

BMK - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmk.gv.at

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter/in

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

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

Geschäftszahl: 2021-0.529.207

Wien, 5. August 2021

Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Koralmbahn-km 32,350 – km
73,800

Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark; Koralmbahn km 37,203 – km 39,799;
GKB km 23,020 – km 26,329

Änderungsprojekt 2018 betreffend

- 1. den Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834**
- 2. den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark; Koralmbahn km 37,203 – km 39,799; GKB-km 23,020 – km 26,329**

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 15.4.2019 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 „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä; Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800 bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark; Koralmbahn km 37,203 – km 39,799;

GKB-km 23,020 – km 26,329 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 („**Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg**“) bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

1. Projektänderungen bzw, Modifikationen

Änderungen Verkehrsprojekt

- Ausbaugeschwindigkeit V=250 km/h statt Ve=200 km/h (Anpassung der Überhöhung in Gl. 1 und Gl. 2 für Ausbaugeschwindigkeit von V=250 km/h statt Ve=200 km/h);
- Straßen- und Gewässerquerungen
- Gewässerschutzanlagen
- Entwässerungsanlagen
- Voreinschnitt mit Stützmaßnahmen
- Unter- und Oberbau der Bahnanlage (inkl. Lärmschutzwänden, uBT-Bahn)
- SFE-Anlagen (Telematik, 50 Hz, Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik etc.)

Änderungen an Brückenobjekten

- | | |
|-----------------------------------|--|
| - KB.WA2 (km 33,912) | Überführung Gemeindestraße Gussendorf – Las-senberg |
| - KB.WA3 (km 33,958) | Gewässerquerung Drneggerbachbrücke |
| - KB.WA4 (km 34,542) | Unterführung Gussendorf – Michlgleinz |
| - KB.WA4b (km 35,043) | Flutbrücke |
| - KB.WA5 (km 35,564) | Lassnitzbrücke |
| - KB.WA6-FB (km 36,278) | Flutbrücke |
| - KB.WA6-UF (km 36,278) | Unterführung |
| - KB.WA6a (km 36,259, l.d.B.) | Grabenbrücke |
| - KB.WA6b (km 36,311, r.d.B.) | Grabenbrücke |
| - KB.WA6c (km 36,125, l.d.B.) | Grabenbrücke |
| - KB.WA7 (km 37,025) | Unterführung L637 |
| - KB.WA8b (GKB-km 23,698) | Unterführung Bahnhofzufahrtsstraße |
| - KB.WA9 (GKB-km 39.199) | Überführung Gemeindestraße Lebing – Gleinz mit Wildquerung |
| - KB.WA9a (GKB-km 25,082) | Überführung Gemeindestraße Lebing – Gleinz |
| - KB.WA9c (GKB-km 25,257) | Grabenbrücke I |
| - KB.WA9d (GKB-km 25,612, r.d.B.) | Koglbauerbachbrücke II |
| - KB.WA9e (GKB-km 25,612) | Koglbauerbachbrücke III |
| - KB.WA9f (GKB-km 25,612 l.d.B.) | Koglbauerbachbrücke IV |
| - KB.WA10 (km 40,309) | Überführung Zeierlingerstraße |
| - KB.WA10a (km 39,934, r.d.B.) | Brücke Koglbauerbach rechter Zubringer |

Änderungen Bahnhof Weststeiermark

- Technikgebäude (Technikräume der ÖBB-Fachdienste, Haustechnik, Kabelziehräume und –schächte)

- Aufnahmegebäude und Vorplatzüberdachung
- Bahnsteige inkl. Bahnsteigüberdachungen und Wartekojen
- Liftschächte
- Personenübergangssteg inkl. Stiegenzugänge
- Informations- und Wegeleitung, Verkehrsstationsausstattung
- Freiraumgestaltung des Vorplatzes und der P&R Anlage Nord
- Überdachung von 2-Rad Abstellanlagen

2. Neue Verfahrensgegenstände

- **Neubau ASC-Unterwegsstützpunkt**
Hochbauliche Anlagen für den Unterwegsstützpunkt
Gleisanlagen für den ASC-Unterwegsstützpunkt
- **Park & Ride Anlage Süd, km 38,400, l.d.B.**

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; Änderungsprojekt 2018; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn km 32,350 – km 40,834; GKB km 23,020 – 26,329.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG inkl. allgemein verständlicher Zusammenfassung betreffend „Koralmbahn Graz – Klagenfurt; Wettmannstätten – Deutschlandsberg, Koralmbahn-km 32,350 – 40,834; GKB-km 23,020 – km 26,329“ von DI Markus Mayr in Zusammenarbeit mit den Gutachtern vom 5.4.2019.

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 entgegensteht, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen werden **zurückgewiesen**.

B. forstrechtliche Rodungsbewilligung

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbauvorhaben betreffend den Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834; GKB-km 23,020 – km 26,329 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt 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** für die in Nebenbestimmung Punkt III.3.1. enthaltenen Rodungsflächen gemäß den zu einem integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärten Rodungsplänen erteilt.

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 gegenständliche Rodungsbewilligung ist ausschließlich zweckgebunden für die Errichtung und der Betrieb der Koralmbahn Koralmbahn Graz – Klagenfurt, UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä, Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg, Koralmbahn km 32,350 - km 40,834, GKB km 23,020 - km 26,329, konkret innerhalb der „Freien Strecke“ samt aller Anlagen und Einrichtungen im gesamten Rodungs-Ausmaß von 67.704 m² (6,7704 ha), konkret mit rd. 41.080m² an dauernder und 26.624 m² an befristeter Rodung.

Die Rodungsflächen sind dabei aus den beiliegenden Rodungsplänen bzw. aus den „Lageplänen Forstrecht“, Teil 1 bis Teil 7 der Planserie „Forstrecht – Freie Strecke im Zuge

der Änderungsgenehmigung 2018“ zur Hochleistungsstrecke Koralmbahn, Wettmannstätten – Deutschlandsberg, Plannummern.: K_WD_FR03_451LP-02-2218-F00, K_WD_FR03_451LP-02-2219-F00, K_WD_FR03_451LP-02-2220-F00, K_WD_FR03_451LP-02-2221-F00, K_WD_FR03_451LP-02-2222-F00, K_WD_FR03_451LP-02-2223-F00 und K_WD_FR03_451LP-02-2224-F00, je vom Februar 2020, ersichtlich.

2. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn mit dem Rodungszweck nicht innerhalb von **zwei Jahren ab Rechtskraft** des Rodungsbewilligungsbescheides **begonnen** wird.
3. Die befristeten Rodungsflächen werden bis zum **31.12.2030** erteilt.
4. Die in der Umweltverträglichkeitsprüfung und im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg sowie im Änderungsprojekt 2018 festgelegten Wiederbewaldungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den ggst. Waldflächenverbrauch sind entsprechend den Vorschriften des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsprojektes 2005 sowie des Änderungsprojektes 2018 vollinhaltlich umzusetzen. Alle Ersatzaufforstungen wie auch die Wiederbewaldungen von Waldflächen sind solange zu ergänzen, zu pflegen und zu schützen, bis diese Verjüngungen gemäß § 13 Abs 8 ForstG gesichert sind. Dies bedingt auch – bei Ausfall von Baumarten – eine Nachbesserung nach botanischer Art, Ausmaß und Qualität, wie im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren 2005 vorgeschrieben.
5. Während der Bauarbeiten ist dafür zu sorgen, dass Schäden in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen vermieden werden. Bauhilfswege und sonstige Baueinrichtungen dürfen nicht außerhalb der bewilligten Rodungsflächen im Wald angelegt werden.
6. Das Lagern von Betriebsstoffen, Bau- und sonstigen Materialien, das Deponieren von Aushub- bzw. Bodenmaterialien und sonstigen Abfällen sowie das Abstellen von Baumaschinen in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen ist zu unterlassen.
7. Die Ableitung von Oberflächenwässern aus der Anlagenfläche hat gegebenenfalls so zu erfolgen, dass jegliche Verschmutzungen sowie Erosion, Vernässung und damit verbundene Rutschgefahren für die angrenzenden Waldflächen vermieden werden.

C. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die **aufschiebende Wirkung** einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wird **ausgeschlossen**.

Rechtsgrundlagen

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

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

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§§ 40 und 41 iVm § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)

§§ 17 und 18 iVm § 185 Abs 6 Forstgesetz 1975 (ForstG)
§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)
§ 13 Abs 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

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 Hochleistungsstreckengesetz (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

Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 243 Abs 10 EisbG idF der Novelle 143/2020 sind die mit dem Tag des Ablaufs der Kundmachung dieses Bundesgesetzes (dh bis einschließlich

22.12.2020) anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Der dem ggst. Verfahren zugrunde liegende Antrag ist seit dem 7.5.2019 bei der Behörde anhängig.

Die nachfolgend zitierten gesetzlichen Bestimmungen beziehen sich daher auf das EisbG idF BGBl I Nr. 60/2019.

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

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungsstechnischen 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 gemäß § 34 EISbG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erforderlich. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann gemäß § 34a Z 1 EISbG die Bewilligung zur Inbetriebnahme der Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungsstechnischen Einrichtungen verbunden werden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn keine Bedenken bestehen.

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

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

Interoperabilität

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

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

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

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF) und Energie (TSI ENE) relevant. Zum Teilsystem Infrastruktur (TSI INF) gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT), wobei für das ggst. Änderungsprojekt 2018 der Teilbereich „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) relevant ist.

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

Ein entsprechender Zwischenbericht der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zum Teilsystem Energie vom 30.11.20218 ist den Einreichunterlagen angeschlossen.

Verfahrenshergang

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

I. 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 BGBl. Nr. 405/1989, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 539/1990 und Änderungen mit BGBl. Nr. 597/1995 vom 31.08.1995 und BGBl. II Nr. 306/2001 vom 24.08.2001 wurde die Koralmbahn Graz - Klagenfurt der (damaligen) Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) zur Planung übertragen.

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

Nach Abschluss des über Antrag der (damaligen) HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat diese unter Bezugnahme auf die oben genannte Übertragungsverordnung mit Schreiben vom 21.3.2002 beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Einleitung eines Trassenverordnungsverfahrens und unter gleichzeitiger Vorlage einer Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) samt Projektunterlagen die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä ange-regt

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.2.2005, BGBl. II Nr. 47/2005, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

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

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

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

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Wettmannstätten, Groß St. Florian, Unterbergla, Frauental an der Laßnitz, Hollenegg, Deutschlandsberg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wielfresen, St. Georgen im Lavanttal, St. Andrä und St. Paul im Lavanttal für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG (als Rechtsnachfolgerin der HL-AG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt („Stammbescheid“).

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass mit weiterem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007 der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Kunstbauwerk „Koralmtunnel“ („Detailprojekt Koralmtunnel“) erteilt wurde.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.12.2006, GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2006, wurde der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn-km 37,203 – Koralmbahn-km 39,799 bzw. GKB-km 23,020 – GKB-km 26,329 erteilt („Stammbescheid“) und mit weiterem Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.9.2011, GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2011, wurde über die künftige Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung bei km 23,3+62.308 mit einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von Groß St. Florian entschieden.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14.6.2012, GZ. BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Einreichprojekt 2011 betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn km 37,203 bis Koralmbahn-km 39,799 bzw. von GKB-km 23,020 bis GKB-km 26,329 GKB-km 23,020 – km 26,329 erteilt („Differenz- und Änderungsgenehmigung“).

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 15.4.2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zuletzt unter Beischluss eines entsprechenden Gutachtens gemäß § 31a EISB-G den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 127 Abs 1 lit b iVm § 41 WRG sowie auf Verlängerung der Rodungsbewilligung gemäß § 185 Abs 6 iVm § 18 ForstG für das „**Änderungsprojekt 2018**“ betreffend den Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 40,834 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis

Koralmbahn-km 73,800 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt und betreffend den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn km 37,203 bis Koralmbahn-km 39,799 bzw. von GKB-km 23,020 bis GKB-km 26,329 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt gestellt.

Mit Schreiben vom 2.3.2020 hat die ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen forstrechtlichen Unterlagen nachgereicht.

Das „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark umfasst insbesondere die Anpassung von Gleisanlagen und Bahnsteigen samt Einbau von Schutzweichen und die Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit samt der damit verbundenen Anpassung der SFE-Anlagen und Streckenausrüstung, der Entwässerungs- und Gewässerschutzanlagen sowie der Lärmschutz- und Erschütterungsmaßnahmen. Weiters umfasst das Projekt die Anpassung von Erschließungs- und Bedienungswegen, die Anpassung von Straßen und Wegen samt Errichtung einer zusätzlichen P&R-Anlage Süd beim Bahnhof Weststeiermark und eines Tunnelinstandhaltungspunktes, Änderungen an Kunst- und Hochbauten (Verkehrsstation, Technikgebäude) sowie Änderungen an den wasserbaulichen Maßnahmen (insbesondere Entfall der Laßnitzablenkung) sowie an der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Demgemäß sieht das nunmehr verfahrensgegenständliche „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark der Koralmbahn im Wesentlichen die unter Spruchpunkt I. dargestellten Einzelbaumaßnahmen (1. „Projektänderungen bzw. Modifikationen“ und 2. „Neue Verfahrensgegenstände“) vor.

Die Kordina ZT GmbH wurde mit Schreiben der Behörde vom 22.1.2020, GZ. BMVIT-820.164/0003 IV/IVVS4/2019, unter Beiziehung allenfalls weiterer erforderlicher UVP-Sachverständigen aus dem oben genannten Trassenverordnungs- und Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, deren Fachgebiete von den ggst. Änderungen betroffen sind, ergänzend mit der Abgabe von Befund und Gutachten zu der im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 aus der Sicht der Umweltverträglichkeit zu klärenden Frage beauftragt, ob durch die vorliegenden Projektänderungen entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeit Rechnung getragen wird oder mit diesen Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Dazu hat die Kordina ZT GmbH einen als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 2.3.2021 betreffend Koralmbahn Graz – Klagenfurt; Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834; GKB-km 23,020 – km 26,329; vorgelegt.

Zum Verfahrenshergang hinsichtlich des Spruchpunkts B. des Bescheides betreffend die Erteilung (Erneuerung) der forstrechtlichen Rodungsbewilligung ist auszuführen, dass das Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 15.4.2019 auch den Antrag gemäß § 185 Abs 6 iVm § 18 ForstG auf Verlängerung (Erneuerung) der mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006,

(„Stammbescheid“) für den Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä erteilten Rodungsbewilligung bis 31.12.2030 mit umfasst hat, die Vorlage der erforderlichen forstgesetzlichen Unterlagen durch die Projektwerberin jedoch erst mit ergänzendem Schreiben vom 2.3.2020 erfolgt ist.

Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt infolge der „Corona-Situation“ gegebenen Umstände und der daraus folgenden technischen und faktischen Unmöglichkeit der Übermittlung der forstrechtlichen Unterlagen an den von Seiten des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung beigestellten Amtssachverständigen für Waldökologie und Forstwesen, DI Christof Ladner, ist die Übermittlung der forstrechtlichen Unterlagen über eine entsprechende, mit Schreiben vom 6.4.2020, GZ. 2020-0.224.461, erfolgte Aufforderung durch die Behörde in direktem Wege an den Amtssachverständigen durch die Projektwerberin samt entsprechender Nachweisführung erfolgt.

Dazu hat der Amtssachverständige für Waldökologie und Forstwesen mit Schreiben (E-Mail) vom 29.1.2021 einen forstfachlichen und waldökologischen Befund und Gutachten vom 28.1.2021 der Behörde übermittelt.

Mit Edikt vom 9.3.2021, GZ. 2021-0.166.893, wurde zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 der verfahrenseinleitende Antrag unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a bis 44g AVG über das Großverfahren kundgemacht und wurden der verfahrenseinleitende Antrag vom 10.4.2019, die weiteren Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EISG vom 5.4.2019 sowie der Befund und Gutachten betr. Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Änderungsprojekt 2018 betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg der Koralmbahn der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 sowie das forstfachliche und waldökologische Gutachten des Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, DI Christof Ladner, vom 28.1.2021, zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 30.4.2021 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Mit Schreiben vom 9.3.2021, GZ. 2021-0.166.893, ist zusätzlich die Einbindung des Bundesministeriums für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans und der Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg erfolgt.

Im Zuge der Kundmachung des ggst. „Änderungsprojekts 2018“ sind folgende schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 17.3.2021;
- Stellungnahme der Marktgemeinde Groß St. Florian vom 29.4.2021;
- Stellungnahme von Margaretha und Herbert Schnnebacher vom 24.4.2021.

Mit Schreiben der Behörde vom 6.5.2021, GZ. 2021-0.270.959, wurde der Bauwerberin das Parteiengehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen gewährt.

Diese hat davon mit Schreiben vom 20.5.2021 (unter Beischluss der Beilage „ÖBB P&R Bf. Weststeiermark; Verkehrliche Detailuntersuchung“ der Trafility GmbH vom Juli 2019) und ergänzendem Schreiben vom 8.6.2021 Gebrauch gemacht.

Mit Schreiben der Behörde vom 9.6.2021, GZ. 2021-0.392.201, wurde der Marktgemeinde Groß St. Florian sowie Frau Margaretha und Herrn Herbert Schneebacher Gelegenheit gegeben, sich im Rahmen des Parteiengehörs zu diesen Stellungnahmen der Bauwerberin zu äußern.

Von dieser Gelegenheit haben Frau Margaretha und Herrn Herbert Schneebacher im Rahmen einer gemeinsamen Stellungnahme vom 22.6.2021 Gebrauch gemacht.

Mit Schreiben der Behörde vom 1.7.2021, GZ. 2021-0.466.759, wurde der Bauwerberin das Parteiengehör zu dieser ergänzenden gemeinsamen Stellungnahme Frau Margaretha und Herrn Herbert Schneebacher bis 9.7.2021 gewährt und hat diese in ihrem Schreiben (E-Mail) vom 5.7.2021 auf ihre bereits erstatteten Stellungnahmen vom 20.5.2021 und 9.6.2021 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass gemäß § 44b Abs 1 AVG aufgrund des Umstandes, dass der ggst. Antrag durch oben genanntes Edikt vom 21.9.2020 kundgemacht worden ist, jene Personen ihre Stellung als Partei im ggst. Verfahren verloren haben, die nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben haben.

In diesem Zusammenhang ist weiters festzuhalten, dass die Behörde aufgrund der geringen Zahl der eingelangten Stellungnahmen im Sinne der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung von der ihr in § 44f Abs 1 AVG eingeräumten Möglichkeit der Zustellung von (weiteren) Schriftstücke durch Edikt – im vorliegenden Fall der Zustellung des ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides – keinen Gebrauch gemacht hat.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Belange für dieses „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark.

Aufgrund des zwischenzeitigen Ablaufs der mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, („Stammbescheid“) festgelegten Rodungsfrist ist im Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä zusätzlich die Erteilung (Erneuerung) der forstrechtlichen Rodungsbewilligung erforderlich.

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.

Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (Spruchpunkt A.) 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 EisbG geführten Person ausgeführt und subjektiv-öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1 bis 4 dieser Bestimmung angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden, erforderlich ist.

Dazu ist 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 auf S 52 unten 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.

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 ergibt sich, dass die Projektunterlagen die Anforderungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) erfüllen.

Den vorliegenden Projektunterlagen ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (Einlage 1130; Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters vom 17.12.2018).

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 zu-
ständigen Arbeitsinspektorat, somit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Parteistellung zu.

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

1. Stand der Technik und Berücksichtigung der Anforderungen an den 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 Berück-
sichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schie-
nenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der An-
forderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnanlagen – Eisenbahnbautechnik
- Eisenbahnbetrieb - Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik mit Fernmelde-
technik)
- Brandschutz
- Elektrotechnik, Oberleitungsanlage und 50 Hz Anlage

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

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 wird unter dessen Punkt 6.1 Ergebnis der Be-
gutachtung zusammenfassend Folgendes festgehalten:

„Die Überprüfung führt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

*Im gegenständlichen letztgültigen Bauentwurf wurde in einem abgestimmten iterati-
ven Prozess mit dem Konsenswerber ÖBB-Infrastruktur AG und den Projektanten die
für die Erstellung von endgültigen positiven Gutachten die dazu erforderlichen Ände-
rungen / Ergänzungen / Auflagen eingearbeitet.*

*Das nunmehr vorliegende § 31a Gutachten wurde auf Basis des letztgültigen Bauent-
wurfs erstellt.*

*Der Bauentwurf ist aus Sicht der Gutachter für die Fachgebiete Eisenbahnanlagen – Ei-
senbahnbautechnik, Sicherungstechnik, Brandschutz und Elektrotechnik gemäß dem §
31b EisbG sowie gemäß der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV gesetzeskon-
form sowie umfassend erfasst und erstellt worden. Der Bauentwurf war zur Erstellung
des § 31a Gutachtens gemäß EisbG jedenfalls ausreichend.*

Die Projektunterlagen wurden auf die Einhaltung der relevanten Gesetze, Verordnungen, wie insbesondere der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung – EisbBBV, Normen, Vorschriften, Regelwerke und sonstigen technischen Regelungen geprüft. Die Planungen entsprechen durch die Anwendung der in Österreich gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen und Regelwerke dem Stand der Technik.

Abweichungen vom Stand der Technik sind nicht vorgesehen.

Diese Änderungen und Ergänzungen (neue Verfahrensgegenstände) sind plausibel sowie nachvollziehbar und sind entsprechend der zugedachten Funktion geplant.

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Der gegenständliche Bauentwurf wurde gemäß § 31a EisbG aus Sicht der Gutachter für die projektrelevanten Fachgebiete begutachtet und das Bauvorhaben für den „Einreichabschnitt Wettmannstätten - Deutschlandsberg, Koralmbahn km 32,350 – km 40,834 sowie GKB km 23,020 – km 26,329, Änderungseinreichung 2018“ und entsprechend der grundsätzlichen Gestaltung des Bauvorhabens zur Ausführung als geeignet befunden.

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

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

Auf Grund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen aus Sicht der Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bezüglich der Änderungen und Ergänzungen (neue Verfahrensgegenstände) gemäß § 31 EisbG unvorgreiflich des weiteren Ermittlungsverfahrens keine Einwände und keine Bedenken.“

Seitens der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 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 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 zusammenfassend ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seiner Stellungnahme vom 17.3.2021, GZ. 2021.0-183.012, 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 5.4.2019 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

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

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Im Zuge des für das gegenständliche „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist eine Stellungnahme der Marktgemeinde Groß St. Florian vom 29.4.2021 („Einwendung gegen den neuen Verfahrensgegenstand Park & Ride Anlage SÜD beim Bf. Weststeiermark“) mit folgendem Inhalt bei der Behörde eingelangt:

„Gemäß Antrag auf Änderungsgenehmigung der ÖBB-Infrastruktur AG Geschäftsbereich Projekte Neu/Ausbau vom 15.04.2019 soll südlich des projektierten Bf. Weststeiermark eine Park & Ride Anlage mit 52 Pkw-Stellplätzen (2 Behindertenstellplätze) sowie 84 Fahrradabstellplätzen errichtet werden. Damit soll eine südliche Anbindung des Bahnhofs gewährleistet werden.“

Die Erschließung soll abgehend von der Landesstraße L637 über die Gemeindestraße Nr. 211 „Grubdorfweg“ sowie danach über die Gemeindestraße Nr. 333 „Rosenbergweg“ erfolgen.

<Abbildung Auszug aus dem ländlichen Wegenetz>

*Hiermit erhebt die Marktgemeinde Groß St. Florian, Marktplatz 3, 8522 Groß St. Florian, gegen den Antrag auf Änderungsgenehmigung der ÖBB-Infrastruktur AG Geschäftsbereich Projekte Neu/Ausbau vom 15.04.2019 folgenden **Einwand**:*

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG errichtete und gemäß Übereinkommen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Marktgemeinde Groß St. Florian von der Marktgemeinde Groß St. Florian übernommene Gemeindestraße Nr. 333 „Rosenbergweg“ ist für die Zufahrt zu der projektierten Park & Ride Anlage aus unserer Sicht ungeeignet.

Gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) Richtlinie 03.03.81 sind ländliche Straßen so anzulegen und auszubauen, dass diese den gegebenen und zu erwartenden Verkehrsanforderungen, der Verkehrssicherheit und den Anforderungen aus den Bewirtschaftungsverhältnissen gerecht werden.

Wir weisen bei der Gemeindestraße Nr. 333 „Rosenbergweg“ auf geringe Fahrbahn- und Bankettbreiten sowie geringe Kurvenradien, fehlende Ausweichstellen für den Gegenverkehr sowie eingeschränkten Sichtverhältnissen besonders in den Sommermonaten bei bestellten landwirtschaftlichen Nutzflächen hin. Die oben genannten maßgebenden Anforderungen an eine Straße sind dadurch aus unserer Sicht nicht gegeben.

Diese Problematik wäre mit einer Umtrassierung der Zufahrtsstraße parallel zur Bahntrasse (ähnlich der Trassierung der Gemeindestraße Nr. 211 „Grubdorfweg“) lösbar. Dabei würde es zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer kommen, besonders aber für den vorgesehenen und gewünschten Radverkehr.“

Dazu ist zu sagen, dass sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EISbG ergibt, dass auch die im ggst. Änderungsprojekt 2018 enthaltenen „Ergänzungen (neue Verfahrensgegenstände)“ – wozu auch die „Park & Ride - Anlage Süd“ zählt - plausibel sowie nachvollziehbar und entsprechend der zgedachten Funktion geplant sind und diese dem Stand der Technik entsprechen.

Aufgrund der Feststellungen auf S 26 des Gutachtens gemäß § 31a EISbG vom 5.4.2019 über den Umfang der Begutachtung ist davon auszugehen, dass in die Begutachtung der (zusätzlich vorgesehenen) „Park & Ride Anlage Süd“ auch die auf den bestehenden Straßen und Wegen gegebene Zufahrtssituation zu dieser entsprechend Eingang gefunden hat, zumal im Gutachten gemäß § 31a EISbG ausdrücklich auf das Vorhandensein bestehender oder in Errichtung befindlicher Zufahrten zur „P & R – Anlage Süd“ hingewiesen wird.

Diesbezüglich ist auch auf die in der von der Bauwerberin ergänzend vorgelegten Verkehrlichen Detailuntersuchung der Trafility GmbH vom Juli 2019 enthaltenen Ausführungen betreffend die Zufahrtsstraßen zur „P & R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark zu verweisen, aus denen sich zusammenfassend ergibt, dass die Leistungsfähigkeit (bzw. die „ausreichende Dimensionierung“) der Zufahrtsstraße für den geplanten Zweck gegeben ist.

Es ist daher davon auszugehen, dass die auf der Gemeindestraße Nr. 333 „Rosenbergweg“ vorhandene Zufahrtssituation zur geplanten Park & Ride Anlage Süd dem Stand der Technik entspricht, sodass sich die diesbezüglich von der Marktgemeinde Groß St. Florian geäußerten Bedenken als unbegründet erweisen.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

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 Absprüche beziehungsweise Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen oder sonstige erfolgte Zusagen berührt werden.

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

Diese Rechtsprechung ist jedoch im Bereich der Anwendung des UVP-G in der anzuwendenden Fassung insoweit überholt, als § 24h Abs 5 UVP-G in der anzuwendenden Fassung im Sinne der obigen Ausführungen den nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und den im § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G in der anzuwendenden Fassung angeführten Personen 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. „Änderungsprojekt 2018 „Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt – zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 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 „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ bezeichneten Befund und Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 zu verweisen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark der Koralmbahn getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher in 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 durch die jeweiligen Adaptierungen der Ausbaugeschwindigkeiten, keine maßgeblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie die elektromagnetischen Felder ergeben haben, sodass diese sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Im Zuge der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen haben **Frau Margaretha und Herr Herbert Schneebacher eine gemeinsame Stellungnahme** folgenden Inhalts **vom 24.4.2021** bei der Behörde eingebracht:

1.) Baustelleneinrichtungsfläche und Zufahrt (SB 21)

Weder wurde über die Baustelleneinrichtung noch über die konkrete Zurverfügungstellung der beanspruchten Flächen mit mir als Grundeigentümer gesprochen noch oder Vereinbarung erzielt. Welche Flächen für die Baustelle insgesamt beansprucht werden, ist mir aus den einsehbaren Unterlagen nicht klar ersichtlich. Bei der Einsichtnahme in die Unterlagen stand keine kundige Person des Projektwerbers zur Verfügung.

2.) Gutachten Raumentwicklung/P+R Parkplatz

Die Auszüge aus dem Gutachten sind in keinster Weise nachvollziehbar. Der Einzugsbereich südlich des Bahnhofes ist beinahe ausschließlich von Landwirtschaft geprägt und die angeführten Siedlungskörper beschränken sich auf ein paar Dörfer. Lt. Flächenwidmungsplan und Raumordnungskonzept der Marktgemeinde Groß-St. Florian ist der angeführte Bereich auch in Zukunft nicht als bevorzugtes Wohngebiet ausgewiesen, weshalb auch eine tatsächliche Vergrößerung der Siedlungskörper nicht entstehen wird. Lt. Flächenwidmungsplan sollen im Gegenteil auf der Südseite der Koralmbahn die noch vorhandenen zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flächen erhalten werden. Die Entwicklungen, welche einen erhöhten Bedarf an Parkflächen im Umfeld des Bahnhofes erfordern, sollen nach allen einsehbaren Unterlagen im nördlichen Bereich des Bahnhofes stattfinden (Gewerbegebiete, Infrastruktur). Die demographische Entwicklung im südlichen Bereich (Einzugsgebiet P+R Parkplatz) zeigt eine starke Überalterung der Bevölkerung. In den meisten Haushalten leben häufig nur mehr 2 Personen, sehr oft noch oder ehemals in der Landwirtschaft tätig. Die jüngere Generation siedelt häufig in den urbanen Bereich ab.

Weiters wird angemerkt, dass nur ein paar dünn besiedelte Dörfer und daher nur wenige Personen von den geringfügig kürzeren Zufahrtswegen zum P+R Parkplatz profitieren. Die Bereiche süd-östlich und süd-westlich des Bahnhofes sind nämlich durch gut ausgebaute Landesstraßen sehr gut an den Bahnhof angebunden und würde der P+R Parkplatz für dieses Klientel einen Umweg über schmale Straßen bedeuten.

Bezüglich der vorhandenen Zufahrtswege zum geplanten P+R Parkplatz wird angeführt, dass es sich dabei um keineswegs gut ausgebaute Straßen handelt. Zum Teil sind es Feldwege, die so schmal dimensioniert sind, dass bei Begegnungen von 2spurigen Fahrzeugen ein Ausweichen kaum möglich ist. Da diese Straßen in aller Regel nur von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit angebauten Gerät benutzt werden, ist unter Berücksichtigung der Abmessungen dieser Fahrzeuge nicht einmal ein Ausweichen in Ausweichbuchten leicht möglich.

Sämtliche Zufahrtswege zum geplanten P+R Parkplatz sind während der Vegetationszeit von landwirtschaftlichen Kulturen gesäumt und daher unübersichtlich.

Aus den angeführten Gründen ist der geplante P+R Parkplatz in jeder Hinsicht falsch platziert und erscheint in Dimensionierung und Lage fehl am Platz. Ein grundsätzlicher Bedarf scheint an dieser Örtlichkeit ebenfalls nicht gegeben.

3.) Raumplanung

Warum aus raumplanerischer Sicht mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen sei, ist auch mit einiger Phantasie nicht nachvollziehbar. In dem vorliegenden geschlossenen landwirtschaftlich genutzten Bereich tritt durch das geplante P+R Projekt keine einzige Verbesserung ein. Es sind im Gutachten auch keine Verbesserungen angeführt, sondern sind in diesem bereits Verschlechterungen im Bereich Verkehr und Lärmbelastung in Aussicht gestellt.

4.) Ökologie

Aus den vorliegenden Unterlagen ist die Entwässerung und Ableitung der Oberflächengewässer des P+R Parkplatzes nicht ersichtlich. Die vorhandene Beschreibung ist so allgemein gehalten, dass eine vernünftige Einschätzung nicht möglich ist. Ein Ableitungserinne Richtung Osten ist aus rechtlicher Sicht nicht vorhanden bzw. kann aus den vorliegenden Unterlagen dieses Gerinne nicht gesehen werden.

Ein derzeit südlich des P+R Parkplatzes verlaufendes Entwässerungserinne ist Gegenstand einer Besitzstörungs- u. Unterlassungsklage beim Bezirksgericht Deutschlandsberg, da es sich dabei um eine „ökologische Ausgleichsfläche/wechseltass“ handelt. Falls dieses hergestellte Gerinne als Gewässerableitung vorgesehen wäre, wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ein Servitut vorliegt, welches die Ein- und Durchleitung von Oberflächengewässer verbietet.

Durch den geplanten P+R Parkplatz kommt es zu einem weiteren Oberflächenverschluss von landwirtschaftlichen Flächen. Ersatz in Form von ökologischen Ausgleichsflächen, welche dringend geboten erscheinen, ist anscheinend nicht vorgesehen.

5.) Auswirkungen Fauna

Durch die geplante Errichtung des P+R Parkplatzes kommt es unweigerlich zu einer weiteren Beeinträchtigung der gesamten Fauna und speziell des Wildbestandes. Be-

reits durch den Bau der Koralmbahn ist es zu einer massiven Einschränkung des Bewegungsbereiches für den Wildbestand gekommen. Uralte Wildwechsel wurden abgeschnitten, verstörtes Wild und damit einhergehende vermehrte Unfälle mit Wildbeteiligung in der näheren Umgebung des Bahnhofes waren und sind die Folge. Durch die vermutlich aus Sicherheitsgründen erforderliche Dauerbeleuchtung des P+R Parkplatzes während der Dunkelheit und des erhöhten Verkehrsaufkommens inmitten von landwirtschaftlich genutzten Flächen wird eine weitere starke Beunruhigung und Zurückdrängung des Wildbestandes und der gesamte Fauna erfolgen.

6.) Manuduktionsgebot

Wie bereits bei der Kundmachung des Ediktes angeführt, bezieht sich das Änderungsprojekt 2018 auf verschiedene Verfahren und Bescheide, beginnend ab dem Jahr 2006 bis 2019. Mir ist es als einfachem gesetzestreuem Bürger nicht möglich, einen Überblick über das gesamte Projekt und vor allem die darauf zurückzuführenden Bezugnahmen des gegenständlichen Änderungsprojektes 2018 zu verstehen.

Anscheinend sind meine Gattin Margaretha Schneebacher und ich mit der Grundstücksnummer 134/1, KG-Nr: 61017, wesentlich vom geplanten Bau des P+R Parkplatzes betroffen. Ob es sich bei dem gegenständlichen Änderungsprojekt um ein eisenbahnrechtliches Vorhaben handelt, in dessen Folge auch ein Recht auf Enteignung von Grundstücken steht, kann von mir leider nicht erkannt oder verstanden werden. Aus den vorgelegten Unterlagen ist dies für mich nicht ersichtlich.

Ich halte jedoch fest, dass allem Anschein nach der geplante P+R Parkplatz für den Betrieb der Koralmbahn weder erforderlich noch wesentlich ist und, wie in den Punkten 1 - 5 ausgeführt, insgesamt die Nachteile in allen Bereichen deutlich überwiegen.

Im Marktgemeindeamt Groß-St. Florian wurde das gegenständliche Edikt zur Einsichtnahme aufgelegt. Es war jedoch keine kundige Person oder Sachverständiger des Projektwerbers vor Ort, welche Auskunft oder Erklärungen zum gegenständlichen Edikt geben konnte. Die aufgelegten Unterlagen, besonders die mangelhaften Planunterlagen bezüglich des P+R Parkplatzes, ließen eine umfassende Information ebenfalls nicht zu. Aus den angeführten Gründen glaube ich, dass der in einem solchen Verfahren gebotenen Manuduktionspflicht vom Projektwerber nicht nachgekommen wurde.“

In ihrer **Stellungnahme vom 20.5.2021** hat sich die **ÖBB-Infrastruktur AG** zu den eingelangten Stellungnahmen wie folgt geäußert:

„ad Einwendungen von Margaretha und Herbert Schneebacher vom 24.04.2021:

Eigentümer einer betroffenen Liegenschaft im Sinne des § 31e EISbG 1957 sind berechtigt, Einwendungen zu erheben, die eine Verletzung subjektiv öffentlicher Interessen zum Inhalt haben. Allerdings können nur solche Nachteile erfolgreich eingewendet werden, durch die eine unmittelbare Beeinträchtigung erfolgt. Die geltend gemachten Rechte müssen mit dem Eigentum (oder mit der sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung) untrennbar verbunden und im EISbG 1957 (bzw. in einer von der genehmigenden Behörde zu beachtenden anderen Vorschrift) als subjektiv öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sein (VwGH Ra 2020/03/0054 vom 30.09.2020).

Die Einwendungswerber legen in ihrer Stellungnahme nicht nachvollziehbar dar, worauf sich ihre Parteistellung stützt.

Weiters müssen Einwendungswerbende bestimmt bezeichnen, aus welchen faktischen Gründen und in welchem geschützten Recht iSd § 31f Z3 EibG sie sich durch die beabsichtigte Bauführung verletzt erachten (VwGH 17.12.2007, 2006/03/0116 mwN). Dazu muss ein Eingriff in gesetzlich geschützte subjektiv öffentliche Rechte bestimmt dargelegt werden.

Die Parteistellung geht nach § 42 Abs 1 AVG durch Präklusion verloren, wenn keine substantiierten Einwendungen erhoben werden. Die Präklusion tritt nach allgemeinen Grundsätzen ein, wenn im Verfahren nicht zeitgerecht taugliche Einwendungen iSd § 31f Z 3 EibG erhoben werden (vgl. VwGH 7.12.2011, 2010/06/0257 mwN).

Die Einwendungen erfüllen insgesamt diese gesetzlichen Anforderungen nicht, weshalb die Projektwerberin die Zurückweisung der Einwendungen beantragt. Sollte die Behörde sich dieser Rechtsansicht nicht anschließen, wird hilfsweise die Abweisung der Einwendungen auch aus folgenden Gründen beantragt:

Hinsichtlich der Grundbeanspruchung merken wir an, dass Informationen dazu der Einlage K_WD_EB3-000GE-02-2004-F00 entnommen werden können und bereits erste Gespräche mit den Eigentümern stattgefunden haben, die allerdings noch nicht zu einem Vertragsabschluss geführt haben.

Betreffend die Raumentwicklung und Verkehrssituation verweisen wir auf das von der Behörde eingeholte Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 09.03.2021.

Hinsichtlich der Zufahrtswege und der behaupteten Unterdimensionierung der Straße hat die Projektwerberin eine verkehrliche Detailuntersuchung eingeholt, die dieser Stellungnahme beigelegt ist. Die Untersuchung legt die ausreichende Dimensionierung der Zufahrtsstraße dar.

Richtig ist, dass das Ehepaar Schneebacher ein Zivilverfahren eingeleitet hat, das zum derzeitigen Zeitpunkt anhängig ist, das jedoch für die in diesem öffentlich-rechtlichen Verfahren abzuhandelnden Belange ohne weitere Bedeutung ist, da diese nicht mit den Tatbeständen der Änderungsgenehmigung in Zusammenhang steht.

Weiters dürfen wir anmerken, dass die Planung eines Parkplatzes der Projektwerberin obliegt und die betreffende Einwendung als unsubstantiiert abzuweisen sein wird.

Die Gefahr einer Beeinträchtigung durch Immissionen stellt kein subjektiv-öffentliches Recht iSd EibG dar (vgl. Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 513), daher ist die Einwendung hinsichtlich einer möglichen – und von den Einwendungswerbern nicht näher beschriebenen – Lärmbelastung zurück- bzw. abzuweisen.

Der planlichen Darstellung ist zu entnehmen, dass die Entwässerung der P&R-Anlage in das Regenrückhaltebecken (RHB) 3 entwässert wird. Die Verrohrung verläuft nördlich der Erschließungsstraße in Richtung Westen bis zur Einleitung in das RHB 3. Die Verrohrung in das RHB 3 ist in der zugehörigen Einlage Nr. 1234, Lageplan, Freistrecke KAB Teil 4, km 36,900 – km 39,200 (Plannr. K_WD-EB3-500SP-02-1234-F00) dargestellt. Das RHB 3 und die Zuleitung haben keine Auswirkungen auf die Einwendungswerber.

Durch einen Tippfehler in der textlichen Darstellung der Entwässerung ist irrtümlich das RHB 2 genannt. Dieser Text entspricht nicht der tatsächlichen Entwässerung, die Ableitung der P&R-Wässer in Richtung RHB 2 ist nicht Gegenstand der Änderungseinreichung 2018.

Zur Einwendung betreffend die Ökologie verweisen wir auf das von der Behörde eingeholte Gutachten der Kordina ZT BmbH vom 09.03.2021.

Die Einwendungen hinsichtlich der Fauna betreffen kein subjektiv öffentliches Recht der Einwendungswerber, sodass auch diese Einwendung abzuweisen sein wird. Wir weisen darauf hin, dass der Wildwechsel (und insgesamt die Situation des Wildes) bereits in der Ursprungsgenehmigung rechtskräftig abgehandelt worden ist.

Weiters merken wir an, dass es sich bei gegenständlichem Vorhaben selbstverständlich um ein eisenbahnrechtliches Vorhaben handelt, da – wie dem Antragschreiben vom 15.04.2019 zu entnehmen ist – ua die Errichtung von Eisenbahnanlagen zur Genehmigung beantragt wurde und dafür das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Genehmigungsbehörde ist. Zudem halten wir fest, dass jedes rechtskräftig abgeschlossene eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren die Basis für ein allfälliges Enteignungsverfahren bildet und aus dem Umstand, dass vorliegend eine Änderungsgenehmigung angestrebt wird, nicht auf ein geringeres oder eingeschränktes öffentliches Interesse geschlossen werden kann. Vielmehr ist das vordringliche öffentliche Verkehrsinteresse an der Errichtung einer Eisenbahn immer und ausnahmslos Genehmigungsvoraussetzung, insbesondere wenn – wie vorliegend – eine magistrale Hochleistungsstrecke für den internationalen Verkehr mit geänderten betrieblichen und Instandhaltungsvorgaben entsprechend errichtet werden soll.

Der Einwendung, dass ein Parkplatz weder erforderlich noch wesentlich für den Betrieb der Eisenbahn sei, kann nicht gefolgt werden, da es sich ganz eindeutig um eine Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisebG handelt: Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungs-technische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist nicht erforderlich, ist hier aber gegeben.

Mit dem Bauentwurf wurden die zuständige Projektleitung und konkrete Ansprechpartner bekannt gegeben. Die ÖBB-Infrastruktur AG war gerne bereit, die bei den Einwendungswerbern entstandenen Fragen zu beantworten und allfällige Unklarheiten zu beseitigen, allerdings wurde nie ein Kontaktversuch unternommen. Selbstverständlich stehen wir auch jetzt gerne für ein Gespräch zur Verfügung.

ad Stellungnahme der Marktgemeinde Groß-St. Florian:

Hinsichtlich der Zufahrtswege und der behaupteten Unterdimensionierung der Straße hat die Projektwerberin eine verkehrliche Detailuntersuchung eingeholt, die dieser Stellungnahme beigelegt ist. Die Untersuchung legt die korrekte Dimensionierung der Zufahrtsstraße dar.

Schlussklärung der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin:

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das zur Genehmigung beantragte Vorhaben Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben von der Projektwerberin in der gegenständlichen Schlussstellungnahme nicht ausdrücklich zugestimmt wird, wird diesen seitens der Projektwerberin ausdrücklich widersprochen.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge ersucht.“

Festzuhalten ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG dieser Stellungnahme die Beilage „ÖBB – Park-and-Ride-Bf. Weststeiermark; verkehrliche Detailuntersuchung“ der Trafility GmbH vom Juli 2019 beigegeben hat.

Mit **Schreiben vom 8.6.2021** hat die **ÖBB-Infrastruktur AG eine ergänzende Stellungnahme** folgenden Inhalts bei der Behörde eingebracht:

„Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 20.05.2021 führen wir beziehungsweise auf die P&R-Anlage Süd ergänzend aus:

Der südliche Teil der Anlage besteht aus 50 Stellplätzen sowie 2 Behindertenstellplätzen.

Aufgrund des seit der ursprünglichen Genehmigung im Jahr 2006 verstrichenen Zeitraums wurde im Rahmen des ggst. Änderungsprojekts 2018 eine Aktualisierung der Potentialabschätzung und Standortbewertung des P&R Nachfragepotentials für diesen Standort durchgeführt. Zusätzlich erfolgte eine Abschätzung über die Veränderung des Nutzerverhaltens, also welches Verkehrsmittel die neuen P&R-Nutzer bisher genutzt haben und das zu erwartende Umstiegspotential auf die Koralmbahn im Einzugsbereich der P&R-Anlage. Daraus hat sich die Anzahl der Stellplätze ergeben.

Bei der Standortauswahl wurde darauf Bedacht genommen, möglichst kurze Wege der Reisenden von der P&R-Anlage zu den Zügen (Bahnsteigen) zu gewährleisten. Somit ist den Reisenden zum einen ein möglichst komfortabler Fußweg insbesondere im Sinne der Gewährleistung möglichst kurzer Umstiegswege und daraus resultierender Umstiegszeiten vom Straßenfahrzeug auf die Eisenbahn gegeben.

Ein weiterer Aspekt der Standortauswahl betrifft das Thema Sicherheit der Reisenden. Durch die Situierung der P&R-Anlage Süd im unmittelbaren Nahebereich des südlichen Zuganges zum Bahnhofsgebäude entfällt für die Reisenden ein Fußweg entlang der angrenzenden Gemeindefußstraße und ermöglicht eine klar definierte Querungsstelle der Gemeindefußstraße. Somit ist ein unkontrolliertes Überqueren der Reisenden und ein damit einhergehendes Verkehrsrisiko verhindert.

Eine Ergänzung der P&R-Anlage Nord um die zusätzlichen Stellplätze im Norden hätte eine Querung einer vielbefahrenen Landesstraße mit einem längeren Fußweg mit sich

gebracht. Eine Ergänzung der P&R-Anlage Nord um die zusätzlichen Stellplätze im Osten wäre mit einer erheblichen Verlängerung des Fußweges einhergegangen.

Aus diesen Gründen wurden die Planungen dazu letztendlich verworfen, eine Ergänzung der P&R-Anlage Nord um die zusätzlichen Stellplätze im Westen ist aufgrund bestehender baulicher Anlagen ausgeschlossen.

Durch diese Standortauswahl für die P&R-Anlage Süd im Süden der Bahntrasse können die Siedlungsgebiete südlich der Koralmbahn zudem optimal erschlossen werden.

Diesbezüglich wird auch auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EibG, Seite 46, verwiesen.“

Mit **Schreiben vom 22.6.2021** haben **Frau Margaretha und Herr Herbert Schneebacher** folgende **ergänzende gemeinsame Stellungnahme** bei der Behörde eingebracht:

„Nachdem meine Gattin Margaretha und ich von der beabsichtigten Grundstücksinanspruchnahme durch den Projektwerber unmittelbar betroffen sind (wir sind je zur Hälfte grundbücherlich Besitzer des betr. Grundstückes 134/1) und aus den Einwendungen der ÖBB erkennbar auch eine Enteignung angedacht ist, wird dem Ansinnen des Projektwerbers, meiner Gattin und mir den Verlust der Parteistellung durch die Behörde vorzuschlagen, mit Nachdruck entgegengetreten.

Eine behauptete Unklarheit in Hinsicht auf die Parteistellung ist lediglich der magelhaften, falschen und unvollständigen Projekteinreichung des Projektwerbers geschuldet. Zudem hat der Projektwerber, entgegen der gebotenen Manuduktionspflicht, darauf verzichtet, der Kundmachung und Präsentation für allenfalls betroffene Parteien erklärend zur Seite zu stehen. Eine Information hinsichtlich Erreichbarkeit einer kundigen Person der ÖBB Infrastruktur während der Einsichtnahme lag nicht auf und bedeutet das Manuduktionsgebot auch nicht, dass Parteien einer begehrten Auskunft hinterherlaufen müssen.

Die Behörde wird somit ersucht, meiner Gattin Margaretha Schneebacher und mir den Parteienstatus zuzuerkennen, zumal wir durch die beabsichtigte Grundstücksinanspruchnahme wesentlich vom geplanten Projekt betroffen sind.

Zu der Stellungnahme des Projektwerbers vom 24.04.2021 wird zusammengefasst folgendes ausgeführt:

Meine Einwendungen wurden in der Sache nicht oder nur unvollständig widerlegt. Hauptsächlich wird angeführt, dass mir diese Einwendungen in den jeweiligen Bereichen nicht zustehen. Ich weiß nicht, ob diese Stellungnahme des Projektwerbers korrekt ist, glaube aber doch, dass Umweltschutz, Naturschutz, Ökologie und eine lebenswerte Umwelt jeden angehen. Außerdem befindet sich der Lebensmittelpunkt meiner Familie, im Gegensatz zum Projektwerber, in diesem Einzugsgebiet.

.) Gespräche über Grundbeanspruchung sind negativ verlaufen. Im Zuge der ultimativen Vorgangsweise des Projektwerbers wurde mir bereits damals ein eisenbahnrechtliches Vorhaben mit einhergehender Enteignung angekündigt, falls ich „widerspenstig“

bleiben würde. Ein Rechtsverhältnis hinsichtlich der Grundbeanspruchung liegt also in keinem Fall vor.

.) Das Gutachten über Raumentwicklung und Verkehrssituation ist insofern in Frage zu stellen, als die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort zu überprüfen wären. Die darin enthaltenen Feststellungen sind anscheinend auf Grund eines mathematischen Berechnungsmodells getroffen worden und beziehen sich in ihren Grundlagen auf einen P&R Parkplatz in Parndorf. Ein Vergleich zwischen dem Einzugsgebiet von Parndorf und dem Einzugsgebiet im gegenständlichen Projekt ist schlichtweg unsinnig und legt dar, dass Erhebungen vor Ort nicht durchgeführt wurden.

.) eine ausreichende Dimensionierung der Zufahrtsstraßen wird nach wie vor in Abrede gestellt und wäre durch vor Ort durchgeführte Erhebungen für jedermann klar ersichtlich. Die vom Förderwerber beigelegten Fotos sind durch Kameraeinstellungen irreführend und wurden auch von der Marktgemeinde Groß-St. Florian in ihrer Einwendung als nicht ausreichend bemängelt.

.) Weitere Einwendungen meinerseits (Immissionen, Ökologie, Beeinträchtigung Fauna und Flora) werden vom Projektwerber pauschal abgewiesen, jedoch in der Sache nicht widersprochen. Es ist jedoch bezeichnend, dass bzgl. Wildbeeinträchtigung auf die Ursprungsgenehmigung hingewiesen wird. Wenn diese Ursprungsgenehmigung aus dem Genehmigungsverfahren des Gesamtprojektes Koralmbahn stammt, so sind die negativen Auswirkungen für den Wildbestand durch die Dauerbeleuchtung inmitten landwirtschaftlicher Nutzflächen und Waldgebieten in dieser nicht berücksichtigt.

.) Die Entwässerung der gegenständlichen P&R Anlage ist der planerischen Darstellung nicht zu entnehmen bzw. ist diese Projektwerber bei den eingereichten und aufgelegten Unterlagen falsch beschriftet worden. Ebenso ist die Bauausführung und Baubeschreibung der P&R Anlage nicht aufgetragen, weshalb auch Einwendungen nicht klar definiert, sondern nur vermutungsweise formuliert werden konnten. Nach naturschutzrechtlichen Bestimmungen ist jedenfalls eine unmittelbare ungeklärte Ableitung von Parkplatzgewässern in Retentionsbecken nicht erlaubt. Eine Sickermulde, Ölabscheider oder vergleichbare Systeme für verunreinigte Parkplatzgewässer sind nicht geplant oder angeführt. Ein diesbezügliches Procedere ist in den Planungsunterlagen jedenfalls nicht enthalten.

.) Durch die vom Projektwerber geplante Grundbeanspruchung verbleibt ein Restgrundstück in meinem Besitz, welches bei Projektumsetzung keine Zufahrt mehr aufweist. Eine künftige Zufahrtsstraße ist im geg. Projekt nicht mitgeplant oder in der Planung ersichtlich.

.) Beim gegenständlichen Projekt handelt es sich schwerlich um ein eisenbahnrechtliches Vorhaben, welches in weiterer Folge die Basis für ein allfälliges Enteignungsverfahren bildet. Der geg. P&R Parkplatz spielt für den Betrieb der Koralmbahn keine Rolle, sondern stellt im besten Fall ein lokales Prestigeobjekt dar. Lediglich der Antrag des Projektwerbers für dieses Ansinnen reicht meiner Meinung nach nicht aus und rechtfertigt in keinem Fall einen schwerwiegenden Eingriff in Grundrechte. Die Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes in Zusammenhang mit der geplanten P&R

Anlage zu begründen, stellt eine maßlose Übertreibung dar. Die vom Projektwerber angeführte Anbindung an andere öffentliche Verkehrsmittel, wie Busse u. dgl., ist ebenfalls nur fußläufig für allfällige P&R Benutzer möglich, da zur geplanten Parkanlage auf Grund der extrem schmalen Zufahrtsstraße keine öffentlichen Verkehrsmittel zufahren können.

Der Bau der Koralmbahn stellt ein großartiges Jahrhundertprojekt dar. Ein lächerlich kleiner, falsch platzierter P&R Parkplatz, welcher vom Projektwerber unter Vorlage von falschen bzw. mangelhaften Projektunterlagen, unterlegt mit zweifelhaften Gutachten, eingereicht wurde, genügt diesem Anspruch nicht.

Die versuchte Beschneidung von Parteienrechten, der beantragte Ausschluss von aufschiebenden Wirkungen im Verwaltungsverfahren wegen angeblicher Gefahr im Verzuge legt ein sehr krudes Rechtsverständnis des Projektwerbers dar.

Durch diesen Angriff auf Bürger- und Parteienrechte wird offensichtlich versucht, von gravierenden Projektängeln abzulenken und dieses im Eilverfahren durchzuboxen. Diesbezüglich besteht tatsächlich „Gefahr im Verzuge“!

Die Stellungnahme des Projektwerbers hinsichtlich der von ihm verletzten Manuduktionspflicht spricht Bände.

ANTRAG

Die Behörde wird ersucht, dem Antrag des Projektwerbers, die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde abzuweisen, nicht stattzugeben. Es gibt kein Rechtsverhältnis, welches den Projektwerber berechtigt, Dispositionen auf oder mit dem Grundstück 134/1 durchzuführen. Wenn der Projektwerber anführt, dass „Gefahr im Verzuge“ vorliegt, da er bereits Baumaßnahmen geplant sowie Ausschreibungen und Vergaben durchgeführt hat, so hat er dies selbst zu verantworten. Der Begründung dieses Antrages liegt eine rechtliche Arroganz zugrunde, die den Grundsätzen eines Verwaltungsverfahrens widersprechen.

ANTRAG

Weiters stellen wir den Antrag, das gegenständliche Projekt des P&R Parkplatzes auf Grund von unvollständigen und mangelhaften Unterlagen abzuweisen. Die Entsorgung der Oberflächengewässer der Parkplatzanlage erscheint in gewässerschutzrechtlicher und naturschutzrechtlicher Hinsicht ohne Abscheidemöglichkeit nicht zulässig und wird in den Projektunterlagen nicht klar dargestellt. Der Manuduktionspflicht gegenüber Parteien wurde nicht nachgekommen. Bezüglich der Beeinträchtigung der Fauna und speziell des Wildbestandes verweist der Projektwerber auf eine „Ursprungsgenehmigung“. Es ist kaum vorstellbar, dass in dieser Ursprungsgenehmigung (welcher???) die dauerbeleuchtete P&R Anlage berücksichtigt war.

ANTRAG

Wir stellen den Antrag an die Behörde, festzustellen, dass es sich um kein eisenbahnrechtliches Projekt handelt, in dessen Folge eine Enteignung von Grundstücksbesitzern

zulässig ist. Die gegenständliche P&R Anlage ist für den Betrieb der Eisenbahn nicht wesentlich oder erforderlich. Diese Begründung wird nur vertreten und aufrechterhalten, um Grundbesitzern mit der „Enteignungskeule“ zu drohen und ist dies den Einwendungen des Projektwerbers auch zu entnehmen.

Ich möchte abschließend um Nachsicht ersuchen, wenn unsere Stellungnahme und Einwendungen nicht rechtsanwaltlicher Qualität entsprechen. Ich hoffe, unser Anliegen als Partei verständlich dargelegt zu haben.“

Dem Abspruch über die vorstehend wiedergegebenen Einwendungen gemäß Spruchpunkt A.V. liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Festzuhalten ist, dass es sich hierbei im Wesentlichen um die in der Stellungnahme von Frau Margaretha und Herrn Herbert Schneebacher vom 24.4.2021 und vom 22.6.2021 enthaltenen Einwendungen handelt, die sich ausschließlich auf die „P&R – Anlage Süd“ beziehen.

Sinngemäß wird grundsätzlich vorgebracht, dass es sich bei der „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark um keine Eisenbahnanlage handle und die dafür benötigten Grundflächen daher keinem Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsverfahren zugänglich seien. Bei der „P&R – Anlage Süd“ handle es sich „im besten Fall um ein lokales Prestigeprojekt“ und spiele für den Betrieb der Koralmbahn keine Rolle.

Dem ist entgegen zu halten, dass die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für Fahrzeuge – insbesondere für Kraftfahrzeuge (PKW und Motorräder) und Fahrräder – durch das Eisenbahnunternehmen für die Ermöglichung eines sicheren und effizienten Übergangs der Bahnkunden vom Verkehrsträger „Straße“ auf den Verkehrsträger „Eisenbahn“ im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen zwingend für die Gewährleistung einer sicheren und ordnungsgemäßen Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und –verkehrs durch das Eisenbahnunternehmen im Sinne des § 19 EisbG erforderlich ist.

Diese Funktion eines ordnungsgemäßen Übergangs („Umsteigen“) der Bahnkunden vom Verkehrsträger „Straße“ auf den Verkehrsträger „Eisenbahn“ im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen wird durch die Schaffung derartiger „P&R – Anlagen“ bzw. - abhängig vom Bedarf und den gegebenen Flächenverhältnissen gegebenenfalls auch durch Parkhäuser bzw. „Parkdecks“ – erfüllt.

Da der „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Wettmannstätten (bestehend aus 52 Stellplätzen für PKW einschließlich 2 Behindertenstellplätzen sowie 84 überdachten Fahrradabstellplätzen) unzweifelhaft diese Funktion des Übergangs der Bahnkunden vom Verkehrsträger „Straße“ auf die Koralmbahn zukommt, stellt diese im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs unzweifelhaft – ebenso wie die „P&R – Anlage Nord“ am Bahnhof Weststeiermark - eine Eisenbahnanlage im Sinne des § 10 EisbG dar und bedarf daher jedenfalls einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung.

Sinngemäß wird weiters zusammenfassend vorgebracht, dass die „P&R – Anlage Süd“ aufgrund mangelnden Bedarfs unnötig sei.

Diesbezüglich ist zum einen auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 zu verweisen, wonach die Errichtung eines zusätzlichen P&R – Platzes als

sinnvoll und zweckmäßig sowie als entsprechend der zugedachten Funktion geplant zu bewerten ist, da dieser den aus dem Süden kommenden Pendlern die Querung der Koralmbahn erspart, was zu einer einfacheren Erreichbarkeit der Parkmöglichkeit zum Umstieg auf die Koralmbahn für die aus dem Bereich südlich der Koralmbahn kommenden Bahnkunden führt.

Diesbezüglich ist ergänzend auch auf die in der von der Bauwerberin ergänzend vorgelegten Verkehrlichen Detailuntersuchung der Trafility GmbH vom Juli 2019 enthaltenen Ausführungen betreffend die Ermittlung des Nachfragepotentials und des Nutzerverhaltens für die „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark zu verweisen, woraus sich im Detail ergibt, dass ein derartiges Potential vorhanden ist.

Dazu ist anzumerken, dass in der ergänzenden Stellungnahme der Bauwerberin vom 8.6.2021 nachvollziehbar dargelegt wurde, dass aufgrund des seit der ursprünglichen Genehmigung im Jahr 2006 verstrichenen Zeitraums diese Aktualisierung der Potentialabschätzung und Standortbewertung des P&R – Nachfragepotentials für diesen Standort für erforderlich erachtet wurde.

Dem Argument der „Überalterung der Bevölkerung“ und der „häufigen Absiedlung der jüngeren Generation in den urbanen Bereich“ ist entgegen zu halten, dass mit der Schaffung der Koralmbahn und der dadurch verbesserten Vernetzung der Bereiche im Einzugsgebiet des Bahnhofs Weststeiermark mit anderen Bereichen – zB der Landeshauptstadt Graz – durch öffentliche Verkehrsmittel ua. auch derartigen Entwicklungen entgegengewirkt werden soll.

Des weiteren ist diesbezüglich auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ zu verweisen.

Daraus ergibt sich die Feststellung, dass durch die Schaffung der „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Wettmannstätten die südliche Anbindung des Bahnhofs ohne Umwege über Norden gewährleistet werden soll und wurde unter dem Aspekt der Raumentwicklung die Anlage weiterer P&R - Stellplätze trotz des zu erwartenden höheren Flächenverbrauchs aus fachlicher Sicht aufgrund kürzerer Erschließungswege der Siedlungskörper südlich des Bahnhofs positiv bewertet, zumal für die Erschließung keine neu projektierten Straßen erforderlich sind. Der daraus im Gutachten gezogene Schluss, wonach aus raumplanerischer Sicht mit einer Verbesserung der (Erschließungs-) Situation des Bahnhofs Weststeiermark für aus den Bereichen südlich der Koralmbahn kommende Bahnkunden (gegenüber dem derzeit genehmigten Zustand, der eine derartige P&R – Anlage am Bahnhof Weststeiermark nur nördlich der Bahn vorsieht) zu rechnen ist, ist aus Sicht der Behörde nachvollziehbar.

Sinngemäß wird weiters vorgebracht, dass die geplante Lage der „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark in noch vorhandenen zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flächen nicht nachvollziehbar sei, da *„Entwicklungen, welche einen erhöhten Bedarf an Parkflächen im Umfeld des Bahnhofes erfordern, nach allen einsehbaren Unterlagen im nördlichen Bereich des Bahnhofes stattfinden sollen (Gewerbegebiete, Infrastruktur)“*.

Dazu ist allgemein zu sagen, dass die Schaffung derartiger „P&R – Anlagen“ im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen ausschließlich der Ermöglichung des Umstiegs der Bahnkunden vom Individualverkehr (Straßenverkehr) auf den öffentlichen Verkehr (Eisenbahn) und nicht der besseren Erreichbarkeit von Gewerbegebieten uä. dienen.

Aufgrund der Lage der „P&R – Anlage Süd“ im unmittelbaren Nahebereich des am Bahnhof Weststeiermark vorgesehenen Personensteges, der kurze Fußwege (und damit auch Umstiegszeiten) vom Fahrzeug zu den Bahnsteigen der Koralmbahn für die Bahnkunden zur Folge hat und der gemäß den Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG zudem - infolge der weiter detaillierten Planung – nunmehr zudem barrierefrei erreichbar ist, ist das diesbezügliche Vorbringen aus Sicht der Behörde nicht unmittelbar nachvollziehbar.

Wie sich aus den entsprechenden Ausführungen im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ ergibt, erfolgt die Erschließung der „P&R – Anlage Süd“ zudem über das bereits vorhandene Straßennetz und sind hierfür keine neuen Straßen erforderlich.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die ergänzende Stellungnahme der Bauwerberin vom 8.6.2021 zu verweisen, aus der sich zusammenfassend in nachvollziehbarer Weise ergibt, dass auch eine Erweiterung der „P&R – Anlage Nord“ in Betracht gezogen wurde, eine solche jedoch schlussendlich aus verschiedenen Gründen (Erfordernis möglichst kurzer Fußwege für die Bahnkunden von den Fahrzeugen zu den Bahnsteigen sowie Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit der Fußwege; fehlende bauliche Möglichkeit der Erweiterung der „P&R – Anlage Nord“ in Richtung Westen) verworfen wurde, zumal durch die Schaffung der „P&R – Anlage Süd“ auch eine optimale Erschließung der Siedlungsgebiete südlich der Koralmbahn möglich wird, wie sich im Übrigen auch aus den vorliegenden Gutachten ergibt.

Zum Vorbringen, wonach das vorhandene Straßennetz für die Erreichbarkeit der „P&R – Anlage Süd“ nicht geeignet sei, ist – wie bereits weiter oben ausgeführt - zu sagen, dass sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt, dass auch die im ggst. Änderungsprojekt 2018 enthaltenen „Ergänzungen (neue Verfahrensgegenstände)“ – wozu auch die „P&R - Anlage Süd“ zählt - plausibel sowie nachvollziehbar und entsprechend der zugedachten Funktion geplant sind und diese dem Stand der Technik entsprechen.

Aufgrund der Feststellungen auf S 26 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 über den Umfang der Begutachtung ist davon auszugehen, dass in die Begutachtung der (zusätzlich vorgesehenen) „P&R - Anlage Süd“ auch die auf den bestehenden Straßen und Wegen gegebene Zufahrtssituation zu dieser entsprechend Eingang gefunden hat, zumal im Gutachten gemäß § 31a EisbG ausdrücklich auf das Vorhandensein bestehender oder in Errichtung befindlicher Zufahrten zur „P&R – Anlage Süd“ hingewiesen wird.

Es ist daher davon auszugehen, dass die vorhandene Zufahrtssituation zur geplanten „P&R - Anlage Süd“ dem Stand der Technik entspricht, sodass sich die diesbezüglich geäußerten Bedenken als unbegründet erweisen.

Diesbezüglich ist auch auf die in der von der Bauwerberin ergänzend vorgelegten Verkehrlichen Detailuntersuchung der Trafility GmbH vom Juli 2019 enthaltenen Ausführungen betreffend die Zufahrtsstraßen zur „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark zu verweisen, aus denen sich zusammenfassend ergibt, dass die Leistungsfähigkeit (bzw. die „ausreichende Dimensionierung“) der Zufahrtsstraße für den geplanten Zweck gegeben ist.

Dem Einwand zu dieser Verkehrlichen Detailuntersuchung der Trafility GmbH vom Juli 2019, wonach die darin enthaltenen Feststellungen „*anscheinend auf Grund eines mathematischen*

Berechnungsmodells getroffen worden sind“ und „sich in ihren Grundlagen auf einen P&R Parkplatz in Parndorf“ beziehen und dem daraus gezogenen Schluss „Ein Vergleich zwischen dem Einzugsgebiet von Parndorf und dem Einzugsgebiet im gegenständlichen Projekt ist schlichtweg unsinnig und legt dar, dass Erhebungen vor Ort nicht durchgeführt wurden.“ ist entgegen zu halten, dass gemäß den Ausführungen in dieser Verkehrlichen Detailuntersuchung die „P&R – Anlage Parndorf“ lediglich als so genanntes „Best-Practice-Beispiel“ für eine funktionierende P&R – Anlage im Zusammenhang mit der Ermittlung von Tagesganglinien der Zu- und Abfahrer zur P&R – Anlage ausgewählt wurde. Der diesbezügliche Einwand ist daher nicht nachvollziehbar.

Dem Einwand, die Entwässerung der „P&R – Anlage Süd“ am Bahnhof Weststeiermark sei der planerischen Darstellung nicht zu entnehmen bzw. der allgemeine Einwand, die Projekteinreichung sei mangelhaft und unvollständig erfolgt, ist entgegen zu halten, dass sich sowohl aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 als auch aus dem Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ ergibt, dass die von der Bauwerberin vorgelegten Unterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar und für eine Begutachtung ausreichend waren.

Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass sich sowohl aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 als auch aus dem Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ ergibt, dass die Entwässerung der „P&R – Anlage Süd“ dem Stand der Technik und den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht.

Zum Vorbringen, dass es durch die geplante „P&R – Anlage Süd“ zu einer Beeinträchtigung durch Lärm und Licht kommen werde, ist auf das Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ zu verweisen, aus dem sich ergibt, dass es zu keinen maßgeblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter kommt, da die nächsten Anrainer mehr als 250 m von der „P&R – Anlage Süd“ entfernt sind. Zu möglichen Beeinträchtigungen durch Lärmauswirkungen wird weiter ausgeführt, dass es zu nicht relevanten Lärmausbreitungen kommt, die Immissionspegel unter 25 dB und die Pegelspitzen unter 40 dB liegen, sodass die Lärmexposition im ruhigen Bereich und im ortsüblichen Rahmen liegt. Zur Frage möglicher Beeinträchtigungen durch Lichteinwirkungen ist ebenfalls auf die gegebene Entfernung der „P&R – Anlage Süd“ von den nächsten Anrainern sowie auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG zu verweisen, wonach die Beleuchtung der „P&R – Anlage Süd“ dem Stand der Technik entsprechend ausgeführt wird.

In den Einwendungen werden auch Befürchtungen hinsichtlich einer Beeinträchtigung des Wildbestandes durch den Bau der Koralmbahn und die nunmehr geplante „P&R – Anlage Süd“ geäußert.

Dazu ist zu sagen, dass die Frage der erforderlichen Querungsmöglichkeiten für das Wild aufgrund der durch die Errichtung der Eisenbahnanlagen bereits Gegenstand der mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, erteilten eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt („Stammbescheid“) war und hier nicht mehr verfahrensgegenständlich ist. Zudem ist davon auszugehen, dass eine weitere Beeinträchtigung des

Wildwechsels durch die „P&R – Anlage Süd“ im gegenständlichen Bereich aufgrund der bereits erfolgten Genehmigung und Errichtung der Eisenbahnanlagen – hier insbesondere des im unmittelbaren Nahebereichs gelegenen Bahnhofs Weststeiermark – nicht zu erwarten ist.

Hinsichtlich des in der Stellungnahme bemängelten Verbleibs eines Restgrundstücks ohne Zufahrt sowie hinsichtlich des kritisierten Unterbleibens von Gesprächen über die konkrete Zurverfügungstellung der beanspruchten Grundflächen bzw. des Abschlusses entsprechender Vereinbarungen ist zu sagen, dass gemäß den Ausführungen der Bauwerberin entsprechende Gespräche offenbar bereits stattgefunden haben, diese bislang aber offenbar ohne Erfolg geblieben sind, weshalb auch der Vorhalt, das Bauvorhaben sei den Einwendern bislang unbekannt, offenbar nicht zutrifft.

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.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über

die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

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

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

Im Rahmen der Einwendungen wird auch kritisiert, dass die Bauwerberin ihrer „Manuduktionspflicht“ nicht nachgekommen sei, da zwar das Edikt betreffend die Auflage der Unterlagen für das ggst. Projekt in der Marktgemeinde Groß St. Florian aufgelegt gewesen sei, *„es war jedoch „keine kundige Person oder Sachverständiger des Projektwerbers vor Ort, welche Auskünfte oder Erklärungen zum gegenständlichen Edikt geben konnte“.*

Dazu ist zu sagen, dass Rechtsvorschriften dahingehend, dass während der Dauer der Auflage von Planunterlagen für ein eisenbahnrechtliches Bauvorhaben Vertreter der Bauwerberin vor Ort zur Darlegung bzw. Erklärung des Bauvorhabens anwesend sein müssten, der Behörde unbekannt sind.

Unabhängig davon ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass gemäß den Ausführungen der Bauwerberin entsprechende (bislang offenbar erfolglos gebliebene) Gespräche über eine allfällige Vereinbarung über die Abtretung der erforderlichen Grundflächen für die geplante „P & R – Anlage Süd“ offenbar bereits stattgefunden haben, wesalb davon auszugehen ist, dass von Seiten der Bauwerberin jedenfalls eine grundsätzliche Darlegung der geplanten Maßnahmen erfolgt ist.

Darüber hinaus ist auf die diesbezüglichen Ausführungen in der Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.5.2021 zu verweisen, wonach diese jederzeit zur Beantwortung entstandener Fragen und Beseitigung allfälliger Unklarheiten gerne zur Verfügung gestanden wäre und auch weiterhin jederzeit gerne bereitstehe, von Seiten der Einwendungswerber aber bislang nie ein Kontaktversuch unternommen worden sei.

Der Vollständigkeit halber ist zu ergänzen, dass es den Einwendungswerbern unabhängig davon unbenommen geblieben wäre, im Zuge der Auflage der Unterlagen einen derartigen Wunsch auch direkt an die Behörde heranzutragen. Diesbezüglich wird auf die im Edikt enthaltenen Kontaktdaten der Behörde verwiesen.

Zu der (aufgrund diesbezüglicher offenbar missverständlicher Ausführungen in der Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.5.2021 aufgetretenen) Frage eines allfälligen Verlustes der Parteistellung ist auf die Bestimmung des § 31e EibG betreffend Parteien im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren hinzuweisen, die wie folgt lautet:

„§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaf-

ten, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.“

Eine Nachschau in den Antragsunterlagen hat ergeben, dass die betroffenen Grundflächen von Frau Margaretha und Herr Herbert Schneebacher in der Einlage K_WD_EB3-000GE-02-2004-F00 (Grundeinlöseplan, Teil 4) dargestellt sind und diese auch im Gesamtparteienverzeichnis unter den fortlaufenden Nummern 107 und 109 enthalten sind.

Diesen kommt daher als Parteien des ggst. Änderungsverfahrens das Recht zur (rechtzeitigen) Erhebung von Einwendungen gegen das ggst. Bauvorhaben zu und ist ein diesbezüglicher Mangel in den Planunterlagen nicht erkennbar.

Daraus folgt aber auch, dass bereits die Bauwerberin selbst vom Vorliegen der Parteistellung von Frau Margaretha und Herr Herbert Schneebacher im ggst. Änderungsverfahren ausgeht.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Bauwerberin in ihrer Stellungnahme offenbar lediglich ihrer Rechtsmeinung bezüglich der rechtlichen Bewertung der eingelangten Stellungnahmen Ausdruck verliehen hat, was möglicherweise zur diesbezüglichen Unklarheit geführt hat.

Ausdrücklich festzuhalten ist jedoch, dass die Auseinandersetzung mit den erhobenen Einwendungen und die Entscheidung darüber (vgl. dazu Spruchpunkt A.V. und die Bezug habenden, vorstehenden Ausführungen in der Begründung des Bescheides) aufgrund der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ausschließlich durch die Behörde selbst erfolgt.

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 5.4.2019, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben (Änderungsprojekt 2018) um oben dargelegte Projektänderungen bzw. Modifikationen sowie neue Verfahrensgegenstände gegenüber der mit den oben genannten „Stammbescheiden“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.12.2006, GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2006, für den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen für die Koralmbahn, die für die Verwirklichung der ggst. Bauvorhaben zwingend erforderlich sind, wobei hier insbesondere auch die - sich als Ausfluss der Vorgaben des § 22 Abs 4 Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV) erforderlich erwiesen habende - ergänzende Anordnung von Schutzweichen im projektgegenständlichen Bereich der Koralmbahn hervorzuheben ist.

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

Den Einreichunterlagen liegen entsprechende Zwischenberichte der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zum Teilsystem Energie vom 30.3.2018 bei, aus dem sich die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die Bauwerberin ergibt.

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

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch

die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden, soweit sie nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnützung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

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

Diesbezüglich wird auf das ggst. „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark der Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 und im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ sowie auf die im Zuge der Kundmachung mittels Edikt mit Schreiben der Behörde vom 9.3.2021, GZ. 2021-0.166.893, erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans verwiesen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG (S 26) ergibt sich dazu, dass die Entwässerungsmaßnahmen bzw. Gewässerschutzanlagen sowie der Wasserbau (Flussbau) Bestandteil der Begutachtung im Rahmen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG waren.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG (S 81 unten) werden gegen die Anpassungen und Optimierungen bei den verschiedenen Anlagen der Entwässerungsanlagen im und außerhalb des Gleisbereichs sowie der Gewässerschutzanlagen und den Ergänzungen bzw. Erweiterungen aus eisenbahnbautechnischer Sicht keine Bedenken erhoben, zumal diesbezüglich keine relevanten Veränderungen in der Entwässerungsfunktion besteht.

Dazu ist ergänzend festzuhalten, dass diese Anpassungen und Optimierungen bei den verschiedenen Anlagen der Entwässerungsanlagen im und außerhalb des Gleisbereichs sowie der Gewässerschutzanlagen einschließlich der Entwässerung des Geländes im Bereich des ASC-Standorts und des Unterwerks samt Errichtung des Rückhaltebeckens bei Bahn-km 37,650 im Rahmen der Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 einer ergänzenden wasserbautechnischen Begutachtung durch den UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik, DI Franz König, unterzogen wurden, wobei festzuhalten ist, dass diese Maßnahmen insgesamt als geringfügige Maßnahmen bewertet wurden, die zu keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser führen können.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird unter dessen Punkt 5.1.1.7 WB – Wasserbau (Flussbau), km 32,900 – km 34,900 (S 82 oben) hinsichtlich der Beurteilung der Optimierungen bezüglich der Absenkung der Lassnitz aus eisenbahnbautechnischer Sicht hingegen mit dem ausdrücklichen Hinweis kein Einwand erhoben, dass diese Frage als rein wasserbautechnisches Thema betrachtet wird, das im Rahmen der allfälligen Auswirkungen auf die Umwelt von den dafür zuständigen UVP-Sachverständigen zu beurteilen ist.

Dem gemäß ist auch dazu im Rahmen der Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 unter dem Punkt WB Änderungen Wasserbau (Flussbau), WB 01 Laßnitzabsenkung, eine wasserbautechnische Begutachtung durch den UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik, DI Franz König, enthalten.

Dem Befund des UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik ist dazu zu entnehmen, dass aufgrund der Einwände der Anrainer die geplante Maßnahme WA-UA1 (Fluss-KM 25+750 – 25+940) von der Bauwerberin bislang baulich nicht umgesetzt wurde. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Vorlandabsenkung an den Laßnitz von Bahn –km 32.900 bis Bahn –km 34.900. In der vorgelegten hydraulischen Untersuchung wurden die hochwasserrelevanten Auswirkungen, die der Entfall dieser Maßnahme bewirkt, dargestellt. Als Ergebnis der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen wurde festgehalten, dass die Änderungen im HW-100 Fall bei Nichtumsetzung der Maßnahmen WA-UA 1 entsprechend dem Einreichprojekt „ÖBB Koralmbahn“ als gering erachtet werden. Insbesondere bei der Auswertung der Wasserspiegelergebnisse zeigt sich, dass die Änderungen im überwiegenden Bereich des Projektgebietes innerhalb der Genauigkeitstoleranz der numerischen Berechnung liegen.

Im Gutachten des UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik wird auf dazu durchgeführte Vergleichsberechnungen Bezug genommen und ist diesem dazu als Ergebnis zusammenfassend Folgendes zu entnehmen:

„Bei keiner der Vergleichsberechnungen sind hinsichtlich der Änderung der Überflutungsflächen, abgesehen im Bereich der Geländeabsenkung, nennenswerte Änderungen der Anschlaglinie zu erkennen.

Die Wasserspiegeländerungen liegen im Fall, dass Maßnahme WA-UA 1 nicht umgesetzt würde, im überwiegenden Teil des Projektgebietes zwischen 0 und 1cm. Im direkten Anströmbereich der Maßnahme sind die größten Aufspiegelungen feststellbar.

Diese erreichen unmittelbar oberhalb des betroffenen Bereiches bis zu 5 cm und reduzieren sich innerhalb weniger Meter bis auf maximal 2 cm. Weiter flussab sind lokal Spitzen der Wasserspiegeländerungen feststellbar, welche durch den Rechenalgorithmus bedingt und als Ausreißer zu werden sind. Generell liegen die Berechnungsergebnisse im cm-Bereich und somit innerhalb der Rechengenauigkeit bei numerischen Modellierungen zu liegen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Erhöhung des Scheitelabflusses maximal bei $0,7\text{m}^3/\text{s}$ liegt. Die Abflussspitze am zugehörigen Laßnitz -km 24,630 beträgt dabei ca. $138\text{m}^3/\text{s}$. Die geringe Erhöhung des Abflusses beträgt max. 0,5%. Beim Vergleich der Wasserspiegel zeigt sich, dass nur im Anströmbereich der nicht durchgeführten Vorlandabsenkung mit kleineren Aufspiegelungen zu rechnen ist. Weiter flussab liegt dies im überwiegenden Bereich zwischen 0-1cm und ist in der Natur nicht nachweisbar. Im Bereich der nicht ausgeführten Vorlandabsenkung sind die größten Änderungen im Anströmbereich bzw. direkt im Bereich der Maßnahme WA-UA 1 feststellbar. Im restlichen Bereich sind keine nennenswerten Änderungen zu erkennen.“

Unter Punkt 4.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter in ihren Umweltwirkungen der Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 kommt der UVP-Sachverständige für Wasserbautechnik hinsichtlich seines Fachbereichs zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Wasserbau (WT)

Befund/Sachverhalt

Durch die geplanten Änderungen bei der Entwässerung, bei den Gewässerschutzanlagen sowie beim Wasserbau entsteht kein Widerspruch zum Bescheid vom 19.11.2010.

Gutachten

Die geplanten Änderungen stehen in keinem Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus wasserbautechnischer Sicht sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.“

Aufgrund dieses Begutachtungsergebnisses, wonach die Berechnungsergebnisse der durchgeführten Vergleichsberechnungen zur Frage eines möglichen Entfalls des geplanten Entfalls der geplanten Maßnahme WA-UA1 (Fluss-KM 25+750 – 25+940) („Lassnitz-Absenkung“) im cm-Bereich und somit generell innerhalb der Rechengenauigkeit bei numerischen Modellierungen liegen sowie aufgrund des Umstandes, dass die geplanten Änderungen in keinem Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung stehen und aus wasserbautechnischer Sicht keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten sind, haben sich gegen den diesbezüglichen Antragsteil der Bauwerberin keine Bedenken ergeben, zumal dadurch – auch wenn sich dies nicht explizit aus den Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 ergibt – auch allfällige mit diesem Eingriff in den Bodenhaushalt verbundene negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden vermieden werden können.

Aufgrund der Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 in Zusammenchau mit den Bezug habenden Ausführungen zum Fachbereich Wasserbautechnik in den Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 bestanden gegen die Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange bzw. die Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens für die im ggst. „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark der Koralmbahn vorgesehenen Maßnahmen in dem sich aus § 127 Abs 1 lit b WRG ergebenden Umfang keine Bedenken.

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 ZT GmbH vom 2.3.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“) Rechnung getragen.

In ihrem Gutachten kommen die UVP-Sachverständigen unter Punkt 4.5 Allgemeine Zusammenfassung und Schlussfolgerung ihres Gutachtens zu folgendem **Gesamtergebnis**:

„Die eingereichten Unterlagen sind vollständig, plausibel und nachvollziehbar für die erforderliche Beurteilung.

Die geplanten Änderungen oder deren Maßnahmen haben keine oder nur unmaßgebliche Wirkungen auf die einzelnen Fachbereiche:

a) Es handelt sich bei den gesetzten Maßnahmen aus fachlicher Sicht um geringfügige Maßnahmen, d.h. es erfolgen keine Auswirkungen auf die Schutzgüter

b) und es ist deshalb keine Ergänzung der Maßnahmen bzw. eine Änderung erforderlich.

Aufgrund dieser Situation ergeben sich durch die geplanten Änderungen im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens keine Widersprüche. Die Vorgaben/Maßnahmen aus den Behördenverfahren werden eingehalten.

Es kommt somit zu keiner veränderten Einschätzung gegenüber dem bereits genehmigten Projekt. Maßgebliche Auswirkungen auf Schutzgüter sind somit nicht zu erwarten.“

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark der Koralmbahn enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen gestanden wären, zumal mit den Projektänderungen keine Auswirkungen auf die Schutzgüter – und damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen - verbunden sein können.

Zur Frage möglicher Auswirkungen des im Projekt vorgesehenen „ASC Unterwegsstützpunkts“ enthält das Gutachten zusammenfassend die Aussage, dass Auswirkungen auf Lärm, Luftschadstoffe, Orts- und Landschaftsbild sowie Boden als so geringfügig angesehen werden, da diese Maßnahmen insbesondere aufgrund der Entfernung (>250m) zum nächstgelegenen Siedlungsgebiet, der Lage in einem Verkehrszwickel und aufgrund des Umstandes, dass es zu keinem maßgeblichen Zusatzanstieg an Immissionen durch die Baustelle kommen wird, keine Auswirkungen entfalten.

Zu der im Projekt vorgesehenen „P&R – Anlage Süd“ enthält das Gutachten die Feststellung, dass durch die Anlage von 52 PKW-Stellplätzen (2 Behindertenplätze) sowie 84 Fahrradstellplätzen die südliche Anbindung des Bahnhofs „ohne Umwege über Norden“ gewährleistet werden soll.

Zur Frage möglicher Auswirkungen der im Projekt vorgesehenen „P&R – Anlage Süd“ enthält das Gutachten unter dem Blickpunkt der Raumentwicklung zusammenfassend folgende Bewertung:

„Die Anlage weiterer P&R Stellplätze ist trotz des zu erwartenden höheren Flächenverbrauchs aus fachlicher Sicht aufgrund kürzerer Erschließungswege der Siedlungskörper

*südlich des Bahnhofs positiv zu bewerten. Für die Erschließung sind keine neu projektierten Straßen erforderlich. Es ist somit aus raumplanerischer Sicht mit einer **Verbesserung der Situation** zu rechnen.“*

Hinsichtlich allfälliger durch die „P&R – Anlage Süd“ entstehender Lärmimmissionen kommt das Gutachten zu folgendem Ergebnis:

„Die nächsten Anrainer sind mehr als 250m entfernt. Es kommt zu nicht relevanten Lärmausbreitungen. Die Immissionspegel liegen unter 25 Dezibel, die Pegelspitzen liegen unter 40 Dezibel. Somit ist die Lärmexposition im ruhigen Bereich und im ortsüblichen Rahmen.“

Zur Entwässerung der „P&R – Anlage Süd“ enthält das Gutachten die Feststellung, dass die anfallenden Oberflächenwässer über Einlaufschächte innerhalb einer 0,50 m breiten Pflastermulde, weiter über eine Sammelleitung in den Schacht PS G1.09 und über bestehende Verrohrungen und Mulden in das bestehende RHB 2 (Anm.: von der Bauwerberin richtig gestellte Bezeichnung: RHB 3) abgeleitet werden sollen sowie die Bewertung, dass die Entwässerung der „P&R - Anlage Süd“ entsprechend den vorgegebenen Richtlinien erfolgt, sodass keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten sind.

Zusammenfassend ergibt sich aus dem Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“), dass es durch im Projekt vorgesehene „P&R – Anlage Süd“ zu keinen relevanten Wirkungen auf die Schutzgüter kommt.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 ergibt sich diesbezüglich ebenfalls, dass die Entwässerungsanlagen dem Stand der Technik entsprechen.

Auf die bereits in diesem Zusammenhang zu weiteren einzelnen Themenbereichen getätigten Detailausführungen wird ergänzend verwiesen.

Das Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“) wird von der Behörde als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Zu Spruchpunkt B.:

Zu Spruchpunkt B. betreffend forstrechtliche Rodungsbewilligung ist Folgendes auszuführen:

Gemäß Spruchpunkt 2. Forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren des „Stammbescheides“ vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, die forstrechtliche Rodungsbewilligung für die für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn erforderlichen Rodungsflächen erteilt.

In Auflagenpunkt III.002 wurde festgelegt, dass die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht bis zum 31.12.2020 umgesetzt wurde.

Da der Rodungszweck von der Bauwerberin bis zu diesem Zeitpunkt nicht (vollständig) umgesetzt wurde, hat diese in ihrem Antrag vom 15.4.2019 die neuerliche Erteilung (Erneuerung) der Rodungsbewilligung beantragt.

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 ist, 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 Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung (Erneuerung) der forstrechtlichen Rodungsbewilligung für das ggst., mit „Stammbescheid“ vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, genehmigte Eisenbahnbauvorhaben.

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 Waldzustands 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 Verwaltungsvorgangsgesetze 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 Erlag 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 7.4.2020, GZ. 2020-0.226.117, hat das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus sein Einvernehmen gemäß § 185 Abs 6 ForstG zur allfälligen Erteilung der beantragten Rodungsbewilligung vorweg unter der Bedingung hergestellt, dass die vom forstfachlichen Amtssachverständigen vorgeschlagenen und - insbesondere im Hinblick auf § 18 Forstgesetz - gesetzmäßigen Vorschriften als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden und keinen Einwand gegen die Beiziehung des forsttechnischen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung erheben.

Diesbezüglich ist auf den vom dem ggst. Verfahren beigezogenen forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, DI Christof Ladner, auf der Grundlage des gestellten Rodungsantrags unter Zugrundelegung der Rodungsunterlagen erstellten Befund und Gutachten vom 28.1.2021 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 betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt aus den oben genannten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheiden ergibt.

Aus dem forstfachlichen und waldökologischen Gutachten des Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung ergibt sich zusammenfassend Folgendes:

„Aufgrund des Erhebungsergebnisses bzgl. der überwirtschaftlichen Funktionen bzw. Wirkungen des Waldes liegt kein erhöhtes oder besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung der zu rodenden Waldfläche im Ausmaß von 6,7704 ha vor, bedingt durch die normale Schutzwirkung aufgrund der ebenen, erosionsfreien Lage, der normalen Wohlfahrtsfunktion

aufgrund der nicht übermäßigen Bedeutung für das Klima ohne ein Vorkommen von Immissionen oder Quellaustritten sowie der normalen Erholungswirkung aufgrund der ausreichenden Waldflächen und ohne Bedarf an Lenkungsmaßnahmen oder Vorhandensein touristischer Einrichtungen.

Die mit den Rodungsflächenanteilen gewichtete mittlere KG-Waldausstattung beträgt somit rd. 33,8 % (mäßige Waldausstattung) und die ebenso gewichtete mittlere Waldflächenbilanz beträgt +0,06 %. Eine offenbare Windgefährdung besteht nicht, allerdings sind Randschäden an den teilweise verbleibenden Waldbeständen entlang der Rodungslinien zu erwarten. Werden die Vorgaben des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsprojektes 2005 wie auch des Änderungsverfahrens 2018 eingehalten, so ergeben sich durch die hochwertigen Kompensationsmaßnahmen mit einem Überhang der neu geschaffenen, bestockten Flächen von +2,09 ha keine geänderten Wirkungen gegenüber den ursprünglichen Auswirkungen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsprojektes 2005. Die Gesamtbewertung des Fachbereiches Forstwirtschaft und Waldökologie ändert sich damit in Bezug auf die überwirtschaftlichen Wirkungen des Waldes wie auch die Umweltverträglichkeit nicht. Die als Wald definierten Rekultivierungsflächen wurden bescheidgemäß wiederhergestellt. Rund zwei Drittel der forstlichen Rekultivierungsflächen sind als gesichert bzw. als gerade in die Sicherung eintretend zu beurteilen, bei den restlichen Flächen ist die Sicherung für die nächsten ein bis zwei Jahre zu erwarten.“

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 forstfachlichen Amtssachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung 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 Bezug habenden getroffenen Vorschriften erteilt werden konnte.

Die Frist für das Erlöschen der Rodungsbewilligung wurde gemäß der unter Punkt B.III.3. der Nebenbestimmungen im Befund und Gutachten des forstfachlichen Amtssachverständigen bestimmt.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Dazu ist auf die Bezug habenden Ausführungen im Befund und Gutachten des forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen zu verweisen, aus denen sich zusammenfassend ergibt, dass sich - bei entsprechender Umsetzung der in den eisenbahnrechtlichen Genehmigungen geforderten Maßnahmen – keine geänderten Wirkungen hinsichtlich der festgestellten Umweltauswirkungen ergeben.

Dem Befund und Gutachten des forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen ist weiters als Schlussfolgerung zu entnehmen, dass sich die Gesamtbewertung des Fachbereiches Forstwirtschaft und Waldökologie in Bezug auf die überwirtschaftlichen Wirkungen des Waldes wie auch einer Umweltverträglichkeit nicht ändert, da die Rodungsflächen durch die im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren 2005 und im Änderungsverfahren 2018 geplanten Waldverbesserungsmaßnahmen in waldökologischer Hinsicht absolut ausreichend kompensiert werden.

Es haben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit aus dem forstfachlichen Gutachten der in den ggst. Einreichunterlagen zur Rodungsgenehmigung 2019 enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken ergeben, die der Zulässigkeit der Erteilung der ggst. Rodungsbevolligung entgegengestanden wären.

Zu Spruchpunkt C.:

Mit ihrer Stellungnahme vom 20.5.2021 hat die Bauwerberin ergänzend folgenden Antrag verbunden:

„Weiters stellt die Projektwerberin den

ANTRAG

Die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde im Bescheid auszuschließen.

Die Umsetzung des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens in die Wirklichkeit ist dringend geboten. Ein weiteres Zuwarten mit der Umsetzung des im öffentlichen Interesse gelegenen Vorhabens bedingt einen hohen finanziellen und technischen Aufwand für Zwischenmaßnahmen oder Umplanungen, sodass die öffentlichen Interessen durch ein Zuwarten erheblich gefährdet sind.

In technischer Hinsicht ist auszuführen, dass die Umsetzung des genannten Projektes im betrieblichen Kontext mit weiteren geplanten, bereits eingetakteten Um-/Ausbauprojekten bzw. Erhaltungsarbeiten gesehen werden muss.

Für das Jahr 2023 sind bereits Baumaßnahmen geplant, Ausschreibungen und Vergaben an Auftragnehmer bereits erfolgt. Ein Verschieben der Baumaßnahmen würde einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil für die Projektwerberin bedeuten, da dies einen wesentlich späteren Baubeginn und damit eine verspätete Inbetriebnahme der Koralmbahn zur Folge hätte.

Um die Vorgaben der Klimaziele zu erreichen, sind Investitionen in den öffentlichen Verkehr – und damit auch die geplanten Bauarbeiten an der Koralmbahn – unvermeidbar.

Im konkreten Fall besteht Gefahr im Verzug, da „Gefahr im Verzug“ bedeutet, dass den berührten öffentlichen Interessen oder den Interessen einer anderen Partei ein derart gravierender Nachteil droht, dass die vorzeitige Vollstreckung des Bescheides dringend

geboten ist. Die Annahme, dass Gefahr in Verzug vorliegt, bedingt eine sachverhaltsbezogene fachliche Beurteilung durch die Behörde (Eder/Martschin/Schmid, Verwaltungsgerichte, K10 f. zu § 13 VwGVG mH auf die Erkenntnisse des VwGH vom 24.05.2002, Zl. 2002/18/0001, und vom 22.03.1998, Zl. 87/07/0108). Die Gefahr muss konkret bestehen (Hengstschläger/Leeb, AVG zu § 64 RZ 31), was aufgrund der Ausführungen uE eindeutig der Fall ist.

Der ÖBB-Infrastruktur AG ist klar, dass die Entscheidung über die Zuerkennung bzw. Aberkennung der aufschiebenden Wirkung Ergebnis einer im Einzelfall vorzunehmenden Interessensabwägung ist, welche nicht auf Basis hypothetischer Überlegungen, sondern nur auf Basis aktuell gegebener Verhältnisse geschieht. Gerade in diesem Zusammenhang weist die ÖBB-Infrastruktur AG auf die ganz erheblichen Nachteile bzw. Gefährdungen öffentlicher Interessen durch eine mögliche Verzögerung hin.

Voraussetzung für den Ausschluss der einer Beschwerde grundsätzlich zukommenden aufschiebenden Wirkung ist eine nachvollziehbare Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und der Interessen der Verfahrensparteien, aus der sich ebenso nachvollziehbar ergibt, dass für den Fall, dass die aufschiebende Wirkung nicht ausgeschlossen wird, gravierende Nachteile für das öffentliche Wohl eintreten würden bzw. gravierende Nachteile für eine Partei, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügbarem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden (vgl. VwGH 5.9.2018, Ra 2017/03/0105); diese Voraussetzung ist aus Sicht der Projektwerberin gegeben.

Im Rahmen jeglichen Eisenbahnprojektes bzw. im Zusammenhang damit ist auch auf die emissionsmindernden Wirkungen desselben hinzuweisen. Es ist eine Tatsache – und wird dies etwa auch durch den am 25.09.2019 vom Nationalrat angenommenen Entschließungsantrag vom 02.07.2019 dokumentiert – dass dem Klimanotstand gegenzusteuern ist und die Bekämpfung des Klimanotstandes höherwertiges öffentliches Interesse ist. Hier gegenständlich ist ein Eisenbahnprojekt mit hohem öffentlichem Interesse umzusetzen und steht dem erheblichen Schaden durch spätere Umsetzung ein vergleichsweise geringer Eingriff in Rechte Dritter geringeren Ausmaßes gegenüber.“

Bei der Entscheidung über diesen Antrag ist die Behörde von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Die Bezug habenden, diesem Antrag auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung zugrunde liegenden Rechtsvorschriften finden sich in § 13 VwGVG betreffend aufschiebende Wirkung.

§ 13 Abs 1 VwGVG legt fest, dass einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art. 130 Abs 1 Z 1 B-VG aufschiebende Wirkung zukommt.

Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG kann die Behörde die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Gemäß § 13 Abs 4 VwGVG kommt einer Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Abs. 2 keine aufschiebende Wirkung zu.

Zuständige Behörde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG für die Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG ist jene Behörde, die den angefochtenen Bescheid erlassen hat.

Die Zuständigkeit zur Entscheidung über den gemeinsam mit ihrer Stellungnahme vom 20.5.2021 gestellten Antrag der Bauwerberin auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG gegen den ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid betreffend das „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark obliegt somit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als für das ggst. eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren zuständiger Behörde.

Gemäß § 13 Abs 2 zweiter Satz VwGVG hat die Behörde den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Demgemäß hatte die Entscheidung über den gemeinsam mit ihrer Stellungnahme vom 20.5.2021 gestellten Antrag der Bauwerberin auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Rahmen des ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides gemäß Spruchpunkt C. zu erfolgen.

§ 13 Abs 2 erster Satz VwGVG ermächtigt die Behörde, die mit einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Berufung ansonsten ex lege eintretende aufschiebende Wirkung auszuschließen, wenn die vorzeitige Vollstreckung nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen der anderen Parteien durch die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Beim öffentlichen Interesse iSd § 13 Abs 2 erster Satz VwGVG muss es sich um ein besonderes öffentliches Interesse handeln, aus dem wegen der „triftigen Gründe“ des konkreten Falles die vorzeitige Vollstreckung des Bescheides „sachlich geboten“ ist (Hengstschläger, ÖJZ 1973, 539; vgl auch VfSlg 11.196/1986; 16.460/2002; 17.346/2004).

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein öffentliches Interesse an der vorzeitigen „Vollstreckung“ des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein. „Gefahr im Verzug“ bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ des Bescheides ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl entsteht (vgl. Hengstschläger/Leeb zu § 64 AVG, Rz 31).

Bei der Prüfung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels im Anlagenehmigungsverfahren sind die öffentlichen Interessen den privaten Interessen gegenüberzustellen. Überwiegen die öffentlichen Interessen, ist die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels gerechtfertigt.

Die Bauwerberin hat – neben allgemeinen rechtlichen Ausführungen – ihren Antrag auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung für die mit ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid für das ggst. „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark wie folgt begründet:

„Die Umsetzung des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens in die Wirklichkeit ist dringend geboten. Ein weiteres Zuwarten mit der Umsetzung des im öffentlichen Interesse gelegenen Vorhabens bedingt einen hohen finanziellen und technischen Aufwand für Zwischenmaßnahmen oder Umplanungen, sodass die öffentlichen Interessen durch ein Zuwarten erheblich gefährdet sind.

In technischer Hinsicht ist auszuführen, dass die Umsetzung des genannten Projektes im betrieblichen Kontext mit weiteren geplanten, bereits eingetakteten Um-/Ausbauprojekten bzw. Erhaltungsarbeiten gesehen werden muss.

Für das Jahr 2023 sind bereits Baumaßnahmen geplant, Ausschreibungen und Vergaben an Auftragnehmer bereits erfolgt. Ein Verschieben der Baumaßnahmen würde einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil für die Projektwerberin bedeuten, da dies einen wesentlich späteren Baubeginn und damit eine verspätete Inbetriebnahme der Koralmbahn zur Folge hätte.

Um die Vorgaben der Klimaziele zu erreichen, sind Investitionen in den öffentlichen Verkehr – und damit auch die geplanten Bauarbeiten an der Koralmbahn – unvermeidbar.“

und weiter:

„Im Rahmen jeglichen Eisenbahnprojektes bzw. im Zusammenhang damit ist auch auf die emissionsmindernden Wirkungen desselben hinzuweisen. Es ist eine Tatsache – und wird dies etwa auch durch den am 25.09.2019 vom Nationalrat angenommenen Entschließungsantrag vom 02.07.2019 dokumentiert – dass dem Klimanotstand gegenzusteuern ist und die Bekämpfung des Klimanotstandes höherwertiges öffentliches Interesse ist. Hier gegenständlich ist ein Eisenbahnprojekt mit hohem öffentlichem Interesse umzusetzen und steht dem erheblichen Schaden durch spätere Umsetzung ein vergleichsweise geringer Eingriff in Rechte Dritter geringeren Ausmaßes gegenüber.“

Mit dem ggst. Bescheid wurde der Bauwerberin die erforderliche Änderungsgenehmigung für die bereits mit folgenden, einleitend genannten „Stammbescheiden“ bzw. weiteren ergänzenden Bescheiden genehmigten Eisenbahnbauvorhaben erteilt:

- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt („Stammbescheid“);

- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007 betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das Kunstbauwerk „Koralmtunnel“ („Detailprojekt Koralmtunnel“);
- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.12.2006, GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2006, betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn-km 37,203 – Koralmbahn-km 39,799 bzw. GKB-km 23,020 – GKB-km 26,329 erteilt („Stammbescheid“);
- Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.9.2011, GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2011, betreffend Entscheidung über die künftige Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung bei km 23,3+62.308 mit einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von Groß St. Florian;
- Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14.6.2012, GZ. BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012, betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das Einreichprojekt 2011 betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn km 37,203 bis Koralmbahn-km 39,799 bzw. von GKB-km 23,020 bis GKB-km 26,329 GKB-km 23,020 – km 26,329 („Differenz- und Änderungsgenehmigung“).

§ 13 Abs 2 erster Satz VwGVG ermächtigt die Behörde, die mit einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Berufung ansonsten ex lege eintretende aufschiebende Wirkung auszuschließen, wenn die vorzeitige Vollstreckung nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen der anderen Parteien durch die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Unabhängig davon ist von Seiten der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einerseits gemäß der gesetzlichen Vorgabe des § 13 Abs 2 zweiter Satz VwGVG, einen allfälligen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen sowie andererseits aufgrund des in der schriftlichen Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.5.2021 gestellten Antrags die Frage der Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit eines allfälligen Ausspruchs über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung des ggst. Bescheides zu prüfen.

Zum grundsätzlichen öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens wird grundsätzlich auf die Bezug habenden Ausführungen zu den innerstaatlichen und europarechtlichen Vorgaben in den jeweiligen Begründungen der oben genannten „Stammbescheide“ verwiesen.

Das ggst. „Änderungsprojekt 2018 betreffend Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 bezieht sich auf den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä bzw. den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark der „Koralmbahn“.

Die „Koralmbahn“ ist gemäß der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994, Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach -

Staatsgrenze Österreich/Italien“ sowie als Teil der „Baltisch – Adriatischen Achse“ Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes 1989, BGBl Nr. 135/1989 (HIG), für die Erklärung einer Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke durch Verordnung der Bundesregierung jedenfalls zwingend voraussetzt, dass den geplanten Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteilen) eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt (VfGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160).

Insofern ist bereits dadurch das Vorliegen des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung (auch) der Einreichabschnitte Wettmannstätten – St. Andrä bzw. GKB/Bf. Weststeiermark im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnachse „Koralmbahn“ - und damit auch des hier ggst., sich auf diese Einreichabschnitte beziehenden Änderungsprojekts 2018 - entsprechend rechtlich dokumentiert.

In diesem Zusammenhang ist besonders hervorzuheben, dass die Planung und Umsetzung des ggst. Änderungsprojekts 2018 zum einen in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit den bereits mit oben genannten „Stammbescheiden“ genehmigten (und derzeit in Bau befindlichen) Einreichabschnitten Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt und GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn-km 37,203 – Koralmbahn-km 39,799 bzw. GKB-km 23,020 – GKB-km 26,329 steht.

Zum anderen stehen die vorgenannten Einreichabschnitte, auf die sich das ggst. Änderungsprojekt 2018 bezieht, auch in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit den übrigen Einreichabschnitten der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt.

Eine zeitlich aufeinander abgestimmte Ausführung sämtlicher dieser Einreichabschnitte der Koralmbahn unter Berücksichtigung der sich jeweils als erforderlich erwiesenen Änderungen – wie sinngemäß auch im Vorbringen der Bauwerberin dargelegt – ist zwingend für den Eintritt der beabsichtigten Wirkungen der Verkehrswirksamkeit, insbesondere der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten für die zu erwartende Nachfrage im Güter- und Personenverkehr, und zur Vermeidung negativer (insbesondere eisenbahnbetrieblicher) Auswirkungen auf weite Teile insbesondere des ostösterreichischen Eisenbahn-Hochleistungsstreckennetzes durch eine verspätete Betriebsaufnahmen auf der Koralmbahn erforderlich.

Unabhängig davon ist die zeitgerechte Ausführung der Koralmbahn in den jeweiligen Abschnitten – wie sinngemäß auch im Vorbringen der Bauwerberin dargelegt – auch zur Umsetzung der von den jeweils betroffenen Bundesländern vorgesehenen Verdichtung des Nahverkehrsangebots für den Personenverkehr („S-Bahn-Verkehr“) erforderlich.

Unabhängig davon steht nach Auffassung der Behörde jedenfalls auch fest, dass das ggst. Vorhaben Koralmbahn in seiner Gesamtheit durch die verstärkte Verlagerung von Gütertransporten auf die Eisenbahn und die mit einer vermehrten Inanspruchnahme des Personennah- und -fernverkehrs verbundene Verlagerung von (motorisiertem) Straßenverkehr auf die Eisenbahn einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und zur Erfüllung der Staatszielbestimmung betreffend die Nachhaltigkeit und den Umweltschutz leisten kann.

Darüber hinaus ist damit auch die Vermeidung ökonomischer Schäden einschließlich potenziell drohender Strafzahlungen infolge des Nicht-Ereichens der europäischen Ziele betreffend den Klimaschutz sowie eines allfälligen Erfordernisses des Zukaufs von CO₂-Zertifikaten verbunden.

Zu den sich im Bereich der beiden Einreichabschnitte Wettmannstätten – St. Andrä und GKB/Bf. Weststeiermark als erforderlich erwiesen habenden Änderungen, die im ggst. Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg ihren Niederschlag gefunden haben, ist ergänzend auszuführen, dass diese unter anderem auch sich zwischenzeitig gegenüber den aus dem Jahr 2006 stammenden „Stammbescheiden“ als erforderlich erwiesen habende eisenbahntechnische, straßenverkehrstechnische sowie wasserbautechnische Anforderungen umfassen. In Hinblick auf die Anforderungen an einen sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb und –verkehr auf den Gleisanlagen im Sinne des EisbG sind hier insbesondere der im ggst. Änderungsprojekt vorgesehene Einbau von Schutzweichen sowie die Errichtung eines ASC-Stützpunkts zur Instandhaltung der Eisenbahnstrecke hervorzuheben.

Es ist somit insgesamt von einem dringend erforderlichen Ausbau (bzw. einer dringend erforderlichen zeitgerechten Fertigstellung) der Eisenbahnstrecke im ggst. Abschnitt unter Berücksichtigung der Inhalte des ggst. Änderungsprojekts gemäß den oben stehenden Ausführungen auszugehen.

Durch die Verzögerung der Ausführung bzw. einer allfällig erforderlich werdenden Betriebs-einstellung von Infrastrukturvorhaben dieser Größe droht außerdem die Gefahr eines hohen volkswirtschaftlichen Schadens sowohl durch die in der Regel erforderlichen höheren finanziellen Aufwendungen für den Bau, die Sicherung und die verzögerte Errichtung, als auch insgesamt durch die verspätete Inbetriebnahme und die Auswirkungen auf den regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr bzw. den dadurch verspäteten Nutzen für die Allgemeinheit.

Es ist daher davon auszugehen, dass die plangemäße Ausführung (auch) der Einreichabschnitte Wettmannstätten – St. Andrä und GKB/Bf. Weststeiermark unter Berücksichtigung des hier ggst. „Änderungsprojekts 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ aufgrund der vorstehend dargelegten öffentlichen Interessen dringend geboten ist.

Es war daher vom Vorliegen des Tatbestandes Gefahr im Verzug gemäß § 13 Abs 2 VwGVG bzw. entsprechender „triftiger Gründe“ auszugehen.

Dem gegenüber stehen die Interessen anderer Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG, die in einem mit dem ggst. „Änderungsprojekts 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ einhergehenden, vergleichsweise geringen (zusätzlichen) Eingriff in Rechte Dritter verbunden sind.

Das Ermittlungsverfahren hat weiters ergeben, dass diese Eingriffe zudem mit keinen Nachteilen für die Umwelt verbunden sind, die in Widerspruch zu den Ergebnissen der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung stehen würden.

Die Behörde kommt daher nach der erforderlichen Interessensabwägung zu dem Schluss, dass das öffentliche Interesse an der raschen Realisierung der Einreichabschnitte Wettmannstätten – St. Andrä und GKB/Bf. Weststeiermark unter Berücksichtigung des ggst. „Änderungsprojekts

2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ die Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG überwiegt.

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein Interesse einer Partei oder des öffentlichen Wohles an der vorzeitigen Inanspruchnahme des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein.

„Gefahr im Verzug“ iSd im Wesentlichen gleichlautenden § 64 Abs 2 AVG bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ des Bescheides ein erheblicher Nachteil für die Partei oder ein „gravierender Nachteil“ für das öffentliche Wohl droht (VwGH 4. 5. 1992, 89/07/0117; 3. 7. 2003, 2002/20/0078; 7. 9. 2004, 2001/18/0019).

Dringend geboten ist die vorzeitige Vollstreckung im Sinne des § 64 AVG und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch die Behörde zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret besteht (VwGH vom 22.3. 1988, 87/07/0108).

Durch eine allenfalls gegen den ggst. Bescheid erhobene Beschwerde und durch die dadurch bedingte verspätete Realisierung des Vorhabens werden die – im Zusammenhang insbesondere auch mit den weiteren Einreichabschnitten der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt zu betrachtenden – rechtzeitig zum Fahrplanwechsel 2024 auf der Kärntner Seite der Koralmbahn bzw. zum Fahrplanwechsel 2025 auf dem übrigen Teil der Koralmbahn geplanten Betriebsaufnahmen verunmöglicht, womit auch die mit der Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn zu diesen Zeitpunkten geplanten, insbesondere im öffentlichen Interesse gelegenen Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr nicht verwirklicht werden könnten.

Neben diesen gravierenden Nachteilen für das öffentliche Wohl sind sowohl mit einer verzögerten Realisierung des Vorhabens als auch mit einer verzögerten Betriebsaufnahme – neben einer Verzögerung bei der Erreichung der Ziele zum Schutz des Klimas – darüber hinaus sowohl für die Bauwerberin als auch für die öffentliche Hand (unmittelbare und mittelbare) gravierende finanzielle Nachteile zu erwarten.

Nach Abwägung der öffentlichen Interessen und der Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG war daher von der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 13 Abs.2 VwGVG auszugehen.

Zur Abwendung eines schweren volkswirtschaftlichen Schadens war daher die vorzeitige Ausübung der der Bauwerberin gemäß Spruchpunkt C. des ggst. Bescheides eingeräumten Berechtigung hinsichtlich des „Änderungsprojekts 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ wegen Gefahr im Verzug dringend geboten.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen „Änderungsprojekt 2018 Wettmannstätten – Deutschlandsberg“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 bzw. GKB-km 23,020 – km 26,329 des Einreichabschnitts Wett-

mannstätten – St. Andrä bzw. des Einreichabschnitts GKB/Bf. Weststeiermark 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.

Auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Änderungsprojekt 2018 enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina ZT GmbH mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018“)) keine Bedenken ergeben, zumal sich daraus zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung stützt sich auf das Gutachten des forstfachlichen und waldökologischen Amtssachverständigen, wobei sich auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit aus dem forstfachlichen Gutachten keine Bedenken ergeben haben, die der Zulässigkeit der Erteilung der ggst. Rodungsbewilligung entgegenstanden wären.

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

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

ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG
Verwaltungsrecht
Praterstern 3, 1020 Wien

mit E-Mail an: elisabeth.gruber@oebb.at;

2. ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau, PL Koralmbahn 3
Europaplatz 2/1, 8020 Graz

vorweg mit E-Mail an: dietmar.schubel@oebb.at;

unter Anschluss der Parien A und C (jeweils eisenbahnrechtliche sowie forstrechtliche Unterlagen);

3. Bundesministerium für Arbeit
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Taborstraße 1-3, 1020 Wien

mit E-Mail an: ii11@bma.gv.at;

zur do. GZ. 2021-0.183.012 vom 17.3.2021;

4. Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
Abteilung III/2 - Forstliche Legistik, Rechtspolitik und Berufsqualifikation
Marxergasse 2, 1030 Wien

mit E-Mail an: abt-iii2@bmlrt.gv.at;

zur do. GZ. 2020-0.226.117 vom 7.4.2020

5. Landeshauptmann von Steiermark
pA. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 14 - Wasserwirtschaft, Ressourcen und Nachhaltigkeit
Wartingergasse 43, 8010 Graz

mit E-Mail an: abteilung14@stmk.gv.at;

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

6. Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg
Kirchengasse 12, 8530 Deutschlandsberg

mit E-Mail an: bhdl@stmk.gv.at;

als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG;

7. Marktgemeinde Wettmannstätten
Wettmannstätten 2, 8521 Wettmannstätten

mit E-Mail an: gde@wettmannstaetten.steiermark.at;

8. Marktgemeinde Groß St. Florian
Marktplatz 3, 8522 Groß St. Florian

mit E-Mail an: gemeinde@gross-st-florian.at;

9. Bürgermeister der Marktgemeinde Frauental an der Laßnitz
Schulgasse 1, 8523 Frauental an der Laßnitz

mit E-Mail an: gemeinde@gde-frauental.at;

10. Margaretha Schneebacher
Grub 9, 8522 Groß St. Florian

11. Herbert Schneebacher
Grub 9, 8522 Groß St. Florian

Für die Bundesministerin:

Mag. Erich Simetzberger