

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter/in

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

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

Geschäftszahl: BMVIT-820.114/0011-IV/IVVS4/2019

Wien, 3. Dezember 2019

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten
Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten
Bahn-km 18,000 – Bahn-km 31,816

Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017
Projektabschnitt Wundschuh – Weitendorf, km 18,000 bis km 19,700

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange
sowie forstrechtliche Bewilligung

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet über die Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18.12.2017 betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und vom 30.5.2018 betreffend Erteilung der Rodungsbewilligung wie folgt:

BESCHEID

Spruch

A. eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das **Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017** für den **Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten**; Bahn-km 18,000 – Bahn-km 31,816 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt, **die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** und die **wasserrechtliche Bewilligung** erteilt.

Das Erfordernis des Erwerbes der für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche **Maßnahmen für die Streckenausrüstung des Abschnitts:**

- Errichtung der Oberleitungsanlagen und sonstigen elektrotechnischen Anlagen,
- Errichtung der Leit- und Sicherungstechnik.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständlichen **Maßnahmen (Änderungen) für den Vollausbau:**

- Anpassung der Regelquerschnitte an den aktuellen Stand der Technik,
- Adaptierung der Ausbaugeschwindigkeit von $v_e = 200$ km/h gemäß HL-RL auf $v_{max} = 250$ km/h,
- Umtrassierung der Gleise 1 und 2, km 17,541 – km 18,613, Länge 1.072 m,
- Ergänzung Bedienungsweg r.d.B. mit Begleitwegbrücke über den Poniglbach in km 18,761,
- Kunstbauten:
- Ergänzung Poniglbachbrücke, km 18,761, mit Wegbrücke West,
- Rohrdurchlass DN 1000, km 19,638, Verlängerung.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständlichen **Maßnahmen (Änderungen) für den bedarfsgerechten Ausbau:**

- Betriebsprogramm bedarfsgerechter Ausbau,
- Provisorische Anschwenkung Gleis 2, von km 17,808 – km 18,286, Länge 478 m, für $v_{max} = 160$ km/h.

Nicht Gegenstand dieser Einreichung sind gemäß § 10 EisbG **eisenbahntechnische Einrichtungen**, die keine eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen sind.

Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur **Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßennetze sowie Wasserläufe**, wie im Projekt dargestellt ist, auf ihre Kosten **verpflichtet** ist.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgender **Bauentwurf** zugrunde:

- „Koralmbahn Graz - Klagenfurt; Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017; UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten, Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten; Koralmbahn km 18,000 – km 19,700.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgendes, dem Bauentwurf beigegebene **Gutachten gemäß 31a EisbG** zugrunde:

- Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 22.11.2017, Verfasser: DI Markus Mayr in Zusammenarbeit mit den Gutachtern der weiteren betroffenen Fachgebiete, samt allgemein verständlicher Zusammenfassung („Schlussfolgerung“).

II. Das Bauvorhaben ist **bis 31.12.2027** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.

III. Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen **Betriebsbewilligung** ist nach Fertigstellung des Bauvorhabens unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen **gesondert** bei der Behörde anzusuchen.

IV. Es wird **festgestellt**, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende **Vorteil für die Öffentlichkeit** größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

V. Über die im gegenständlichen Verfahren erhobenen **Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen** wird wie folgt entschieden, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden:

1. Alle gegen das Vorhaben erhobene Einwendungen, entgegenstehende Anträge und sonstige Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen werden **zurückgewiesen**.

Rechtsgrundlagen:

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 (HIG)

§§ 20, 31, 31a, 31f, 31g und §§ 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§ 127 Abs 1 lit b WRG iVm §§ 32, 38 und 40 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

B. forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren

Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den in den gemäß § 19 Abs 3 ForstG vorgelegten Unterlagen angeführten Waldflächen, vorbehaltlich des endgültigen, erst bei Vermessung feststehenden genauen Ausmaßes, unter Vorbehalt der zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über die erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen die **Rodungsbewilligung** gemäß dem zum **integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärten Rodungsplan** mit der Einlagezahl 0501, Plan-Nummer FW2-EB-0012SP-02-0501-F00, bezeichnet als „**Rodungsplan Weitendorfer Wald km 18,00 - km 19,70**“ vom 31.08.2017, der ÖBB Infrastruktur AG, erstellt von der Witrisal ZT GmbH, Graz, erteilt.

Nachstehende Waldflächen sind davon betroffen:

KG	Gst.Nr.	Rodungsfläche		Waldeigentümer laut Grundbuch
KG 63293 Wundschuh	725/4	16.359		
	715/8	501		
	715/9	18		
	715/10	832		
	707/9	4.911		
	707/7	25		
	707/8	3.247		
	710/4	1.939		
	710/3	89		
	709/2	223		
	707/10	706		
	707/11	201		
	707/12	4.846		
	707/13	330		
	715/2		28	Peter Willibald Des Enffans Avernas, Neuschloß 3, 8142 Wundschuh
	715/6	8.386		
	792/2	552		Republik Österreich (Bundesstraßenverwaltung) p.A. ASFINAG Service GmbH, Traunuferstraße 9, 8052 Ansfelden
	793	1.530		Öffentliches Gut (Gewässer), Amt der Steierm. Lan- desregierung, Abteilung 14, Wartingergasse 43, 8010 Graz
	743/4	3.191	24	Öffentliches Gut (Straßen und Wege), Gemeinde Wundschuh, Am Kirchplatz 6, 8142 Wundschuh
	743/3	1.054	578	
743/2	73	1.218		
715/3		453	Güterzentrum Weitendorf Ges.m.b.H. (Firmenbuch- Nr. 69209d), Schwarzen-bergplatz 5/Top 7/1, 1030 Wien	
707/5		136		
KG 66430 Weitendorf	531/3	588		ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (Firmenbuch-Nr. 71396 w), Praterstern 3, 1020 Wien
	527/3	45		
	532/3	825		
	532/1	427		
	533/2	18.291		
	530/2	437		
	528/2	155		
	525/4	163		
	522/4	145		

	3379	1.661		Republik Österreich (Bundesstraßenverwaltung) p.A. ASFINAG Service GmbH, Traunuferstraße 9, 8052 Ansfelden
	3378	334	485	Öffentliches Gut (Straßen und Wege), Marktgemeinde Wildon, Hauptplatz 55, 8410 Wildon
	2250/2	134		
	2250/4	25	228	
		72.243	3.150	

II. Gemäß § 17 Abs 2 und 3 ForstG wird festgestellt, dass das **öffentliche Interesse** an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens auf den gemäß Spruchpunkt I. zu rodenden Waldflächen das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegt.

III. Gemäß § 18 Abs 1 ForstG wird die Rodungsbewilligung an die Einhaltung nachstehender **Auflagen** geknüpft:

1. Die gegenständliche Rodungsbewilligung ist ausschließlich zweckgebunden für die Errichtung und den Betrieb der Koralmbahn Abschnitt Wundschuh – Wettmannstätten – Bahn-km 18,000 bis Bahn-km 31,816, konkret im Bereich zwischen Bahn-km 18,000 bis Bahn-km 19,700 samt Anpassung der Regelquerschnitte an den aktuellen Stand der Technik, Adaptierung der teilweisen Anlagen für die Ausbaugeschwindigkeiten, Umtrassierung der Gleise 1 und 2 (km 17,541 - km 18,613) mit Anpassungen der Lage von einzelnen Weichen, Ergänzung des Bedienungsweges mit Begleitwegbrücke über den Poniglachbach sowie Ergänzung der Poniglachbrücke im Gesamtausmaß von 7,5393 ha (*dauernde Rodung von 7,2243 ha, befristete Rodung 0,3150 ha*). Die Rodungsfläche ist dabei aus dem „Rodungsplan Weitendorfer Wald km 18,00 - km 19,70“ vom 31.08.2017 der ÖBB Infra zur Koralmbahn Graz-Klagenfurt, erstellt von der Witrisal ZT GmbH, Graz mit der Einlagezahl 0501, Plan-Nummer FW2-EB-0012SP-02-0501-F00 („Differenz- und Änderungsprojekt 2017“) ersichtlich.

2. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn mit dem Rodungszweck nicht innerhalb von **zwei Jahren ab Rechtskraft des Rodungsbewilligungsbescheides** begonnen wird.

3. Die befristeten Rodungsflächen werden bis zum **31.12.2024** erteilt.

4. Bei einer vorzeitigen Aufgabe des Verwendungszweckes der Rodung, spätestens aber nach Ablauf der festgesetzten Frist, ist die befristete Rodungsfläche bis zum darauffolgenden Herbst, spätestens jedoch bis zum 31. November des Folgejahres, gemäß den Vorgaben der UVE bzw. der UVP wiederzubewalden. Zuvor ist in einer Mächtigkeit von zumindest 50 cm bewuchsfähiges, reines Erdmaterial aufzubringen und ist dieses zumindest mit einer einfachen Trockensaat nach dem Stand der Technik (ÖNORM L 1113) zu begrünen.

5. Die in der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den ggst. Waldflächenverbrauch des Abschnittes der Waldfläche 7 „Weitendorferwald“ (Bahn-km 18,000 bis Bahn-km 19,700) im Ausmaß von 7 ha sind entsprechend den Vorschriften der UVE vollinhaltlich umzusetzen.

6. Im Sinne des § 18 Abs 2 Forstgesetz 1975 idgF (ForstG) sind für die zusätzlich erforderliche Kompensation Waldverbesserungsmaßnahmen an den neu entstehenden Bestandesrändern des Weitendorfer-Waldes auf einer Fläche von zumindest 0,5000 ha (5.000 m²) mit nachstehenden Baumarten nach botanischer Art, Ausmaß und Qualität durchzuführen, wel-

che gemäß dem Forstlichen Vermehrungsgutgesetz der Herkunft und der Höhenstufe nach zu entsprechen haben:

Baumart:

Gem. Hasel (*Corylus avellana*)

Gem. Schneeball (*Viburnum opulus*)

Faulbaum (*Frangula alnus*)

Zitterpappel (*Populus tremula*)

Kornelkirsche (*Cornus mas*)

Anzahl:

300

250

250

200

250

Größe d. Pflanzen:

50/80 cm

50/80 cm

50/80 cm

150/250 cm

50/80 cm

Pflanzverband:

1,5 x 1,5 m

Baumart:

Wildbirne (*Pyrus pyraster*)

Salweide (*Salix caprea*)

Eberesche (*Sorbus aucuparia*)

Echter Kreuzdorn (*Rhamnus catharticus*)

Summe

Anzahl:

200

300

222

250

2.222

Größe d. Pflanzen:

80/120 cm

80/120 cm

80/120 cm

50/80 cm

Pflanzverband:

1,5 x 1,5 m

Dabei sind die Pflanzen in Gruppen von zumindest 20 Stk. derselben Baumart gleichverteilt über die Aufforstungsfläche zu setzen; die Aufforstung hat mittels Lochpflanzung zu erfolgen. Eine Änderung der Baumartenzusammensetzung in quantitativer wie in qualitativer Hinsicht ist nur nach Zustimmung der Forstbehörde zulässig.

7. Alle Wiederbewaldungen wie auch die Aufforstungen im Rahmen der Waldverbesserungsmaßnahmen sind gem. den vorigen Punkten solange zu ergänzen, zu pflegen und zu schützen, bis diese Verjüngungen gemäß § 13 Abs 8 ForstG gesichert sind.

8. Während der Bauarbeiten ist dafür zu sorgen, dass Schäden in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen vermieden werden. Bauhilfswege und sonstige Baueinrichtungen dürfen nicht außerhalb der bewilligten Rodungsflächen im Wald angelegt werden.

9. Das Lagern von Betriebsstoffen, Bau- und sonstigen Materialien, das Deponieren von Aushub- bzw. Bodenmaterialien und sonstigen Abfällen sowie das Abstellen von Baumaschinen in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen ist zu unterlassen.

10. Die Ableitung von Oberflächenwässern aus der Anlagenfläche hat gegebenenfalls so zu erfolgen, dass jegliche Verschmutzungen sowie Erosion, Vernässung und damit verbundene Rutschgefahren für die angrenzenden Waldflächen vermieden werden.

Rechtsgrundlagen

§§ 17 und 18 iVm § 185 Abs 6 Forstgesetz 1975 (ForstG)

Begründung

Zuständigkeit der Behörde

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Behörde ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, am 1.4.2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

Als Hauptbahn gelten gemäß § 4 Abs 1 EisbG die Hochleistungstrecken nach dem Hochleistungstreckengesetz (HIG) und die durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erklärten Strecken.

Gemäß Z 3 der 3. Hochleistungstrecken - Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994 wurde die Koralmbahn Graz Klagenfurt, kundgemacht in BGBl Nr. 83/1994, zur Hochleistungstrecke erklärt.

Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Änderungsvorhaben ist daher gegeben.

Antragslegitimation der Bauwerberin

Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr 138/2003) wurde die Eisen-

bahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmender Gesellschaft verschmolzen. Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr. 95/2009) wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit 31.12.2008 mit der ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, wobei die Verschmelzung spätestens am 30.9.2009 zur Eintragung im Firmenbuch anzumelden war.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fungiert somit als Rechtsnachfolgerin der HL-AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Rechtliche Grundlagen

Dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren für das gegenständliche Bauvorhaben sind insbesondere folgende gesetzliche Bestimmungen zugrunde zu legen:

Die Übergangsbestimmungen des § 175 Abs 16 EisbG legen fest, dass für ein Bauvorhaben, für das mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden ist und nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs 2, gemäß § 36 Abs 2 und 3 oder gemäß § 36 Abs 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich wären, für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG erforderlich ist.

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

Gemäß § 31a EisbG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag sind ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizulegen. Diese Gutachten dienen dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet wird.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b EisbG angeführten Punkte ersichtlich sein (Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungen; Bau- und Betriebsprogramm; erhebliche Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt; die im § 31e EisbG genannten Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten).

Des Weiteren hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Verordnung über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen vom 15.4.2008 (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV), BGBl II 128/2008, nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen im Sinne des § 31b Abs 2 EisbG getroffen.

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist gemäß § 31d EisbG den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

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

1. wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei Abweichungen vom Stand der Technik in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;
2. wenn vom Bund, den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht;
3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

Für die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen ist gemäß § 34 EisbG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erforderlich. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann gemäß § 34a Z 1 EisbG die Bewilligung zur Inbetriebnahme der Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen verbunden werden, wenn dagegen

vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn keine Bedenken bestehen.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, soweit nicht § 93 ASchG anzuwenden ist.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u.a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Interoperabilität

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Koralmbahn“ ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) betreffend Interoperabilität anzuwenden sind.

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF), Energie (TSI ENE) sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS) relevant. Zum Teilsystem Infrastruktur (TSI INF) gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT).

Gemäß § 103 Abs 1 EisbG muss für den Betrieb eines neuen, erneuerten oder umgerüsteten Teilsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, eine EG-Prüferklärung ausgestellt sein, die dem Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat und der eine EG-Prüfung zugrunde liegt. Die EG-Prüferklärung ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastrukturregister und in dem von der Europäischen Eisenbahngagentur errichteten und geführten Register der Fahrzeugtypen verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Entsprechende Zwischenberichte zu den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH sind den Einreichunterlagen angeschlossen.

Verfahrenshergang

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, BGBl. Nr. 83/1994, wurde die Strecke Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der 597. Verordnung, ausgegeben am 31.8.1995 sowie mit der 306. Verordnung, ausgegeben am 24.8.2001, wurde der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die Koralmbahn Graz – Klagenfurt zur Planung übertragen. Ergänzend dazu wurde der damaligen HL-AG mit der 150. Verordnung, ausgegeben am 9.4.2002, der Abschnitt von Weitendorf bis Wettmannstätten zum Bau der 1. Stufe übertragen.

Aufgrund der damals geltenden Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G) war für das gegenständliche Vorhaben im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Hier ist anzumerken, dass der gegenständliche eisenbahnrechtliche Einreichabschnitt „Wundschuh - Wettmannstätten“ Teil des UVP-Abschnittes „Feldkirchen - Wettmannstätten“ ist.

Nach Abschluss des über Antrag der HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 8.10.2001 beim BMVIT um Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens und unter gleichzeitiger Vorlage einer Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) samt Projektunterlagen um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben ersucht.

Im Trassenverordnungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Steiermark und der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstrecken-Gesetz. Die Anhörung der betroffenen Gemeinden erfolgte direkt im UVP-Verfahren.

Im UVP-Verfahren wurden ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie insgesamt 24 Sachverständige für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung der notwendigen Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Auf Basis der UVE und der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Teilgutachten einschließlich der dort angeführten Unterlagen haben die Sachverständigen das in vier Fragenbereiche gegliederte Umweltverträglichkeitsgutachten im Dezember 2002 abgeschlossen und der UVP-Behörde vorgelegt.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten kam im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter der Voraussetzung, dass die in der UVE bereits enthaltenen und die von den Sachverständigen zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich

erachteten Maßnahmen bei der Detailplanung und den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, zu einem positiven Begutachtungsergebnis.

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, die u. a. auch die Bildung einer Bürgerinitiative („Bürgerinitiative gegen die Hochleistungsstrasse der Eisenbahn Hochleistungsstrecken AG, Projekt Koralmbahn, Teilabschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten im Bereich Leitersdorf Preding“) zur Folge hatte, fand in der Zeit vom 28. bis 29.1.2003 die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens und seiner Auswirkungen sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens statt.

Das über die öffentliche Erörterung zu erstellende Protokoll wurde ab 28.4.2003 in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Hiezu langten keine weiteren Stellungnahmen mehr ein.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.11.2004, BGBl. II Nr. 449./2004, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Feldkirchen - Wettmannstätten im Zuge der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

Die wesentlichen Gründe für die Entscheidung im Sinne von § 24 Abs 7 in Verbindung mit § 17 Abs 3 bis 5 UVP-G idF BGBl 773/1996 waren hiebei folgende:

„Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Feldkirchen bei Graz, Kalsdorf bei Graz, Zettling, Werndorf, Wundschuh, Weitendorf, Hengsberg, St. Nikolai im Sausal, Preding und Wettmannstätten für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

Mit Schreiben vom 19.11.2004 hat die (damalige) Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) in der Folge den Einreichabschnitt Bahnhof Wettmannstätten West zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ. BMVIT-820.114/0008-IV/Sch2/2006, wurden der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG

als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG nach Durchführung eines entsprechenden Ermittlungsverfahrens die erforderlichen Genehmigungen erteilt („Stammbescheid“).

Gemäß Spruchpunkt 1.V. dieses Bescheides war um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt und für das sicherungstechnische Projekt gesondert anzusuchen.

Mit Schreiben vom 12.8.2010 hat die ÖBB-Infrastruktur AG (als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) den Antrag auf „Erteilung der Differenzgenehmigung gemäß § 31 EisbG iVm § 175 Abs 16 EisbG“ für die Detailprojekte Traktionsstromversorgung (Oberleitung) von km 19,700 bis km 31,816, Eisenbahnsicherungsanlagen von km 19,670 bis km 31,816 und Hochbauten für acht Technikgebäude zu dem mit oben genanntem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ. BMVIT-820.114/0008-IV/Sch2/2006, („Stammbescheid“) genehmigten Bauvorhaben betreffend den Einreichabschnitt Wundschuh - Wettmannstätten der Koralmbahn gestellt.

Dazu ist festzuhalten, dass sich der Bereich von km 18,000 bis km 19,700 der gegenständlichen Strecke zum damaligen Zeitpunkt noch nicht in Realisierung befand und die Anbindung der Koralmbahn an die Südbahn über die Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf erfolgen sollte.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2010, GZ. BMVIT- 820.114/0002-IV/SCH2/2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt („Differenzgenehmigung“ betreffend Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen sowie Hochbauten von Technikgebäuden).

Mit Schreiben vom 18.12.2017 hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr gemäß § 175 Abs 16 EisbG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im beiliegenden Bauentwurf dargestellten, für Bauten und sicherungstechnische Einrichtungen noch ausstehenden Genehmigungen gemäß den §§ 36 Abs 2 und 3 EisbG idF BGBl I 125/2006 und unter einem auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für zwischenzeitlich gegenüber dem genehmigten Bauentwurf erforderlich gewordene Änderungen („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt. Dieser Antrag umfasst auch den allgemein gestellten Antrag auf „Genehmigung nach allen sonst in die Zuständigkeit des BMVIT fallenden Genehmigungstatbeständen“. Dem Antrag sind die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen angeschlossen.

Das Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 sieht im Wesentlichen die im Spruch unter Punkt I. dargestellten Einzelbaumaßnahmen vor und umfasst insbesondere die Oberleitungsanlagen und sonstigen elektrotechnischen Anlagen sowie die Leit- und Sicherungstechnik im ggst. Projektbereich. Weiters umfasst das Projekt insbesondere Änderungen und Anpassungen des Vorhabens im ggst. Abschnitt für die einzelnen Bauphasen, insbesondere Anpassungen der Regelquerschnitte, Adaptierung und teilweise Anhebung der Ausbaugeschwindigkeit, Anpassung von Trassierungselementen, der Entwässerungsanlagen sowie Änderungen bei Kunstbauten (Ergänzung Poniglachbrücke, km 18,761 mit Wegbrücke West, Verlängerung Rohrdurchlass DN 1000, km 19,638).

Die Kordina ZT GmbH wurde von der Behörde unter Beiziehung der weiteren erforderlichen UVP-Sachverständigen aus dem oben genannten Trassenverordnungs- und Umweltverträg-

lichkeitsprüfungsverfahren, deren Fachgebiete von den ggst. Änderungen betroffen sind, ergänzend mit der Abgabe von Befund und Gutachten zu der im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 aus der Sicht der Umweltverträglichkeit zu klärenden Frage beauftragt, ob durch die vorliegenden Projektänderungen entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeit Rechnung getragen wird oder mit diesen Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Dazu hat die Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen einen als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 30.9.2018 vorgelegt.

Im Rahmen des gemeinsam mit dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren durchzuführenden forstrechtlichen Rodungsbewilligungsverfahrens hat die Behörde weiters einen Befund und Gutachten des forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 26.2.2019 eingeholt.

Mit Edikt vom 20.3.2019, GZ. BMVIT-820.114/0002-IV/IVVS4/2019, wurden zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 der verfahrenseinleitende Antrag im Großverfahren kundgemacht, der Antrag und die weiteren Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EiszG vom 22.11.2017, der Befund und Gutachten betreffend Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Kordina ZT GmbH vom 30.9.2018 sowie Befund und Gutachten des forstfachlichen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 26.2.2019 zur Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 6.5.2019 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Mit Schreiben vom 20.3.2019, GZ. BMVIT-820.114/0003-IV/IVVS4/2019, ist zusätzlich die Einbindung des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans und des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, erfolgt.

Im Zuge der Kundmachung des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2017 sind folgende schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 15.4.2019,
- Einwendungen von Daniel Nebel vom 1.5.2019,
- Einwendungen von Wilhelm Korb vom 1.5.2019.

Mit Schreiben der Behörde vom 23.5.2019, GZ. BMVIT-820.114/0006-IV/IVVS4/2018, wurde der Bauwerberin das Parteiengehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen gewährt und hat diese davon mit Schreiben vom 19.6.2019 Gebrauch gemacht.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie der wasserrechtlichen und forstrechtlichen Bewilligung für dieses Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017.

In diesem Zusammenhang ist allgemein festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls weitere, von der Bauwerberin gesondert zu erwirkende Genehmigungen, erforderlich sind.

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (Spruchpunkt A.I.) ist Folgendes auszuführen:

Im Spruchpunkt A.I. wurden jene Maßnahmen angeführt, die von der eisenbahnrechtlichen Genehmigung umfasst sind. Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 36 Abs 1 EisbG bei Neu-, Erweiterungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen, zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen, keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung sowie gemäß Z 4 dieser Bestimmung bei Abtragungen jeweils unter der Voraussetzung, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1 bis 4 dieser Bestimmung angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden, erforderlich ist.

Dazu ist fest zu halten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird bzw. bereits ausgeführt wird.

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlage darstellen, ist jedoch allgemein darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und derartige Maßnahmen im Projekt darzustellen beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG zu berücksichtigen sind, soweit dies zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist.

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Den vorliegenden Unterlagen ist auch zu entnehmen, dass die **Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters** gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist.

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist gemäß § 31d EisbG den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im eigenen Wirkungsbereich.

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren kommt gemäß § 31e EisbG iVm § 8 AVG neben der Bauwerberin den Eigentümern der durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften, den an diesen dinglich Berechtigten, den Wasserberechtigten, den Bergwerksberechtigten und den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen sowie den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Be-

schränkungen unterworfen werden müssen, Parteistellung zu.

Des Weiteren kommt gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 in
Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, dem zu-
ständigen Arbeitsinspektorat, somit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Parteistellung zu.

Gemäß § 31f iVm § 31a EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn
folgende in dieser Bestimmung angeführte Voraussetzungen (**Genehmigungsvoraussetzun-
gen**) erfüllt sind:

1. Stand der Technik und Berücksichtigung der Anforderungen an den Arbeitneh- merschutz

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt A.I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG
zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt
der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung
der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahr-
zeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderun-
gen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Das Gemeinschaftsgutachten wurde von Sachverständigen gemäß § 31a Abs 2 EisbG verfasst
und umfasst folgende Fachgebiete:

- Eisenbahntechnik
- Traktionsstromversorgung/Oberleitung
- Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn und eine vernetzte Nebenbahn betrifft, enthält
das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird unter dessen Punkt III Schlussfolgerung/Gutachten
zusammenfassend Folgendes festgehalten:

*„Der gegenständliche Bauentwurf für den „Einreichabschnitt Wundschuh – Weitendorf,
km 18,000 – km 19,700, Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“ der Ko-
ralmbahn, im genehmigten „EB-Abschnitt Wundschuh – Wettmannstätten, km 18,000 –
km 31,816“, wurde gemäß § 31a EisbG, entsprechend den angeführten Grundlagen und
Regelwerken einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, aus Sicht der
Gutachter für die projektrelevanten Fachgebiete mit den vorgesehenen Fachgebieten be-
gutachtet und zur Ausführung als geeignet befunden.*

*Die Projektunterlagen wurden auf die Einhaltung der relevanten gesetzlichen Vorgaben,
Normen, Vorschriften und Regelwerke geprüft, wobei die Planungen durch die Anwen-
dung der in Österreich gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen
Normen und Regelwerke dem Stand der Technik entsprechen.*

Abweichungen vom Stand der Technik sind nicht vorgesehen.

*Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr
2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes R10
für Eisenbahnanlagen begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.*

Der Bauentwurf ist gemäß dem § 31b EisbG erstellt sowie umfassend erfasst und gemäß der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV erstellt worden. Der Bauentwurf entspricht weiters den relevanten Vorgaben der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung – EIsbBBV und war zur Erstellung des § 31a Gutachtens gemäß EIsbG jedenfalls ausreichend.

Seitens der Gutachter für die projektrelevanten Fachgebiete kann im Gutachten gemäß dem § 31a EIsbG abschließend zum Beweis festgestellt werden, dass:

„Das Bauvorhaben (im vorliegenden Fall: bezüglich der Differenz- sowie der Änderungsgenehmigung) dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.“

Auf Grund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen aus Sicht der Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bezüglich der Ergänzungen (Differenzgenehmigung) sowie der Änderungen (Änderungsgenehmigung) gemäß § 31 EIsbG zum bereits mit Stammbescheid des BMVIT vom 19.04.2006, GZ. BMVIT-820.114/0008-IV/Sch2/2006, sowie den weiteren Änderungs- bzw. Ergänzungsbescheiden keine Einwände und keine Bedenken.“

Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EIsbG als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EIsbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EIsbG einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Ergänzend ist auf die Bestimmung des § 93 Abs 2 ASchG hinzuweisen, wonach zusammenfassend eisenbahnrechtliche Bewilligungen nur erteilt werden dürfen, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

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

Dem Gutachten gemäß § 31a EIsbG ist dazu zusammenfassend zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes der Richtlinie R10 für Eisenbahnanlagen der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage der Gutachter gemäß § 31a EIsbG von der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Die Gutachter haben in ihrem Gutachten gemäß § 31a EIsbG zusammenfassend ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des

Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seiner Stellungnahme vom 15.4.2019, GZ. BMASGK-754.419/0002-VII/C/11/2019, allgemein auf die von der Genehmigungsbehörde zum Schutz der Arbeitnehmer zu berücksichtigenden Rechtsvorschriften hingewiesen und die Unterlagen im Übrigen ohne weitere Beurteilung an die Behörde zurückgestellt.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich für das gegenständliche Bauvorhaben somit, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das gegenständliche Differenz- und Änderungs-genehmigungsprojekt 2017 durchgeführten Ermittlungsverfahrens keine Stellungnahmen von betroffenen Gebietskörperschaften bei der Behörde eingelangt sind.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Vorausgeschickt wird, dass die seitens der Behörde getroffenen Entscheidungen über die von Parteien erhobenen Einwendungen beziehungsweise hinsichtlich der im Spruch erfolgten Verweisungen auf den Zivilrechtsweg ergangen sind, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen beziehungsweise mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder dass diese Absprüche beziehungsweise Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen oder sonstige erfolgte Zusagen berührt werden.

Im Hinblick auf die von Parteien erhobenen Einwendungen wird im Übrigen einleitend auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (vgl. z.B. VwGH vom 13.03.1991, ZI. 90/03/0038 und vom 24.04.1991, ZI. 90/03/0237) verwiesen, wonach die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen etc.) sowie Wertminderungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können und daher auch nicht von der Eisenbahnbehörde umzusetzen sind. Unabhängig davon sind jedoch von der Behörde selbst im Sinne des § 19 Abs 2 EisbG von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschreibungen zu treffen, welche dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen.

Diese Rechtsprechung ist jedoch im Bereich der Anwendung des UVP-G in der anzuwendenden Fassung insoweit überholt, als § 24h Abs 5 UVP-G in der anzuwendenden Fassung im Sinne der obigen Ausführungen den nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und den im § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G in der anzuwendenden Fassung angeführten Personen Parteilstellung mit der Berechtigung einräumt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Weiters wird in diesem Zusammenhang auch auf die zusätzlichen, bereits weiter oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen ver-

wiesen.

Im Sinne dieser gesetzlichen Vorschriften war dies bei der Bescheiderlassung entsprechend zu berücksichtigen.

Das ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Zum anderen ist auf den von der Behörde Hinblick auf die Vereinbarkeit der beantragten Änderungen mit den Ergebnissen der nach den damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung eingeholten, als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 31.8.2018 der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen zu verweisen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher in Spruchpunkt V. - soweit diese nicht zivilrechtliche Forderungen enthielten - als unbegründet abzuweisen, ansonsten auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Vorbringen, die nicht verfahrensgegenständlich waren, waren als unbegründet abzuweisen.

Unabhängig von den erhobenen Einwendungen ist der Vollständigkeit halber zu sagen, dass die Zusammenschau dieser Gutachten ergeben hat, dass sich durch die im Projekt sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau vorgesehenen Änderungen, insbesondere die jeweiligen Adaptierungen der Ausbaugeschwindigkeiten und Anpassungen des Betriebsprogramms, keine maßgeblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie die elektromagnetischen Felder haben, sodass diese sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Unter Bezugnahme auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG ist festzuhalten, dass infolge der Umtrassierung der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 bzw. infolge der provisorischen Anschwenkung von Gleis 2 für den Vollausbau bzw. den bedarfsgerechten Ausbau keine zusätzlichen Grundeinlösen erforderlich sind und ebenso die Bauverbotsgrenze entsprechend den Darlegungen im Projekt entweder innerhalb der Bahngrundgrenze verbleibt oder mit der bisher definierten Bahnhofsgrenze gleich bleibt. Darüber hinaus sind gegenüber den bereits erteilten Genehmigungen –mit Ausnahme einer geringfügigen Inanspruchnahme öffentlichen Gutes (Wasser) keine weiteren Rechte Dritter betroffen.

Unter Bezugnahme auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG ist festzuhalten, dass die Verlegung der öffentlichen Straßen und Wege gegenüber dem bereits genehmigten Projekt bzw. dem Vollausbau unverändert bleibt.

Die Beweiswürdigung zu den **Einwendungen von Herrn Daniel Nebel und Herrn Wilhelm Kolb betreffend die sich aus der geplanten Verlängerung des Rohrdurchlasses in km**

19,639 stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Was die aufgrund der geplanten Verlängerung des Rohrdurchlasses in km 19,639 um ca. 34 m geäußerten Befürchtungen einer massiven Reduzierung des Speichervolumens und damit einhergehender erheblicher Verschlechterung der Oberflächenentwässerung im Bereich der Bahnhofstraße betrifft, ist zum einen auf die zu den eingelangten Einwendungen im Rahmen des Parteienghört erstattete Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG als Bauwerberin vom 19.6.2019 sowie zum anderen insbesondere auf das Gutachten gemäß § 31a EISB-G sowie auf das Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu verweisen.

Die Stellungnahme der Bauwerberin vom 19.6.2019 enthält zu den Einwendungen von Herrn Daniel Nebel und Herrn Wilhelm Kolb einleitend den Hinweis, dass in der Einwendung auf einen nicht konsentierten Bestand in der Natur – und zwar auf eine in letzten Jahren erfolgte Vergrößerung der Mulde westlich der A9 – Bezug genommen wird, der gemäß den der ÖBB-Infrastruktur AG vorliegenden Vermessungen aus den Jahren 2016 und 2019 ohne Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG auch auf Grundflächen, die sich im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG befinden bzw. auf Flächen, auf denen dazu die Erteilung einer Ausnahme genehmigung zur Trassenverordnung der Koralmbahn erforderlich gewesen wäre, hergestellt wurde.

Die Stellungnahme der Bauwerberin vom 19.6.2019 enthält konkret zu der in den Einwendungen angesprochenen Verlängerung des ggst. Durchlasses folgende Ausführungen:

„Der bestehende Rohrdurchlass DN 1000 wird im Rahmen der Errichtung der Koralmbahn im selben Querschnitt verlängert.

Entgegen den Angaben in der Eingabe verringert sich das Speichervolumen der bestehenden Mulde durch die geplante Verlängerung des Durchlasses um ca. 41 m³. Die Sickerfläche wird um ca. 21 m² verringert.

Zur Kompensation dieser Verluste ist in der Ausführung die Errichtung eines ca. 20 m langen Versickerungsgrabens auf Bahngrund entlang einer Winkelstützmauer neben dem bahnparallelen Weg vorgesehen. Das durch den Versickerungsgraben gewonnene Volumen beträgt ca. 45 m³, die gewonnene Sickerfläche ca. 28 m². Diese Maßnahme wird vor Errichtung der Durchlassverlängerung hergestellt. Dadurch kommt es weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Verschlechterung der Entwässerungssituation.

Durch diese Maßnahme werden das bestehende Speichervolumen und die bestehende Versickerungsfläche vollständig ersetzt. Damit kommt es zu keinen Auswirkungen auf die aktuelle Entwässerungssituation der Bahnhofstraße.“

Zu dieser Stellungnahme der Bauwerberin ist unter Bezugnahme auf das Gutachten gemäß § 31a EISB-G sowie auf das Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ Folgendes zu sagen:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EISB-G ergibt sich zum einen hinsichtlich der Entwässerung betreffend Fließgewässer allgemein, dass sich hinsichtlich der Entwässerung der Eisenbahnanlagen und beim „Poniglbach“ gegenüber der bereits erteilten Genehmigung keine relevanten Änderungen ergeben.

Zum anderen ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EISB-G hinsichtlich der Entwässerung

rung betreffend Grundwasser allgemein, dass die Entwässerung der Eisenbahnanlagen wie im bereits genehmigten Projekt über Bahngräben und Drainagen in die Entwässerungsanlagen (GSA) erfolgt und auch keine Veränderung der Wassermengen vorliegt.

Ergänzend wird im Gutachten gemäß § 31a EisbG ausgeführt, dass die geringfügigen Anpassungen der Bahngräben (Modifizierung der Gestaltung, lokale Anhebung der Nivelette der Bahngräben) keinen relevanten Einfluss haben, zumal die geforderte Abdichtung als Grundwasserschutz (Bahngräben, BT-Bahn) weiterhin unverändert aufrecht bleibt.

Was die geplante Verlängerung des bestehenden Rohrdurchlasses DN 1000 unter der A9 Pyhrnautobahn im Bereich der Eisenbahnanlagen selbst betrifft, ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG im Besonderen, dass dagegen keine fachlichen Bedenken bestehen, da die Entwässerung wie bisher erfolgt und keine relevante Änderung vorliegt.

Aus dem Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ (vgl. dazu die Seiten 18f) ergibt sich zu diesem Themenbereich unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit Folgendes:

„Fachgebiet Oberflächenwasser – Hochwasser

Infolge der Umgestaltung des alten Bachbettes des Laabaches in ein naturnahes Gerinne und durch die Absenkung des Poniglbaches auf einer Länge von ca. 250 m um max. 1 m ergeben sich bei beiden Gewässern spürbare Verbesserungen – und somit auch keine negative Auswirkung gegenüber der UVE 2001 bzw. der UVP 2002.

Fachgebiet Oberflächenwasser – Gewässerökologie

Die Projektänderungen sind in Hinblick auf das die Oberflächengewässer nicht relevant. Durch den bedarfsgerechten Ausbau resultieren daher keine geänderten Projektwirkungen in Hinblick auf die Kriterien „Linienführung“, „Sohle“, „Böschung, Verzahnung Wasser/Land“, „Gehölze“ und „Fließkontinuum“. Bezüglich der Gewässerökologie des Laa- und Poniglbaches sind – bei entsprechender Umsetzung der UVE-Maßnahmen sowie der im UVGA zusätzlich geforderten Maßnahmen – keine geänderten Wirkungen gegenüber der UVE 2001 bzw. der UVP 2002 zu erwarten.

Fachgebiet Grundwasser

Als schutzgutrelevante Projektänderungen sind die Verlegungen einiger Gewässerschutzanlagen zu nennen. Die Dimensionierungen sowie die Wirkungen dieser Gewässerschutzanlagen bleiben jedoch unverändert, weshalb durch den bedarfsgerechten Ausbau keine geänderten Projektwirkungen in Hinblick auf die Grundwasserquantitäten und -qualitäten resultieren. Bei entsprechender Umsetzung der UVE-Maßnahmen sowie der im UVGA zusätzlich geforderten Maßnahmen – sind keine geänderten Wirkungen gegenüber der UVE 2001 bzw. der UVP 2002 zu erwarten.“

Die Zusammenschau hat somit zusammenfassend ergeben, dass die geplanten Entwässerungsmaßnahmen einschließlich des angesprochenen Rohrdurchlasses - wie bereits bisher - in geeigneter Art und Weise gestaltet worden sind und diese Gestaltung auch keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Entwässerung und die Schutzgüter hat, sodass die diesbezüglichen Einwendungen daher als unbegründet abzuweisen waren.

Zu den Einwendungen ist allgemein noch einmal darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen für das ggst. Bauvorhaben erforderlich sein können.

zu Spruchpunkt IV. (öffentliches Interesse)

Aus der Zusammenschau der weiter oben im einzelnen dargestellten Notwendigkeit und Verpflichtung der Bauwerberin zur Verbesserung der gegenständlichen Infrastrukturen und der tatsächlichen subjektiv öffentlich-rechtlichen Betroffenheit von Einzelnen beziehungsweise der tatsächlichen Betroffenheit von Gebietskörperschaften unter Berücksichtigung auch der Ergebnisse der Würdigung von Einwendungen beziehungsweise Stellungnahmen ergibt sich, dass das durch die Verwirklichung des gegenständlichen Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als zum einen der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst und zum anderen auch größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung der Interessen der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen erwächst.

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben um oben dargelegte Ergänzungen sowie Änderungen gegenüber der mit dem oben genannten „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ. BMVIT-820.114/0008-IV/Sch2/2006, erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Abschnitt Wundschuh - Wettmannstätten der Koralmbahn, die für die Verwirklichung des ggst. Bauvorhabens zwingend erforderlich sind.

Bauausführungsfrist

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Gemäß Spruchpunkt II. des für das ggst. Vorhaben ergangenen (Stamm-)Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ. BMVIT-820.114/0008-IV/Sch2/2006, wurde eine Frist von acht Jahren ab Bescheiddatum für die Ausführung des Bauvorhabens, somit eine Bauausführungsfrist bis 19.4.2014, festgelegt.

Diese Bauausführungsfrist wurde gemäß Spruchpunkt II. des Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2010, GZ. BMVIT-820.114/0002-IV/SCH2/2010, und in weiterer Folge mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.10.2011, GZ. BMVIT-820.114/0002-IV/SCH2/2011, bis 31.12.2022 verlängert.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT--820.234/0002--IV/IVVS4/2019, wurde zuletzt ua. die Bauausführungsfrist für den ggst. Abschnitt Wundschuh –Wettmannstätten der Koralmbahn bis 31.12.2027 verlängert.

Aus diesem Grund war die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Baumaßnahmen gemäß Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 31.12.2027 zu bestimmen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen **Betriebsbewilligung** wurde nicht beantragt.

In diesem Zusammenhang ist noch einmal auch auf die diesbezüglichen Bestimmungen des EisebG, insbesondere auf die Bestimmungen der §§ 101 ff EisebG zu verweisen, wonach für ein Teilsystem des österreichischen Eisenbahnsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat, auszustellen ist.

Den Einreichunterlagen liegen entsprechende Zwischenberichte für das Teilsystem Infrastruktur, das Teilsystem Energie und das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, jeweils der Arsenal Railway Certification GmbH, bei, aus denen sich die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die Bauwerberin ergibt.

Zu den **wasserrechtlichen** Belangen ist Nachstehendes auszuführen:

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden, soweit sie nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnützung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

In diesem Sinne umfasst die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung für das gegenständliche Projekt.

In diesem Zusammenhang wird auf das ggst. eingereichte Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisebG sowie auf die erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörden (Bezirkshauptmannschaften Graz-Umgebung und Leibnitz) als Kommissionsmitglieder gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG im Rahmen der Kundmachung vom 31.8.2018 sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans mit Schreiben der Behörde vom 25.9.2018, GZ. BMVIT-820.135/0006-IV/IVVS4/2018, verwiesen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisebG ergibt sich dazu zusammenfassend, dass die Entwässerung der Bahnanlagen wie im bereits genehmigten Projekt über Bahngräben, Drainagen in die Entwässerungsanlagen bzw. Gewässerschutzanlagen erfolgt und auch keine Veränderung der Wassermengen erfolgt.

Die geringfügigen Anpassungen der Bahngräben (Modifizierung der Gestaltung, lokale Anhebung der Nivellette der Bahngräben) haben keinen relevanten Einfluss, zumal die geforderte Abdichtung als Grundwasserschutz (Bahngräben, BT-Bahn) weiterhin unverändert erhalten bleibt.

Was die geplante Verlängerung des bestehenden Rohrdurchlasses DN 1000 unter der A9 Pyhrnautobahn im Bereich der Eisenbahnanlagen betrifft, ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG im Besonderen, dass dagegen keine fachlichen Bedenken bestehen, da die Entwässerung wie bisher erfolgt und keine relevante Änderung vorliegt.

Forstrechtliche Rodungsbewilligung

Zur forstrechtlichen Bewilligung (Spruchpunkt B.) ist Folgendes auszuführen:

Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter einem gemäß § 185 Abs 6 ForstG auch das forstrechtliche Verfahren zur Erteilung der für Eisenbahnzwecke beantragten Rodung von Waldflächen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus abzuwickeln.

Hier ist auf das Schreiben des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus vom 28.9.2018, GZ. BMNT-LE.4.1.6/0207-III/3/2018, hinzuweisen, in dem dieses sein Einvernehmen gemäß § 185 Abs 6 ForstG zur allfälligen Erteilung der beantragten Rodungsbewilligung unter der Voraussetzung erklärt hat, dass die vom beigezogenen forsttechnischen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung für die Erteilung der Rodungsbewilligung vorgeschlagenen und - insbesondere im Hinblick auf § 18 ForstG - gesetzmäßigen Vorschriften als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

Diesbezüglich ist auf den vom dem ggst. Verfahren beigezogenen forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung auf der Grundlage des gestellten Rodungsantrags unter Zugrundelegung der Rodungsunterlagen erstellten Befund und Gutachten vom 26.2.2019 sowie auf dessen vollinhaltlich in den Spruch des ggst. Bescheides aufgenommene Vorschreibungsvorschläge zu verweisen.

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als zur Waldkultur (Rodung) verboten. Die Forstbehörde kann aber gemäß § 17 Abs 3 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an deren Erhaltung als Wald überwiegt. Nach Abs 4 der zitierten Gesetzesstelle können öffentliche Interessen im dargelegten Sinne u.a. im Eisenbahnverkehr begründet sein.

Aus dem forstfachlichen Gutachten ergibt sich zusammenfassend Folgendes:

„Aufgrund des Erhebungsergebnisses bzgl. der überwirtschaftlichen Funktionen bzw. Wirkungen des Waldes liegt ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung der zu rodenden Waldfläche im Ausmaß von 7,5393 ha vor, aufgrund der mittleren Schutzwirkung sowie der partiell mittleren und partiell hohen Wohlfahrtswirkung auf rd. 11.000 m² (mittel), bzw. auf rd. 13.700 m² (hoch). Wegen überschaubarer Besucherfrequenzen ohne das Erfordernis zur Lenkung von Besucherströmen ergibt sich keine erhöhte Erholungswirkung. Die mit den Rodungsflächenanteilen gewichtete mittlere KG-Waldausstattung beträgt somit rd. 31,0 % und die ebenso gewichtete mittlere Waldflächenbilanz beträgt -0,4 %. Eine offenbare Windgefährdung besteht nicht, allerdings sind Randschäden an den verbleibenden Waldbeständen entlang der Rodungslinien zu erwarten. Werden die Vorgaben des UVP-Verfahrens eingehalten, so ergeben sich keine geänderten Wirkungen gegenüber den Umweltauswirkungen der UVP 2002. Werden die zu-

sätzlich erforderlichen Flächen wie durch Waldverbesserungsmaßnahmen in waldökologischer Hinsicht kompensiert, ändert sich die Gesamtbewertung des Fachbereiches Forstwirtschaft und Waldökologie in Bezug auf die Umweltverträglichkeit damit nicht."

Im gegenständlichen Fall ist die Rodung der beantragten Waldflächen im Zusammenhang mit der Durchführung der gegenständlichen Bauarbeiten erforderlich beziehungsweise unumgänglich. Für das gegenständliche, im Rahmen der eisenbahninfrastrukturellen Maßnahmen notwendige Bauvorhaben ist jedenfalls das öffentliche Interesse an der Schaffung einer leistungsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrsverbindung auf der Schiene als dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zu Rodung vorgesehenen Flächen als Wald überwiegend anzusehen, sodass eine Rodungsbewilligung für die Spruch genannten Flächen unter Einhaltung der bezugshabenden getroffenen Vorschriften erteilt werden konnte.

Die Frist für das Erlöschen der Rodungsbewilligung wurde gemäß dem Auflagenvorschlag in Auflagepunkt 2. des forstfachlichen Gutachtens bestimmt.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

Im ggst. eisenbahnrechtlichen Änderungsverfahren waren weiters gemäß § 24g UVP-G 2000 die **Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend zu berücksichtigen**.

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde durch die Einholung eines Gutachtens („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“) der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit Rechnung getragen.

In ihrem Gutachten kommen die UVP-Sachverständigen unter Punkt 7.12. ihres Gutachtens zu folgendem **Gesamtergebnis**:

„Für den Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die im Differenz- und Änderungsprojekt 2017 der ÖBB sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau gegenüber dem genehmigten Projekt zu erwartenden Änderungen der Auswirkungen in lärm- und erschütterungstechnischer Hinsicht unter Einhaltung der im UVGA festgelegten Immissionsgrenzen als geringfügig ohne Einfluss auf die Grenzwerte zu beurteilen sind.

Gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Differenz- und Änderungsprojektes 2017 der ÖBB bestehen aus fachlicher Sicht keine Bedenken.

Die im UVGA enthaltenen Vorschriften für Kontrollmessungen zur Beweissicherung samt eventuellen Konsequenzen bleiben weiterhin aufrecht.

Aus fachlicher Sicht ist für den Fachbereich Raumplanung und Infrastruktur festzustellen, dass die im Differenz- und Änderungsprojekt 2017 der ÖBB sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau gegenüber dem genehmigten Projekt zu erwartenden Änderungen als geringfügig zu beurteilen sind."

In ihrem Gutachten kommen die betroffenen UVP-Gutachter sodann zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zum gegenständlichen „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“ der ÖBB-Infrastruktur AG:

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die geplanten Änderungen oder deren Maßnahmen, wie hier dargestellt, keine mehr als geringfügige Wirkungen auf die Fachbereiche haben. Es haben sich KEINE Notwendigkeit zur Ergänzung der Maßnahmen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben. Die Wirkungen durch die Änderungen auf die Schutzgüter sind entweder nicht relevant oder geringfügig, sofern die Vorschriften für zwingende Maßnahmen und Kontrollmessungen eingehalten werden.“

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen standen, zumal mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass sich in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit auch aus dem forstfachlichen Gutachten der im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 enthaltenen Rodungsmaßnahmen keine Bedenken ergeben haben, die der Zulässigkeit der Erteilung der ggst. Rodungsbewilligung entgegengestanden wären.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführte Genehmigung erteilt werden kann. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projektserstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hierbei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den diesem zugrunde liegenden Projektunterlagen, dem § 31a-Gutachten sowie den sonstigen Vorbringen.

In Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“) zudem keine Bedenken ergeben., aus dem sich zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, der vorliegenden Gutachtens sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte somit das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen festgestellt werden und das gegenständliche Bauvorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB – Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch

Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

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

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

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

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

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

Hinweis

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührenverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

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

ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mittels Edikt

Für den Bundesminister:
Mag. Erich Simetzberger