten werden. Es sind daher keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Lärm zu erwarten.

BEURTEILUNG

Die Grundlagen für die oben angesprochenen Aussagen wurden durch den Gefertigten selbst im Jahr 2009 ermittelt. Auch ohne nochmalige detaillierte schalltechnische Berechnung kann diese Aussage auf den Bereich der Projektserweiterung übertragen werden, da sowohl eingesetztes Wagenmaterial, Fahrfrequenzen und Oberbau gleich sind. Im Hinblick auf allfällige Einwirkungen durch Erschütterungen ist auch anzunehmen, dass durch die neuen Niederflurtriebwagen bei ordnungsgemäßer Gleisverlegung und –instandhaltung die Fühlschwelle bei den nächstgelegenen Gebäuden unterschritten wird. Die zusammenfassenden Aussagen, wonach keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgebiet E durch die beantragte Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zu Technik West zu erwarten sind, erscheinen vom fachtechnischen Standpunkt plausibel.

Der schall- und erschütterungstechnische Amtssachverständige bezieht sich auf sein Gutachten vom 16.10.2009, Zl. Vle1-U-6571/1-09, welches er in dem mit Bescheid vom 02.11.2009, Zl. U-5216/16, abgeschlossenen Verfahren zur Feststellung einer allfälligen UVP-Pflicht für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in den Ausbaustufen 1 und 2 erstattete. In diesem führte er aus:

Befund

Die fachliche Prüfung hat zusammenfassend also 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, Verschub- 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 Fischerhäuslweg 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 Fischerhäuslweg 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.

3.2.4. Stellungnahme des wasserfachlichen Amtssachverständigen:

Nach dem Projekt ist vorgesehen, dass die Straßenbahnlinie 3 (im Anschluss an die mit Bescheid vom 02.11.2009, Zl. U-5216/16, bereits behandelte Ausbaustufe 2) ab der Kreuzung Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße Richtung Westen entlang der Technikerstraße bis zur neuen Haltestelle Technik West verlängert werden soll. Ein Teil der geplanten Verlängerung befindet sich im Grundwasserschongebiet 1 zum Schutz der Vertikalfilterbrunnen V1 und V2 des Grundwasserwerkes Höttinger Au-West der Landeshauptstadt Innsbruck LGBl. Nr. 6/1985, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 88/2002.

Aus dem Projekt ist zu entnehmen, dass der Bereich der Haltestellenanlage - außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche - als eingedecktes Gleis ausgeführt wird. Der Bereich der Haltestelle und der Gleistrasse wird vom vorhandenen Gelände ca. 1 m hoch bis auf das Niveau der Straße aufgeschüttet. Die Gleistragkonstruktion reicht nur 0,50 m tief in den Boden. Sowohl der Haltestellenbereich als auch die Gleistrasse wird durch Randleisten von den übrigen Grünflächen getrennt. Die anfallenden Oberflächenwässer werden entweder über seitlich angeordnete Straßenabläufe bzw. über die Schienenentwässerungen ins öffentliche Kanalnetz eingeleitet. An der bestehenden Straßenoberfläche bzw. Straßenentwässerung erfolgt keine Änderung.

Am 05.07.2011 wurde durch den ha. SV der Konsenswerber, Herr Ing. Gabl von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und Stubaitalbahnen GmbH, Innsbruck, kontaktiert und weitere Informationen über das geplante Vorhaben eingeholt. Herr Ing. Gabl berichtet, dass in dem Abschnitt wo sich die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 im Grundwasserschongebiet befindet, geringe Grabungsarbeiten notwendig sind. So müssen u.a. bestehende Kanal- und Wasserleitungen verlegt werden. Bei den Bauarbeiten wird aber besondere Rücksicht auf das Schutzgut Grundwasser gelegt, so werden zB: im Baustellenbereich keine wassergefährdenden Stoffe gelagert oder umgeschlagen. Ansonsten handelt es sich bei den Bauarbeiten um gewöhnliche Arbeiten, wie sie bei jeder Kanalbaustelle anzutreffen sind.

Stellungnahme aus wasserfachlicher Sicht:

Ein Teil der gegenständlichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 liegt **im Grundwasserschongebiet 1** des Grundwasserwerkes Höttinger Au-West.

Es wird festgestellt, dass durch die im Projekt angeführten Angaben und durch die ha. eingeholten Auskünfte bei der Verwirklichung des Bauvorhabens mit keinen vorhabenstypischen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen ist. Sowohl für die Bauphase als auch für den Betrieb sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes, für den das Wasserschongebiet Höttinger Au-West festgelegt wurde, zu erwarten.

Ungeachtet dessen ist aber eine **Bewilligung nach LGBl. Nr. 6/1985**, siehe ha. Stellungnahme vom 15.06.2011, Zl. VIh-381/01/86, erforderlich.

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 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen. 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 Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe sind 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 Vorhabens 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 Freibekkenbäder, 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 Eisenbahnfernverkehurstrecke oder ihrer Teilabschnitte handelt,
- b) die durchgehende Länge der Neubaustrecke lediglich 650 m 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.

Gemäß der verkehrstechnischen Stellungnahme handelt es sich gegenständlich um eine Straßenbahn im Sinne des § 5 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957. Wie der Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen entnommen werden kann, liegen jedoch die letzten 300 m der geplanten Streckenerweiterung außerhalb geschlossenen Siedlungsgebiets. Es liegt daher kein Ausnahmefall iSd obigen Ausführungen vor, weshalb die Anwendbarkeit der lit. e bis h der Z 10 des Anhangs 1 des UVP-G 2000 zu prüfen war. Die genannten lit. e bis h setzen voraus, dass ein schutzwürdiges Gebiet der im jeweiligen lit. genannten Kategorie(n) berührt wird.

Der Stellungnahme des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen ist diesbezüglich zu entnehmen, dass der letzte Abschnitt der Ausbaustrecke von 300 m zur Gänze in einem Gebiet der Kategorie E (Anhang 2 des UVP-G 2000) liegt. Ebenso überschneidet sich der Vorhabensbereich mit einem Gebiet der Kategorie C des Abschnitt 1 des UVP-G 2000, nämlich dem in LGBl. Nr. 6/1985 ausgewiesenen Grundwasserschongebiet zum Schutz der Vertikalbrunnen V1 und V2 des Grundwasserwerkes Höttinger Au-West der Landeshauptstadt Innsbruck.

Der Tatbestand der lit. e der Z 10 des Abschnitt 1 des UVP-G 2000 (Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien C und E berührt wird) ist daher erfüllt.

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 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, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften);

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.

Der Stellungnahme des lärmtechnischen Amtssachverständige ist diesbezüglich zu entnehmen, 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 nicht überschritten. Aus lärmtechnischer Sicht sind damit keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Lärm zu erwarten. Durch die zu erwartenden Erschütterungen ist ein Überschreiten der Föhlschwelle bei den nächstgelegenen Gebäuden nicht zu erwarten.

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

Der raumordnungsfachliche Amtssachverständige hat in seiner oben zitierten Stellungnahme ausgeführt, dass im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sogar eine Verbesserung der Situation im Sinne der Schutzzwecke für Kategorie E erwartet wird.

In Hinblick auf die Lage des Vorhabens im Grundwasserschongebiet Höttinger Au-West ist auf Grund der Stellungnahme des wasserfachlichen Amtssachverständigen nicht mit erheblichen vorhabenstypischen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

Unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen wird daher durch den außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete gelegenen Teil des Vorhabens der Schutzzweck, für den die schutzwürdigen Gebiete der Kategorien C und E festgelegt wurde, nicht wesentlich beeinträchtigt.

Zu diesem Schluss ist im Übrigen auch der Landesumweltanwalt von Tirol gekommen, der mit Schreiben vom 12.07.2011, Zl. LUA-0-3.4/2/3-2011, mitgeteilt hat, dass sE keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 durchzuführen ist. Grundsätzlich begrüßt er 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 den dargestellten Gründen ergibt sich, dass durch die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Technik West 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 die schutzwürdigen Gebiete der Kategorien C und E festgelegt wurden, 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 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 Stubaitalbahnen GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, zH der Schwartz und Huber-Medek Rechtsanwälte OEG, Stubenring 2, 1010 Wien, *samt Zahlschein und signiertem Projekt B*;
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, Meraner Straße 5, 6020 Innsbruck;
4. den Landeshauptmann von Tirol als mitwirkende Behörde, p.A. Abteilung Verkehrsplanung, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck;
5. das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan, im Wege über die Abteilung Wasserwirtschaft, Herrngasse 1-3, 6020 Innsbruck.

Ergeht abschriftlich per E-Mail zur Kenntnis an:

1. das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, Abteilung VII, Stubenring 1, 1012 Wien, abteilung.51@lebensministerium.at;
2. das Umweltbundesamt, Referat Umweltbewertung, Spittelauerlände 5, 1090 Wien, 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, Herrngasse 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;
7. den wasserfachlichen Amtssachverständigen Ing. Herbert Polland, Abteilung Wasserwirtschaft, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck.

Für die Landesregierung

Mag. Julia Schmalzl