



BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.382/0011-IV/IVVS4/2016 DVR:0000175

Wien, am 28.10.2016

**Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn;
Strecke Zeltweg – St. Paul;
km 47,640 – km 63,052**

**Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
gemäß §§ 31 ff. EisbG sowie
Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß §§ 38 und 41
iVm § 127 Abs. 1°lit. b°WRG°1959**

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22. Dezember 2015, GZ. NA_PLK2_8750LAV_07_01_2015, betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen der §§ 38 und 41 gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG sowie die Bewilligung für die dauernde Rodung von Waldflächen gemäß § 185 Abs. 6 in Verbindung mit §§ 17 ff. Forstgesetz 1975 wie folgt:

Spruch

A. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen

I. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Der Antragstellerin wird unter Zugrundelegung des Bauentwurfs gemäß dem, von der stoik & partner zt-gmbh Verkehrs- und Infrastrukturplanung – Baumanagement, Fendigasse 8, 1050 Wien, erstellten Inhaltsverzeichnis vom 10. Juni 2016, Einlagezahl 01.000-01, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegen zudem folgende, dem Bauentwurf beigegebene und somit einen integrierenden Bestandteil des Bescheides bildende Gutachten zugrunde:

- Gutachten gemäß § 31a EisbG der STELLA Ingenieurbüro GmbH, Schlösselgasse 17, Top 28, 1080 Wien vom Gutachten gemäß § 31a EisbG der STELLA Ingenieurbüro GmbH, Schlösselgasse 17 Top 28, 1080 Wien vom 18. Jänner 2016
- Ergänzendes Gutachten gemäß § 31a EisbG der STELLA Ingenieurbüro GmbH, Schlösselgasse 17, Top 28, 1080 Wien vom 17. Juni 2016

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

II. Bauausführungsfrist

Das gegenständliche Bauvorhaben ist bis spätestens **31. Dezember 2023** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III. Umfang der Genehmigung

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG bezieht sich insbesondere auf folgende Einzelbaumaßnahmen:

- Umtrassierung Gleis 1 im Bf. Wolfsberg von km 49,896 bis km 50,666
- Umtrassierung Gleis 2 im Bf. Wolfsberg von km 49,896 bis km 50,667
- Umtrassierung Gleis 3 im Bf. Wolfsberg von km 50,101 bis km 50,623
- Umtrassierung und Verlängerung Gleis 4 im Bf. Wolfsberg von km 49,947 bis km 50,618
- Umtrassierung und Verlängerung Gleis 6 im Bf. Wolfsberg von km 50,075 bis km 50,577
- Umtrassierung und Verlängerung Gleis 8 im Bf. Wolfsberg von km 50,117 bis km 50,543
- Umtrassierung und Verlängerung Gleis 10 im Bf. Wolfsberg von km 50,165 bis km 50,505
- Umtrassierung und Verlängerung Gleis 12 im Bf. Wolfsberg von km 50,206 bis km 50,472
- Neubau Gleis 12a im Bf. Wolfsberg von km 50,116 bis km 50,275
- Neubau Gleis 14a im Bf. Wolfsberg von km 50,306 bis km 50,434
- Umtrassierung Gleis 5b im Bf. Wolfsberg von km 50,193 bis km 50,285
- Umtrassierung Gleis 1r im Bf. Wolfsberg von km 0,012 bis km 0,125
- Bogenverbesserung Gleis 1 von km 53,029 bis km 53,277
- Bogenverbesserung Gleis 1 von km 53,361 bis km 53,599
- Umtrassierung Gleis 1 im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,362 bis km 60,091
- Umtrassierung Gleis 2 im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,492 bis km 60,022
- Umtrassierung Gleis 1d im Bf. St. Andrä i.L. von km -0,008 bis km 0,142

- Umtrassierung Gleis 1r im Bf. St. Andrä i.L. von km 0,043 bis km 0,213
- Umtrassierung Gleis 4b im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,547 bis km 59,778
- Errichtung der Anschlussbahnweiche 3O der AB Offner bei km 48,756
- Neuerrichtung von Verschieberbahnsteigen in den Bahnhöfen Wolfsberg, St. Stefan im Lavanttal und St. Andrä im Lavanttal
- Neuerrichtung einer Eisenbahnbrücke über die St. Jakober Straße in km 50,630 (Straßenunterführung St. Jakober Straße)
- Anpassungen der Randbalken bei den Eisenbahnbrücken
 - bei km 49,309 über den Auenbach
 - bei km 50,676 über den Weißenbach
 - bei km 51,688 über die Lavant
 - bei km 51,809 über den Unterwassergraben
 - bei km 53,977 über den Kleinen Weißenbach
 - bei km 54,960 über den Pailbach
 - bei km 58,922 über den Reidebner Bach
 - bei km 60,087 über den Jaklingbach
 - bei km 63,051 über den Hahntrattenbach
- Errichtung Technikgebäude Bf. Wolfsberg bei km 50 ,375 l.d.B
- Umbau des Aufnahmegebäudes Bf. Wolfsberg bei km 50,425 l.d.B
- Errichtung einer Liftanlage beim best. Personendurchgang bei km 50,460 r.d.B
- Errichtung Technikgebäude Bf. St. Stefan i.L. bei km 54,777 l.d.B
- Errichtung Technikgebäude Bf. St. Andrä i.L. bei km 59 ,766 l.d.B
- Errichtung Technikgebäude ZLCP bei km 60 ,403 l.d.B
- Adaptierung eines ÖBB-Wohnhauses im Bf. St. Paul i.L. bei km 66,636 r.d.B
- Errichtung von Funkmasten bei km 50,361 l.d.B, bei km 54,768 l.d.B und bei km 59,754 l.d.B
- Errichtung einer Betankungsanlage inkl. Betankungscontainer rechts Gleis 12a bei km50,165
- Errichtung einer WHZ-Schaltstation bei km 50,110 r.d.B
- Errichtung eines Lagercontainers km 50,145 r.d.B
- Errichtung eines Büro- und Sanitärcontainers km 50,185 r.d.B
- Errichtung einer ZVA-Schaltstation bei km 50,290 l.d.B
- Errichtung von EK-Schaltstationen r.d.B und l.d.B
- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage ESTW Bf Wolfsberg
- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage ESTW Bf St. Stefan im Lavanttal

- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage ESTW Bf St. Andrä im Lavanttal
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzung und der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 49,130
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 51,174
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 51,567
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 51,911
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 52,761
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 53,985
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 57,363
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 58,328
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 59,355
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 59,960
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 60,407
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 61,925
- Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 63,042
- Neuerrichtung der Oberleitung im Projektabschnitt
- Errichtung von Energie- und Beleuchtungsanlagen
- Errichtung von Kabeltrögen und Rohrtrassen
- Abtrag Gleis 1 im Bf. Wolfsberg von km 50,101 bis km 50,670
- Abtrag Gleis 2 im Bf. Wolfsberg von km 50,101 bis km 50,665
- Abtrag Gleis 3 im Bf. Wolfsberg von km 50,130 bis km 50,343
- Abtrag Gleis 4 im Bf. Wolfsberg von km 50,136 bis km 50,634
- Abtrag Gleis 4a im Bf. Wolfsberg von km 50,114 bis km 50,203
- Abtrag Gleis 6 im Bf. Wolfsberg von km 50,213 bis km 50,602
- Abtrag Gleis 8 im Bf. Wolfsberg von km 50,268 bis km 50,556
- Abtrag Gleis 10 im Bf. Wolfsberg von km 50,299 bis km 50,519
- Abtrag Gleis 801 im Bf. Wolfsberg von km 50,241 bis km 50,503
- Abtrag Gleis 801a im Bf. Wolfsberg von km 50,172 bis km 50,327
- Abtrag Gleis 802a im Bf. Wolfsberg von km 50,172 bis km 50,327
- Abtrag Gleis 803a im Bf. Wolfsberg von km 50,312 bis km 50,465
- Abtrag Gleis 7b im Bf. Wolfsberg von km 50,157 bis km 50,286
- Abtrag Gleis 1 im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,492 bis km 59,715 und von km 59,928 bis km 60,091

- Abtrag Gleis 2 im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,362 bis km 59,522 und von km 59,835 bis km 60,040
- Abtrag Gleis 1r im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,890 bis km 59,998
- Abtrag Gleis 4a Nord im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,487 bis km 59,544
- Abtrag Gleis 4a Süd im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,711 bis km 59,768
- Abtrag Gleis 1d im Bf. St. Andrä i.L. von km 59,404 bis km 59,442
- Auflassung der AB Hubert Primus bei km 56,447
- Auflassung der AB Fa. PMS Elektro- und Automationstechnik GmbH bei km 56,892
- Abtrag Stellwerk 1 im Bf. Wolfsberg bei km 50,109 r.d.B
- Abtrag Teerlager im Bf. Wolfsberg bei km 50,123 r.d.B
- Abtrag Magazin im Bf. Wolfsberg bei km 50,140 r.d.B
- Abtrag Heizhaus inkl. Bahnmeisterei im Bf. Wolfsberg bei km 50,200 r.d.B
- Abtrag Dieseltankstelle im Bf. Wolfsberg bei km 50,250 r.d.B
- Abtrag ZVA-Technikgebäude im Bf. Wolfsberg bei km 50,285 r.d.B
- Abtrag Magazin im Bf. Wolfsberg bei km 50,380 l.d.B
- Abtrag Gartenhaus im Bf. Wolfsberg bei km 50,451 r.d.B
- Abtrag Stellwerk 2 im Bf. Wolfsberg bei km 50,594 l.d.B
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 50,583
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 50,699 inkl. Schaltstation
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 55,427
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 55,717
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 56,881
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 57,652
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 57,932
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 58,584
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 60,202

Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs. 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, durch die Bauausführung der Eisenbahnanlage notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen iSd §§ 38, 40 bzw. 41 WRG:

Bahnhof Wolfsberg:

- Bahnentwässerung Bf. Wolfsberg km 50,426 mittels Sickerkörper mit einer Gesamtlänge von $L_g = 1940$ m

- Betankungsanlage in km 50,165 mit Ölabscheideanlage und Ableitung in das öffentliche Kanalnetz
- Umlegung eines kommunalen Sammelkanales DN400 des Reinhaltverbandes Mittleres Lavanttal und eines Kanales DN700 der Papier- und Zellstofffabrik Mondi Frantschach GmbH auf eine Länge von ca. 275 m (kommunaler Kanal) bzw. ca. 300 m (Werkskanal)
- Straßenunterführungsbauwerk L137 in Wolfsberg mit Pumpstation, Ölabscheideanlage und Ableitung zum Weißenbach, Dränageschichten zur Sicherstellung der Grundwasserkommunikation sowie Errichtung einer temporären Mobilelementwand
- Umlegung des Weißenbaches in Wolfsberg auf eine Länge von ca. 250 m
- Änderung der Schleifenstraße mit Brücke über den Weißenbach
- Geh- und Radweg mit Brücke über den Weißenbach
- Maßnahmen im HQ30-Abflussgebiet des Weißenbaches
- Versickerung der Dachwässer des neuen Technikgebäudes über einen Sickerschacht

Freie Strecke:

- Sickerschlitz Lg = 486 m an der Bogenverbesserung km 53,029 bis 53,277 und km 53,361 bis km 53,599
- Maßnahmen im HQ30-Abflussgebiet des Reidebnerbaches:
 - Geländemodellierung mit Umlegung Entwässerungsgraben ca. km 57,500 – ca. km 57,740 r.d.B.
 - Geländemodellierung ca. km 58,930 – ca. km 59,130 l.d.B.

Bahnhof St. Andrä i. L.:

- Sickermulde Bf. St. Andrä i. L. ca. km 59,365 bis ca. km 59,530, Lg = 160 m
- Maßnahmen im HQ30-Abflussgebiet des Jaklingbaches und des Reidebnerbaches:
 - Technikgebäude km 59,766
 - Schaltgerüst km 59,810
 - Funkmast km 59,754
 - EK-Schaltstation km 60,416
 - Technikgebäude ZLCP in km 60,403
- Versickerung der Dachwässer des neuen Technikgebäudes über einen Sickerschacht

Bahnhof St. Stefan i. L.:

- Maßnahmen im HQ30-Abflussgebiet des Pailbaches:
 - Technikgebäude km 54,777
 - Schaltgerüst km 54,827
 - Funkmast km 54,768

- Versickerung der Dachwässer des neuen Technikgebäudes über einen Sickerschacht

Wirtschaftswege:

- Errichtung und Entwässerung von Wirtschaftswegen in km 55,707 – km 56,140 r.d.B., km 56,881 – km 57,363 r.d.B., km 57,931 – km 58,331 l.d.B., km 60,246 – km 60,408 r.d.B. sowie Wirtschaftsweg 3.1 l.d.B.

Des Weiteren umfasst die Genehmigung folgende eisenbahntechnische Einrichtungen:

- Errichtung von Aufzügen
- Errichtung von Weichenheizungen
- Errichtung von Betriebsfernsprechanlagen einschließlich Funkanlagen
- Errichtung der technischen Ausrüstung der TK-Räume

IV. Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet ist, auf ihre Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und allfällig berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen bzw. auszuführen. Dies bezieht sich insbesondere auf:

- Errichtung der Straßenunterführung St. Jakober Straße in km 50,630
- Verlegung der Schleifenstraße inkl. Errichtung einer Straßenbrücke über den Weißenbach von ca. km 50,600 bis ca. km 50,790 r.d.B
- Errichtung eines Geh- und Radweges inkl. einer Brücke über den Weißenbach von ca. km 50,545 bis ca. km 50,720 r.d.B
- Errichtung von Wirtschaftswegen
 - (Wirtschaftsweg 1) von km 55,707 bis km 56,140 r.d.B
 - (Wirtschaftsweg 2) von km 56,881 bis km 57,363 r.d.B
 - (Wirtschaftsweg 3) von km 57,931 bis km 58,331 l.d.B
 - (Wirtschaftsweg 3.1) von ca. km 58,130 bis ca. km 58,250 l.d.B
 - (Wirtschaftsweg 4) von km 60,246 bis km 60,408 r.d.B

V. Öffentliches Interesse

Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

VI. Entscheidung über Einwendungen

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

- I. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen 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 vorgesehenen Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

- II. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Rechtsgrundlagen:

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

§§ 31, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idgF

§§ 86 ff. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) über die Interoperabilität, BGBl. Nr. 60/1957 idgF

§ 59 Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idgF

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idgF

§ 127 Abs. 1 lit b iVm §§ 38 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idgF

B. Forstrechtliche Rodungsbewilligung

- I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den in den gemäß § 19 Abs. 3 ForstG vorgelegten Unterlagen angeführten Waldflächen – vorbehaltlich des endgültigen, erst bei Vermessung feststehenden genauen Ausmaßes – unter Vorbehalt der zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über die erforderlichen Grundstücke und Rechte die Rodungsbewilligung erteilt.

Der von der stoik & partner zt-gmbh Verkehrs- und Infrastrukturplanung – Baumanagement, Fendigasse 8, 1050 Wien, erstellte Rodungsplan vom 11. Dezember 2015, Einlagezahl 05.100-00, wird zum integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärt.

Nachstehende Waldflächen sind davon betroffen:

Eigentümer	Adresse	Grundst.Nr.	Dauernde Rodungsfläche
ÖBB-Infrastruktur AG	Praterstern 3, 1020 Wien	1142	13 m ²

Richter Karl Heinz	Blaiken 29, 9433 St. Andrä	1108	91 m ²
Je ½: Meißl Andrea und Peter	Magersdorf 7, 9433 St. Andrä	1113/1	59 m ²
Roschitz Brigitta, Dr ⁱⁿ .	Magdalensberg 175, 9473 Lavamünd	1120	758 m ²
SUMME			921 m²

- II. Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens auf den gemäß Spruchpunkt B. zu rodenden Waldflächen das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegt.
- III. Die Rodungsbewilligung wird an die Einhaltung nachstehender **Auflagen** geknüpft:
1. Diese Rodungsbewilligung erlischt, wenn die im Spruch angeführten Rodungszwecke nicht bis zum **31. Dezember 2018** herbeigeführt werden.
 2. Die Erdbewegungsarbeiten dürfen nur in Baggerbauweise durchgeführt werden.
 3. Das anfallende Abraum und Wurzelmaterial darf nicht in angrenzenden Waldteilen abgelagert werden und ist fachgerecht zu entsorgen.
 4. Böschungsbereiche sind in das angrenzende Gelände abgerundet einzubinden.
 5. Durch die Grabungsarbeiten stark beschädigte Randbäume sind nach erfolgter Durchführung der Arbeiten zu entfernen.
 6. Eine über die Rodefläche hinausgehende Verwendung von Waldboden ist nicht gestattet.
 7. Bei Fällungsarbeiten sind Warnschilder entsprechend der forstlichen Kennzeichenverordnung BGBl. Nr. 179/1976, 226/1989 und 67/1997 aufzustellen und die Flächen entsprechend abzusichern, damit Dritte nicht zu Schaden kommen.
 8. Als Ersatz für die durch die Rodung verloren gehenden, im öffentlichen Interesse gelegenen Wirkungen des Waldes ist eine **Ersatzaufforstung in Natur** im Ausmaß der Rodungsfläche von 921 m² auf den überwiegend nordexponierten Böschungsbereichen der unter Zl. 7-A-ADE-58/10/08 bewilligten Bodenaushubdeponie „Lavanttal – Boden“ auf den Grundstücken der ÖBB- Infrastruktur AG durchzuführen. Als Parzellen kommen die als „landwirtschaftlich genutzt“ ausgewiesenen Parzellen 126/2, 85/5, 84/4, 78/2, 88/1, 10/3 und 12/3 KG Kollnitz in Frage. Diese Ersatzaufforstung ist mit Fertigstellung der Rekultivierung der Bodenaushubdeponie (Termin lt. AWG-Bescheid: 1. Oktober 2019) zu verorten und der Behörde der Vollzug zu melden.

Rechtsgrundlagen:

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

C. Kosten:

I. Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:

Für die am 17. März 2016 durchgeführte Amtshandlung (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb von vierzehn Tagen ab Zustellung des Bescheides Kommissionsgebühren in Höhe von

EUR 621,00

für fünf Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für insgesamt 45 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) durch Einzahlung auf das Konto bei der Österreichischen Postsparkasse, **IBAN AT97 0100 0000 0504 0003** und BIC BUNDATWW, lautend auf Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als **Verwendungszweck** ist die **Zahl dieses Bescheides** anzuführen.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 AVG idgF

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BKommGebV) idgF

B e g r ü n d u n g

Ermittlungsverfahren

Antrag und Verfahrensverlauf:

Mit Antrag vom 22. Dezember 2015 hat die ÖBB-Infrastruktur AG für das oben angeführte Vorhaben um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. und 29 Eisenbahngesetz 1957 für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen der §§ 38, 40 und 41 gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG sowie die Bewilligung für die dauernde Rodung von Waldflächen gemäß § 185 Abs. 6 in Verbindung mit §§ 17 ff. Forstgesetz 1975, angesucht. Mit weiterem Schreiben vom 21. Jänner 2016 wurden Unterlagen nachgereicht bzw. ausgetauscht.

Ein Bauentwurf der das Projekt darstellt und der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) entspricht wurde dem Antrag in dreifacher Ausfertigung beigelegt.

Weiters wurde auch das Gutachten gemäß § 31a EisbG der STELLA Ingenieurbüro GmbH vom 18. Jänner 2016 über projektrelevante Fachgebiete (Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik, Eisenbahnkreuzungen, Wasserbautechnik, Lärmschutztechnik, Erschütterungsschutztechnik, Eisenbahnbautechnik, Elektrotechnik und Straßenbautechnik) beigelegt. Dieses enthält eine entsprechende verständliche Zusammenfassung im Sinne des § 31a Abs. 1 vorletzter Satz EisbG. In diesem Gutachten wurde seitens der Gutachters, aus Sicht der angeführten Fachgebiete, jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, der Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichti-

gung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt kein Einwand besteht.

Die Behörde hat nach Antragstellung den Antrag und die Unterlagen (einschließlich des Gutachtens nach § 31a EisbG) einer ersten, vorläufigen Prüfung unterzogen.

Anschließend wurde mit Edikt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29. Jänner 2016, GZ. BMVIT-820.382/0001-IV/IVVS4/2016, für 17. März 2016 eine eisenbahnrechtliche Bauverhandlung anberaumt sowie die Projektunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und bei den Gemeindeämtern der Marktgemeinde Frantschach-St. Gertraud und den Stadtgemeinden Wolfsberg und St. Andrä im Lavanttal im Zeitraum von Dienstag, den 2. Februar 2016 bis einschließlich Mittwoch, den 16. März 2016 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Neben dem Aufliegen des Antrags und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EisbG), wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Weiters wurde auch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz unter Beifügung einer Ausfertigung des Bauentwurfes (Parie C) geladen, das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde gemäß § 185 Abs. 6 ForstG sowie gemäß § 127 Abs. 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 die Wasserrechtsbehörde der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg als Kommissionsmitglied beigezogen.

Die bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung eingebrachten schriftlichen Stellungnahmen, die während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen und das Ergebnis der Ortsverhandlung sind der beigefügten Verhandlungsschrift vom 18. März 2016, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellt, zu entnehmen.

Im Zuge dieser Verhandlung wurde seitens des Fischereiberechtigten, Herr Reinhold Michael Gaiber und der Vertreterin der Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg) beanstandet, und vom Sachverständigen für Wasserbautechnik bestätigt, dass in den vorliegenden Projektunterlagen keine Aussagen hinsichtlich Gewässerökologie enthalten sind.

Seitens des Fischereiberechtigten wurde zudem *durch den monotonen Ausbau* der geplanten Verlegung des Weißenbachs *eine vermeidbare Verschlechterung befürchtet*. In diesem Zusammenhang wurden zum Schutz der Fischerei zahlreiche Maßnahmen gefordert, welche der, an die Rechtsvertretung des Fischereiberechtigten bereits übermittelten, Verhandlungsschrift zu entnehmen sind. Da die ÖBB-Infrastruktur AG darin in ihrer Schlussstellungnahme zugesichert hat, die im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens *erforderlichen Planungen durchzuführen und in den Bauentwurf aufzunehmen*, erscheint der Behörde ein diesbezüglicher Verbesserungsauftrag derzeit entbehrlich.

Die Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg als Wasserrechtsbehörde bzw. als Kommissionsmitglied hat in der Verhandlung eine Stellungnahme aus wasserrechtlicher Sicht abgegeben, welche ebenfalls Bestandteil der Verhandlungsschrift und dieser zu entnehmen ist.

Infolgedessen wurde der ÖBB-Infrastruktur AG seitens der Behörde mit Schreiben vom 5. April 2016, GZ. BMVIT-820.382/0009-IV/IVVS4/2016, der Auftrag erteilt, die vorgelegten Unterlagen dem Verhandlungsergebnis entsprechend zu verbessern.

Diesem Verbesserungsauftrag ist die Antragstellerin mit der Vorlage der fehlenden und berichtigten Unterlagen am 20. Juni 2016 nachgekommen. Folgende Ergänzungsunterlagen wurden hierbei vorgelegt:

- Inhaltsverzeichnis V01;
- Bericht zur Ökologischen Begleitplanung Weißenbach samt je ein Lageplan bzw. Regelquerprofil für Teil- und Vollausbau;
- Stellungnahme zu den Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld vom Juni 2016;
- ergänzendes Sachverständigengutachten gemäß § 31a EisbG vom 17. Juni 2016

Im Anschluss daran wurden diese Unterlagen mit Kundmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29. Juni 2016, GZ. BMVIT-820.382/0010-IV/IVVS4/2016, zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 zur Einsicht aufgelegt und somit den Parteien im Verfahren zugänglich gemacht. Des Weiteren wurde den Parteien und sonstigen Beteiligten die Möglichkeit eingeräumt, zu diesen Unterlagen eine allfällige Stellungnahme abzugeben bzw. Einwendungen dagegen zu erheben.

Zu diesem Zweck wurden die oben genannten Unterlagen ab der Zustellung an die Gemeinde während der Amtsstunden im Gemeindeamt der Stadtgemeinde Wolfsberg bis Freitag, den 22. Juli 2016 zur Einsichtnahme aufgelegt.

Daraufhin wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende ergänzende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Reinhold Michael Gaber, Schwarzer Weg 24, 9412 St. Margarethen, vertreten durch Folk & Folk – Rechtsanwälte, Lindenplatz 4a, 8605 Kapfenberg vom 18.07.2016
- Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg, Wasserrecht, Am Weiher 5/6, 9400 Wolfsberg vom 21.07.2016 samt
- Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH, Volksbadstraße 4, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Fresacher&Krenker, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg vom 22.07.2016

Der Fischereiberechtigte Reinhold Michael Gaber hat in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 18. Juli 2016 die Verbesserung der verbesserten Unterlagen positiv zur Kenntnis genommen und insbesondere die Einbindung in die Detailplanung im Zuge des Ausbaus gefordert, Alternativen für den Vollausbau vorgeschlagen sowie seine Entschädigungsforderungen aufrecht erhalten.

Die Wasserrechtsbehörde hat in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 21. Juli 2016 hinsichtlich des Fachbereichs Gewässerökologie festgehalten, dass *bei Umsetzung der ökologischen Begleit-*

planung keine Verschlechterung der hydromorphologischen Eigenschaften und des ökologischen Zustandes des betroffenen Teilwasserkörpers Nr. 902550001 des Weißenbaches zu erwarten ist. In diesem Zusammenhang wurde folgende Stellungnahme des gewässerökologischen Amtssachverständigen Dr. Honsig-Erlenburg vom 13. Juli 2016 beigelegt:

Im Zusammenhang mit der Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Bestandsattraktivierung der Lavanttalbahn, plant die ÖBB Infrastruktur eine Umlegung des Weißenbaches südwestlich des Bahnhofes Wolfsberg, wobei ein Gewässerabschnitt von ca. 250 m betroffen ist.

Auf Grundlage der Stellungnahme der Vertreterin der Wasserrechtsbehörde im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verhandlung am 17.03.2016, erfolgte eine Projektsergänzung hinsichtlich gewässerökologischer Belange.

Im Konkreten hat die EB&P Umweltbüro GmbH, 9020 Klagenfurt am Wörthersee eine ökologische Begleitplanung für den Teil- und Endausbau (Vollausbau) des Weißenbaches, datiert mit Juni 2016 erstellt.

Diese Unterlagen wurden mit dem unterzeichneten ASV im Vorfeld anlässlich einer Besprechung am 31.05.2016 (siehe Aktenvermerk im Anhang des Projektes) abgestimmt. Dahingehend wird festgehalten, dass auch eine Abstimmung mit dem Fischereiberechtigten und dessen Vertreter erfolgte.

Beurteilung aus dem Fachbereich Gewässerökologie:

Durch die geplante Maßnahme betroffen ist der Teilwasserkörper Nr. 902550001 des Weißenbaches zwischen Flusskilometer 0,0 bis 5,0, welcher derzeit aufgrund des nationalen Gewässerbewirtschaftungsplanes den guten ökologischen Zustand aufweist. Dies deshalb, da der fischökologische Zustand einen guten fischökologischen Zustand erbrachte. Aufgrund der Erhebungen, die in den Unterlagen vorhanden sind, ist ersichtlich, dass der hydromorphologische Zustand allerdings nicht mehr mit gut einzustufen ist. Beide Ufer des betroffenen Abschnittes sind durchgehend anthropogen überprägt, die Uferlinien sind verbaut, die Böschungen wurden mit einer glatten Blocksteinschichtung gesichert. Was die Sohdynamik betrifft ist festzustellen, dass die gesamte Bachsohle gepflastert ausgeführt worden ist. Weiters wurde der ursprüngliche Gewässerlauf begradigt. Allerdings ist festzustellen, dass die Böschungssicherungen weitgehend überdeckt und überwachsen sind. Auch hat sich größtenteils Sohlsubstrat angelandet, sodass Sekundärstrukturen entstanden sind. Durch das Einbringen von Stör- bzw. Belebungssteinen mit Größen von etwa 50-70 cm und Lenksteinen, wurden zusätzlich im gesamten Bachabschnitt Strukturen eingebracht.

Rechtsufrig ist ein fast durchgehender, einreihiger und auf die Uferböschung beschränkter Uferbegleitsaum vorhanden, dieser fehlt jedoch aufgrund der angrenzenden Verkehrs- und Siedlungsflächen linksufrig weitgehend.

Die nunmehr beigebrachten Unterlagen stellen planerisch dar, wie der Teil- und Vollausbau erfolgen soll.

Vor allem für den Vollausbau (Endausbau) ist aus hydromorphologischer Sicht mit einer Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Situation (durchgehende Regulierung mit Sohlpflasterung) vorgesehen.

Da aber derzeit nicht vorhersehbar ist, wann es zu einem Vollausbau kommt, ist darauf zu achten, dass bereits für den Teilausbau keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes erfolgt. Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass auch für den Teilausbau hydromorphologische Verbesserungen gegenüber dem regulierten Zustand zu erwarten sind. Die Linienführung des Baches soll ansatzweise leicht pendelnd, mit einer Sohlbreite von ca. 9 m erfolgen. Es soll ein Sohlsubstrat mit etwa einer Mächtigkeit von mindestens 50 cm verwendet werden, zudem soll die Böschungssicherung rau ausgeführt werden, mit mindestens 30 cm Überschüttung (Schotter und Mutterboden). Weiters sollen die Böschungsoberflächen mit einem heterogenen Oberflächenrelief versehen werden. Zur Initiierung einer pendelnden Tiefenrinne (Abflusskonzentration mit einer Wassertiefe von mindestens 30 cm) werden im Sohlbereich Lenkbuhnen bzw. Kurzbuhnen und so genannte Lenksteine eingebaut. Weiters wird durch den Einbau von Stör- bzw. Belebungssteinen im Gewässerbett eine selbständige Kolkentwicklung initiiert. Weiters sollen auch eingebrachte Wurzelstöcke das Ufer strukturieren.

Bei der neu zu errichtenden Brücke werden beidseitig bei den Widerlagern ca. 30 cm breite Uferstreifen als so genannte Kleintierwanderwege, oberhalb der Mittelwasserführung ausgeführt. Im Sohlbereich unterhalb der Brücke wird eine Tiefenrinne ausgebildet.

Durch die nunmehr so geplanten Maßnahmen ist mit keiner Verschlechterung der hydromorphologischen Eigenschaften zu rechnen, dadurch bedingt ist auch keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes im betroffenen Abschnitt zu erwarten.

Hinsichtlich des Fachbereichs Geologie/Hydrogeologie wurde die Beurteilung der vorgelegten Unterlagen durch den geologischen Amtssachverständigen Dr. Franz Goldschmidt zitiert.

Zusammenfassend wurde ausgeführt, dass die im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verhandlung am 17.03.2016 geforderten Unterlagen und Nachweise vollständig vorliegen und dem Stand der Technik entsprechen. Zudem wurde empfohlen, neben den geplanten Grundwasser-Messstellen einen der Nutzwasser-Brunnen (vorzugsweise außer Nutzung stehend) in das Messprogramm aufzunehmen.

Diese Stellungnahmen wurden der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht. Mit E-Mail vom 22. Juli 2016 hat die ÖBB-Infrastruktur AG hierzu folgende Stellungnahme abgegeben:

zu den übermittelten Eingaben des Fischereiberechtigten (i.V. RAe Folk & Folk) sowie der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg als Kommissionsmitglied im gegenständlichen Verfahren beziehen wir wie folgt Stellung:

1) Fischereiberechtigter

Die bezüglich des Fachbereiches Gewässerökologie nachgereichten Ergänzungsunterlagen (ökologische Begleitplanung) waren im Vorfeld auf direktem Wege mit dem Fischereiberechtigten abgestimmt worden und finden dessen vollinhaltliche Zustimmung. Hinsichtlich seines Einwandes,

gewisse Maßnahmen wären auch beim „Vollausbau“ des Weißenbaches zu setzen, ist festzuhalten, dass der Vollausbau nicht verfahrensgegenständig ist. Dieser wurde im Projekt nur der Vollständigkeit halber erwähnt und wird zu einem noch unbekanntem Zeitpunkt Gegenstand eines gesonderten, wasserrechtlich zu bewilligenden Schutzwasserbauprojektes sein, das in keinem Zusammenhang mit der ÖBB-Infrastruktur AG stehen wird.

Bezüglich der Forderungen des Fischereiberechtigten nach einer angemessenen Entschädigung für die Beeinträchtigungen in der Bauphase stehen wir in direkter Abstimmung und ist mit dem Fischereiberechtigten der Abschluss einer privatrechtlichen Vereinbarung, die auch die Durchführung der projektgemäß vorzunehmenden Fischbergung durch den Fischereiberechtigten selbst vorsieht, in Ausarbeitung.

2) BH Wolfsberg

Die Stellungnahme der BH Wolfsberg wird zustimmend zu Kenntnis genommen. Ein Brunnen wird in das Beweissicherungsprogramm zusätzlich aufgenommen.

Die Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH hat in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 22. Juli 2016 ihre mit Schriftsatz vom 14. März 2016 erhobenen *Einwände vollinhaltlich aufrecht erhalten* und sich *vor allem wegen der signifikanten Änderung der Abflusssituation und damit einhergehend der Wassertiefenanstieg gegen das geplante Bauvorhaben, insbesondere gegen die entsprechende eisenbahnrechtliche/wasserrechtliche Bewilligung* ausgesprochen.

Auch diese Stellungnahme wurde der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht. Eine Beantwortung dieser Stellungnahme erfolgte jedoch nicht.

Im weiteren Verfahrensverlauf hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit E-Mail vom 22. August 2016 hinsichtlich des Antrags um Erteilung einer Bewilligung nach § 29 EisbG klargestellt, dass dies ein Irrtum gewesen sei und es sich um den Abtrag von nicht mehr betriebsnotwendigen Anlagen und Gleisanlagen in eventu die Auflassung einzelner Eisenbahnkreuzungen handelte und nicht die Auflassung ganzer Streckenabschnitte.

Zuletzt ist noch anzumerken, dass es sich bei Antrag gemäß § 40 WRG 1959 um einen Kopierfehler handelt, da im Projekt keine Maßnahmen, die einer Bewilligungspflicht gemäß § 40 WRG 1959 unterliegen, vorgesehen sind.

Vorhaben:

Für die Verbesserung der Betriebsabwicklung auf der oben genannten Strecke sollen das durchgehende Streckengleis sowie teilweise die Bahnhofsgleise des Abschnitts zwischen Bahn-km 49,450 und dem Projektende elektrifiziert werden.

Außerdem sollen elektronische Stellwerke in den Bahnhöfen Wolfsberg, St. Stefan i.L. und St. Andrä i.L. in neu zu errichtenden bzw. zu adaptierenden Technikgebäuden installiert werden.

Der Anbindungsbereich an die Koralmbahn (ab dem Projektende bei Bahn-km 63,052 der Strecke Zeltweg - St. Paul) war Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens für den Koralmbahnabschnitt Bf. Lavanttal.

Im Zuge der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens werden auch die in diesem Streckenabschnitt gelegenen Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert, aufgelassen bzw. durch Ersatzmaßnahmen ersetzt.

Weiters werden Umbauarbeiten in den Bahnhöfen vorgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um den Rückbau bzw. die Adaptierung von nicht mehr betriebsnotwendigen Anlagen des Oberbaues sowie des Hochbaues.

Das Vorhaben befindet sich in den Gemeinden Frantschach-St. Gertraud, Wolfsberg und St. Andrä im Lavanttal.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf besonders schutzwürdige Gebiete (inkl. Wasserläufe ausgewiesene Bereiche gemäß Gefahrenzonenplanung) sind im zusammenfassenden und ergänzenden Bericht sowie im Bericht Naturschutz beschrieben. Natura 2000 Gebiete und Naturschutz- / Landschaftsschutzgebiete werden vom Vorhaben nicht direkt tangiert.

Entscheidungsrelevanter Sachverhalt:

Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes (Bauentwurf, forstrechtlichen Unterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 18. Jänner 2016, ergänzt am 17. Juni 2016). Diesbezüglich wird auf das vorliegende Einlagenverzeichnis verwiesen.

Diese Projektunterlagen werden unter Einbeziehung der während der Auflage- und Stellungnahmefrist eingegangenen Einwendungen, Stellungnahmen bzw. Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt.

Durch das Ergebnis der erfolgten Verfahrensschritte, insbesondere der mündlichen Verhandlung und der weiteren gesetzten Verfahrensschritte, war der Sachverhalt ausreichend geklärt, um ihn der rechtlichen Beurteilung zu Grunde zu legen.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Rechtliche Grundlagen:

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

Dem Antrag ist gemäß § 31a EISbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient 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.

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 sind.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b Abs. 1 EisbG angeführten Punkte ersichtlich sein (Lage der Eisenbahnanlage, Bau- und Betriebsprogramm, erhebliche Auswirkungen auf die Umgebung, betroffene Liegenschaften). Des Weiteren hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der mit 1. Mai 2008 in Kraft getretenen Verordnung vom 15. April 2008 über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung - EBEV), BGBl. II Nr. 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.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

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

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 ASchG anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs. 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs. 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG), BGBl. Nr. 27/1993 idGF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs. 7 ArbIG), somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

Wasserrechtliche Belange

Gemäß § 127 Abs. 1 lit b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Die verfahrensgegenständlichen wasserrechtlichen Unterlagen wurden an die Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg übermittelt, die Beiziehung als Kommissionsmitglied ist dem Verfahrensablauf weiter oben zu entnehmen. Ein entsprechender Antrag bei der Wasserrechtsbehörde um wasserrechtliche Bewilligung wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG erst gestellt.

Rodungsbewilligung

Im Zusammenhang mit den gegenständlichen Baumaßnahmen wurde gleichzeitig auch um die Erteilung der Rodungsbewilligung für bestimmte Waldflächen angesucht, die für die Errichtung der

Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden sollen, und wurde das forstrechtliche Verfahren einschließlich der durchzuführenden mündlichen Verhandlung unter einem mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren als im gegenständlichen Fall zur Vollziehung zuständige Behörde unter Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft abgeführt.

Gemäß den §§ 17-20 ForstG ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus 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. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere 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. In beiden Fällen 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.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung an diesen.

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren:

Im gegenständlichen Verfahren wurden die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs. 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Bauvorhaben erheblich mehr als 100 Personen betroffen. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Anrainer und Parteien:

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

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EibG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften und die an diesen dinglich Berechtigten sowie die Wasserberechtigten. 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.

Zudem kommt Fischereiberechtigte in Anwendung wasserrechtlicher Bewilligungstatbestände die im § 15 WRG 1959 geregelte Parteistellung zu.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist im Verfahren Formalpartei.

Zur Parteistellung im Großverfahren ist allgemein auszuführen, dass Beteiligte ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Antragslegitimation der Antragstellerin:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass nur Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der beantragten Genehmigungen antragslegitimiert sind.

Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl Nr 825/1992, idgF ist die Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und ist diese somit antragslegitimiert.

Umfang der Baugenehmigung und Bauentwurf:

Im Spruch 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.

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

Die oben angeführte Aufzählung umfasst nicht nur Eisenbahnanlagen sondern Anlagen, die keine Eisenbahnanlagen darstellen. Soweit diese jedoch ein notwendiges Zugehör zu der gegenständlichen Eisenbahnanlage darstellen, wurden im Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls entsprechend beschrieben. Zudem sind im Antrag auch die Neuerrichtung bzw. die Auflassung sowie den Abtrag diverser Eisenbahnkreuzungen enthalten.

Sowohl hinsichtlich der außerhalb eines Gesamtbauvorhabens genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektsbestandteile, die keine Eisenbahnanlagen darstellen, ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und diese Maßnahmen im Projekt dargestellt sind beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG berücksichtigt werden, soweit dies zur abschließenden Beurteilung der Genehmigungsfä-

higkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Somit sind die für sich alleine genommenen gemäß § 36 Abs. 1 EisbG dargestellten Anlagenteile jedenfalls Bestandteil der gegenständlichen Baugenehmigung, nicht jedoch die keine Eisenbahnanlagen darstellenden haus-, maschinentechnischen und elektrotechnischen Anlagenteile.

Bezüglich der künftigen Art der Sicherung der im Spruchpunkt A. III. aufgezählten Eisenbahnkreuzungen wurden bereits folgende Entscheidungen gemäß § 48 Abs. 1 und § 49 Abs. 2 EisbG mit Bescheid des Landeshauptmanns von Kärnten als Eisenbahnbehörde getroffen:

- (Abänderungs-)Bescheid vom 2. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-3/1-2016, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzung und der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 49,130
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen in km 51,174, in km 51,567 und in km 51,911
- Bescheid vom 24. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-4/4-2015, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen in km 52,761, in km 53,985 und in km 57,363
- Bescheid vom 22. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-42/2-2016, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 58,328
- Bescheid vom 22. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-44/1-2016, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 59,355
- Bescheid vom 22. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-45/1-2016, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 59,960
- Bescheid vom 7. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-33/4-2016 für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 61,925
- Bescheid vom 23. Juni 2016, GZ. 07-V-ESTM-22/1-2016, für die
 - Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 63,042

Diese per Bescheid bzw. in Niederschriften festgelegten Sicherungsentscheidungen sind unter anderem Grundlage des gegenständlichen Baugenehmigungsverfahrens.

Für die Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 60,407 ist seitens der Eisenbahnbehörde Land Kärnten noch keine Sicherungsentscheidung mit Bescheid getroffen worden. Diese Eisenbahnkreuzung soll im Zuge der projektsgegenständlichen Baumaßnahmen auf eine technische Sicherung (Lichtzeichenanlage) umgebaut werden. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat daher deren Überprüfung vor Beginn der Umbaumaßnahmen beim Land Kärnten als Eisenbahnbehörde zu erwirken.

Für die Auflassung und Abtrag folgender Eisenbahnkreuzungen bestehen bereits entsprechende Vereinbarungen und liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor:

- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 50,583
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 50,699 inkl. Schaltstation
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 56,881

Für folgende Baumaßnahmen sind die entsprechenden privatrechtlichen Vereinbarungen mit den Wegeberechtigten bzw. Straßenverkehrsträger noch einzuholen:

- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 55,427
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 55,717
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 57,652
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 57,932
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 58,584
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung in km 60,202

In diesem Zusammenhang wird auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte verwiesen.

Das Inhaltsverzeichnis vom 10. Juni 2016, das Gutachten gemäß § 31a EibG vom 18. Jänner 2016 sowie dessen Ergänzung vom 17. Juni 2016, die Verhandlungsschrift vom 17. März 2016 und der Rodungsplan vom 11. Dezember 2015 werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Anhörung des Betriebsleiters:

Den Einreichunterlagen ist zu entnehmen, dass gemäß § 6 Abs. 4 EibVO 2003, BGBl. II Nr. 209/2003 idgF der verantwortliche Betriebsleiter angehört wurde.

CSM – Verordnung:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29. April 2009 erlassen (CSM-Verordnung) und ist diese mit 1. Juli 2012 für den gesamten Anwendungsbereich in Kraft getreten.

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Artikel 7 der CSM-Verordnung unterbreitet die Bewertungsstelle dem Vorschlagenden einen Sicherheitsbewertungsbericht. Dieser wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Angesichts der Tatsache, dass im Gutachten gemäß § 31a EisbG die Einhaltung des Standes der Technik bestätigt wurde, konnte die Behörde von der Vorlage von Zwischenberichten absehen.

Somit werden im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) seitens der Projektwerberin sämtliche Nachweise der gemäß Artikel 4 Ziffer 2 (Risikobetrachtung) und sollte eine signifikante Änderung hierbei festgestellt werden, die in den Artikeln 5 bzw. 6 der CSM-Verordnung geforderten Betrachtungen, Analysen und Bewertungen vorgelegt.

Öffentliches Interesse:

Das öffentliche Interesse ergibt sich daraus, dass die Verbesserung der Infrastruktur auf der Lavanttalbahn im Abschnitt Bf. Wolfsberg bis Bf. Lavanttal eine Teilmaßnahme des Gesamtprojektes „Errichtung Koralmbahn“ bildet und eine verbesserte Anbindung der Bestandsstrecke an die neue Hochleistungsstrecke der Koralmbahn bewirkt.

Dahingehend sind als Maßnahmen an der mit der Koralmbahn vernetzten Strecke „Zeltweg - St. Paul“ die - an den Zeitplan der Neubaustrecke Koralmbahn angepasste - Elektrifizierung sowie die Errichtung von eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen vorzunehmen.

Der zukünftige Betrieb mit Elektrotraktion stellt nicht nur in Hinblick auf die Energiebilanz, sondern auch aufgrund von geringeren Schall- und Abgasemissionen eine Verbesserung gegenüber dem Dieselmotorbetrieb dar.

Zudem sollen mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes folgende Ausbauziele erreicht werden:

- Erweiterung des Angebotes durch Verbesserung des Betriebsprogrammes im Bereich der Mobilitäts- und Logistikkette
- Steigerung des Sicherheitsniveaus durch Errichtung von elektronischen Stellwerken mit Gleisfreimeldeanlagen
- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Umsetzung von Ersatzmaßnahmen für Eisenbahnkreuzungen (Auflassung, Niveaufreimachung, Errichtung von Wirtschaftswegen als Ersatzwege etc.)

Es ist somit zusammenfassend davon auszugehen, dass die Bestandsattraktivierung der Lavanttalbahn für einen zeitgemäßen, dem Stand der Technik entsprechenden zukunftssicheren Betrieb der Koralmbahn erforderlich ist.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EisbG war aufgrund des vorstehend Ausgeführten davon auszugehen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwächst (siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053, zu § 35 Abs. 3 EisbG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon

auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen.

Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz:

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG:

Seitens der Bauwerberin wurde ein Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016 der STELLA Ingenieurbüro GmbH sowie dessen Ergänzung vom 17. Juni 2016 vorgelegt. Das Gutachten enthält auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Dieses gemäß § 31a Abs. 2 EisbG erstellte Gutachten beinhaltet folgende projektrelevante Fachgebiete:

- Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnkreuzungen
- Eisenbahnbautechnik
- Lärmschutz- und Erschütterungsschutztechnik
- Wasserbautechnik
- Elektrotechnik und
- Straßenbautechnik

Die Zusammenfassung enthält die Erklärung, dass für alle projektrelevanten Fachgebiete die Genehmigungsfähigkeit des Projektes vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Das Gutachten kommt insgesamt zusammenfassend zum Schluss, dass vom *gutachterlichen Standpunkt der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist und 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 entspricht. Zudem ist die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes gewährleistet. Gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung besteht somit kein Einwand.*

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016, ergänzt am 17. Juni 2016, und das forsttechnische Gutachten vom 17. März 2016 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Mit oben genannter Kundmachung vom 1. Februar 2016, GZ. BMVIT-820.382/0005-IV/IVVS4/2016, wurde den Standortgemeinden Frantschach-St. Gertraud, Wolfsberg und St. Andrä im Lavanttal das Edikt mit der Kundmachung der Verfahrenseinleitung vom 29. Jänner 2016, GZ. BMVIT-820.382/0001-IV/IVVS4/2016, übermittelt, in welchem unter anderem auf die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Unterlagen und Abgabe einer Stellungnahme während der Einwen-

dungsfrist von Dienstag, den 2. Februar 2016 bis einschließlich Mittwoch, den 16. März 2016 bei der Behörde sowie bei den genannten Standortgemeinden hingewiesen wurde.

Seitens der Stadtgemeinde St. Andrä im Lavanttal wurde im Zuge der Verhandlung festgehalten, dass *es hinsichtlich der erforderlichen Übereinkommen mit der ÖBB-Infrastruktur AG bereits grundlegende Festlegungen gegeben habe, eine endkünftige Schriftliche Vereinbarung zum Zeitpunkt der Verhandlung allerdings noch ausständig sei. Eine Zustimmung zum vorliegenden Projekt könne nur unter der Voraussetzung des Vorliegens dieses schriftlichen Übereinkommens erfolgen.*

Von den anderen Standortgemeinden ist bei der Behörde keine Stellungnahme eingelangt.

Hierzu ist anzumerken, dass es sich dabei um ein Anhörungsrecht der sachlich und örtlich betroffenen Gebietskörperschaften handelt. Dieses Recht beschränkt sich jedoch auf die Anhörung und verleiht keine Parteistellung in der Sache selbst.

Der Stellungnahme des Vertreters der Gemeinde St. Andrä im Lavanttal konnte nicht entnommen werden, dass wahrzunehmende Interessen der Gemeinden durch das Bauvorhaben verletzt werden. Hierzu wird unter dem Punkt „Entscheidung über Einwendungen“ gesondert darauf eingegangen.

Somit wurde eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Projekt nicht vorgebracht.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Die vor Verhandlungsbeginn bei der Behörde eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wurden in die Verhandlungsschrift übernommen.

Die gegenständlichen Baumaßnahmen betreffend erfolgten im Zuge der öffentlichen Auflage Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien. Auf die fachliche Replik dazu wird auf die – einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende - Verhandlungsschrift vom 18. März 2016 hingewiesen. Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im Verlauf der mündlichen Verhandlung wird unten im Kapitel „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Soweit es sich um Einwendungen im Rechtssinn handelt, wurden diese seitens der Behörde als Nachteile angesehen, die im Rahmen der Genehmigung mit den öffentlichen Interessen abzuwägen sind. Bei Abwägung ob allenfalls bei Eintritt eines Schadens nach den zivilrechtlichen Bestimmungen durch die Projektwerberin zu ersetzen wäre, ist jedenfalls vom Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Errichtung der Eisenbahn auszugehen.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 3 EISbG war daher jedenfalls davon auszugehen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwächst (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, ZI. 2004/03/0053, zu § 35 Abs. 3 EISbG aF).

Wie dem Spruchpunkt A. VI. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, sofern die ÖBB-Infrastruktur AG nicht im Zuge der Verhandlung einer Übernahme als Projektsgegenstand zugestimmt hat bzw. soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen.

In diesem Zusammenhang wird auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte verwiesen.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Eisenbahnrechtliche Bewilligungen dürfen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 5 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011), BGBl. II Nr. 17/2012, idGF, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs. 1 EISbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen. Die Gutachten hierzu haben insbesondere die in Abs. 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in der Richtlinie R10 nach dem Vorbild des Schwerpunktkonzeptes für Eisenbahnfahrzeuge der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eine Zusammenstellung jener Arbeitnehmerschutzbestimmungen erarbeitet, die bei Eisenbahnanlagen zu beachten sind und deren Einhaltung daher im Rahmen der angeführten Gutachten nachzuweisen ist.

Diese wurden durch die Gutachter überprüft. Zusammenfassend wurde im Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 18. Jänner 2016 festgehalten, *dass die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, die Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) und unter zusätzlicher Hilfestellung der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau insbesondere unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Module 0 „Allgemeines“, 1 „Hochbau“, 2 „Fahrweg“, 3 „Energieversorgung“ und 4 „Sicherheitstechnik“, von den ÖBB gewährleistet ist.*

In der Ergänzung vom 17. Juni 2016 des Gutachtens gemäß § 31a EISbG wurde weiters festgehalten, *dass die seitens ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten ergänzenden Unterlagen keine Auswirkungen auf den Arbeitnehmerschutz haben.*

Mit Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 3. Februar 2016, GZ. BMASK-754.419/0001-VII/A/VAI/11/2016, wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, insbesondere auf die §§ 31 ff. und 34b EISbG, die AVO Verkehr und das ASchG hingewiesen. Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides wurde ersucht. Im Übrigen wurden die übermittelten Unterlagen ohne weitere Beurteilung zurückgestellt.

Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurde im Gutachten gemäß § 31a EibG für jedes projektrelevante Fachgebiet von den Sachverständigen überprüft. Der Zusammenfassung ist zu entnehmen, dass aus Sicht der Gutachter, die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien gewährleistet ist.

Das Ermittlungsverfahren hat keine davon abweichenden Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EibG vom 18. Jänner 2016 samt Ergänzung vom 17. Juni 2016 ist seitens der Behörde vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem WRG 1959:

Im gegenständlichen Projekt sind wasserbautechnische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung des Weißenbaches auf einer Länge von ca. 250 m sowie im Zuge der Errichtung bzw. Verlegung diverser Straßen-, Geh- und Radwegverbindungen und aufgrund von Maßnahmen im HQ30-Abflussgebiet des Weißenbaches erforderlich.

Hinsichtlich der beantragten Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange wurden im Antrag insbesondere die konkreten Bewilligungstatbestände der §§ 38 und 41 WRG 1959 angeführt.

Gemäß § 38 Abs.1 WRG 1959 ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer (...) nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 leg cit. erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

§ 38 Abs. 1 WRG 1959 unterscheidet zwischen „Brücken, Stegen und Bauten“ einerseits und „anderen Anlagen“ andererseits. Unter einer Anlage im Sinne des Wasserrechtsgesetzes ist nach ständiger Rechtsprechung alles zu verstehen, was durch die Hand des Menschen „angelegt“, also errichtet wird (VwGH 13. 12. 1928, Slg 15.448; 23. 2. 2006, 2004/07/0091), unter Bauten (Bauwerk, Bauanlage, Baulichkeit) sind Anlagen zu verstehen, zu deren Herstellung ein wesentliches Maß bautechnischer Kenntnisse erforderlich ist, die mit dem Boden in eine gewisse Verbindung gebracht und wegen ihrer Beschaffenheit die öffentlichen Interessen zu berühren geeignet sind.

Der Schutzzweck der Bewilligungspflicht nach § 38 WRG 1959 ist die Sicherung eines möglichst ungehinderten Hochwasserablaufs und der Vermeidung zusätzlicher Hochwassergefahren oder Hochwasserschäden. Die wasserrechtliche Beurteilung von Vorhaben nach § 38 WRG 1959 ist daher unter den Gesichtspunkten der „Abwehr und Pflege der Gewässer“ auf die durch die geplante Anlage als solche bedingten Wirkungen auf Gewässer abzustellen. Gegenstand und Inhalt einer Bewilligung nach § 38 WRG 1959 ist der Schutz des Umfeldes und der Nachbarn vor durch das Objekt im Falle eines Hochwassers bewirkten zusätzlichen Schäden (zB durch Verlust an Abflussraum, Änderung von Strömungen, Verklausung, Verlandung, Abschwemmen wassergefährdender Stoffe usw).

Die Bewilligungsfähigkeit ist nur gegeben, wenn unter diesen Aspekten öffentliche Interessen durch die Anlage nicht beeinträchtigt und fremde Rechte nicht verletzt werden. Die Behörde ist aber nicht gehindert, im Rahmen der Wahrung des öffentlichen Interesses auch auf andere Aspekte, wie etwa solche der Gewässerreinigung, zu achten.

§ 41 Abs. 1 WRG regelt die wasserrechtliche Bewilligungspflicht durch die Wasserrechtsbehörde für alle Schutz- und Regulierungswasserbauten in öffentlichen Gewässern vor ihrer Ausführung (...), sofern sie nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen. Nach Abs. 2 ist bei Privatgewässern die Bewilligung zu derartigen Bauten, sofern sie nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, dann erforderlich, wenn hierdurch auf fremde Rechte oder auf die Beschaffenheit, den Lauf oder die Höhe des Wassers in öffentlichen oder fremden privaten Gewässern eine Einwirkung entstehen kann.

Unter Schutz- und Regulierungsbauten im Sinne § 41 WRG 1959 sind alle wasserbaulichen Maßnahmen (Bauten und Vorrichtungen) zu verstehen, deren ausschließliche oder hauptsächliche Aufgabe es ist, das Gerinne eines Gewässers zur Abwehr seiner schädlichen Wirkungen zu beeinflussen, die Ufer zu festigen und das anliegende Gelände vor Überflutungen oder Vermurungen zu bewahren (zB HW-Dämme, Uferbauten, Durchstiche, Begradigungen, Verbreiterungen, Einschränkungen, sowie alle Maßnahmen zur Sicherung der Sohle des Wasserlaufes). Während die §§ 38 und 39 Maßnahmen mit Nebeneffekten auf den Wasserabfluss betreffen, zielt § 41 auf eine beabsichtigte Beeinflussung des Ablaufes von Oberflächengewässern, sei es durch Steuerung der Abflussart und -richtung (Regulierung), sei es durch Abwehr von Wasserangriffen (Schutzwasserbauten). (Oberleitner/Berger, WRG-ON 1.03 § 41 (Stand: Jänner 2015, rdb.at))

Die im Projekt enthaltenen durch die Bauausführung der Eisenbahnanlage notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen stellen Maßnahmen dar, die unter die Bestimmungen des § 127 Abs. 1 lit b iVm §§ 38 und 40 WRG 1959 fallen. Sämtliche in Spruchpunkt A. III. angeführten wasserbautechnischen Anlagen stellen jedenfalls auch Eisenbahnanlagen bzw. einen Teil einer Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisbG dar.

In diesem Zusammenhang wird auf den wasserbautechnischen Teil des ergänzenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17. Juni 2016 verwiesen. Dort ist der zusammenfassenden Beurteilung zu entnehmen, dass *gegen die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung im Rahmen des Eisenbahnverfahrens aus fachlicher Sicht keine Einwände bestehen*.

Ebenso wird auf die Stellungnahmen der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg als zuständige Wasserrechtsbehörde, vertreten durch Frau Mag. Silvia Kostmann, (S. 46 ff. der Verhandlungsschrift sowie die weiter oben zitierte Stellungnahme vom 21. Juli 2016) sowie die entsprechenden Beantwortungen der ÖBB-Infrastruktur AG (S. 52 der Verhandlungsschrift sowie die weiter oben zitierte Stellungnahme vom 22. Juli 2016) verwiesen.

Des Weiteren ist im Zuge des Vorhabens die Umlegung des Weißenbaches südwestlich des Bahnhofes Wolfsberg, wobei ein Gewässerabschnitt von ca. 250 m betroffen ist, geplant. Hiervon betroffen ist der Fischereiberechtigte, Herr Reinhold Michael Gaber, welcher im Zuge des Verfah-

rens Stellungnahmen abgegeben und darin zum Schutz der Fischerei zahlreiche Maßnahmen gefordert hat, welche der Verhandlungsschrift zu entnehmen sind.

Gemäß § 15 Abs. 1 WRG 1959 können die Fischereiberechtigten anlässlich der Bewilligung von Vorhaben mit nachteiligen Folgen für ihre Fischwässer Maßnahmen zum Schutz der Fischerei begehren. Dem Begehren ist Rechnung zu tragen, insoweit hierdurch das geplante Vorhaben nicht unverhältnismäßig erschwert wird.

Die Parteistellung der Fischereiberechtigten ist eine beschränkte. Auf der Grundlage des § 15 Abs. 1 WRG 1959 hat der Fischereiberechtigte keinen Anspruch auf Versagung der wasserrechtlichen Bewilligung, er hat lediglich die rechtliche Möglichkeit Maßnahmen zum Schutz der Fischerei zu begehren, wobei er selbst solche konkreten Vorschläge machen muss, die sich dazu eignen, in die Bewilligung des beantragten Vorhabens als Auflagen Eingang zu finden. Hat der Fischereiberechtigte konkrete Maßnahmen begehrt, ist von der Behörde zu prüfen, ob diese geeignet sind, zum Schutz der Fischerei beizutragen und ob bei Verwirklichung dieser Maßnahmen das Vorhaben unverhältnismäßig erschwert werden würde, also der angestrebte Zweck nur mit erheblich größerem Aufwand erreicht werden könnte.

Im Hinblick auf die Abstimmungsgespräche der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem Fischereiberechtigten und die weiter oben zitierte Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22. Juli 2016 ergibt sich für die Behörde, dass die dort vereinbarten Maßnahmen zum Schutz der Fischerei beitragen und bei deren Verwirklichung das Vorhaben nicht unverhältnismäßig erschwert werden würde.

Öffentliche Interessen wie zB Hochwasserschutz und fremde Rechte wurden bei der gegenständlichen Planung berücksichtigt. Bei ordnungsgemäßer Ausführung ist weder mit einer Verschlechterung der gewässerökologischen Situation noch mit einer Verhinderung der Zielerreichung gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie zu rechnen. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz:

Im gegenständlichen Fall ist die Rodung der beantragten Waldflächen im Zusammenhang mit der Errichtung der gegenständlichen Bauarbeiten erforderlich bzw. unumgänglich. Dem Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Piki, in der Verhandlung entsprechend wurde seitens der Behörde eine *Ersatzaufforstung in Natur im Ausmaß der Rodungsfläche von 921 m² auf den überwiegend nordexponierten Böschungsbereichen* vorgeschrieben.

Insbesondere im Hinblick auf den Zusammenhang mit dem Ausbau der Koralmbahn ist das öffentliche Interesse an der Schaffung einer leistungsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrsverbindung auf der Schiene durch die Verbesserung der Betriebsabwicklung auf der gegenständlichen Strecke überwiegend gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald anzusehen.

Hinsicht der Herstellung des Einvernehmens mit der Obersten Forstbehörde ist auf das Schreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 22. Februar 2016, GZ. BMLFUW-LE.4.1.6/0033-III/3/2016, hinzuweisen, worin festgehalten wird,

dass bei den Rodungsunterlagen die Zustimmungserklärungen der von der Rodung betroffenen Waldeigentümer fehlen und diese nachzureichen wären.

Unter der Voraussetzung jedoch, dass die Zustimmungserklärungen der Waldeigentümer vorliegen, wird das Einvernehmen gemäß § 185 Abs. 6 ForstG zur allfälligen Erteilung der beantragten Rodungsbewilligung vorweg unter der Bedingung hergestellt, dass die vom beigezogenen forsttechnischen Amtssachverständigen vorgeschlagenen und – insbesondere im Hinblick auf § 18 ForstG – gesetzmäßigen Vorschriften als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

Hierzu ist zu bemerken, dass eine diesbezügliche zwingende Einvernehmensherstellung mit den betroffenen Waldeigentümern den betreffenden Rechtsvorschriften nicht entnommen werden kann.

Dem Spruch kann jedoch entnommen werden, dass durch die Mitbewilligung der §§ 17 ff. ForstG das Erfordernis des Erwerbes der betreffenden Grundstücke und Rechte unberührt bleibt.

Dieses Erfordernis dient lediglich der Klarstellung und ergibt sich aus § 19 Abs. 8 ForstG. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragstellerin das Enteignungsrecht § 2 Abs. 1 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG) zukommt.

Dementsprechend könnten die im Spruch vorgeschriebenen Vereinbarungen mit Grundeigentümern von der Antragstellerin gegebenenfalls auch im Zwangswege durchgesetzt werden, sofern die (zwingend erforderlichen) Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung scheitern sollten.

Die wirtschaftliche Beeinträchtigung der Waldeigentümer und deren Entschädigung ist nicht Gegenstand des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens, sondern ist eine solche im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen oder allfälliger Zwangsrechts und Entschädigungsverfahren zu klären.

Im Hinblick darauf, dass die Vorschriften des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung in der Verhandlung in Spruchteil B ihren Niederschlag gefunden haben, konnte die Erteilung der forstrechtlichen Bewilligung für die Rodung von Waldflächen, die für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden sollen, wie im Spruchteil B. angeführt mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erteilt werden.

Bauausführungsfrist:

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

Im Hinblick auf den inhaltlichen und sachlichen Zusammenhang der Elektrifizierung und die Einbindung des gegenständlichen Vorhabens in die BFZ Villach mit der Ausrüstung der Koralmbahn wurde eine Frist für die Fertigstellung und Inbetriebnahme bis spätestens 31. Dezember 2023 festgelegt.

Wird diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Hingewiesen wird darauf, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Betriebsbewilligung:

Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wurde nicht beantragt.

Wegen des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens konnte die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EisebG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung zur Vollenbetriebnahme bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisebG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Entscheidung über Einwendungen (Spruchpunkt A. VI.):

Allgemeines:

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt gelten. Diese Bestimmung trägt den Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; ZI. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Auch nach § 42 Abs. 1 AVG, idgF wird die Parteistellung des Nachbarn nur beibehalten, wenn (taugliche) Einwendungen im Rechtssinn erhoben werden. Eine Einwendung in diesem Sinn liegt nur dann vor, wenn aus dem Vorbringen des Nachbarn zu erkennen ist, in welchem vom Gesetz geschützten Recht er sich durch die beabsichtigte Bauführung verletzt erachtet (vgl. die Erkenntnisse vom 14.10.2005, ZI. 2004/05/0259, und vom 25.04.2006, ZI. 2004/06/0197).

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor. (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S. 277 f).

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten: Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber gemäß § 31 f EisbG 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.

Enteignung

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes 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 und dingliche Rechte beansprucht werden.

Enteignungen wurden von der Projektwerberin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen daher im Bedarfsfall das Recht, auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken und Rechte zu beantragen. Diese 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, kann 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 EisbEG 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.

Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Durchführung ernsthafter Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber bereits für das gegenständliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren.

Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zum Projekt im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch die Verhandlungsleiterin erfolgte ausdrücklich im Zuge der mündlichen Verhandlung am 17. März 2016.

Privatrechtliche Einwendungen

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Errichtung der Eisenbahn erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung der Eisenbahn überwiegen.

Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriffen in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hierbei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Tras-

se oder einen Standorte von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

Immissionen

Hinsichtlich Immissionen (Lärm, Erschütterung, Staub, elektromagnetische Felder etc.) ist auf die ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen, (z. B. Lärm, Erschütterungen etc.) im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d. h. zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d.h. von Amts wegen vorzusehen sind. Die Wahrnehmung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit geschieht beim Lärmschutz in erster Linie durch Maßnahmen, mit denen die Einhaltung der Grenzwerte der Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung sichergestellt wird.

Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) grundsätzlich die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens.

Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an geboten.

Darin hat sich auch durch die zwischenzeitig mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2.10.2013, V 30/2013-16, V 31/2013-14, erfolgte Aufhebung der Wortfolge „, S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgaben 1992)“ in § 2 Abs. 1 sowie der Bestimmung des § 2 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, als gesetzwidrig, die mit Ablauf des 30. April 2014 in Kraft getreten ist, grundsätzlich nichts geändert.

Zu den Einwendungen und Forderungen im Einzelnen:

Zur schriftlichen Stellungnahme von Dipl.-Ing. Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen, Fischereiverwalter der Reviere Dipl.-Ing. Clemens Habsburg-Lothringen Gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger für Fischerei und Umwelt, Klagenfurterstraße 1, 9400 Wolfsberg (S. 12 der Verhandlungsschrift):

Der Einschreiter hat im Zuge der Auflage der Einreichunterlagen um Mitteilung von den im Bereich des Jaklingbaches bis zum Hahntrattenbach vorgesehenen Maßnahmen ersucht. Hierbei handelt es sich um keine Einwendung im Rechtssinn.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung (S. 50 der Verhandlungsschrift) verwiesen, wonach *durch das geplante Vorhaben der Einwendungswerber nicht in seinen Fischereirechten eingeschränkt oder auch nur betroffen ist, da die von ihm angesprochenen Bäche durch die Baumaßnahmen keine Veränderung erfahren. Daher müssen auch keine Maßnahmen getroffen werden, um die lediglich behaupteten Einschränkungen zu verhindern bzw. zu reduzieren. Auch in der Bauphase sind Auswirkungen auf die Fischerei nicht zu erwarten.*

Zur Geltendmachung allfälliger dennoch entstehender Entschädigungsansprüche war daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur eingeschränkten Parteistellung von Fischereiberechtigten weiter oben verwiesen.

Zur schriftliche Stellungnahme des Bundesministeriums Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 03.02.2016, GZ. BMASK-754.419/0001-VII/A/VAI/11/2016 (S. 12 f. der Verhandlungsschrift):

Hinsichtlich dieser Stellungnahme wird auf die Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die weiter oben getätigten Aussagen zur Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen verwiesen.

Daraus ist abzuleiten, dass die vorgelegten Unterlagen den angeführten Forderungen in inhaltlicher Hinsicht entsprechen.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien vom 22.02.2016, GZ. BMLFUW-LE.4.1.6/0033-III/3/2016 (S. 13 f. der Verhandlungsschrift):

Hinsichtlich dieser Stellungnahme wird auf die Aussagen im Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, in der Verhandlung sowie auf die weiter oben getätigten Aussagen zur Rodungsbewilligung verwiesen.

Dem im Zuge der Ortsverhandlung vom 17. März 2016 erstatteten Befund und Gutachten des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung (S. 42 ff. der Verhandlungsschrift) ist zu entnehmen, dass für die vorgesehenen Rodungsflächen auf Grund der mittleren Wohlfahrtswirkung ein besonderes Walderhaltungsinteresse im Sinne des § 17 Abs. 3 ForstG vorliegt.

Daher hat die Behörde aus forstfachlicher Sicht gemäß § 17 Abs. 3 bis 5 ForstG abzuwägen, ob das öffentliche Interesse am Rodungszweck das öffentliche Interesse an der Walderhaltung überwiegt.

Gemäß besagtem Gutachten *ist es aus forstfachlicher Sicht möglich, eine Fläche im Ausmaß der Rodungsfläche als Ersatzaufforstung anzuerkennen und können dadurch die im besonderen öffentlichen Interesse gelegenen Wirkungen des Waldes im Form einer mittleren Wohlfahrtsfunktion wieder hergestellt werden.*

Zugleich wurden für den Fall, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens gegenüber jenen an der Walderhaltung überwiegen, Auflagen und Bedingungen der Vornahme der Rodung zugestimmt werden kann, vorgeschlagenen.

Aus diesen Ausführungen des Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung ergeben sich daher rechtlich folgende Schlussfolgerungen:

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Die in Anspruch genommenen Waldflächen verbieten die Annahme, dass kein besonderes öffentliches Interesse an deren Erhaltung als Wald bestehe. Die Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kommt daher nicht in Betracht.

Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs. 3 ForstG zu treffen. Bei dieser ist von einem bestehenden öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem gemäß § 17 Abs. 4 ForstG insbesondere auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs zählen.

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist festzuhalten, dass den Einreichunterlagen zu entnehmen ist, dass mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes unter anderem die Erhöhung der Sicherheit durch Umsetzung von Ersatzmaßnahmen für Eisenbahnkreuzungen Errichtung von Wirtschaftswegen insbesondere Wirtschaftsweg 3 (km 57,931 – km 58,331) erreicht werden soll.

Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens ist somit gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bau-

vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Hermann Eberhard, Teichweg 1, 9400 Wolfsberg vom 28.02.2016 (S. 14 f. der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung (S. 40 der Verhandlungsschrift):

Der Einschreiter hat als unmittelbarer Nachbar des Bahnhofs Wolfsberg Bedenken betreffend die Änderung der Verkehrs- und Lärmbelastung mit Verstärkung von Abgasen vorgebracht und *eine entsprechende Lärmschutzeinrichtung an der Südseite seines Grundstücks* gefordert.

Ergänzend wurden in der Verhandlung seitens des Einschreiters *Schallmessungen der derzeitigen Situation im Bereich der südlichen Grenze des Grundstückes* und in weiterer Folge *Messungen sowie Folgemessungen des Lärmpegels nach Inbetriebnahme des Unterführungsbauwerkes und Kreisverkehrs an selber Stelle* (Messort: Gartenfläche unmittelbar neben der Grundstücksgrenze) gefordert.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung verwiesen, wonach *das Vorhaben die einschlägigen Grenzwerte, Vorgaben und Normen erfüllt. Weitere Lärmschutzmaßnahmen im öffentlichen Interesse werden in Abstimmung mit der Straßenverwaltung geprüft und dem Einwendungswerber zur Kenntnis gebracht* (S. 49 der Verhandlungsschrift).

Zudem hat der Sachverständigen für Lärmschutz im Zuge der Verhandlung festgehalten, dass *die Prüfung der Höhe der lärmtechnischen Auswirkungen durch die Neutrassierung Gegenstand im straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren sein wird* (S. 39 f. der Verhandlungsschrift).

Im Übrigen wird hinsichtlich des geforderten Lärmschutzes auf die obigen Ausführungen zu Immissionen im Allgemeinen und hinsichtlich des Schienenlärms im Besonderen verwiesen.

Insbesondere ist festzuhalten, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Reinhard und Frau Brigitte Meißl, St. Jakoberstraße 1, 9400 Wolfsberg vom 27.02.2016 (S. 15 der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung (S. 39 der Verhandlungsschrift):

Die Einschreiter begehren aufgrund der Verlegung der St. Jakoberstraße vom Norden in den Süden ihres Objektes GB-Nr. 77242 *die Errichtung einer Lärmschutzwand im südlichen Bereich entlang der "St. Jakoberstraße NEU"*.

Ergänzend wurden in der Verhandlung seitens der *Einschreiter Schallmessungen der derzeitigen Situation im Bereich der südlichen Grenze des Grundstückes weiters nach Inbetriebnahme des Unterführungsbauwerkes an selber Stelle* sowie Folgemessungen (*Messort: Mittelpunkt der Gartenfläche*) gefordert.

Hierzu hat der Sachverständigen für Lärmschutz im Zuge der Verhandlung festgehalten, dass *die Prüfung der Höhe der lärmtechnischen Auswirkungen durch die Neutrassierung Gegenstand im straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren sein wird* (S. 39 f. der Verhandlungsschrift).

Im Übrigen wird hinsichtlich des geforderten Lärmschutzes auf die obigen Ausführungen zu Immis-sionen verwiesen.

Insbesondere ist festzuhalten, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahr-zunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Abfallwirtschaftsverbands Lavanttal, Hart 50, 9473 Lavamünd vom 24.02.2016 (S. 15 f. der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung (S. 38 f. der Verhandlungsschrift), vertreten jeweils durch Herrn Gerald Steiner:

Der Eigentümergegenvertreter hat in Funktion des Anschlussbahnbetreibers der *Anschlussbahn die im km 59,442 mit der Anschlussweiche 1 D an das Bahnstreckengleis 1 des Bahnhofes St. Andrä im Lavanttal anschließt*, ersucht, *die Interessen des Abfallwirtschaftsverbandes Lavanttal zu berücksichtigen*. In diesem Zusammenhang wurde gefordert, zur Vermeidung von Einschränkungen des Anschlussbahnbetriebes, *beim Bau der neuen Sicherungstechnik den Anschlussbahnbetreiber rechtzeitig davon in Kenntnis zu setzen*.

Ergänzend wurde in der Verhandlung festgehalten, dass *der Projektwerber für die Dauer der Sperre der Bahnlinie im Bereich St. Andrä im Zeitraum 10.07.2017 bis 10.12.2017 zur Sicherstellung eines aufrechten Transportes von Abfällen rechtzeitig (bis Ende Mai 2016) einen Gütertransportzeitplan vorzulegen hat* und weiters *den Gütertransport im Bauzeitraum aufrecht zu erhalten*.

Zudem wurde gefordert, dass *keine Kosten unter dem Titel „Instandhaltungskosten in Rechnung gestellt werden dürfen*. Festgestellt wurde letztendlich, dass *für die Anschlussbahn für die Zustellung und Abholung der Eisenbahnwagons auch zukünftig ein Dieseltreibfahrzeug erforderlich ist*.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung verwiesen, wonach *zur Berücksichtigung der Interessen der Einwendungswerberin – auf betrieblicher Ebene – geeignete Maßnahmen getroffen werden, damit Abfälle auch während der Bauphase ohne wirt-*

schaftlichen Nachteil auf Eisenbahnwaggons verladen werden können. Allfällige Adaptierungen der Anschlussbahn richten sich nach dem Anschlussbahnvertrag (S. 49 der Verhandlungsschrift).

Hinsichtlich der Einwendung die Entstehung von Kosten betreffend ist darauf hinzuweisen, dass diese keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrenrechts darstellt und überdies nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens sind. Die Einwendung war somit zurückzuweisen sowie auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf das überwiegende öffentliche Interesse wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Hans Leeb Immobilien GmbH, Bahnhofplatz 3, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Kleinszig/Dr. Puswald, Partnerschaft OG, Unterer Platz 11, 9300 St. Veit an der Glan vom 22.02.2016, eingebracht im Weges des Bürgermeisters der Stadt Wolfsberg (S. 16 f. der Verhandlungsschrift):

Im Wesentlichen wurde seitens des Einschreiters die Gewährleistung des *uneingeschränkten Verkehrsfluss von und zum TENORIO während der gesamten Bauphase* und damit zusammenhängend die *Verkehrsflussanalyse des Istzustandes, der Bauphase und für die Zeit nach dem Umbau*, die Einschränkung der Benützungsregelung für die Hermann-Fischer-Straße hinsichtlich *Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen*, die Gewährleistung *der ursprünglichen Anzahl von Parkplätzen am Autobahnstation und der näheren Umgebung* sowie dass *keine Kosten entstehen dürfen*, gefordert.

Diesbezüglich ist auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zu verweisen, wonach *die Einwendungen, soweit das vorliegend zu genehmigende Eisenbahnbauprojekt betroffen ist, im Rahmen der betrieblichen Vorgaben Berücksichtigung finden werden. Dies gilt insbesondere für die möglichst ungestörte Verkehrsabwicklung während der Bauphase* (S. 49 der Verhandlungsschrift).

Hinsichtlich der Forderungen die Stellplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen und die Entstehung von Kosten betreffend ist darauf hinzuweisen, dass diese keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrenrechts darstellen und überdies nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens sind. Die Einwendung war somit zurückzuweisen sowie auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf das überwiegende öffentliche Interesse wird verwiesen.

Insbesondere ist festzuhalten, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Paul Thalmann, Eichenhain 2, 9400 Wolfsberg vom 24.02.2016, eingebracht im Weges des Bürgermeisters der Stadt Wolfsberg (S. 17 f. der Verhandlungsschrift):

Der Einschreiter hat als von der *Schließung des Bahnüberganges Schleifenstraße betroffener Rollstuhlfahrer* vorgebracht, dessen *Schließung noch einmal zu überdenken*.

Hierzu ist anzumerken, dass allfällige Erschwernisse der Benützung öffentlicher Straßen wie die angeführte Umwegproblematik kein den Parteien nach dem Eisenbahngesetz zustehendes subjektiv-öffentliches Recht darstellen.

Die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen ist ein wesentlicher sicherheitsrelevanter Bestandteil des gegenständlichen Projektes. Den Einreichunterlagen sowie dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016 ist zu entnehmen, dass als Ersatzmaßnahme für die im Bereich Bf. Wolfsberg zwei aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen eine Straßenunterführung der St. Jakober Straße inkl. einer Verlegung und Neuansbindung der Schleifenstraße realisiert wird.

Auch der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung ist zu entnehmen, dass das Vorhaben eine Einbindung der Schleifenstraße in die Unterführung im Bereich der St. Jakober Straße vorsieht. Über diese Einbindung ist eine gleichwertige und barrierefreie Querung der Bahn unter Vermeidung der mit einem schienengleichen Bahnübergang verbundenen Gefahrenmomente gewährleistet. Somit werden die durch den Bau der Eisenbahn unterbrochenen Verkehrsanlagen in geeigneter Weise wiedergestellt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen sowie auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf das überwiegende öffentliche Interesse wird verwiesen. Insbesondere ist festzuhalten, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Franz Baumgartner, Dr. Arthur Rainer Str. 2, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016 (S. 18 ff. der Verhandlungsschrift):

Der Einschreiter erhebt in seiner Stellungnahme Einwendungen insbesondere gegen die Schließung der Bahnübergänge Schleifenstraße – St. Michaeler Straße. Behauptet wurde hierbei, dass dadurch *zwangsläufig lange (ca. 1km) Fahr- und Gehwege* entstünden. Hierzu ist anzumerken, dass allfällige Erschwernisse der Benützung öffentlicher Straßen wie die angeführte Umwegproblematik kein den Parteien nach dem Eisenbahngesetz zustehendes subjektiv-öffentliches Recht darstellen.

Zum Vorwurf, der *groben Gesetzwidrigkeit* betreffend die *ersatzlose Auflassung der Bahnübergänge Schleifenstraße – St. Michaeler Straße* - weil dies *ohne Zustimmung der dort lebenden Bevölkerung unzulässig* sei - ist festzuhalten, dass die Zustimmung des Eigentümers oder des dinglich Berechtigten ist keine Genehmigungsvoraussetzung im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren darstellt. Darüber hinaus wird auf die entsprechenden Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG und der Bauwerberin in der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung (S. 50 f. der Verhandlungsschrift) verwiesen.

Zur behaupteten Übergehung als Partei ist auf die mit Edikt kundgemachte Auflage der Einreichunterlagen zur öffentlichen Einsicht sowie die Ausführungen zum Großverfahren weiter oben zu verweisen.

Hinsichtlich des Antrages, das eingereichte Projekt solle *verworfen bzw. im Sinne der Grund- und Bürgerrechte sowie nach den gesetzlichen Anforderungen überarbeitet werden* sowie den gemeinsam mit der Stellungnahme vorgelegten Alternativplänen, ist auf die Ausführungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen weiter oben zu verweisen, wonach gemäß § 31f EisbG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen ist, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

Das von der Projektwerberin gemeinsam mit dem Bauentwurf vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016 der STELLA Ingenieurbüro GmbH sowie dessen Ergänzung vom 17. Juni 2016 ergibt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens haben sich keine davon abweichenden Anhaltspunkte ergeben.

Sollte ein befürchteter Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen.

Über die Einbindung der Schleifenstraße in die Unterführung im Bereich der St. Jakober Straße ist eine gleichwertige und barrierefreie Querung der Bahn unter Vermeidung der mit einem schienen-gleichen Bahnübergang verbundenen Gefahrenmomente gewährleistet. Somit werden die durch den Bau der Eisenbahn unterbrochenen Verkehrsanlagen in geeigneter Weise wiedergestellt.

Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Dr. Brigitta Roschitz, Magdalensberg 175, 9473 Lavamünd vom 14.03.2016 (S. 22 ff. der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung (S. 40 f. der Verhandlungsschrift), vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder:

Die Einschreiterin hat als grundbücherliche Eigentümerin bzw. hinsichtlich ihres ruhenden Besitzstandes an mehreren Grundstücksflächen Forderungen *die Eisenbahnkreuzung bei km 58,328*, sowie ergänzend die *Eisenbahnkreuzung in km 57,932 die Schaltstation im Bereich der Eisenbahnkreuzung, die Anlage des Wirtschaftsweges, den Sichtraum, die Ableitung der Oberflächen- und Bahnwässer, die Grundeinlöse und die Baumaßnahmen* betreffend erhoben.

Im Zusammenhang mit den Einwendungen die Eisenbahnkreuzungen, die Schaltstation und den Wirtschaftsweg betreffend wird auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte und auf die Ausführungen weiter oben verwiesen, wonach die entsprechenden privatrechtlichen Vereinbarungen mit den Wegeberechtigten bzw. Straßenverkehrsträger noch einzuholen sind.

Hinsichtlich des Sichtraumes ist festzuhalten, dass dieser gemäß den Bestimmungen der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV), BGBl. II Nr. 2016/2012, idgF zu ermitteln ist.

Was die erhobenen Forderungen betreffend Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen betrifft, ist festzuhalten, dass derartige Fragen zivilrechtliche Ansprüche darstellen und daher nicht verfahrensgegenständlich sind. Diese Fragen werden im Rahmen der oben beschriebenen, von der Projektwerberin durchzuführenden Grundeinlösen zu klären sein.

Diese Forderungen waren daher, soweit sich diese auf die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß bezogen, als unbegründet abzuweisen und im Übrigen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung verwiesen, wonach *die erforderlichen Grundinanspruchnahmen unter möglichster Schonung und im zwingenden öffentlichen Interesse erfolgen und im Rahmen der Grundeinlöse, die nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens ist, seitens der ÖBB eine einvernehmliche Einigung dringend angestrebt werden. Dazu werden Gespräche mit der Einwendungswerberin geführt* (S. 50 der Verhandlungsschrift).

Unabhängig davon ist die Zustimmung des Eigentümers bzw. des dinglich Berechtigten keine Genehmigungsvoraussetzung im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH, Volksbadstraße 4, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Fresacher&Krenker, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016 (S. 27 ff. der Verhandlungsschrift) sowie zur Stellungnahme vom 22.07.2016 im Zuge des ergänzenden Parteiengehörs (Siehe weiter oben):

Die Einschreiterin beanstandet, mit diesem Projekt sei *zwangsläufig eine Verschlechterung der Abflusssituation* betreffend ihrer Liegenschaft, insbesondere *im Zusammenhang mit Ereignissen HQ 30 und HQ 100 zu erwarten*, insbesondere *aufgrund der größeren Dimensionierung bzw. Begradigung des Verlaufes des Weißenbaches* und hält auch im ergänzenden Parteiengehör ihre erhobenen *Einwände vollinhaltlich aufrecht*.

Grundsätzlich ist zu den erhobenen Forderungen festzuhalten, dass derartige Fragen zivilrechtliche Ansprüche darstellen und daher nicht verfahrensgegenständlich sind.

Zum Antrag auf Einholung eines hydrologischen Gutachtens zum Thema geänderte Grundwasserhältnisse wird auf die in der Verhandlung seitens der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg geforderten Vervollständigungen, die in den ergänzenden Projektsunterlagen sowie der Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 17. Juni 2016 Niederschlag gefunden haben, verwiesen.

Dort wird für den Umgebungsbereich der Liegenschaft der Einschreiterin festgehalten, dass *in der Bauphase aufgrund der vorgesehenen Wasserhaltungsmaßnahmen innerhalb der umspundeten Baugrube des Unterführungsbauwerkes von keinen mehr als geringfügigen Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld auszugehen ist*.

Zur Vermeidung allfälliger Staueffekte in der Betriebsphase oberhalb der Unterführungswanne sind Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Grundwasserkommunikation vorgesehen. Eine Detaildimensionierung ist für die Ausführungsphase vorgesehen. Hinsichtlich qualitativer Beeinträchtigungen während der Bauphase sind organisatorische Maßnahmen vorgesehen. Es sind ausreichend Vorkehrungen zur Hintanhaltung nachteiliger Beeinflussung des Grundwasserkörpers und umliegender Gebäude getroffen.

Es ist während der Bauphase eine monatliche Abstichmessung an der bereits existierenden Messstelle KB 1/04 vorgesehen, auf die Dauer der Wasserhaltungsmaßnahmen auf wöchentliche Intervalle verdichtet. Weiters wird in Nahelage zum Unterführungsbauwerk ober- und unterhalb je eine Grundwassermessstelle vorgesehen. Eine direkte Beweissicherung von bestehenden Brunnen wird aufgrund der geringfügigen, zu erwartenden Spiegellagenänderungen als nicht zielführend erachtet.

Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen.

Bereits im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016 ist festgehalten, dass bereits projektsgemäß *für die Durchführung der Arbeiten die Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht vorgesehen ist*.

Inhaltlich wird noch auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung (S. 50 f. der Verhandlungsschrift) verwiesen, wonach die *Änderung von Hochwasserschutzbauten in enger Abstimmung mit den zuständigen Gebietskörperschaften und Dienststellen der Landesverwaltung erfolgten und die sich ergebenden Änderungen im öffentlichen Interesse stehen.*

Diese Forderungen waren daher als unbegründet abzuweisen und im Übrigen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Forstamt des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, Hauptstraße 1, 9470 St. Paul im Lavanttal, vom 14.03.2016 (S. 29 ff. der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung, vertreten jeweils durch Forstdirektor Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder (S. 39 der Verhandlungsschrift):

Der Vertreter des Forstamtes des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal hat in seiner Stellungnahme Einwendungen die Eisenbahnkreuzung in km 50,583 sowie die Ersatzmaßnahme für die Eisenbahnkreuzung bei km 50,699 betreffend erhoben und gleichzeitig eine Abänderung des Projektes gefordert.

Im Zusammenhang mit der Auflassung der beiden genannten Eisenbahnkreuzungen wird darauf hingewiesen, dass dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie entsprechende Vereinbarungen der Projektwerberin mit dem Land Kärnten (Landesstraßenverwaltung) und der Stadtgemeinde Wolfsberg vorliegen.

Hinsichtlich des Einfahrtstores und des Zaunes wurde zudem eingewendet, dass eine Entfernung bzw. Verlegung, die Wiederherstellung der ordnungsgemäßen Grundstückseinfriedung und jedenfalls auch die Erhaltung des Tores samt Zu- und Abfahrtsmöglichkeit nur unter der Voraussetzung der Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. entsprechender behördlicher Auflagen erfolgen dürften. Hierzu und insbesondere zur Feststellung in der ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung, es gäbe *keinen Enteignungsgrund, weil diese keine Eisenbahnanlagen seien sondern eine Nebenanlagen darstellen*, ist zu entgegnen, dass gemäß § 3 Abs. 1 EISbEG *unter der im § 2 bezeichneten Voraussetzung die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden kann, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen für Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu sonstigen Anlagen, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmen obliegt, dann zur Unterbringung des beim Bau zu entfernenden Erdmaterials und Schuttes, endlich zur Gewinnung des notwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermaterials erforderlich ist.* Das Enteignungsrecht

darf somit insoweit ausgeübt werden, als es gemäß § 2 Abs. 1 EisbEG *die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn notwendig machen*. Bei der Beurteilung des Umfangs der Enteignung ist demgemäß auf die Zwänge des Baus und des Betriebes der Eisenbahn abzustellen und nicht darauf, was vom Enteignungsgegner als für ihn günstigste Lösung angesehen wird.

Zu alledem ist festzuhalten, dass es sich insgesamt bei den getätigten Einwendungen um die Frage der Entschädigung allfälliger Nachteile handelt, welche zivilrechtliche Fragen darstellen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Zudem wird auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte verwiesen.

Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur schriftlichen Stellungnahme der J.M. Offner Immobilien GmbH, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Geschäftsführer Georg C. Niedersüß vom 16.03.2016 (S. 32 ff. der Verhandlungsschrift):

Hinsichtlich der Forderungen die Grundinanspruchnahme für Straßenbauten und Verminderung der Restflächenwerte betreffend ist darauf hinzuweisen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung bestätigt hat, dass *sowohl die straßenrechtliche Planung als auch die Änderung von Hochwasserschutzbauten in enger Abstimmung mit den zuständigen Gebietskörperschaften und Dienststellen der Landesverwaltung erfolgten*. Zudem werden insbesondere diese Sachverhalte Gegenstand eines gesonderten straßenrechtlichen Genehmigungsverfahrens sein, an welchem sich die ÖBB-Infrastruktur AG laut ihrer Stellungnahme in der Verhandlung *konstruktiv beteiligen* wird (S. 50 der Verhandlungsschrift).

Gleiches gilt für die Vorbringen zu allfälligen Beeinträchtigungen durch Hochwasserabfluss- bzw. Retentionsbereich.

Insgesamt ist festzuhalten, dass es sich bei den getätigten Einwendungen um die Frage der Entschädigung allfälliger Nachteile handelt, welche zivilrechtliche Fragen darstellen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des

Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zuletzt wird auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Reinhold Michael Gaber, Schwarzer Weg 24, 9412 St. Margarethen, vertreten durch Folk & Folk – Rechtsanwälte, Lindenplatz 4a, 8605 Kapfenberg vom 14.03.2016 (S. 36 ff. der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme vom 18.07.2016 im Zuge des ergänzenden Parteiengehörs (Siehe weiter oben):

Der Einschreiter hat Einwendungen die Verlegung des Weißenbachs und Befürchtungen die vermeidbare Verschlechterung in diesem Bereich betreffend vorgebracht. In diesem Zusammenhang wurden Maßnahmen zum Schutz der Fischerei begehrt.

Auch hinsichtlich des Fachbereichs Gewässerökologie wurde kritisiert, dass im Gutachten gemäß § 31a EisbG keine entsprechende fachliche Beurteilung des Projektes vorgenommen wurde.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich bzw. hinsichtlich der Einbindung des Einschreiters in die Ausführungsplanung auf die Ausführungen weiter oben zum Verfahrensablauf bzw. zum Wasserrecht verwiesen.

Inhaltlich wird noch die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG weiter oben hervorgehoben, wonach die Abstimmung *mit dem Fischereiberechtigten im Vorfeld auf direktem Wege erfolgt* ist und zudem ein *Vollausbau nicht verfahrensgegenständig* ist.

Die getätigten Einwendungen zur Frage der Entschädigung stellen zivilrechtliche Fragen dar, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Zuletzt ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde St. Andrä, St. Andrä 210, 9433 St. Andrä, vertreten durch Herrn Ing. Mario Brenner in der Verhandlung (S. 38 der Verhandlungsschrift):

In der während der Verhandlung abgegebenen Stellungnahme der Stadtgemeinde St. Andrä im Lavanttal wurde die Umgestaltung des Wegenetzes betreffend festgehalten, dass *eine Zustimmung zum vorliegenden Projekt nur unter der Voraussetzung des Vorliegens eines schriftlichen Übereinkommens erfolgen kann. Grundlegende Festlegungen habe es bereits gegeben, eine end-künftige schriftliche Vereinbarung sei allerdings noch ausständig.*

Angemerkt wird, dass es sich bei den angesprochenen Straßen um eine Landesstraße sowie Gemeindestraßen handelt. Die Träger der Straßenbaulast und betroffenen Gebietskörperschaften deren Interessen allenfalls zu wahren sind, sind somit das die Gemeinde St. Andrä sowie das Land Kärnten.

Grundsätzlich dient jede Auffassung von Eisenbahnkreuzungen jedenfalls der Sicherheit beider Verkehrsträger.

Selbst bei der Annahme einer Verletzung der von der Gemeinde zu wahren Interessen ist jedoch aufgrund des vorliegenden Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens jedenfalls davon auszugehen, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur Stellungnahme des Reinhalteverbands Mittleres Lavanttal, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. (FH) Markus Kleinszig, in der Verhandlung (S. 41 der Verhandlungsschrift):

Seitens des Reinhalteverbandes Mittleres Lavanttal wurde im Zuge der Verhandlung die *Abstimmung bei der Detailplanung*, sowie zur *Erstellung eines wasserrechtlichen Einreichprojektes durch die Projektleitung Koralmbahn 2 ehest möglich* gefordert, wobei in diesem Zusammenhang auf eine (dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht bekannte) Stellungnahme vom 8. September 2015 verwiesen wurde. Zudem wurde gefordert, dass *die Kosten für die Plan- und Bauausführung der erforderlichen Kanalverlegung von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragen sind*.

Grundsätzlich ist zu den erhobenen Forderungen festzuhalten, dass derartige Fragen zivilrechtliche Ansprüche darstellen, welche nicht verfahrensgegenständlich sind und daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Es wird jedoch auf das im Spruch angeführte Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte verwiesen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die bereits stattfindenden Abstimmungsgespräche bezüglich der geplanten Baumaßnahmen hingewiesen.

Zur Stellungnahme der Firma Schwing Liegenschaftsverwaltung GmbH, vertreten durch Herrn Dipl.-HTL-Ing. Dietmar Breithuber (Schwing GmbH), in der Verhandlung (S. 41 der Verhandlungsschrift):

Seitens des Vertreters der Anschlussbahn Schwing GmbH wurde in der Verhandlung festgehalten, dass einerseits *auch nach der Elektrifizierung der Lavanttalbahn im Jahr 2022 mit Dieselloks möglich sein wird* und andererseits die *eventuell erforderlichen Nachrüstungen bezüglich der Sicherungstechnik im Bereich der Anschlussbahn-Weiche gemäß dem Anschlussbahnvertrag zwischen Schwing GmbH und ÖBB abgerechnet werden*.

Hierzu ist festzuhalten, dass es sich um keine Einwendungen im Rechtsinn handelt. Die getätigten Forderungen stellen allenfalls zivilrechtliche Fragen dar, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Zuletzt ist darauf zu verweisen, dass bereits im Spruchpunkt A. V. festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Zur Stellungnahme der Wolfsberger Stadtwerke GmbH, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Georg Fuchs, in der Verhandlung (S. 41 f. der Verhandlungsschrift):

Seitens der Wolfsberger Stadtwerke GmbH wurde eine Abstimmung bei der Detailplanung, die Erstellung eines wasserrechtlichen Einreichprojektes sowie die Aufrechterhaltung der bestehenden Wasserversorgungsanlagen (ÖBB Querung St. Jakober Str., ÖBB Querung Schleifenstraße) beim Baulos Unterführung St. Jakober Straße und letztendlich die Tragung der *Kosten für die Plan und Bauausführung der erforderlichen Kanalverlegung durch die ÖBB-Infrastruktur AG* gefordert.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung verwiesen, wonach *bezüglich der Adaptierung von querenden Wasserleitungen und Kanälen der Wolfsberger Stadtwerke entlang der ggst. Bahnstrecke wird auf die bestehenden privatrechtlichen Vereinbarungen (Einverständniserklärungen der ÖBB zur Leitungsführung/-querung auf Bahngrund), insbesondere hinsichtlich der Kostentragung, verwiesen, die auch im gegenständlichen Vorhaben Anwendung finden.* (S. 51 der Verhandlungsschrift).

Zur Stellungnahme von Frau Mag. Silvia Kostmann, BH Wolfsberg, als Vertreterin der Wasserrechtsbehörde bzw. als Kommissionsmitglied, in der Verhandlung (S. 46 der Verhandlungsschrift) und zur ergänzenden Stellungnahme vom 21.07.2016 (siehe weiter oben):

Aufgrund der in der Verhandlung abgegebenen Stellungnahme der Vertreterin der Wasserrechtsbehörde erging an die Projektwerberin ein Verbesserungsauftrag, welcher nach dessen Erfüllung gemäß § 45 Abs. 3 AVG zur Kenntnis gebracht wurde.

Im Hinblick darauf, dass die Projektwerberin während der Verhandlung mit Ausnahme *der durchzuführenden ergänzenden Planungen, welche einer Abstimmung mit den Projektträgerinnen für die Hochwassersanierungs- und Straßenprojekte, die teilweise weit über das Eisenbahnbauvorhaben hinausgehen*, akzeptiert hat und auch zugestimmt hat, dass *ein Brunnen in das Beweissicherungsprogramm zusätzlich aufgenommen wird*, wurden diese zum Projektsbestandteil und waren daher nicht vorzuschreiben (Siehe S. 52 der Verhandlungsschrift sowie die weiter oben zitierte Stellungnahme vom 22. Juli 2016).

Somit ist festzuhalten, dass eine den Forderungen entsprechende Vorsorge getroffen wird.

Zuletzt wird noch auf die bereits stattfindenden Abstimmungsgespräche mit der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg bezüglich der noch gesondert zu erwirkenden wasserrechtlichen Bewilligungen hingewiesen.

Zur Kostenvorschreibung (Spruchpunkt C.):

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren und Verwaltungsgebühren, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Zusammenfassende Würdigung:

Hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5. März 2010 samt Ergänzung vom 2. Dezember 2014, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten 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 Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere der vorliegenden Sachverständigengutachten, dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens und des ergänzenden Parteiengehörs.

Abschließend ist auszuführen, dass sämtliche einer Genehmigung entgegenstehenden Vorbringen von Verfahrensbeteiligten nicht geeignet waren, die vorliegenden Gutachten zu entkräften und die Behörde zu einer anderen Ansicht gelangen zu lassen. Somit besteht ein Rechtsanspruch der ÖBB-Infrastruktur AG als Bauwerberin auf Erteilung der Genehmigung.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Sachverständigengutachten sowie aufgrund der in der Begründung dargelegten Ausführungen einschließlich der durch die Eisenbahnbehörde erfolgten Beweiswürdigung konnte das gegenständliche Bauvorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen ab Erlassung des Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich, mittels Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung (E-Mail) oder auf andere technisch mögliche Weise (vgl.:

<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) einzubringen. Die Frist beginnt, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer zugestellt wurde, mit dem Tag der Zustellung, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer mündlich verkündet wurde, mit dem Tag der Verkündung zu laufen.

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.

Hinweis:

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern 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.

Weiterer Hinweis:

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

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

Beilage Verhandlungsschrift vom 18.03.2016

Für den Bundesminister:

Mag. Gabriele Fiedler

Ihre Sachbearbeiterin:

Mag. Gabriele Fiedler

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2220

E-Mail: gabriele.fiedler@bmvit.gv.at