

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
e2@bmk.gv.at

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter

ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT
+43 1 71162 652215
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: 2023-0.057.382

Wien, 6. März 2023

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau
EB-Einreichabschnitt Aich – Mittlern
Koralmbahn-km 83,444 – 92,970

Änderungsgenehmigungsprojekt 2021

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie forstrechtliche Rodungsbewilligung

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.6.2021 samt ergänzendem Antrag vom 28.3.2022 auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie auf forstrechtliche Rodungsbewilligung wie folgt:

BESCHEID

Spruch

A.I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das „**Änderungsgenehmigungsprojekt 2021**“ für den **Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970** 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 (Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“) bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG:

- Änderung Objekt AM 0b, Eisenbahnbrücke über das Jauntal von km 83,561 bis km 83,989
- Änderung Objekt AM 9, Eisenbahnbrücke über Wildkorridor bei km 92,666
- Änderungen bei den Wartungszugängen
- Neuerrichtung Instandhaltungszufahrt Nord zur Jauntalbrücke von km 83,532 bis km 83,558 r.d.B.
- Verlegung Instandhaltungszufahrt Süd zur Jauntalbrücke von km 83,985 bis km 84,029 l.d.B.
- Änderungen bei Lärmschutzmaßnahmen
- Änderungen bei Wildleitanlagen
- Errichtung eines Technikgebäudes bei km 83,532 r.d.B
- Errichtung einer GSM-R / GSM-P Anlage (Draurain, Schaltstation + Funkmast) bei km 84,064 l.d.B.
- Errichtung eines Zuglaufcheckpoints (ZLCP) bei km 85,013 l.d.B.
- Errichtung einer GSM-P Anlage (Aich, Schaltstation + Funkmast) bei km 85,982 l.d.B.
- Errichtung einer GSM-P Anlage (Replach, Schaltstation + Funkmast) bei km 89,002 l.d.B.
- Errichtung einer GSM-P Anlage (Ruttach, Schaltstation + Funkmast) bei km 92,124 l.d.B.
- Errichtung einer Leitungsquerung (Stromzuleitung) bei km 92,106
- Neusituierung und Neubenennung von Betriebsstellen
- Änderung der Eisenbahnsicherungsanlage im Projektabschnitt

Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG iVm § 127 Abs 1 lit b WRG:

- Errichtung Objekt AM 0b Jauntalbrücke – Tragwerk km 83,560 bis km 83,986

Entfallende Anlagen:

- Entfall des Zuglaufcheckpoints bei km 89,000

Ersatzmaßnahmen nach § 20 Abs 1 EisbG:

- Verlegung Goldbachweg von km 83,439 bis km 83,540
- Neuerrichtung Zufahrt Brückenpfeiler Jauntalbrücke Nordseite von km 83,534 bis km 83,670 l.d.B.
- Neuerrichtung Zufahrt Hangpfeiler Jauntalbrücke Südseite von km 83,958 bis km 83,993 l.d.B.
- Verlegung Gemeindestraße G8 „Anbindung Bahnhof Wiederndorf-Aich“ von km 87,035 bis km 87,186 l.d.B.
- Errichtung Wirtschaftsweg G22 von km 92,846 bis km 92,970 l.d.B.
- Errichtung Wirtschaftsweg Heiligengrab vom km 80,917 bis km 81,125 (Anbindung Bleiburger Schleife)

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; UVP-Abschnitt: Aich – Althofen; Einreichabschnitt: Aich – Mittlern; km 83,444 – km 92,970; Einreichprojekt 2021; Unterlagen für die Änderungsgenehmigung“.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG der Stella & Setznagel GmbH vom 18.5.2021 samt allgemein verständlicher Zusammenfassung.

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**.

4. Nach Ablauf der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist bei der Behörde eingelangte Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen werden **als verspätet zurückgewiesen**.

B. forstrechtliche Rodungsbewilligung

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die im Zusammenhang mit dem ggst. Bauvorhaben („Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“) 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 den in Nebenbestimmung Punkt III.2. zu einem integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärten Rodungsplänen erteilt.

Für das „Einreichprojekt 2021“ sind im Einzelnen folgende Parzellen mit den nachstehend angeführten Rodungsflächen betroffen:

Jauntalbrücke:

Katastralgemeinde	Grundstück	Rodefläche in m ²		Eigentümer	Adresse Eigentümer
		dauernd	befristet		
76304 Eis	97	327		Röm.-kath. Kirche St. Nicolai zu Gorentschach	9113 Ruden
76304 Eis	98/2	74		Edeltraud Hartl	Hintergumitsch 9, 9413 St. Gertraud
76304 Eis	98/1	573	696	Franz Kaspar	Eis 3, 9113
76304 Eis	99	67			
76304 Eis	100	61	179		
76304 Eis	337/1	4.447	589		
76304 Eis	337/4	30	51		
76304 Eis	337/6	243			
76304 Eis	98/3	26		ÖBB-Infrastruktur AG	Praterstern 3, 1020 Wien
76304 Eis	98/4	24			
76304 Eis	337/8	5			
76304 Eis	337/9	20			
76304 Eis	339/2	2.149	867	VERBUND Hydro Power GmbH	Europaplatz 2, Wien 1150
76304 Eis	763/2	170		Gemeinde Ruden	Obermitterdorf 30, 9133 Ruden
76304 Eis	763/1	10	10		
76001 Aich	136/1	593	134	Peter Milavec	Draurain 5, 9150
76001 Aich	136/2	414	331	VERBUND Hydro Power GmbH	Europaplatz 2, Wien 1150
76001 Aich	142/1	132		Thomas Johannes Sumnitsch	Aich 10, Bleiburg 9150
76001 Aich	143/1	1.789	541		

76001 Aich	132/3	290		ÖBB-Infrastruktur AG	Praterstern 3, 1020 Wien
76001 Aich	132/4	2.472			
76001 Aich	142/2	882			
76001 Aich	143/2	20			
76001 Aich	143/3	31			
76001 Aich	144/1	653			
76001 Aich	144/2	199			
76001 Aich	146/3	31			
76001 Aich	1720	1.640			
SUMME		17.372	3.398		

Wildbrücke AM2:

Katastral- gemeinde	Grund- stück	Rodefläche in m ²		Eigentümer	Adresse Eigentümer
		dau- ernd	befristet		
76001 Aich	693/1	371	44	Siegfried Matschek	Aich 26, 9150 Bleiburg
76001 Aich	694/1	1.733	4.583	Igor Goltnik	Ebersdorf 46, 9150 Bleiburg
76001 Aich	936/1		261	Vida Sadjak	Wiederndorf 6, 0150 Bleiburg
76001 Aich	936/5	2.908	2.143		
76001 Aich	936/2	16		Franz Andrej	Pribelsdorf 14, 9125 Kühns- dorf
76001 Aich	692/1		247	Thomas Johannes Sumnitsch	Aich 10, 0150 Bleiburg
76001 Aich	936/3	400	200	Karl Jahn	Dullach 12, 9100 Völker- markt
SUMME		5.428	7.478		

Wildbrücke AM5:

Katastral- gemeinde	Grund- stück	Rodefläche in m ²		Eigentümer	Adresse Eigentümer
		dau- ernd	befristet		
76010 Moos	427/2	272	57	Alois Milavec	Moos 15, 9150 Bleiburg

76010 Moos	428/1	446	2.114		
76010 Moos	428/2	223			
76010 Moos	428/3	35	485		
76010 Moos	429/1	981	669		
76010 Moos	430/1	135	242		
76010 Moos	432/2	285			
76010 Moos	432/3		49		
76010 Moos	434/2	402			
76010 Moos	434/4		232		
76010 Moos	483/3	18			
76010 Moos	484/1	5.271	5.327	Ing. Johann Tomitz	Replach 6, 9150 Bleiburg
76010 Moos	484/2	322	330		
76010 Moos	484/4	1.193	1.516		
76010 Moos	484/5	170			
76010 Moos	485/1	1.473	1.419		
76010 Moos	485/2	48	59	Röm.-kath. Kirche St. Michael	9143 St. Michael ob Bleiburg
76010 Moos	709/2	49	148	ÖBB Infrastruktur AG	Praterstern 3, 1020 Wien
SUMME		11.323	12.647		

Wildunterführung AM9:

Katastral- gemeinde	Grund- stück	Rodefläche in m ²		Eigentümer	Adresse Eigentümer
		dau- ernd	befristet		
76017 St. Mi- chael	1601	185	1.138	Valentin Šumnik	Tscherberg 30, 9143 St. Michael ob Bl.
76017 St. Mi- chael	1602/1	1.052	1.134		
76017 St. Mi- chael	1603	2.808	215	ÖBB Infrastruktur AG	Praterstern 3, 1020 Wien

76017 St. Michael	1602/2	1.107	5		
76017 St. Michael	1604/2	745			
76017 St. Michael	577/4	236	11		
76017 St. Michael	577/5	413	1.025		
76017 St. Michael	1605	1.749	2.568		Traundorf 73, 9143 St. Michael ob Bl.
76017 St. Michael	1606	400	200	Anna Lamprecht Maria Barth	Pudlach 72, Fleißleiten 21, 9150 Bleiburg
76017 St. Michael	1604/1	2.694	1.617	Josefa Sadjak	St. Michael 37, 9143 St. Michael
76017 St. Michael	576/2	2.959	4.862	Manfred Krall	Pribelsdorf 12, 9125 Kühnsdorf
76017 St. Michael	577/3	3.600	4.877		
76017 St. Michael	577/1	800	400	Corinna Komar	Tscherberg 1, Haus 1, 9143 St. Michael
76017 St. Michael	578/1	400	200		
76017 St. Michael	1607	400	200	Franz Weitzer	Traundorf 16, 9143 St. Michael ob Bl.
SUMME		19.548	18.452		

GESAMTSUMME	53.671	41.975
--------------------	---------------	---------------

II. Gemäß § 17 Abs 2 und 3 ForstG wird festgestellt, dass das **öffentliche Interesse** an der Errichtung des gegenständlichen Eisenbahnbauvorhabens 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 **Nebenbestimmungen** (Bedingungen, Auflagen und Fristen) geknüpft:

1. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn die Rodungsflächen nicht bis zum **31.12.2025** für den beantragten Zweck beansprucht wurden.
2. Die Rodungspläne, Einlagezahl 5201 (Rodungsplan KG Ruden, Eis und Aich), Einlagezahl 5202 (Rodungsplan WQH AM2), Einlagezahl 5203 (Rodungsplan WQH AM5) und Einlagezahl 5204 (Rodungsplan WQH AM9), werden zum integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärt.
3. Vor Beginn der Rodungsarbeiten sind die Rodungsgrenzen dauerhaft (z.B. durch Verpflockung) zu markieren.
4. Auf steileren Hangbereichen sind während der Bauarbeiten entlang der talseitigen Rodungsgrenze darunterliegende Bestände durch geeignete Maßnahmen (z.B. Erdwall, Bretterschlag, Schutznetze) vor abrollendem Material zu schützen.

5. Entlang der bergseitigen Rodungsränder der Zufahrt zu den Brückenpfeilern der Jauntalbrücke auf der Nordseite der Drau auf den Parzellen 337/1 und 339/2 KG Eis ist auf einer Breite von 4 Metern eine Waldrandgestaltung in Form einer Aufforstung mit thermophilen Strauch- und Baumarten mit Berberitze, Sanddorn, Felsenbirne und Mehlbeere bis **31.12.2025** durchzuführen. Diese sind in Form von drei zur Rodungsgrenze parallelen Reihen (Reihenabstand: 2 Meter, Pflanzabstand in der Reihe: 2 Meter) gruppenweise mit mindestens 6 Stück pro Pflanzenartgruppe durchzuführen. Eventuelle Haselbestockungen sind bis zur Sicherung der Kultur jährlich auf den Stock zu setzen und ist die Aufforstung vor Wildverbiss zu schützen.
6. Im Bereich der Drauquerung sind befristete Rodungsflächen als Waldrandgestaltung mit dafür geeigneten Strauch- und Baumarten bis **31.12.2025** durchzuführen, wobei im Bereich der südexponierten Rodungsflächen thermophile Strauch- und Baumarten, wie Berberitze, Sanddorn, Mehlbeere, Felsenbirne und Hopfenbuche aufzuforsten sind. Die Aufforstung ist bis zur Sicherung der Kultur zu pflegen und vor Wildverbiss zu schützen.
7. Die Parzelle 338/1 KG Eis darf durch die Baumaßnahmen für die Errichtung der Zufahrt zu den Brückenpfeilern der Jauntalbrücke auf der Nordseite der Drau auf den Parzellen 337/1 und 339/2 KG Eis bei Errichtungskilometer 0+210.000 bis 0+220.000 (lt. Lageplan Blatt 1, Einlagezahl 1201) nicht berührt werden.
8. Die bergseitigen Böschungen zur Zufahrt zu den Brückenpfeilern der Jauntalbrücke auf der Nordseite der Drau sind, um rückschreitende Erosionen zu minimieren, spätestens im Frühjahr nach Fertigstellung der Abböschungsarbeiten dauerhaft mittels maschineller Begrünung unter Beimengung von organischem Material zu begrünen. Dabei ist, nach Vorgabe der ökologischen Bauaufsicht, ein dem trockenen Standort angepasstes Saatgut zu verwenden. Sollte sich herausstellen, dass dadurch keine gesicherte Begrünung erreicht werden kann, sind die Begrünungen durch Hangstabilisierungen in Form von organischen Geflechten (z.B. Kokosgeflecht) zu sichern.
9. Im Nahbereich der Zufahrt zu den Brückenpfeilern der Jauntalbrücke auf der Nordseite der Drau ist als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust der im öffentlichen Interesse stehenden Waldfunktionen und der mittelfristigen Minimierung der Barrierewirkung eine Strukturverbesserung im Nahbereich dieser Zufahrt auf den Parzellen 337/1 und 339/2 KG Eis im Ausmaß von 9.826 m², das entspricht der doppelten dauernden Rodungsfläche von 4.913 m², bis spätestens **31.12.2025** durchzuführen. Dabei ist der Haselbestand zu fällen, eventuelle Naturverjüngungen mit Mannaesche, Hainbuche und Eiche zu belassen und die Fläche mit einer thermophilen Baumartenmischung von 2 Zehntel Schwarzkiefer, 2 Zehntel Flaumeiche, 2 Zehntel Hopfenbuche, 1 Zehntel Mehlbeere und 3 Zehntel Stieleiche im Pflanzabstand von 2,0 x 2,0 Metern gruppenweise, mit mindestens 6 Pflanzen pro Baumartengruppe aufzuforsten. Die Aufforstung ist bis zur Sicherung der Kultur zu pflegen und vor Wildverbiss zu schützen sowie Stockausschläge von Hasel jährlich, bis zum Durchwachsen der Aufforstung, auf den Stock zu setzen.
10. Durch die Rodungsarbeiten stark beschädigte Randbäume sind nach erfolgter Durchführung der Arbeiten zu entfernen.
11. Anfallendes Nadelholz ist entsprechend der Forstschutzverordnung, BGBL. II/2003, 19. Verordnung, aufzuarbeiten und bekämpfungstechnisch zu behandeln.
12. Bei den Schlägerungsarbeiten sind Warnschilder entsprechend der forstlichen Kennzeichenverordnung BGBL. Nr. 179/1976, 226/1989 und 67/1997 aufzustellen und die Baustellen entsprechend abzusichern, damit Dritte nicht zu Schaden kommen.

13. Eine über die Rodefläche hinausgehende Verwendung von Waldboden ist auch für das Lagern von Baustoffen und Abstellen von Baumaschinen nicht gestattet.
14. Am Rodungsrand von dauernden Rodungsflächen ist ein Waldrandaufbau (Traufbestand) bis **31.12.2025** herzustellen, wobei sich dieser aus Baumarten und Sträuchern zu orientieren hat, die im ursprünglichen EB-Einreichprojekt, Kapitel 8, Tabelle 6 der Rodungsunterlagen angeführt sind.
15. Für den mit den dauernden Rodungsflächen einhergehenden Verlust der im öffentlichen Interesse liegenden Waldfunktionen sind flächengleiche Ersatzmaßnahmen in Form von Ersatzaufforstungen und forstlichen Strukturverbesserungen bis **31.12.2025** durchzuführen. Als Strukturverbesserung anerkannt wird eine Aufforstung mit einem standortsangepassten Laub- Nadelholzmischwald mit einem Laubholzanteil von mindestens 70 %. Ausgenommen davon ist die Rodungsfläche für die so bezeichnete Zufahrt zu den Brückenpfeilern der Jauntalbrücke auf der Nordseite der Drau, für die eine separate Ersatzleistung vorgesehen ist (vgl. Auflage 9).
16. Nach Fertigstellung des EB Projektes Aich- Mittlern, spätestens mit **31.12.2025**, ist der Behörde eine Rodungsbilanz vorzulegen, in der die gesamten Rodungsflächen mit den Ersatzmaßnahmen gegenüberzustellen sind.
17. Da die beanspruchte Waldfläche auf den Parzellen 337/1 und 339/2 der KG Ruden durch mehrfache Zerschneidung aus Sicht des Fachbereichs Ökologie in seiner Funktionalität als FFH-Lebensraum stark beeinträchtigt und diese in derselben Qualität nicht wiederherstellbar ist, wird als Ausgleichsmaßnahme die Umwandlung eines gleich großen naturfernen Waldstücks mit dominierenden Nadelgehölzen (Fichte, Föhre) im Ausmaß von 2,5 ha in einen naturnahen Bestand an den süd- und ostseitig exponierten steilen Abhängen nördlich der Drau zwischen Kleindix im Westen und dem „Gehöft Nudler“ im Osten vorgeschrieben.
Die Umwandlung hat innerhalb der nächsten 5 Jahre zu erfolgen, also bis Ende 2026 und ist der zuständigen Behörde zu melden. Im Zuge der Bestandesumwandlung sind hiebreife Bestände zu nutzen und mit standortstypischen Gehölzen aufzuforsten. Die Aufforstung ist im Verhältnis 3/10 Stieleiche, 3/10 Hainbuche, 2/10 Manna-Esche, 1/10 Mehlbeere, 1/10 Buche durchzuführen.

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 iVm §§ 38 und 40 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
- § 185 Abs 6 iVm 17 und 18 Forstgesetz 1975 (ForstG)
- § 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Begründung

zu Spruchpunkt A.:

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 (bzw. nunmehr: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

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

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

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 (damalige) Eisenbahn-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 als rechtliche Grundlagen insbesondere folgende gesetzliche Bestimmungen zugrunde zu legen:

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 eisenbahnsicherungsstechnischen 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 die **eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG** erforderlich. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann gemäß § 34a Z 1 EisbG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die 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.

Gemäß § 12 Abs 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993- ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idGF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Partei beizuziehen.

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) und 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 § 101 Abs 1 EisbG ist für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der RL 96/48/EG zu entsprechen hat, 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 der Grundlage der in den jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits in den vorangehenden Verfahren im Rahmen von „Zwischenprüfbescheinigungen“ erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß.

Gemäß § 104 EisbG ist für die **Inbetriebnahme neuer Teilsysteme** „Infrastruktur“, „Energie“ sowie „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ oder erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“ „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ eine **Genehmigung zur Inbetriebnahme** erforderlich.

Gemäß § 105 EisbG ist die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme der vorgenannten Teilsysteme bei der Behörde zu beantragen, wobei dem Antrag die in § 105 Abs 1 EisbG bezeichneten Unterlagen beizulegen sind.

CSM-Verordnung

Dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Bestätigung zu entnehmen, dass die Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des ggst. Vorhaben unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EisbVO (Eisenbahnverordnung 2003) sowie der Bestimmungen der CSM-Verordnung EG/402/2013 erfolgen.

Es ist daher von der Einhaltung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken idF der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der Entscheidung über die Signifikanz der Änderung auszugehen.

Unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen ist somit festzustellen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werden kann.

Den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Antragsunterlagen ist weiters die Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters vom 7.6.2021 zum ggst. Änderungsvorhaben beigeschlossen.

Es ist daher auch von der Einhaltung der in § 6 Abs 4 Z 1 EisbVO enthaltenen Anforderung, wonach insbesondere u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören ist, auszugehen.

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.

Aufgrund der damals geltenden Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G) war für das gegenständliche Vorhaben im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, wobei hier anzumerken ist, dass der gegenständliche eisenbahnrechtliche Einreichabschnitt „Aich - Mittlern“ Teil des UVP-Abschnittes „Aich – Althofen/Drau“ ist.

Nach Abschluss des über Antrag der HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 11.1.2002 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 Kärnten sowie der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstrecken-Gesetz. Die Anhörung der berührten 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 (UVG) im Jänner 2004 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-G vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, die u.a. auch die Bildung von zehn Bürgerinitiativen zur Folge hatte (BI Oberseidendorf, DG Piskertschach – Schreckendorf, Sprecherin: Hildegard Wedenig (Bekanntgabe Rücktritt mit Email vom 9.9.2008) bzw. RA Dr. Prader; BI Dellach – Drauhofen – Tainach, Sprecher: Mag. Michael Sablatschan; BI DG Srejach, Sprecher: Ing. Gottfried Orasch bzw. RA Dr. Prader; BI Koralmbahn Mittlern, Sprecher: Gerhard Paulitsch; BI Peratschitzen – St. Lorenzen, Sprecher: Ilse Czetina bzw. RA Dr. Prader; BI Koralmbahn Schilterndorf – Cirkovec, Wiederndorf – Vidra ves, Aich – Dob, Sprecher: Erich Rudolf; BI Stein – Drauquerung, Sprecher: Oskar Preinig/Mag. Jan Puinbroek bzw. RA Dr. Prader; BI Bleiburg/Pliberk AKTIV, Sprecher: Silvo Kumer; BI Admont – Lassein – Althofen – Lind, Sprecher: Dr. Maximilian Nachtigall bzw. RA Dr. Prader; IG Lebensraum Kühnsdorf, Sprecher: Walter Skott), fand in der Zeit vom 16. bis 18.3.2004 die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens und seiner Auswirkungen sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens statt.

Das über die öffentliche Erörterung zu erstellende Protokoll wurde ab Anfang Dezember 2005 in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt, wozu einige Stellungnahmen einlangten.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.4.2006, BGBl II Nr 140/2006, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Aich – Althofen/Drau 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 Vorschreibungen 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 Standortgemeinden für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

Festzuhalten ist, dass einer Anfechtung der gegenständlichen Trassenverordnung durch die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See beim Verfassungsgerichtshof durch diesen nicht stattgegeben wurde.

Mit Schreiben vom 27.6.2006 hat die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) in der damals geltenden Fassung unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 127 Abs 1 lit b iVm den §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) sowie gemäß § 185 Abs 6 in Verbindung mit §§ 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG) den Antrag auf Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung gestellt und ergänzend gemäß § 29 EisbG den Antrag auf Auflassung der Strecke St. Paul – Klagenfurt von Bestandskilometer 76,400 bis Bestandskilometer 81,729 mit Abtrag der Gleisanlagen und Kunstbauten gestellt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.10.2008, GZ. BMVIT-820.234/0011-IV/SCH2/2008, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe des Ergebnisses der am 23. und 24.1.2007 durchgeführten Ortsverhandlung unter Zugrundelegung des von ihr vorgelegten Bauentwurfs die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung für den Einreichabschnitt Aich Mittlern von (Bahnkilometer (Gleis 1) km 83,444 – km 92,969) des UVP-Abschnittes Aich - Althofen/Drau der HL-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt, die erforderliche forstrechtliche Rodungsbewilligung sowie die Bewilligung zur Betriebsstilllegung und Auflassung von Teilen und Kunstbauten der bestehenden ÖBB-Strecke St. Paul – Klagenfurt (Jauntalbahn) von Bestandskilometer ca. 76,400 (= Bahn-km 83,444 der Koralmbahn, Gleis 1) bis Bestandskilometer ca. 81,729 mit Abtrag der Gleisanlagen erteilt.

Mit Schreiben vom 5.12.2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß der Übergangsbestimmung des § 175 Abs 16 EisbG unter Vorlage eines entsprechenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den nunmehr in Geltung stehenden §§ 31 ff EisbG für die nach den bislang vorliegenden Genehmigungsakten noch ausstehenden Genehmigungstatbestände (sog. „Differenzgenehmigung“) sowie für die unter einem dargestellten Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Bauentwurf („Änderungsgenehmigung“) für den Einreichabschnitt Aich - Mittlern der Koralmbahn Graz Klagenfurt beantragt. Dieser Antrag umfasst auch den Antrag auf Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie auf Erteilung der Bewilligung für die (geringfügige) Änderung der bereits bewilligten dauernden Rodung von Waldflächen gemäß § 185 ForstG („Differenz- und Änderungsgenehmigung 2014“).

Nach Durchführung der erforderlichen Verfahrensschritte wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7.10.2019, GZ. 820.234/0003 IV/IVVS4/2019, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für dieses Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2014 für den Einreichabschnitt Aich - Mittlern der Koralmbahn Graz Klagenfurt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung erteilt.

In diesen Bescheiden blieb die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung jeweils einer gesonderten Antragstellung vorbehalten, wobei die Bauausführungsfrist für diese Bauvorhaben über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG zuletzt mit Bescheid

des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT-820.234/0002-IV/IVVS4/2019, bis 31.12.2027 neuerlich verlängert wurde.

Mit **Schreiben vom 14.6.2021** hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b iVm § 38 VWRG für das im beiliegende Bauentwurf dargestellte „**Einreichprojekt 2021**“ beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt. Dieser Antrag umfasst auch den Antrag gemäß § 185 Abs 6 iVm §§ 17ff ForstG auf Erteilung der Rodungsbewilligung.

Mit Schreiben der Behörde vom 24.8.2021, GZ. 2021-0.584.340, wurde der ggst. Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.6.2021 samt Beilagen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH als Koordinatorin des dem ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens zugrunde liegenden, im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens mit dem Ersuchen, gemeinsam mit den UVP-Sachverständigen der vom ggst. Änderungsantrag betroffenen Fachgebiete einen Befund und Gutachten in Hinblick auf die erforderliche UVP-rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragten Änderungen im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 unter Zugrundelegung der Ergebnisse der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstatten.

Aufgrund des von der Bewilligungswerberin gestellten forstrechtlichen Rodungsbewilligungsantrags wurde mit Schreiben der Behörde vom 7.9.2021, GZ. 2021-0.623.643, die Einholung eines Befundes und Gutachten für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung veranlasst.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund des Umstandes, dass die ursprünglich im Rahmen des ggst. Verfahrens betreffend den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn Graz - Klagenfurt tätigen nichtamtlichen Sachverständigen für Wasserbautechnik bzw. für Ökologie für das ggst. Vorhaben nicht mehr zur Verfügung standen, die Bestellung neuer nichtamtlicher Sachverständiger für die Fachbereiche Wasserbautechnik und Ökologie und Gewässerökologie erforderlich wurde.

In Ergänzung ihres Änderungsantrags vom 14.6.2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge des Ermittlungsverfahrens der Behörde in weiterer Folge mit Schreiben vom 28.3.2022 ihren ursprünglichen Antrag auf Erteilung der forstrechtlichen Bewilligung unter Vorlage entsprechender, unter einem dem nichtamtlichen Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung übermittelten Unterlagen abgeändert,

Unter einem hat die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegeben, dass die im Antrag enthaltene Vorschüttung in der Drau im Bereich der Jauntalbrücke (Sanierungsphase der Brückenpfeiler) nicht mehr notwendig ist, sodass die Bezug habenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 als hinfällig bzw. als nicht (mehr) verfahrensgegenständlich zu bewerten waren.

Diese Unterlagen wurden der UVP-Koordination und damit auch den weiteren betroffenen nichtamtlichen Sachverständigen mit Schreiben der Behörde vom 11.4.2022, GZ. 2022-0.271.293, mit dem Ersuchen um entsprechende Berücksichtigung bei der Erstellung des gemeinsamen Befundes und Gutachtens übermittelt.

Nach Vorliegen der erforderlichen Befunde und Gutachten hat die Behörde mit Edikt vom 16.11.2022, GZ. 2022-0.772.147, zur Wahrung des Parteienghört im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 sodann die Auflage folgender Unterlagen kundgemacht:

- Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.6.2021 und vom 28.3.2022;
- Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EibG der Stella und Setznagel GmbH vom 18.5.2021;
- Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung, DI Franz Piki, vom 8.4.2022;
- Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“), vom 7.10.2022.

In diesem Edikt hat die Behörde unter Anwendung der Bestimmung des § 9 Abs 2 UVP-G 2000 bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom 24.11.2022 bis einschließlich 5.1.2023 bei der Behörde sowie bei der Stadtgemeinde Bleiburg und den Gemeinden Ruden und Feistritz ob Bleiburg besteht.

Das Edikt wurden jeweils im redaktionellen Teil der Kärntner Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Kleinen Zeitung“, im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinden sowie im Internet auf der Website des BMK verlaublich.

Ergänzend dazu ist die Einbindung der Beteiligten gemäß ArbIG, WRG und UVP-G 2000 mit zusätzlichem Schreiben der Behörde vom 16.11.2022, GZ. 2022-0.772.147, erfolgt.

Dazu sind bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 30.11.2022, GZ. 2022-0.824.784,
- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, vertreten durch Gerhard Bernhard, vom 6.12.2022,
- Stellungnahme des Kärntner Umwelthanwalts vom 13.12.2022, GZ. 08-NATP-1482/2022(002/2022).

Diese Stellungnahmen wurden mit Schreiben der Behörde vom 9.1.2023, GZ. 2022-0.875.457, der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht und dieser Gelegenheit gegeben, sich dazu bis 27.1.2023 zu äußern.

Im Zug der Übermittlung des Anschlag- und Abnahmevermerks des Edikts mit E-Mail vom 12.1.2023 hat die Gemeinde Ruden der Behörde weiter eine Stellungnahme von DI Walter H. Mayer vom 5.1.2023 (samt Beilage Stellungnahme "Konsortium") übermittelt.

Diese Stellungnahme wurde mit Schreiben der Behörde vom 12.1.2023, GZ. 2023-0.027.325, der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht und dieser Gelegenheit gegeben, dazu ebenfalls bis 27.1.2023 zu äußern.

Mit Schreiben vom 18.1.2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG von ihrer Stellungnahmemöglichkeit zu sämtlichen von der Behörde übermittelten Stellungnahmen Gebrauch gemacht.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Belange sowie die Erteilung forstrechtlichen Bewilligung für dieses „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

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 Par-teistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden, erforderlich ist.

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben (weiterhin) unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird bzw. dieses bereits ausgeführt wird (vgl. dazu auch die entsprechenden Ausführungen unter dem Punkt 2.3.1 Betriebliche Vorgaben auf Seite 21 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

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 (vgl. dazu auch die Ausführungen unter dem Punkt 2.1 Allgemeines auf Seite 21 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG)

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Allfällige Abtragungsmaßnahmen sind von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung als genehmigungsfreie Vorhaben gemäß § 36 Abs 1 Z 4 EisbG nicht mit umfasst.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird in diesem Zusammenhang insbesondere auf den Entfall des - an der bisher geplanten Stelle nicht zur Ausführung gelangenden – Zuglaufcheckpoints bei km 89,000 hingewiesen.

Gemäß § 10 EisbG sind eisenbahntechnische Einrichtungen, die keine eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen sind, ebenso nicht Gegenstand der Einreichung und sind daher von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ebenfalls nicht mit umfasst.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG sind hier insbesondere die Errichtung von Betriebsfernsprechanlagen einschließlich Funkanlagen sowie die technische Ausrüstung der TK-Räume angeführt.

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlagen darstellen, ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und diese Maßnahmen im Projekt dargestellt sind beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG berücksichtigt werden, soweit dies zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist.

Hinsichtlich Gestaltung und insbesondere auch Wiederherstellung des Wegenetzes ist allgemein auf § 20 EisbG und die sich daraus für die Bauwerberin ergebenden Verpflichtungen hinzuweisen.

Den vorliegenden Projektunterlagen ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters vom 7.6.2021).

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 Beschränkungen 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 zuständigen 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 (**Genehmigungsvoraussetzungen**) erfüllt sind:

1. Stand der Technik und Berücksichtigung der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt A.I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 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 Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnbautechnik (Teilfachgebiete Oberbau/Fahrweg, konstruktiver Ingenieurbau, Hochbau)
- Eisenbahnbetrieb
- Eisenbahnsicherungstechnik
- Elektrotechnik
- Lärmschutztechnik
- Wasserbautechnik
- Straßenverkehrstechnik

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn alleine betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Gutachten enthält die Erklärung, dass von den Gutachtern die Anforderungen des § 31a Abs 2 EisbG erfüllt werden.

Das Gutachten enthält weiters die Erklärung, dass die Genehmigungsfähigkeit des Projektes für alle projektrelevanten Fachgebiete vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass keine Abweichungen von Stand der Technik vorliegen.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 wird unter dessen **Punkt 4. Zusammenfassen des Gutachten** Folgendes festgehalten:

„Es wird erklärt, dass für alle projektrelevanten Fachgebiete die Genehmigungsfähigkeit des Projektes vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Aus Sicht der Gutachter wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt in sich abgeschlossen und daher nach Fertigstellung mit den angrenzenden Baulosen verkehrswirksam ist.

Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn.

*Weiters wird aus Sicht der Gutachter festgestellt, dass die Einhaltung der **Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes**, die Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) und unter zusätzlicher Hilfestellung der **Richtlinie R10** der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau insbesondere unter Berücksichtigung der **relevanten Punkte der Module 0 „Allgemeines“, 1 „Hochbau“, 2 „Fahrweg“, 3 „Energieversorgung“ und 4 „Sicherungstechnik“**, von den ÖBB gewährleistet ist.*

*Es besteht daher aufgrund der vorliegenden Projektunterlagen aus Sicht der beteiligten Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen **Baugenehmigung gemäß § 31** des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, idF BGBl. I Nr. 143/2022 **kein Einwand.***

Seitens der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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 vom 18.5.2021 ist dazu zusammenfassend zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 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 vom 18.5.2021 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 Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022, GZ. 2022-0.824.784, 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 vom 18.5.2021 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 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

Im Zuge des für das gegenständliche „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt durchgeführten Ermittlungsverfahrens sind keine Stellungnahmen von Gebietskörperschaften bei der Behörde eingelangt.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt durchgeführten Ermittlungsverfahrens neben der (weiter oben behandelten) Stellungnahme des BMAW-VAI und der (weiter unten behandelten) Stellungnahme des Kärntner Umweltschutzvereins als Formalparteien zum einen eine Stellungnahme der Austrian Power Grid (APG) vom 6.12.2022 sowie eine mit E-Mail vom 5.1.2023 an die Gemeinde Ruden übermittelte Stellungnahme von Herrn DI Walter H. Mayer, PROGIS Software GmbH, die von der Standortgemeinde Ruden mit Schreiben (E-Mail) vom 12.1.2023 im Zuge der Rückmittlung des mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikts vom 16.11.2022 mit übermittelt wurde, vorliegen.

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

Im Hinblick auf die von Parteien erhobenen Einwendungen ist hier einleitend allgemein auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (vgl. z.B. VwGH vom 13.03.1991, Zl. 90/03/0038 und vom 24.04.1991, Zl. 90/03/0237) zu verweisen, 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 Parteistellung 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 verwiesen.

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

Das ggst „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 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 eingeholt, als „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“ bezeichneten Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 zu verweisen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das ggst „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher gemäß Spruchpunkt A.V. – soweit sich nicht als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen 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 ggst. Projekt enthaltenen Maßnahmen, insbesondere auch keine maßgeblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärmimmissionen ergeben haben, sodass diese sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Zur Stellungnahme der Austrian Power Grid (APG) vom 6.12.2022 betreffend die bei der Vornahme von Bauarbeiten im Nahebereich der 110 kV Leitung Schwabeck – Bleiburg – Obersielach und der 220 kV Leitung Obersielach – Edling Podlog zu treffenden Vorkehrungen ist zum einen zu sagen, dass sich diese auf bei der Vornahme von Bauarbeiten im Nahebereich der Hochspannungsleitung der APG (220 kV Ltg. Obersielach – Edling – Podlog, Spannungsfeld 31-32) zu treffenden Vorkehrungen bezieht und keine Einwendung gegen das Bauvorhaben im Rechtssinn darstellt. In ihrer dazu im Rahmen des Parteienghört abgegebenen Stellungnahme vom 18.1.2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum anderen auf den Umstand hingewiesen, dass

die in der Stellungnahme der APG angeführten Hochspannungsleitungen von den Bauarbeiten nicht berührt werden.

Zu der - im Wege der Standortgemeinde Ruden mit Schreiben (E-Mail) vom 12.1.2023 im Zuge der Rückmittlung des mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikts vom 16.11.2022 mit übermittelten, an die Gemeinde Ruden gerichteten - Stellungnahme von Herrn DI Walter H. Mayer, PROGIS Software GmbH, der eine „*Stellungnahme zum Bauabschnitt Graz Klagenfurt der Koralmbahn zum Einreichabschnitt Aich – Mittlern Änderungsgenehmigung 2021*“, eingereicht „vom Konsortium DI Walter H. Mayer, DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen, DI Dominik Habsburg-Lothringen, Dr. Josef Paul, Simon Mayer und unsere Tochtergesellschaft NIT Holdings Limited (NITHK)“ beigeschlossen war, ist zu sagen, dass diese erst am 12.1.2023 – und somit nach Ablauf des im Edikt vom 16.11.2022 festgelegten Endes der Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist am 5.1.2023 – bei der Behörde eingelangt ist. Dieser Stellungnahme samt deren Beilage ist aus Sicht der Behörde zudem kein konkretes, auf das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt bezogenes Vorbringen zu entnehmen.

Hinsichtlich dieser Stellungnahmen war daher gemäß dem in Spruchpunkt A.V. enthaltenen Abspruch über diese Stellungnahmen vorzugehen.

Hinsichtlich der Frage der Grundeinlösung ist allgemein festzuhalten, dass die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte durch die Bauwerberin erfolgt.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Bauwerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

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

Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird, wobei Enteignungen von der Bauwerberin nicht beantragt wurden. Die Bauwerberin hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Zu den Einwendungen ist abschließend 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 A.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 der eingelangten Einwendungen beziehungsweise Stellungnahmen ergibt sich, dass der 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 vom 18.5.2021, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben (Änderungsgenehmigungsprojekt 2021) um die weiter oben dargelegten Projektänderungen gegenüber dem mit oben genanntem „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.10.2008, GZ. BMVIT-820.234/0011-IV/SCH2/2008, und mit oben genanntem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7.10.2019, GZ. 820.234/0003 IV/IVVS4/2019, für das „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2014“ erteilten eisenbahnrechtlichen Genehmigungen, 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.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurden die für die einzelnen Einreichabschnitte der „Koralmbahn“ – ua. auch für den ggst. Einreichabschnitt der „Koralmbahn“ - festgelegten Bauausführungsfristen zuletzt bis 31.12.2027 verlängert, sodass 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 war.

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 Bestimmungen des EisbG, insbesondere auf die Bestimmungen der §§ 101 ff EisbG, 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, sowie auf das **Erfordernis eines Antrags gemäß § 104 EisbG auf Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme** zu verweisen.

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits in den vorangehenden Verfahren im Rahmen von „Zwischenprüfbescheinigungen“ erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß.

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.

Diesbezüglich wird auf das ggst. „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 und im Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 betreffend „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“ sowie auf die im Zuge der Kundmachung mittels Edikt mit Schreiben der Behörde vom 16.11.2022, GZ. 2022-0.772.147, erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans verwiesen.

Festzuhalten ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in Ergänzung ihres Änderungsgenehmigungsantrags vom 14.6.2021 mit Schreiben vom 28.3.2022 unter anderem bekannt gegeben hat, dass die im Antrag enthaltene Vorschüttung in der Drau in der Bauphase im Bereich der Jauntalbrücke (Sanierungsphase der Brückenpfeiler) nicht mehr notwendig ist, sodass die Bezug habenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.5.2021 für die Bauphase (Sanierungsphase der Brückenpfeiler der Jauntalbrücke) daher nicht (mehr) verfahrensgegenständlich sind.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt in Hinsicht auf den Fachbereich Wasserbautechnik somit Folgendes:

„Die im Projekt angeführten Änderungen an wasserbautechnischen Baumaßnahmen wurden durch die vorliegenden Entwurfsunterlagen beschrieben und dargestellt.“

Die Projektunterlagen entsprechen dem Stand der Technik und werden positiv beurteilt.

Bezüglich der Vollständigkeit gemäß § 31b Abs. 1 wird aus gutachterlicher Sicht festgestellt, dass der zur Erlangung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung § 31 EISbG vorgelegte Bauentwurf gesetzeskonform erstellt wurde.

Für die vorgesehene Änderung des Brückentragwerkes der Jauntalbrücke mit nunmehr zweiachsiger Entwässerung wurden die hydraulischen Nachweise für die schadlose Ableitung des 100-jährlichen Starkregens geführt. Die zum Ansatz gebrachten Bemessungswerte entsprechen dem Stande der Technik, insbesondere entsprechen die verwendeten Starkregendaten der Internetplattform eHyd dem neuesten Stand. Die weitere Ableitung und Behandlung dieser Brückenwässer erfolgt unverändert zum bewilligten Projekt.

Die vorgesehenen Änderungen an der Jauntalbrücke haben auf das Abflussgeschehen der Drau nach Bauvollendung keine merklichen Auswirkungen.

(...) (entfällt; betrifft die Sanierungsphase der Brückenpfeiler der Jauntalbrücke)

Das neue Brückentragwerk soll von Norden her eingeschoben werden und gleichzeitig das alte Tragwerk nach Süden ausgeschoben werden, sodass es dabei zu keinen Eingriffen in die Drau kommen soll. Die vorgesehene Deckbeschichtung soll im Schutze einer mobilen Einhausung erfolgen, sodass es zu keinem Eintrag von Stoffen in die Drau kommt.

Für die geplanten Hochbauten ist eine Versickerung der Dachwässer über Sickerschächte vorgesehen. Diese Dachflächen im Ausmaß zwischen etwa 20 m² und 24 m² sind quantitativ geringfügig. In qualitativer Hinsicht sind diese Wässer dem Flächentyp F1 gemäß ÖWAV Regelblatt 45 zuzuordnen und ist eine Versickerung über Sickerschächte zulässig.

Ebenso sind die Verkehrs- und Stellflächen im Zusammenhang mit den geplanten Hochbauten quantitativ geringfügig und in qualitativer Hinsicht eine breitflächige Versickerung über eine Rasenfläche zulässig.

Diese Entwässerungen sind geringfügig und bedürfen keiner wasserrechtlichen Bewilligung.

Vom wasserbautechnischen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht dem Stand der technischen Entwicklung.

Die vorgesehenen Änderungen an Straßen- und Wegeführungen und Errichtung zusätzlicher Wege sind aus wasserbautechnischer Sicht geringfügig. Die Entwässerung der Fahrflächen erfolgt in der Regel breitflächig über die Dammschulter in das angrenzende Gelände. Kurze Wegstrecken in Einschnittslagen werden über Versickerungsmulden versickert, ebenso hangseitig zufließende Wässer. Streckenweise in Mulden gesammelte Hangwässer werden nahe dem Ort des Anfalles ausgeleitet. Diese Ausleitungen sind mit dem Grundeigentümer abgestimmt.

Diese Straßenwässer können aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens dem Flächentyp F2 gemäß ÖWAV-Regelblatt 45 zugeordnet werden. Eine Versickerung über eine Rasenfläche entspricht demnach dem Stand der Technik.

Diese Maßnahmen zur Wege- und Straßenentwässerung sind in einem gesonderten Wasserrechtsverfahren durch die zuständige Wasserrechtsbehörde abschließend zu beurteilen.“

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG (S 70f) ergibt sich somit zusammenfassend, dass die für das geänderte Eisenbahnbauprojekt vorgesehenen wasserbautechnischen Maßnahmen (Entwässerungsmaßnahmen) das Maß der Geringfügigkeit nicht überschreiten, sodass sich dagegen in dem sich aus § 127 Abs 1 lit b WRG ergebenden Umfang keine Bedenken ergaben.

Zu Spruchpunkt B.:

Zu Spruchpunkt B. betreffend forstrechtliche Rodungsbewilligung ist Folgendes auszuführen:

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit zur Behandlung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung im gegenständlichen Verfahren ergibt sich aus § 185 Abs 6 ForstG 1975, wonach mit der Vollziehung der §§ 17 bis 20, 81 Abs. 1 lit. b, 82 Abs. 3 lit. d, 85 bis 88 und 90 bis 92, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut ist, wobei dieser dabei auf die gesamten Auswirkungen der geplanten Anlage Bedacht zu nehmen hat.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des ggst. Änderungsverfahrens ist die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung gemäß den mit Antrag vom bzw. ergänzendem Antrag vom 28.3.2022 vorgelegten forstrechtlichen Rodungsunterlagen.

Zur Herstellung des Gesamtzusammenhanges ist auf die Bezug habenden Ausführungen unter Punkt 1.1. Allgemeines, Rodungstabelle auf Seite 1 des Befundes des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung zu verweisen:

„Das Einreichprojekt 2021 umfasst mehrere Änderungen, wobei dabei auch zusätzliche Rodungen im Bereich des Objektes AM Ob – Jauntalbrücke geplant sind. Neben unmittelbar der Errichtung der Jauntalbrücke dienenden Rodungen umfassen diese auch Waldflächen für den sog. Goldbachweg und die Zufahrten zu den Brückenpfeilern nördlich der Drau und zum Hangpfeiler südlich der Drau. Dazu wird festgehalten, dass die ursprünglich eingereichten Rodungsunterlagen entsprechend den forstrechtlichen Erfordernissen geändert werden mussten. Dies deshalb, da die Frist für die technische Durchführung der mit Bescheid vom 16. Oktober 2008, GZ BMVIT-820.234/0011-IV/SCH2/2008 erteilten Rodungsbewilligung mit 31.12.2020 erloschen ist und daher diese noch nicht beanspruchten Flächen neuerlich beantragt werden mussten. Auch

musste in den Rodungsunterlagen einer Forstgesetzänderung aus dem Jahr 2013 (104. Bundesgesetzblatt: Agrarrechtsänderungsgesetz 2013, Artikel 10, Änderung des Forstgesetzes 1975) Rechnung getragen werden. Entsprechend dieser Gesetzesänderung wurde die seinerzeitige Bestimmung, wonach „bestockte Flächen, die dem unmittelbaren Betrieb einer im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehenden Eisenbahn dienen“ (§ 1a lit. e) ersatzlos gestrichen. Nachdem im Bereich des südlichen Widerlagers auf der Bestandstrasse der Bahnlinie Bleiburg - Innichen neu bewaldete Böschungsbereiche im Baufeld liegen, mussten für diese nunmehr auch eine Rodungsbewilligung beantragt werden.

Neben Rodungen im Bereich der Jauntalbrücke umfasst das Einreichprojekt 2021 auch solche im Bereich der Wildbrücken AM2, AM5 und der Wildunterführung AM9, da im ursprünglichen Bescheid vom 16. Oktober 2008, GZ BMVIT-820.234/0011-IV/SCH2/2008 der Bereich der Wildleiteinrichtungen zur Gänze als befristete Rodung ausgewiesen war, die bis spätestens 31.05.2021 aufzuforsten gewesen wäre. Dabei steht eine flächige Aufforstung im Widerspruch zu den (wild-)ökologischen Planungen einer Leiteinrichtung mit auf Dauer freizuhaltenen Grünstreifen. Um die Wildleiteinrichtungen umsetzen zu können, wurden im „Einreichprojekt 2021“ die Rodungsflächen in den Austauschunterlagen in befristete und dauernde Bereiche unterteilt.“

Die betroffenen Parzellen samt zugehörigen Rodungsflächen ergeben sich im Einzelnen aus Spruchpunkt B.I. des Bescheides.

Rechtliche Grundlagen

Die §§ 17 und 18 ForstG lauten:

Rodung

§ 17. (1) *Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.*

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

(6) In Gebieten, die dem Bundesheer ständig als militärisches Übungsgelände zur Verfügung stehen (Truppenübungsplätze), bedürfen Rodungen für Zwecke der militärischen Landesverteidigung keiner Bewilligung. Dies gilt nicht für Schutzwälder oder Bannwälder. Der Bundesminister für Landesverteidigung hat zu Beginn jedes Jahres dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft jene Flächen bekannt zu geben, die im vorangegangenen Jahr gerodet wurden.

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. *(1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach*

- 1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,*
- 2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder*
- 3. Maßnahmen vorzuschreiben, die*
 - a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder*
 - b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.*

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschrift gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinngemäßer Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

(5) Abs. 1 Z 3 lit. b und Abs. 2 und 3 finden auf befristete Rodungen im Sinn des Abs. 4 keine Anwendung.

(6) Zur Sicherung

- 1. der Erfüllung einer im Sinne des Abs. 1 vorgeschriebenen Auflage oder*

2. *der Durchführung der Wiederbewaldung nach Ablauf der festgesetzten Frist im Sinne des Abs. 4*

kann eine den Kosten dieser Maßnahmen angemessene Sicherheitsleistung vorgeschrieben werden. Vor deren Ertrag darf mit der Durchführung der Rodung nicht begonnen werden. Die Bestimmungen des § 89 Abs. 2 bis 4 finden sinngemäß Anwendung. (7) Es gelten

- 1. sämtliche Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für befristete Rodungen ab dem Ablauf der Befristung,*
- 2. die Bestimmungen des IV. Abschnittes und der §§ 172 und 174 für alle Rodungen bis zur Entfernung des Bewuchses.*

Rechtliche Würdigung

Mit Schreiben vom 21.9.2021, GZ. 2021-0.628.821, hat das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus sein Einvernehmen gemäß § 185 Abs 6 ForstG zur allfälligen Erteilung einer neuen Rodungsbewilligung vorweg unter der Bedingung hergestellt, dass die vom forstfachlichen Sachverständigen vorgeschlagenen und - insbesondere im Hinblick auf § 18 Forstgesetz - gesetzmäßigen Vorschreibungen als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

Diesbezüglich ist auf den vom dem ggst. Verfahren beigezogenen Sachverständigen für das Fachgebiet Forsttechnik/Rodung, DI Franz Piki, auf der Grundlage der gestellten Rodungsanträge unter Zugrundelegung der Rodungsunterlagen erstellten Befund und Gutachten vom 8.4.2022 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.

Festzuhalten ist, dass sich das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des ggst. Eisenbahnbauvorhabens und damit auch des ggst. „Änderungsgenehmigungsprojekts 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt aus den oben genannten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheiden – insbesondere dem „Stammbescheid“ ergibt.

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

Aus dem Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung ergibt sich zusammenfassend, dass die Gewährleistung einer fachgerechten Umsetzung der Rodung unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren der im Gutachten des Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen bedarf.

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 war unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Befundes und Gutachtens des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung 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 unter Spruchpunkt B.III. als Nebenbestimmungen aufgenommenen, vom Sachverständigen für erforderlich erachteten Auflagen erteilt werden konnte.

Hinsichtlich des als Nebenbestimmung Nr. 17 systematisch in den Spruchpunkt B.III. des Bescheides aufgenommenen Auflagenvorschlags des UVP-Sachverständigen für Ökologie ist auf die Ausführungen weiter unten unter der Überschrift „Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu verweisen.

Die Frist für das Erlöschen der Rodungsbewilligung war entsprechend dem im Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung für erforderlich erachteten Zeitpunkt gemäß Punkt B.III.1. der Nebenbestimmungen zu bestimmen.

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 - wie bereits weiter oben ausgeführt - durch die Einholung eines Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“) Rechnung getragen.

In ihrem Gutachten vom 7.10.2022 kommen die UVP-Sachverständigen unter dessen Punkt 2.4 (4) Beurteilung der Maßnahmen im Rahmen einer integrativen Betrachtung zu folgendem Gutachten und Schlussfolgerung:

„Wie im Kapitel 2. „Umweltrelevante Auswirkungen“ ausgeführt, handelt es sich bei den geplanten Maßnahmen um geringfügige Projektanpassungen, sofern die Maßnahmen der Fachbereiche Forsttechnik und Ökologie eingehalten werden.

Die Prüfung der Maßnahmen beinhaltet bereits die Maßnahmen aus den Vorverfahren. Diese sind in der Vorschreibung der neuen Maßnahmen bereits berücksichtigt.“

In ihrem Gutachten vom 7.10.2022 kommen die UVP-Sachverständigen unter dessen Punkt 2.5 Zusammenfassende Gesamtschlussfolgerung zu folgendem Gesamtergebnis der Begutachtung:

„Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- *die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar und zur Beurteilung des Vorhabens ausreichend sind,*
- *sich in den Fachbereichen durch das geplante Vorhaben keine Widersprüche im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben,*
- *Es ergeben sich im Fachbereich Ökologie und im Bereich Forst neue oder veränderten Maßnahmen, um die Genehmigungsvoraussetzungen einzuhalten. Wenn diese Maßnahmen eingehalten werden, so handelt es sich bei den Maßnahmen des Vorhabens im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung um geringfügige Maßnahmen (es erfolgen keine bzw. geringfügige Auswirkungen auf die Schutzgüter) handelt.“*

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen gestanden wären, zumal es sich bei den Maßnahmen des Vorhabens im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung – unter der Voraussetzung der Einhaltung der sich in den Fachbereichen Ökologie und Forst ergeben habenden neuen oder veränderten Maßnahmen - um geringfügige Maßnahmen handelt, da mit den Projektänderungen keine bzw. nur geringfügige Auswirkungen auf die Schutzgüter – und damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen - verbunden sein können.

Das Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“) wird von der Behörde als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Die Einhaltung der sich in den Fachbereichen Ökologie und Forst ergeben habenden neuen oder veränderten Maßnahmen wurde – im Sinne der Übersichtlichkeit - durch die gesamthafte Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen unter Spruchpunkt B.III. des Bescheides betreffend forstrechtliche Rodungsbewilligung wie folgt sichergestellt:

Die im Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung vom 8.4.2022 vorgeschlagenen, der Gewährleistung der fachgerechten Umsetzung der Rodung (auch) unter Berücksichtigung der zwingenden UVP-Maßnahmen im Sinne der Ausführungen unter Punkt 2.4. (4) Beurteilung der Maßnahmen im Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit dienenden Auflagen Nr. 5., 6., 8., 9. und 14. wurden - neben den anderen in Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung vorgeschlagenen Auflagen (unter unveränderter Nummerierung) - in den Spruchpunkt B.III. des Bescheides aufgenommen (vgl. dazu auch die Ausführungen auf Seite 54f des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GmbH).

Im Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 7.10.2022 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit wurde von Seiten des UVP-Sachverständigen für Ökologie festgestellt, dass es im Bereich des Zubringerweges zum nördlichen Brückenpfeiler der Jauntalbrücke (Änderung Nr.8) in den Parzellen 337/1 und 339/2 der KG Ruden durch Rodung und vor allem durch Zerschneidung und starke Hanganschnitte zu Beeinträchtigungen eines Schutzgu-

tes (FFH-Lebensraumtyp 91L0) kommt. Für den Fall der erfolgreichen Umsetzung entsprechender Maßnahmen zum Ausgleich dieser Beeinträchtigungen ist der UVP-Sachverständige zu dem Ergebnis gelangt, dass sich daraus nur geringfügige Auswirkungen ergeben (vgl. dazu die Ausführungen auf Seite 55 des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GmbH) und hat dieser dazu eine entsprechende Auflage vorgeschlagen bzw. für erforderlich erachtet.

Dieser Auflagenvorschlag des UVP-Sachverständigen für Ökologie wurde systematisch als Auflage Nr. 17 in den Spruchpunkt B.III. des Bescheides aufgenommen.

Damit wurde auch der entsprechenden, in der Stellungnahme des Kärntner Umweltschutzvereins vom 13.12.2022 enthaltenen Forderung entsprochen.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem ggst. „Änderungsgenehmigungsprojekt 2021“ für den Einreichabschnitt Aich – Mittlern des UVP-Abschnitts Aich – Althofen/Drau von Koralmbahn-km 83,444 – 92,970 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführten Genehmigungen zu erteilen waren. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfs 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.

Die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung stützt sich auf das Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung und die von diesem vorgeschlagenen Auflagen, wobei sich auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit aus dem forstfachlichen Gutachten bei Einhaltung der in den Spruch des Bescheides aufgenommenen Maßnahmenvorschlägen keine Bedenken ergeben haben, die der Zulässigkeit der Erteilung der ggst. Rodungsbewilligung entgegenstehen würden.

Auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Änderungsprojekt 2021 enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GmbH mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Änderungen“) bei Einhaltung der in den Spruch des Bescheides aufgenommenen Maßnahmenvorschlägen keine Bedenken ergeben, zumal sich daraus zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, der vorliegenden Gutachten 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität 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.bmk.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

Hinweis

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550

4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Hinweis

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

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

Für die Bundesministerin:

Mag. Dr. Erich Neumeister, LL.M.