

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal

Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 20.12.2016, zuletzt adaptiert mit weiterem, am 8.11.2018 eingelangten Schreiben, auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie auf forstrechtliche Rodungsbewilligung wie folgt:

BESCHEID

Spruch

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das „**Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016**“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** und die **wasserrechtliche Bewilligung** erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („**Einreichprojekt 2016**“) bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

1. Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG:

- Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit für die Gleise 1 und 2 von 200 km/h auf 250 km/h
- Umtrassierung Gleis 3 von Projekt-km 74,324 – Projekt-km 75,433
- Umtrassierung Gleis 4 von Projekt-km 74,304 – Projekt-km 75,433
- Umtrassierung Gleis 5 von Projekt-km 74,414 – Projekt-km 75,213
- Umtrassierung Gleis 6 von Projekt-km 74,311 – Projekt-km 75,327
- Umtrassierung Gleis 7 von Projekt-km 74,216 – Projekt-km 75,422
- Umtrassierung Gleis 204 von Projekt-km 64,240 – Projekt-km 64,390
- Umtrassierung Gleis 207 von Projekt-km 63,052 – Projekt-km 64,600
- Neuerrichtung Gleis 9 von Projekt-km 74,665 – Projekt-km 75,116
- Neuerrichtung Gleis 11b von Projekt-km 74,956 – Projekt-km 75,276
- Neuerrichtung Gleis 13b von Projekt-km 74,897 – Projekt-km 75,213
- Neuerrichtung Gleis 15b von Projekt-km 74,929 – Projekt-km 75,214
- Neuerrichtung Gleis 17b von Projekt-km 74,972 – Projekt-km 75,215
- Neuerrichtung Gleis 3a von Projekt-km 74,277 – Projekt-km 74,324
- Neuerrichtung Gleis 3b von Projekt-km 75,309 – Projekt-km 75,356
- Neuerrichtung Gleis 4b von Projekt-km 75,325 – Projekt-km 75,372
- Neuerrichtung Gleis 9a von Projekt-km 74,662 – Projekt-km 74,745
- Verlängerung der beiden Inselbahnsteige von 400 m auf 420 m (von Projekt-km 74,589 – Projekt-km 75,000)
- Änderungen im Bereich der Regelquerschnitte
- Änderung des Aufnahmegebäudes bei km 74,794 l.d.B
- Änderung der Bahnsteigdächer bei km 74,794 l.d.B.
- Errichtung von Wartekojen auf den Inselbahnsteigen bei km 74,845
- Neuerrichtung einer Schaltstation bei km 74,625 l.d.B
- Neuerrichtung der Abstellhalle ASC und Rettungszug bei km 75,100 l.d.B.
- Neuerrichtung eines Betriebsgebäudes bei km 75,245 l.d.B
- Neuerrichtung einer Vorplatzüberdachung und Wartekoje bei km 74,794 l.d.B
- Änderung von Lärmschutzmaßnahmen
- Änderung des Objektes BLT 1, Eisenbahnbrücke über die Lavant bei Projekt-km 74,330
- Änderung des Objektes BLT 2, Fußgängerunterführung zum Bahnsteig bei Projekt-km 74,794
- Errichtung des Objektes BLT 9, Straßenbrücke Betriebszufahrt Tunnelportal KAT bei Regionalbahn-km 63,629
- Errichtung der Zufahrt zum ASC-Stützpunkt
- Änderung der Park & Ride - Anlage Bf. Lavanttal
- Errichtung der Betriebszufahrt Tunnelportal KAT
- Errichtung der Betriebszufahrt Tunnelportal Tunnelkette Granitztal
- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage im Bf. Lavanttal mit der Errichtung des ESTW Lavanttal mit den ferngestellten Betriebsstellen Sbl Weststeiermark 7, Sbl Weststeiermark 8, Sbl Weststeiermark 9, Sbl Weststeiermark 10, Sbl Weststeiermark 11, Sbl Weststeiermark 12, Sbl Weststeiermark 13, Sbl Weststeiermark 14, Sbl Lavanttal 1, Sbl Lavanttal 2, Sbl Lavanttal 3
- Errichtung einer Arbeitsstellensicherungsanlage (AWS) im gesamten Einreichabschnitt

- Errichtung der Oberleitungsanlage im Projektabschnitt
- Errichtung der Energie- und Beleuchtungsanlage
- Errichtung der Fernmeldeanlagen
- Änderung von Kabeltrögen und Rohrtrassen

2. Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG in Verbindung mit § 127 WRG:

- Änderung von Drainagen und Ableitungskanälen
- Änderung der Bahnquerungen bei nunmehr km 74,511 – DN600, km 74,730 – DN800, km 74,874 – DN800 und km 75,120 – DN600
- Änderung Rückhaltebecken 2 bei km 74,675 l.d.B.
- Änderung Versickerungsbecken 3 bei km 74,975 l.d.B.
- Änderung Versickerungsbecken 3 bei km 75,375 l.d.B.
- Änderung Fanggraben entlang Gleis 204
- Änderung Entwässerung der P & R – Anlage
- Änderung Betriebszufahrt Tunnelportal KAT und Überfahrtsbrücke
- Änderung Entwässerung L 145 und Bahnhofszufahrt

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

Gemäß § 20 EisbG wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur **Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßennetze sowie Wasserläufe**, wie im Projekt dargestellt ist, auf ihre Kosten **verpflichtet** ist.

Insbesondere werden dafür folgende öffentliche Straßen und Wege verlegt oder neu errichtet:

- Änderung der L145 Kollnitzer Straße von Straßen-km 0,471 bis Straßen-km 0,892
- Änderung Bahnhofszufahrt
- Errichtung eines Radwegs von ca. Bahn-km 75,320 bis Bahn-km 75,440 l.d.B.

Die in Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung miterfassten wasserrechtlichen Belange beziehen sich insbesondere auf die durch die gegenständlichen Baumaßnahmen notwendig werdenden, nachstehenden **wasserbautechnischen Maßnahmen**:

- Errichtung von Entwässerungsanlagen für die Bahnentwässerung und Entwässerung der P & R – Anlage

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

- „Koralmbahn Graz - Klagenfurt; Einreichprojekt 2016; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Einreichabschnitt: Bf. Lavanttal; km 73,772 – km 75,627“.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG inkl. allgemein verständlicher Zusammenfassung betreffend „Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; Einreichabschnitt Bf Lavanttal, Differenzgenehmigung 2016“ der Stella & Setznagel GmbH in Zusammenarbeit mit den Gutachtern vom 9.10.2018 (Revision 2).

Nebenbestimmungen (zwingende Maßnahmen) aufgrund des Befundes und Gutachtens der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeit“:

A. für den Fachbereich Wasserbautechnik:

1. Da bei mineralischen Dichtungen bei den Anschlüssen an Betonteile und bei den Übergangsbereichen sowie bei der Wartung immer wieder Fehlstellen und Undichtheiten auftreten, sind generell HDPE –Folien als Dichtungselement einzusetzen.
2. Bei allen Absetzbecken ist die Foliendichtung an das Einlaufbauwerk mit Klemmleisten dicht anzuschließen.
3. In den Absetzbecken ist die Dichtungsfolie bis auf Höhe HW 100 +0,3m zu erhöhen und mit einem Einbindegraben zu fixieren.
4. Die Überprüfung der Schweißnähte der HDPE -Folie der Absetzbecken ist mittels Druckluftprüfung bei Doppelnähten und mittels optischer Prüfung bei den Extrusionsnähten durchzuführen. Die Überprüfung ist zu dokumentieren.
5. Der Trenndamm in den Rückhaltebecken ist bis auf Kote HW100 + 0,5 m zu erhöhen.
6. Der Beckenüberlauf in den Rückhaltebecken ist seitlich bis auf Trenndammhöhe HW 100 + 0,5m (RHB 2 Kote 385,75 m ü. A. und RHB 3 Kote 388,38 m ü. A.) mit Bruchsteinpflasterung in Betonbettung zu sichern.
7. Im Absetzbecken des Rückhaltebeckens 2 ist der Auslaufbereich nach der Rohrmündung auf 3 m Länge und 5 m Breite mit Bruchsteinpflasterung in Betonbettung zu sichern, wobei am Ende der Pflasterung Störsteine zu versetzen sind.
8. Im Absetzbecken des Rückhaltebeckens 3 ist der Auslaufbereich nach der Rohrmündung auf 5 m Länge und 5 m Breite mit Bruchsteinpflasterung in Betonbettung zu sichern, wobei am Ende der Pflasterung Störsteine zu versetzen sind. Die Rampe ist als Raubettgerinne auszuführen.

B. für den Fachbereich Ökologie:

Bei allen Gebäuden (oder Lärmschutzwänden, Haltestellen, etc.) mit größeren Glasflächen (> 4m²) ist eine Markierung von Glasflächen nach dem aktuellen Stand der Technik in Übereinstimmung mit den Studien „Vogelanprall an Glasflächen“ (Rössler 2008, Rössler 2020, Wiener Umwelthanwaltschaft 2020) vorzusehen.

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

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

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

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

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

Rechtsgrundlagen

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 (HIG)
§§ 20, 31, 31a, 31f, 31g und §§ 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
§§ 38 und 40 iVm § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)
§ 13 Abs 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

Begründung

Zuständigkeit der Behörde

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Behörde ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, am 1.4.2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (bzw. nunmehr: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

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

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

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Änderungsvorhaben ist daher gegeben.

Antragslegitimation der Bauwerberin

Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr 138/2003) wurde die (damalige) Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmender Gesellschaft verschmolzen. Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr. 95/2009) wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit 31.12.2008 mit der ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, wobei die Verschmelzung spätestens am 30.9.2009 zur Eintragung im Firmenbuch anzumelden war.

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

Rechtliche Grundlagen

Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 243 Abs 10 EisbG idF der Novelle 143/2020 sind die mit dem Tag des Ablaufs der Kundmachung dieses Bundesgesetzes (dh bis einschließlich 22.12.2020) anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Der dem ggst. Verfahren zugrunde liegende Antrag ist seit dem 20.12.2016 bei der Behörde anhängig.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des

Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei Abweichungen vom Stand der Technik in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;

2. wenn vom Bund, den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht;

3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

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

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

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

Interoperabilität

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

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

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

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF) und Energie (TSI ENE) relevant. Zum Teilsystem Infrastruktur (TSI INF) gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT), wobei für das ggst. „Einreichprojekt 2016“ der Teilbereich „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) relevant ist.

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

Entsprechende Zwischenberichte der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zum Teilsystem Infrastruktur einschließlich Teilsystem PRM vom 8.9.2016 und zum Teilsystem Energie vom 22.7.2016 sind den Einreichunterlagen angeschlossen.

Verfahrenshergang

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 EisbG in der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Fassung BGBl I 125/2006 unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung für den Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal im Zuge der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt („Stammbescheid“).

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.6.2010, GZ. BMVIT-820.200/0001-IV/SCH2/2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Inbetriebnahme der ÖBB-Strecke Zeltweg – Lavamünd im Bereich des Bahnhofs Lavanttal von Bestand-km 63,052 bis Bestand-km 64,411 einschließlich einer provisorischen Anbindung an den Bestand von km 64,411 bis km 64,955 erteilt („Teilbetriebnahme“).

Mit Schreiben vom 20.12.2016 hat die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 175 Abs 16 EisbG zuletzt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im beiliegenden Bauentwurf dargestellten, für Bauten sowie oberleitungs- und sicherungstechnische Einrichtungen noch ausstehenden Genehmigungen gemäß den §§ 36 Abs 2 und 3 EisbG idF BGBl I 125/2006 und unter einem auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für zwischenzeitlich gegenüber dem genehmigten Bauentwurf erforderlich gewordenen Änderungen („Einreichprojekt 2016“ bzw. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“) beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt.

Mit dem am 8.11.2018 bei der Behörde eingelangten Schreiben hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Hinweis darauf, dass Schutzweichen als Flankenschutz nunmehr vollständig verordnungskonform im Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016 vorgesehen werden, ihren ursprünglich gestellten Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 EisbBBV vom 27.7.2017 zurückgezogen und die am 8.11.2018 bei der Behörde eingelangten Austauschunterlagen, die auch ein entsprechend adaptiertes Gutachten gemäß § 31a EisbG umfassen, zum Gegenstand ihres Antrags erhoben.

Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass das Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.6.2017 und die mit diesem Schreiben vorgelegten (in Zusammenhang mit dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 EisbBBV vom 27.7.2017 stehenden) Austauschunterlagen in Hinblick auf das am 8.11.2018 bei der Behörde eingelangte Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG als gegenstandslos zu betrachten waren.

Das „Einreichprojekt 2016“ für den Bahnhof Lavanttal umfasst insbesondere neben den Oberleitungs- und Sicherungsanlagen, Hochbauten (Aufnahmegebäude, Technikgebäude, ASC-Stützpunkt, Betriebsgebäude samt ESTW) und einer P & R - Anlage samt Zufahrt auch die Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit sowie Änderungen bzw. Modifikationen an den Gleisanlagen, Bahnsteigen, Bedienungswegen, Entwässerungsanlagen, Lärmschutzwänden und –wällen, Straßen und Wegen samt Überfahrtsbrücke Tunnelportal KAT-West, Begleitwall r.d.B. entlang der Deponiefläche sowie die Umlegung des Kampacherbaches, womit - über den Grundeinlösestand der ursprünglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung hinaus – teilweise geänderte Grundinanspruchnahmen verbunden sind.

Demgemäß sieht das nunmehr verfahrensgegenständliche „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ die unter Spruchpunkt I. dargestellten Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG und Ersatzmaßnahmen gemäß § 20 Abs 1 EisbG vor.

Die Kordina ZT GmbH wurde mit Schreiben der Behörde vom 21.12.2018, GZ. BMVIT-820.200/0001-IV/IVVS4/2018, unter Beiziehung allenfalls weiterer erforderlicher UVP-Sach-

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

Dazu hat die Kordina ZT GmbH einen als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 26.1.2021 betreffend Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal; km 73,772 – km 75,627; vorgelegt.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass dem dem oben genannten Trassenverordnungs- und Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen für Ökologie ein weiteres Tätigwerden im Rahmen dieses Verfahrens nicht mehr weiter möglich war.

Demgemäß war mit Bescheid der Behörde vom 17.4.2020, GZ. 2020-0.243.638, Herr Dr. Ingo Korner, AVL Arge Vegetationsökologie und Landschaftsplanung GmbH, als nichtamtlicher Sachverständiger für das Fachgebiet Ökologie neu zu bestellen.

Mit Edikt vom 3.3.2021, 2021-0.141.409, wurde zur Wahrung des Parteigehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 der verfahrenseinleitende Antrag unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a bis 44g AVG über das Großverfahren kundgemacht und wurden der verfahrenseinleitende Antrag vom 20.12.2016 und vom 8.11.2018, die weiteren Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EiszG vom 9.10.2018 sowie der Befund und Gutachten betreffend Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung; Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal, der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 23.4.2021 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Mit ergänzendem Schreiben vom 3.3.2021, 2021-0.141.409, zum Edikt ist zusätzlich die Einbindung des Bundesministeriums für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans und der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg erfolgt.

Im Zuge der Kundmachung des ggst. „Einreichprojekts 2016“ sind folgende schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungname des Bundesministeriums für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 12.3.2021;
- Stellungnahme von Christian Sternath vom 5.4.2021;
- Stellungnahme der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal vom 23.4.2021;
- Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul, vertreten durch Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, vom 21.4.2021.

Mit Schreiben der Behörde vom 3.5.2021, 2021-0.270.883, wurde der Bauwerberin das Parteigehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen gewährt.

Diese hat davon mit Schreiben vom 17.5.2021 Gebrauch gemacht.

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

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Belange für dieses „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn.

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

Zur **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung** ist Folgendes auszuführen:

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

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 wurden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

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

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG sind hier insbesondere folgende entfallende Anlagen angeführt:

- Regionalbahngleis der Strecke 45701 Richtung St. Paul von km 64,411 bis km 65, 726 im Bf. St. Paul;
- Objekt BLT 6.6.3, Durchlass Kampacherbach unter Regionalgleis bei km 75,111
- nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang in km 63,850 des Gleises 204;
- Wirtschaftsweg entlang der ursprünglichen Bestandstrasse von ca. km 63,250 bis ca. km 63,850.

Hinsichtlich des Regionalbahngleises der Strecke 45701 Richtung St. Paul von km 64,411 bis km 65, 726 im Bf. St. Paul ist der Vollständigkeit halber zu ergänzen, dass die „Auflassung der bestehenden ÖBB-Strecke 457 Zeltweg – Lavamünd im Bereich des Bf. Lavanttal km 63.052,388 und km 65.725,907 (2673,519 m) inkl. bestehende EK's“ gemäß § 29 EisbG bereits mit oben genanntem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, angeordnet wurde.

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

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

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

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben (weiterhin) unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird bzw. dieses bereits ausgeführt wird (vgl. dazu auch die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG).

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

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

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 ergibt sich, dass die Projektunterlagen die Anforderungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) erfüllen.

Den vorliegenden Projektunterlagen ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (Projektunterlagen; Band 0 – Allgemeine Unterlagen; Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters).

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

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren kommt gemäß § 31e EisbG iVm § 8 AVG neben der Bauwerberin den Eigentümern der durch den Bau selbst in Anspruch genommenen

Liegenschaften, den an diesen dinglich Berechtigten, den Wasserberechtigten, den Bergwerksberechtigten und den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen sowie den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen, Parteistellung zu.

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

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

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

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik;
- Eisenbahnbautechnik, Straßenbautechnik;
- Wasserbautechnik;
- Lärmschutztechnik, Erschütterungsschutztechnik;
- Elektrotechnik, Zusammenfassung.

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

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

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 wird unter dessen Punkt 4 Zusammenfassendes Gutachten zusammenfassend Folgendes festgehalten:

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

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

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

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

Es besteht daher aufgrund der vorliegenden Projektsunterlagen aus Sicht der beteiligten Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen **Baugenehmigung gemäß § 31a** des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BFBl. Nr. 60, idF BGBl. I Nr. 137/2015 kein Einwand.

Seitens der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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

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

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

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

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

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seiner Stellungnahme vom 12.3.2021, GZ. 2021.0-170.600, allgemein auf die von der Genehmigungsbehörde zum Schutz der Arbeitnehmer zu

berücksichtigenden Rechtsvorschriften hingewiesen und die Unterlagen im Übrigen ohne weitere Beurteilung an die Behörde zurückgestellt.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

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

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang hinsichtlich der in den Spruch des Bescheides als Nebenbestimmungen aufzunehmenden zwingenden Maßnahme aus dem Fachbereich Ökologie auf die den Bezug habenden Ausführungen zum Fachbereich Ökologie in den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 zu verweisen, wonach diese ihre Begründung darin findet, dass hierdurch das Kollisionsrisiko für Vögel an den bei den geplanten Hochbauten vorgesehenen teilweise (wie z.B. beim neuen Aufnahmegebäude) großen Fensterflächen verringert werden soll.

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Im Zuge des für das gegenständliche „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist eine Stellungnahme der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal vom 23.4.2021 als Standortgemeinde bei der Behörde eingelangt.

Hinsichtlich der darin erhobenen Forderungen nach Erhaltung der Funktionsfähigkeit und Nutzbarkeit des Wegenetzes und der Leitungen in der derzeitigen Form ist auf das zum ggst. „Einreichprojekt 2016“ durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die vorliegenden Gutachten (Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 sowie Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021) zu verweisen, aus denen sich ergibt, dass die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehene Wiederherstellung des Wegenetzes dem Stand der Technik und den Anforderungen des Straßenverkehrs entspricht. Das diesbezügliche Vorbringen erweist sich daher als unbegründet.

Hinsichtlich der darin erhobenen Forderung nach einer möglichst geringen Benutzung öffentlicher Straßen und Wege im Zuge der Baumaßnahmen ist grundsätzlich auf die in dem mit „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, genehmigten Projekt enthaltenen diesbezüglichen Maßnahmen zu verweisen, die durch das ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt keine wesentliche Änderung erfahren haben.

Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens eingeholten Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zu den eingelangten Einwendungen vom 17.5.2021 ist dazu zu entnehmen, dass für das ggst.

Baulos eine Landesstraße als Baustellenzufahrt verwendet werden wird und das kommunale Wegenetz nicht genutzt werden wird.

Das Vorbringen der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal betreffend Einräumung von Servituten stellt als zivilrechtliches Vorbringen keinen Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens dar und war daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass hierdurch bestehende Vereinbarungen beziehungsweise mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen nicht berührt werden sowie, dass diese Absprüche beziehungsweise Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgehen oder sonstige erfolgte Zusagen nicht berührt werden.

Zum Vorbringen der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofs und dessen Integration in das Landschaftsbild ist grundsätzlich auf die in dem bereits mit „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, genehmigten Projekt enthaltenen diesbezüglichen Inhalte zu verweisen. Soweit dieses Vorbringen die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen geänderten bzw. ergänzenden Maßnahmen betrifft, ist auf das zum ggst. „Einreichprojekt 2016“ durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die vorliegenden Gutachten (Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 sowie Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021) zu verweisen, aus denen sich ergibt, dass die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen diesbezüglichen Maßnahmen dem Stand der Technik und den Ergebnissen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, so dass sich das diesbezügliche Vorbringen als unbegründet erweist.

Zum Vorbringen der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal hinsichtlich der technischen und barrierefreien Ausstattung der P & R – Anlage, der Anzahl der (kostenlosen) Fahrradabstellplätze sowie zur Forderung, die Einfahrtssituation aufgrund des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens durch den Koralmbahnbahnhof aus Sicherheitsgründen „zu überdenken“ ist neben dem Zwischenbericht der benannten Stell Arsenal Railway Certification GmbH betreffend die Einhaltung der TSI PRM insbesondere auf das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 zu verweisen, aus dem sich ergibt, dass die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen diesbezüglichen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen.

Aus dem Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeit“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 ergibt sich unter dessen Punkt 4.1.1 unter dem Aspekt der Raumplanung und Landschaftsbild unter Berücksichtigung des Bereichs Verkehr zudem, dass die im „Einreichprojekt 2016“ vorgesehene veränderte Dimensionierung der P & R – Anlage beim Bahnhof Lavanttal (geringfügige Erhöhung der Stellplätze) lediglich zu einer das geringfügige Ausmaß nicht überschreitenden Erhöhung der Verkehrsstärke führt und diese somit keine Auswirkungen auf die effiziente Abwicklung des Verkehrs nach sich ziehen wird.

Das diesbezügliche Vorbringen erweist sich somit insgesamt als unbegründet, wobei der Vollständigkeit halber zu ergänzen ist, dass die Kreuzung L135 – L145 hier nicht verfahrensgegenständig ist.

Was die Forderung der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal nach der Gewährleistung einer Querung der ÖBB-Strecke für die Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal für Abwasser- und

Trinkwasserversorgung „für weitere Entwicklungen nördlich des Bahnhofs“ betrifft, ist zu sagen, dass eine solche keinen Gegenstand des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsverfahrens - das sich lediglich auf die im „Einreichprojekt 2016“ vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen bezieht - darstellt.

Hinsichtlich der von der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal geäußerten Befürchtungen betreffend einer Verschlechterung der Hochwassersituation durch die im ggst. „Einreichprojekt 2016“ vorgesehenen Maßnahmen ist grundsätzlich auf in dem mit „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, genehmigten Projekt enthaltenen diesbezüglichen Maßnahmen zu verweisen. Hinsichtlich der durch das ggst. „Einreichprojekt 2016“ enthaltenen diesbezüglichen Änderungen ist auf das im Zuge des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsverfahrens durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die vorliegenden Gutachten (Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 sowie Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021) zu verweisen, aus denen sich ergibt, dass die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016 vorgesehenen Maßnahmen dem Stand der Technik und – bei Einhaltung der in den Spruch des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen (zwingenden Maßnahmen) – den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, sodass sich das diesbezügliche Vorbringen als unbegründet erweist.

Zu den hinsichtlich der „aufzulassenden Regionalbahnstrecke“ von der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal erhobenen Forderungen ist auf den „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, insbesondere auf dessen Spruchpunkt gemäß § 29 EisbG, zu verweisen, wobei in diesem Zusammenhang auch auf die in der von der Behörde zu den eingelangten Einwendungen eingeholte Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.5.2021 zu verweisen ist, wonach die Flächen des Regionalbahngleises bei entsprechender Nachfrage einer Nachnutzung für die regionale Wirtschaft zugeführt werden sollen, sodass sich das diesbezügliche Vorbringen insofern als unbegründet bzw. als nicht verfahrensgegenständlich erweist.

Hinsichtlich der weiteren Anmerkungen in der Stellungnahme der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal betreffend Ausgleichsmaßnahmen in Zusammenhang mit einer „langfristigen gewerblichen/industriellen Entwicklung“ nördlich des Bahnhofs Lavanttal sowie in Zusammenhang mit der „Realisierung des Gewerbeparks“ südlich des Bahnhofs Lavanttal ist insbesondere auf das dem „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, zugrunde liegende Einreichprojekt zu verweisen.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

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

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

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

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

Das ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Zum anderen ist auf den von der Behörde Hinblick auf die Vereinbarkeit der beantragten Änderungen mit den Ergebnissen der nach den damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung eingeholt, als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 zu verweisen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass bei Einhaltung der in diesem Befund und Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 ergänzend für zwingend erforderlich erachteten, in Spruchpunkt I. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen (zwingenden Maßnahmen) die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher in Spruchpunkt V. – soweit sie nicht als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen waren - als unbegründet abzuweisen.

Unabhängig von den erhobenen Einwendungen ist der Vollständigkeit halber zu sagen, dass dem Befund und Gutachten gemäß 31a EisbG vom 9.10.2018 zum Fachbereich Lärmschutztechnik unter dem Punkt 3.7 zusammenfassend zu entnehmen ist, dass durch die im „Einreichprojekt 2016“ gegenüber dem genehmigten Einreichprojekt 2005 enthaltenen Änderungen inklusive der angepassten Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen bei Einhaltung der Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung keine nachteiligen Auswirkungen auf die Nachbarschaft zu erwarten sind.

Dieses Ergebnis gründet sich auf die Feststellung, dass an allen untersuchten Rechenpunkten die Immissionsgrenzwerte der Umweltverträglichkeitsprüfung und der SchIV eingehalten werden, dass die Untersuchungen hinsichtlich Baulärm zeigen, dass die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegten Baulärm-Grenzwerte eingehalten werden und sich gegenüber dem genehmigten Projekt 2005 keine Änderungen ergeben sowie, dass die Untersuchungen hinsichtlich Anlagenlärm zeigen, dass bei Einhaltung der festgelegten Schallemissionspegel der Anlagen die Irrelevanzkriterien der ÖAL-Richtlinie 3/1 deutlich unterschritten werden.

Unabhängig von den erhobenen Einwendungen ist der Vollständigkeit halber zu sagen, dass dem Befund und Gutachten gemäß 31a EisbG vom 9.10.2018 zum Fachbereich Erschütterungsschutztechnik unter dem Punkt 3.8 zusammenfassend zu entnehmen ist, dass die Untersuchung der Auswirkungen durch die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von bisher 200 km/h auf prognostizierte Erschütterungswirkungen (Beurteilungsschwingstärke Kr) um ca. 3-4% bei Tagzeit nicht merkbar ist und für die beurteilungskritischere Nachtzeit keine nachteiligen Auswirkungen zeigt.

Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der rechtskräftige „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200-IV/SCH2/2006, soweit er nicht durch den ggst. Änderungsbescheid modifiziert wird, im Übrigen – insbesondere auch, was die schalltechnischen und erschütterungstechnischen Beweissicherungsmaßnahmen betrifft - unverändert aufrecht bleibt.

Im Zuge der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen haben – neben dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Formalpartei – Herr Christian Sternath mit Schreiben vom 5.4.2021 und das Benediktinerstift St. Paul, vertreten durch Herrn Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, mit Schreiben vom 21.4.2021 Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingebracht.

Zum Vorbringen in der Stellungnahme von Herrn Christian Sternath vom 5.4.2021 ist zu sagen, dass sich dieses in deren Punkten 1. bis 4. auf (zudem bereits errichtete) Anlagen bzw. getätigte Handlungen (Errichtung eines Entwässerungsgrabens mit Bepflanzung, Anlegung von Drainagen, Aufforstungen, Wasserzuleitungen, Errichtung eines Weges) bezieht, die keinen Zusammenhang mit dem ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn erkennen lassen, sondern diese offenbar vielmehr anderen (nach Kenntnisstand der Behörde offenbar abfallwirtschaftlichen bzw. naturschutzrechtlichen) Vorhaben zuzuordnen sind, sodass das diesbezügliche Vorbringen als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen war.

Was das Vorbringen unter Punkt 5. der Stellungnahme von Herrn Christian Sternath vom 5.4.2021 betreffend die (geplante) Errichtung eines Wasserhochbehälters betrifft, ist zu sagen,

dass dieser ebenfalls keinen Zusammenhang mit dem ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn erkennen lässt, sondern dieser offenbar vielmehr ebenfalls einem „Fremdprojekt“ zuzuordnen ist, sodass auch das diesbezügliche Vorbringen als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen war.

Zur Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul, vertreten durch Herrn Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, vom 21.4.2021, ist Folgendes auszuführen:

Zum Vorbringen des Benediktinerstifts St. Paul, wonach es für die durch das ggst. „Einreichprojekt 2016“ erforderlich werdende (zusätzliche) Flächeninanspruchnahme „einer entsprechenden zivilrechtlichen Regelung bedarf, die in Ausarbeitung ist, bis dato aber noch nicht rechtskräftig unterfertigt wurde“, ist in rechtlicher Hinsicht allgemein auf Spruchpunkt I. des Bescheides zu verweisen, wonach die ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigung 2016 - im Sinne der Vorgaben des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, wonach das Eisenbahnunternehmen vor Stellung eines allfälligen Enteignungsantrags nachweislich den Versuch zu unternehmen hat, mit den betroffenen Grundeigentümern das Einvernehmen bezüglich der Inanspruchnahme der für das Eisenbahnbauvorhaben benötigten Grundstücke zu suchen hat - unter dem Vorbehalt „des Erwerbes der für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke und Rechte“ steht.

Aus der zu den im Rahmen des ggst. Ermittlungsverfahrens eingeholten Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.5.2021 ergibt sich dazu, dass nach Auffassung der ÖBB-Infrastruktur AG *„bereits in bewährter Weise Abstimmungsgespräche mit dem Grundeigentümer“* stattfänden, *„die noch nicht zu einem Vertragsabschluss geführt“* hätten.

Dem sinngemäßen Vorbringen des Benediktinerstifts St. Paul, wonach es sich bei den im „Einreichprojekt 2016“ enthaltenen Änderungen *„um Änderungen eines bereits in jeder Hinsicht genehmigten und damit den Erfordernissen entsprechenden Eisenbahnanlage handelt“* und *„die nunmehrigen Änderungen Anpassungen an neue Planungsüberlegungen dar(stellen), die auf Zweckmäßigkeitüberlegungen gegründet sind“* und dem daraus offenbar gezogenen Schluss, dass den im „Einreichprojekt 2016“ enthaltenen Maßnahmen daher kein öffentliches Interesse zukomme und sich daher keine „Enteignungszwänge“ ergäben, ist zum einen entgegenzuhalten, dass es sich bei den im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ enthaltenen Inhalten zum einen teilweise um Tatbestände im Sinne der Übergangsbestimmungen des § 175 Abs 16 EisbG handelt, wonach für ein Bauvorhaben, für das mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden ist und nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs 2, gemäß § 36 Abs 2 und 3 oder gemäß § 36 Abs 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich wären, für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG erforderlich ist.

Zum anderen ist davon auszugehen, dass sich - nicht zuletzt auch seit der ursprünglich mit „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH/2006, für das ggst. Bauvorhaben erteilten eisen-

bahnrechtlichen Baugenehmigung verstrichenen Zeit - aufgrund teilweise geänderter Rechtsvorgaben sowie inzwischen eingetretener tatsächlicher Veränderungen der Verhältnisse vor Ort – das Erfordernis zur Anpassung der Ausführung des ggst. Vorhabens an die aktuellen Anforderungen an einen sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb und –verkehr ergeben hat und die Bauwerberin mit dem ggst. „Einreichprojekt 2016“ ua. auch dieser Verpflichtung gemäß § 19 EisbG zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetriebs und –verkehrs nachkommt.

Zum Vorbringen des Benediktinerstifts St. Paul, wonach sich im Übersichtslageplan Einlagezahl 1110 eine Bauverbotsgrenze ablesen lasse, die „weit über die rechtliche Notwendigkeit und technische Sinnhaftigkeit“ hinausgehe, ist zu sagen, dass sich der Bauverbotsbereich ex lege aus der Bestimmung des § 42 Abs 1 EisbG ergibt und daher insofern unveränderlich ist. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

„§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).“

Davon auszugehen ist, dass der Bauverbotsbereich keinen Teil der (zu genehmigenden) Eisenbahnanlage darstellt, sondern den Interessen der Verkehrsraumplanung sowie dem wechselseitigen Schutz der Eisenbahn und ihrer Umgebung vor potentiellen Gefährdungen dient.

Der Bauverbotsbereich ist weder Gegenstand der eisenbahnbehördlichen Genehmigung noch unterliegt dieser einer baurechtlichen Verfügung durch das Eisenbahnunternehmen oder durch die Eisenbahnbehörde, sondern entsteht dieser vielmehr – wie bereits weiter oben angeführt - ex lege durch den Bau einer Eisenbahnstrecke.

Die Vorgabe der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung, wonach der Bauverbotsbereich im Lageplan ersichtlich zu machen ist, dient daher in erster Linie dem Zweck, der Eisenbahnbehörde bzw. dem Eisenbahnunternehmen und den Beteiligten die Bestimmung der gemäß § 31e EisbG dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren beizuziehenden Parteien zu erleichtern.

Die aus diesem Vorbringen bezüglich des Bauverbotsbereich resultierende Forderung des Benediktinerstifts St. Paul nach Vorlage geänderter Pläne und Ermöglichung einer neuerlichen Beurteilung dieser durch das Benediktinerstift St. Paul erweist sich daher als unbegründet.

Was die mit dem Vorbringen zum Bauverbotsbereich offenbar sinngemäß verbundene Forderung des Benediktinerstifts St. Paul, wonach im Zuge der (zivilrechtlichen) Grundeinlöseverhandlungen mit dem Benediktinerstift St. Paul von Seiten der Bauwerberin „für eine entsprechende Ausnahme Vorsorge zu treffen“ sei (gemeint wohl: Vereinbarung einer allgemeinen Ausnahme vom Bauverbotsbereich), ist zu sagen, dass diese Forderung nach Auffassung der Behörde im EisbG keine Deckung findet, da die Beurteilung der Zulässigkeit einer Bauführung durch Dritte im Bauverbotsbereich der Eisenbahn erst nach Vorliegen eines konkreten „Anrauerbauvorhabens“ im jeweiligen Einzelfall möglich ist.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass gemäß der Bestimmung des § 42 Abs 3 EisbG mit Zustimmung des betroffenen Eisenbahnunternehmens – die im Fall des Nichtvorliegens

einer derartigen Zustimmung durch eine Entscheidung der Behörde ersetzt werden kann – im Einzelfall bei Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen durchaus Ausnahmen von diesem Bauverbot möglich bleiben. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

„§ 42. (...)

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.“

Das diesbezügliche Vorbringen war daher als unbegründet bzw. als nicht verfahrensgegenständlich abzuweisen.

Was das sinngemäße Vorbringen des Benediktinerstifts St. Paul betrifft, wonach unklar sei, welche wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände verfahrensgegenständlich seien, ist grundsätzlich auf die Bestimmung des § 127 Abs 1 lit b WRG zu verweisen, aus dem sich der Umfang der Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde für im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens mit zu behandelnden wasserrechtlichen Tatbestände ergibt.

Diesbezüglich ist auch auf die gemeinsam mit der Auflage des „Einreichprojekts 2016“ mit aufgelegten Befunde und Gutachten zur öffentlichen Einsicht, aus denen sich der Umfang der wasserrechtlichen Begutachtung im Rahmen des ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ergibt, sowie auf die Ausführungen in der Begründung des Bescheides weiter unten zu den wasserrechtlichen Belangen zu verweisen, sodass sich das diesbezügliche Vorbringen als nicht nachvollziehbar erweist und – soweit sich das Vorbringen auf mögliche Auswirkungen der im Projekt vorgesehenen Errichtung einer Geothermieanlage bezieht - nicht verfahrensgegenständlich ist.

Was das in Zusammenhang mit der offenbar hinkünftig vorgesehenen Abtretung des Kampacherbaches an das öffentliche Wassergut stehende Vorbringen betrifft, ist zu sagen, dass dieses Vorbringen hinsichtlich einer allfälligen künftigen Abtretung des Kampacherbaches durch die Bauwerberin an das öffentliche Wassergut nicht Gegenstand des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsverfahrens 2016 ist.

Zum Vorbringen des Benediktinerstifts St. Paul hinsichtlich der Gestaltung bzw. Änderung des Wegenetzes einschließlich der Bahnhofszufahrt und der P & R – Anlage ist – soweit dies im Rahmen des § 20 EisbG Gegenstand des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2016 ist - auf das zum ggst. „Einreichprojekt 2016“ durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die vorliegenden Gutachten (Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 sowie Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021) zu verweisen, aus denen sich ergibt, dass die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehene Wiederherstellung des Wegenetzes dem Stand der Technik und den Anforderungen des Straßenverkehrs entspricht.

Dem Gutachten betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 lässt sich unter dem Punkt 4.1.1 aus dem Aspekt der Raumplanung und Landschaftsbild unter Berücksichtigung des Bereichs Verkehr dazu insbesondere entnehmen,

dass es durch die geringfügig adaptierte Wegführung bzw. durch die Planung zweier Erschließungen für den nicht motorisierten Verkehr (und dem damit auch verbundenen „Lückenschluss“) zu einer dahingehenden Verbesserung der Verkehrssituation kommt, weshalb sich das diesbezügliche Vorbringen daher ebenfalls als unbegründet erweist.

Was den in der Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul (auch in diesem Zusammenhang) enthaltenen Einwand einer „konsenslosen Inanspruchnahme“ von verschiedenen Grundstücken betrifft, ist zum einen auf die Ausführungen weiter oben betreffend die Grundinanspruchnahme und die diesbezüglich gemäß den gesetzlichen Vorgaben einzuhaltende Vorgangsweise von Seiten der Bauwerberin zu verweisen, sodass sich dieses Vorbringen als nicht unmittelbar nachvollziehbar erweist. Zum anderen ist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hinzuweisen, dass die seitens der Behörde getroffenen Entscheidungen über die von Parteien erhobenen Einwendungen ergangen sind, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen beziehungsweise mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder dass diese Absprüche beziehungsweise Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen oder sonstige erfolgte Zusagen berührt werden.

Zu den Einwendungen ist abschließend allgemein noch einmal darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen für das ggst. Bauvorhaben (zB insbesondere nach wasserrechtlichen oder straßenrechtlichen Bestimmungen) erforderlich sein können.

zu Spruchpunkt IV. (öffentliches Interesse)

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

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 9.10.2018, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben („Einreichprojekt 2016“) um oben dargelegte Projektänderungen sowie neue Verfahrensgegenstände gegenüber der mit den oben genannten „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.4.2007, GZ. BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006, erteilten eisenbahnrechtlichen Genehmigung, mit der der der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 EISbG in der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Fassung BGBl I 125/2006 unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung für den Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die Koralmbahn erteilt wurde, die für die Verwirklichung des ggst. Bauvorhabens

zwingend erforderlich sind, wobei hier neben dem ASC- und Rettungszugstandort samt Betriebsgebäude insbesondere auch die - sich als Ausfluss der Vorgaben des § 22 Abs 4 Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV) erforderlich erwiesen habende - ergänzende Anordnung von Schutzweichen im projektgegenständlichen Bereich der Koralmbahn hervorzuheben ist.

Bauausführungsfrist

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

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurden die für die ggst. Einreichabschnitte der Koralmbahn festgelegten Bauausführungsfristen zuletzt bis 31.12.2027 verlängert, sodass die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Baumaßnahmen gemäß Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 31.12.2027 zu bestimmen war.

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

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

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

Den Einreichunterlagen liegen entsprechende Zwischenberichte der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zum Teilsystem Infrastruktur einschließlich Teilsystem PRM vom 8.9.2016 und zum Teilsystem Energie vom 22.7.2016 bei, aus denen sich die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die Bauwerberin ergibt.

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

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

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

Diesbezüglich wird auf das ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 und im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ sowie auf die im Zuge der Kundmachung mittels Edikt mit Schreiben der Behörde vom 3.3.2021, 2021-0.141.409, erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans verwiesen.

Hinsichtlich des Umfangs der wasserbautechnischen Begutachtung im Gutachten gemäß § 31a EisbG im Rahmen des ggst. Verfahrens ergibt sich aus dessen Punkt 2.5.1 Allgemeines (S 87f) Folgendes:

„Mit Bescheid BMVIT-820.200/0007-IV/SCH2/2006 vom 24.04.2007 wurde im Zuge des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens unter anderem die wasserrechtliche Bewilligung für den Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal erteilt.

Im Jahr 2008 wurde für die Maßnahmen im Rahmen der Lavantumlegung seitens der BH Wolfsberg eine wasserrechtliche Bewilligung mit Bescheid Zl. WO5-VER-83 (101) vom 27.11.2008 erteilt.

Weiters wurde mit Bescheid Zl. WO5-ABA-1317/055) vom 27.11.2008 die wasserrechtliche Bewilligung unter anderem für die Errichtung und den Betrieb des „Regenrückhaltebeckens 2“ sowie der „Versickerungsmulde P&R“ und der Einleitung von Oberflächenwässern in den Kampacherbach erteilt.

Die nunmehrigen Änderungen und Anpassungen von Entwässerungsanlagen betreffen ...

- *den Bahnentwässerungsabschnitt 2 (zwischen BLT 1 – Lavantbrücke und BLT 6 – Querung Kampacherbach km 75,325) mit Rückhaltebecken 2 km 74,675*
- *den Bahnentwässerungsabschnitt 3 (zwischen Querung Kampacherbach km 75,325 und Portal Tunnelkette Granitztal) mit Rückhaltebecken 3 km 75,373*
- *Personendurchgang*
- *den Fanggraben entlang des Regionalbahngleises*
- *die befestigten Oberflächen der P+R-Anlage, des ASC und des UW/FU mit Versickerungsbecken 3 km 74,975*
- *die Überfahrtsbrücke zum Tunnelportal KAT-West*
- *Entwässerung der L 145 und Bahnhofszufahrt.*

Die Bahnentwässerungsabschnitte 1 und 3 gemäß Einreichprojekt 2005 sollen von diesen Änderungen nicht betroffen sein.

Abgrenzung zu weiteren wasserrechtlichen Bewilligungen bzw. werden nicht in gegenseitlichem Gutachten behandelt:

- *Umlegung des Kampacherbaches*
- *Erdwärmennutzung*

- Änderung von Einleitungen in Vorfluter
- Bauten im Hochwasserabflussgebiet von Oberflächengewässern.

Für diese Belange ist die Einholung gesonderter Bewilligungen vorgesehen.“

Im oben dargestellten Umfang der Begutachtung ist dem Gutachten gemäß 31a EibG unter Punkt 3.4 Wasserbautechnik folgendes Begutachtungsergebnis zu entnehmen:

„Die im Projekt ausgeführten wasserbautechnischen Baumaßnahmen wurden durch die vorgelegten Entwurfsunterlagen beschrieben und dargestellt.

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

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

Das gewählte Entwässerungskonzept sowie die Bemessungswerte entsprechen dem Stand der Technik, die Entwässerungseinrichtungen sind ausreichend dimensioniert.

Quantitative Beeinflussung des Grundwassers:

Da während der Bauphase offene Wasserhaltungsmaßnahmen nur in sehr geringem Umfang vorgesehen sind, werden keine temporären Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt erwartet.

Hinsichtlich des abgeänderten Personendurchganges sind aufgrund der nur in höchste Grundwasserspiegellagen geringfügig eintauchenden Liftschächte nur örtliche, geringfügige Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel zu erwarten.

Aufgrund des für die Betriebsphase gewählten Entwässerungskonzeptes mit Versickerung der Niederschlagswässer über Versickerungsbecken und Versickerungsmulden nahe des Niederschlagswasseranfalles sind nur örtlich geringfügige – auf das unmittelbare Umfeld der Versickerungsbecken beschränkte – Aufspiegelungen möglich, eine Änderung im Grundwasserhaushalt ist nicht zu erwarten.

Qualitative Beeinflussung des Grundwassers:

Die für die Niederschlagswässer vorgesehenen Reinigungsmaßnahmen – Passieren eines Bodenfilters mit 30 cm Stärke – entsprechen dem Stand der Technik und reichen erfahrungsgemäß aus, um mehr als geringfügige Auswirkungen auf das Grundwasser zu verhindern. Der Versickerung der Oberflächenwässer von der Überfahrtsbrücke über einen Sickerschacht kann – da diese nicht regelmäßig befahren wird und gemäß ÖWAV-Regelblatt 45 als Flächentyp F1 eingestuft werden kann – zugestimmt werden.

Beeinflussung der Oberflächengewässer:

Für die Einleitung der Überlaufwässer aus dem Rückhaltebecken 2 in den Kampacherbach besteht ein wasserrechtlicher Konsens im Ausmaß von 4,5 m³/s. Entsprechend

dem nun vorliegenden Projekt ist eine Einleitung von lediglich maximal 0,989 m³/s vorgesehen.

Nachteilige Auswirkungen dieser Projektänderung auf den Kampacherbach sind nicht zu erwarten.

Für die Einleitung der Überlaufwässer aus dem Rückhaltebecken 3 in den Kampacherbach besteht ein wasserrechtlicher Konsens im Ausmaß von 1,6 m³/s. Entsprechend dem nun vorliegenden Projekt ist eine Einleitung von lediglich maximal 0,340 m³/s vorgesehen.

Nachteilige Auswirkungen dieser Projektänderung auf den Kampacherbach sind nicht zu erwarten.

Für die Einleitung der Überlaufwässer aus der ursprünglichen „Versickerungsmulde P&R“ in den Kampacherbach besteht ein wasserrechtlicher Konsens im Ausmaß von 85 l/s. Entsprechend dem nun vorliegenden Projekt ist eine Einleitung der Überlaufwässer aus dem nunmehrigen Versickerungsbecken km 74,975 im Ausmaß von 83,6 l/s vorgesehen und bleibt damit nahezu unverändert. Eine Änderung der Auswirkungen auf den Kampacherbach ist daher nicht zu erwarten.

In qualitativer Hinsicht ist anzumerken, dass es sich bei den gegenständlichen Einleitungen lediglich um Überlaufwasser bei Überschreitung des 10-jährlichen Bemessungsergebnisse handelt und somit keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf den Vorfluter zu erwarten sind.

Die angeführten Bewilligungskonsense wären über gesonderten Antrag bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde entsprechend abzuändern.

Ebenso ist die Umlegung des Kampacherbaches, die Erdwärmenutzung sowie für allfällige Bauten im Hochwasserabflussgebiet gesondert um Bewilligung anzusuchen.

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

In diesem Zusammenhang ist hinsichtlich der in den Spruch des Bescheides als Nebenbestimmungen aufgenommenen zwingenden Maßnahmen aus dem Fachbereich Wasserbautechnik auf die den Bezug habenden Ausführungen zum Fachbereich Wasserbautechnik in den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 zu verweisen.

Betreffend den Einsatz von HDPE-Folien anstelle mineralischer Dichtschichten als Dichtungselemente gemäß Punkt 1. der Nebenbestimmungen (zwingenden Maßnahmen) des Spruchs des Bescheides aus dem Fachbereich Wasserbautechnik ergibt sich daraus, dass – wie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits vorgeschrieben – aufgrund des Umstandes, dass bei mineralischen Dichtungen bei den Anschlüssen an Betonteile und bei den Übergangsbereichen bei der Wartung immer wieder Fehlstellen und Undichtheiten auftreten, HDPE-Folien anstelle mineralischer Dichtschichten einzusetzen sind.

Aufgrund der Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 9.10.2018 in Zusammen-schau mit den Bezug habenden Ausführungen zum Fachbereich Wasserbautechnik in den „Er-wägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 bestan-den gegen die Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange bzw. die Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfah-rens für die im ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichab-schnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn vorgesehenen Maßnahmen in dem sich aus § 127 Abs 1 lit b WRG ergebenden Umfang daher keine Bedenken.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde - wie bereits weiter oben ausgeführt - durch die Einholung eines Gutachtens der Kordina ZT GmbH vom 2.3.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeit“) Rechnung ge-tragen.

In ihrem Gutachten kommen die UVP-Sachverständigen unter Punkt 6. Gesamtschlussfolge- rung ihres Gutachtens zu folgender zusammenfassender Feststellung:

„Aus der Sicht der Sachverständigen für Ökologie, Wasserbautechnik und Raumpla- nung sowie der fachlichen UVP-Koordination entspricht das Projekt Differenz- und Än- derungsgenehmigung 2016, Koralmbahn Graz Klagenfurt UVP Abschnitt Wett- mannstätten -St. Andrä, Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal, den Ergebnissen der Um- weltverträglichkeitsprüfung.

Diese Aussage erfolgt unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der vom Fachbe- reich Wasserbautechnik, Ökologie und Raumplanung als zwingend sowie als empfoh- len festgelegten Maßnahmen.“

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn der Ko- ralmbahn enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungs- genehmigung entgegen gestanden wären, zumal mit den Projektänderungen keine Auswir- kungen auf die Schutzgüter – und damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen - verbunden sein können.

Auf die bereits in diesem Zusammenhang zu weiteren einzelnen Fachbereichen getätigten De- tailausführungen weiter oben wird ergänzend verwiesen.

Hinsichtlich der im Zusammenhang mit der Auflassung des Regionalbahngleises in Richtung St. Paul aus dem Fachbereich Raumplanung und Landschaftsbild im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 getätigten Empfehlung der Begrünung der ehemaligen Bahntrasse zur landschaftlichen Integration ist anzumerken, dass diese von der ÖBB-Infrastruktur in weiterer Folge so weit als möglich zu berücksichtigen sein wird.

Das Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 26.1.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“) wird von der Behörde als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ des Einreichabschnitts Bahnhof Lavanttal von km 73,772 – km 75,627 im UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn k unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführten Genehmigungen zu erteilen waren. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

Auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2016“ enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina ZT GmbH mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“) keine Bedenken ergeben, zumal sich daraus zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

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

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB – Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen nach Zustellung** dieses Bescheides **schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** einzubringen.

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

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

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

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

Hinweis

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

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

Hinweis

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

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

Für die Bundesministerin:
Mag. Erich Simetzberger